

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

Ekonomická fakulta
Katedra řízení

Studijní program: M4101 Zemědělské inženýrství
Studijní obor: Provozně podnikatelský obor



Analýza činnosti dopravního operátora

Vedoucí diplomové práce
Prof. Ing. Drahoš Vaněček, CSc.

Autor
Jana Houzimová

2008

Prohlášení

Prohlašuji, že svoji diplomovou práci jsem vypracovala samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své diplomové práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách.

V Českých Budějovicích 2. 4. 2008

Jana Houzimová

Poděkování

Děkuji vedoucímu práce prof. Ing. Drahošovi Vaněčkovi, CSc. za odbornou pomoc. Současně děkuji vedení společnosti Transforwarding České Budějovice, a.s. za získání informací a podkladů pro vypracování diplomové práce.

OBSAH

1. ÚVOD	2
2. PŘEHLED LITERATURY	4
2.1 Rozvoj dopravy po roce 1990	4
2.2 Struktura dopravy a hlavní přepravní proudy	5
2.2.1 Hlavní přepravní proudy ve světě	5
2.2.2 Dopravní systémy	6
2.2.3 Struktura přepravy v České republice	7
2.3 Zasilatelství a logistika	8
2.3.1 Pojem zasilatelství	9
2.3.2 Logistika	9
2.4 Hlavní druhy dopravy	11
3. CÍL A METODIKA	12
4. CHARAKTERISTIKA PODNIKU	13
4.1 Zajišťované služby	13
4.2 Druhy poskytovaných přeprav	14
4.3 Materiální a personální vybavení	15
4.4 Výkony	17
5. VLASTNÍ PRÁCE	22
5.1 Analýza činností spediční firmy pro zajištění silniční dopravy	22
5.1.1 Poptávka	24
5.1.2 Nabídka	25
5.1.3 Objednávka (zasílatelský příkaz - ZP)	26
5.1.4 Další činnosti	27
5.1.5 Modelový příklad silniční přepravy	30
5.2 Vytvoření obchodního vztahu	32
5.2.1 Dodací podmínky	33
5.2.2 Platební podmínky	35
5.2.3 Pojišťovací podmínky	37
5.2.4 Exportní dokumentace	38
5.3 Sběrná služba	39
5.3.1 Systém CS expres	39
5.3.2 Modelový příklad přepravy v rámci systému CS Expres	42
5.4 Náklady na organizaci silniční dopravy	45
5.4.1 Kalkulace dopravy	45
5.4.2 Kalkulace cen přepravy pro zákazníka	46
5.5 Skladování	50
5.6 Rozšíření logistických operací	50
5.6.1 Zavedení čárového kódu	51
5.6.2 Zkrácení reakčních časů	52
5.6.3 Rozšíření operací se zbožím ve skladu	52
5.7 Kombinovaná doprava	53
5.8 Rozvojová strategie	55
6. ZÁVĚR	56
7. SUMMARY	57
8. PŘEHLED POUŽITÉ LITERATURY	58
PŘÍLOHY	59

1. ÚVOD

Význam dopravy v období globalizace

Rozvoj dopravy a dopravních cest (silnice, koleje, vodní cesty, potrubí, vzdušné koridory) je jedním z nejdůležitějších předpokladů pro rozšíření mezinárodních a hospodářských vztahů.

Vláda ČR schválila v roce 1998 dokument “Dopravní politika ČR”. Tento dokument sleduje především docenění významu dopravy pro národní hospodářství a důležitou úlohu státu při jejím rozvoji a omezování negativních účinků. Sleduje vytyčení obecných a strategických podmínek, kritérií, cílů a nástrojů v celém komplexu dopravních činností včetně sociálních účinků a ochrany životního prostředí. Schválením tohoto dokumentu byl vytvořen určitý základ, na kterém lze dále stavět a dále jej prohlubovat. Hlavním cílem české dopravy je zlepšit fungování jednotného dopravního trhu s respektováním pravidel spravedlivé konkurence, zvýšit jeho efektivnost a poskytovat kvalitní služby při zachování sociálních standardů.

Otevírání a sjednocování Evropy je jedním z nejzávažnějších faktorů, které ovlivnily a budou ovlivňovat trendy v nákladní a v osobní dopravě. Postupné připojování zemí střední a východní Evropy k Evropskému společenství znamená i postupnou změnu dopravy.

Potřebám dopravy, zejména pokud jde o potřeby nových moderních dopravních prostředků a nároky na objemy a kvalitu přepravy, se musí přizpůsobovat i dopravní infrastruktura. Vývoj dopravních prostředků a jejich vlastností si vynucuje odpovídající úpravu technických parametrů dopravní infrastruktury a její postupnou modernizaci. V silniční a železniční dopravě se jedná především o zvyšování rychlosti, hmotnosti a nápravových tlaků vozidel. V letecké dopravě pak zavádění moderních navigačních systémů, způsobů odbavování osob a zboží, ve vodní dopravě zvyšování ponoru lodí. Současně se do dopravní infrastruktury promítají stále se zvyšující požadavky na bezpečnost a ekologii provozu.

Česká silniční síť je dobře vybudována ve svém rozsahu, nikoliv však v kvalitě. Nepostačuje k tomu, aby zvládla nárůst výkonů silniční dopravy. V porovnání s vyspělými evropskými zeměmi ČR zaostává výrazně ve vybavení silniční infrastruktury kvalitní propojenou dálniční sítí. Absence ucelené sítě dálnic a rychlostních silnic se stává překážkou hospodářského rozvoje země. Železniční doprava má k dispozici ve srovnání se zahraničními železnicemi poměrně hustou síť s různými parametry tratí a staveb, ale i s vysokým procentem odepsanosti, což dokonce zapříčiňuje zastavování provozu na tratích. Zásadním nedostatkem je rovněž doposud nekvalitní napojení rozhodujících železničních koridorů na evropskou železniční síť. Dopravní síť letecké dopravy tvoří letiště, zařízení pro zabezpečování letového provozu a vymezená část vzdušného prostoru ČR. Na území ČR je pro účely civilního letectví využíváno celkem 85 letišť. Nejzatíženějším letišťem je letiště Praha – Ruzyně. Pro provozování vnitrozemské vodní dopravy má hlavní význam souvislá síť udržovaných vodních cest, jejichž základ tvoří labsko - vltavská vodní cesta s celkovou délkou 303 km. Kombinovaná doprava má z hlediska dopravní infrastruktury poměrně dobré předpoklady rozvoje, které jsou dány hustou železniční sítí, vodními cestami i 19 terminály a překladišti pro potřeby kombinované dopravy.

V průběhu minulých desetiletí byla dopravní infrastruktura, i když v omezeném rozsahu, přizpůsobována rozvíjejícím se moderním dopravním trendům ve světě. V ČR, zemi ležící z geografického hlediska ve středu Evropy, se projeví pronikavě změny ve využívání globálních trhů zvyšováním tempa růstu tranzitní a mezinárodní dopravy. Je nutné brát v úvahu také moderní zbožové logistické řetězce, zabezpečující optimální způsob distribuce zboží od výrobce k finálnímu spotřebiteli, a to z hlediska teritoriálního umístění výroby a spotřeby. Tato technologie maximalizuje efektivnost oběhových procesů. Je ovlivňována kapacitou dopravních cest a dopravních uzlů, kapacitou dopravních prostředků, souladem kapacit dopravních cest, dopravních uzlů a dopravních prostředků a optimální technologií dopravního procesu.

2. PŘEHLED LITERATURY

2.1 Rozvoj dopravy po roce 1990

Krátce po roce 1990 dochází v České republice k explozi zakládání tisíců soukromých firem všeho druhu a mezi nimi také firem spedičních. V roce 1991 se zakládá Svaz spedice a skladování, který má zakrátko kolem 200 řádných členů. Jsou jimi malé a střední české firmy vznikající „na zelené louce“, ale také filiálky zahraničních spedičních koncernů a velkých akciových společností. Nový svaz vstupuje do světové organizace FIATA a jeho úloha je v počátku devadesátých let více než zřejmá: zaplnit mezeru minulých desetiletí především pokud jde o znalosti a praktické zkušenosti a vyrovnat rozdíl v know-how s ostatními státy v tržní ekonomice.

(www.sslczech.cz)

Transformace československé a později české ekonomiky se dotkla všech druhů dopravy a to zejména:

- rozpadem Rady vzájemné hospodářské pomoci, z které vyplynula strukturální změna zahraničního obchodu, projevující se ve změně jeho orientace, návazně pak ve změně toků a struktuře zahraničního obchodu, která se promítla i do struktury přepravních proudů a druhů dopravy,
- změnou struktury výroby z orientace na výrobu černých kovů, těžké strojírenství a zbrojní průmysl na spotřební průmysl.
- změnou politických a hospodářských podmínek ve středoevropském regionu jako např. rozpad SSSR, válka v bývalé Jugoslávii, přijetí dalších zemí do EU.

Z důvodů podcenění údržby dosavadní dopravní sítě je nutno v současné době věnovat velké finanční objemy nejen na výstavbu, ale i na modernizace a rekonstrukce stávajících sítí.

(Zpravodaj ministerstva životního prostředí, 1999)

Zásadní kvalitativní změnu zaznamenala spedice zhruba v polovině 80. let. Jedná se zejména o razantní nástup aplikací logistiky zejména v oblasti průmyslu a obchodu, které vedly ke vzniku kvalitativně nového pojetí a obsahu zasilatelství. Logistika se prosazuje v teorii a v praxi na základě různorodého vývoje.

(Novák, 1994)

2.2 Struktura dopravy a hlavní přepravní proudy

Ve vztahu k celosvětovému přepravnímu výkonu zaujímá v nákladní dopravě čelní postavení námořní doprava (70%), následují doprava železniční (16%), silniční (6%), potrubní (5%), vnitrozemská vodní (3%) a letecká (méně než 1%).

Důležitý význam na rozmístění komunikační sítě i přepravních proudů, na výši investičních i provozních nákladů v dopravě, mají fyzicko – geografické faktory. U námořní dopravy je to existence přirozených zátok, vhodných pro stavbu přístavů, nezamrzání moře, malý výskyt bouří a mlh a využití mořských proudů. Pro říční dopravu je důležitý přístup na moře, dostatečná přirozená hloubka plavební dráhy, rozvětvení přítoků, odpovídající spád řeky, rychlost proudu a malé kolísání vodních stavů. Pro pozemní dopravu je významný příznivý reliéf (nízký stupeň členitosti, malá příkrost svahů, absence hlubokých příčných údolí), nepřítomnost nebo malý výskyt řek, bažin..., malý výskyt mlh a prudkých dešťů, absence sněhových lavin, dostatečné místní zdroje příslušných stavebních materiálů a nezamrzání půdy. Pro leteckou přepravu je samozřejmý rovinný terén umožňující stavbu letišť, malý výskyt mlh, atmosférických a magnetických bouří a vyhovující síla převládajících větrů. Z ekonomických faktorů, které ovlivňují strukturu dopravy jsou to: hospodářská struktura oblastí, rozmístění výroby, obyvatelstva a dopravní poloha oblastí. V neposlední řadě mají na rozmístění dopravy vliv i faktory politické a vojensko - strategické.

(Zelený, 1997)

2.2.1 Hlavní přepravní proudy ve světě

Rozmístění hlavních přepravních tras a proudů je odrazem potřeb světového hospodářství, vyvolaných zejména rozvojem výrobních sil a pokračující globalizací. Ekonomicky vyspělé státy jsou stále více závislé na dovozu nerostných surovin a zemědělských produktů ze zámořských, často značně vzdálených oblastí.

Hlavní světové přepravní proudy v námořní dopravě

Z přepravovaných substrátů má největší podíl na objemu i výkonu světové námořní dopravy ropa, která se přepravuje na tazích:

- Perský záliv → Evropa,

- Perský záliv → Japonsko
- Mexický záliv → sv. USA

Na druhém místě je železná ruda, přepravovaná na tazích Latinská Amerika → západní Evropa, Latinská Amerika → USA, západní Afrika → západní Evropa a Austrálie → Japonsko. Na třetím místě je přeprava uhlí, hlavními tahy jsou USA → západní Evropa, Austrálie → Japonsko.

(www.herber.webz.cz, 2005)

Hlavní světové přepravní proudy v železniční dopravě

Železniční doprava se ve světovém dopravním systému uplatňuje především v přepravě nákladů na střední a velké vzdálenosti, a to jak ve vnitrostátní, tak mezinárodní přepravě. Ve světovém měřítku převládají u železnic směry rovnoběžkové (např. transsibiřská magistrála v Rusku, atlanticko – pacifické trasy USA, železnice Sydney – Perth v Austrálii atd.)

Podle hustoty železniční sítě rozlišujeme tři základní stupně:

- a) velmi hustá síť – např. v západní a střední Evropě
- b) řídkší síť – např. v rozsáhlých a méně osídlených oblastech Ruska, USA a Kanady
- c) řídká a málo výkonná síť – v řadě afrických a asijských zemích

Síť světových železnic je v současné době soustředěna do několika regionů. V první řadě do evropského a amerického, ve druhé řadě pak do dalších šesti regionů (jižní Asie, Austrálie, jižní Afrika, východní Argentina, pobřežní oblasti Brazílie). V současné době je ve výstavbě cca 10 tis. km nových železničních tratí, v projekci a záměrech je dalších cca 50 tisíc km tratí. Přepravní proudy v Evropě viz příloha 9.

(Zelený, 1997)

2.2.2 Dopravní systémy

V řadě zemí vytvářejí komunikace smíšené dopravní sítě, např. železnice a říční cesty (Brazílie, Kolumbie, Venezuela, Zaire, Nigérie), železnice a silnice (Irán, Jordánsko), železnice a námořní kobotážní doprava (Chile). V některých státech (např. Súdán, Zaire) spojují krátké úseky železnic splavné úseky řek nebo obcházejí přejezy a vodopády. Dle Zeleného lze ve světě rozdělit dopravní systémy do pěti základních typů:

- a) Severoamerický – vyznačuje se mnohostranností a vysokou úrovní všech druhů dopravy.

- b) Západoevropský – v tomto systému je rozvinuta většina dopravních oborů, oproti severní Americe nejvíce zaostává vodní doprava.
- c) Dopravní systém Austrálie, Nového Zélandu, Japonska a Jihoafrické republiky – některými rysy se vyrovnávají typům předchozím, jinými se jim přibližují. Např. Japonsko se vyznačuje vysokou úrovní rozvoje námořní, železniční a automobilové dopravy, slabší je doprava letecká, málo rozvinutá potrubní a zcela chybí doprava říční.
- d) Systémy s převládající železniční dopravou – typické pro rozvojové země. Převládá železniční doprava např. Indie, Pákistán, Alžír atd.
- e) Systémy s převládající silniční dopravou – např. Afghánistán, Jemen, Saudská Arábie atd.

2.2.3 Struktura přepravy v České republice

ČR má, díky historickému vývoji, jednu z nejhustších železničních a silničních sítí. Kromě toho disponuje dostatečným počtem letišť pro veřejný provoz a díky Labsko-vltavské vodní cestě i přímým spojením se Severním mořem. Hustotou dopravní sítě se řadí ČR mezi vyspělejší země.

Délka železniční sítě je 9 430 km, tedy 0,12 km/1 km². Na asi 3 000 km nejdůležitějších tratí připadá 70% výkonů osobní dopravy a 90% výkonů nákladní dopravy. Hustota základní silniční sítě je 0,70 km na 1 km² a při zahrnutí místních komunikací dokonce 1,44 km na 1 km², hustota dálniční sítě je potom 6,30 km na 1 000 km² (hustota dálniční sítě v zemích EU s obdobnou hustotou obyvatelstva jako ČR je 14,10 - 55,10 km na 1 000 km²). V provozu je 498 km dálnic, 304 km rychlostních silnic a 54 613 km ostatních silnic. Rozhodující dopravní význam mají dálnice (0,8% celkové délky sítě státních komunikací) a silnice I. třídy v délce asi 5 993 km (11,5% celkové délky silniční sítě), na které připadá 7% a 45,7% celkového dopravního výkonu. Do dopravní sítě patří rovněž 303 km splavných toků, čtyři hlavní mezinárodní letiště a také devatenáct překladišť kombinované dopravy. Na 96 městských územích je provozována veřejná městská hromadná doprava.

(Zpravodaj ministerstva životního prostředí, 1999)

2.3 Zasilatelství a logistika

Zasilatelství jako obor soukromého podnikání v České republice, jak již bylo výše uvedeno, se plně rozběhlo po roce 1989. V českých podmínkách se spedití rozumí především dopravní obstaratelství, které je zaměřeno na všechny druhy dopravy - silniční, železniční, námořní, leteckou, říční, ale také na další služby jako je skladování, celní odbavení a další činnosti. Speditér je také nazýván „architektem dopravního dodání“.

