

Studijní program: Ekonomika a management
Studijní obor: N6208 Obchodní podnikání – Marketing management

Diplomové práce na téma:

Logistika při řízení dopravy ve vybraném podniku

prof. Ing. Drahoš Vaněček, CSc.

Bc. Martina Padrtová

2010

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma „Logistika při řízení dopravy ve vybraném podniku“ vypracovala samostatně na základě vlastních zjištění a materiálů, které uvádím v seznamu použité literatury.

V Českých Budějovicích, 5. září 2010

Martina Padrtová

Poděkování

Touto cestou bych ráda poděkovala vedoucímu své diplomové práce prof. Ing. Drahoši Vaněčkovi, CSc. za odborné vedení, poskytnutí cenných rad a ochoty při zpracování práce. Dále děkuji firmě Geis CZ s.r.o. za poskytnutí důležitých informací potřebných ke zpracování praktické části této diplomové práce.

OBSAH

1. Úvod.....	1
2. Literární přehled.....	2
2.1 Logistika.....	2
2.2 Doprava.....	3
2.2.1 Silniční nákladní doprava.....	5
2.2.2 Železniční nákladní doprava.....	5
2.2.3 Lodní nákladní doprava.....	6
2.2.4 Letecká nákladní doprava.....	6
2.2.5 Kombinovaná doprava.....	6
2.2.6 Potrubní doprava.....	7
2.3 Dopravní prostředky.....	8
2.3.1 Kategorizace silničních nákladních vozidel.....	8
2.4 Další vybrané pojmy z oblasti dopravy.....	9
2.5 Vznik a vývoj dopravy.....	10
2.6 Rozvoj silniční dopravy.....	12
2.7 Silniční infrastruktura v ČR.....	13
2.8 Mýtné v ČR.....	18
2.9 Ekologické aspekty silniční dopravy.....	22
2.10. Statistiky dopravy.....	23
3. Cíl a metodika.....	29
4. Vlastní práce.....	30
4.1 Geis CZ s.r.o.	30
4.1.1 Partneři společnosti Geis CZ s.r.o.	30
4.1.2 Služby pro zákazníky.....	31
4.1.3 Údaje o společnosti Geis CZ s.r.o.....	35
4.1.4 Konkurence.....	37
4.2 Analýza způsobu dopravy v Geis ČB.....	38
4.2.1 Doprava v letech 2008 a 2009.....	42
4.2.2 Zhodnocení výsledků.....	77

4.2.3 Návrhy na zlepšení.....	80
5. Závěr.....	82
6. Summary.....	83
7. Přehled použité literatury.....	84

1. ÚVOD

Doprava zpočátku lidem sloužila především jako způsob přemístění se z místa na místo a díky jejímu rozvoji umožnila člověku následně poznat celý svět. V dnešní době, kdy je nejenom celá Evropa, ale i celý svět vzájemně propojen, nabývá doprava velice důležitého významu. Za poslední desetiletí došlo k prudkému rozvoji celosvětových trhů a jejich vzájemné spolupráci. Lidé mohou cestovat i na ta nejvzdálenější místa, firmy přesunují své výroby do oblastí s levnou pracovní silou a státní hranice představují pouze formální roli. Díky vzájemné integraci trhů se dnes velice často setkáváme s mezinárodními společnostmi, které nabízejí své zboží a služby v různých zemích světa. K tomu, aby jejich činnost byla úspěšná, využívají vyspělé technologie, jak v oblasti komunikací, tak právě v dopravě. Díky tomu mohou zákazníkům nabídnout své zboží na tom správném místě a ve správnou dobu. Doprava se tedy stává hybnou silou společnosti, spojuje jednotlivé státy a národy mezi sebou. Tohoto stavu je dosaženo díky vývoji nových a stále dokonalejších technologií, které poskytují nové možnosti, ať už v obchodních nebo osobních oblastech. Tyto fakta přispěly k tomu, že jsem si jako hlavní téma své diplomové práce zvolila právě dopravu.

Cílem této diplomové práce je analýza současného způsobu dopravy v podniku Geis CZ s.r.o., resp. v jeho pobočce v Českých Budějovicích, s ohledem na využívání dopravních prostředků a zajištění odpovídající úrovně poskytovaných služeb. Předmětem činnosti firmy Geis CZ s.r.o. je mezinárodní i vnitrostátní zasilatelství a logistické činnosti. Zákazníkům v České republice nabízí vlastní transportní síť s logistickými středisky.

2. LITERÁRNÍ PŘEHLED

2.1 Logistika

Samotné slovo „logistika“ je již dlouhou dobu široce používaným slovem. V průběhu doby se ale tento pojem značně lišil. Např. v 17. století se podle H. Kortschaka (1994) logistikou nazývalo praktické počítání s čísly, později se pod tímto pojmem ukrývala matematická logika v protikladu k tradičnímu chápání logiky. Až do 60. let 19. století se logistika uplatňovala a používala především ve spojení s vojenstvím. Hlavním úkolem bylo podle Schulteho (1994) řešení otázek týkajících se vojenského zásobování a pohybu vojenských jednotek. Po 2. světové válce se pojem logistika rozšiřuje i do různých civilních odvětví v USA, v Evropě se prosazuje až začátkem 70. let. Ve druhé polovině 80. let se logistika stává oblíbeným a hojně užívaným pojmem po celém světě.

Podle Lamberta (2005) je růst zájmu o logistiku mimo jiné ovlivněn působením těchto faktorů:

- deregulace dopravy – podniky mají více možností způsobu dopravy
- konkurenční tlak – souvisí s globalizací a s řízením nákladů
- informační technologie
- kapacita kanálů – přenesení vlivu na kapacitu kanálu od výrobce k maloobchodníkovi
- pozitivní vliv na zisk – vliv logistických nákladů na zisk

Dnes je logistika určena řadou různých definic, avšak jak uvádí PERNICA (1998), první definice logistiky vznikla v roce 1964 v USA (National Council of Physical Distribution management) a zní následovně: „Logistika je proces plánování, realizace a kontroly účinného nákladově úspěšného toku a skladování surovin, zásob ve výrobě, hotových výrobků a příslušných informací z místa vzniku do místa spotřeby. Tyto činnosti mohou, ale nemusí, zahrnovat služby zákazníkům, předvídání poptávky, distribuci, informace, kontrolu zásob, manipulaci s materiálem, balení, manipulaci s vráceným zbožím, dopravu, přepravu, skladování a prodej.“

Lambert (2005) však uvádí definici pojmu logistické řízení Americké organizace The Council of Logistics Management (CLM), která říká, že: „ Logistické řízení je proces plánování, realizace a řízení efektivního, výkonného toku a skladování zboží, služeb a souvisejících informací z místa vzniku do místa spotřeby, jehož cílem je uspokojit požadavky zákazníků.“ V této definici je zahrnut tok materiálu a služeb v sektoru výrobním i v sektoru služeb, přičemž sektor služeb je chápán jako státní správa, nemocnice, banky, maloobchod i velkoobchod.

2.2 Doprava

„Doprava je na obecné úrovni definována jako činnost spojená s cílevědomým přemísťováním různého množství osob a hmotných statků v časových a prostorových souvislostech při využití různých dopravních cest. V užším smyslu se pak jedná o proces charakterizovaný pohybem dopravních prostředků po dopravní cestě.“¹

Protože doprava je podle Eislera (2005) proces probíhající v čase a prostoru, hovoříme o dopravním procesu. Výsledným efektem dopravního procesu je přeprava. Přepravní služby jsou podle Touška (2009) komplexem činností souvisejících s přemísťováním zboží včetně samotné dopravní služby. Přepravní služby zahrnují např. nakládku a vykládku zboží, překládku, paletizaci, kontejnerizaci, skladování, balení, pojišťovací služby atd. Přepravní prostředek, jak uvádí Vaněček (2008), je technický prostředek sloužící pro kompletování většího počtu zásilek, např. paleta.

Pro logistické řízení je kritickou složkou zákaznický servis. Lambert (2005) se domnívá, že dopady přepravy, které jsou součástí právě zákaznického servisu, jsou pro tuto složku nejdůležitější. Mezi nejdůležitější body přepravního servisu, které ovlivňují úroveň zákaznického servisu, řadí:

- *spolehlivost*
- *dobu přepravy*
- *pokrytí trhu*
- *pružnost*

¹ TOUŠEK, Radek. *Management dopravy*. vyd.1. České Budějovice : Jihočeská univerzita, Ekonomická fakulta, 2009. 125 s. ISBN 978-80-7394-172-7.

- *ztráty a poškození*
- *schopnost poskytovat služby nad rámec základního přepravního servisu.*

Doprava má několik funkcí. Eisler (2005) říká, že kromě své **dominantní** funkce, kterou je přemísťování zboží a osob, má doprava funkci:

- *stimulační* – investice do dopravní infrastruktury působí na oživení ekonomiky
- *sociálně stabilizační* – doprava má sociálně politickou dimenzi
- *substituční* – např. v systému JIT substituuje skladování
- *komplementární*

Dopravu můžeme rozdělit podle Schultheho (1994) do 6 základních skupin, a sice na dopravu **silniční, drážní, leteckou, lodní, potrubní a poštovní**. Pojem „dopravovat“ (přepravovat) označuje podle Schultheho (1994) pohyb osob, věcí a informací v libovolném směru. Dopravu materiálu a zboží chápeme jako překonávání prostorových vzdáleností. Typů dopravy je několik, ale základním členěním z hlediska toku zboží a materiálu v rámci podniku je podle Schultheho (1994): **1. mimopodniková doprava**, která se uskutečňuje jak od dodavatele do podniku, tak i z podniku k odběrateli, **2. vnitropodniková doprava**, sloužící k přepravě materiálu uvnitř podniku. Toušek (2009) dělí druhy dopravy také na dopravu: **zahraniční a vnitrostátní, nákladní a osobní, hromadnou a individuální, konvenční a nekonvenční, veřejnou a neveřejnou.**

Pro logistiku je prioritní doprava nákladní. Pro ni je k dispozici podle Schultheho (1994), Touška (2009), Lamberta (2005) i Vaněčka (2008) řada různých nositelů dopravy:

- *silniční doprava*
- *železniční doprava*
- *lodní doprava*
- *letecká doprava*
- *kombinovaná doprava*

Autoři Schulte (1994), Lambert (2005) a Vaněček (2008) uvádějí i **dopravu potrubní**.

2.2.1 Silniční nákladní doprava

Silniční dopravu nebo také automobilovou dopravu můžeme podle Touška (2009) řadit mezi nejrychleji se rozvíjející a přitom nejmladší druhy dopravy. Její uplatnění nalezneme v dopravě vnitrostátní i mezinárodní. Pro tuto formu dopravy se používají nákladní automobily. Mezi výhody použití této dopravy Schulte (1994) řadí nezávislost na určitých stanicích jak tomu je např. u železniční dopravy, dále pak flexibilitu při měnících se úkolech přepravy a schopnost přizpůsobovat se požadavkům na nezbytnou dobu přejímky. Lambert (2005) spatřuje pružnost v hustotě silniční sítě, která umožňuje jakoukoliv kombinaci místa původu a místa určení. Silniční doprava je tedy schopna velmi široce pokrýt trh. Dále je zapotřebí zdůraznit univerzálnost, která je, jak uvádí Lambert (2005), dána možností přepravovat výrobky nejrůznějších velikostí a hmotností, a to na jakoukoliv vzdálenost. Nevýhody naopak Schulte (1994) spatřuje v závislosti na počasí a rušení dopravního provozu, omezený objem přepravy a vyloučení určitých nebezpečných nákladů z přepravy.

2.2.2 Železniční nákladní doprava

Tato doprava je v České republice provozována dceřinou společností Českých drah, společností ČD Cargo a.s. Jako výhody Schulte (1994) uvádí mj. přepravu velkotonážních zásilek, nezávislost na konkrétní intenzitě provozu na silnicích a také možnost přepravy nebezpečného nákladu. Naproti tomu stojí nevýhody, jako omezená posunovací manévrovací schopnost a vázanost na jízdní řády. Podle Lamberta (2005) železnici chybí pružnost a univerzálnost, kterou může nabídnout silniční doprava, ale v mnoha případech může tento druh přepravy nabídnout nižší náklady. Vaněček (2008) podtrhuje mimo jiné i šetrný vztah k životnímu prostředí.

Jak uvádí Toušek (2009), Evropská dopravní politika se snaží obnovit konkurenceschopnost železnice a posílit její pozici na dopravním trhu. V tomto oboru dochází v souvislosti s jeho oživením k tvorbě nových multimodálních systémů, kde železniční doprava hraje důležitou roli (např. RO-LA).

2.2.3 Lodní nákladní doprava

U tohoto typu dále rozlišujeme, zda se jedná o vnitrozemskou (řeky, kanály) či námořní dopravu, která patří mezi nejstarší formy dopravy vůbec. Vnitrozemská říční doprava hraje velice důležitou roli pro český mezinárodní obchod. Naopak námořní nákladní doprava, jak uvádí Lambert (2005), hraje důležitou úlohu při přepravě ropy mezi zeměmi, které ropu produkují a zeměmi, které jí nakupují. Mezi výhody lze podle Schultheho (1994) zařadit nižší náklady a vysokou hromadnou kapacitu. Nevýhody pak plynou ze sezónnosti, zvýšený nákladů na manipulaci a překládku.

2.2.4 Letecká nákladní doprava

Typickou charakteristickou vlastností je podle Touška (2009) vysoká rychlost a přeprava na velké vzdálenosti. Pro značnou část přepravců je ale tento způsob přepravy značně nadstandardní či mimořádný způsob přepravy. Jak uvádí Lambert (2005), příčinou jsou vysoké náklady. Přesto můžeme podle Touška (2009) sledovat meziroční růst tohoto typu dopravy, který je zapříčiněn schopností uspokojit vysoké nároky na přepravní služby u specifických sortimentních skupin zboží. Podle Schultheho (1994) letecká nákladní doprava disponuje mimořádně vysokou přepravní rychlostí a kapacitou, ale přesně stanované doby příletu a odletu mohou vést k zpoždění expedice poposunu lhůty u zakázek.

2.2.5 Kombinovaná doprava

Toušek (2009) definuje kombinovanou dopravu jako intermodální přepravu, u níž převažuje železniční, říční, námořní či letecká doprava. Počáteční a konečná silniční doprava je co nejkratší. Intermodální přeprava je chápána jako přeprava jedné libovolné přepravní jednotky pomocí několika typů dopravy bez manipulace s jejím obsahem. Tento typ přepravy se používá při přepravě zboží na velké vzdálenosti aspočívá ve využití několika dopravních prostředků v rámci jediného dopravního řetězce. Schulte (1994) uvádí, že nejčastější kombinací je nasazení silniční, kolejové, letecké a vodní dopravy.

2.2.6 Potrubní doprava

Potrubí se zejména využívá pro přepravu vody, zemního plynu, nafty a naftových produktů, chemikálií či zkapalněných produktů. Využití této dopravy je výhodné pouze v případě kontinuální přepravy. Schulte (1994) uvádí řadu výhod potrubní dopravy, jako je mj. vysoká spolehlivost, nízká hlučnost, ochrana zboží před krádežemi. Další nespornou výhodou, kterou jmenuje Lambert (2005), je malá náročnost na pracovní síly.

Jednotlivé způsoby přepravy si přepravce volí podle charakteru daného druhu dopravy a také podle konkrétních potřeb podniku a zákazníků. Tabulka 2.2.1 porovnává jednotlivé druhy dopravy a tabulka 1.2 zobrazuje výhody a nevýhody jednotlivých druhů dopravy.

Tabulka 2.2.1: Porovnání druhů dopravy

	Silniční	Kolejová	Letecká	Lodní	Potrubní
Ekonomické charakteristiky					
Náklady	Střední	Nízké	Vysoké	Nízké	Nízké
Dosah/pokrytí trhu	z místa na místo	terminál-terminál	terminál-terminál	terminál-terminál	terminál-terminál
Míra konkurence	velká	malá	střední	malá	malá
Kapacita dopravních prostředků v tunách	10 až 25	50 až 12 000	5 až 125	1 000 až 60 000	30 000 až 2 500 000
Servisní charakteristiky					
Rychlost	Střední až rychlá	střední	rychlá	pomalá	pomalá
Dostupnost	vysoká	střední	střední	nízká	nízká
Spolehlivost	vysoká	střední	vysoká	nízká až střední	vysoká
Ztráty a poškození	nízké	střední	nízké	nízké až střední	nízké
Pružnost	vysoká	střední	střední až vysoká	nízká až střední	nízká

Zdroj: Lambert, 2005

2.3 Dopravní prostředky

Dopravní prostředek je technika, pomocí které se osoby nebo zboží a materiál přemísťují z jednoho bodu do druhého. Podle Vaněčka (2008) je běžné členění dopravních prostředků následující:

- *silniční*
- *kolejové*
- *vodní*
- *vzdušné*
- *nekonveční*

Oproti tomu Pernica (2001) člení dopravní prostředky pouze do dvou základních skupin:

- dopravní prostředky, které jsou při ložných operacích *obsluhovány jinými prostředky nebo nakládáné a vykládané ručně*,
- dopravní prostředky samoobslužné, mající *zvláštní zařízení k provádění ložných operací*.

2.3.1 Kategorizace silničních nákladních vozidel

V silniční nákladní dopravě se můžeme setkat s různým členěním druhů a typů nákladních vozidel. V základním dělení, které uvádí Toušek (2009), rozlišuje nákladní vozidla na sólo vozidla a jízdní soupravy. Vaněček (2008) používá dělení následující:

- ***Lehká silniční vozidla*** - tyto vozidla mají využití jako zásobovací nebo servisní vozidla. Jejich konstrukce je zaměřená na co největší úložný prostor, přičemž důraz je kladen i na možnost použití paletových jednotek. Nakládka a vykládka je obsluhována ručně, popř. vidlicově.
- ***Nákladní automobily*** – můžeme se setkat jak s univerzálním provedením, tak i se speciálním automobilem (mrazicí atd.). Při nakládce a vykládce lze využít nízko-i vysokozdvížných vozíků, jeřábů, laťkových dopravníků, ale i ruční práce.

- **Tahače s návěsy** – použití návěsu přináší značnou časovou výhodu, jelikož návěs je odstavený a tahač může být využit pro přepravu s dalším návěsem. Tento typ vozidla je využívám zejména pro dálkovou přepravu. Lze využít stejných prostředků k nakládce a vykládce jako u předchozích typů vozidel.
- **Silniční vozidla samoobslužná** – nakládku a vykládku je toto vozidlo schopno provést vlastními silami. Silniční vozidla samoobslužná mohou být částečně nebo plně samoobslužná.

Toušek (2009) používá shodné dělení jako Vaněček (2008), avšak doplněné o přívěs.

- **Přívěs** – přívěs je přípojné vozidlo vybavené spojovacím zařízením. Standardní nákladní přívěsy se ale netěší velké oblibě. Důvodem je např. obtížná manévrovatelnou.

2.4 Další vybrané pojmy z oblasti dopravy

V souvislosti s dopravou se pojí celá řada pojmů. Mezi ty základní, které dosud nebyly zmíněné, můžeme řadit:

Dopravce – dopravce je fyzická či právnická osoba, která uskutečňuje dopravu pro cizí potřebu. Dopravce nabízí své dopravní služby na trhu.

Přepravce – jedná se o osobu, která je označována jako příjemce nebo odesílatel, tedy o zákazníka dopravce. Přepravce poptává na trhu služby dopravce.

Zasílatel – zasílatele Toušek (2009) popisuje jako subjekt (fyzická nebo právnická osoba), který svým jménem, na účet a v zájmu přepravce obstarává přepravní služby. Zasílatel na základě zasílatelské smlouvy zajišťuje přepravu zboží z jednoho místa na jiné. Vaněček (2008) uvádí, že zasílatel se liší od dopravce tím, že vykonává širší okruh činností než dopravce. Zasílatel si může dopravce najímat.

Zasílatelství prošlo během poslední doby svým rozvojem a došlo k významnému zdokonalení služeb v tomto oboru. Novák (1994) uvádí, že v zasílatelství této doby je charakteristická aplikace logistiky spojená s elektronickým přenosem a zpracováním dat (EDI).

Novák (1994) dále uvádí *specifické hlavní činnosti zasílatele*:

- zajišťování dopravních a přepravních aktivit včetně vykládky a nakládky a činnosti s tím související
- realizace dopravy a přepravy
- konsolidace a dekonsolidace zásilek
- skladování a s tím spojená příslušná dokumentace
- činnosti zejména v oblasti distribuce a logistických systémů a další logistické činnosti
- ostatní zasílatelské služby, které souvisejí s činnostmi zasílatele.

