

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Cenová nabídka za přepravu zboží společností CZ Logistics, s.r.o.
Lukáš Adamec

Bakalářská práce

2011

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Lukáš ADAMEC**
Osobní číslo: **D08024**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**
Název tématu: **Cenová nabídka za přepravu zboží společností CZ Logistics, s.r.o.**
Zadávací katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Charakteristika zasílatelství
2. Analýza současného stavu poskytování logistických služeb firmy CZ Logistics, s.r.o.
3. Návrhy a doporučení při tvorbě konkurenceschopné cenové nabídky za přepravu zboží
4. Vyhodnocení návrhů a doporučení

Závěr

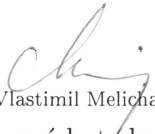
Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucího**
Rozsah pracovní zprávy: **40 - 50 stran**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**
Seznam odborné literatury:
dle pokynů vedoucího práce

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Roman Hruška**
Katedra dopravního managementu, marketingu
a logistiky

Datum zadání bakalářské práce: **30. listopadu 2010**
Termín odevzdání bakalářské práce: **31. května 2011**


prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.


prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. listopadu 2010

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 30. 5. 2011

Lukáš Adamec

Poděkování:

Na tomto místě bych rád poděkoval vedoucímu práce Ing. Romanu Hruškovi za cenné rady a připomínky a Bc. Michalu Pudilovi za jeho ochotu, poskytnuté informace a čas, který mi věnoval při konzultačních hodinách ve firmě.

SOUHRN

Bakalářská práce je zaměřena na činnost v zasílatelské firmě při vypracování cenové nabídky a její nabídnutí zákazníkovi. V úvodní části je definováno zasílatelství a obor činností zasílatele. Dále je provedena analýza firmy a její srovnání s okolními zasílatelskými firmami. Poslední část popisuje tvorbou cenové nabídky, ukázkou na reálném příkladu z praxe a návrhy na zlepšení, které by firma mohla v budoucnu realizovat.

KLÍČOVÁ SLOVA

zasílatelství, přeprava, cena za přepravu, marketing

TITLE

Price offer for the carriage of goods by the company CZ Logistics, s.r.o

ANNOTATION

The bachelor thesis is focused on a work in the forwarding company during the progress of making the price offer and its offering to the customer. The opening part defines forwarding and its activities. The next part is about analysis of the company and its comparison with the other forwarding companies. The last part describes process of making price offer, demonstration on the real example from the practice and proposals which could the company realize.

KEYWORDS

forwarding, transportation, price for the carriage, marketing

ÚVOD	10
1 CHARAKTERISTIKA ZASÍLATELSTVÍ	11
1.1 ZASÍLATEL.....	11
1.1.1 <i>Zasílatel jako zprostředkovatel</i>	11
1.1.2 <i>Zasílatel jako dopravce</i>	12
1.1.3 <i>Zasílatel jako poskytovatel dalších služeb</i>	12
1.1.4 <i>Postavení zasílatele na přepravním trhu</i>	12
1.1.5 <i>Hlavní činnosti zasílatele</i>	13
1.2 SMLUVNÍ ZAJIŠTĚNÍ PŘEPRAVNĚ-PRÁVNÍCH VZTAHŮ	13
1.2.1 <i>Zasílatelská smlouva</i>	14
1.2.2 <i>Smlouva o přepravě věci</i>	15
1.3 VŠEOBECNÉ ZASÍLATELSKÉ PODMÍNKY	15
1.4 KODEX JEDNÁNÍ ZASÍLATELE.....	20
1.5 PŘEPRAVNÍ DOKLADY A MEZINÁRODNÍ ZASÍLATELSKÉ FORMULÁŘE	21
1.5.1 <i>Nákladní list</i>	21
1.5.2 <i>Náložný list</i>	22
1.5.3 <i>Mezinárodní zasílatelské dokumenty a formuláře</i>	22
1.6 PROFESNÍ ORGANIZACE V ZASÍLATELSTVÍ	23
1.6.1 <i>Mezinárodní federace zasílatelských svazů – FIATA</i>	23
1.6.2 <i>Svaz spedice a logistiky ČR</i>	24
1.7 TVORBA CENY V ZASÍLATELSTVÍ	25
2 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU POSKYTOVÁNÍ LOGISTICKÝCH SLUŽEB FIRMY CZ LOGISTICS, S. R. O.	27
2.1 PROFIL SPOLEČNOSTI.....	27
2.2 PODÍL JEDNOTLIVÝCH ČINNOSTÍ FIRMY NA ZISKU.....	28
2.3 HISTORIE FIRMY	28
2.4 ORGANIZACE A STRUKTURA FIRMY	28
2.4.1 <i>Úsek zasílatelství</i>	30
2.4.2 <i>Úsek železniční dopravy a vleček</i>	30
2.5 ZASÍLATELSKÉ SLUŽBY	30
2.6. ZASÍLATELSKÉ FIRMY KONKURUJÍCÍ CZ LOGISTICS, S. R. O. VE VÝCHODNÍCH ČECHÁCH	32