Ve Vídni se před několika lety konal světový kongres speditérů - Světové federace speditérských svazů se sídlem v Curychu (FIATA - International Federation of Forwarders Assaintions) zahrnuje 90 spedičních asociací z celého světa. Při této příležitosti se oslavovalo 100. výročí nejstaršího svazu organizované spedice na světě, kterým je rakouská národní speditérská organizace. Před sto lety byla jejími členy celá řada spedičních firem, které tehdy existovaly v Čechách a na Moravě v rámci Rakousko-Uherské monarchie. Po utvoření československého státu byl národní spediční obor aktivní i mezinárodně. V roce 1926 byl zakládajícím členem výše zmíněné celosvětové federace FIATA stejně tak jako v roce 1946 při jejím znovuzaložení po 2. světové válce. Po roce 1948 byly soukromé české spediční firmy částečně znárodněny, ale především zlikvidovány. Skoro po 40 let existovala v zemi po sovětském vzoru jediná státní monopolní spediční firma a konkurence ve spedici byla eliminována.

Na jedné straně musela česká spedice dohánět rozdíl v praktikách, pokud šlo o klasickou spedici - problematiku tarifování, odpovědnosti, znalosti řady mezinárodních konvencí, vystavování dokladů v řadě dopravních oborů, problematiku cla včetně celního odbavení, spolupráce s celníci, celních dluhů, celních deklarací atd., navazování partnerských vztahů v zahraničí apod., ale bylo také současně třeba zachytit i nástup nových tendencí ve světovém obchodě, dopravě a spedici. Speditér se stává poskytovatelem logistických služeb, tzv. „logistickým speditérem“, který musí:

- zvládat informační technologie ve velkém i malém měřítku
- nabízet opravdová multimodální dopravní řešení
- nabízet leteckou a námořní dopravu jako agent ve světovém měřítku, umět zajistit po světě krátkodobé uskladnění, nabízet i místní drážní a silniční službu
- umět zacházet s technicky náročnými materiály, jako např. farmaceutické výrobky.

(www.sslczech.cz)

2.3.1 Pojem zasilatelství

Zasilatelství (spedice) je obecně definováno jako činnost, při které její provozovatel obstarává přepravu věcí vlastním jménem v zájmu na účet příkazce (tj. v „zájmu zboží“ - v zájmu přepravce). Charakter současného zasilatelství výrazně ovlivňují nové prvky, jedná se především o aplikace logistiky a s ní spojeného elektronického přenosu a zpracování dat (EDI). Mezi hlavní činnosti patří:

- Zajišťování dopravních a přepravních aktivit včetně organizace vykládky a nakládky, uzavírání dopravních smluv, optimalizace dopravní cesty a fundované zpracování způsobů a podmínek dodání zboží
- Vlastní realizace dopravy, rozvoz a svoz zásilek zboží, vlastní realizace nakládky, vykládky a překládky
- Kompletace a dekompletace zásilek – tj. sdružování a rozdělování zásilek sběrných přeprav
- Skladování vč. vystavování příslušných dokumentů
- Logistické činnosti – zejména v oblasti distribuce a logistických systémů
- Ostatní zasilatelské služby – manipulace se zbožím, balení, vystavování dokladů, průvodních dokumentů, zprostředkování pojištění, vystavování celní dokumentace, poradenství apod.

(Novák, 1994)

2.3.2 Logistika

Nárůst významu logistiky se datuje k počátku 80. let a to především v oblasti průmyslu a obchodu. Vyšší konkurence a tím samozřejmě tlak na snižování vlastních N, vedlo k zefektivnění pohybů materiálu a zboží. Příkladem náročných logistických aktivit je zásobování metodou Just in Time. Logistika je rovněž spediční činností. Všeobecně se od zasilatele, který se hodlá zapojit do logistických trhů očekává následující:

- Zdokonalené znalosti o chodu organizace obchodu a průmyslu
- Kvalitní znalosti o zvláštnostech a specifikách toho kterého odvětví ekonomiky
- Aplikace moderní informační a telekomunikační techniky
- Pružnost managementu
- Spolupráce s dopravci všech dopravních oborů
- Přípravenost speditéra investice, resp. jeho finanční zázemí

Zasílatel dnes musí produkovat sdružené služby od příjmu objednávek ve spedičním ústředním skladu až po fakturaci a vyrovnávání finančních pohledávek a propočet zastupitelských provizí.

(Novák, 1994)

Logistika v dopravě koordinuje, synchronizuje a optimalizuje pohyby zásilek po dopravní síti od místa okamžiku jejich vstupu do sítě až po místo a okamžik jejich výstupu ze sítě, tj. počínaje převzetím od přepravce – odesílatele, až po předání přepravci – příjemci (v rozsahu např. „z domu do domu“, „z rampy na rampu“), a to za účasti jednoho druhu dopravy nebo několika druhů dopravy (např. ve formě kombinované dopravy).

(Vaněček, 2005)

Protože pohyb každé zásilky je zprostředkován pohyby přepravních prostředků (např. kontejnerů), dopravních prostředků, manipulačních prostředků a zařízení a přenosem informací, zabývá se logistika v dopravě také koordinací, synchronizací a optimalizací prostorového rozmístění kapacit a pohybů všech prostředků a zařízení, jejichž součinnost je nutná k uskutečnění přepravy určité zásilky.

(Pernica, 1995)

Dopravní logistiku můžeme vyjádřit jako koordinaci, synchronizaci a optimalizaci pohybů zásilek mezi uzly v dopravní síti, souvisejících pohybů přepravních a dopravních prostředků a činnosti uzlů na dopravní síti z hlediska zpracování zásilek. Dopravní logistika vede ke snižování dopravní náročnosti, tj. rozsahu pohybů dopravních prostředků, nutných k uskutečnění hmotného logistického řetězce. Je ale třeba zdůraznit, že snížení přepravní či dopravní náročnosti nemůže být cílem logistiky, cílem je pružné a hospodárné uspokojení potřeb zákazníků. Snižování přepravní náročnosti je pouze způsobem jakým se tohoto cíle dosahuje.

(Vaněček, 2005)

2.4 Hlavní druhy dopravy

Doprava je proces přemístování osob, zboží a zpráv v určitém územním prostoru a čase. Pernica, Novák, Zelený, a kol., (2001) rozdělují přepravu na osobní a nákladní.

Osobní přeprava

- Železniční osobní přeprava
- Veřejná linková autobusová doprava
- Vodní osobní přeprava
- Letecká osobní přeprava
- Městská hromadná doprava

Nákladní přeprava

- Silniční nákladní přeprava
 - Celovozová přeprava (zásilka přepravována jednomu odesílateli jednou jízdou vozidla, kdy celková hmotnost nákladu přesahuje 2,5 tuny.)
 - Sběrná služba (přeprava sdružených kusových zásilek ve sběrných střediscích)
 - Nadgabaritní přeprava (nadrozměrná)
- Železniční nákladní přeprava
- Letecká nákladní přeprava
- Říční nákladní přeprava
- Námořní přeprava
- Multimodální přeprava
- Přeprava produktovody (potrubní přeprava)

(Pernica, Novák, Zelený, a kol., 2001)

3. CÍL A METODIKA

Cílem mé diplomové práce je analyzovat činnost dopravního operátora ve zvolené zasilatelské firmě v tuzemské i mezinárodní silniční přepravě. Hlavním záměrem je popsat postup spediční firmy od poptávky, přes objednávku ke konečné realizaci přepravy, poukázat na některé nedostatky a navrhnout případná zlepšení.

V úvodu a přehledu literatury se zaměřím na problematiku zasilatelství a logistiky. Popíšu zde, jak se doprava vyvíjela po roce 1990, jakými změnami musela projít v období globalizace. Vysvětlím význam pojmu zasilatelství a proč je velmi důležitá logistika. Budu čerpat z doporučené literatury a vždy ji uvedu v závorce pod odstavci.

Dalším bodem mé práce bude charakteristika podniku, který jsem si zvolila. Budu čerpat z domovských stránek firmy a z informací, které získám přímo ve firmě Transforwarding ČB, a.s.. V kapitole výkony posoudím pomocí ekonomické analýzy změny nákladovosti tržeb na jednotlivých střediscích a v celém podniku v roce 2005 proti roku 2006. Vyhodnotím, jak se na změně nákladovosti tržeb podniku roku 2005 proti roku 2006 podílel vývoj nákladovosti tržeb na jednotlivých střediscích a vývoj prostorové skladby tržeb.

Ve vlastní práci se zaměřím na popis celkového průběhu přepravy. Pro znázornění uvedu několik konkrétních modelových příkladů ze silniční přepravy, přepravy v rámci CS systému a námořní přepravy. Tyto modelové příklady budou z praxe a získám je přímo od zaměstnanců firmy. Ráda bych popsala podmínky, za kterých se přeprava uskutečňuje např. platební a dodací podmínky. Chtěla bych přiblížit fungování sběrné služby v systému CS expres. Budu se zabývat kalkulací cen pro zákazníka v programu „Spedice“, který si firma Transforwarding sama vytvořila. Dále bych se chtěla zaměřit na zavedení čárových kódů ve skladu a další možnosti rozšíření logistických služeb.

Na závěr mé práce se budu zabývat rozvojovou strategií firmy. Uvedu možné návrhy, které by mohly vést ke zlepšení postavení a udržení firmy na trhu.

4. CHARAKTERISTIKA PODNIKU

Společnost Transforwarding České Budějovice, a.s. (dále jen Transforwarding) je zavedená spediční firma, která si vybuodovala silné postavení na domácím trhu a s úspěchem proniká na nové zahraniční trhy. Kvalita služeb je ověřena certifikátem ISO 9001:2000.

V současné době v Transforwardingu pracuje 74 zaměstnanců. Jedná se o střední podnik, který ve svém oboru musí čelit vysoké konkurenci především zahraničních firem, které mají v České republice pobočky. Jedná se například o firmu Schenker s. r.o. nebo DHL logistic s.r.o., z českých společností např. Čechofracht a.s., Lašek s.r.o. nebo Nicotrans a.s..

Transforwarding byl založen 31.5.1991. Postupně se rozvíjel a začaly vznikat i nové pobočky po celé České republice. Firma obchoduje s významnými společnostmi jako je například Federal-Mogul a.s. nebo společnost Stokvis Promi Czech s.r.o.. Významná je spolupráce se zahraničním partnerem firmou BTG Internationale Spedition. V poslední době byla navázána spolupráce s následujícími společnostmi:

- podepsání smlouvy s firmou International Spedition Schneckeneither GmbH
- byla podepsána smlouva s firmou Moldtrans Barcelona
- navázání spolupráce se společností Schneider + Cie AG.

Základem úspěchu této společnosti je v poskytování služeb zákazníkovi takovým způsobem, aby plně vyhovovaly jeho požadavkům. Motto společnosti se dá vyjádřit sloganem "Jsme tu, abyste byli úspěšní".

4.1 Zajišťované služby

- Komplettní nabídka zasilatelských služeb
- Celní služby
- Evropský systém sběru dat pro statistiku obchodu INTRASTAT-CZ
- Zpracování projektů podle potřeb zákazníka
- Poskytování logistických služeb

- Skladovací služby, sklady on-line
- Členství v organizacích FIATA, Svaz spedice a logistiky, CS Expres

4.2 Druhy poskytovaných přeprav

Mezinárodní silniční přeprava

přeprava zásilek podle dodacích podmínek Incoterms 2000

přeprava plachtovými, izotermickými i chladicími kamiony

Mezinárodní sběrná služba

strategické umístění skladů v každé zemi Evropské unie a Velké Británii

efektivní využitelnost velkého množství skladů v daném státu

Vnitrostátní silniční přeprava

zajištění maximálního vytěžování vozidel individuálními zásilkami

přeprava kusových zásilek v rámci ČR

praktické uplatnění systému CS Expres - přeprava zásilek "z domu do domu"

dodání zboží na dobírku

Letecká přeprava

přeprava zásilek s renomovanými leteckými společnostmi

přeprava zásilek podle dodací podmínky FCA Airport

přeprava zásilek na letiště

překládka zásilek do letadla

vystavení leteckého nákladního listu

pojištění a připojištění zboží

Námořní přeprava

kvalitní a rychlá přeprava do/ze světových přístavů podle

dodacích podmínek Incoterms 2000

překládka zboží v přístavu

vystavení dokladů

skladování zboží v přístavu

pojištění zboží

Železniční přeprava

výhodnost přepravy podle objemu, hmotnosti zásilky a přepravní relace

informace o pohybu vagónů po tratích ČD

možnost uskladnění v celních skladech s vlečkou

neutralizace dokladů

4.3 Materiální a personální vybavení

Sídlo firmy se nachází v Českých Budějovicích. Tento areál budovy a pozemku má firma ve svém vlastnictví. Pobočky jsou v pronajatých prostorech. Vozový park společnosti se skládá ze služebních automobilů. Pro realizaci přepravy zásilek je vždy najímán externí dopravce.

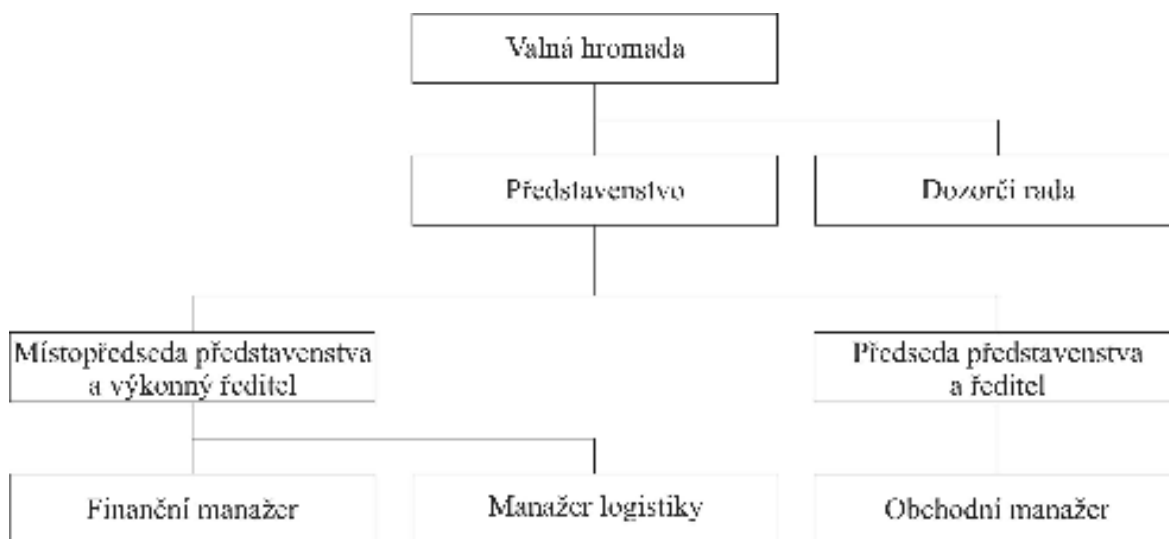
V současné době má firma 74 zaměstnanců. V Českých Budějovicích pracují na obchodním oddělení 2 zaměstnanci. Společnost má 2 ředitele a 3 manažery – finanční manažer, manažer logistiky a obchodní manažer. Na oddělení přepravy je zaměstnáno 15 disponentů, kteří zajišťují tuzemskou a mezinárodní dopravu. Na oddělení CS systému pracuje 8 disponentů. Celní služby zajišťují 3 zaměstnanci a ve skladu je zaměstnáno 6 skladníků. Na oddělení IT jsou 3 zaměstnanci, na účtárně je 5 zaměstnanců, sekretářka, správce budovy a uklízečka. Relaxační centrum zajišťuje 6 zaměstnanců. Na pobočce v Břeclavi pracují 4, v Horních Počernicích 10 a ve Vysočanech 4 zaměstnanci.

Druhy orgánů akciové společnosti – hlavní orgány společnosti jsou předepsány obchodním zákoníkem č. 513/91 Sb. v platném znění. Jsou to:

1. Valná hromada
2. Představenstvo
3. Dozorčí rada

Obchodní zákoník modifikuje základní procedurálně-technické záležitosti a působení těchto orgánů a jejich vzájemné postavení v organizační struktuře akciové společnosti.

Tabulka 1: Organizační schéma společnosti



Pramen: Transforwarding ČB, a.s.

Orgány organizační struktury pověřují výkonem některých funkcí firemní management – výkonný řídicí orgán. Firemní management vykonává v první řadě vůli majitelů a.s. Řídicí pracovníci, kteří jsou zaměstnanci společnosti, musí vykonávat své funkce v souladu se zájmy akcionářů. Firemní management deleguje výkonné funkce na odborné (neřídicí) zaměstnance, kteří bezprostředně realizují cíle firmy. Výkonným řídicím orgánem společnosti jsou ředitelé, na které představenstvo deleguje pravomoc a odpovědnost za celkový chod firmy. K zabezpečování zájmů akcionářů je vytvořeno organizační uspořádání řídicích a výkonných činností a.s.