Zasílatelské či také spediční činnosti můžeme dále členit *podle dílčích aspektů*. Novák (1994) uvádí např.:

- *spediční výkony orientující se na dopravce* – silniční, letecká, námořní spedice atd.
- *funkčně zaměřené spediční služby* – expresní a balíkové služby, distribuční skladování atd.
- *teritoriálně zaměřené spediční služby* – spedice říčních a námořních přístavů atd.
- *komoditně zaměřené spediční služby* – textilní, potravinářské atd.
- *prostorově zaměřené spediční služby*.

Zásilka – zboží, věc či její soubory podané dopravci k přepravě.

Dopravní infrastruktura – podle Touška (2009) je to soubor dopravních sítí včetně jejich vybavení nejrůznějšími stavbami, zařízeními a dopravních prostředků, které se na síti pohybují. Vaněček (2008) dopravní infrastrukturu definuje jako souhrn všech lidských a technických prvků, které jsou nezbytné k uskutečnění pohybu dopravních prostředků, včetně zajištění bezpečnosti a údržby.

2.5 Vznik a vývoj dopravy

Rozvoj společnosti a společenskoekonomických podmínek je důležitým základem pro vývoj dopravy. S náznaky dopravy se lidstvo setkává už u pravěkého člověka,

který využíval větví, aby lépe dotáhl svůj úlovek do obydlí. Tento smyk je zřejmě první krokem před vznikem prvního primitivního dopravního prostředku - saní. Kulaté kameny pak daly základ kolům, z vydlabaných kmenů vznikly kanoe. Historie plavby a mořeplavby je velice široká, lodě dominovaly u evropské civilizace již od 3. tisíciletí př. n. l., kdy jsou vůbec první dochované údaje o dopravě v rámci evropské kultury. Původ vozů není zcela znám, nicméně první zmínky se objevují již v období před 5 tisíci lety. Již Římané značně využívali kolová vozidla a stavěli pro ně kvalitní cesty, které urychlovaly meziměstskou dopravu. Vozy byly postupně vylepšovány a jejich využití dominovalo zejména ve vojenství a zemědělství. Vynález parního stroje a později motoru patří mezi průlomové okamžiky v dopravě. Parní stroj vynalezl v roce 1712 Thomas Newcomen, o padesát let později se dočkal velkého vylepšení od Jamese Watta.

Vynález parního stroje mapuje historii železniční dopravy. Tuto éru zahájila v roce 1804 Trevithickova lokomotiva, v roce 1825 byla otevřena první železniční trať pro osobní dopravu. Rozvoj parních strojů evokoval u vynálezců zájem o jeho využití jako pohon u silničního vozidla. Revoluce u automobilů ale nastala až v roce 1876, kdy Nikolaus Otto vynalezl spalovací motor. O 10 let později Karl Benz vynalezl benzínový motor a roku 1895 Rudolf Diesel vznětový motor.

Toušek (2009) dělí vývoj dopravy na evropském kontinentu do čtyř základních období:

1. **Období 11. - 16. století:** Pro toto období je charakteristický rozvoj říční a pobřežní dopravy, čímž je možné propojit severní Evropu se středozemní oblastí. V této době dochází k rozvoji hospodářských center, jako např. Janov, Benátky, Brémy atd.
2. **Období 16. - 18. století:** V tomto období je zaznamenán rozvoj námořní plavby na otevřeném moři. Evropě se naskýtá možnost spojení s pobřežními oblastmi Afriky, Indie a jihovýchodní Asie. Vznikají i nová hospodářská centra, např. Lisabon, Antverpy, Londýn, Amsterdam.
3. **Období počátku 19. – pol. 20. století:** V této době dochází k propojení námořní, říční a vnitrozemské železniční infrastruktury. Dominantní postavení v rozvoji dopravy má železnice. Evropa je propojena se Severní Amerikou a dochází i k integraci mezikontinentálního spojení s evropským prostorem.

Hlavní činností dopravy je přeprava hromadných substrátů a osob na velké vzdálenosti.

4. **Období od pol. 20. století až po současnost:** Majoritní podíl ve víceoborové dopravě zastává převážně silniční a letecká doprava. Pro dopravní sektor je charakteristická vysoká konkurence, členitost, rozsáhlost a schopnost plošně obsluhovat všechny uživatele.

2.6 Rozvoj silniční dopravy

Oblast silniční dopravy patří ve všech státech, ať se jedná o státy rozvinuté nebo se rozvíjející, k nejvíce rostoucím oborům a zároveň také k nejmladším druhům dopravy. Mezi z hlavní příčiny, proč tomu tak je, patří bezesporu rychlost a dostupnost, ale i další výhody, kterými silniční doprava disponuje a to: rychlé přizpůsobení poptávce a s tím související operativnost a flexibilita. Jak uvádí Toušek (2009), neustále se zvyšuje podíl silniční dopravy na celkovém objemu nákladní dopravy. Dříve byla silniční doprava chápána jako převážně doplňkový druh dopravy, avšak nyní je její funkce v mnoha směrech nezastupitelná. Podle Touška (2009) můžeme chápat tento stav jako následek hospodářské, demografické a sociální struktury společnosti a hustoty a konfigurace silniční sítě. Silniční doprava využívá ke své činnosti hustou síť pozemních komunikací, která byla a je i dosud utvářena v průběhu času. Základy této sítě navazují na historicky významné stezky a cesty, které v dějinách lidstva tvoří důležité spojnice mezi jednotlivými městy. Hustá síť dopravní cest je hlavním důvodem, proč se silniční doprava stala z původně doplňkové alternativy k vodní a železniční dopravě vedoucím druhem používané dopravy vůbec.

V České republice se oblast silniční dopravy nejvíce začala rozrůstat v období po roce 1989. V této době díky jedinečným podmínkám umožňující transformaci a realizaci tržních příležitostí docházelo k nejvýraznějším a nejrychlejším změnám. Tato oblast podle Ondříškové, Konvičkové a Něničky (2005) disponuje řadou skutečností, které z ní dělají atraktivní oblast pro podnikání:

- *je velmi flexibilní z hlediska dostupnosti a změnám přepravních potřeb a podmínek*
- *využívá se jako náhradní forma v případě překážek u jiných forem přepravy*
- *zajišťuje dopravu „z domu do domu“*
- *kapitál vložený do podnikání v rámci silniční dopravy má rychlou návratnost*
- *relativně malá náročnost na odbornou způsobilost k jejímu provozování*
- *pravidla týkající se ekonomiky silniční dopravy jsou průhledné a lehce pochopitelné*
- *je to oblast vylučující monopol*

Díky technickému rozvoji je možné u silniční dopravy v průběhu doby pozorovat změny, které jsou ku prospěchu životnímu prostředí. Snižuje se spotřeba pohonných hmot, hluk i emise škodlivin. Velmi výrazný pokles je nejmarkantnější, podle Ondříškové, Konvičkové a Něničky (2005), v období od konce sedmdesátých do poloviny devadesátých let, kdy emise škodlivin poklesly díky konstrukcím motorů a pneumatik a ekologičtějším pohonným hmotám.

2.7 Silniční infrastruktura v ČR

Samotný pojem dopravní/silniční infrastruktura je definován již v kapitole 1.4. Toušek (2009) do silniční infrastruktury řadí:

- *silnice*
- *dálnice*
- *místní komunikace*

Pojem silnice můžeme chápat podle Touška (2009) jako pozemní komunikaci se zpevněným jízdním pásem. Silnice umožňuje plynulou, bezpečnou a trvalou dopravu bez ohledu na počasí. Silnice můžeme dále členit podle různých hledisek. Toušek (2009) nabízí toto členění:

1. Podle dopravního významu:

- silnice I. třídy
- silnice II. třídy

- silnice III. třídy.

2. Podle funkčního významu:

- dálnice
- silnice hlavní sítě
- silnice základní sítě
- silnice doplňkové sítě.

3. Podle převažujícího účelového určení:

- mezinárodní silnice
- dálkové silnice
- rychlostní silnice
- výpadové silnice
- okružní silnice
- rekreační silnice.

4. Podle způsobu používání:

- silnice veřejné
- silnice neveřejné.

5. Podle počtu jízdních pruhů:

- silnice jednopruhé
- silnice dvoupruhové
- silnice třípruhové
- silnice čtyřpruhové
- silnice vícepruhové.

Dálnici definuje jako pozemní komunikaci, která slouží pro rychlou motorovou silniční dopravu osob i nákladu, spojuje významná národní i zahraniční centra a vykazuje vysokou technickou úroveň. Toušek (2009) uvádí, že vedle dálnic existují ještě silnice dálničního typu, tedy tzv. rychlostní silnice. Liší se od dálnic tím, že nespĺňují některé parametry určené pro dálnice. Rychlostí silnice bývají stavěny v menší šířce a pro nižší návrhovou rychlost.

Intenzita dopravy je na našich silnicích a dálnicích rok od roku stále silnější. Česká silniční síť je díky velkému počtu automobilů a velkému zvýšení tranzitní dopravy

a nákladní kamionové dopravy zahlcená. Původní plány silnic a dálnic nepočítaly s takovou intenzitou dopravy, a tudíž je tato síť v dnešní době nedostačující a ve vztahu k evropskému průměru dokonce zaostávající. Většina hlavních tahů je nad hranicí své maximální kapacity. Je tedy nezbytně nutné zvýšit jejich propustnost výstavbou nových rychlostních silnic a dálnic, popřípadě jiných typů rychlostních komunikací.

Nejvyšší dopravní zatížení má v ČR dálnice D1. Průměrná denní průjezdnost na této dálnici se pohybuje od 22 do 30 ti tisíc vozidel, na úseku Praha Mirošovice, se pohybuje denní intenzita dokonce na číslech 42 až 64 tisíc vozidel. Bez této dálnice by byla doprava mezi Prahou a Brnem jen stěží myslitelná. Dálnice D5 je druhou nejzatíženější dálnicí, nejvíce užívaným úsekem je podle Slovíka (2002) úsek z Prahy do Plzně, úsek z Plzně do Rozvadova již není tak zatížený. Dalšími zahlcenými tahy jsou potom R46 z Vyškova do Olomouce, R10 z Prahy do Turnova a dále R35 do Liberce. Rovněž celá trasa z Olomouce na Ostravsko a další trasy. Dostí přetížená je i silnice I/3 do Českých Budějovic, I/11 do Hradce Králové apod. Ale i zde není intenzita po celé délce silnice stejná.

V roce 1999, kdy se v České republice stále více prohlubuje ekonomická krize, je kromě jiných úsporných opatření přijat i nový plán výstavby silnic a dálnic. Jsou odsunuty termíny výstavby dálnic D3 a D47, ale také je rozhodnuto o jejich zkrácení. D3 má tak končit v Českých Budějovicích a dále na hranice pokračovat rychlostní silnicí R3, podobnou změnou má projít i D11, která má končit u Jaroměře a D1 končící v Kroměříži, přičemž na slovenské hranice ji nahrazuje R49. Dálnice D1 je však později dokonce odkloněna od své trasy a místo D47 pokračuje do Lipníku nad Bečvou.

S postupem času přicházejí pro české dálnice změny, tentokrát se zdají být k lepšímu. D47 se má podle nových plánů stát prodloužením D1 a bude končit až na hranicích s Polskem. Dálnice D3 se prodlouží až za České Budějovice.

Jak uvádí Slovík, na konci roku 2007 byly dokončeny dálnice D2 a D5. Dálnice D1 byla dokončena souvisle až do Vrchoslavic, pak následují krátké úseky okolo Kroměříže a z Ostravy do Bohumína. Další úseky D1 se staví. Dálnice D3 je v provozu jen z Mezna do Tábora a některé její úseky jsou postaveny v polovičním profilu i na jiných místech. Dálnice D8 je v provozu z Prahy až do Lovosic a z Řehlovic na hranice s Německem. Stavba posledního chybějícího úseku přes České středohoří se jen pomalu rozbíhá. Dálnice D11 vede téměř do Hradce Králové. Dálnice D47 se staví již po celé své délce, kromě příhraničního úseku za Bohumínem. Též se vedou úvahy o změně některých silnic pro motorová vozidla na dálnice včetně již stávajících, např. R10, R35 apod.

Obr. 2.7.1: Plán dálniční sítě v roce 2007



Zdroj: mapy copyright © Slovík, J., 2002

Až budou podle plánu dostavěny všechny dálnice a rychlostní silnice, bude stejně naše dálniční síť působit nedokončeným a zpřetrhaným dojmem. Pro zahraniční turisty bude díra mezi Rakouskem a Českými Budějovicemi a Jaroměř a Polskem stále znamenat nedokončenost českého dálkového koridoru.

Následující tabulka 2.7.1 ukazuje infrastrukturu silniční dopravy od roku 2000. Zde je patrné, jak postupuje výstavba dálnic a rychlostních silnic v České republice. Tabulka 2.7.2 srovnává délky dálnic u vybraných zemí. Česká republika měla v roce 2005 dokončené dálnice v délce **564 kilometrů**, což je v porovnání s Německem,

kteře v tēmže roce disponovalo **12 363 kilometry** dālnic, 22 krát mēně. Nejmēně kilometrů dālnic vykázalo Lucembursko, a sice **147 kilometrů** dālnic celkem.

Tabulka 2.7.1: Infrastruktura silniční dopravy (km)

	2000	2004	2005	2006	2007	2008
Délka silnic a dālnic celkem	55 410	55 500	55 510	55 585	55 584	55 654
z toho evropská silniční síť typu E	2 596	2 601	2 601	2 599	2 595	2 604
Dālnice v provozu	501	546	564	633	657	691
Rychlostní komunikace¹⁾	299	336	322	331	354	360
Silnice	54 909	54 953	54 945	54 952	54 927	54 963
v tom silnice I. třídy	6 031	6 156	6 154	6 174	6 191	6 210
silnice II. třídy	14 688	14 669	14 668	14 660	14 632	14 592
silnice III. třídy	34 190	34 128	34 124	34 118	34 104	34 161
Místní komunikace	72 300	72 927	72 927	74 919	74 919	74 919

1) Délka rychlostních komunikací je obsažena v délce silnic I. třídy

Zdroj: Ročenka dopravy 2008

Tabulka 2.7.2: Délka dálnic celkem

	2000	2002	2003	2004	2005	2006
Belgie	1 702	1 729	1 729	1 747	1 747	*
Česká republika	499	518	518	546	564	633
Dánsko	953	1 010	*	1 027	1 032	*
Finsko	549	603	653	653	693	*
Francie	9 766	10 223	10 379	10 383	10 804	*
Irsko	103	125	176	192	247	*
Itálie	6 478	6 487	*	6 532	6 542	*
Lucembursko	115	126	*	147	147	*
Maďarsko	448	533	542	569	636	*
Německo	11 712	12 037	*	12 174	12 363	*
Nizozemí	2 265	2 281	2 308	2 342	2 342	*
Polsko	358	405	405	552	552	*
Portugalsko	1 482	1 835	*	2 100	2 341	*
Rakousko	1 633	1 645	1 670	1 677	1 677	*
Řecko	707	*	*	*	*	*
Slovenská republika	296	302	313	316	328	*
Spojené Království	3 600	3 611	3 611	3 638	3 634	*
Španělsko	9 049	9 739	10 286	10 747	11 432	*
Švédsko	1 499	1 544	1 591	1 650	1 684	*

Zdroj: Ročenka dopravy 2008

2.8 Mýtné v ČR

Od 1. 1. 2007 přešla Česká republika na systém elektronického mýtného. Mýtné se vybírá za všechna silniční vozidla nebo jízdní soupravy s povolenou hmotností 12 tun a výše na vybraných komunikacích zcela automaticky. Vozidla podléhající tomuto výkonovému zpoplatnění jsou povinně vybavena malým elektronickým zařízením, které komunikuje s mýtným systémem. Toto zařízení je nazýváno jako jednotka premid. Jednotka premid musí být umístěna i na vozidlech, které spadají do zpoplatněné kategorie, ale jsou ze zákona osvobozena od placení mýtného. Mýtné se účtuje v okamžiku průjezdu vozidla mýtným bodem a řidič je o zaúčtování mýtného za projetí úsek upozorněn pomocí zvukového signálu. K tomu, aby bylo mýtné účtováno, není zapotřebí snížení rychlosti ani řazení se do vymezených pruhů, což velmi urychluje provoz. Mýtná povinnost vzniká i v případech, že transakce nebyla zaznamenána,

ale z dostupných záznamů elektronického systému je patrné, že vozidlo použilo zpoplatněný úsek. Sazba za užití 1 km zpoplatněné komunikace je stanovena Nařízením vlády ČR č. 484/2006 Sb. Sazba je rozlišná podle počtu náprav a emisní třídy vozidla. Systém mýtného byl v České republice podle Brzobohatého (2008) zaveden zejména z těchto důvodů:

- po zavedení systému výkonového zpoplatnění v Rakousku, Německu a přípravném projektu ve Slovinsku se ČR stala levnou tranzitní zemí pro mezinárodní silniční nákladní dopravu
- nezbytná reakce na enormní nárůst kamionové dopravy, což s sebou přináší i další jevy, např. opotřebení komunikace, sníženou bezpečnost a vliv na životní prostředí
- nárůst kamionové dopravy již nemohlo řešit zvýšení současných poplatků za užívání rychlostních silnic a dálnic
- mýtný systém umožní ve větším měřítku uplatňovat regulaci dopravních proudů
- zajištění zvýšení výhodnosti železniční nákladní přepravy, tzn. přesun části nákladní silniční přepravy na železnici
- dosažení vyšších příjmů z poplatků a následná reinvestice do dopravní infrastruktury.

Brzobohatý (2008) uvádí, že i veřejnost dle průzkumu veřejného mínění 2006² si od zavedení tohoto systému slibuje snížení objemu dopravy na českých komunikacích, který měl vzrůstající tendenci již několik let. Do jaké míry se podařilo objem dopravy na českých komunikacích snížit, je ale těžko prokazatelné, jelikož český provozovatel, na rozdíl od jiných zemí, neposkytuje veřejně publikovatelné údaje o intenzitě dopravy. I když existují podrobná data, která pocházejí z elektronických bran, a která nejsou veřejně publikovatelná, je těžké vyvozovat závěry o dopadu mýtného na objem dopravy českých komunikací, jelikož tato data vznikla až s existencí elektronického systému, tedy v roce 2007, a je tedy nemožné je porovnat s předchozími roky.

² STEM 2006, dle závěrů 62% občanů očekávalo po zavedení mýtného systému snížení zatížení české silniční sítě kamiony.

Tabulka 2.8.1 porovnává výsledky naměřené Ředitelstvím silnic a dálnic ČR, jež má na českých dálničních a některých silničních sítích automatické detektory snímající projíždějící vozidla. Tato zařízení jsou schopna vytvořit 4 kategorie projíždějících vozidel, a sice: vozidla 0-4m, 4-8m, 5-9m, 9-12m a 12 a více metrů dlouhá vozidla. Vozidla dlouhá více než 12m odpovídají hmotnostní kategorii kamionů nad 12 tun. Tyto údaje jsou na společnosti Kapsch nezávislé a jediné, se kterými je možné provést následující srovnání.