2.7	ZASÍLATELI NABÍZENÉ ZPŮSOBY PŘEPRAVY	32
2.7.1	<i>Analýza nabízených způsobů přepravy jednotlivými zasílateli.....</i>	35
2.8	ZASÍLATELI NABÍZENÉ SLUŽBY	36
2.8.1	<i>Analýza poskytovaných služeb.....</i>	37
2.8.2	<i>SWOT analýza firmy.....</i>	38
3	NÁVRHY A DOPORUČENÍ PŘI TVORBĚ KONKURENCESCHOPNÉ CENOVÉ NABÍDKY ZA PŘEPRAVU ZBOŽÍ.....	39
3.1	PROCES VÝBĚRU ZASÍLATELE	39
3.2	TECHNOLOGIE PRÁCE ZASÍLATELE.....	40
3.2.1	<i>Vývojový diagram.....</i>	41
3.3	TVORBA CENOVÉ NABÍDKY ZA PŘEPRAVU ZBOŽÍ	44
3.4	TVORBA CENOVÉ NABÍDKY NA REÁLNÉ POPTÁVCE PŘEPRAVY	44
3.4.1	<i>Přeprava nádrží po železnici</i>	45
3.4.2	<i>Přeprava nádrží po silnici a železnici</i>	47
3.5	VYHODNOCENÍ CENOVÝCH NABÍDEK.....	50
3.6	PŘEDLOŽENÍ CENOVÉ NABÍDKY ZÁKAZNÍKOVI	51
3.7	NÁVRHY NA MOŽNÁ ZLEPŠENÍ.....	52
3.7.1	<i>Návrh související s přepravou nádrží.....</i>	52
3.7.2	<i>Vlastní autodoprava</i>	52
3.7.3	<i>Zlepšení prezentace společnosti</i>	53
3.7.4	<i>Internetové stránky</i>	53
3.7.5	<i>Outsourcing logistických služeb</i>	54
4	VYHODNOCENÍ NÁVRHŮ A DOPORUČENÍ	55
4.1	PŘEPRAVA UPRAVENÝCH NÁDRŽÍ.....	55
4.2	NÁKLADY PŘI VYUŽÍVÁNÍ VLASTNÍCH SILNIČNÍCH NÁKLADNÍCH VOZIDEL.....	56
4.3	OBLAST REKLAMY	57
4.4	OBLAST INTERNETOVÝCH STRÁNEK	57
4.5	OUTSOURCING LOGISTICKÝCH SLUŽEB	58
	ZÁVĚR.....	59
	POUŽITÁ LITERATURA.....	60
	SEZNAM TABULEK	62

SEZNAM OBRÁZKŮ	63
SEZNAM ZKRATEK.....	64
SEZNAM PŘÍLOH.....	65

Úvod

Pro zpracování bakalářské práce jsem si vybral téma zabývající se tvorbou cenové nabídky za přepravu zboží v zasílatelské firmě. K tomuto tématu jsem dospěl společně s jedním zaměstnancem společnosti CZ Logistics, s. r. o. se sídlem v České Třebové během své praxe, kterou jsem zde absolvoval.

Cenová nabídka je de facto hraničním bodem, který rozhoduje o úspěchu či neúspěchu zasílatelské firmy při snaze získat zakázku od klienta.

Zejména v dnešní době, kdy na trhu působí mnoho zasílatelských firem, je důležité předložit zákazníkům takovou nabídku, která bude po všech stránkách vyrovnaná a konkurenceschopná. Zasílatelská společnost by se proto měla soustředit nejen na stanovení správné ceny, ale i na kvalitu poskytovaných služeb, které přímo souvisejí s požadavky zákazníků.

Práce je rozdělena do čtyř kapitol. V první kapitole se věnuji charakteristice zasílatelství s cílem stručně popsat tento obor, činnosti zasílatele a profesní organizace v zasílatelství. Druhá kapitola se zabývá popisem a analýzou společnosti CZ Logistics, s. r. o. a jejím srovnáním s konkurenčními společnostmi v oblastech nabídky zajištění různých druhů dopravy a služeb. Ve třetí části je znázorněn postup práce zasílatele při zpracování poptávky, vyhotovení cenové nabídky na konkrétní poptávce od zákazníka, její nabídnutí a navržení možných opatření. Poslední kapitolu tvoří vyhodnocení všech navržených doporučení.

Při výpočtu ceny za přepravu jsem použil ceny nepatrně se lišící od cen skutečných, které společnost při své činnosti používá, a to z důvodu ochrany firemních dat.

Cílem mé práce je tedy zpracování poptávky od zákazníka, výpočet ceny za přepravu zboží a návrh opatření, která by firmě pomohla nabídnout přijatelnější cenové nabídky zákazníkovi a zvýšit její konkurenceschopnost na trhu zasílatelství a logistických služeb.

1 Charakteristika zasílatelství

Zasílatelství je podle definice vysoce odborná činnost, při které zasílatel obstarává za úplaty přepravu věcí.

1.1 Zasílatel

Zasílatele lze zjednodušeně označit jako organizátora dopravy a služeb s ní spojených. Někdy bývá zasílatel označován jako „architekt dopravy“.