Jako poradní orgán je vytvořen:

- a) strategická porada – 1x za 6 měsíců
- b) operativní porada

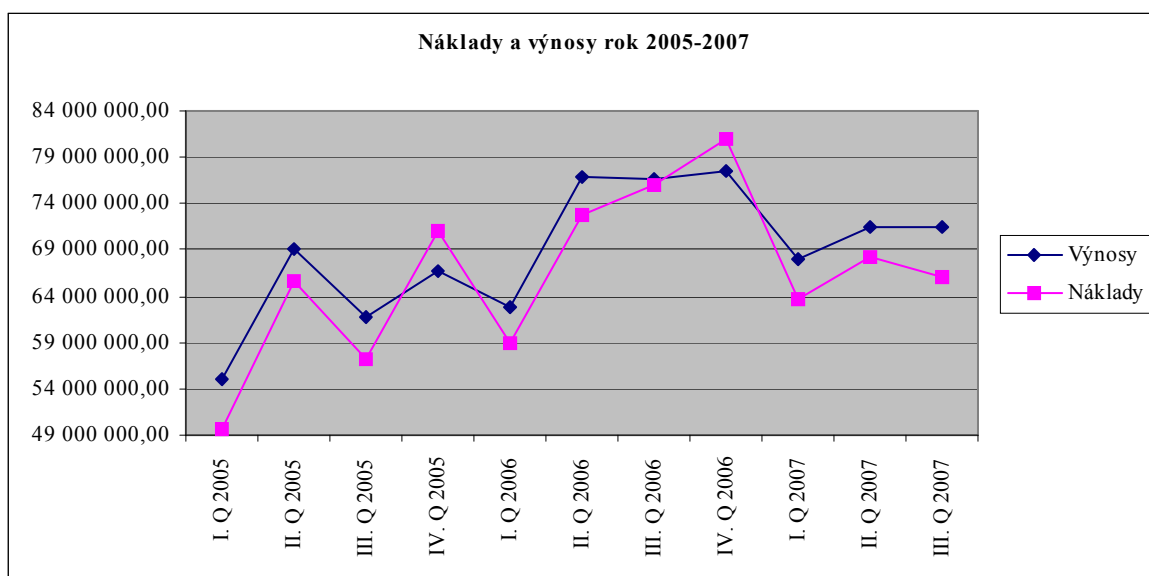
Strategická porada je složena z klíčových vedoucích a dalších odborníků firmy. Schází se podle potřeb k posuzování zásadních otázek současného stavu a rozvoje společnosti a svolává ji představenstvo.

Operativní porada má těžiště práce v kontrole zabezpečování strategie firmy a navrhovaném opatření k nápravě zjištěných nedostatků. Tuto poradu svolává výkonný ředitel podle své potřeby k zajišťování operativního chodu firmy.

4.4 Výkony

Vývoj nákladů a výnosů ve firmě Transforwarding je graficky znázorněn viz. Obrázek 1. Z následujícího grafu vyplývá, že náklady a výnosy v roce 2006 prudce stouply oproti roku 2005. Důvodem bylo rozšíření spolupráce se zahraničními partnery. Zvýšený nárůst přeprav byl výrazně zaznamenán i v kombinované přepravě především námořní.

Obrázek 1: Graf nákladů a výnosů v průběhu let 2005 - 2007



Pramen: Transforwarding ČB, a.s.

O vývoji celkových tržeb a nákladů na jednotlivých střediscích firmy informují údaje v Tabulce 2.

Tabulka 2: Náklady a výnosy rok 2005-2006 na jednotlivých střediscích

Středisko	Výnosy		Náklady	
	2005	2006	2005	2006
Silniční přeprava ČB	212 952 912,00	217 042 229,00	187 916 787,00	195 191 579,00
Pobočka Horní Počernice	11 989 612,00	18 446 687,00	11 343 120,00	16 613 133,00
Kombinovaná přeprava	13 558 217,00	39 481 173,00	12 726 973,00	37 334 006,00
Pobočka Vysočany	5 494 157,00	5 760 461,00	4 175 760,00	4 303 996,00
Pobočka Břeclav	4 723 236,00	10 862 830,00	4 728 382,00	10 417 833,00
Centrála ČB	3 812 184,00	2 540 235,00	22 630 962,00	24 608 940,00
Celkem	252 530 318,00	294 133 615,00	243 521 984,00	288 469 487,00

Pramen: Transforwarding ČB, a.s.

$$\text{Nákladovost (p)} = \frac{Q}{q}$$

Stř.	Výnosy		Náklady		Nákladovost		Index růstu nákladovosti
	2005 (q0)	2006 (q1)	2005 (Q0)	2006 (Q1)	2005 (p0)	2006 (p1)	
1	212 952 912,0	217 042 229,0	187 916 787,0	195 191 579,0	0,882433517	0,899325352	1,019142332
2	11 989 612,00	18 446 687,00	11 343 120,00	16 613 133,00	0,946078989	0,900602531	0,951931648
3	13 558 217,00	39 481 173,00	12 726 973,00	37 334 006,00	0,938690759	0,94561542	1,007376936
4	5 494 157,00	5 760 461,00	4 175 760,00	4 303 996,00	0,760036526	0,747161729	0,983060292
5	4 723 236,00	10 862 830,00	4 728 382,00	10 417 833,00	1,001089507	0,959034892	0,957991154
6	3 812 184,00	2 540 235,00	22 630 962,00	24 608 940,00	5,93648208	9,687662756	1,631886128
Σ	252 530 318	294 133 615	243 521 984	288 469 487	0,964327713	0,98074301	1,01702253

Z toho vyplývá že nákladovost:

- silniční přepravy v ČB v roce 2006 oproti roku 2005 vzrostla o 2%.
- v Horních Počernicích v roce 2006 oproti roku 2005 poklesla o 5%.
- kombinované přepravy v roce 2006 oproti roku 2005 vzrostla o 0,7%.
- ve Vysočanech v roce 2006 oproti roku 2005 poklesla o 1,7%.
- na pobočce v Břeclavi v roce 2006 oproti roku 2005 poklesla o 4,2%.
- na centrále v ČB nákladovost v roce 2006 oproti roku 2005 vzrostla o 63%.

Celková nákladovost podniku v roce 2006 oproti roku 2005 mírně vzrostla cca o 1,7%.

Jak se na změně nákladovosti produkce podniku 2006 proti 2005 podílel:

- vývoj nákladovosti produkce na jednotlivých závodech
- vývoj prostorové skladby produkce

Pomocná tabulka pro výpočet

Stř.	p1*q1	p0*q0	p0*q1	p1*q0
1	195191579	187916787	191525337,4	191513952,5
2	16613133	11343120	17452022,99	10797874,91
3	37334006	12726973	37060612,23	12820859,07
4	4303996	4175760	4378160,767	4105023,843
5	10417833	4728382	10874665,13	4529748,129
6	24608940	22630962	15080059,56	36931152,95
Σ	288469487	243521984	276370858,1	260698611,5

Index vlivu struktury (p0)

$$({}_{p0})i_{str} = \frac{\sum p_0 q_1}{\sum q_1} \cdot \frac{\sum p_0 q_0}{\sum q_0}$$

$$({}_{p0})i_{str} = \underline{\underline{0,974367834}}$$

Nákladovost v roce 2006 by klesla o 2,5% vlivem změny struktury množství produkce, kdyby se nákladovost nezměnila a byla na úrovni obd. 0 tj. rok 2005.

Index stálého složení (q0)

$${}_{(q0)}\dot{i}_{ss} = \frac{\sum p1q0}{\sum q0} = \frac{\sum p1q0}{\sum p0q0} \cdot \frac{\sum p0q0}{\sum q0}$$

$${}_{(q0)}\dot{i}_{ss} = \underline{\underline{1,070534196}}$$

Nákladovost v roce 2006 by vzrostla o 7% vlivem změny dílčích nákladovostí na jednotlivých stř. při stejné struktuře množství produkce na úrovni období 0 - rok 2005.

Index vlivu struktury (p1)

$${}_{(p1)}\dot{i}_{str} = \frac{\sum p1q1}{\sum q1} = \frac{\sum p1q1}{\sum p1q0} \cdot \frac{\sum p1q0}{\sum q0}$$

$${}_{(p1)}\dot{i}_{str} = \underline{\underline{0,950014052}}$$

Nákladovost v roce 2006 by klesla o 5% vlivem změny struktury množství produkce, kdyby se nákladovost nezměnila a byla na úrovni obd. 1 tj. rok 2006.

Index stálého složení (q1)

$${}_{(q1)}\dot{i}_{ss} = \frac{\sum p1q1}{\sum q1} = \frac{\sum p1q1}{\sum p0q1} \cdot \frac{\sum p0q1}{\sum q1}$$

$${}_{(q1)}\dot{i}_{ss} = \underline{\underline{1,04377679}}$$

Nákladovost v roce 2006 by vzrostla o 4,4% vlivem změny dílčích nákladovostí na jednotlivých stř. při stejné struktuře množství produkce na úrovni období 1 - rok 2006.

Kontrola:

Index složení úrovně

$$\dot{i}_p^- = \frac{\overline{p1}}{p0} = \frac{\sum p1q1}{\sum p0q0} = \frac{\sum p1q1}{\sum q1} \cdot \frac{\sum p0q1}{\sum p0q0} = {}_{(q1)}\dot{i}_{ss} \cdot {}_{(p0)}\dot{i}_{str}$$

$$\underline{\underline{1,0170225}} = \underline{\underline{1,0170225}}$$

$$\dot{i}_p^- = \frac{\overline{p1}}{p0} = \frac{\sum p1q1}{\sum p0q0} = \frac{\sum p1q0}{\sum p0q0} \cdot \frac{\sum p1q1}{\sum p1q0} = {}_{(q0)}\dot{i}_{ss} \cdot {}_{(p1)}\dot{i}_{str}$$

$$\underline{\underline{1,0170225}} = \underline{\underline{1,0170225}}$$

Na základě rozkladu výkonů na rychlost obratu celkového kapitálu a objem aktiv jsem zjistila, jak se změnil výkon v roce 2005 proti roku 2006 vlivem změny rychlosti obratu a vlivem změny objemu aktiv. Výkony v r. 2005 byly 253.000 tis. Kč, v roce 2006: 294.000 tis. Kč, objem aktiv v roce 2005 byl 77.159 tis. Kč a v roce 2006 83.563 tis. Kč. K vyjádření absolutní a relativní změny výkonů vlivem výše uvedených faktorů jsem použila a) metodu postupných změn b) logaritmickou metodu

Pomocná tabulka pro výpočet

Rok	2005 (0)	2006 (1)
výkony V (y)	253000	294000
AKT (a)	77159	83563
rychl.obrat (b)	3,2789435	3,5183036

a) Metoda postupných změn:

$$ro(b) = \frac{V(y)}{AKT(a)}$$

$$V(y) = AKT(a) \cdot ro(b)$$

$$y = a \cdot b$$

Absolutní změny

Předpokládáme že se nejdříve změnil objem aktiv (ukazatel a) a teprve pak se změnila rychlost obratu (ukazatel b)

Změna výkonů:	$\Delta ya = b0 (a1 - a0) =$	20998,354	-vlivem změny objemu aktiv
Změna výkonů:	$\Delta yb = a1 (b1 - b0) =$	20001,646	-vlivem změny rychlosti obratu

$$\Delta y = b0 \cdot (a1 - a0) + (b1 - b0) \cdot a1 =$$

41000

Relativní změny

$Ia = Iya$	<u>1,0829974</u>
$Ib = Iyb$	<u>1,0729991</u>

b) Logaritmická metoda:

Absolutní změny

$\Delta ya = (y1 - y0) \cdot (\log(a1/a0) / \log(y1/y0)) =$	21765,97
$\Delta yb = (y1 - y0) \cdot (\log(b1/b0) / \log(y1/y0)) =$	19234,03

$$\Delta y = (y1 - y0) \cdot \left(\frac{\log \frac{a1}{a0}}{\log \frac{y1}{y0}} + \frac{\log \frac{b1}{b0}}{\log \frac{y1}{y0}} \right) =$$

41000

V obou metodách jsem dospěla k závěru, že změnu výkonů v roce 2006 proti roku 2005 jen nepatrně více ovlivnila změna objemu aktiv.

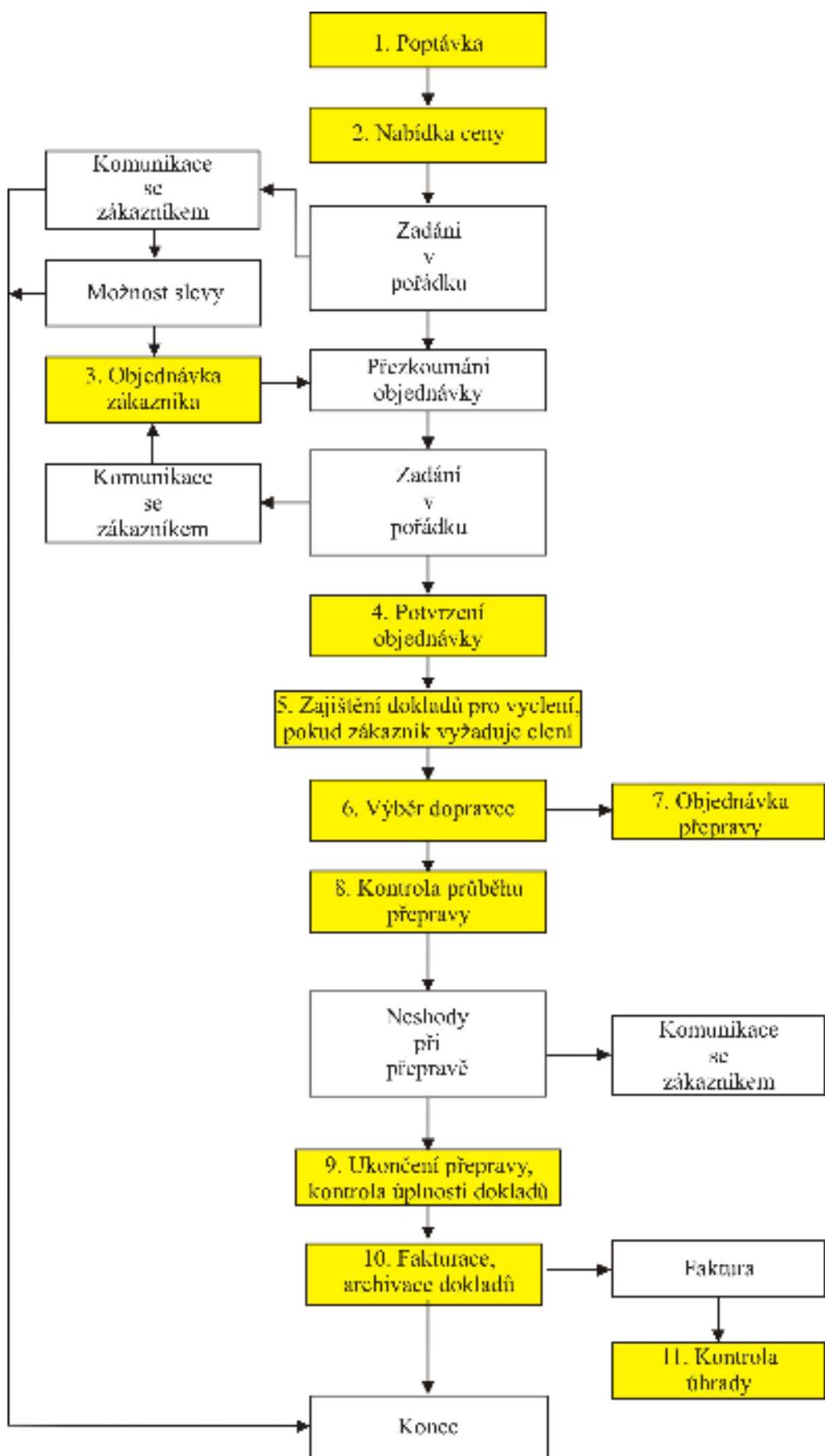
Z ekonomické analýzy vyplývá, že nákladovost na jednotlivých střediscích poklesla. V roce 2006 firma uskutečnila nový podnikatelský záměr. V prostorách firmy vybudovala Relaxační centrum. Proto nákladovost na centrále se v roce 2006 oproti roku 2005 byla mnohem vyšší. Výkony se v roce 2005 proti roku 2006 změnili vlivem změny rychlosti obrátu i vlivem změny objemu aktiv. Celková nákladovost podniku v roce 2006 oproti roku 2005 mírně vzrostla. Důsledkem je vstup do Evropské unie, globalizace trhu a neustále zvyšující se konkurence.

5. VLASTNÍ PRÁCE

5.1 Analýza činností spediční firmy pro zajištění silniční dopravy

Činnosti vedoucí k zajištění silniční dopravy předpokládají vytvořit řetězec určitých úkonů, kterými zasilatel plní své zaměření. Mezi základní činnosti vedoucí k zajištění komplexních služeb v rámci mezinárodní silniční dopravy patří mnoho úkonů, které musí být zasilatelem zajištěny. Zprostředkování celé dopravy až po dodání zboží zákazníkovi představuje zaprvé impuls od odesílatele zboží formou poptávky přepravy, vytvoření vhodné nabídky oslovené zasilatelské společností, přes samotnou objednávku až po určení dodacích a jiných podmínek ve vztahu k zasilateli. Pro přehlednost procesu uvádím tabulku průběhu přepravy viz Tabulka 4.

Tabulka 4: Schéma činností dopravního operátora



Pramen: Transforwarding ČB, a.s.

Blíže specifikované úkony vedoucí k zajištění celé přepravy jsou uvedeny v následujících bodech.

5.1.1 Poptávka

Prvotním impulsem pro navázání případné spolupráce se zasilatelem je právě poptávka.