Tabulka 2.8.1: Intenzita kamionové dopravy ve vybraných úsecích dálniční sítě v letech 2006 a 2007

Silnice	Úsek	Začátek úseku	Konec úseku	Denní průměr 2006	Denní průměr 2007	Změna
D1	1-8026	Průhonice	Jesenice	8220	6960	-15%
D1	5-8019	Humpolec	Větrný Jeníkov	7370	6280	-15%
D1	6-8800	Brno, východ	Holubice	5060	4470	-12%
D2	6-8750	Břeclav	St. hranice ČR/SR	3950	3230	-18%
D5	1-8100	km 0,00	Rudná	7080	5840	-18%
D5	3-8198	Kateřina	St. hranice ČR/SRN	4710	3800	-19%
D8	1-8210	Užice	Nová Ves	3100	3460	+12%
I/35	7-0760	Kocourovce, nájezd na 437	Nájezd na 437 a 441	3630	3520	-3%
Celkem				43120	37560	-13%

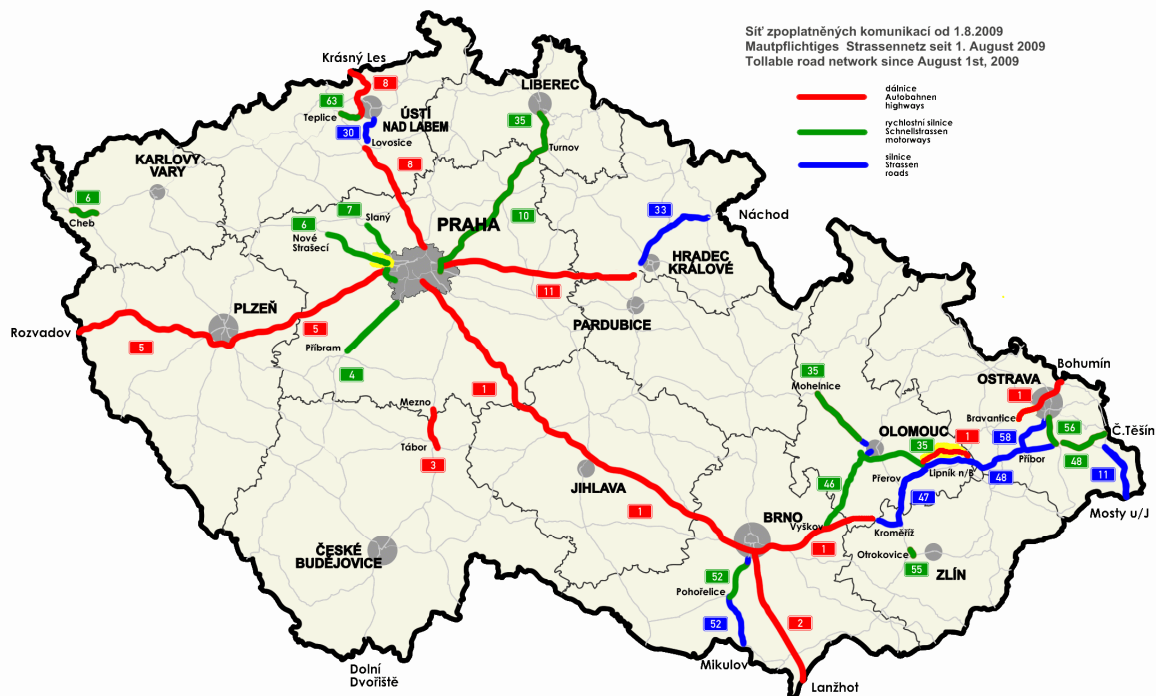
Zdroj: Brzobohatý, T., 2008

V souvislosti s mýtným se ani Česká republika nevyhnula problémům týkajících se přesunu dopravy z dálnic na jiné komunikace. Dopravci se snahou snížit náklady objíždějí zpoplatněné trasy, čímž způsobují závažné problémy. Podle Brzobohatého (2008) se tento problém týká desítek měst a obcí, které se s objížděním po souběžných silnicích potýkají od doby, co bylo mýtné zavedené. K dalšímu zvýšení pak došlo, když byla Česká republika přičleněna do Schengenského prostoru. Jak Brzobohatý (2008) uvádí, na trase mezi Jihlavou a hraničním přechodem Hatě u Znojma se meziroční přírůstek kamionové dopravy odhaduje na několik desítek procent.

Při způsobech řešení tohoto problému se Česká republika může inspirovat od zahraničních sousedů, kterým se objíždění zpoplatněných komunikací také nevyhnulo. Brzobohatý (2008) uvádí jako příklady k řešení Rakousko a Švýcarsko. Rakousko použilo zákaz jízdy kamionů na některých úsecích, Švýcarsko se zcela vyhnulo těmto problémům zpoplatněním celé sítě. I když se toto řešení zdá být poněkud radikální, přiklání se k němu i řada českých krajských hejtmanů a podle Brzobohatého (2008) vládní plány s tímto krokem počítají do několika let i v České republice.

Další otázkou je sazba mýtného a jeho případné zvýšení. Česká republika je zatížena, jak uvádí Brzobohatý, letitým deficitem cca 800 miliard korun za údržbu silniční sítě. Škody, které ročně způsobí nákladní doprava na opotřebení infrastruktury, dosahují sedmdesáti miliard korun. Podle průzkumů jsou za tyto škody z 91% zodpovědná právě vozidla nad 12 tun. Do této sumy však nejsou zahrnuty další externality dopravy, např. hluk, znečištění, emise skleníkových plynů atd. V případě kamionové dopravy to podle Brzobohatého (2008) znamená dalších 15 miliard korun. Pokud provedeme srovnání nákladů a výnosů, které za rok 2007 činily 5,5 miliardy korun, od kterých musíme odečíst 37% jako platbu společnosti Kapsch, je patrné, že stát nachází v alarmující situaci. K tomu aby byly vyrovnány negativní dopady nákladní dopravy je podle Brzobohatého (2008) zapotřebí započítat i výnos ze silniční daně a spotřební daně z pohonných hmot. Potom je možné se dostat k číslu, které by negativní dopady z nákladní dopravy nad 12 tun vyrovnalo, a však i nadále nedochází k tvorbě rezerv k uhrazení letitého dluhu na údržbu nebo výstavbu nové silniční infrastruktury.

Obr. 2.8.1: Mapa zpoplatněných komunikací v ČR v roce 2009



Zdroj: Portál Ředitelství silnic a dálnic, 2009

2.9 Ekologické aspekty silniční dopravy

Dopady dopravy na životní prostředí jsou mnohonásobné. Eisler (2005) i Toušek (2009) se shodují, že mezi ty nejdůležitější patří *provozní faktory zatěžování životního prostředí, zábor půdy, přetížení dopravou (kongesce), rizika při přepravě nebezpečného zboží*. Souhrný pojem provozní faktory zatěžování životního prostředí zahrnuje tyto nežádoucí projevy: *znečištění ovzduší, vody a půdy, hluk, vibrace a odpady*.

Eisler (2005) uvádí, že zatěžování životního prostředí závisí na použitém dopravním prostředku i na provozních podmínkách. Účinky jednotlivých dopravních prostředků se mohou lišit mírou znečištění ovzduší, vody, půdy, hlukem i otřesy. Takovéto účinky bývají dlouhodobého a kumulativního charakteru, pouze hluk a otřesy působí přímo.

Jak uvádí Toušek (2009), logistické výhody plynoucí z využívání silniční dopravy jsou vykoupeny vznikem negativních externalit. V důsledku toho vznikají náklady

např. na zdravotní péči, odstraňování následků havárií, na stavební úpravy obytných zón (protihlukové stěny, obchvaty...). Ke snížení těchto nákladů je důležitá prevence, resp. účelné omezování zmíněných negativních externalit. Podle Eislera (2005) jsou k omezování zatížení životního prostředí přijímána technická opatření:

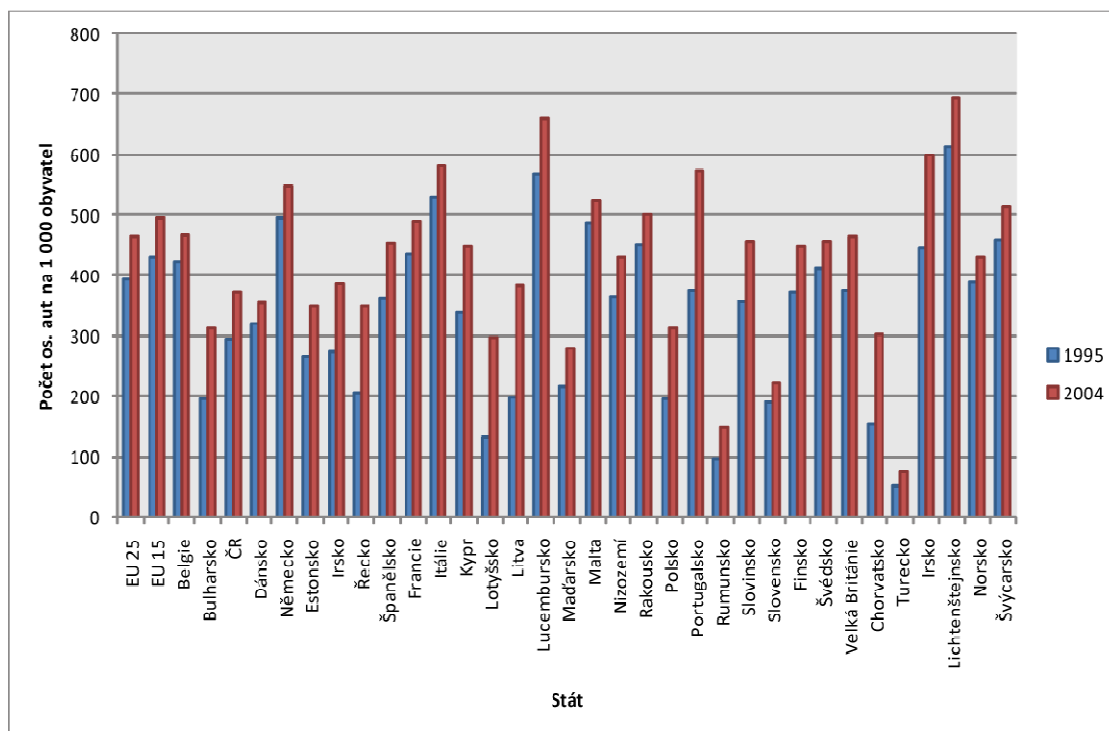
- přísnější normy pro výfukové plyny
- náročnější hlukové normy
- vyšší požadavky na kvalitu na pohonné hmoty všech typů
- vyšší požadavky na využití energie v pohonných agregátech
- upravené protihlukové předpisy pro stavbu dopravních komunikací

Evropská unie roku 1992 zavedla normu EURO 1, na níž navazují další normy, které neustále zvyšují požadavky na limity škodlivin ve výfukových plynech. Od roku 2005 je v platnosti norma EURO 5 zpřísňující limity pro emise oxidů dusíku. Jak uvádí Toušek (2009), výrobci jsou nuceni upravovat technologie spalování nebo provádět dodatečné úpravy vozidel vedoucích ke snižování koncentrace NO_x ve spalinách. V roce 2013 vstoupí v platnost norma EURO 6, která je zaměřená samozřejmě na zařízení omezující emise, ale věnuje se i novým alternativám jako jsou např. CNG, kapalná biopaliva a elektromotory.

2.10 Statistiky dopravy

Statistiky dopravy a jejich ukazatele mohou udávat jak vývoj objemu dopravy, tak i vývoj vozového parku. Právě k vozovému parku se vztahují ukazatele motorizace a automobilizace, které zachycují počty motorových vozidel a osobních automobilů ve vztahu k počtu obyvatel. Velikost vozového parku je přímo úměrná bohatství společnosti. Graf 2.10.1 zobrazuje, jaký byl stav vlastnictví automobilů v letech 1995 a 2004 u vybraných evropských zemí. U všech zemí je zřejmé, že došlo od roku 1995 k nárůstu vozového parku. Největší počet osobních automobilů na 1000 obyvatel vykazuje v roce 2004 Lichtenštejnsko (téměř 700 automobilů), nejmenší počet pak Turecko (necelých 100 automobilů).

Graf 2.10.1: Automobilizace evropských zemí, EU 15 a EU 25



Zdroj: EUROSTAT: databáze EUROSTATU, 2009

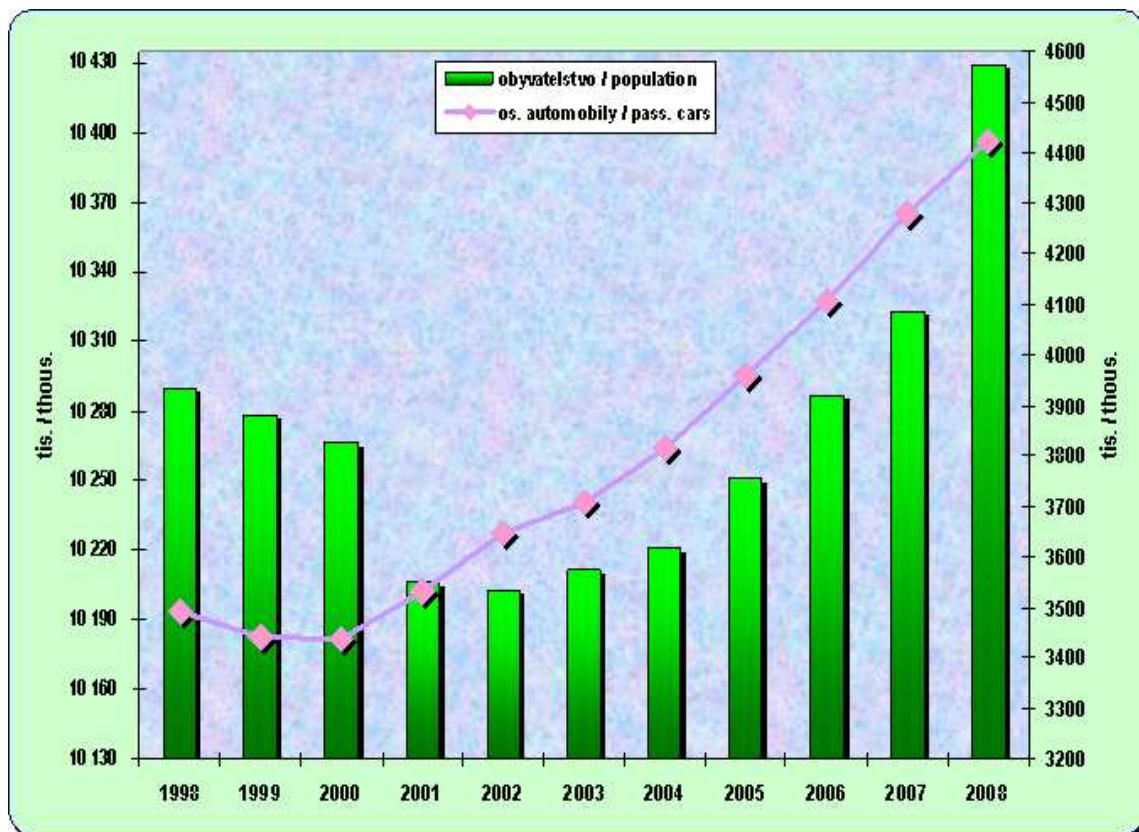
Českou republiku můžeme řadit mezi státy, které vykazují rychlý růst automobilizace. Tabulka 2.10.1 mapuje stupeň automobilizace od roku 1961 do roku 2006. Největší nárůst můžeme vidět v období od roku 1990 do roku 2000.

Tabulka 2.10.1: Stupeň automobilizace v České republice v letech 1961 až 2006

Rok	Počet automobilů na 1000 obyvatel	Počet obyvatel na 1 automobil
1961	21	47,1
1971	72	13,8
1981	182	5,5
1990	233	4,3
2000	362	2,8
2006	398	2,5

Zdroj: Ročenka dopravy Prahy 2006

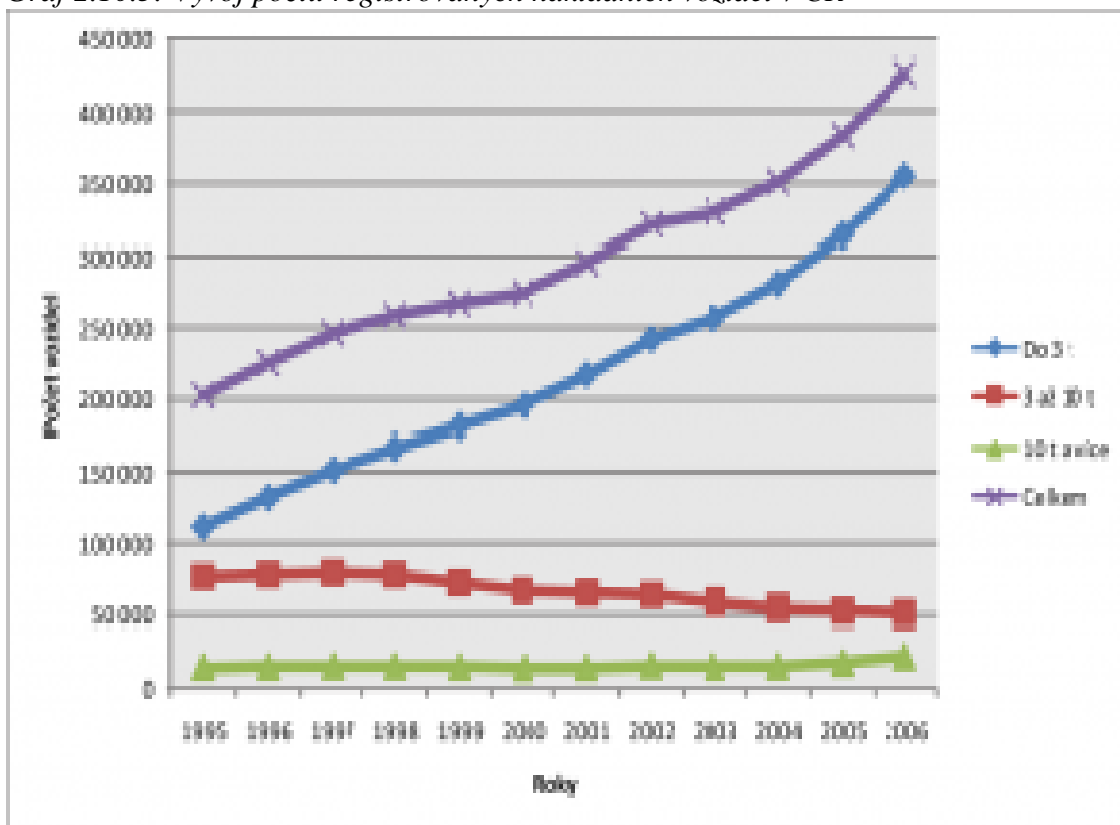
Graf 2.10.2: Vývoj počtu obyvatel a počtu automobilů



Zdroj: Ročenka dopravy 2008

Stejně tak jak roste vozový park osobních automobilů, roste i vozový park nákladních automobilů. Z grafu 2.10.3 vyplývá, že nejvíce se tak děje v kategorii do 3 tun a nad 10 tun hmotnosti. Naopak v kategorii od 3 do 10 tun hmotnosti je patrná klesající tendence. Graf zachycuje vývoj počtu registrovaných nákladních vozidel v ČR v letech 1995 až 2006.

Graf 2.10.3: Vývoj počtu registrovaných nákladních vozidel v ČR



Zdroj: Ročenka dopravy 2006

Objem dopravy je závislý na její poptávce a nabídce. Měříme ho pomocí ukazatelů vozo-kilometrů, osobo-kilometrů a tuno-kilometrů, které odrážejí počet ujetých kilometrů, které se dále vztahují např. k hmotnosti přepraveného nákladu. Tabulka 2.10.2 zobrazuje vývoj objemu dopravy mezi roky 1995 a 2000. Je zde patrné, že největší nárůst zaznamenala nákladní doprava. Nejvíce narostl výkon na dálnicích.

Tabulka 2.10.2: Vývoj objemu dopravy v ČR (v mld. vozokm)

	1995	2000	nárůst v %
Osobní	25	31,21	24,84
Nákladní	6,27	8,79	40,19
Celkem	31,54	40	26,82
Z toho dálnice			
Osobní	1,87	2,69	43,85
Nákladní	0,54	1,3	140,74
Celkem	2,41	3,99	65,56

Zdroj: Centrum dopravního výzkumu, 2006

Jak je patrné z následující tabulky 2.10.3, silniční přeprava v ČR zajišťuje cca $\frac{3}{4}$ celkového výkonu nákladní dopravy. Jako druhý nejvyužívanější způsob přepravy se jeví železniční doprava. Celkový přepravní výkon v tunokilometrech má vzrůstající tendenci.

Tabulka 2.10.3: Mezioborové srovnání přepravních výkonů nákladní dopravy

	2000	2004	2005	2006	2007	2008
Přeprava věcí celkem (tis. tun)	523 249	565 365	560 037	554 994	565 708	540 731
Železniční doprava	98 255	88 843	85 613	97 491	99 777	95 073
Silniční doprava	414 725	466 034	461 144	444 574	453 537	431 855
Vnitrozemská vodní doprava	1 907	1 275	1 956	2 032	2 242	1 905
Letecká doprava	16	21	20	22	22	20
Ropovody	8 346	9 192	11 305	10 875	10 131	11 877
Přepravní výkon celkem (mil. tkm)	58 946	63 459	61 397	69 304	67 463	69 528
Železniční doprava	17 496	15 092	14 866	15 779	16 304	15 437
Silniční doprava	39 036	46 010	43 447	50 369	48 141	50 877
Vnitrozemská vodní doprava	764	409	781	818	898	863
Letecká doprava	38	46	45	47	41	37
Ropovody	1 612	1 902	2 259	2 291	2 079	2 315
Průměrná přepravní vzdálenost celkem (km)	112,7	112,2	109,6	124,9	119,3	128,6
Železniční doprava	178,1	169,9	173,6	161,8	163,4	162,4
Silniční doprava	94,1	98,7	94,2	113,3	106,1	117,8
Vnitrozemská vodní doprava	400,8	320,5	399,1	402,6	400,7	452,8
Letecká doprava	2 350,6	2 156,6	2 296,4	2 142,2	1 887,4	1 806,7
Ropovody	193,1	206,9	199,8	210,7	205,2	194,9

Zdroj: Ročenka dopravy 2008

3. CÍL A METODIKA

- *Cíl*

Cílem této diplomové práce je analýza současného způsobu dopravy v podniku Geis CZ s.r.o., resp. v jeho pobočce v Českých Budějovicích, s ohledem na využívání dopravních prostředků a zajištění odpovídající úrovně poskytovaných služeb.