Konkrétněji je zasílatel fyzická nebo právnická osoba, která se zavazuje, že vlastním jménem a na účet svého příkazce, kterým bývá nejčastěji odesílatel nebo příjemce, obstará přepravu zboží na místo určení, ale i další služby s tím spojené – balení, nakládku, vykládku, skladování atd. Při obstarání této činnosti spolupracuje zasílatel s dalšími účastníky přepravního řetězce, jako jsou dopravci, celní agenti, pojišťovny, jiní zasílatelé atd.

Hlavní činností zasílatele je tedy zorganizování dopravy. V praxi ovšem zasílatelé vykonávají i další významné činnosti – zasílatel provádí dopravu sám a poskytuje i další služby.

1.1.1 Zasílatel jako zprostředkovatel

Zasílatel v roli zprostředkovatele je klasická forma činnosti zasílatele obsahující zprostředkování přepravních, skladovacích, balících, označovacích, celně deklaračních, pojišťovacích a jiných služeb spojených s přepravou. Zasílatel může téměř neomezeně zprostředkovávat řadu smluv, mezi nejvýznamnější patří:

- přepravní smlouvy podle jednotlivých druhů dopravy a mezinárodních dohod:
 - silniční přeprava - úmluva CMR,
 - železniční přeprava – úmluva COTIF,
 - námořní přeprava – Hamburská pravidla,
 - letecká přeprava – Varšavská smlouva,
- přepravní smlouvy v jednotlivých druzích dopravy podle podmínek národních předpisů:
 - silniční přepravní řád,
 - železniční přepravní řád,

- přepravní řád vodní dopravy,
- pojistné smlouvy,
- smlouvy o zastupování v celním řízení,
- zasílatelské smlouvy mezi zasílateli a agenty. [1]

1.1.2 Zasílatel jako dopravce

Pokud zasílatel místo obstarání přepravy provede přepravu vlastním nebo pronajatým vozidlem, využívá tzv. právo vlastního vstupu. Pokud provádí zasílatel dopravu sám, vystupuje v roli dopravce a jako dopravce nese také odpovědnost. [1]

1.1.3 Zasílatel jako poskytovatel dalších služeb

Vzhledem k velké konkurenci na zasílatelském trhu, zasílatelé stále častěji nabízejí poskytování doplňkových služeb, které i nepřímo souvisejí s vlastní přepravou. Dnes patří mezi běžně poskytované služby celní odbavování, skladování, pojištění, kontrolování kvality zboží, balení a další. [1]

1.1.4 Postavení zasílatele na přepravním trhu

„Co se týče postavení zasílatele na přepravním trhu, lze jej charakterizovat jako zprostředkovatele či prostředníka. Zprostředkovává (zajišťuje, zařizuje) přepravní služby pro příkazce (převpravce) u dopravců a dalších subjektů přepravního trhu.“¹

Zasílatel je kvalifikovaným odborníkem, který má přehled o situaci na přepravním trhu v němž se velmi dobře orientuje a zná potřeby svých zákazníků.

Pro svoji velmi dobrou orientaci na přepravním trhu jsou zasílatelé často vyhledáváni i jako odborní konzultanti přepravních problémů.

Zasílatel by měl na přepravním trhu cítit tzv. neutralitu zasílatele vůči dopravcům a ostatním provozovatelům, kteří poskytují přepravní služby. Nedodržení této zásady znamená porušení hlavního principu zasílatelské činnosti a to vystupování v zájmu příkazce a zboží. Dodržení této zásady, někdy nazývané jako solidárnost zasílatele s příkazcem, je základem pro dlouhodobé fungování zasílatele na přepravním trhu.

¹ NOVÁK, Radek, et al. *Nákladní doprava a zasílatelství*. Praha : ASPI, 2005. 412 s. ISBN 80-7357-086-6. s. 286.

1.1.5 Hlavní činnosti zasílatele

Vzhledem k vysoké konkurenci v zasílatelství jsou zasílatelé nuceni provádět řadu činností, jejichž spektrum je velmi široké. Proto se vymezují tzv. hlavní činnosti zasílatele. Zahraniční marketingoví odborníci někdy používají označení 3P – Professional Priority Profilation (základní odborné zaměření).

Hlavní činnosti zasílatele jsou:

- zprostředkování nebo zajišťování dopravních a přepravních operací včetně organizace vykládky a nakládky,
- zprostředkování nebo zajištění nájmu dopravních i přepravních prostředků,
- pomoc při uzavírání odborných smluv,
- volba a optimalizace dopravní cesty,
- konkrétní obstarání realizace dopravy a přepravy, eventuální zajištění dopravy vlastními dopravními prostředky tzv. právo vlastního vstupu zasílatele,
- zajištění svozu a rozvozu zásilek, vlastní realizace nakládky a vykládky,
- provozování nebo spoluprovozování sběrné služby – konsolidace a dekonsolidace zásilek,
- skladování a doplňkové služby s tím spojené a uzavírání potřebných smluv,
- logistické činnosti především v distribuci,
- kompletní logistické řešení,
- další doplňující individuální zasílatelské služby s návazností na předchozí služby. [2]

1.2 Smluvní zajištění přepravně-právních vztahů

Zajištění přepravně-právních vztahů nezahrnuje pouze obstarání a zrealizování služeb týkajících se vlastního přemístění nákladů v prostoru a čase, ale i další služby s tím spojené. Pro tuto řadu činností je proto nutné respektování právních vztahů daných konkrétní legislativou.