Celý proces probíhá tak, že se příkazce obrátí na zasilatele s žádostí o sdělení podmínek, za kterých je ochoten či schopen obstarat přepravu jeho zboží. Příkazce poptává obvykle u více zasilatelů, aby získal informace o ceně za přepravu a službu zasilatele, o způsobu přepravy, nejlepším v úvahu přicházejícím druhu dopravního prostředku, způsobu nutného balení, době trvání přepravy atd.

Poptávka není sama o sobě právním úkonem, který by vedl k uzavření zasilatelské smlouvy. Musí být ovšem formulována jako nezávazný dotaz, aby nemohly vzniknout pochybnosti. Poptávka formulovaná konkrétně by mohla být považovaná za objednávku, tedy za právní úkon vedoucí k uzavření smlouvy.

Příkazce někdy poptávku využívá k průzkumu trhu zasilatelských služeb, aniž by měl vážný zájem na realizaci přepravy. Poptávkou je též výzva do veřejné soutěže, kdy se široký okruh nabízejících vyzývá k podání závazných nabídek a přijetím jedné z nich pak vzniká smlouva. Tento postup se však vyskytuje např. u přeprav velkých investičních celků, dlouhodobých dodávek či pravidelně se opakujících přeprav velkých objemů zboží atd.

Při obdržení poptávky zasilatel především prověří proveditelnost zajištění přepravy, zejména s ohledem na charakter zboží, podmínky smluv, které má uzavřeny se svými dodavateli služeb, tj. především s dopravci atd. Případné nejasnosti či nesrovnalosti vyjasní s poptávajícím.

Pokud konstatuje, že obdržená poptávka není proveditelná, vrátí ji svému příkazci s návrhem podmínek, které jsou pro její realizaci nezbytné. Zásadně by však mělo platit, že

na každou poptávku je nutno reagovat. Jestliže zasilatel dojde k závěru, že poptávka je proveditelná, přistoupí k vypracování nabídky.

5.1.2 Nabídka

Akceptace poptávky zasilatelskou společností vede k vytvoření vhodné nabídky dle potřeb a přání poptávajícího zákazníka.

Nabídka je důležitým prostředkem marketingu, neboť se velmi často jedná o první "vizitku" společnosti. Proto je nezbytné věnovat její přípravě a vlastnímu zpracování maximální pozornost. Nabídka musí být provedena přesně a profesionálně, a to jak pokud jde o obsah, tak i o formu. Při vypracování nabídky se doporučuje použít stejný jazyk, kterým je napsána poptávka - není-li to možné, je vhodné použít jeden z běžných obchodních jazyků, ve společnosti Transforwarding - angličtina nebo němčina.

Nabídka je určitým druhem závazku, kdy zasilatel informuje příkazce/ zákazníka o cenách a dalších podmínkách, za nichž je schopen přepravu dané zásilky obstarat. Nabídka je závazná pro zasilatele bez podmínek nebo za určitých podmínek. Nabídka musí být natolik kompletní a snadno pochopitelná, aby příkazce/ zákazník získal všechny informace, které potřebuje k vypracování objednávky. Nejdůležitějšími položkami, které nabídka musí obsahovat, jsou:

- popis zásilky
- počet kolli (měrná jednotka množství – počet kusů)
- hmotnost
- místo odeslání a určení
- dodací podmínky
- přepravní lhůta
- cena přepravy, event. rozpis přepravních nákladů podle jednotlivých úseků přepravy/ druhů dopravních prostředků
- platnost nabídky (musí být specifikován den vypršení platnosti nabídky)
- další informace (např. upozornění na nutný druh obalu, nabídka pojištění, nabídka celně deklaračních služeb, platební podmínky atd.)
- místo, datum a podpis

Sledování nabídky

Poté, co došlo k odeslání nabídky, musí zasilatel zůstat v kontaktu se zákazníkem, aby se přesvědčil, že nabídku skutečně obdržel a aby zjistil jeho reakci a možnou dobu, kdy lze očekávat předložení objednávky.

Vzor nabídky je uveden v Příloze 1

5.1.3 Objednávka (zasílatelský příkaz - ZP)

Pokud je nabídka zasilatele pro příkazce/ zákazníka akceptovatelná, následuje udělení zasilatelského příkazu, který je často označován také jako příkaz dopravní. Objednávka/ zasilatelský příkaz musí být udělen písemně (dopis, vyplněný formulář zasilatelského příkazu, telefax) nebo elektronickou poštou. Pokud je objednávka udělena pouze ústně nebo telefonicky, hrozí nebezpečí nedorozumění, nepřesností, špatného pochopení ze strany zasilatele, což se projeví až při následném písemném potvrzení zasilatelem. Obdržená objednávka, resp. zasilatelský příkaz, je základním dokumentem pro styk se zákazníkem, a proto je nutno jejímu zpracování věnovat maximální pozornost.

Po obdržení objednávky/ ZP zasilatel nejprve prověří, zda jejímu udělení předcházela nabídka. Pokud ano, zkontroluje, zda mezi oběma dokumenty nejsou nesrovnalosti. Pokud ano, vyjasní se zákazníkem, event. si vyžádá další upřesňující informace. Dále se ujistí, zda jsou k objednávce/ ZP přiloženy další předepsané/ nezbytné doklady.

V případě, že veškeré požadavky zákazníka jsou proveditelné, veškeré údaje jasné a srozumitelné, může dojít k uzavření zasilatelské smlouvy, tzn. potvrzením objednávky/ ZP písemnou formou nebo - podle okolností - samotnou realizací.

Objednávka/ ZP musí obsahovat veškeré údaje nutné pro řádné provedení příkazu, jako např. upozornění na povahu zboží (nebezpečné zboží, nutnost zvláštního zacházení atd.) a samozřejmě níže uvedené údaje:

- adresu odesílatele a příjemce
- místo nakládky a vykládky

- značky, čísla a počet kolli
- druh obalu
- přesný název/ deklaraci (event. zařazení) přepravovaného zboží
- druh přepravy (např. sběrné zboží, kontejner atd.)
- přesné pokyny k zajištění celního odbavení, vystavení a odeslání přepravních dokladů atd.

Vzory firem. zasilatelského příkazu a potvrzení objednávky jsou uvedeny v Příloze 2 a 3

5.1.4 Další činnosti – přezkoumání příkazu, dodací lhůty, platební podmínky, řešení sporů

Přezkoumání příkazu

Při obdržení příkazu k přepravě je povinností zasilatele zkontrolovat údaje v něm uvedené a to především z hlediska proveditelnosti a úplnosti (viz výše). Zásílatel však není povinen přezkoumávat obsah zásilky, ani provádět kontrolu udané váhy nebo rozměrů.

Dodací lhůty

Dodací lhůty představují jeden z nejdůležitějších faktorů úspěšné spolupráce. Pro mnohé příkazce/ zákazníky jsou rozhodující při volbě zasilatele. Proto je velmi důležité, aby byl splněn závazek včasného dodání zboží.

Ujednání o dodacích lhůtách musí být písemné a musí obsahovat např. minimálně poslední den odeslání a dohodnutou přírážku k ceně. Je třeba uvést, že obecná informace o přepravní době uvedená v prospektu nebo telefonicky sdělená nepředstavuje zaručenou přepravní lhůtu.

Ve společnosti Transforwarding jsou dodací lhůty vždy blíže určeny přepravní smlouvou. Obecně platí, že přepravy v silniční dopravě jsou zajištěny do 3 dnů od odeslání zboží.

Dobírka hodnoty zboží

Tuto službu zajišťuje zasilatel pouze na písemné vyžádání příkazce, kde je uvedena i forma dobírky.

Doplatky a návratky

Zasílatel neodpovídá za nesprávné vybírání dopravného, cel, poplatků, atd., které sám nezavinil.

Příkazce je povinen proti předložení příslušných dokladů neprodleně uhradit doplatky za původně nižší vybrané dopravné, clo, poplatky atd. Zasílatel pak je povinen neprodleně předat oprávněné osobě návratky původně příliš vysokého dopravného, cel, poplatku a pod.

Stanovení platebních podmínek a zajištění úhrady

Právě platební podmínky jsou jedním z velmi důležitých aspektů úspěšné spolupráce příkazce a zasílatele. V případě, že se jedná o stálého obchodního partnera společnosti, přicházejí v úvahu určité změny a úpravy ve smyslu prodloužení lhůty splatnosti.

Dlužníkem zasílatele je vždy jeho příkazce. Je tomu tak i v těch případech, kdy od zasílatele požaduje, aby náhradu nákladů uplatňoval u příjemce, odesílatele nebo třetí osoby. Zasílatel se pouze pokusí získat příslušnou částku od třetí osoby. Pokud se mu to nepodaří, obrací se automaticky zpět na příkazce. Pokud příkazce nechce riziko této "zpětné vazby" podstoupit, musí o tom uzavřít se zasílatelem jasnou dohodu. Ten bude riziko akceptovat jen tehdy, pokud obdrží písemné uznání závazku od třetích osob, které jsou ochotné a schopné platit.

Pohledávka vzniká zasílateli momentem vystavení faktury. V úvahu mohou samozřejmě přicházet odchylná platební ujednání. Při nedodržení lhůty splatnosti je dlužník upomínán. Je mu účtován úrok z prodlení, jehož výše může být stanovena ve smlouvě. Pokud tomu tak není, je dlužník povinen platit z nezaplacené částky úrok o 1% vyšší než činí úroková sazba požadovaná za úvěry, které poskytují banky v místě sídla dlužníka v době uzavření smlouvy.

Zasílatel je oprávněn uplatnit svou pohledávku za přepravovaným zbožím kdykoliv. Pokud mu příjemce nezaplatí, ponechá si zasílatel zboží a uplatní své zadržovací právo, nemá-li od třetí platebně schopné osoby (odesílatel, překupník) příslib úhrady.

Využití zadržovacího a zástavního práva

Zadržovací právo představuje právo zadržet věc k zajištění splatné pohledávky vůči tomu, komu je jinak povinen zásilku vydat. Vedle zadržovacího práva má zasilatel také "zástavní právo". Zástavní právo slouží k zajištění pohledávek pro případ, že dluh, který jí odpovídá, nebude včas splněn s tím, že v tomto případě lze dosáhnout uspokojení z výtěžku z peněžní zástavy. K zajištění svých nároků vůči příkazci má zasilatel zástavní právo k zásilce, dokud je zásilka u zasilatele nebo u někoho, kdo ji má u sebe jeho jménem anebo dokud má zasilatel listiny, které jej opravňují, aby se zásilkou nakládal. Zasilatel je povinen na žádost dřívějších zasilatelů uplatnit všechna oprávnění, která jim přísluší, zejména z jejich zástavního práva, a je oprávněn uspokojit jejich nároky. Pokud tyto nároky uspokojil, přecházejí na něj spolu se zástavním právem, které ho zajišťují. Pro výkon zástavního práva zasilatele platí stejná ustanovení jako pro výkon ostatních zástavních práv. Zasilatel je tedy oprávněn prodat ve veřejné dražbě zástavu za podmínky, že předem a včas upozornil zástavce (tj. příkazce) na tento záměr. Zasilatel může zásilku prodat také jiným vhodným způsobem. Vznikne-li z výtěžku dražby přebytek, je zasilatel povinen vydat jej příkazci.

Řešení sporů

V případě vzniku jakéhokoli sporu či nesrovnalostí vyplývajících ze zasilatelské smlouvy vzniklých ve vztahu příkazce/ zákazníka a zasilatele, je v první řadě důležité pokusit se tento spor vyřešit co nejrychleji ke spokojenosti obou stran. Pokud se spory vzniklé ze zasilatelské smlouvy nepodaří vyřešit smírně, mohou být v zásadě řešeny dvojím způsobem:

v soudním řízení,

v rozhodčím řízení, tj. v arbitráži.

Použití jednoho nebo druhého způsobu závisí na vůli stran. Vzhledem k tomu, že pro arbitráž hovoří mnoho důvodů, doporučuje se zahrnout do smlouvy příslušnou rozhodčí doložku, tzn. ustanovení o tom, že spory vzniklé z dané smlouvy nebo v souvislosti s ní budou řešeny např. u Rozhodčího soudu Hospodářské komory ČR. Tak bude zajištěn i soudní výkon rozhodčího nálezu.

Promlčení

Promlčecí doba vyjadřuje lhůtu, do kdy je možné uplatnit nároky na plnění ze smlouvy vyplývající. Podle českého práva se nárok vůči zasilateli pro škodu na přepravovaných věcech nebo opožděné doručení zásilky promlčují v jednom roce. U nároků pro celkovou ztrátu nebo zničení zásilky běží promlčecí doba ode dne, kdy zásilka měla být doručena, u nároku pro částečnou ztrátu, částečné zničení nebo znehodnocení, jakož i pro opožděné doručení ode dne, kdy k doručení došlo. Pro nároky zasilatele ze zasilatelské smlouvy, jakož i pro vzájemné nároky mezi zasilatelem a příkazcem platí čtyřletá promlčecí lhůta.

5.1.5 Modelový příklad silniční přepravy

Tento modelový příklad silniční přepravy je očíslován dle Tabulky 4: Schéma činností dopravního operátora. Jedná se o přepravu 1 palety ze Zbraslavice do Budapešti.

1. Poptávka – zákazník firma Bohemia Group s.r.o. se obrátí prostřednictvím elektronické pošty na obchodní oddělení nebo přímo na dispečera firmy Transforwarding. Žádá o zaslání předběžné ceny a také o den vyzvednutí a vyložení nákladu. Poptávka také obsahuje adresu nakládky a vykládky, váhu a balení.

Nakládka: Bohemia Group s.r.o., Zbraslavice 394, 285 21 Zbraslavice

Vykládka: Master Kft., 1037 Budapest, Hungary

Váha: 390 kg

Balení: 1 paleta (80x80x90)

2. Cenová nabídka – dispečer přezkoumá poptávku a vypracuje cenovou nabídku. (Pokud by se jednalo o složitější případ, nebo zákazníka většího rozsahu předává dispečer poptávku na obchodní oddělení.) Dispečer odešle elektronicky cenovou nabídku.

Cena: 3.900,- bez DPH

3. Závazná objednávka – zákazník Bohemia Group s.r.o. se rozhodl pro firmu Transforwarding ČB, a.s. a zasílá e-mailem závaznou objednávku přepravy.

4. Potvrzení objednávky – dispečer objednávku potvrdí

5. Zajištění dokladů Dodací list ke zboží – originál získává odesílatel. CMR – vystavuje odesílatel.

Dodací list a CMR dostává řidič při nakládce. Předá na vykládce u příjemce. Kopie získá odesílatel zpětně.

6. Výběr dopravce – Při přepravě do Maďarska využívá firma databázi 10 dopravců. Výběr dopravce je poté podle toho, kdo je na tento konkrétní termín nakládky a vykládky volný a podle kapacity. Pokud dopravce splňuje požadavky dle objednávky, dispečer jej kontaktuje telefonicky.

7. Objednávka přepravy – dispečer po telefonické dohodě s dopravcem zasílá mailem nebo faxem objednávku přepravy. Dopravce musí tuto objednávku zpětně potvrdit.

8. Kontrola průběhu přepravy – dispečer kontroluje průběh přepravy telefonicky u dopravce.

9. Ukončení přepravy – předání zboží, vykládka. Řidič nechá potvrdit veškerou průvodní dokumentaci (dodací list, přepravní list CMR). Dopravce tyto potvrzené doklady zašle po jednom výtisku zpět objednavateli tj. na firmu Transforwarding.

10. Fakturace, archivace dokladů – na základě přijatých dokladů vystaví dispečer daňový doklad (fakturu) na firmu Bohemia Group s.r.o. v programu „Spedice“. Vygeneruje referenční číslo, pod kterým se tato vydaná faktura přenesou do centrálního účetnictví. Daňové doklady se archivují v centrální spisovně po dobu 10 let.

11. Kontrola úhrady – zda je faktura již zaplacená kontroluje účtárna. Při nedodržení splatnosti se zákazník upomíná telefonicky popř. písemně.

5.2 Vytvoření obchodního vztahu

Základem uzavření obchodního vztahu mezi příkazcem a zasilatelem je podpis smlouvy o přepravě zboží. Mnohdy může být nahrazen běžnou písemnou objednávkou přepravy. Smlouva o přepravě představuje prohlášení souhlasné vůle mezi příkazcem a zasilatelem o přepravě blíže specifikovaného zboží za finanční odměnu.

Každá takováto smlouva představuje práva a povinnosti pro příkazce i zasilatele, které jsou povinni splnit. Obecné podmínky pro obě strany, které ze smlouvy vyplývají jsou často doplňovány dodatky upřesňující smluvní podmínky tohoto právního vztahu.

Právní základna pro formování mezinárodních obchodních kontraktů je regulována Konvencí o kontraktech pro mezinárodní prodej zboží UNCITRAL - Vídeň 1980. Konvence pojednává o základech prodejních kontraktů založených na nabídce, objednávce a přijetí zboží, zabývá se otázkou nabytí platnosti kontraktu a jeho závazností pro smluvní strany. Ve většině případů však právní pravidla vytvářejí pouze rámeček, v němž se strany musí dohodnout na celé řadě zvláštních opatření.