- *Metodika práce*

Metodika práce je založena na využití výkazů o výkonech pobočky v Českých Budějovicích podniku Geis CZ s.r.o. Soustředila jsem se na období kalendářního roku 2008 a 2009, tyto roky jsem analyzovala z hlediska **obsluhovaných destinací, počtu absolvovaných tras, hmotnosti přepraveného nákladu** a provedla jsem jejich vzájemné porovnání za uvedené období.

Na začátku diplomové práce je uvedena charakteristika podniku Geis CZ s.r.o., jeho historie, partneři, poskytované služby a také konkurence. Dále se již práce zabývá analýzou samotných výkonů z výše vyjmenovaných hledisek. Potřebné informace jsem čerpala z interních materiálů firmy.

V závěru práce jsem provedla celkové zhodnocení zjištěných informací a na jeho základě předložila návrhy na zlepšení.

4. VLASTNÍ PRÁCE

4.1 Geis CZ s.r.o.

Společnost Geis CZ s.r.o. vznikla začátkem roku 2002 fúzí firem Geistransport, AutoPost-Expres a ISL - Internacionální spedice a logistika. Jejím předmětem činnosti je mezinárodní i vnitrostátní zasilatelství a logistické činnosti. Dnes zajišťuje s pomocí svých cca 900 zaměstnanců četné logistické a transportní zakázky. Zákazníkům v České republice nabízí vlastní transportní síť s logistickými středisky.

Geis CZ s.r.o. má po celé České republice celkem 16 stanovišť. Díky úzké spolupráci se silnými partnery, ale také díky mezinárodní angažovanosti své mateřské společnosti, firma disponuje celoplošnou logistickou sítí obepínající téměř celý svět.

4.1.1 Partneři společnosti Geis CZ s.r.o.

V mezinárodním měřítku spolupracuje společnost s renomovanými partnery formou aliancí a kooperací. V Asii je firma Geis CZ prostřednictvím skupiny Geis zastoupena 25 vlastními pobočkami v devíti východoasijských zemích. Zákazníkům poskytuje řadu profesionálních služeb jako např. celoplošnost, krátkou přepravní dobu, atraktivní ceny a vysoce kvalitní služby - nezávisle na místě a času.

Společnost Geis CZ je k dispozici svým partnerům **ILS** a **elix** jako česká platforma při přepravě kusového zboží v Evropě.

Území střední a východní Evropy je pokryto pomocí partnerství se společností **ILS für Osteuropa-Verkehre GmbH** s produktem EAST. Systémová přeprava kusových a sběrných nákladů v západní Evropě je realizována v kooperaci s firmou **elix**. Prostřednictvím těchto silných evropských partnerů je Geis CZ schopen nabízet celoplošné služby s pevně stanovenou přepravní dobou, denními odjezdy a obsáhlou kontrolou zásilek.

Distribuce v Německu se uskutečňuje celoplošně prostřednictvím **IDS Logistik GmbH**, jedné z největších středostavovsky strukturovaných kooperací kusové přepravy v Německu, ve které je mateřská společnost **Hans Geis GmbH + Co** zapojena jako společník.

Evropskou přepravu balíkových zásilek realizuje za pomoci mezinárodního sdružení přepravců balíků **General Parcel**. Skupina Geis přebírá se svou dceřinou společností **General Parcel Čechy s.r.o.** v Ejpovicích u Plzně v rámci tohoto sdružení kompletní logistiku balíkové přepravy z a do České republiky. Tímto způsobem je dosaženo, že i drobné zásilky jsou rychle a efektivně doručeny.

Aby mohla firma svým zákazníkům při letecké přepravě zásilek nabídnout co nejlepší servis, byla roku 1998 založena společností **Geis Cargo JM International**, další společnost ze skupiny Geis, ve spolupráci společně se čtyřmi dalšími inovativními spedicemi kooperace pro leteckou přepravu **Future**. V současné době se týdně přepravují letecké zásilky do 55 různých destinací. Z této kooperace vznikají přednosti jako prvotřídní servis na všech nabízených linkách Future, častější frekvence překládek, stabilní přepravní prostory a ceny.

I v oblasti námořní přepravy je společnost schopna nabízet kvalitní služby, a sice v rámci kooperace spolu s osmi dalšími přepravci. Za tímto účelem založila skupina Geis sdružení pro mezinárodní kusovou přepravu **Group '99**. Tato kooperace umožňuje námořní přepravu do cca 60 destinací týdně.

4.1.2 Služby pro zákazníky

1. Celoevropská nákladní přeprava – CargoEvropa

- Přeprava dílčích a celovozových nákladů
- Linková přeprava kusových a sběrných nákladů
- Optimální celní odbavení na vlastní celnici
- Dokonalé sledování zásilek

- Sledování zásilek, označených čárovým kódem, na Internetu
- Pravidelné doby odjezdu a stanovená přepravní doba
- Kontrolované disponování zásilek díky celoplošným partnerským sítím
- Poradenská činnost a vypracování individuálních konceptů za pomoci kvalifikovaných zaměstnanců
- Moderní komunikační a informační systémy

2. *Vnitrostátní distribuce kusových nákladů*

- Vlastní vnitrostátní síť pro kusovou přepravu
- Doručení zásilky do 24h
- Přímá přeprava
- Transport nákladů ADR
- Zvláštní služby jako EXW (platba příjemcem) a COD (dobírka)
- Moderní komunikační a informační systémy
- Datová napojení zákazníků on-line přes internet
- Jednoduchá tarifní struktura podle potřeb zákazníků
- Poradenství a vypracování individuálních konceptů za pomoci kvalifikovaných zaměstnanců

3. *Národní a mezinárodní logistika přepravy balíků*

Tyto služby jsou zajišťovány prostřednictvím sesterské společnosti General Parcel Čechy.

4. *Logistické služby*

- Logistika nákupu
- Distribuční logistika
- Vnitropodniková přeprava
- Skladování a komisionování zásilek
- Služba zákazníkům

- Konfekcionování zboží
- Předvýrobní a konečná montáž
- Vývoj a výroba obalů
- Speciální obaly
- Outsourcing - kompletní přebírání a řešení vysoce specializovaných logistických projektů
- Poradenství a logistické koncepce podle potřeb a přání zákazníka

5. *Letecké zásilky*

- IATA přímá přeprava
- Sběrná přeprava
- Charterová přeprava
- Expresní služba z domu do domu
- Přeprava nebezpečných nákladů
- Kombinovaná námořní / letecká přeprava
- Logistika nákupu
- Celosvětová aliance špičkových služeb a logistických výkonů
- Souběžné sledování zásilek na Internetu

6. *Námořní zásilky*

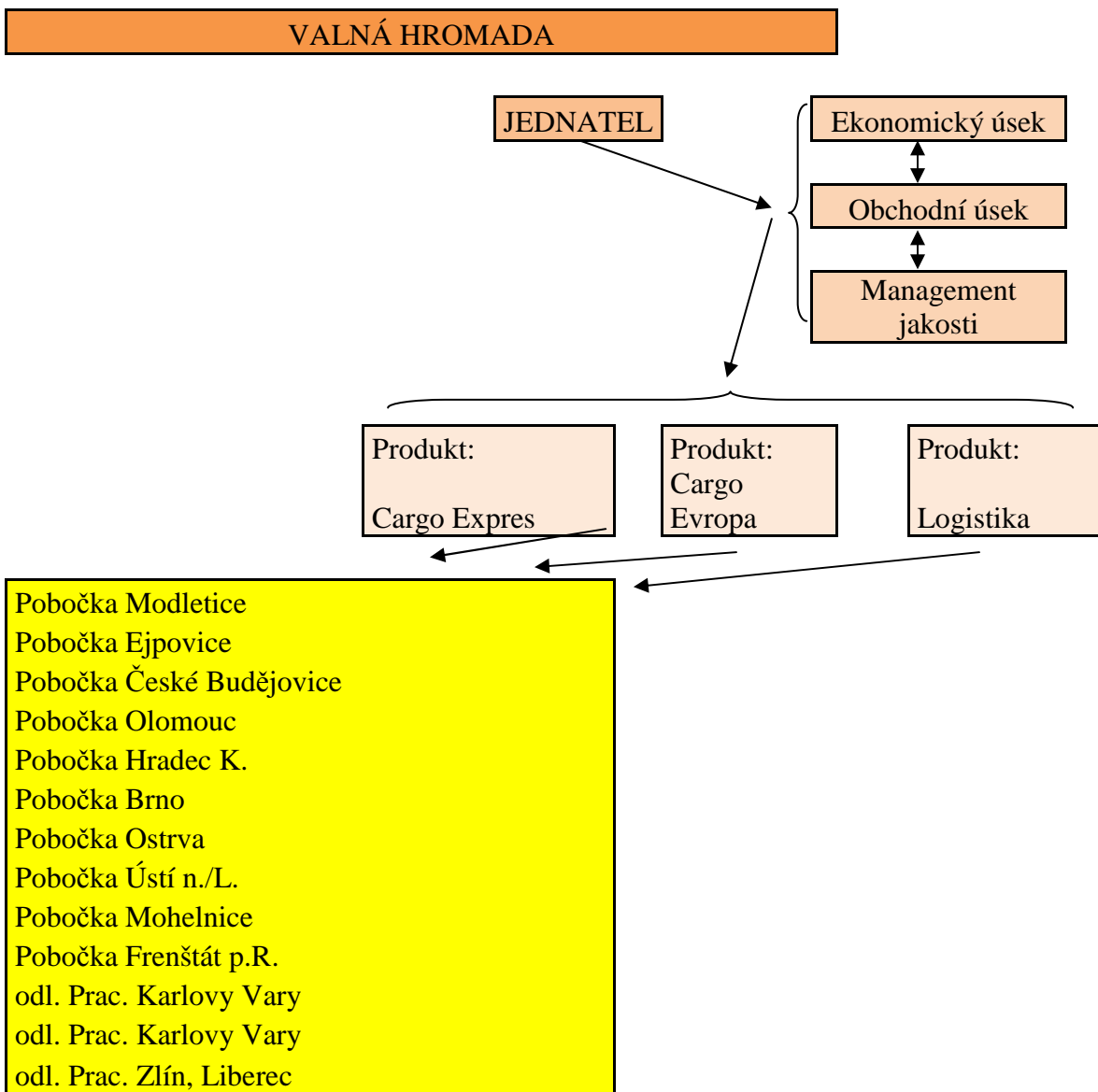
- LCL transporty: vlastní kontejnerová sběrná přeprava z evropských přístavů do 57 míst určení na celém světě
- FCL transporty: kompletní dokumentace a odbavení ve všech pobočkách
- Celní odbavení
- Logistika distribuce
- Logistika nákupu
- Moderní informační technologie

7. Postupy při realizaci projektů

- Plánování, poradenství, návrh logistiky
- Soustředění know-how
- Stanovení přepravní cesty
- Koordinace dodavatelů
- Stanovená frekvence hlášení
- Kontrola přepravní doby
- Nákup speciálních služeb pro projekt
- Sdružené vyúčtování
- Likvidace obalů

4.1.3 Údaje o společnosti Geis CZ s.r.o.

Organizační schéma společnosti je následující:



Tabulka 4.1.1 poskytuje přehled o počtu zaměstnanců a obratu za rok 2008. **CEX** je označení pro vnitrostátní přepravu, **CEU** pro mezinárodní přepravu a zkratka **CVZ** značí celovozovou přepravní službu.

Tabulka 4.1.1: Přehled údajů o Geis

	Geis CZ celkem	ČB	GP Čechy celkem
počet zaměstnanců	686,0	27,0	30,0
počet vlastních LKW	37,0	4,0	0,0
počet externě najatých LKW / den (průměr - pouze hlavní běhy - mimo CVZ)	50,0		0,0
počet vlastních svoz/rozvoz vozidel	30,0	3,0	0,0
počet externě najatých svoz/rozvoz vozidel / den (průměr)	245,3	15,5	
obrat za rok 2007 (czk/eur) celkem	1 488 223,5	75 464,6	310 000,0
obrat za rok 2007 (czk/eur) CEX (vnitrost.sběrka)	536 892,1	36 208,8	
obrat za rok 2007 (czk/eur) CVZ CZ (vnitrost.CVZ)	75 405,4	3 071,8	
obrat za rok 2007 (czk/eur) CEU (mezinár.přepravy CELKEM)	341 532,1	31 999,0	
obrat za rok 2007 (czk/eur) SBE (mezinár.sběrka)	320 308,6	2 582,3	
obrat za rok 2007 (czk/eur) Logistika	214 085,3	1 602,7	
obrat za rok 2007 (czk/eur) Air + sea	0,0		
obrat za rok 2008 (czk/eur) celkem	1 825 835,0	69 705,4	372 913,2
obrat za rok 2008 (czk/eur) CEX (vnitrost.sběrka)	622 761,4	37 924,0	
obrat za rok 2008 (czk/eur) CVZ CZ (vnitrost.CVZ)	95 256,7	5 291,0	
obrat za rok 2008 (czk/eur) CEU (mezinár.přepravy CELKEM)	302 455,3	21 268,6	
obrat za rok 2008 (czk/eur) SBE (mezinár.sběrka)	362 651,9	3 448,6	
obrat za rok 2008 (czk/eur) Logistika	320 570,2	1 375,7	
obrat za rok 2008 (czk/eur) Air + sea	26 942,5		

Zdroj: Interní materiály firmy

4.1.4 Konkurence

Mezi největší konkurenty firmy Geis CZ s.r.o. se řadí PPL CZ s.r.o., TOPTRANS a Sdružení RADIÁLKA.

- **PPL CZ s.r.o.**

Společnost PPL se zabývá expresní přepravní službou. Je zejména zaměřena na expresní balíkovou službu, kterou poskytuje nejenom v rámci České republiky, ale díky spolupráci s partnerskou společností DHL působí i v rámci Evropy a také v oblasti vnitrostátní paletové přepravy. PPL provozuje 13 regionálních dep a jedno centrální překladiště, které se nachází v Praze. Vozový park firmy tvoří okolo 750 vozidel dodávkového typu, kterými je zajišťován svoz a distribuce zásilek a 50 kamiony. Ty v průběhu noci přepravují zásilky z centrálního překladiště, kde jsou bez výjimky tříděny. Toto Pražské překladiště tvoří klíčový bod přepravy a je vybaveno nejmodernějším třídícím systémem, který pracuje na základě technologie čárového kódu. Od roku 2004 je firma certifikována podle norem kvality ISO 9000:2001.

- **TOPTRANS**

TOPTRANS se specializuje především na Českou a Slovenskou republiku, kterou obsluhuje prostřednictvím několika stovek dodávek a nákladních vozidel. Přepravuje jak jednotlivé balíky, tak i několikapalcové zásilky. V ČR a na Slovensku mají rozmístěno přes třicet středisek, přičemž centrální překladiště se nachází v Praze na Bohdalci a disponuje skladovací a manipulační plochou o rozloze 4500m². Jednotlivá pracoviště jsou propojena jednotným systémem zpracování dat pro přijetí a sledování zásilek.

- **Sdružení RADIÁLKA**

Toto sdružení vzniklo v roce 1993 původně jako Sdružení TRANSPORTEXPRES-SBĚRNÁ SLUŽBA. Firma byla sdružením 4 státních podniků a 4 akciových společností. Členy postupně nahrazovaly nově vznikající soukromé společnosti a od roku 2009 je oficiálním názvem Sdružení RADIÁLKA.

V současné době je **Sdružení tvořeno**:

- ČSAD JIHOTRANS a. s.
- ČSAD RADIÁLKA OSTRAVA s. r. o.
- RADIÁLKA HRADEC KRÁLOVÉ s. r. o.
- RADIÁLKA SBS MORAVA s. r. o.
- RADIÁLKA SBS PLZEŇ s. r. o.
- RADIÁLKA SBS ÚSTÍ N/ L. s. r. o.
- RADIALTRANS, s.r.o.

Firma přepravuje stejně tak jako předchozí konkurenti balíky i paletové zásilky. Po České republice je rozmístěno celkem 8 regionálních center, mezi kterými se každou noc pohybuje okolo 50 kamionů se zásilkami. Další cca 3 kamiony putují na Slovensko.

4.2 Analýza způsobu dopravy v Geis České Budějovice

Pobočka Geis České Budějovice disponuje 4 tahači a 5 návěsy, jejich plánování je následující: 1 návěs je ráno odvezen do areálu významného zákazníka, kde je po celý den k dispozici. Další dva tahače s návěsy přepravují během dne zásilky pro firmu OBI Písek a OBI České Budějovice. Čtvrtý tahač je určen pro polední svoz zásilek z Plané nad Lužnicí a Tábora, odkud míří do Prahy a pátý vůz je k dispozici pro oddělení celovozové přepravy. Tyto vozy pobočka Geis CZ s.r.o. České Budějovice využívá přednostně pro jízdy do Prahy na překladiště a tyto vozy musí tedy být každý den ve večerních hodinách připraveny právě pro tyto účely. Firma proto najímá i další přepravce, jejichž prostřednictvím zajišťuje své zakázky. Tyto dopravce můžeme dělit na dopravce stálé (cca 10, např. Bentos) a dopravce, kteří jsou nahodile vybíráni podle potřeby ve spediční databance RAALTRANS. Princip systému RAALTRANS je založen na vytvoření vlastních nabídek firmou a zasláním této nabídky do centra pomocí programu RAALTRANS Editor, a dále na možnosti stažení nabídek od ostatních uživatelů z databanky RAALTRANS. Po zadání nabídky existují dvě možnosti. Buď zadavatel nabídky počká, až se na zadanou nabídku ostatní uživatelé

systemu ozvou, nebo si sám vyhledá nabídky ostatních uživatelů a najde si vhodnou protinabídku k té své.

Program RAALTRANS je rozdělen do následujících částí:

- **Pořízení:** určeno k zadávání vlastních nabídek nákladů, volných aut a inzerátů.
- **Prohlížení:** slouží k prohlížení nabídek od ostatních uživatelů včetně zobrazení kontaktů na zadávající firmu.
- **Seznam firem:** v této sekci si uživatel může nechat zobrazit všechny firmy v systému. RAALTRANS s kontaktními informacemi (adresa, telefon, fax, email,...).
- **Archivace:** slouží pro uložení nabídek, které uživatel v minulosti nebo v současné době realizuje.
- **Přejezdy:** slouží k setřídění nabídek podle vzdálenosti od uživatelem zadaných míst odkud/kam a místy nakládky a vykládky v zadaných nabídkách.
- **Párování:** k zadaným nabídkám zobrazí odpovídající přepravy/volné vozy podle zadaných kritérií.
- **Kilometrovník:** slouží k výpočtu vzdálenosti na konkrétní nabídce bez nutnosti přepisovat místa do jiného kilometrovníku. Uživatel si zvolí typ auta se zadanými náklady a rychlostmi na určitých typech silnic, pro které se vzdálenost a náklady budou počítat.
- **Přenos dat:** stará se o zasílání nabídek zadaných uživatelem a aktualizaci nabídek ostatních uživatelů zobrazovaných v programu.

Tabulka 4.2.1 je ukázkou databáze RAALTRANS. N je označení pro návěs, S pro soupravu, L značí délku v metrech, M hmotnost v tunách.

Tabulka 4.2.1: Ukázková databáze RAALTRANS

Odkud	Kam	N	S	L[m]	M[t]	Druh	Propozice	Datum
17100:Savona	81000:Bratislava			1,6	0,9	Plachta		6.9.2008
25067:Klecany	58001:Havlíčkův Brod			6	7,5	Plachta		9.VIII
66902:Znojmo	28522:Zruč nad Sázavou	N	S	13,6	24	Plachta	N/S	9-10.8.
5902:Venlo	Kadaň+Praha	N	S	13,6	24	Plachta	ADR	9.VIII
89130:Toucy	93401:Levice			0,8	1,6	Plachta	Vykládka 11/8	6.VIII
60311:Frankfurt a	97401:Banská Byst			0	3	Plachta	15pal / 3t	9.VIII
07551:Gera	28104:Plaňany	N	S	13,6	15	Plachta		6.VIII
87435:Kempten	56601:Vysoké Mýto			1,5	2,25	Plachta		9.VIII
43401:Most	50600:Jičín			6	6,5	Plachta		9.VIII

Zdroj: www.raal.cz, 7.8.2010

Jak již bylo řečeno, Geis spolupracuje s řadou dopravců, např. s Bentos, Autotrans, SD Sped, Luma Trans, Trans Expert atd. Najímaní dopravci používají k přepravě své vlastní dopravní prostředky.

O zajištění přepravy od jejího objednání až po samostanou realizaci se starají dispečeri. Dispečer je odpovědný za kontrolu došlých objednávek z následujících zdrojů: fax, email, pošta. Dále provádí přezkoumání / ověření realizovatelnosti / splnitelnosti požadavků zákazníka a v případě, že je objednávka splnitelná, dispečer opatří vytištěnou objednávku razítkem „ZPRACOVAL“ a doplní datum, jméno a podpis. Dispečer je odpovědný za zaslání objednávky vybranému dopravci dle aktuálního seznamu stálých dopravců. Pokud není možné vybrat stálého a ověřeného dopravce, může dispečer využít nestálé dopravce, již zmíněný systém RAAL, internet atd. Vždy ale od dopravce musí mít před realizací přepravy k dispozici potvrzenou objednávku od dopravce, následně kopie dokumentů dopravce: koncese, prohlášení dopravce o dodržování zákonných požadavků na činnost dopravce/řidiče, platnou

pojistnou smlouvu v rozsahu přepravovaného nákladu, minimálně však na částku 1 milión korun.