1.2.1 Zasílatelská smlouva

Prostřednictvím zasílatelské smlouvy se zasílatel zavazuje příkazci, že mu vlastním jménem na jeho účet obstará přepravu věcí z určitého místa do jiného určitého místa a příkazce se zavazuje zasílateli zaplatit odměnu. Smlouva má podstatu komisionářské smlouvy, které má charakter zprostředkovatelské smlouvy.

Základní charakteristiky zasílatelské smlouvy jsou uvedeny v Obchodním zákoníku. Smlouva je zařazena dle Obchodního zákoníku mezi absolutní obchody, tj. závazkové vztahy, pro které platí třetí část Obchodního zákoníku bez ohledu na povahu účastníků. Proto tyto charakteristiky platí i pro oblast mezinárodního zasílatelství. V Obchodním zákoníku jsou uvedeny její podstatné náležitosti a je zde řešena problematika právních vztahů mezi zasílatelem a příkazcem, jejich finanční vztahy, právo vlastního vstupu nebo informační povinnosti zasílatele vůči příkazci apod.

Obchodní zákoník nevyžaduje pro vznik smlouvy určitou formu a zasílatelská smlouva tak nemusí mít písemnou podobu. V tomto případě má zasílatel právo požadovat od příkazce písemný, tzv. zasílatelský příkaz, podle kterého je pověřen obstaráním přepravy. Existence zasílatelského příkazu může být spojována se vznikem zasílatelské smlouvy, která má stále častěji podobu formuláře.

Mezi hlavní znaky zasílatelské smlouvy patří: [1]

- obstarání přepravy: kromě uzavření přepravní smlouvy zahrnuje i celou další řadu nezbytných úkonů, které jsou potřeba k zajištění přepravy,
- jednání vlastním jménem: je ze zákona vyžadováno pouze při uzavírání přepravní smlouvy, zasílatelé často jednají vlastním jménem i při uzavírání jiných smluv s přepravou spojených např. smlouva o skladování, kontrolní činnost a jiné,
- obstarání na účet příkazce: dává zasílateli nárok na úhradu účelně vynaložených nákladů. Jedná se zejména o nutně a užitečně vynaložené náklady, náklady na přiměřenou zálohu a ostatní náklady spojené s plněním smlouvy. Zasílatelovou povinností je naopak prokázat veškeré náklady a specifikovat je,
- obstarání za úplatu: je nárok zasílatele na přiměřenou úplatu, odměnu, která vyplývá z ustanovení v Obchodním zákoníku. Úplata / odměna může být buď smluvní a to v předem dohodnuté výši nebo určená nepřímo pomocí sazebníku zasílatelských úkonů a služeb a nebo obvyklá v době sjednání smlouvy při obstarání podobné přepravy.

1.2.2 Smlouva o přepravě věci

Podle českého práva se přeprava nejčastěji realizuje na základě smlouvy o přepravě věci, často také nazývanou jako přepravní smlouva.

„Podstatou přepravní smlouvy je závazek dopravce přepravit odesílateli (přepřavci) za odměnu (dopravné či přepravné) zásilku z místa odeslání do místa určení.“²

Hlavními subjekty přepravní smlouvy jsou dopravce, odesílatel a příjemce. V roli zadavatele přepravy se může vyskytovat i příkazce, který jedná v pověření odesílatele.

Doprovce v přepravní smlouvě může figurovat jako skutečný dopravce, který sám provádí přepravu věci, nebo může svěřit přepravu dalšímu dopravci. Pokud tak učiní, původní tzv. smluvní dopravce ručí za závazky z přepravní smlouvy jako by byl sám skutečným dopravcem.

Odesílatelem je subjekt, který předá věc dopravci za účelem její přepravy. Odesílatel má odpovědnost za správné naložení a uložení věci, poskytnutí informací o přepravované věci a uhrazení přepravného dopravci.

Příkazcem se rozumí ten, kdo s dopravcem uzavře přepravní smlouvu. Příkazcem může být samotný odesílatel nebo příjemce.

Příjemcem je v přepravní smlouvě označen subjekt, pro kterého je určena přepravovaná zásilka. Pokud je v přepravní smlouvě aktivní i příjemce, např. ručením za platbu přepravného dopravci a v jakém rozsahu, záleží na daném obchodním kontraktu mezi prodávajícím a kupujícím. Tyto vztahy mezi prodávajícím a kupujícím bývají nejčastěji upravovány pomocí Mezinárodních obchodních podmínek INCOTERMS 2010.

1.3 Všeobecné zasílatelské podmínky

Vytvoření a vydání všeobecných zasílatelských podmínek (VZP) dne 1. ledna 1993, které respektují i vzorová pravidla FIATA pro zasílatelské služby, bylo důležitou aktivitou Svazu spedice a logistiky ČR, označovaného zkratkou SSL.