K nabídkám nebo objednávkám jsou velmi často přikládány samostatné dokumenty obsahující "obecné podmínky". Tyto "obecné podmínky" vycházejí z obchodní praxe a pokud jsou přijaty, stávají se součástí samotné smlouvy o přepravě a jsou závazné a platí pro obě strany. Obecné podmínky běžně obsahují opatření týkající se otázek definování příslušnosti soudu nebo pravidla arbitráže, ustanovení o vyšší moci a hlavní postupy v případě nesplnění závazků některé ze stran atd.

Součástí obchodních vztahů je především zajištění:

- dodacích podmínek,
- platebních podmínek.

Z nich vyplývají další skupiny podmínek, jako jsou "podmínky pro odpovídající pojištění", i "podmínky pro odeslání zboží" a to i v případě, že se týkají jen jedné ze smluvních stran - zasilatel totiž přijímá příkazy buď od odesílatele/ prodávajícího nebo příjemce/ kupujícího.

5.2.1 Dodací podmínky

S ohledem na různou obchodní praxi v jednotlivých zemích vydala Mezinárodní obchodní komora v Paříži pravidla INCOTERMS - poslední verze je z roku 2000. Pravidla INCOTERMS se nevztahují na vlastnictví zboží, ale staví jako hlavní povinnost prodávajícího do středu zájmu dodávku. Této povinnosti prodávajícího odpovídá na straně kupujícího povinnost zaplacení kupní ceny. INCOTERMS zacházejí s přechodem rizika ve smyslu cenového rizika, tzn. kupující je povinen zaplatit kupní cenu, pokud na něj přešlo riziko, i kdyby zboží po tomto časovém okamžiku zaniklo, nebo by došlo ke snížení jeho hodnoty. Pravidla INCOTERMS upravují práva a povinnosti kupujícího a prodávajícího při přepravě zboží. Zásilkáři slouží pouze jako informace pro případ reklamace a podobně. Pravidla INCOTERMS upravují pouze právo kupní smlouvy. Právo dopravní nebo zasilatelské smlouvy jimi zůstává nedotčeno. Dále je třeba uvědomit si, že v INCOTERMS oproti zákonodárství většiny států je přechod rizika bez ohledu na přenesení vlastnictví spojen zásadně se splněním dodací povinnosti. V následujícím textu budou nyní pojednány jednotlivé doložky. Je třeba si uvědomit, že závazky jsou pojednány pouze formou důležitých bodů.

INCOTERMS (International Commercial Terms)

International Commercial Terms soubor vykládacích pravidel obchodních doložek vydaný Mezinárodní obchodní komorou (ICC) určující povinnosti smluvních stran při dodávce zboží (náklady a rizika) Používají se tak, že se na ně výslovně odkazují smlouvy v mezinárodním obchodním styku.

INCOTERMS 2000 mají tyto čtyři skupiny doložek:

E (Departure) = odebrání

F (Main carriage not paid by seller) = hlavní přepravné neplaceno prodávajícím

C (Main carriage paid by seller) = hlavní přepravené placeno prodávajícím

D (Arrival) = dodání

INCOTERMS 2000

EXW	Ze závodu, Skupina E , Vyzvedávací doložka
FCA	Bezplatně dopravce, Skupina F
FAS	Podélná strana lodi, Hlavní transport neplatí prodávající
FOB	Na palubě,
CFR	Náklady a dovozní, Skupiny C
CIF	Náklady, pojištění, dovozní, Hlavní transport platí prodávající
CPT	Bez dovozního
CIP	Bez dovozního pojištěno
DAF	Dodáno hranice, Skupina D
DES	Dodáno od lodi, Příjezdová doložka
DEQ	Dodáno od mola
DDU	Dodáno neprocleno
DDP	Dodáno procleno

Graficky znázorněný přehled povinností u jednotlivých typů doložek naleznete v Příloze 4

Zákazníci společnosti Transforwarding v mezinárodní silniční přepravě nejčastěji používají dvě níže specifikované doložky:

a) Ze závodu

Ex works (EXW) - Ab Werk - Ab Fabrik - Ab Pflanzung

Ab Lagerhaus etc.

(Ex factory, ex mill, ex plantation, ex warehouse etc.)

Zaplatit musí:

Prodávající: Obal, náklady na zkoušky (kontrola jakosti), měření, vážení, počítání, dále všechny náklady, než je zboží během smluvně dohodnuté doby na území firmy prodávajícího dáno k dispozici.

Kupující: Všechny náklady od převzetí, cla, náklady na vystavení dokumentů, které se vystavují v zemi dodání a v zemi původu, a které kupující potřebuje pro vývoz, tranzit nebo dovoz, náklady na vývozní povolení a konzulární poplatky.

Zvláštní dohody jsou však možné. V soudním sporu může soud některou podmínku negovat, pokud se změnila její podstata (CFR-CIF).

Okamžik přechodu rizika: Prodávající nese všechna rizika, než je zboží možno dát kupujícímu v rámci smluvně dohodnuté doby a na smluveném místě (rampa) k dispozici.

b) Dodáno neprocleno

Delivered, duties unpaid (DDU)

Zaplatit musí:

Prodávající: Všechny náklady na dopravné, vývoz, konzulární faktury, dokové, skladovací a dodací listy, všechny náklady, než je možno zboží ve sjednané době na sjednaném místě dát k dispozici. Při "dodáno" musejí být zaplacený též vstupní poplatky.

Kupující: Všechny poplatky, které vzniknou od toho okamžiku, v němž bylo zboží na jmenovaném místě určení, včas a řádně dáno k dispozici. Neutrální posudky znalců uvedené v kupní smlouvě jdou na vrub kupujícího.

Okamžik přechodu rizika: Prodávající nese všechna rizika, než bylo zboží předáno kupujícímu na jmenovaném místě určení, řádně a v dohodnutou dobu, konkretizované nebo jinak poznatelné.

5.2.2 Platební podmínky

Platební podmínky jsou požadavky, které musí splnit smluvní strany, aby platba mohla být považována za platný prostředek uznání dluhu, ke kterému se vztahuje a normálně zahrnuje prohlášení týkající se časových omezení platby, metody platby, částky k placení a místa uskutečnění platby.

Všechny platební podmínky jsou určeny následujícími skutečnostmi, které je do jisté míry ovlivňují. Jde především o:

- mezinárodní situace
- stav na trhu
- charakter přepravované zásilky

Platební podmínky musí obsahovat:

- subjekty placení
- místo placení
- měna, ve které se bude platit
- doba splatnosti a způsob placení

Platební podmínky jsou podle svého druhu rozděleny do tří kategorií:

a) Metody uskutečnění platby jsou především:

- Přímá (hladká) platba

Tento druh platby není závislý na předávání dokumentů, může se jednat o platbu k dohodnutému datu, kompenzační platbu, platbu při doručení nebo platbu ve splátkách. Je jednoduchá a levná.

- Dokumentární akreditiv

Vzniká na základě smlouvy o otevření dokumentárního akreditivu. Jde o smlouvu s bankou na žádost příkazce, v níž se banka zavazuje, že zasílateli zaplatí, jestliže splní sjednané akreditivní podmínky, zpravidla předloží dohodnuté doklady

Postup při tomto způsobu placení lze rozdělit do tří etap:

1. Sjednání podmínek akreditivu

- po předběžném jednání s bankou (že akreditiv otevře) dohodne zasílatel s příkazcem podmínky smlouvy o přepravě

2. Otevření akreditivu

- příkazce žádá svoji banku o otevření akreditivu ve prospěch zasílatele
- banka příkazce po zjištění jeho platební schopnosti akreditiv vystaví a oznámí to bance zasílatele
- banka zasílatele buď otevření akreditivu zasílateli jen avizuje (oznámí) nebo potvrdí, což znamená, že na sebe bere závazek, že zasílateli zaplatí

3. Čerpání akreditivu

- zasílatel provede přepravu a připraví doklady podle akreditivních podmínek, předloží je své bance
- banka doklady zkontroluje a u potvrzeného akreditivu hned proplatí, u avizovaného se čeká na úhradu od banky příkazce
- banka zasílatele pošle doklady bance příkazce a žádá o zaplacení
- banka příkazce doklady opět zkontroluje, provede platbu bance zasílatele, doklady pošle příkazci a stáhne prostředky z jeho účtu

b) Platební prostředky

Mezi nejčastěji používané patří hlavně:

- bankovní převod (částka se připíše ve prospěch účtu věřitele),

- přímé inkaso (částka se odepíše k tíži účtu dlužníka),
- šek nebo bankovní šek,
- hotovost atd.

c) Platební kanály:

- pošta obyčejná, letecká, doporučená,
- telegraficky/ telexem,
- kurýrem,
- S.W.I.F.T.,
- IBAN.

V současné době jsou nejvíce využívány platební kanály S.W.I.F.T. a IBAN. S.W.I.F.T. představuje údaje o bance pro mezinárodní platbu, je však nutné k těmto údajům uvést přesné číslo účtu. Užití tohoto platebního kanálu je zaměřeno na obchod se státy mimo Evropskou unii.

Určité zjednodušení představuje platební kanál IBAN, který naše republika začala užívat po vstupu do Evropské unie. IBAN je mezinárodní bankovní číslo účtu, které umožňuje jednoznačné identifikování a určení čísla účtu klienta v příslušné finanční instituci v dané zemi. Zvyšuje kvalitu informací vyměňovaných mezi stranami v rámci přeshraničních převodů v Evropě a snižuje chybovost či prodlení při realizaci převodů.

5.2.3 Pojišťovací podmínky

Jsou velmi důležité pro úpravu vztahu prodávajícího a kupujícího z hlediska pojistné zodpovědnosti za zboží. Vztahy mezi prodávajícím a kupujícím z hlediska obchodního kontraktu upravují pravidla INCOTERMS 2000. Zásílatel obstarává pojištění přepravy zásilky ve vývozu, dovozu nebo tranzitu pouze na základě příkazu zákazníka/ příkazce a na jeho účet.

5.2.4 Exportní dokumentace

Nejdůležitějším dokumentem v mezinárodním obchodě je (obchodní) faktura představující souhrn prodejního kontraktu mezi prodávajícím a kupujícím. Údaje, které obsahuje, slouží během transakce mnoha stranám: celním úřadům, zasilatelským organizacím, pojišťovacím a dopravním společnostem atd. Faktura tvoří základ celé řady dalších obchodních dokumentů. Vystavuje se v momentu, kdy prodávající splnil své závazky z obchodního kontraktu, tj. když došlo k dodávce zboží nebo je zboží připraveno k dodání. Pro kupujícího je faktura pokynem ke splnění jeho závazku, tj. zaplacení.

Faktura obsahuje tyto hlavní náležitosti:

- referenční číslo kupujícího
- jméno a adresu příjemce
- DIČ
- detailní informace o dopravě (dopravce, místo odeslání a určení atd.),
- dodací podmínky
- platební podmínky
- značky a čísla, počet kusů, druh obalu, hmotnost ...
- popis zboží a jeho kód

Dalšími dokumenty jsou:

- dodací list specifikuje rozdělení zboží do jednotlivých beden a balení a obsahuje i hmotnost a rozměry každého balení. Slouží proto i celním orgánům, pojišťovacím společnostem atd.
- osvědčení o původu, certifikát EUR.1 nebo preferenční větou v obchodní faktuře. Pro obchod mezi členskými zeměmi není nutný žádný z těchto certifikátů, ani jiná osvědčení
- některé země vyžadují předložení tohoto osvědčení na předepsaném FORM A formuláři (např. místní obchodní komory, která současně prohlášení ověří)
- karnet ATA (mezinárodní celní dokument)

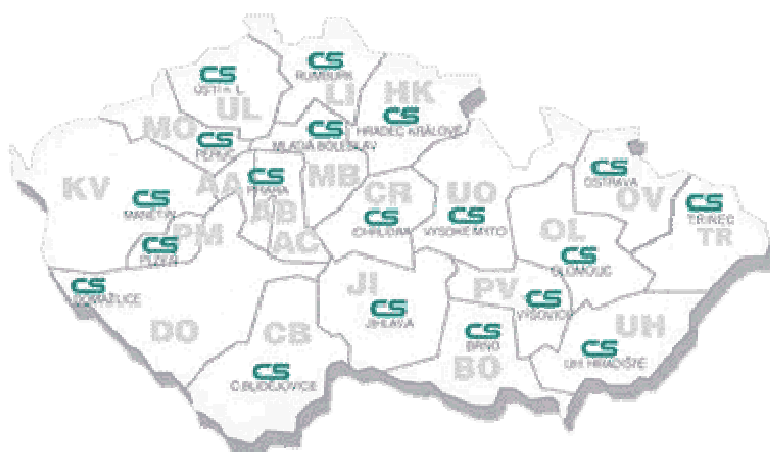
5.3 Sběrná služba

Sběrná služba (SBS) je systém přepravy kusových zásilek „z domu do domu“. Firma Transforwarding poskytuje SBS v rámci systému CS Expres viz. níže. Je jedním ze sběrných středisek tohoto systému. Zásilka je doručena přímo k přepravci – nakládkou a vykládkou je zajišťována dopravcem. Ve sběrných střediscích dochází ke sdružování a rozdělování kusových zásilek. Sběrná služba je vnitrostátní a mezinárodní. Jedná se o určitou síť pravidelných spojů, kterou může využívat výrobce aniž by si musel budovat vlastní distribuční síť. Výhodou je samozřejmě nízká cena, neboť kamiony jsou maximálně vytíženy. Zboží je vydáváno příjemci až po zaplacení přepravného popř. dobírky a tím se zamezuje zadlužení. Svoz a rozvoz kusových zásilek rozváží dopravce od přepravce k přepravci podle předem daného přepravního řádu.

5.3.1 Systém CS expres

CS EXPRES a.s. Slatiňany provozuje systém expresní přepravy kusových zásilek CS EXPRES prostřednictvím 22 oblastních středisek po celém území České republiky a patří mezi 3 největší operátory kusových zásilek v České republice.

Obrázek 2: Přehled středisek v České republice



Pramen: www.csexpres.cz

Tento systém zajišťuje kvalitní a spolehlivou expresní přepravu kusových zásilek od domu k komu, od výrobce zboží do velkoobchodních a distribučních skladů a do obchodních řetězců, z distribučních a velkoobchodních skladů do obchodní sítě a k jednotlivým odběratelům, z konsignačních a firemních skladů do sítě servisů a značkových oprav, soz zásilek do centrálních skladů pro export z České republiky včetně souvisejících celních a spedičních služeb, rozvoz zásilek importovaných do České republiky včetně souvisejících celních a spedičních služeb popř. přepravu zásilek polotovarů a komponentů rozpracované výroby mezi výrobními a montážními závody. Rozměry kusové zásilky jsou limitovány délkou 400 cm, výškou 200 cm, šířkou 200 cm a hmotností jednoho kusu 1500 kg, nebo objemu 20 m³.

Dodací lhůty se rozdělují na 3 modely dle potřeb zákazníků.

- modul "E" - přeprava zásilek po celém území ČR s doručením do 24 hodin
- modul "5" - přeprava zásilek po celém území ČR s doručením do 5 dní
- modul "R" - přeprava zásilek do a ze zahraničí; zde jsou dodací lhůty stanoveny u každé jednotlivé relace příslušné země.

Dodací lhůta začíná plynout od 16:00 hodin dne, kdy byla zásilka převzata k dopravě. Ve dnech pracovního volna a klidu dodací lhůta neplyne. Přepravu na příští den je možno objednat telefonicky, e-mailem, faxem nebo osobně v kterémkoli oblastním středisku. Od okamžiku, kdy převezmeme společnost zásilku k přepravě, ručí za její dodání příjemci v takovém stavu, v jakém ji převzali k dopravě. V případě poškození zásilky je vypracován jednotný systém pojištění všech zásilek od převzetí do předání příjemci.

K dohodě o obsahu přepravní smlouvy dochází v systému vypsáním a potvrzením Přepravního listu CS EXPRES (dále jen PL) - příloha 6. Tento PL vypisuje pracovník střediska CSE na základě údajů poskytnutých druhou smluvní stranou. Ta svým podpisem a razítkem vyjadřuje souhlas s obsahem a podmínkami přepravy zásilky. Zároveň plně zodpovídá za údaje zapsané v PL, včetně čísla telefonu a jména příjemce. Uvedená odpovědnost je druhou smluvní stranou převzatá okamžikem potvrzení PL z její strany. Ustanovení tohoto čl. platí i v případě, kdy si PL vyplňuje sám zákazník - odesílatel zásilky. Uzavřením přepravní smlouvy (příjetím objednávky, vyplněného PL) se obchodní nabídka stává závaznou pro přepravce i dopravce.