Na objednávce partnerovi je kolonka pro potvrzení zpět, zda byla objednávka realizována. Po obdržení potvrzené objednávky od partnera dispečer založí tuto objednávku do složky objednávky. V případě, že nelze objednávku přijmout, dispečer informuje zákazníka a na vytištěnou objednávku zapíše své jméno, s kým mluvil a jaký bude další postup. Všechny objednávky poté dispečer uloží do příslušné složky objednávek.

Po realizaci objednávky dispečer tyto objednávky založí do šanonu objednávek, kde je archivuje minimálně po dobu 6 měsíců. Dále je dispečer odpovědný za uložení v písemné nebo elektronické podobě v příslušné složce podklady k přepravě (potvrzený dodací list, popř. potvrzený záznam o provozu vozidla, při mezinárodní přepravě potvrzený list CMR).

Dispečer provede administraci realizovaných objednávek do spediční knihy, která je v elektronické podobě. Do spediční knihy dispečer zadává údaje o přepravě. Spediční kniha v podobě tabulky má následující strukturu:

- **Pozice** – interní označení objednávky
- **Datum** – den uskutečnění objednávky
- **Zákazník** – název zákazníka
- **Nakládka** – místo, kde se přebírá náklad
- **N-kód země** – kód země, ve které se uskutečňuje náklad
- **Vykládka** – místo, kam má být náklad doručen
- **V-kód země** – místo, ve kterém je realizována vykládka
- **Dopravce** - název dopravce, který uskutečňuje dodávku
- **Hmotnost** – hmotnost nákladu v kg
- **Nákupní cena** – náklady na přepravu pro Geis
- **Prodejní cena** – cena, která je účtována zákazníkovi

- **Colli** – tento údaj uvádí, kolik přepravních jednotek bylo přepraveno v rámci dané zakázky, uvádí se nejčastěji v počtu palet, např. 12 pal nebo lkw (=celý návěs 33 Europalet), 1kt (=1 karton)
- **Objednávka** – číslo objednávky

Dopravce provede realizaci přepravy na pokyn dispečera. V případě problémů dopravce kontaktuje dispečera, který následně případně komunikuje se zákazníkem. O všech problémech provádí dispečer záznam, který přiloží k objednávce.

Pokud se jedná o svoz z pobočky Geis CZ/General Parcel Čechy, je skladník ve spolupráci s dispečerem odpovědný za ověření SPZ vozidla, dopravce, případně i ověření totožnosti řidiče. Tento případ nejčastěji nastává při zajišťování logistických projektů.

Hodnocení dopravců provádí taktéž dispečer. V průběhu realizované přepravy ověřuje telefonicky s řidičem kontakt. Případné problémy zapisuje dispečer k objednávce přepravy a tyto řeší ve spolupráci s objednavatelem přepravy (případně příjemcem) a s dopravcem/řidičem. Po ukončení realizace zakázky dispečer ověřuje kvalitu dané přepravy: čas doručení v souladu s objednávkou, reklamace a stížnosti zákazníka. Případné neshody s dopravcem zapisuje na listinu (seznam dopravců).

4.2.1 Dorava v letech 2008 a 2009

V následujícím shrnutí jsou jednotlivě porovnány měsíce obou období. Kapitola se zaměřuje především na výkony vozů samotné pobočky.

1. Leden

V lednu 2008 se **počet objednávek** vyšplhal na **262**, z toho 96 připadá na Cargo Express a 159 na Cargo Evropa, přičemž Cargo Express je označení pro vnitrostátní přepravu, Cargo Evropa značí export/import po Evropě. 56 objednávek, tedy **21%** z celkového počtu, bylo zajišťováno **vozy firmy Geis**, zbytek byl zajištěn ostatními dopravci. V lednu 2009 byl **počet objednávek** na úrovni **167**. Cargo Express zajistilo 39 a Cargo Evropa 104 objednávek. Při porovnání ledna 08 a ledna 09 je zřejmé, že došlo

k poklesu, přesněji činí **pokles objednávek 36%**. Celkem 35, tzn. **21%**, objednávek z celkového počtu zajistila pobočka České Budějovice prostřednictvím vozů, kterými disponuje. Podrobné informace týkající se tras, které byly realizovány prostřednictvím vozů Geis, jsou uvedeny v následujících tabulkách.

Tabulka 4.2.2: Geis: Cargo Evropa leden 2008

Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli	Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli
Wels	a	Jažlovice	cz	lkw	Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw
Wels	a	Jažlovice	cz	lkw	Wels	a	ČB	cz	33 pal
Wels	a	ČB	cz	33 pal	Wels	a	ČB	cz	33 pal
Wels	a	ČB	cz	33 pal	Wels	a	ČB	cz	33 pal
Wels	a	ČB	cz	33 pal	Wels	a	ČB	cz	33 pal
Wels	a	ČB	cz	33 pal	ČB	cz	Enns	a	lkw
Wels	a	ČB	cz	33 pal	Wels	a	ČB	cz	lkw

Zdroj: Interní materiály firmy

Tabulka 4.2.3: Geis: Cargo Evropa leden 2009

Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli	Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli
Linz	a	ČB	cz	16pal	Linz	a	ČB	cz	33pal
Linz	a	Jažlovice	cz	14cc	Linz	a	ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	33pal	Linz	a	ČB	cz	lkw
Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw	Linz, Jažlovice	a	Jažlovice, ČB	cz	lkw
Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw	Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw
Linz, Jažlovice	a	Jažlovice, ČB	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	lkw
Linz, Jažlovice	a	ČB, Jažlovice	cz	lkw	Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw	Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw
Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw	Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw

Zdroj: Interní materiály firmy

Tabulka 4.2.4: Geis: Cargo Express leden 2008

Nakládk a	N-kód	Vykládk a	V-kód	Colli	Nakládk a	N-kód	Vykládk a	V-kód	Colli
Třeboň	cz	Křemže	cz	lkw	Dynín	cz	Praha+hub	cz	32 pal
ČB	cz	Jažlovice	cz	32 pal	ČB	cz	Byňov	cz	31 pal
ČB	cz	Byňov	cz	31 pal	Dynín	cz	Praha+hub	cz	32 pal
ČB	cz	Soběslav	cz	lkw	Divišov	cz	ČB	cz	lkw
Dynín	cz	ČB	cz	33 pal	ČB	cz	Byňov	cz	31 pal
ČB	cz	Byňov	cz	30 pal	Líbeznice	cz	ČB	cz	lkw
Divišov	cz	ČB	cz	lkw	Dynín	cz	Praha+hub	cz	31 pal
Divišov	cz	ČB	cz	lkw	Dynín	cz	Praha+hub	cz	31 pal
ČB	cz	Byňov	cz	31 pal	ČB	cz	Byňov	cz	31 pal
ČB,Praha	cz	Jažlovice,Č B	cz	lkw	ČB	cz	Pelhřimov	cz	33 pal
Divišov	cz	ČB	cz	lkw	ČB	cz	Byňov	cz	lkw
ČB	cz	Jažlovice	cz	23 pal	ČB	cz	Milevsko+zpě t	cz	lkw
ČB	cz	Byňov	cz	31 pal	Mříč u Křemže	cz	Heřmaň u Vidova	cz	lkw
ČB	cz	Byňov	cz	31 pal	ČB	cz	Byňov	cz	lkw
Divišov	cz	ČB	cz	lkw	ČB	cz	Byňov	cz	lkw
Divišov	cz	ČB	cz	33 pal	ČB	cz	Byňov	cz	lkw
Dynín	cz	Praha+hub	cz	31 pal	Trhové Sviny	cz	Praha-Ruzyně +svoz	cz	lkw
ČB	cz	Byňov	cz	31 pal	Dynín	cz	ČB	cz	lkw
ČB	cz	Byňov	cz	24 pal	ČB	cz	Byňov	cz	lkw
Dynín	cz	Praha+hub	cz	32 pal	ČB	cz	Byňov	cz	lkw
ČB	cz	Pelhřimov	cz	33 pal	ČB	cz	Byňov	cz	lkw

Zdroj: Interní materiály firmy

Tabulka 2.4.5: Geis: Cargo Express leden 2009

Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli	Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli
ČB	cz	Jažlovice	cz	20pal	Třeboň	cz	K. Hora	cz	lkw
Třeboň	cz	Nebahovy, Strunkovice Volenice	cz	lkw	ČB	cz	Milevsko	cz	lkw
ČB	cz	Jažlovice	cz	lkw	ČB	cz	Jirny	cz	lkw
Milevsko	cz	ČB	cz	lkw	ČB	cz	Milevsko	cz	8cc
ČB, Jažlovice	cz	Jažlovice ČB	cz	lkw	Třeboň	cz	Křemže	cz	lkw
ČB, Jažlovice	cz	Jažlovice ČB	cz	lkw	Milevsko	cz	ČB	cz	lkw
Třeboň	cz	Nemějice, Nezvěstice	cz	lkw	Třeboň	cz	Rodvínov+ Ratmír	cz	lkw
ČB	cz	Jirny	cz	8 pal	ČB	cz	Borovany	cz	lkw
Doubravice	cz	Záhoří	cz	8pal					

Zdroj: Interní materiály firmy

Místo, kde se nakládka a vykládka realizuje, se odvíjí od zákazníka, který firmě zadává objednávku. V tabulce 4.2.2 (leden 2008) si můžeme všimnout, že ze 14 tras Cargo Evropa se jich celých 12 odehrává ve směru *Wels* – České Budějovice. Zadavatelem je v těchto případech firma Rinder, která se zabývá velkoobchodem s autodoplňky. Sortiment firmy je dále distribuován do sítí prodejen např. OD Baumax, Globus, Makro, Spar, OBI atd. Celkem za toto období Geis přepravil **864tun**, z toho **208 tun** připadá právě pro trasy *Cargo Evropa*. V lednu následujícího roku (tabulka 4.2.3) převažuje naopak trasa *Linz*, která však je spojena opět se zákazníkem Rinder, který v průběhu doby změnil umístění skladových prostor, doplněná o zakázky putující z *Kirchdorfu*. Z německého Kirchdorfu je dováženo zboží společnosti Lumag CZ s.r.o., která má svou mateřskou společnost L.V.G. Hartham GmbH právě v Kirchdorfu. Předmětem přepravy jsou dřevoobráběcí stroje, řezačky dlažeb a kamene, kovoobráběcí stroje, hutní a stavební technika. Tyto výrobky se přepravují do Českých Budějovic, kde si je firma uskladňuje. Celkem bylo za leden 2009 přepraveno **338 tun** nákladu, na *Cargo Evropa* z toho připadá **158 tun** nákladu.

Trasy, množství i zadavatelé převáženého nákladu realizované v rámci území České republiky jsou mnohem rozmanitějšího charakteru. V lednu 2008 zajišťoval Geis přepravu pro 13 zákazníků, mezi které můžeme jmenovat TV Product, PST a.s., Glon c.e.,s.r.o., HBSW a.s. aj. Ve spediční knize bylo zaevidováno celkem 42 *vnitrostátních přeprav*, během nichž se přepravilo **656 tun** nákladu. Nejčastější trasa České Budějovice-Byňov byla zrealizována pro společnost HBSW a.s., jejichž produktem je známá minerální voda Dobrá Voda, celkem 17 krát. V lednu 2009 klesá počet přepravních tras pro vozy Geis na 17, při nichž byly přepraveny zásilky pro 7 zákazníků o celkové hmotnosti **180 tun**. Pro toto období jsou zákazníci následující: Glon c.e.,s.r.o., Jihotrans, Lumag CZ s.r.o., Memco Česká republika, SaltPeter, TV Products.

2. Únor

Za únor 2008 pobočka zajistila *celkem 289* objednávek, což oproti lednu téhož roku značí jejich nárůst o dvě desítky. Na Cargo Express jich připadlo 100, na Cargo Evropa 148. Geis České Budějovice zajistil přepravu pomocí svých vozů, stejně tak jako v lednu 2008, u 56 objednávek, tj. **19%** z celkového počtu. Oproti tomu v únoru 2009 získala pobočka pouze 195 objednávek, což je ve srovnání s únorem 08 **o 32% méně**. Pokud ale tento údaj srovnáme s lednem 09, zjistíme, že došlo k **nárůstu**, a to o necelých **17%**. Na Cargo Express připadá 69 a na Cargo Evropa 110 objednávek. 31 objednávek bylo zrealizováno pobočkou Geis České Budějovice. To tvoří **16%** z celkové sumy. Informace o trasách viz následující tabulky 4.2.6, 4.2.7, 4.2.8 a 4.2.9. Z rozsahu tabulek je také patrný meziroční úbytek zrealizovaných tras pobočky.

Tabulka 4.2.6: Geis: Cargo Evropa únor 2008

Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli	Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli
Wels	a	ČB	cz	lkw	Wels	a	ČB	cz	lkw
Wels	a	Jažlovice+Hub	cz	33 pal	Wels	a	ČB	cz	lkw
Wels	a	ČB	cz	lkw	Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw
Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw	Wels	a	ČB	cz	lkw
Wels	a	ČB	cz	lkw	Wels	a	Jažlovice	cz	lkw
Wels	a	ČB	cz	lkw	Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw
Wels	a	ČB	cz	lkw	Wels	a	ČB	cz	lkw
Wels	a	ČB	cz	lkw	Wels	a	ČB	cz	lkw
Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw	Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw
Wels	a	ČB	cz	lkw	Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw
Wels	a	Jažlovice	cz	lkw	Wels	a	ČB	cz	lkw
Wels	a	ČB	cz	lkw	Wels	a	ČB	cz	lkw

Zdroj: Interní materiály firmy

Tabulka 4.2.7: Geis: Cargo Evropa únor 2009

Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli	Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli
Linz	a	ČB	cz	10 pal.	Linz	a	ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	16pal	Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	16pal	Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw	ČB,Linz	cz	Linz, ČB	a	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw	Linz, Jažlovice	a	ČB, Jažlovice	cz	lkw
Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw	Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	lkw

Zdroj: Interní materiály firmy

Tabulka 4.2.8: Geis: Cargo Express únor 2008

Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli	Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli
Divišov+Třeboň	cz	ČB+Ratmírov	cz	lkw	Divišov	cz	ČB	cz	lkw
Unhošť	cz	Tábor	cz	lkw	ČB	cz	Pelhřimov	cz	lkw
ČB	cz	Byňov	cz	lkw	ČB	cz	ČB	cz	převoz
Byňov, Hostivář	cz	Postřižín, ČB	cz	lkw	Byňov	cz	Jirny	cz	24 pal
Žišov	cz	Modletice, Libuš+ Hub	cz	lkw	Byňov	cz	Jirny	cz	lkw
Třeboň+Bernar.	cz	Soběstice+ČB	cz	lkw	Byňov	cz	Svitavy	cz	lkw
Hub+Jílové u Pha, Bukovany	cz	Hub+Tábor	cz	lkw	Nová Bystřice	cz	ČB	cz	lkw
ČB	cz	Praha	cz	14 pal	ČB	cz	Pelhřimov	cz	lkw
Třeboň	cz	Krásná Hora	cz	lkw	Zliv, Homole	cz	ČB, Kaplice	cz	lkw
Divišov	cz	ČB	cz	lkw	Hrdějovice	cz	Jažovice	cz	lkw
Třeboň	cz	Rodv+2xBlatná	cz	17 pal	Třeboň	cz	Chotýšany	cz	1 pal
Štěpánovice, Uhřetěves	cz	Úvaly, ČB	cz	lkw	Zliv	cz	Horažďovice	cz	lkw
ČB, Chlumčany	cz	Janovice nad Úhlavou, Soběsl	cz	24 pal	ČB	cz	Janovice n.Úhlavou	cz	lkw
Třeboň	cz	Křemže	cz	lkw	ČB	cz	ČB	cz	12 hod přev
Divišov	cz	ČB	cz	lkw	ČB	cz	Praha	cz	4 pal
Zliv	cz	J.Hradec	cz	lkw	Pelhřimov	cz	ČB	cz	lkw
Divišov	cz	ČB	cz	lkw					

Zdroj: Interní materiály firmy

Tabulka 4.2.9: Geis: Cargo Express únor 2009

Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli	Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli
ČB	cz	ČB	cz	rozvozy	ČB	cz	Jirny	cz	21pal
ČB	cz	Jirny	cz	20pal	Třeboň	cz	Strunkovice	cz	lkw
ČB	cz	Jirny	cz	lkw	ČB	cz	Borovany	cz	lkw
Milevsko	cz	ČB	cz	lkw	ČB	cz	Jirny	cz	lkw
Písek	cz	Příbram	cz	lkw	ČB	cz	J.Hradec	cz	lkw
Písek	cz	Příbram	cz	lkw	ČB	cz	Jirny	cz	lkw
ČB	cz	ČB	cz	lkw	Třeboň	cz	Rodvínov+ V.Ratm.	cz	lkw
ČB	cz	Jirny	cz	lkw					

Zdroj: Interní materiály firmy

Jak je patrné z tabulky 4.2.6, i v únoru 2008 zůstávají přepravní trasy a s nimi i zákazníci po Evropě totožné s předcházejícím obdobím. Na těchto trasách bylo přepraveno z celkové hmotnosti **898 tun 387 tun** při 24 přepravních trasách pro zákazníky Rinder a Lumag CZ s.r.o. Ani v únoru 2009 se neodehrály žádné změny a nadále zůstávají trasy pro Cargo Evropa Linz a Kirchdorf pro již zmíněné zákazníky Rinder a Lumag. Za toto období bylo přepraveno **celkem 276 tun nákladu**, z toho na trasy z Kirchdorfu a Linze připadá **91 tun**.

Co se týká vnitrostátní přepravy, v únoru 2008 Geis České Budějovice přepravil celkem **511 tun** nákladu pro 20 zákazníků po celé České republice v rámci 33 přepravních tras. Mezi zákazníky např. patří Achilles CZ s.r.o., již zmiňovaný HBSW a.s., TV Products, Tukový průmysl, PST a.s. aj. V únoru 2009 bylo po vnitrostátních trasách přepraveno **185 tun** nákladu. Celkem pobočka zrealizovala 15 přepravních tras pro zákazníky Jihotrans, Lumax CZ s.r.o., Memco Česká republika, OBI, Termax, Glon c.e., s.r.o. a Jindra s.r.o.

3. Březen

V březnu 2008 zaznamenala pobočka **celkem 246 objednávek přepravy**. Ve srovnání s úněm téhož roku jde o **úbytek**, který činí **15%**. 97 objednávek zrealizovalo Cargo Express, na Cargo Evropa připadlo 125 objednávek. Vozy pobočky bylo vyřízeno 53 objednávek, tzn. **21%** z celkového počtu. Březen v roce 2009 znamenal pro pobočku nárůst **objednávek**, a sice na počet **213**. Ve srovnání s březnem 08 jde o horší bilanci, ale od ledna 09 jde o vzrůstající trend. Oproti lednu 09 je to **nárůst o 27%**, oproti únoru pak **9%**. Sama pobočka se postarala celkem o 32 objednávek, což činí **15%** z celkových 213 objednávek. Na Cargo Express připadá v tomto období 52 a na Cargo Evropa 141 objednávek. Pro podrobnější informace následují tabulky 4.2.10 až 4.2.13.