Všeobecné zasílatelské podmínky jsou charakteru tzv. všeobecných obchodních podmínek a jsou zde uvedena práva a povinnosti zasílatele i příkazce. Pokud se smluvní

² NOVÁK, Radek, et al. *Nákladní doprava a zasílatelství*. Praha : ASPI, 2005. 412 s. ISBN 80-7357-086-6. s. 278.

strany dohodnou na jejich akceptaci, mají v tomto případě přednost před všeobecnými ustanoveními zasílatelské smlouvy, které jsou uvedené v Obchodním zákoníku ČR. VZP tedy nemají povahu všeobecného právního předpisu a mohou se na ně odvolat i smluvní strany, z nichž není žádná členem SSL.

VZP obsahují články týkající se povinnosti a oprávnění zasílatele, povinnosti příkazce a všeobecná ustanovení.

„Zasílatel je povinen:

1. *Zasílatel je povinen vykonávat svoji činnost s odbornou péčí a dbát, aby kvalitně hospodárně a pečlivě uspokojil zájmy příkazce. V rámci těchto činností:*
 - a) *řádne pečuje o věci, které mu příkazce svěřil a o věci, které pro příkazce získal,*
 - b) *uschovává pro potřeby příkazce po přiměřenou dobu a nebo po dobu dohodnutou doklady, které získal při plnění zasílatelské smlouvy,*
 - c) *upozorňuje příkazce na zjevnou nesprávnost jeho pokynů. V případě, že příkazce trvá na pokynech, nenese odpovědnost zasílatel. Dále je zasílatel oprávněn vyžádat si u příkazce doplnění jeho příkazů, jestliže mu příkazce předal tyto pokyny nedostatečné,*
 - d) *při nebezpečí z prodlení obstarává dopravu tak, aby vyhovovala co nejvíce zájmům příkazce zasílateli známým. Je-li však možné vyžádat si odsouhlasení příkazce, provádí další kroky po tomto odsouhlasení,*
 - e) *obstarává pojištění zásilky, pokud je to s příkazcem smlouveno. Zasílatel není oprávněn pokládat pouhý údaj ceny zboží za příkaz k pojištění. Pokud je pojištění dohodnuto, pojišťuje zasílatel podle pojišťovacích podmínek obvyklých v místě plnění. Nastal-li pojistný případ, splní zasílatel své zasílatelské povinnosti tím, že postoupí příkazci na jeho přání své nároky vůči pojišťovně. Tím není dotčeno vlastní rozhodnutí zasílatele o pojištění jeho odpovědnosti,*
 - f) *podává příkazci zprávu o škodě, která zásilce hrozí, nebo na ní již vznikla, jakmile se to dozví a to bez zbytečného prodlení.*
2. *Při plnění závazku je zasílatel povinen s vynaložením odborné péče sjednat způsob a podmínky přepravy odpovídající co nejlépe zájmům příkazce, jež vyplývají ze smlouvy a jeho příkazů nebo jež jsou zasílateli jinak známé.*

3. *Zasílatel odpovídá za škodu na převzaté zásilce vzniklou při obstarávání přepravy, ledaže ji nemohl odvrátit při vynaložení odborné péče, ani její rozsah nemohl být zmírněn.*
4. *Při nebezpečí z prodlení postupuje, v zájmu ochrany zásilky, i bez pokynu příkazce, aby byly co nejdříve chráněny zájmy příkazce podle okamžitých informací známých zasílateli.*
5. *Zjišťuje hmotnost zboží jen tehdy, jestliže to bylo s příkazcem dohodnuto. Jestliže vzniknou pochybnosti, platí potvrzení vystavené zasílatелеm na druh, obsah, cenu, hmotnost a příp. obal. O nových skutečnostech je zasílatel povinen neprodleně informovat příkazce.*
6. *Přezkoumává oprávnění příkazce (osoby), která se tímto oprávněním prokáže.*
7. *Pokud nebylo nic jiného písemně dohodnuto, zkoumá a vyhledává vhodnější postup přepravy zboží v rámci obchodních zvyklostí.*
8. *Řídí se přesně pokyny příkazce ohledně celního odbavení. V případě, kdy není možné provést celní odbavení podle příkazce, je nutné jej o tom okamžitě informovat. V takovém případě neodpovídá zasílatel za dobu prodlení.*
9. *Zasílatel není však povinen přezkoumávat nebo doplňovat údaje příkazce, pokud to není obchodní zvyklostí.*

Zasílatel je oprávněn:

1. *Žádat, aby mu byl dán písemně příkaz k obstarání přepravy (zasílatelský příkaz), jestliže smlouva nemá písemnou formu,*
2. *prodat vhodným způsobem zásilku na účet příkazce, hrozí-li jí bezprostředně podstatná škoda a není-li čas vyžádat si pokyny příkazce nebo prodlévá-li příkazce s takovými pokyny a neučiní sám potřebná opatření,*
3. *požadovat na příkazci přiměřenou zálohu na náklady, spojené s plněním smlouvy a to dříve, než započne s jejím plněním,*
4. *žádat na příkazci smlouvenou odměnu (úplatu) nebo nebyla-li smlouvena, odměnu (úplatu) podle sazeb zasílatele. Zasílateli kromě toho přísluší náhrada nutných a užitečných nákladů, vynaložených za účelem splnění zasílatelské smlouvy,*
5. *žádat na příkazci zaplacení odměny (úplaty), jakmile uzavřel smlouvu s dopravcem a zasílané věci mu odevzdal,*

6. *na žádost předchozích zasílatelů uplatňovat všechna oprávnění, která jim přísluší zejména z jejich zástavního práva, aby tak mohl uspokojit jejich nároky, pokud smluvená odměna (úplata) nezahrnuje všechny nutné a užitečné náklady,*
7. *uplatňovat zástavní právo na zásilce k zajištění všech svých nároků vzniklých ze zasílatelského poměru, dokud je zásilka u někoho, kdo ji má u sebe jménem zasílatele nebo dokud má zasílatel listiny, které jej opravňují se zásilkou nakládat,*
8. *považovat pokyn, týkající se zboží za závazný pro sebe až do jeho odvolání příkazcem. Příkaz, aby zboží bylo k dispozici třetí osobě nelze odvolat, jakmile zasílateli dojde dispozice této třetí osoby,*
9. *jednat dle vlastního uvážení, při zachování zájmu příkazce, zejména při volbě druhu dopravního prostředku a trasy, jestliže neobdržel dostatečný nebo proveditelný pokyn,*
10. *neodporuje-li to smlouvě nebo nezakáže-li to příkazce, nejpozději do začátku uskutečňování přepravy může zasílatel přepravu, kterou má obstarat, uskutečnit sám.*
11. *použije-li zasílatel k obstarání přepravy dalšího zasílatele (meziasílatele), odpovídá při tom, jakoby přepravu obstaral sám,*
12. *organizovat dopravu, včetně volby způsobu přepravy, pokud nebylo dohodnuto jinak.*

Povinnosti příkazce:

1. *Dát zasílateli písemně příkaz k obstarání přepravy (zasílatelský příkaz), nemá-li smlouva písemnou formu a žádá-li o to zasílatel,*
2. *jestliže hrozí zásilce bezprostřední podstatná škoda, po vyzvání zasílatelem okamžitě tomuto předat další pokyny. V opačném případě má zasílatel právo zásilku prodat ve smyslu bodu 2,*
3. *zaplatit zasílateli smluvenou odměnu (úplatu), jakmile zasílatel uzavřel smlouvu s dopravcem, popř. poskytnout přiměřenou zálohu,*
4. *uhradit zasílateli smluvenou odměnu (úplatu) a nebo, jestliže nebyla smluvena, odměnu (úplatu) podle sazeb zasílatele,*
5. *vždy příkaz odvolat, jestliže tento příkaz k obstarání dopravy není akceptován bez zbytečného odkladu (pokud není mezi zasílatelem a příkazcem dohodnuto jinak),*

6. *dát zasílateli k dispozici správné údaje o obsahu zásilky a její povaze, jakož i o jiných skutečnostech, potřebných k uzavření smlouvy o přepravě, jako např. o její hmotnosti, druh, počet kusů, rozměry a hmotnost jednotlivých kusů, značky, způsob balení a označení, zda jde o nebezpečné zboží ve smyslu dohody ADR, RID apod. Případné následky nesprávných a neúplných údajů jdou k tíži příkazce,*
7. *upozornit včas zasílatele, obvyklým způsobem, na veřejně-právní příp. celně-právní povinnosti spojené s přepravou zboží, pokud tyto povinnosti nejsou zasílateli známy. Příkazce odpovídá zasílateli za všechny důsledky takového opomenutí,*
8. *poskytnout zasílateli při stornu příkazu k obstarání přepravy smluvenou odměnu (úplatu) po odečtení ušetřených výloh. Prokáže-li příkazce, že zrušil objednávku z oprávněných důvodů, za které odpovídá zasílatel, má zasílatel pouze nárok na náhradu svých výloh,*
9. *poskytnout zasílateli vedle smluvené odměny (úplaty) náhradu nutných a užitečných nákladů, jakož i náhradu nákladů, které zasílatel účelně vynaložil při plnění svého závazku,*
10. *uhradit zasílateli náhradu nákladů a příslušnou odměnu (úplatu) za zpětnou dopravu zboží, a to ve stejné výši jako při přepravě příjemci, jestliže příjemce odmítne převzetí jemu dovezené zásilky. Odměnu je třeba také zaplatit tehdy, když objednávka na dobírku nebo jiný způsob výběru je dodatečně odvolána a nebo částka není zaplacená,*
11. *uhradit zasílateli pohledávky za dopravné, cla, daně a jiné poplatky, zaplacené zasílatелеm, zejména jako oprávněným k dispozici, nebo jako držitelem cizího zboží, pokud zasílatel za ně neodpovídá.“³*

Všeobecná ustanovení

V poslední části VZP se pojednává o bodech týkajících se místa plnění, promlčení, lhůty plnění ze zasílatelské smlouvy, rozsah zodpovědnosti zasílatele, překážky, skladování, právo zástavní a zadržovací, úroky z prodlení, forma příkazů zasílateli a o účinnosti a platnosti všeobecných zasílatelských podmínek.