Společnost Transforwarding, jako provozovatel systému v Jižních Čechách má uzavřené smlouvy s dopravci, kteří zásilky přebírají. Ti se prokazují písemnými doklady, jako je přepravní list, který na zásilku vystavilo středisko - firma Transforwarding na základě objednávky zákazníka. Tento PL při předání zásilky zákazník potvrdí. V případě, že odesílatel hradí přepravné, je řidič, přebírající zásilku oprávněn převzít platbu v hotovosti jménem Transforwarding na základě potvrzeného daňového dokladu. Stejně to platí v případě, že přepravné platí příjemce, včetně výběru dokumentárního inkasa (dobírky), kde doručující řidič (dopravce) postupuje obdobně. Přepravné a případné jiné poplatky se hradí u soukromých osob v hotovosti. Řidič odevzdá vybrané peníze v centrální pokladně firmy Transforwarding. U právnických a fyzických osob - podnikatelů - v hotovosti nebo fakturou dle uzavřené smlouvy. V případě, že plátcem je příjemce, tak platí přepravné a případné jiné poplatky na základě PL a vyúčtování, které mu při doručení zásilky předloží pracovník střediska. U zásilek na dobírku je odesílatel povinen v PL čitelně zapsat hodnotu dobírky a číslo bankovního účtu, na který bude vybraná dobírka zaslána. Zásilka bude příjemci vydána pouze proti hotovostnímu zaplacení dobírky.

Z důvodu reklamace a uplatňování práv na náhradu škody je CS Expres pojištěn uzavřenou pojistkou s ČSOB pojišťovnou v této formulaci: přepravovaná věc je pojištěna při přepravách v rámci systému, prováděných vlastními nebo smluvními vozidly od místa převzetí do místa dodání zásilky na území České republiky. Každá zásilka převzatá pro přepravu v systému CSE je pojištěna do výše 250.000,00 Kč její hodnoty. Zásilky vyšší hodnoty lze připojistit prostřednictvím podacího střediska – Transforwarding.

Reklamace je možné podat pouze písemně u každého provozovatele systému. Z titulu uzavření přepravní smlouvy je vyřizuje podací středisko CSE – Transforwarding. V reklamaci musí oprávněný vymezit své požadavky a stručně je zdůvodnit. Musí připojit doklady opravňující jeho nárok a správnost požadované náhrady škody, především doklad o zaplacení částky, kterou si nárokuje, stejnopis zápisu o škodě a příslušný díl PL. Zápis o škodě musí splňovat náležitosti dle § 71 a násl. vyhl.133/64 Sb. Lhůty na uplatnění práv jsou dány Silničním přepravním řádem (vyhl.133/64 Sb.) a jsou závazné pro všechny přepravy v systému CS EXPRES. V případě pozdního doručení zaviněného dopravcem, může přepravce požadovat slevu ve výši 10 % z ceny přepravného za každý den prodlení až do výše zaplaceného přepravného. Jestliže by pozdním doručením zásilky mohla vzniknout škoda, odpovídá za ni dopravce pouze v případě, že byl nejpozději při převzetí

zásilky na možnost vzniku škody prokazatelně písemně upozorněn. Všechna práva a povinnosti vzniklé z uzavřených přepravních smluv se řídí platnými právními předpisy pro oblast dopravy těchto přepravních podmínek. Reklamace v případě přeprav s mezinárodním prvkem se řídí předpisy CMR.

Reklamace podle CMR

Jakmile příjemce převzal zásilku bez toho, že spolu s dopravcem náležitě zjistil její stav nebo dopravci oznámil výhrady s uvedením všeobecných údajů o povaze ztráty nebo poškození nejdéle při převzetí zásilky, tak jde o ztráty nebo poškození zjevně znatelné a nejdéle do 7-mi dnů ode dne vydání zásilky, tak jde o ztráty a poškození zjevně neznatelné, předpokládá se, pokud se neprokáže opak, že dostal zásilku ve stavu, uvedeném v přepravním (nákladním) listě. Jakmile jde o ztráty nebo poškození zjevně znatelné, musí být uvedené výhrady jen písemně. Jakmile stav zásilky náležitě zjistil příjemce a dopravce, je proti výsledku tohoto zjištění přípustný důkaz jen tehdy, pokud jde o ztráty a škody zjevně neznatelné a pokud příjemce poslal dopravci písemné výhrady do 7-mi dnů po tomto zjištění, nepočítaje v to neděle a státem uznané svátky. Nárok na náhradu za překročení dodací lhůty lze uplatnit jen tehdy, pokud dopravce obdržel písemnou výhradu do 21 dnů poté, co byla zásilka dána k dispozici příjemci. Den vydání zásilky nebo podle okolností den zjištění stavu zásilky nebo přijetí zásilky příjemcem, se do lhůt zde uvedených nezapočítává. Zásilku lze považovat za ztracenou, nebyla-li vydána do 30-ti dnů po uplynutí sjednané lhůty a pokud nebyla lhůta sjednána, do 60-ti dnů po převzetí zásilky dopravcem k přepravě.

(www.csexpres.cz)

5.3.2 Modelový příklad přepravy v rámci systému CS Expres

Tento modelový příklad systému CS Expres je očíslován dle Tabulky 4: Schéma činností dopravního operátora. Jedná se o přepravu 4 ks pneumatik z Českých Budějovic do Prahy.

1. Poptávka – Nový zákazník si vyhledá na internetu poptávkový formulář a vyplní údaje o přepravě, váha a povaha zboží, atd viz. příloha č. 7 a odešle tento formulář e-mailem. Poptávku obdrží obchodní oddělení a předává ji podle povahy na jednotlivá oddělení. Pokud se jedná o tuzemskou přepravu pošle tuto poptávku obchodní oddělení na

oddělení tuzemské dopravy. Zde dochází k přezkoumání poptávky a posoudí se, zda se vyplatí použít systém CS Expres nebo objednat auto na přímo k zákazníkovi dle váhy a objemu zboží.

2. Nabídka ceny – dispečeri vypočítají cenu v programu Spedice v „Rychlém počítání cen“ kde zadají směrovací číslo nakládky a vykládky, hmotnost přepravovaného zboží a vyberou modul (modul "E" - doručení do 24 hodin nebo modul "5" - doručení do 5 dní) a spočítá se cena. Dle ukázkového příkladu vychází cena v modulu „E“ 451,- Kč bez DPH + 4,- mýtné a v modulu „5“ 314,- Kč bez DPH + 4,- mýtné. Tato nabídka ceny se telefonicky nebo e-mailem sdělí zákazníkovi. Možnost slevy je pouze v případě, že zákazník má zájem o dlouhodobou spolupráci. V tomto případě by se dispečer spojil s obchodním oddělením.

3. Objednávka zákazníka – závazná objednávka musí být písemně e-mailem nebo faxem viz. příloha č. 8.

4. Potvrzení objednávky – dispečer systému CS Expres zpětně potvrdí písemně objednávku e-mailem nebo faxem.

5. Zajištění dokladů – dispečer zpracuje doklady k přepravě = přepravní list viz. příloho č. 6

6. Výběr dopravce – Firma má smluvně najaté dopravce, kteří rozváží pouze CS Systém. Přeprava se přiřadí danému řidiči, který má na starost konkrétní rozvozový a svozový rajón. Tento řidič převezme přepravní list a jede k nakládce zásilky. Zásilku převezme a nechá si potvrdit převzetí do přepravního listu v kolonce odesílatele o převzetí zboží. Zásilku převezme na sklad firmy Transforwarding. Zásilka se označí daným ref. číslem přepravy viz obrázek 3 a řidič předá doklady dispečerovi.

Obrázek 3: Označení zásilky



Pramen: Transforwarding ČB, a.s.

Všechny svezené zásilky se odvezou nočním spojem na centrální překladiště CSE, kde se zásilky třídí na zpětná vozidla dodaných rozvozových zón. Tato konkrétní zásilka v modelové příkladu by šla na středisko AA – Praha. Kamión se vyloží a naloží zpětně zásilkami ze všech středisek CSE směřovaných na středisko České Budějovice (Transforwarding ČB, a.s.)

7. Objednávka přepravy – v systému CS Express se písemná objednávka přepravy neprovádí, neboť jsou zde smluvně najatí dopravci. Tato objednávka je pouze ústně.

8. Kontrola průběhu přepravy – centrální překladiště potvrdí předání zboží a tím se splní podmínky, že bylo zboží předáno bez závad.

9. Ukončení přepravy – v tomto konkrétním případě noční spoj dopraví zboží z překladiště do Prahy a po vyložení se zásilka přeloží na vozidlo, které rozváží daný obvod Prahy ke konkrétnímu zákazníkovi. Řidič předá zboží, nechá si opět potvrdit přepravní list a vybere peníze za dobírku včetně přepravného. U této přepravy by se jednalo o částku 30.000,- Kč a přepravné 451,- + 19% DPH. Vybraný obnos předá řidič

dispečerovi na pobočce Transforwarding v Praze a centrální účtárna v Českých Budějovicích přeošle na účet odesílatele dobírku 30.000,-.

10. Fakturace, archivace dokladů – jako doklad slouží zákazníkovi přepravní list, kde jsou všechny náležitosti daňového dokladu. Faktura se již nevystavuje. Přepravní list se vyhotovuje ve čtyřech výtiscích. Originál je pro příjemce, 1. kopie je pro rozvozové středisko (Praha), 2. kopie pro odesílající středisko (ČB –obdrží poštou) a 3. kopie je pro odesílatele. Příjemce musí tento originál přepravního listu archivovat 10 let, neboť se jedná o daňový doklad. Kopie se archivuje 5 let.

5.4 Náklady na organizaci silniční dopravy

Cena za přepravu se skládá z ceny dopravy a marže za zprostředkování zasilatelem. Tyto dva faktory tvoří cenu přepravy pro zákazníka/příkazce. V případě, že zasilatel nemá vlastní vozový park, jako je tomu v případě společnosti Transforwarding, musí zajistit přepravu přes externího dopravce.

5.4.1 Kalkulace dopravy

Cena za dopravu vychází z cenové kalkulace a je dána součtem:

- přímých nákladů spojených s provozem motorového vozidla
- režijních nákladů potřebných k zajištění provozu (nájem provozoven, odstavných ploch, telefon, energie, fax.....apod.)

Cena obchodní (smluvní) je cena nákladová zvýšená o zisk dopravce, zohledňující poptávku - nabídku, konkurenci mezi dopravci.

Členění kalkulačních položek vychází z kalkulačního vzorce platného v ČR. Silniční doprava při tvorbě nákladové ceny vychází z následujících nákladových položek:

1. Pohonné hmoty

- tj. spotřebovaný objem (l) maziv, nafty, olejů v cenách jednotl. položek během sledovaného období)

2. Přímý materiál

- tj. pneumatiky, protektory, duše opotřebené a spotřebované během sledovaného období v přepočtu na km životnosti
- náklady na náhr. díly, zásobování a opravárenskou činnost prováděnou dopravcem

3. Přímé mzdy

- náklady na mzdy řidičů a závozníků

4. Odpisy dopravních prostředků

- tj. amortizace vlastních dopravních prostředků, leasing

5. Ostatní přímé náklady:

- cestovné
- vyplacené náhrady diet dle zákona
- pojištění kargo (pojištění nákladu), kasko (havarijní pojištění), silniční daň, povinné ručení, dálniční poplatky, povolení

6. Režie:

provozní- náklady, které souvisejí s provozem a prováděním výkonů (energie, technický rozvoj, apod.)

správní- náklady spojené s řízením a organizačním členěním jednotky

5.4.2 Kalkulace cen přepravy pro zákazníka

K tomu, aby zasilatel mohl vypracovat nabídku na budoucí přepravu, potřebuje jednak přesné údaje od příkazce a jednak dostatečný tarifní materiál.

Údaje příkazce

Pro přípravu nabídky musí příkazce uvést stejně podrobné údaje, jako při vlastním udělení zasilatelského příkazu (viz bod 2)

- brutto hmotnost
- počet kusů
- rozměry (objem)
- označení zboží (s položkami celního sazebníku)
- místo (přístav) převzetí, resp. místo určení zásilky
- frankatura (známka, již byla zásilka vyplacena) dle INCOTERMS 2000
- termín přepravy
- druh dopravy
- zvláštní údaje o nebezpečném zboží, mraženém/chlazeném zboží atd.

Fakturace

Nejdůležitějším pravidlem každého zasílatele by mělo být "IHNEDE FAKTUROVAT".

Jeho dodržování zajistí

- dřívější inkaso, resp. minimalizaci úrokových ztrát,
- skutečnost, že jak zasílatel, tak zákazník mají ještě v živé paměti podrobnosti a event. zvláštní služby v souvislosti s daným obchodním případem,
- co nejrychlejší uzavření obchodních složek jak u zákazníka, tak zasílatele a přesnost v účetnictví.

Nejjednodušší fakturace je s odvoláním na předcházející nabídku.

Přitom je ale třeba brát v úvahu vliv event. odchylek ve velikosti zásilky (váha/ míra) na cenu, a to směrem nahoru nebo dolů. V každém případě může zasílatel zvlášť vyúčtovat služby, které byly dodatečně provedeny v zájmu příkazce/ zákazníka. Pokud zasílatel realizuje přepravu bez předcházející nabídky, je důležité, aby fakturace na zákazníka byla korektní. V žádném případě nesmí zasílatel zneužít důvěry zákazníka účtováním přemrštěných nebo neoprávněných sazeb. Zasílatel by měl mít na paměti, že "neúměrně vysoké a neoprávněné účtování" škodí nejen jemu, ale poškozují pověst celého oboru.

Tvorba cen

Cena služby je v zásadě složena ze všech nákladů a zisku zasílatele. Důležité je umět posoudit, jak je možno cenu ovlivnit. Jednotlivé náklady tvořící cenu jsou souhrnně uvedeny v následujícím přehledu viz Tabulka 5.

Tabulka 5: Tvorba cen

CENA	variabilní náklady	doprava proclení manipulace atd.
	fixní náklady	mzdy nájemné spotřeba energie atd.
	zisk	

Pramen: Transforwarding ČB, a.s.

Variabilní náklady

Pro zasilatele jsou to "viditelné" náklady na služby, které musí nejprve koupit, aby mohl uskutečnit a prodat svou službu. Pokud mu dopravce např. prodá svou službu za 5000 Kč, musí svému příkazci minimálně tuto částku přeúčtovat - rozhodně zde není prostor pro dohadování.

Fixní náklady

Pro zasilatele to jsou jakési "neviditelné" náklady jako např. mzdy zaměstnanců, nájemné, sociální zabezpečení, daně atd., které je možno v rámci firmy ovlivnit. Jakým způsobem? Mzdové náklady např. ve vazbě na produktivitu práce, protože její růst sníží mzdové náklady na jeden obchodní případ.

Zisk zasilatele

Očekávaný/ předpokládaný zisk je další položkou, která musí být zakalkulována do ceny pro příkazce.

Postup kalkulace cen ve společnosti Transforwarding

Ve společnosti Transforwarding je pro výpočet cen přepravy užíván speciální program, který usnadňuje stanovení ceny za přepravu (ukázka níže viz obrázek 4). Kalkulace prováděna pomocí tohoto programu vypočítá cenu dopravy požadované zásilky z příslušné oblasti a marži zasilatele za zprostředkování přepravy. Tento program proto umožňuje celkové stanovení ceny pro zákazníka/ příkazce.

Všeobecné informace o programu

- Menu spedice – přeprava – kalkulace cen
- Zvolit I / E (import/ export), číslo relace, číslo partnera, zvolit paritu (u importu EXW, u exportu DDU).
- Sazebník je automaticky určen podle nastavení relace. Je možné načtený kód sazebníku přepsat jiným, pokud ho známe
- **zadat PSČ/ zónu** (PSČ uvádí se bez mezer, pro ČR pouze číslo, u ostatních států vždy zadat před číslo zkratku země / zóna se vyplňuje v případě, že výpočet nefunguje podle PSČ – nejsou známy obvody PSČ), dále **se zadá hmotnost** a příp. **objem zásilky** (v KG a v CBM, při zadání rozměrů jsou platné jednotky v metrech)

- podle zadaného PSČ se vygeneruje příslušný partner, který nám dopravu z dané oblasti zajistí
- přepočty podle CBM (koeficient přepočtu z plochy/ objemu na kg) jsou nastaveny u jednotlivých sazebníků
- po kliknutí myši na tlačítko „Spočítej cenu“ se vypočte výsledek (v EUR i CZK). Jednotlivé části přepravy jsou rozepsány – svoz, manipulace, hl. úsek, rozvoz. POZOR pokud není vše rozepsáno, nebyly správně zadány parametry a výpočet nebyl proveden kompletně!
- podle sazebníků lze kalkulovat ceny většinou **do 1000 kg jako sběrnou službou**
- zásilky **větší váhy nad 1000 kg** je možné přes sazebníky počítat jako **direkt** pomocí „ceny za kilometr“ (hlavní úsek depo-depo, svoz km, rozvoz km)
- ceny pro zásilky nad 500 kg se vždy musí konzultovat s příslušným disponentem

Obrázek 4: Ukázka kalkulační tabulky pro výpočet cen ve společnosti Transforwarding

The screenshot shows a software interface for calculating shipping costs. It is divided into several sections:

- Position (Pozice):** Includes dropdowns for 'Směr', 'Relace' (set to 1), and 'Partner' (set to 1).
- Rate (Sazebník):** Includes a dropdown for 'Sazebník' (set to ML), input fields for 'Přepočet' (kg/m3: 250, kg/lkm: 1800), 'Měna' (set to CZK), 'Kurz', and 'Vlastní kurz'. There is also a date field for 'Datum pro přepočet' (set to 13. 4. 2006) and a checkbox for 'Výpočet podle sazeb/km'.
- Origin (Odesílatel):** Includes input fields for 'PSČ' and 'Zona od'.
- Destination (Příjemce):** Includes input fields for 'PSČ' and 'Zona do'.
- Sender (Plátce):** Includes radio buttons for 'Partner' and 'Zákazník' (selected).
- Auto:** Includes radio buttons for 'Naše' (selected) and 'Cizí'.
- Dimensions (Rozměry):** Includes input fields for 'Hmotnost', 'Délka', 'Šířka', 'Výška', 'Objem m3', and 'm3/kg'.
- Buttons:** 'Spočítej cenu' and 'kalkulačka'.
- Results (Výsledky):** A table with columns for cost components and 'Cena v Kč'. The components listed are: Svoz, Manipulace, Na hranici, Hlavní úsek, Od hranice, Manipulace, Rozvoz, Pal.příplatek, Ostatní, and CELKEM.