Tabulka 4.2.10: Geis: Cargo Evropa březen 2008

Nakládká	N-kód	Vykládká	V-kód	Colli	Nakládká	N-kód	Vykládká	V-kód	Colli
Mauthausen	a	ČB	cz	lkw	Wels	a	ČB	cz	lkw
Wels	a	ČB	cz	lkw	Wels	a	ČB	cz	lkw
Wels	a	ČB	cz	lkw	Wels	a	ČB	cz	lkw
Wels	a	Jažlovice	cz	lkw	Wels	a	ČB	cz	lkw
Wels	a	ČB	cz	lkw	Domanín	cz	Linz+ Vorchdorf	a	lkw
Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw	Wels	a	ČB	cz	lkw
Wels	a	ČB	cz	lkw	Wels	a	ČB	cz	lkw
Domanín	cz	Vorchdorf	a	lkw	Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw
Wels	a	ČB	cz	lkw	Wels	a	ČB	cz	lkw
Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw	Wels	a	ČB	cz	lkw
Wels	a	ČB	cz	lkw	Wels	a	ČB	cz	lkw
Wels	a	ČB	cz	lkw	Trhové Sviny	cz	Weisskirchen	a	lkw

Zdroj: Interní materiály firmy

Tabulka 4.2.11: Geis: Cargo Evropa březen 2009

Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli	Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli
Linz	a	ČB	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	lkw
Linz	a	Praha	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	lkw
Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw	Wels	a	Radomyšl	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	avia	Linz	a	ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	avia	Linz	a	ČB	cz	lkw
Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw					

Zdroj: Interní materiály firmy

Tabulka 4.2.12: Geis: Cargo Express březen 2008

Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli	Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli
Třeboň	cz	Čepřov+ Sobět.	cz	lkw	ČB	cz	Plzeň	cz	lkw
Divišov	cz	Modřice+ ČB	cz	lkw	Divišov	cz	ČB	cz	lkw
Třeboň, H.Králové	cz	Mžany, ČB	cz	lkw	Dynín+ Hub	cz	Hostivař	cz	lkw
ČB	cz	Soběslav	cz	lkw	ČB	cz	Pelhřimov	cz	lkw
Týn nad Vltavou	cz	ČB	cz	lkw	Divišov	cz	ČB	cz	lkw
Vranín, Loučovice	cz	Vyšší Brod,ČB.	cz	lkw	Třeboň	cz	Rodvínov	cz	lkw
Vranín	cz	Vyšší Brod	cz	lkw	Dražice	cz	Drnovice	cz	lkw
Trhové Sviny	cz	Plzeň	cz	lkw	ČB	cz	Pelhřimov	cz	lkw
Divišov	cz	ČB	cz	lkw	Třeboň	cz	Novos, Nezvės	cz	lkw
Modřany	cz	Hrdějovice	cz	lkw	ČB, Vranín	cz	Planá n.L.	cz	lkw
Třeboň	cz	Netřebice, Křemže	cz	7 pal	ČB	cz	ČB	cz	lkw
Březnice	cz	Písek	cz	lkw	ČB	cz	Jažlovice	cz	lkw
Byňov	cz	Postřižín	cz	lkw	Byňov	cz	Č.Krum, 2xČB	cz	lkw
Třeboň	cz	V.Ratmírov, K.Hora	cz	lkw	ČB	cz	Praha	cz	lkw
Dolní Bukovsko, ČB	cz	Plzeň, Vitín	cz	lkw					

Zdroj: Interní materiály firmy

Tabulka 4.2.13: Geis: Cargo Express březen 2009

Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli	Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli
ČB	cz	Klatovy	cz	lkw	Třeboň	cz	Nebahovy	cz	lkw
Třeboň	cz	K.Hora, Blatná	cz	lkw	Kladno, Jažlovice	cz	ČB	cz	lkw
Třeboň	cz	Volenice, Nezvěstice	cz	lkw	Milevsko	cz	ČB	cz	lkw
ČB	cz	Jirny	cz	lkw	ČB,Jažlovice	cz	Jažlovice, ČB	cz	lkw
Třeboň	cz	Plavsko	cz	lkw	ČB	cz	Jirny	cz	lkw
ČB	cz	Jirny	cz	lkw	Písek	cz	Hrdějovice, ČB	cz	lkw
Milevsko	cz	ČB	cz	lkw	ČB	cz	ČB	cz	přev. Lkw
Třeboň	cz	Rodvínov	cz	lkw					

Zdroj: Interní materiály firmy

V březnu 08 se u Cargo Evropa objevila nová města, a sice Mauthausen, Vorchdorf a Weisskirchen. Jedná se o přepravu 96tun (á 24t) nákladu, která se vyskytla právě pouze v tomto období. Jinak jsou v roce 2008 i 2009 u zahraniční přepravy stabilní již výše zmínění zákazníci. Za březen 08 se přepravilo **celkem 1 062 tun** nákladu, přičemž přes hranice putovalo **499 tun**. V březnu 09 činila **celková hmotnost** přepraveného nákladu **267 tun**, přičemž na Cargo Evropa připadlo **107 tun**.

U vnitrostátní přepravy jsou u obou období trasy velice různorodé, odvíjí se od zákazníků, kteří nemají takovou stabilitu, jako je tomu u přepravy mezinárodní. V březnu 08 bylo v rámci ČR přepraveno **celkem 635 tun** nákladu během 30 přepravních tras, v roce 2009 **159 tun** při 15 trasách.

4. Duben

V dubnu roku 2008 získala pobočka **celkem 275** objednávek, což v porovnání s březnem 08 činí **nárůst o 12%**. Na Cargo Express v tomto měsíci připadá 99 objednávek, na Cargo Evropa 157 objednávek. Pobočka se postarala o 52 přepravených objednávek, tedy o **19%** z celkového počtu. V tomto měsíci, ale v roce 2009 činil **počet objednávek 243**. Cargo Express přepravilo 79 objednávek, Cargo Evropa 131.

Ve srovnání měsíců duben za obě období je patrné, že v roce 2009 je stále celková bilance horší než v roce předchozím. Porovnáme-li pouze rok 2009, stále je patrný rostoucí trend, oproti březnu tento **nárůst přepravy činí 14%**. Prostřednictvím Geis České Budějovice bylo zrealizováno 32 objednávek, tj. **13%**. Pro informace o jednotlivých trasách přepravy Geis viz tabulky 4.2.14 až 4.2.17.

Tabulka 4.2.14: Geis: Cargo Express duben 2008

Nakládká	N-kód	Vykládká	V-kód	Colli	Nakládká	N-kód	Vykládká	V-kód	Colli
Divišov	cz	ČB	cz	lkw	Třeboň	cz	H.brod	cz	lkw
Třeboň	cz	Jevišovice	cz	lkw	ČB	cz	ČB	cz	avia
ČB	cz	Pelhřimov	cz	lkw	Třeboň	cz	Rodvínov	cz	lkw
ČB	cz	ČB	cz	lkw	Třešť	cz	ČB	cz	lkw
Divišov	cz	ČB	cz	lkw	Třeboň	cz	Blatná, Černíkov	cz	lkw
Hlinsko	cz	Vrato	cz	konstrukce	Týn nad Vlt.	cz	Praha	cz	lkw
Třeboň	cz	Selibov	cz	3 pal	Milevsko	cz	ČB	cz	lkw
ČB	cz	Pelhřimov	cz	lkw	Písek	cz	Bechyně	cz	lkw
Jar.nad Nežár.	cz	ČB	cz	lkw	ČB	cz	Jažlovice	cz	lkw
ČB	cz	Havlíčkův Bod	cz	lkw	Uhříněve s	cz	ČB	cz	lkw
ČB	cz	Havlíčkův Brod	cz	lkw	ČB, Lnáře	cz	Klatovy, J.Hradec	cz	lkw
Třeboň	cz	Křemže	cz	7 pal	ČB	cz	Boršov	cz	lkw
ČB	cz	Pelhřimov	cz	lkw	Zdřkov	cz	Drhlice	cz	lkw

Zdroj: Interní materiály firmy

Tabulka 4.2.15: Geis: Cargo Express duben 2009

Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli	Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli
č.b.	cz	ČB	cz	prev.lkw	Třeboň	cz	H.krupá, Okrouhlice	cz	lkw
Třeboň	cz	Křemže	cz	lkw	Třeboň	cz	Předslavice, Soběstice, Čínov	cz	lkw
č.b.	cz	Praha	cz	17 pal	Třeboň, Jirny	cz	Voděrádky, ČB	cz	lkw
Písek	cz	Příbram	cz	lkw	Jirny	cz	ČB	cz	lkw
Písek	cz	Příbram	cz	lkw	Písek	cz	Příbram	cz	lkw
Jirny	cz	ČB	cz	lkw	Třeboň	cz	Rodvínov +Ratmír.	cz	lkw
č.b.	cz	Jirny	cz	lkw+zpět	Milevsko	cz	ČB	cz	lkw

Zdroj: Interní materiály firmy

Tabulka 4.2.16: Geis: Cargo Evropa duben 2008

Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli	Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli
Wels	a	ČB	cz	lkw	Wels	a	ČB	cz	lkw
Wels	a	ČB	cz	lkw	Wels	a	ČB	cz	lkw
Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw	Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw
Wels	a	ČB	cz	lkw	Wels	a	ČB	cz	lkw
Wels	a	ČB	cz	lkw	Wels	a	ČB	cz	lkw
Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw	Wels	a	ČB	cz	lkw
Wels	a	ČB	cz	lkw	Wels	a	ČB	cz	lkw
Wels	a	Jažlovice	cz	lkw	Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw
Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw	Wels	a	ČB	cz	lkw
Wels	a	ČB	cz	lkw	Wels	a	ČB	cz	lkw
Wels	a	ČB	cz	lkw	Wels	a	ČB	cz	lkw
Wels	a	ČB	cz	lkw	Wels	a	ČB	cz	lkw
Wels	a	ČB	cz	lkw	Wels	a	ČB	cz	lkw
Wels	a	ČB	cz	lkw	Wels	a	ČB	cz	lkw

Zdroj: Interní materiály firmy

Tabulka 4.2.17: Geis: Cargo Evropa duben 2009

Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli	Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli
Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	lkw
Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw	Linz+ČB	a	ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw	Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB, Jažlovice	cz	2xlkw	Linz	a	ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw	Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	lkw

Zdroj: Interní materiály firmy

V dubnu 2008 se prostřednictvím *Cargo Evropa* přepravilo **409 tun** nákladu při 26 trasách z **celkových 809 tun** nákladu. V dubnu 2009 celková hmotnost zásilek činila **325 tun**, Cargo Evropa z toho rozvezlo **181 tun**. Ani tentokrát nedochází ke změnám na trasách ani u zákazníků.

U vnitrostátní přepravy v dubnu 08 Geis rozvezl **400 tun** v 26 trasách po republice, v dubnu 2009 **144 tun** ve 14 trasách.

5. Květen

V roce 2008 pobočka zaevidovala celkem **230 objednávek**. To je v roce 2008 za všechny dosud uvedené měsíce nejnižší číslo. Na Cargo Express je to 97 objednávek, na Cargo Evropa 121. Prostřednictvím vlastních vozů pobočky se uskutečnilo 29 objednávek. To je v přepočtu **13%**. V roce 2009 bylo číslo celkových objednávek přepravy obdobné, tedy **223**. Z těchto údajů je patrné, že v obou letech v měsíci květnu je počet přeprav nižší. Cargo Express zajistilo 66 a Cargo Evropa 140 objednávek. Geis České Budějovice se na přepravě podílel u **14%** zakázek (tj. 32). Následující tabulky podávají přehled o trasách realizovaných vozy Geis.

Tabulka 4.2.18: Geis: Cargo Express květen 2008

Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli	Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli
Milevsko	cz	ČB	cz	lkw	Planá	cz	ČB	cz	lkw
Planá	cz	Třešť	cz	lkw	ČB	cz	Jirny	cz	lkw
nemanice,ČB	cz	Jažlovice	cz	lkw	ČB	cz	ČB	cz	lkw
ČB	cz	Písek	cz	lkw	Čestice	cz	Lišov	cz	lkw
Třeboň	cz	Krásná Hora	cz	lkw	ČB	cz	Jirny	cz	lkw
H.Planá	cz	ČB	cz	lkw	Třeboň	cz	Rodvínov	cz	lkw

Zdroj: Interní materiály firmy

Tabulka 4.2.19: Geis: Cargo Express květen 2009

Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli	Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli
č.b.	cz	Praha	cz	lkw	Třeboň	cz	Volenice	cz	lkw
Milevsko	cz	ČB	cz	lkw	Písek	cz	Příbram	cz	lkw
č.b.	cz	Jažlovice	cz	lkw	č.b.	cz	Jažlovice	cz	lkw
č.b.	cz	Jažlovice	cz	lkw	Písek	cz	Příbram	cz	lkw
č.b.	cz	Jažlovice	cz	lkw	č.b.	cz	vyšší brod	cz	lkw
č.b.	cz	Jažlovice	cz	lkw	Písek	cz	Příbram	cz	lkw
č.b.	cz	Jirny	cz	lkw	Třeboň	cz	Olešná, Okrouhlice	cz	lkw
Třeboň	cz	Okrouhlice	cz	lkw	č.b.	cz	Jirny	cz	lkw
Milevsko	cz	ČB	cz	lkw	Třeboň	cz	Rodvínov, V.Ratmírov	cz	lkw

Zdroj: Interní materiály firmy

Tabulka 4.2.20: Geis: Cargo Evropa květen 2008

Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli	Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli
Linz	a	ČB	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	lkw
Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw	Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw
Linz	a	Praha	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	lkw
Linz	a	Jažlovice	cz	lkw	Linz	a	Jažlovice	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw	Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw
Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw					

Zdroj: Interní materiály firmy

Tabulka 4.2.21: Geis: Cargo Evropa květen 2009

Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli	Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli
Linz	a	ČB	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	lkw
Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw	Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw
Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw	Třeboň+ Linz	a	Linz+ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw	Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw

Zdroj: Interní materiály firmy

V květnu 2008 dochází k již zmíněné změně, a sice firma Rinder kvůli přestěhování skladů neuskutečňuje nakládky ve Welsu, ale v Linzi. Pro zákazníky Lumag CZ s.r.o. a Rinder bylo za toto období přepraveno celkem **145 tun** nákladu z Linze a Kirchdorfu. **Celková suma** hmotnosti přepravených zakázek za toto období činila **315 tun**. V květnu 2009 přepravila pro tyto zákazníky **128 tun z celkového množství 390 tun** přepravených zásilek vozy Geis.

Cargo Express za květen 2008 vykazuje **170 tun** přepraveného nákladu na 12 tras, což značí pokles jak u počtu tras, tak i v přepravené hmotnosti nákladu. Jestliže v únoru roku 2008 bylo evidováno 20 zákazníků pro vnitrostátní přepravu, v květnu 08 je zákazníků pouze 7. V dubnu 2009 přepravil Cargo Express **262 tun** pro 7 zákazníků v rámci ČR. Porovnáme-li tyto dvě období, je možné říci, že rok 2009 vykazuje co do počtu zákazníků a přepravené hmotnosti nákladu větší stabilitu, avšak v konečné sumě těchto údajů vykazuje horší bilanci.

6. Červen

V červnu 08 pobočka zrealizovala, ať už pomocí svých vozů, nebo prostřednictvím smluvních přepravců, **celkem 255** tras (objednávek). V rámci vnitrostátních služeb zajistila 99 objednávek (Cargo Express), u importu/exportu do Evropy to činilo 144 objednávek. Pobočka se sama prostřednictvím svých vozů podílela na přepravě **14%** objednávek z celkového počtu, tedy zrealizovala 35 objednávek. Porovnáme-li tyto údaje s údaji za minulý měsíc, došlo opět **k nárůstu**, jak počtu celkových objednávek, tak i podílu samotné pobočky. Oproti tomu v roce 2009 se **počet celkových objednávek** dostal na číslo **209**, z toho byl podíl vnitrostátní přepravy na 70 objednávkách a 127 tras bylo určeno v rámci Evropy. V tomto měsíci můžeme pozorovat **pozastavení trendu růstu** počtu objednávek, který trval od začátku uvedeného roku. Pouze v lednu a v únoru byly vykázány sumy celkových objednávek pod úroveň 200. Podíl pobočky Geis na tomto celkovém počtu činí **11%**, tedy 22 obslužených objednávek. V následujících tabulkách jsou opět upřesněny trasy, jak v rámci vnitrostátní přepravy, tak i přepravy po Evropě.

Tabulka: 4.2.22: Geis: Cargo Express červen 2008

Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli	Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli
Besednice	cz	ČB	cz	lkw	ČB	cz	ČB	cz	lkw
ČB	cz	ČB	cz	lkw	Třeboň	cz	Volen+Obyt+Kol	cz	lkw
ČB	cz	Jažlovice	cz	lkw	Kaplice	cz	ČB	cz	lkw
Třeboň, ČB	cz	Rodvínov, ČB	cz	lkw	ČB	cz	Praha	cz	lkw
ČB	cz	Jirny	cz	lkw	Besednice, Třeboň	cz	ČB, Křemže	cz	lkw
ČB	cz	Jirny	cz	lkw	ČB	cz	Jirny+Čestlice	cz	lkw
Třeboň	cz	Krásná Hora	cz	lkw					

Zdroj: Interní materiály firmy

Tabulka 4.2.23: Geis: Cargo Express červen 2009

Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli	Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli
Třeboň	cz	Strunkovice, Předslavice	cz	lkw	ČB	cz	ČB	cz	přev.lkw
ČB	cz	Jirny	cz	lkw+zpět	Tábor	cz	ČB	cz	lkw
Písek	cz	Klatovy	cz	lkw	Jirny, Jažlovice	cz	ČB	cz	lkw
ČB	cz	Jažlovice	cz	lkw	ČB	cz	Milevsko	cz	lkw
Jažlovice +Třeboň	cz	Říčany+ČB	cz	lkw	ČB	cz	Týn n.Vlt.	cz	lkw
Třeboň	cz	Veselí, Nezvěstice	cz	lkw	Besednice	cz	ČB	cz	lkw
Třeboň	cz	Křemže	cz	lkw					

Zdroj: Interní materiály firmy

Tabulka 4.2.24: Geis: Cargo Evropa červen 2008

Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli	Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli
Wels	a	Radonice	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	lkw
Wels	a	Radonice	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw	Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw	Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw
Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	lkw
Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw	Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	lkw
Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	lkw
Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	lkw

Zdroj: Interní materiály firmy

Tabulka 4.2.25: Geis: Cargo Evropa červen 2009

Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli	Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli
Linz	a	ČB	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	lkw
Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw	Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw	Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw					

Zdroj: Interní materiály firmy

V červnu 2008 je evidováno **2245 tun** přepraveného nákladu v rámci 42 tras Cargo Evropa. **Celkový úhrn** přepraveného množství za toto období činí **365 tun**. Ve dvou případech se objevuje i trasa z Welsu. Jak je ale výše uvedeno, firma Rinder to zázemí opouští a je nahrazeno skladem v Linzi. Červen 2009 vykázal v mezinárodní přepravě **47 tun** přepravených zakázek z **celkového množství 187 tun**. To je v porovnání s červnem 2008 o více než 20% méně.

U vnitrostátní přepravy bylo zrealizováno v červnu 2008 celkem **140 tun** nákladu pro 7 zákazníků identických z předchozích měsíců. V červnu 09 bylo přepraveno **140 tun**.

7. Červenec

V roce 2008 eviduje pobočka **celkem 209 objednávek**. Tento údaj je od začátku sledovaného roku 2008 na své nejnižší úrovni. Oproti měsíci únor, kdy bylo dosaženo zatím nejvyšší hodnoty počtu objednávek (289) došlo k poklesu o **28%**, ve srovnání s měsícem předchozím (255) tento rozdíl činí **18%**. Z uvedené hodnoty 209 připadá 63 tras v rámci ČR, po Evropě bylo zrealizováno celkem 136 tras. Geis České Budějovice zrealizoval celkem 38 objednávek, což je na celkovém počtu podíl u **18%** objednávek. V roce 2009 je ve spediční knize zaznamenáno celkem **231 tras přepravy**. Srovnáme-li tyto dva měsíce u obou období, poprvé je u roku 2009 zachycen větší počet objednávek, než tomu bylo v roce 2008. V rámci vnitrostátní přepravy bylo zrealizováno celkem 86 tras, po Evropě se uskutečnilo celkem 135 přepravených objednávek. Podíl pobočky na těchto celkových zakázkách činí **10%**. Pro upřesnění uskutečněných tras opět následují tabulky.

Tabulka 4.2.26: Geis: Cargo Express červenec 2008

Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli	Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli
ČB	cz	Besednice	cz	lkw	ČB	cz	Jirny	cz	lkw
Třeboň	cz	Nez.,Strun.,kol	cz	lkw	Okrouhlice	cz	Volfřívov	cz	lkw
ČB	cz	Jirny	cz	lkw	Třeboň	cz	Křemže	cz	7 pal.
ČB	cz	Jirny	cz	lkw	Homole	cz	Kaplice	cz	lkw
ČB	cz	Písek	cz	lkw	Planá n.l.	cz	ČB	cz	lkw
ČB	cz	Chlumčany	cz	lkw	Třeboň	cz	Velký Ratmírov, Krásná Hora	cz	lkw
Boršov	cz	Praha+zpět	cz	lkw	ČB	cz	Radonice	cz	lkw
ČB	cz	Lišov	cz	lkw	ČB	cz	Praha	cz	lkw
Třeboň	cz	Blatná, Kolinec	cz	lkw					

Zdroj: Interní materiály firmy

Tabulka 4.2.27: Geis: Cargo Express červenec 2009

Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli	Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli
Pelhřimov	cz	Přerov	cz	geis 5t	Štěpán.	cz	Jažlovice	cz	lkw
Třeboň	cz	Plavsko+Ratm.	cz	lkw	Třeboň	cz	Strun. nad Blanicí	cz	lkw
ČB	cz	ČB	cz	lkw	Milevsko	cz	ČB	cz	lkw
ČB	cz	Klecany	cz	lkw	Třeboň	cz	Křemže, Bělčice	cz	lkw
ČB	cz	ČB	cz	lkw	Třeboň	cz	Předslavice	cz	lkw
ČB	cz	Jirny	cz	lkw	č.b.	cz	Třeboň	cz	lkw
ČB	cz	ČB	cz	lkw	Byňov, Jažlovice	cz	Praha, ČB	cz	lkw
Jaroš.n.Nežár .	cz	Č.Krumlov	cz	lkw	ČB	cz	ČB	cz	lkw
Hluboká n. Vlt.+Jaž.	cz	Praha 9+ČB	cz	lkw	ČB	cz	Jirny	cz	+ zpět
Třeboň	cz	Volenice	cz	lkw	ČB	cz	ČB	cz	lkw
Besednice	cz	ČB	cz	lkw					

Zdroj: Interní materiály firmy

Tabulka 4.2.28: Geis: Cargo Evropa červenec 2008

Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli	Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli
Linz	a	ČB	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	lkw
Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw	Linz	a	Jažlovice	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw	Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw
Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw	Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw
Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw	Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw	Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw
Linz	a	Jažlovice	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw	Linz	a	Jažlovice	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw					

Zdroj: Interní materiály firmy

Tabulka 4.2.29: Geis: Cargo Evropa červenec 2009

Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli	Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli
Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw	Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw

Zdroj: Interní materiály firmy

V červenci 08 jsou evidovány opět stejné trasy evropské přepravy. V tomto období je zaznamenáno z **celkového množství 478 tun** přepravených **207 tun** právě v rámci Cargo Evropa. Červenec 09 zaznamenal rapidní úbytek evropských tras, na nichž bylo přepraveno pouhých **39 tun** při 2 trasách z Kirchdorfu. Spolupráce s Rinder v tuto dobu neprobíhá. **Celkem** bylo v červenci 2009 převezeno zboží o hmotnosti **308 tun**.