³ KAMPF, Rudolf; CEMPÍREK, Václav; KAMPF Rudolf. *Zasílatelství*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2005. ISBN 80-7194-745-8. s. 27 – 30.

1.4 Kodex jednání zasílatele

Zájmové organizace obvykle vypracovávají etické zásady pro dané oblasti podnikání nazývané etické nebo profesní kodexy. V zasílatelství tyto morální principy vyplývají z postavení zasílatele vůči příkazci, který mu pro obstarání přepravních služeb svěřuje značné hodnoty. Proto se členové Svazu spedice a logistiky ČR dohodli na dodržování ustanovení Kodexu jednání zasílatele. Kodex se skládá ze tří článků.

Poslání kodexu

Zasílatele sdružení SSL se dohodli na dodržování kodexu s cílem:

- udržovat korektní obchodní vztahy se zákazníky, dodavateli i mezi členy navzájem,
- posilovat důvěru veřejnosti k profesi zasílatele, zajistit záruku odborné úrovně, spolehlivosti a kvality veškerých poskytovaných služeb,
- hájit a chránit zájmy členů SSL ve vztahu k okolí.

Zásady chování a jednání zasílatele

Členové SSL se řídí těmito zásadami:

- vést mezi sebou čestnou a poctivou soutěž,
- respektovat pravidla hospodářské soutěže,
- vyvarovat se šíření nepravdivých, neúplných či zkreslených informací o konkurentech,
- vést pravdivou reklamu.

Členové SSL přijímají tyto závazky:

- dodržovat stanovy SSL, Všeobecné zasílatelské podmínky a další dokumenty svazu,
- uzavírat odpovídající pojištění,
- zachovávat obchodní tajemství a dodržovat pravidla etiky.

Při jednání s obchodními partnery se členové SSL řídí těmito zásadami:

- uplatňovat zdvořilý a korektní přístup k obchodním partnerům, ke členům SSL a ke svým zaměstnancům,
- řádně uzavírat zasílatelské a jiné smlouvy s přesným stanovením základních podmínek,

- dodržovat platné právní normy českého právního řádu i podmínky mezinárodních smluv a dohod,
- respektovat oprávněné nároky i obchodní zájmy partnerů,
- řádně plnit veškeré závazky plynoucí z uzavřených smluv.

Závěrečná ustanovení

Zvlášť hrubé nebo opakované porušování zásad Kodexu je důvod k vyloučení člena ze SSL. Poslední znění kodexu je v platnosti od 22. 3. 2000. [1]

1.5 Přepravní doklady a mezinárodní zasílatelské formuláře

Přepravní doklad je tiskopis používající se při přepravě zásilek a jeho podoba se odvíjí od použitých druhů dopravy. Pro obsah přepravních dokladů jsou charakteristické tři skupiny údajů:

- **obligatorní (povinné):** místo a den vystavení dokladu, označení odesílatele a příjemce zásilky, její obsah, hmotnost a seznam připojených listin,
- **fakultativní:** výše přepravného uhrazeného odesílatelem, označení přepravní cesty, způsob celního projednání, souhlas odesílatele s možností příjemce pozměnit přepravní smlouvu,
- **dovelené:** číslo objednávky příjemce a jiné, které jsou určeny pouze příjemci. [2]

Vnitrostátní přepravní doklady nabývají různých podob, zatímco se v mezinárodní přepravě používají sjednocené doklady, co se formy a obsahu týče.

1.5.1 Nákladní list

Za jeden z nejdůležitějších přepravních dokumentů je chápán nákladní list, provázející zboží během přepravy, který současně slouží i jako důkaz existence přepravní smlouvy. Nákladní list mohou vystavovat odesílatel i dopravce a slouží jako písemné potvrzení o objednání přepravy. Nákladní list je důležitou důkazní listinou o uzavření přepravní smlouvy a dopravce v něm potvrzuje převzetí zásilky k přepravě. Nákladní list sestává z více originálů, které jsou určeny odesílateli, příjemci společně s nákladem a dopravci.

V mezinárodní přepravě se používají nákladní listy CMR pro silniční přepravu, CIM pro železniční přepravu, AWB pro leteckou přepravu a pro námořní přepravu konosament (Bill of Lading – B/L).

1.5.2 Náložný list

Náložný list je vystavován dopravcem na určitou osobu nebo doručitele. Na rozdíl od nákladního listu je náložný list cenným papírem a je obchodovatelný, protože je s ním spojeno vlastnické právo k přepravovanému zboží. Dopravce je tedy povinen vydat přepravované zboží osobě, která mu předloží originál náložného listu a na kterém se potvrdí přijetí zásilky.