Pramen: Transforwarding ČB, a.s.

5.5 Skladování

Ve všech skladech firmy jsou standardně poskytovány následující služby:

- Evidence zboží podle kódů zákazníka
- Možnost kontroly zboží a pohybů na skladu přes www stránky
- Kompletní obsluha zboží (skladování, evidence, označování, rozvoz)
- Kompletace zásilek (doplnění dokladů, záručních listů, návodů k obsluze)
- Dodání příjemci do 24 hodin od zaslání příkazu k vyskladnění

Zákazníci mohou využít sklady na jednotlivých pobočkách a to v Českých Budějovicích, Horních Počernicích, Boru u Tachova a v Břeclavi. Sklad v Českých Budějovicích má skladovou plochu 2500 m². Je provozován jako distribuční sklad, kde se provozují kompletní logistické služby. V Horních Počernicích zaujímá skladová plocha 2000 m² a kapacita je cca 3500 paletových míst. Sklad je provozován jako distribuční a konsignační sklad. (1) Jsou zde poskytovány logistické služby, doprava a distribuce. K 1.1.2008 je naplánováno přestěhování z důvodu rozšíření skladovacích ploch. Sklad ve Vysočanech má skladovou plochu 620 m², přístřešky 1284 m² a ostatní prostory mají rozlohu 3052 m². Je provozován jako distribuční a celní sklad. V Břeclavi zabírá prostor pro skladování 400 m². Je to přízemní sklad, který je provozován jako distribuční a konsignační sklad.

(1) Konsignační sklady – tyto sklady si zřizuje zákazník u dodavatele. Zboží je skladováno na účet a riziko dodavatele. Odběratel má právo si zboží odebírat dle potřeby a v určitém časovém odstupu zboží platí, případně upozorňuje na nutnost sklad doplnit.

(Vaněček, 2003)

5.6 Rozšíření logistických operací

Společnost Transforwarding je schopna zajišťovat logistické služby v požadovaném rozsahu s odpovídající dobrou jakostní úrovní. Je důležité, aby se firma zaměřila na rozšíření logistických operací, které by pro zákazníka přinesly snížení nákladů, přehlednost

a úplnost toku dodávek a zrychlení času dodávek zákazníkovi. K tomuto cíli přispělo zavedení čárových kódů. Tento systém je potřeba neustále zdokonalovat.

5.6.1 Zavedení čárového kódu

V roce 2006 byly ve firmě Transforwarding zavedeny čárové kódy. Čárové kódy spadají do oblasti tzv. automatické identifikace, tedy do oblasti registrace a vstupu dat bez použití kláves.

Přínos čárových kódů:

- Přesnost – nejrychlejší metoda k registraci většího množství dat a vstupů ve vztahu k přesnosti (u ručního zadávání bývá statisticky chybovost 1:300, u čárových kódů 1:1000.000.000)
- Rychlost, produktivita a efektivnost – správným nasazením dochází ke zvýšení efektivnosti, zlepšení toku informací a zrychlení procesů
- Evidence – díky efektivnosti je možné evidovat více informací
- Flexibilita – mnohoúčelové využití

Pokud nejsou čárové kódy na příchozím zboží do skladu, je naskladňování pomalé a může nastat problém nepřesnosti při naskladnění. V první fázi je možné čárové kódy na kartony tisknout přímo ve skladu (pomalé naskladňování s možností chyby, ale další evidence už je rychlá a přesná). Je možnost vést FIFO podle čárových kódů datumu, které by se tiskly a lepily na karton do připravených pozic.

Přítomností čárového kódu na veškerém zboží se docílí rychlá a přesná evidence, je snadná evidence FIFO a dalších potřebných informací. Pro přehlednost zboží je důležité zavedení adresného skladu (naskladňování na pozici ve skladu a evidence zboží podle pozice regálů).

Zavedením čárového kódu je možné vést další evidenci o zboží:

- čárový kód na zboží od dodavatele nebo z výroby - možné získávat detailnější informace o zboží a vést evidenci zboží např. ve vztahu k zákazníkům (datum výroby, původ zboží, šarže, ... dle požadavků)
- pokud čárový kód tiskne firma Transforwarding, je možné tisknout informaci o logistických operacích (datum naskladnění, vyskladnění, kontroly,...)

5.6.2 Zkrácení reakčních časů

Zkrácení času dodávek zákazníkovi by mohl dodavatel docílit, pokud by přesunul logistické operace na sklad Transforwarding a tím zkrátil logistický řetězec. Proces času dodávky by se zrychlil. Významný je i monitoring a zprávy o minimálním stavu skladovacích zásob u jednotlivých položek skladu, případně kalkulace a evidence optimálního stavu zásob položek na skladě s patřičnými výstupy. Vedením evidence o minimálním stavu zásob jednotlivých položek na skladě nemůže dojít k tomu, že po objednání zboží zákazníkem u dodavatelské firmy nebude toto zboží na skladě. Zboží bude vždy k okamžitému odběru.

Zákazník má okamžitý přehled o stavu zboží na skladě prostřednictvím webových stránek „on-line sklad“ a zároveň má možnost objednat zboží prostřednictvím tohoto webu. Časová prodleva objednávek se zkrátí také přímým objednáním dodávky dodavatelem zákazníkovi z On-line skladu.

5.6.3 Rozšíření operací se zbožím ve skladu

Na dokladu příjemky nebo výdejky je možné tisknout informaci pro skladníka, jakou provést operaci potřebnou pro daný typ zboží. Evidenci skladového zboží lze rozdělit na zboží nepodléhající detailní kontrole, zboží podléhající detailní kontrole a zboží s mimořádným dohledem. Prováděné operace jsou vstupní a výstupní kontrola (detailní, nedetailní) + záznam o kontrole, přebalování, přeznačení, manipulace se zbožím a další požadované operace.

5.7 Kombinovaná doprava

Proces kombinované dopravy je rozdělen do několika fází.

Modelový příklad kombinované dopravy

1. Nový zákazník si nejprve zvolí vhodného přepravce. Zaměří se na spediční firmy, které zajišťují kompletní služby spojené s přepravou. Na internetových stránkách popř. ve Zlatých stránkách si vyhledá kontakt a udělá telefonický průzkum.
2. Zákazník pošle e-mail s cenovou poptávkou firmám, které vychází cenově nejvýhodněji, ale jsou i zároveň schopné splnit dodávku v požadovaném čase.
3. Vhodná firma dle cenové nabídky pro přepravu náhradních dílů z Českých Budějovic do CFR Shenzhen (Čína) je firma Transforwarding ČB, a.s.
4. Cena dopravy např. $1 \times 40' = 3320,- \text{ EUR}$
 $1 \times 20' = 1750,- \text{ EUR}$
Cena je bez DPH dle § 69 – Osвобоzení přepravy a služeb přímo vázaných na dovoz a vývoz zboží. Jedná se o mezinárodní přepravu mimo EU.
5. Předpokládaná doba přepravy je 35 dnů.
6. Zákazník pošle objednávku na přepravu
7. Pojištění – proti rizikům na 100% (0,43% z hodnoty zboží = 4300,- CZK)
8. Celní služby – vystavení exportního JSD á 300,-
5x JSD – na každý kontejner zvlášť
(příloha 5)
9. Informace o tom, kde se kontejner během cesty nachází se nalézají na webových stránkách rejdaře při zadání čísla kontejneru.

Příklad objednávky pro kombinovanou přepravu

Datum: 24.10.05

No.: 256

Kupující:

NEDFON

Thaishan Gangy Electrical Appliance Co., LTD

MaoHe Industrial Distrikt

TaiShan City, GuangDong Province

China

Mr. Henry Huang

Phone.: +86 – 750 5410693

Fax: +86 – 750 5412888

e-mail: nedfon@hotmail.com

bocek@transforwarding.cz

Dodavatel:

Transforwarding ČB, a.s.

K. Uhlíře 42/1917

370 06 České Budějovice

Česká republika

Zdeněk Boček

Tel.: +420 – 389 001 403

Fax: +420 – 389 001 333

e-mail:

Věc: objednávka kontejnerové přepravy

Tímto u Vás objednáváme dopravu kontejneru takto:

Adresa a kontaktní osoba dodavatele a místo nakládky:

Robert Bosch, spol. s r.o.

Kněžkodvorská 28

370 01 České Budějovice

Česká republika

Jana Houzimová

Tel.: +420 – 387 703 117

Fax: +420 – 387 703 120

e-mail: houzimova@transforwarding.cz

Předpokládaný termín nakládky: 24.11. 2005, 6.00-18.00 hod.

Druh přepravovaného zboží: náhradní díly do osobních automobilů - elektromotory

Váha přepravy: 5t 20'; 9,5t 40'

Kontejner, velikost: 3x 20'

2x 40'

Cena dopravy: 3x 1750 = 5.250,- EUR

2x 3320 = 6.640,- EUR

Cena celkem **11.890,- EUR**

Přípojištění: Dále žádáme o přípojištění zásilky proti všem rizikům na 100%

Cena přepravovaného zboží: 1.000.000,- CZK

Přepravní podmínky dojednané s dodavatelem: CFR dle INCOTERMS 2000

Složení nákladu, místo: CFR Schenzen

V případě nějakých nejasností mě prosím kontaktujte na výše uvedeném telefonním čísle.

S pozdravem Jana Houzimová

5.8 Rozvojová strategie

Návrhy alternativních strategií:

Snižování nákladů

Hledání nových zákazníků

Obnovování smluvních vztahů

V návaznosti na snahu dosažení výkonů z dob fungování celních služeb musí firma Transforwarding samostatně vyčlenit a personálně posílit obchodní tým. K tomu, aby v daleko větší míře zaujala bývalé pozice na trhu, by měla v širším měřítku zapojovat veškerou nadkapacitu pracovního fondu svých disponentů do marketingového průzkumu trhu včetně vypracování kompletní nabídky služeb na jednotlivých relacích.

Pro další úspěšnost na trhu by měla firma daleko ofenzivněji podporovat a krokově budovat uspokojování potřeb stávajících a nových potencionálních zákazníků v oblastech letecké, námořní a kombinované přepravy.

V rámci neustálého tlaku na snižování cen ze strany zákazníků a v rámci projevujícího se poklesu dopravních kapacit na trhu a zároveň nárůstu cen celovozových dodavatelů pro potřeby firmy, by se měla společnost připravovat na částečný útlum v nabídce zajišťování celovozových přeprav pro svou zákaznickou veřejnost.

Na druhé straně by měla být zahájena příprava na rozvoj evropského partnerského sběrného systému, rozšíření nabídky přepravy kusových zásilek a obchodní orientace společnosti tímto směrem.

Střediska se musí daleko více zapojovat do regionálního marketingového průzkumu trhu. V Praze se firma zaměří na zkvalitnění podmínek poskytování skladovacích služeb v Horních Počernicích – příprava přestěhování do nového a většího skladu s kvalitnějším přístupem od roku 2008.

V ostatních střediscích v České republice se musí posílit orientace na fungování sběrných systémů v rámci přepravy kusových zásilek.

6. ZÁVĚR

Společnost Transforwarding je velmi kreativní a to jak v oblasti rozšiřování své firemní klientely, které nabízí stále větší šíři zajišťovaných služeb, tak i v oblasti samotného rozvoje.

Pro rok 2007 si jako závazek stanovila následující cíle:

- dosažení výnosů ve výši 300 mil. Kč
- podpora prodeje ve všech oblastech přeprav v regionech, kde jsou pobočky firmy

Všechna pracoviště této společnosti jsou vybavena nejlepší počítačovou technikou a softwary usnadňujícími práci zaměstnanců. Pro rozvoj této oblasti firmy se společnost rozhodla zakoupit nové počítače a laserové tiskárny, dále všechna střediska budou vybavena SW – sazebníky.

Pro usnadnění kalkulací na Intranetu bude umístěn návod, do kterého budou včleněny i orientační kalkulace příkládek.

Společnost Transforwarding neustále rozšiřuje portfolio svých klientů.

Nyní se musí firma zaměřit na logistiku a rozšiřování služeb souvisejících s přepravou - průvodní dokumentace, pojištění zásilek, skladování a balení popř. etiketování.

Jedná se o podnik se stabilní strukturou. Po vstupu do EU musela firma snížit počet zaměstnanců z důvodu zrušení celních služeb. Obrat firmy je ale nyní na stejné úrovni jako před vstupem do EU.

7. SUMMARY

This graduation work provides extended informations spotted on different dilemmas regarding the inland and international transport and forwarding.

Both documentation and data used in this compilation came out from staff Transforwarding a.s. - an international company with a solid position in the czech transport & forwarding market. I was engaged to get experience there assuming all activities concerned to assure transport.

The company's forwarding activities analysing to provide the transport. Includes a proposal (offer), request, order, realization and consignment.

Conditions related to forwarder to provide the transport.

Expenses (Cost). Including a cost calculation and an establishment of prices to both forwarder and customer.

Planning. Transport development planning, expectations and future programming.

8. PŘEHLED POUŽITÉ LITERATURY

1. NOVÁK R.: Mezinárodní přeprava a zasilatelství I, Vysoká škola ekonomická v Praze, Praha 1994, ISBN 80-7079-244-2
2. PERNICA, P., NOVÁK, R., ZELENÝ, L., SVOBODA, V., KAVALEC K.: Doprava a zasilatelství, ASPI, Praha 2001, ISBN 80-86395-13-8
3. VANĚČEK D.: Logistika I.díl, Skripta ZF JU Č. Budějovice, 2003
4. VANĚČEK D.: Logistika II.díl, Skripta ZF JU Č. Budějovice, 2004
5. www.csexpres.cz – internetové stránky CS Expres
6. www.herber.webz.cz/www_ocean/09-doprava, 2005 - internetové stránky - příručka k výuce předmětu Geografie Světového oceánu“.
7. www.sslczech.cz – internetové stránky Svaz spedice a logistiky České Republiky
8. www.transforwarding.cz – internetové stránky Transforwarding
9. ZELENÝ L.: Rozvoj dopravy ve světě I., Vysoká škola ekonomická v Praze, Praha 1997, ISBN 80-7079-017-2
10. Zpravodaj ministerstva životního prostředí, Říjen 1999 Ročník IX Číslo 10

PŘÍLOHY

Příloha 1: Vzor nabídky z oblasti sběrné služby

Nabídka přepravních služeb

Potvrzujeme příjem Vaší poptávky a dovolujeme si předložit Vám následující nabídku:

Popis zásilky:

Počet kolli:

Rozměry:

Hmotnost:

Ložné metry/kubatura:

Místo odeslání:

Místo určení:

Dodací podmínka:

Přepravní lhůta:

Další informace:

a) Rozpis přepravních nákladů

b) Cena za přepravu

.....

.....

.....

CENA CELKEM:

Upozornění:

Přepravní náklady jsou účtovány podle rozměrnosti.

Nebyla-li rozměrnost uvedena ve Vaší poptávce a jedná-li se o rozměrné zboží, budou fakturované náklady navýšeny.

Pojištění:

Zásilka je pojištěna v rámci pojištění odpovědnosti dopravce ve smyslu úmluvy CMR.

Zbožové pojištění na Váš příkaz za úplatu zajistíme.

Celní odbavení:

Sazby za celní odbavení v ČR nejsou v ceně zahrnuty.

Platební podmínky:

Faktury jsou splatné formou převodního příkazu s odloženou platností 7 dnů od data vystavení.

Platnost této nabídky je do

Dne:

Zpracovatel

Příloha 2: Vzor firemního zasilatelského příkazu

Zasilatelský příkaz

1. Odesílatel
2. Emblém národního sdružení (schválený federací FIATA) 1492 Referenční č. odesílatele
3. Příjemce
4. Zasiílatel
5. Oznamovací adresa
6. Země původu
7. Dokumentární akreditiv
8. Zboží připraveno k odeslání
 - Místo
 - Datum
9. Podmínky prodeje
10. Druh přepravy
11. Dopravní pojištění
 - Pojistné podmínky*
 - kryto námi
 - kryto příjemcem
 - Měna a pojistná částka
 - bude kryto vámi
12. Signa
 - Počet a druh balení
13. Popis zboží
14. Zbožový kód
15. Hrubá hmotnost Čistá hmotnost
16. Objem
17. Zboží a příkazy jsou akceptovány a je s nimi naloženo v souladu s Obchodními podmínkami uvedenými na zadní straně
 - Manipulační příkazy (nebezpečné zboží a pod.)
 - Rozměry/ míry a hmotnost každé balené zásilky
18. Dokumenty připojené
 - Dokumenty požadované Originál Kopie
19. Dodací podmínky
20. Místo a 2006 datum vystavení
21. Potvrzení správnosti

Příloha 3: Potvrzení objednávky

Potvrzení objednávky

Vaše objednávka č.:

ze dne :

Naše značka:

Vyřizuje:

Potvrzujeme vaši objednávku s tím, že ji jako mezinárodní zasílatel akceptujeme jako zasílatelský příkaz k obstarání přepravy. Obstarání přepravy provedeme podle Vašich požadavků a v souladu se Všeobecnými zasílatelskými podmínkami Svazu spedice a logistiky.