Pro Cargo Express je zaznamenána v červenci 08 přeprava **271 tun** nákladu celkem v 17 trasách a v červenci 09 přeprava **269 tun** nákladu v 21 trasách po území České republiky.

8. Srpen

V srpnu 2008 se v tomto roce dostal **celkový počet přijatých objednávek** poprvé pod úroveň 200 - a sice na číslo **186**, pokles zaznamenaný v minulém měsíci tedy pokračuje i nadále. Meziměsíční pokles tedy činí 11%. Cargo Express se podílelo na realizaci 73 objednávek, Cargo Evropa zaznamenalo 91 přepravních tras. U celkem 36 tras byl přepravcem samotný Geis, jeho podíl tedy činí **19%**. I v srpnu 2009 je zaznamenán pokles zájmu o přepravní služby pobočky. **Celkem je evidováno 191** přepravních tras, z toho 72 se jich odehrálo v rámci ČR, 103 v rámci Evropy. U **14%** je vystupuje Geis jako dopravce, tedy u 26 případů. Pro více informací viz následující tabulky.

Tabulka 4.2.30: Geis: Cargo Express srpen 2008

Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli	Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli
Jarošov nad Nežárkou	cz	Horažďovice	cz	lkw	ČB	cz	Tábor	cz	lkw
Třeboň	cz	Strunkovice	cz	lkw	Třeboň	cz	Blatná	cz	lkw
ČB	cz	Jirny	cz	lkw	ČB	cz	Tábor	cz	lkw
Milevsko	cz	ČB	cz	lkw	ČB	cz	kaplice	cz	lkw
ČB	cz	Praha	cz	lkw	Třeboň	cz	Rodvínov, Volenice	cz	lkw
Třeboň	cz	Plavsko, Krásná Hora	cz	lkw	ČB	cz	Jirny	cz	lkw
Vodňany	cz	ČB	cz	lkw	Třeboň	cz	Krásná Hora	cz	lkw
ČB	cz	ČB + Strakonice	cz	lkw	ČB Hluboká n. Vlt.	cz	S. Ústí, Heřmaň, ČB	cz	lkw
ČB	cz	Sezimovo Ústí	cz	lkw	ČB	cz	Sušice	cz	lkw
ČB	cz	Jažlovice	cz	lkw	ČB	cz	Jažlovice	cz	lkw
Planá n.L.	cz	Velké Meziříčí	cz	lkw	ČB	cz	Jažlovice	cz	lkw
Třeboň	cz	Kámen	cz	lkw	ČB	cz	Besednice	cz	lkw

Zdroj: Interní materiály firmy

Tabulka 4.2.31: Geis: Cargo Express srpen 2009

Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli	Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli
ČB	cz	ČB	cz	lkw	Strpí	cz	ČB	cz	lkw
ČB	cz	ČB	cz	lkw	Strpí	cz	ČB	cz	lkw
Besednice	cz	ČB	cz	lkw	Besednice	cz	ČB	cz	lkw
ČB	cz	ČB	cz	lkw	ČB	cz	Jirny, Jažlovice	cz	lkw
ČB	cz	Hořovice	cz	lkw	Třeboň	cz	Rodvínov	cz	lkw
ČB	cz	ČB	cz	lkw	ČB	cz	ČB	cz	lkw
Strpí	cz	ČB	cz	lkw	Milevsko+Písek	cz	ČB	cz	lkw
ČB	cz	ČB	cz	lkw	Lišov	cz	ČB	cz	lkw
Strpí	cz	ČB	cz	lkw	ČB	cz	Lišov	cz	lkw
Strpí	cz	ČB	cz	lkw	ČB	cz	Hořovice	cz	lkw
Strpí	cz	ČB	cz	lkw	Besednice	cz	ČB	cz	lkw

Zdroj: Interní materiály firmy

Tabulka 4.2.32: Geis: Cargo Evropa srpen 2008

Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli	Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli
Linz	a	ČB	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	lkw
Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw	Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw
Linz	a	Praha	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	lkw

Zdroj: Interní materiály firmy

Tabulka 4.2.33: Geis: Cargo Evropa srpen 2009

Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli	Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli
Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw	Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw
Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw	Kirchdorf	d	ČB	cz	150pal ex

Zdroj: Interní materiály firmy

Cargo Evropa v srpnu 2008 opět realizuje zakázky firem Rinder a Lumag CZ s.r.o. Vozy pobočky uskutečnily 12 tras, při nichž bylo dopraveno z Linze a Kirchdorfu celkem **108 tun** nákladu. Oproti tomu srpen 09 zaznamenal pouze trasy z Kirchdorfu, kdy úhrn hmotnosti přepravených zásilek dosáhl úrovně **40 tun**. Ve sledovaném období v roce 2008 se dohromady přepravilo **460 tun**, v roce 2009 pak **306 tun**. Na území České republiky dopravce Geis České Budějovice přepravil ve sledovaném období v roce 2008 **352 tun** ve 26 trasách, v roce 2009 **266 tun** nákladu ve 22 trasách.

9. Září

Tento měsíc v roce 2008 byl pro pobočku ve znamení růstu objednávek, byl zaznamenán **růst o 15%**, tedy ze srpnových 186 na **213 objednávek**. Podíl pro Cargo Express je na úrovni 67 objednávek a pro Cargo Evropa 126 objednávek. Počet přepravních tras realizovaných pobočkou je 40, což je na úrovni **19%** z celkového počtu. Zdaleka větší nárůst zaznamenal měsíc září v roce 2009. Počet zakázek se dostal

na úroveň 290, tedy vzrostl o celých 52% a dostal se na nejvyšší zjištěnou úroveň za dosud zmapované období. V rámci ČR bylo přepraveno 86 objednávek, po Evropě pak 155. Přestože byl zaznamenán takovýto nárůst, podíl vozů pobočky na realizaci zakázek je velmi nízký. Činí pouze 6%, tj. 16 přepravních tras. Pro porovnání rozsahu tras viz tabulky.

Tabulka 4.2.36: Geis: Cargo Evropa září 2009

Nakládk	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli	Nakládk	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli
Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw	Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw
Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw					

Zdroj: Interní materiály firmy

Tabulka 4.2.36: Geis: Cargo Evropa září 2008

Nakládk	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli	Nakládk	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli
Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw	Linz	a	Jažlovice	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw	Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw
Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw	linz	a	Kaplice, ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw	Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	33pal
Kirchdorf	d	Jažlovice	cz	lkw	Kirchdorf	d	ČB	cz	33pal
Linz	a	Jažlovice	cz	lkw					

Zdroj: Interní materiály firmy

Tabulka 4.3.34: Geis: Cargo Express září 2008

Nakládk	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli	Nakládk	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli
Hrdějovic	cz	Tábor	cz	lkw	Třeboň	cz	Krásná Hora	cz	10 pal
Hrdějovic	cz	Plzeň	cz	lkw	Milevsko	cz	ČB	cz	lkw
ČB	cz	Jirny	cz	lkw	Třeboň	cz	Kámen	cz	lkw
ČB	cz	Č.Krumlov	cz	lkw	Třeboň	cz	Strunkovice, Blatná	cz	lkw
Milevsko	cz	ČB	cz	lkw	Třeboň	cz	Křemže, Prachatice	cz	lkw
ČB	cz	Besednice	cz	lkw	ČB	cz	Kaplice	cz	lkw
Třeboň	cz	Plavsko, Rodvínov	cz	lkw	ČB	cz	Planá, Dačice	cz	lkw
ČB	cz	Pacov	cz	lkw					

Zdroj: Interní materiály firmy

Tabulka 4.3.35: Geis: Cargo Express září 2009

Nakládk	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli	Nakládk	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli
č.b., jažlovice	cz	Praha, ČB	cz	lkw	Milevsko	cz	ČB	cz	lkw
č.b.	cz	Besednice	cz	lkw	Hrdějovic	cz	Ruzyně, Modřany	cz	lkw
Třeboň	cz	Veselí n.L., Okrouhlice	cz	lkw	Hrdějovic	cz	ČB	cz	4 pal
Třeboň	cz	Křemže	cz	lkw	Třeboň	cz	Volenice, Sobětice, Čínov	cz	lkw
č.b.	cz	Besednice	cz	lkw	Třeboň	cz	Bělčice, Nezvěstice	cz	lkw
č.b.	cz	Jažlovice	cz	lkw	č.b.	cz	ČB	cz	lkw
Hrdějovice	cz	Jihlava, Brno	cz	lkw					

Zdroj: Interní materiály firmy

Cargo Evropa dopravce Geis uskutečnilo během září 2008 celkem 25 tras, na nichž bylo dohromady přepraveno zboží o hmotnosti **261 tun**. Zadavateli objednávek jsou již několikrát zmíněné společnosti Rinder a Lumag CZ s.r.o. **Celkem** bylo vozy Geis za toto období přepraveno **395 tun** nákladu. Září 2009 opět vykazuje v rámci

mezinárodní přepravy trasy z německého Kirchdorfu, na nichž bylo přepraveno zboží o hmotnosti **45 tun**. Na trasách vnitrostátní i mezinárodní přepravy se dohromady přepravilo **151 tuny** nákladu.

Na území České republiky zrealizoval Geis v září 2008 celkem 15 tras, v rámci nichž přepravil **134 tun** nákladu celkem pro 8 zákazníků. Září 2009 eviduje 13 vnitrostátních tras. Přepraveno bylo zboží o hmotnosti 106,2 tuny pro 7 zákazníků.

10. Říjen

V říjnu 2008 pokračuje nadále ***růst*** nastartovaný v měsíci září. ***Celkem*** bylo získáno **255 objednávek**, z nichž 68 bylo přepraveno v rámci našeho státu, 166 jich putovalo za hranice našeho státu. Celkem u **13%** (33) objednávek se o přepravu postaral Geis prostřednictvím svých vozů, zbytek byl zadán ostaním dopravcům. V říjnu 2008 zůstává úroveň ***počtu zrealizovaných přepravních tras*** zhruba na stejné úrovni, a sice **286**. Z toho počtu se 182 tras uskutečnilo mimo hranice našeho území, 77 jich bylo přepraveno v ČR. Opět pokračuje trend nízkého podílu samotného dopravce Geis na přepravě všech dodávek. Hodnota se pohybuje na úrovni **5%**, což je 14 zrealizovaných zakázek pomocí vozů pobočky. Z tabulek je tento trend jasně viditelný.

Tabulka 4.2.37: Geis: Cargo Express říjen 2008

Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli	Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli
Horní Planá	cz	čb	cz	lkw	Třeboň	cz	Rodvínov, Ratnířov, Plavsko	cz	17pal
Třeboň	cz	Volfřov	cz	lkw	ČB	cz	Strakonice	cz	lkw
Třeboň	cz	Rodvínov, D.Újezd	cz	lkw	Milevsko	cz	ČB	cz	lkw
Lišov	cz	Železná Ruda	cz	lkw	ČB	cz	Jažlovice	cz	lkw
Planá n.L.	cz	ČB	cz	lkw	ČB	cz	Jirny	cz	lkw
Zliv	cz	Churáňov	cz	lkw	ČB, Hrdějovice	cz	Voračice, Příbram	cz	21 pal
ČB	cz	Jirny	cz	lkw	ČB	cz	Blatná	cz	4 356,0
ČB převozy	cz	ČB převozy	cz	lkw	Třeboň	cz	Čeprovice, Nezvěstice	cz	lkw
č.b.	cz	Jirny	cz	lkw	třeboň	cz	K.Hora, Strunkovice	cz	lkw
třeboň	cz	Krásná Hora	cz	lkw	milevsko	cz	ČB	cz	lkw

Zdroj: Interní materiály firmy

Tabulka 4.2.38: Geis: Cargo Express říjen 2009

Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli	Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli
Třeboň	cz	Kámen	cz	lkw	ČB	cz	Jirny	cz	lkw
ČB	cz	ČB	cz	lkw	Třeboň	cz	Rodvínov	cz	lkw
ČB,Jažlovice	cz	Jirny, ČB	cz	lkw	ČB,Chanovice	cz	Rožmitál, ČB	cz	lkw
ČB, Roztyly	cz	Jirny, ČB	cz	lkw	ČB,Letňany	cz	Jirny, ČB	cz	lkw
ČB	cz	Jirny	cz	lkw	ČB	cz	Holubov	cz	lkw

Zdroj: Interní materiály firmy

Tabulka 4.2.39: Geis: Cargo Evropa říjen 2008

Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli	Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli
Linz	a	ČB	cz	lkw	Linz	a	č.b.	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	lkw	Kirchdorf	d	č.b.	cz	lkw
Linz	a	Radonice	cz	lkw	Linz	a	č.b.	cz	33pal
Linz	a	Radonice	cz	lkw	Kirchdorf	d	č.b.	cz	lkw
Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw	Linz	a	č.b.	cz	33pal
Linz	a	ČB	cz	lkw	Kirchdorf	d	č.b.	cz	33pal
Linz,J.Hradec	a	ČB	cz	kolečko LKW					

Zdroj: Interní materiály firmy

Tabulka 4.2.40: Geis: Cargo Evropa říjen 2009

Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli	Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli
Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw	Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw
Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw	Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw

Zdroj: Interní materiály firmy

Za říjen 2008 zrealizoval Geis celkem 13 tras do zahraničí, konkrétně do zemí Rakousko a Německo. Z těchto destinací převezl **133 tun** nákladu z celkového množství **386 tun**. Za říjen 2009 pobočka vykázala **60 tun** převezeného zboží z Kirchdorfu. Celkové množství za toto období činilo **168 tun** dovezeného nákladu.

Na vnitrostátních trasách se v říjnu 2008 převezlo **253 tun** nákladu během 20 tras v rámci celé České republiky. Za říjen 2009 bylo uskutečněno 10 tras, tedy o polovinu méně než ve srovnávaném období 2008. Převezlo se na nich **108 tun** nákladu.

11. Listopad

Listopad 2008 i nadále pokračuje v **růstu objednávek**, tentokrát se jejich počet zastavil na úrovni **263**. Pro Cargo Express je evidováno 84 tras, pro Cargo Evropa téměř o 50% více, tedy **164**. Z **12%** (31) se vozy Geis zúčastnily na realizaci přepravy všech objednávek. V tomto období v roce 2009 dosáhl počet zrealizovaných přeprav

nejvyššího bodu, a sice **315 objednávek**. 115 se jich uskutečnilo v České republice, 180 po Evropě. Vzrostl i počet tras obslužených vozy pobočky Geis, avšak procentní podíl na úrovni **7%** je stále nízký. Následující tabulky opět upřesňují trasy přepravy.

Tabulka 4.2.41: Geis: Cargo Express listopad 2008

Nakládká	N-kód	Vykládká	V-kód	Colli	Nakládká	N-kód	Vykládká	V-kód	Colli
ČB	cz	M.Boleslav	cz	lkw	ČB	cz	Jirny	cz	lkw
ČB	cz	Jirny	cz	lkw	Třeboň	cz	Rodvínov, Křemže	cz	lkw
Třeboň	cz	Nemějice, Novosedly	cz	lkw	ČB	cz	Praha	cz	19 pal
ČB	cz	Jažlovice	cz	lkw	ČB	cz	Jažlovice	cz	lkw
ČB	cz	Jažlovice	cz	lkw	ČB	cz	Jažlovice	cz	lkw
Třeboň	cz	Jevišovice	cz	lkw	ČB	cz	Jažlovice	cz	lkw
ČB	cz	Strakonice	cz	3cc	ČB	cz	Jažlovice	cz	lkw
ČB	cz	ČB	cz	9cc	Třeboň	cz	Strunkovice, Nebahovy	cz	lkw
ČB	cz	Jirny	cz	lkw	ČB	cz	Jirny	cz	lkw
ČB	cz	ČB	cz	9cc	Tábor	cz	ČB	cz	lkw

Zdroj: Intení materiály firmy

Tabulka 4.2.42: Geis: Cargo Express listopad 2009

Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli	Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli
ČB	cz	ČB+ Těšovice	cz	lkw	ČB	cz	Dívčice	cz	lkw
Hrdějovice	cz	Stodůlky	cz	10 pal	ČB	cz	Besednice, ČB	cz	lkw
ČB	cz	Jažlovice	cz	lkw	ČB	cz	Kámen, ČB	cz	lkw
Vimperk	cz	ČB	cz	lkw	ČB	cz	Milevsko	cz	lkw
ČB	cz	Besednice	cz	2xlkw	ČB	cz	ČB, Dívčice	cz	lkw
ČB	cz	Besednice	cz	lkw	Besednice ČB	cz	Dívčice, ČB	cz	lkw
ČB	cz	Milevsko	cz	lkw	ČB	cz	ČB	cz	lkw
ČB	cz	Besednice	cz	lkw	ČB	cz	ČB	cz	lkw
ČB	cz	Dívčice	cz	lkw	ČB	cz	ČB	cz	lkw

Zdroj: Interní materiály firmy

Tabulka 4.2.43: Geis: Cargo Evropa listopad 2008

Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli	Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli
Linz	a	ČB	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	lkw
Linz	a	Praha	cz	lkw	Linz, ČB	a, cz	Jažlovice, ČB	cz	47pal
Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw	Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw
Linz	a	Jažlovice	cz	lkw	Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw
Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw	Linz	a	Jažlovice	cz	lkw
Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw					

Zdroj: Interní materiály firmy

Tabulka 4.2.44: Geis: Cargo Evropa listopad 2009

Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli	Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli
Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw	Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw
Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw+pal ex.	Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw
Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw					

Zdroj: Interní materiály firmy

Za listopad 2008 Geis České Budějovice přepravil **388 tun nákladu**, ať už v rámci republiky nebo mimo ní. Náklad o hmotnosti **111 tuny** byl určen pro rozvoz na 11 mezinárodních trasách, a to opět do německého Kirchorfu a rakouského Linze. Listopad 2009 eviduje **celkem 320 tun** přepraveného nákladu, z toho 75 tun bylo převezeno z Kirchdorfu do Českých Budějovic během 5 tras.

Cargo Express v listopadu 2008 zrealizovalo 20 přepravních tras po celém území České republiky a bylo rozvezeno **278 tun** nákladu pro 7 zákazníků. Za listopad 2009 se taktéž uskutečnilo 20 tras v rámci České republiky, přičemž bylo přepraveno **245 tun** nákladu.

12. Prosinec

V tento měsíc se v roce 2008 růst **získaných objednávek** zastavil a byl zaznamenán pokles na úroveň **223**, tedy o **16%** oproti předchozímu měsíci sledovaného roku. Počet přepravních tras pro Cargo Express byl zaevidován na úrovni 88, Cargo Evropa eviduje celkem 123 přepravených zakázek. Gies jako dopravce se podílel na realizaci **13%** zakázek, tj 28 případů. I v prosinci 2009 je zaznamenán **celkový pokles objednávek**. Tentokrát pokles činí **20%**. Mimo území naší republiky směřovalo 149 zakázek, 85 bylo přepraveno v rámci našeho území. Podíl na přepravených zásilkách je pro pobočku na úrovni **6%** (16) a potvrzuje tím v tomto ohledu dlouhodobý trend.

Tabulka 4.2.45: Geis: Cargo Express prosinec 2008

Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli	Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli
Třeboň	cz	Okrouhlice, Sázavka	cz	6pal	Třeboň	cz	Čečovice, Kolínec, Vodňany	cz	4pal
ČB	cz	ČB	cz	převozy	Třeboň	cz	Rodvínov	cz	6pal
Milevsko	cz	ČB	cz	lkw	ČB	cz	Ledenice	cz	lkw
ČB	cz	Jirny	cz	lkw	ČB	cz	Č.Krumlov	cz	lkw
ČB	cz	Český Krumlov	cz	2xjízdy	Třeboň	cz	Nezvěstice, Čínov, Sobětice	cz	lkw
č.b.	cz	Jirny	cz	30pal	ČB	cz	Jažlovice	cz	lkw
č.b.	cz	ČB	cz	lkw	Třeboň	cz	Křemže	cz	7pal
č.b.	cz	Jirny	cz	33pal					

Zdroj: Interní materiály firmy

Tabulka 4.2.46: Geis: Cargo Express prosinec 2009

Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli	Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli
Besednice	cz	ČB	cz	lkw	Besednice	cz	ČB	cz	lkw
ČB	cz	Jažlovice	cz	lkw+zpět	ČB	cz	Milevsko	cz	lkw
ČB	cz	Jažlovice	cz	lkw+zpět	ČB	cz	Jirny	cz	lkw
Besednice	cz	ČB	cz	lkw	ČB, Třeboň	cz	ČB, Volenice	cz	lkw
ČB Jažlovice	cz	ČB, Pankrác	cz	lkw	ČB	cz	Jažlovice	cz	lkw
ČB	cz	Besednice	cz	lkw	ČB	cz	Sadská	cz	lkw
Praha, Jažlovice	cz	ČB	cz	lkw					

Zdroj: Interní materiály firmy

Tabulka 4.2.47: Geis: Cargo Evropa prosinec 2008

Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli	Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli
Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw	Linz	a	Jažlovice	cz	lkw
Linz, ČB, Jažlovice	a	Jažlovice, ČB	cz	lkw	Linz	a	ČB	cz	33pal
Linz	a	ČB	cz	lkw	Linz	a	ČB, Jažlovice	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	33pal	Linz	a	ČB	cz	lkw
Kirchdorf	d	ČB	cz	33pal	Linz	a	ČB	cz	lkw
Linz	a	ČB	cz	33pal	Linz	a	ČB	cz	33pal
Linz	a	ČB	cz	33pal					

Zdroj: Interní materiály firmy

Tabulka 4.2.48: Geis: Cargo Evropa prosinec 2009

Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli	Nakládka	N-kód	Vykládka	V-kód	Colli
Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw	Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw
Kirchdorf	d	ČB	cz	lkw					

Zdroj: Interní materiály firmy

V prosinci 2008 sekce Cargo Evropa zajistila přepravu **119 tun** nákladu do Rakouska (Linz) a do Německa (Kirchdorf). Zboží pro zákazníky Rinder a Lumag CZ s.r.o. bylo rozvezeno ve 13 trasách. Celkem Geis zrealizoval přepravu pro **275 tun** nákladu. Prosinec 2009 vykázal **126 tun** nákladu přepraveného ve 3 trasách z Německa z *celkového množství* **171 tun** přepraveného zboží.

Cargo Express v prosinci 2008 absolvovalo 15 vnitrostátních přepravních tras, na kterých byl převezen náklad o hmotnosti **156 tun**. V prosinci 2009 tato sekce přepravila náklad o hmotnosti **126 tun** při 13 trasách.

4.2.2 Zhodnocení výsledků

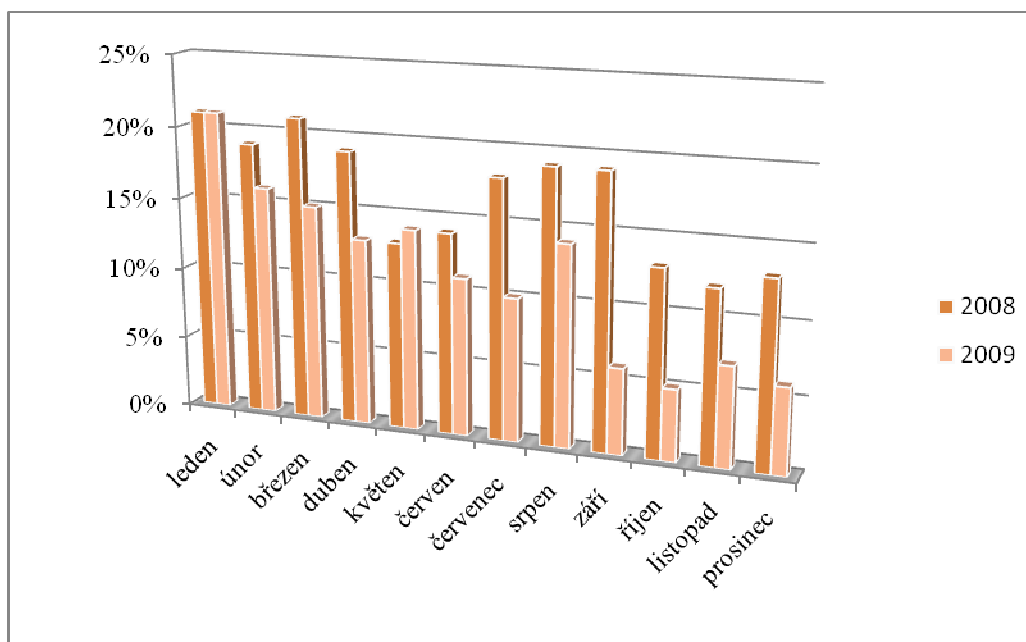
Cílem této diplomové práce bylo provést analýzu současného způsobu dopravy v podniku Geis CZ s.r.o. s ohledem na využívání dopravních prostředků a zajištění odpovídající úrovně služeb. Tuto analýzu jsem zpracovala za pomoci materiálů poskytnutých od firmy Geis CZ s.r.o. Pro zpracování této analýzy jsem se zaměřila na období roků 2008 a 2009 a porovnála jsem počet zrealizovaných tras, hmotnost přepraveného nákladu a destinace, do kterých byly trasy zrealizované prostřednictvím vozů, jimiž pobočka v Českých Budějovicích disponuje. Uvedená období jsou rozpracována do jednotlivých měsíců, kde je provedeno vzájemné srovnání získaných údajů.

Souhrnné zhodnocení získaných výsledků je následující:

- *Destinace*

Z rozboru, který byl proveden v předchozí kapitole, vyplývá, že trasy, které zrealizovala pobočka Geis vozy, jimiž disponuje, jsou zpravidla do těchto destinací: **Česká republika, Rakousko, Německo**, a to jak za rok 2008 i 2009. Oproti tomu destinace obsluhované dopravci, jejichž služby si Geis najímá, jsou více rozmanité: **Rakousko, Česká republika, Německo, Francie, Velká Británie, Itálie, Polsko, Slovensko, Řecko, Švýcarsko, Nizozemí, Maďarsko, Belgie, Ukrajina, Dánsko, Estonsko, Rumunsko, Švédsko, Rusko, Turecko, Lucembursko, Španělsko, Slovinsko, Irsko, Bosna a Hercegovina, Lotyšsko, Makedonie, Malajsie**. Tato skutečnost je dána tím, že Geis prioritně vozy, jimiž disponuje, využívá pro přepravu nákladu na překladiště u Prahy, kam každý den ve večerních hodinách odjíždí. Proto tyto vozy vytěžuje pouze na takových trasách, které jsou schopné zvládnout úkol za 8 až 10 hodin. Tento fakt také vysvětluje rozdíly týkající se podílu samotné pobočky na realizaci všech objednávek, které se pohybují od 5% do 21%. Graf 4.2.1 ilustruje vývoj tohoto ukazatele.

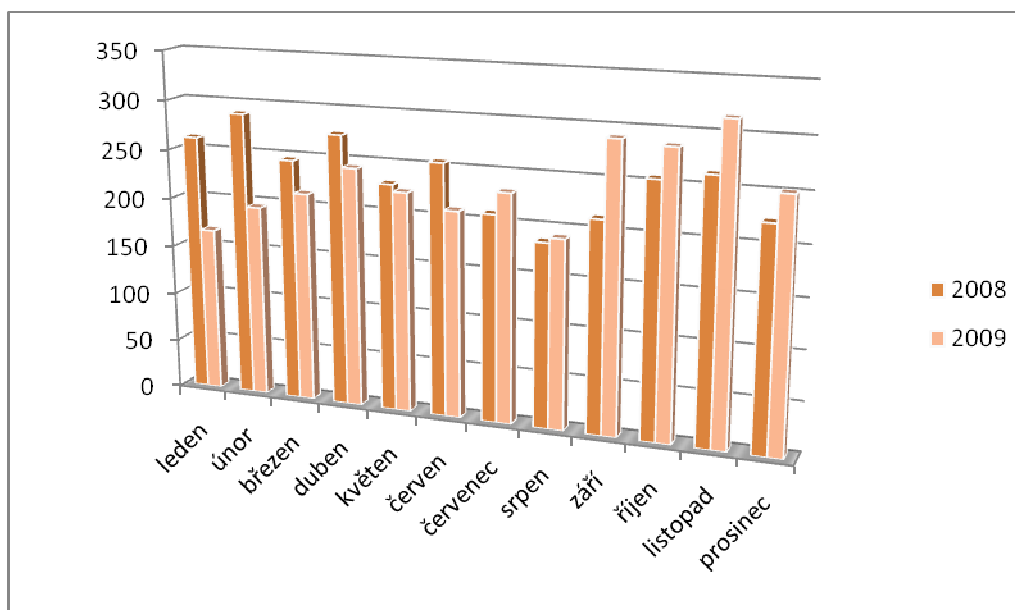
Graf: 4.2.1: Vývoj podílu Geis na realizaci celkových přepravních tras



- **Počet absolvovaných tras-objednávek**

Srovnání jednotlivých období ukazuje, že rok 2008 vykazuje co do počtu realizovaných tras lepší výsledky oproti roku 2009. Pobočka Geis České Budějovice měla **v roce 2008 celkem 2 906 objednávek** pro přepravu zboží, v roce 2009 **2 633**, tedy o 273 méně než v roce předchozím. Pokud se budeme zabývat jednotlivými měsíci, rok 2008 od svého začátku jasně vykazuje převahu v počtu absolvovaných tras. Až na konci 3. čtvrtletí se začíná bilance roku 2009 zlepšovat a v měsících září až prosinec vykazuje rok 2009 převahu nad rokem minulým. Graf 4.2.2 zobrazuje vývoj počtu přepravních tras u jednotlivých měsíců za sledované roky.

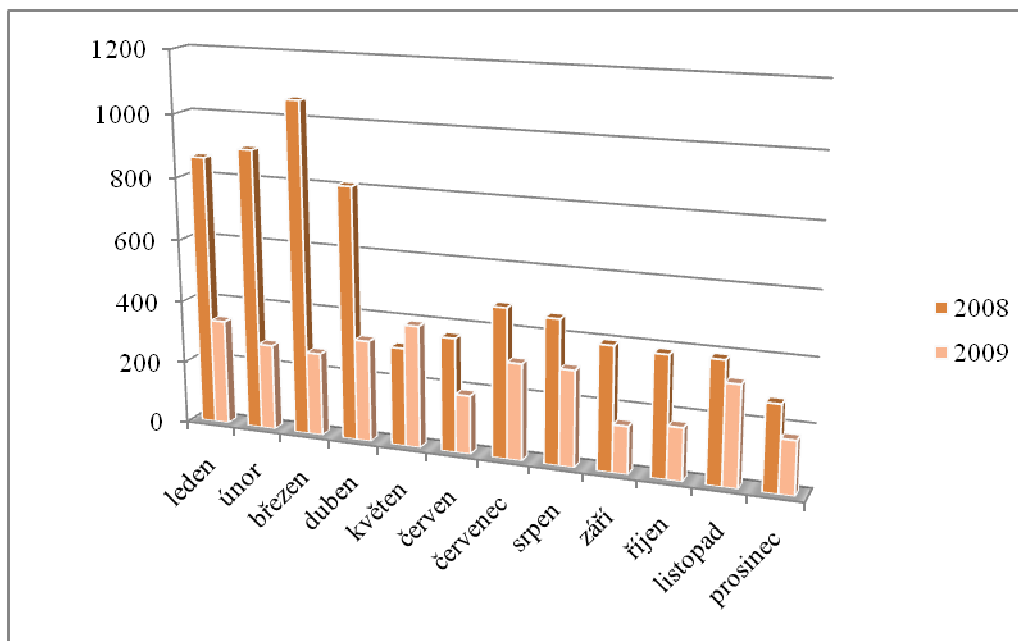
Graf 4.2.2: Počet zrealizovaných tras



- **Hmotnost přepraveného nákladu**

Během roku 2008 pobočka Geis zrealizovala přepravu celkem pro **17 277 tun** nákladu. Rok 2009 vykázal celkem **12 457 tun** přepraveného nákladu. Celková hmotnost, kterou přepravil Geis disponujícími vozy, se v jednotlivých měsících liší v závislosti napočtu objednávek a tras, ale i na charakteru nákladu, který je přepravován. Za rok 2008 bylo prostřednictvím vozů Geis přepraveno **6 694 tun** nákladu, v roce 2009 **3 206 tun**, což je o celých 52% méně než v předchozím období. Z grafu 4.2.3 je zcela patrné, že v březnu roku 2008 dosáhla hmotnost přepraveného nákladu nejvyšší úrovně a poté následoval pokles, který dosáhl svého minima v květnu. Rozdíl mezi dosaženým maximem a minimem hmotnosti nákladu za rok 2008 je 70%. Rok 2009 vykazuje rozdíl mezi maximální a minimální hmotností nákladu na úrovni 61%. Maxima této hodnoty bylo dosaženo v květnu, minima pak v měsíci září.

Graf 4.2.3: Hmotnosti přepravovaných nákladů



4.2.3 Návrhy na zlepšení

Na základě provedené analýzy způsobu dopravy předkládám tyto návrhy na zlepšení:

- Firma by pro každodenní trasy do Prahy mohla využívat služeb jiných dopravců a tak své vozy soustředit na trasy do vzdálenějších destinací. Tento systém by mohl zajistit intenzivnější vytížení vozů a firmě vyšší zisky.
- Pokud by se obchodní tým soustředil na nabídku svozů z okresních měst a tyto svozy by se převážely přímo do Prahy, firma by si zajistila větší množství a hmotnost přepraveného zboží a tím i vyšší rentabilitu vozů.
- Soustředit se na navazování spolupráce s významnými partnery typu Rinder a udržovat s nimi obchodní vztah na dlouhodobé úrovni. Díky těmto zákazníkům, kteří pravidelně poptávají přepravní služby, si firma zajistí stabilní výkony a vyvaruje se náhlým výkyvům.

Další problémy, kterým firma čelí, a které chce do budoucna eliminovat, jsou následující:

- *Eliminace poškození zboží při jeho převážení.* Řešením je efektivnější zajišťování zboží proti posunu v návěsu, např. kurtováním, a důkladně promyšlený systém umístění zboží na návěsu.
- *Eliminace krádeží zásilek řidiči při jejich přepravě.* Základním řešením tohoto problému je nevědomost řidičů ohledně převáženého zboží. Dále je nutné zavést bezpečnostní opatření, která poskytnou potřebnou ochranu pro převážené zásilky. Mezi ně patří: opatření zboží obalem, u kterého je jasně patrné, zda došlo k jeho eventuálnímu poškození, používání kamerového systému a systému GPS, který poskytuje sledování vozidel a také využít plombování naloženého návěsu samotným dispečerem či bezpečnostní službou.

5. ZÁVĚR.

Tato práce přináší náhled na způsob dopravy v českobudějovické pobočce podniku Geis CZ s.r.o. Soustředí se na období roků 2008 a 2009 a na jejich vzájemné porovnání z hlediska počtu zrealizovaných tras, hmotnosti přepraveného nákladu a destinací, do kterých byly trasy zrealizované prostřednictvím vozů, jimiž pobočka v Českých Budějovicích disponuje. Zhodnocení a shrnutí konkrétních výsledků je zpracováno v kapitole 4.2.2.

Rok 2008 s sebou přinesl celosvětovou krizi, která se naplno projevila v roce 2009. Tato krize se dotkla téměř každého. Mnoho firem se dostalo do obtíží, řada z nich se s nimi nevyrovnala a zkrachovala, jiné i přes velké obtíže zůstaly na trhu. Firma Geis tuto krizi začala pociťovat zhruba ve 2. polovině roku 2008, kdy se její počet zadaných zakázek začal snižovat. Někteří zákazníci ukončili s firmou Geis svou spolupráci, ostatní snížili objem přepravovaných zásilek. Firma byla nucena přijmout úsporná opatření a vynaložit veškeré úsilí, k tomu, aby toto období přestála s co nejmenší ztrátou.

Až konec roku 2009 přináší vyhlídky na zlepšení situace, firma pomalu zaznamenává růst, který se přenáší i do dalšího roku. Díky tomu, že řada dopravců byla nucena svou činnost ukončit, má nyní firma možnost oslovit nové zákazníky a navázat s nimi dlouhodobou spolupráci. Rok 2010 je tedy rokem, který znamená pro firmu Geis příležitost a je pouze na ní, jak se jí chopí a využije ve svůj prospěch.

6. SUMMARY

The aim of this thesis is to analyze the current transportation practices in Geis CZ s.r.o. with regard to the use of transport resources and to ensuring adequate levels of service. The thesis covers theoretical knowledge related to its topic; its practical part deals with the transportation practices in Geis CZ s.r.o. České Budějovice.

The theoretical part is based on special literature and it specifically addresses transportation, its development and statistics. For clarification, the section also outlines basic terms used within the field of logistics.

The practical part contains basic information about the analyzed company, its history, partners, services provided and the company's competition as well. The analysis itself was carried out using materials provided by Geis CZ s.r.o. I focused on the years 2008 and 2009 and compared the number of drives, freight weights and destinations of the drives made by cars available at the České Budějovice branch. At the end, the section provides suggestions for improvement and to deal with problems which the company is currently facing.

7. PŘEHLED POUŽITÉ LITERATURY

BRZOBOHATÝ, Tomáš. *Analýza vlivu mýtného na intenzitu silniční nákladní dopravy v České republice.*: Dopravní federace, 2008. Dostupný z WWW: <http://www.dopravnifederace.cz/_files/file/Analyza%20dopadu%20zavedeni%20myta_final4.pdf>.

EISLER, Jan. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě.* 1.vyd. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, Fakulta podnikohospodářská, 2005. 151 s. ISBN 80-245-0772-2:110.00.

KORTSCHAK, Bernd H. *Úvod do logistiky: Co je logistika?.* 2. vyd. Praha: BaBtext s.r.o., 1994. 176 s. ISBN 80-85816-06-7.

LAMBERT, Douglas. *Logistika: příkladové studie, řízení zásob, přeprava a skladování, balení zboží.* 2.vyd. Brno: CP Books, 2005. 589 s. ISBN 80-251-0504-0:497.00.

NOVÁK, Radek. *Mezinárodní doprava a zasilatelství.* 1.vyd. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, Fakulta podnikohospodářská, 1994. 104 s. ISBN 80-7079-244-2:24.00.

ONDŘÍŠKOVÁ, Iva, KONVIČNÁ, Iveta, NENIČKA, Dušan. *Silniční doprava: učební text.* 1. vyd. Kyjov, 2005. 30 s.

PERNICA, P.: *Logistický management – teorie a podniková praxe.* Praha, Radix, 1998. 660 s. ISBN 80-86031-13-6 : 843.00.

SCHULTE, Christof. *Logistika.* 1. vyd. Praha: Victoria publishing, 1994. 301 s. ISBN 80-85605-87-2.

TOUŠEK, Radek. *Management dopravy.* vyd.1. České Budějovice: Jihočeská univerzita, Ekonomická fakulta, 2009. 125 s. ISBN 978-80-7394-172-7.

VANĚČEK, Drahoš. *Logistika.* 3. vyd. České Budějovice: Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Ekonomická fakulta, 2008. 178 s. ISBN 978-80-7394-085-0

VANĚČEK, Drahoš. *Řízení dodavatelského řetězce.* 1. vyd. České Budějovice: Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Ekonomická fakulta, 2008. 156 s. ISBN 978-80-7394-078-2.

Centrum dopravního výzkumu, dostupné z <http://www.cdv.cz/>

EUROSTAT: databáze EUROSTATU, dostupné z

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>

Geis CZ s.r.o., dostupné z www.geis.cz

Ministerstvo dopravy ČR, dostupné z www.mdcz.cz

Portál Ředitelství silnic a dálnic, dostupné z

http://www.premid.cz/fileadmin/pixs/maps/MYTOCZ_mapa_toll_2009_1_8_09.gif,
2009-11-30

Ročenky dopravy (2006, 2008), dostupné z <http://www.sydos.cz/cs/rocenky.htm>

Ročenka dopravy Prahy 2006. Dostupné na

<http://www.udipraha.cz/rocenky/rocenka06/rodo2006.htm>

Spediční databanka, dostupné z <http://www.raal.cz/cs/popis-raal>