Upozornění:

Zásilka je pojištěna v rámci pojištění odpovědnosti dopravce ve smyslu úmluvy CMR.

Zbožové pojištění na Váš příkaz za úplatu zajistíme.

Přepravní náklady jsou účtovány podle rozměrnosti.

Platební podmínky:

+/- Faktury jsou splatné formou převodního příkazu s odloženou splatností 17 dnů od data faktury. V případě nedodržení splatnosti uhradí příkazce úrok z prodlení ve výši denně, není-li sjednáno jinak.

+/- Přepravní náklady požadujeme uhradit předem při příchodu zásilky do sběrného střediska.

+/- nehodící se škrtněte

Další informace:

Pracujeme v souladu se Všeobecnými zasílatelskými podmínkami Svazu spedice a logistiky.

Datum:

razítko a podpis

Příloha 4: Přehled doložek Incoterms 2000

	Prodávající	DOKUMENTY RIZIKA NÁKLADY	Kupující
EXW jakýkoliv druh dopravy			
FCA jakýkoliv druh dopravy			
FAS námořní, vnitrozemská, vodní doprava			
FOB námořní, vnitrozemská, vodní doprava			
CFR námořní, vnitrozemská, vodní doprava			
CIF námořní, vnitrozemská, vodní doprava			
CPT jakýkoliv druh dopravy			
CIP jakýkoliv druh dopravy			
DAF jakýkoliv druh dopravy			
DES námořní, vnitrozemská, vodní doprava			
DEQ námořní, vnitrozemská, vodní doprava			
DDU jakýkoliv druh dopravy			
DDP jakýkoliv druh dopravy			

Příloha 5: JSD

EVROPSKÉ SPOLEČENSTVÍ					A CELNÍ ÚŘAD ODESLÁNÍ / VÝVOZU / URČENÍ				
1 6	Výtisk pro zemi odesláni / vývozu Výtisk pro zemi určení	2 Odesláte / Vývozce			1 PROHLÁŠENÍ				
		8 Příjemce			3 Tiskopis / 4 Ložné listy				
		14 Deklarant / Zastupce			5 Počty / 6 NÁM. kuzý celkem / 7 Referenční číslo				
		16 Přes. zn. v at. přísl. dopravního prostředku při odjezdu / příjezdu			9 Číslo odpovědná za přepravu - slyk				
		21 Počet, zn. a st. (Přel. sdělení) dopravního prostředku (překračujícího hranici)			10 Pr. z. tat. / post. z. odosl. / vývoz / 11 Země odoslání / 12 Údaje o hodnotě / 13 SÚZP				
		25 Druh dopravy (a) / (b) / (c)			14 Dopravní prostředek / 15 Země odoslání / vývozu / 16 Země původu / 17 Země určení				
		29 Vyjmutí / vstupu celní úřad			19 Kód / 20 Dodací podmínky				
		31 Nákladové listy a podobné			21 Měra a osová faktura váhy / 22 Bránění / kurz / 24 Druh obchodu				
		33 Pol. č. / 34 Zbožový kód			23 Finanční a bankovní údaje				
		35 Hrubá hmotnost (kg) / 36 Čistá hmotnost (kg) / 37 HLZM			32 Pol. č. / 33 Zbožový kód / 34 Kód země původu / 35 Hrubá hmotnost (kg) / 36 Čistá hmotnost (kg) / 37 HLZM / 38 Statistická hodnota				
39 Kvóta			39 Kvóta						
40 Soustavné prohlášení / Přidržení doklad			40 Soustavné prohlášení / Přidržení doklad						
41 Doplňková měna jednotky / 42 Cena za jednotku / 43 Kód			41 Doplňková měna jednotky / 42 Cena za jednotku / 43 Kód						
44 Zvláštní záznamy / Přechodné doklady / Osvědčení o povolení			44 Zvláštní záznamy / Přechodné doklady / Osvědčení o povolení						
45 Oprava / 46 Statistická hodnota			45 Oprava / 46 Statistická hodnota						
47 Výpočet poplatků			47 Výpočet poplatků						
48 Odklad platby / 49 Dosažení splnění			48 Odklad platby / 49 Dosažení splnění						
50 Hlavní doklady			50 Hlavní doklady						
51 Převzetí celní úřady			51 Převzetí celní úřady						
52 Účastník			52 Účastník						
53 Celní úřad určení (v zahraničí)			53 Celní úřad určení (v zahraničí)						
54 Měra a celní			54 Měra a celní						
55 Podpis a jméno deklaranta / zastupce			55 Podpis a jméno deklaranta / zastupce						
56 Podpis			56 Podpis						
57 Podpis			57 Podpis						
58 Podpis			58 Podpis						
59 Podpis			59 Podpis						
60 Podpis			60 Podpis						
61 Podpis			61 Podpis						
62 Podpis			62 Podpis						
63 Podpis			63 Podpis						
64 Podpis			64 Podpis						
65 Podpis			65 Podpis						
66 Podpis			66 Podpis						
67 Podpis			67 Podpis						
68 Podpis			68 Podpis						
69 Podpis			69 Podpis						
70 Podpis			70 Podpis						
71 Podpis			71 Podpis						
72 Podpis			72 Podpis						
73 Podpis			73 Podpis						
74 Podpis			74 Podpis						
75 Podpis			75 Podpis						
76 Podpis			76 Podpis						
77 Podpis			77 Podpis						
78 Podpis			78 Podpis						
79 Podpis			79 Podpis						
80 Podpis			80 Podpis						
81 Podpis			81 Podpis						
82 Podpis			82 Podpis						
83 Podpis			83 Podpis						
84 Podpis			84 Podpis						
85 Podpis			85 Podpis						
86 Podpis			86 Podpis						
87 Podpis			87 Podpis						
88 Podpis			88 Podpis						
89 Podpis			89 Podpis						
90 Podpis			90 Podpis						
91 Podpis			91 Podpis						
92 Podpis			92 Podpis						
93 Podpis			93 Podpis						
94 Podpis			94 Podpis						
95 Podpis			95 Podpis						
96 Podpis			96 Podpis						
97 Podpis			97 Podpis						
98 Podpis			98 Podpis						
99 Podpis			99 Podpis						
100 Podpis			100 Podpis						

Příloha 6: Převravní list systému CS Expres

Vaš zážitek, přitom s kvalitou ruč

Trans-ferhandling a.s.
K. BILÁKOVÁ 42, P. O. BOX 40
370 02 BOKKÉ BUDČOVICE

1. ODRSLATEL: **Česká nákladní doprava**

PSČ: 37004

0. NOVAK JAK
MERIDIOVA 1
SERGE BUDAJOVICE

Kontaktní osoba
Tel.: 736730781 Datum: 9. 12. 2007

4. PRIBRANÉ: **PRIBRANÉ: ČERNÝ**

IK: 13000

NY
EUROPSKA 2
Brana 3


Nákladní osoba: XY
Tel.: 736730781 Datum: 9. 12. 2007

5. OPERATEL: **HOVAVK PŘEPRAVNÍ ČESKÉ**

NY
EUROPSKA 2
33000 BRANA 3

7. přílohy: **HOTOVÁ**

6.3. Kontaktní osoba: **KČ** **Česká nákladní doprava** **PRIBRANÉ: ČERNÝ**



PŘEVRAVNÍ LIST

při platbě přepravného v hotovosti - dodavky dočasně
510011 19034113000

E CB 0511135146 00

1. ODRSLATEL: **0. NOVAK JAK**

7. PRIBRANÉ

KČ 30000,00
Výnosná kontrola 20075842
Přílohy - číslo účtu 125845200/0100

8. VYDROUČOVÁNÍ: **33000** **33000**

Dodatek k ceně (náhr. plnění) v. sml. za č. 3. D.

Celková přeprava Kč: 455,00

1. kolo Kč: 50,00

lin. přeprava Kč

7. kolo po DPH Kč: 50,00

7. kolo za DPH Kč: 95,00

Mazivo apd. Kč: 50,00

7. kolo za DPH Kč: 5,00

Čekem Kč: 500,00

6.3. Kontaktní osoba: **KČ** **Česká nákladní doprava** **PRIBRANÉ: ČERNÝ**

40. 02. 07

I 4 Kč

4. Celnice		10. Přílohy	
Dátum:	Přípis:	Dátum:	Přípis:
Dátum:	Přípis:	Dátum:	Přípis:

CS EXPRES CS EXPRES CS EXPRES CS EXPRES CS EXPRES CS EXPRES CS EXPRES CS EXPRES CS EXPRES

12. PŘIBRANÝ KONKONSI DOKLAU CS. 0:

Datum: 9. 12. 2007 / číslo: **30501** Číslo účtu: _____

Typ	Uzda: Kč	z s. DPH	Celkem: Kč
Př. přepr.:	455,00	88,45	543,45
Mazivo:	50,00	9,50	59,50
D. kolo:	20000,00	39,00	20039,00
lin. přepr.			
Zahran. přepr.	4,00		4,00
2. kolo za DPH	5,00		5,00

Číslo účtu: _____
Převz. dne, popř.:

Česká nákladní doprava, se sídlem BOKKÉ BUDČOVICE 42, IČO 25111351, zapsaná v obchodním rejstříku, Městský soud v Praze, číslo listiny 142/2003/Sb. II.

Příloha 7: Poptávkový formulář

:: Poptávka

INFORMACE

Vaše dotazy

zajímám se o přepravu (specifikujte níže)

DRUH PŘEPRAVY

vyberte druh přepravy

tuzemská silniční železniční letecká námořní

místo nakládky

místo vykládky

OBJEDNAVATEL

firma

kontaktní osoba

telefon

e-mail

(nepovinný údaj)

Odeslat poptávkový formulář

Příloha 8: Objednávkový formulář

:: Tuzemská přeprava - objednávka

Depo ČESKÉ BUDĚJOVICE : <input type="checkbox"/>		Depo PRAHA : <input type="checkbox"/>	
OBJEDNAVATEL	ODESÍLATEL	PŘÍJEMCE	
firma	shodný s objednavat. ano: <input type="checkbox"/> ne: <input type="checkbox"/>	shodný s objednavat. ano: <input type="checkbox"/> ne: <input type="checkbox"/>	
kontaktní osoba	firma	firma	
ulice	kontaktní osoba	kontaktní osoba	
město	ulice	ulice	
PSČ	město	město	
stát	PSČ	PSČ	
telefon	stát	stát	
e-mail	telefon	telefon	
datum naklád.		datum dodání	dd.mm.rrrr

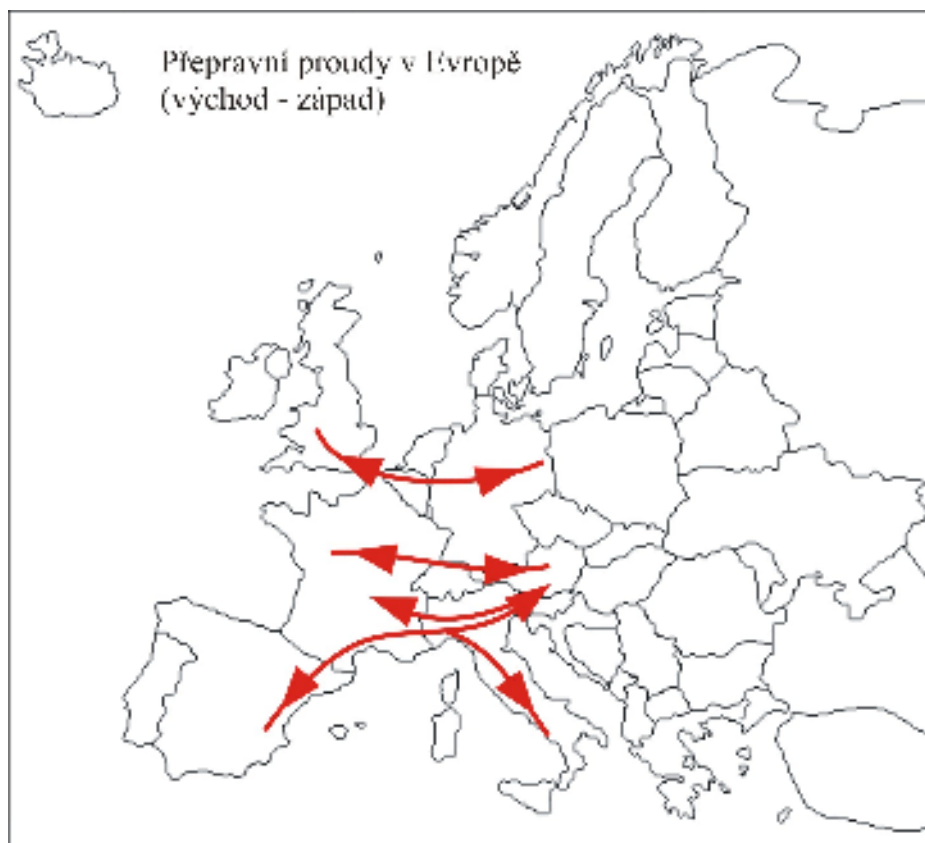
PLÁTCE			
=objednavatel <input type="checkbox"/>	odesílatel <input type="checkbox"/>	příjemce <input type="checkbox"/>	jiná osoba <input type="checkbox"/>
firma			Druh zboží
kontaktní osoba			Počet kusů
ulice			Balení
město			Hmotnost [kg]
PSČ			Objem [m ³]
stát			Ložné metry [lm]
telefon			Povaha zboží
IČO			ADR třída
DIČ			

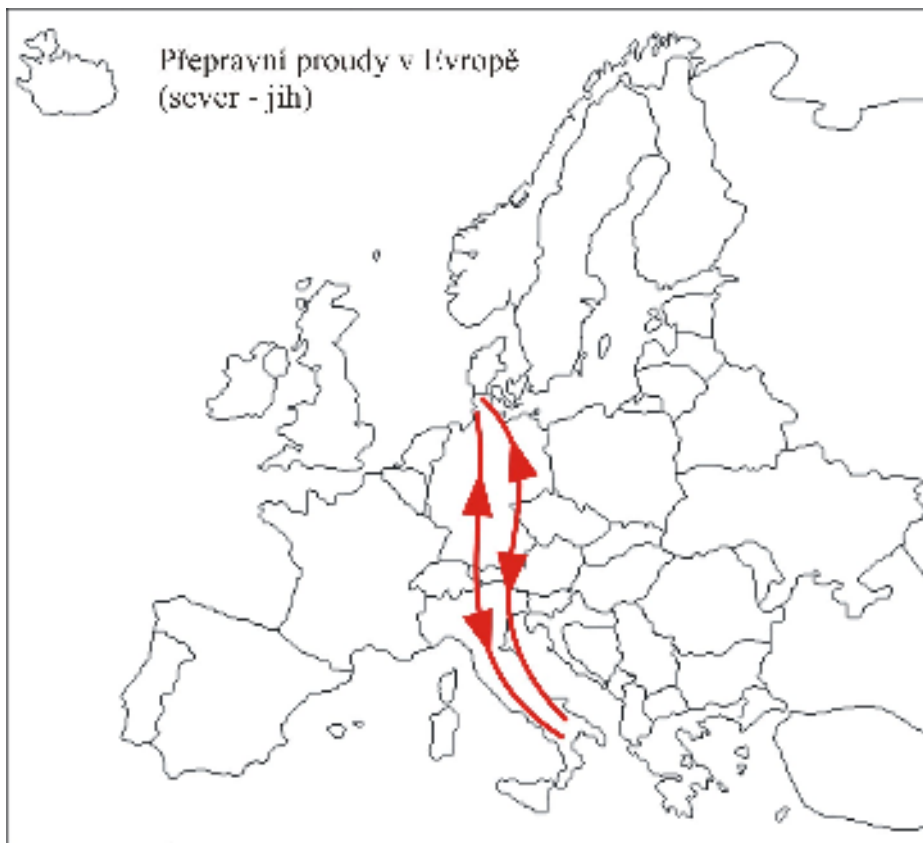
Křehké: <input type="checkbox"/>	Neklopit: <input type="checkbox"/>	Deštník: <input type="checkbox"/>	Sklo: <input type="checkbox"/>
----------------------------------	------------------------------------	-----------------------------------	--------------------------------

Vybrat dobírku :		
Částka:	Číslo účtu(pro zaslání dobírky):	
Banka:	Variabilní symbol:	

Modul :		
Modul "E" : <input type="checkbox"/> (dodání do 24 hodin od objednávky)	Modul "5" : <input type="checkbox"/> (maximální doba dodání do 5 dnů od naložení u odesílatele)	

Příloha 9: Převážní proudy v Evropě





Pramen: Rozvoj dopravy ve světě I., Lubomír Zelený, 1997