Oba přepravní doklady jsou dokladem o uzavření přepravní smlouvy a po jejich vyplnění a potvrzení smluvními stranami jsou i dokladem o převzetí zásilky. Nákladní i náložný list se v řadě svých znaků podobají a co se obsahu týče, jsou si relativně blízké. Proto se v praxi setkáváme s mnoha případy, kdy dopravce vydá přepravci nákladní list místo žádaného náložného listu.

1.5.3 Mezinárodní zasílatelské dokumenty a formuláře

Jednou z činností mezinárodní asociace FIATA bylo navržení a vyvinutí mezinárodních zasílatelských dokumentů, které slouží zasílatelům na celém světě. Hlavním motivem pro vyvinutí těchto dokumentů bylo nejen unifikování jejich obsahu ale také formy.

- Mezinárodně sjednocenými dokumenty/doklady FIATA jsou:
 - FIATA FCR – Spediční potvrzení o převzetí zásilky,
 - FIATA FCT – Spediční potvrzení o odeslání zásilky,
 - FIATA FWR – Potvrzení o převzetí zásilky do skladu,
 - FIATA FBL – Konosament FIATA pro multimodální přepravu,
 - FIATA FWB – Multimodální nákladní list.
- Mezinárodně zavedené formuláře FIATA:
 - FIATA FFI – Spediční příkaz FIATA,
 - FIATA SDT – Prohlášení odesílatele pro přepravu nebezpečného zboží,

- FIATA SIC – Hmotnostní deklarace odesílatele pro multimodální přepravu v případě, že hmotnost naloženého zboží přesahuje 13 154 kg. [2]

V posledních letech klade FIATA důraz na to, aby bylo možné co nejefektivnější elektronického zpracování dokumentů a také jejich vzájemná datová kompatibilita umožňující co nejjednodušší elektronickou výměnu dat známou pod zkratkou EDI.

1.6 Profesionální organizace v zasílatelství

Nejen ve světě, ale i v české republice působí více profesních organizací, které z menší nebo větší části navazují na činnosti zasílatele. Nejblíže je svojí činností Svaz pohraničních speditérů a celních agentů. Ve velké míře se poté jedná o organizace působící převážně v silniční dopravě.

Celosvětově nejvýznamnější organizací sdružující jednotlivé národní zasílatelské svazy je Mezinárodní federace zasílatelských svazů.

1.6.1 Mezinárodní federace zasílatelských svazů – FIATA

„International Federation of Freight Forwarders“ je největší nevládní organizací z oblasti zasílatelství s cílem jeho podpory a hájení zájmů v celosvětovém měřítku. FIATA byla založena v roce 1926 ve Vídni a od konce 2. světové války je její sídlo přesunuto do švýcarského Curychu.

V současné době zastupuje FIATA zájmy více než 40 000 zasílatelských a logistických firem s počtem zaměstnanců přes 8 milionů osob ve 150 státech celého světa. Řádnými členy FIATA jsou národní svazy zasílatelů sdružující zasílatelské firmy. Individuálními členy jsou převážně jednotlivé zasílatelské firmy. Další možné členství je poté skupinové a čestné.

FIATA má statut konzultanta u Hospodářské a sociální rady OSN. Působí také jako reprezentant zasílatelů u mnoha vládních organizací, vládních orgánů a soukromých mezinárodních organizací z oblasti dopravy, jako je Mezinárodní železniční unie (UIC), Mezinárodní unie silniční dopravy (IRU), Mezinárodní sdružení leteckých dopravců (IATA), Mezinárodní obchodní komora (ICC), Světová obchodní organizace (WTO) a další.

Nejvyšší orgán FIATA je Generální shromáždění, které se schází obvykle jednou ročně při příležitosti mezinárodního kongresu a prezidium asociace.

Základní články činnosti asociace tvoří:

- Institut pro multimodální přepravu (složen ze tří skupin pro: železniční, silniční a námořní přepravu),
- Institut pro leteckou přepravu,
- Institut pro celní problematiku a usnadnění obchodu.

Hlavními cíli FIATA je celosvětově sjednotit obor zasílatelství, zkvalitnit poskytování služeb v zasílatelství a růst image zasílatelství v celosvětovém měřítku.

FIATA svým členům zajišťuje služby v mnoha oblastech, jako je intervence u mezinárodních organizací ve věcech týkajících se obchodní politiky odvětví tzv. nákladního zasílatelství, zavádění jednotných zasílatelských dokumentů, diskutování problematik a další.

Asociaci FIATA se podařilo dosáhnout toho, že je zasílatelství uznáváno jako potřebný spojující článek mezi výrobou, obchodem a spotřebou.

1.6.2 Svaz spedice a logistiky ČR

Svaz spedice a skladování byl založen v roce 1991 jako nezávislé dobrovolné zájmové profesní sdružení. Nynější název – Svaz spedice a logistiky ČR (SSL), byl schválen valnou hromadou v roce 1998. Od roku 1992 je svaz řádným členem reprezentující zájmy českých zasílatelů v mezinárodní nevládní asociaci FIATA a má sídlo v Praze.

„Svaz spedice a logistiky ČR je sdružení podnikatelů z oboru zasílatelství, logistiky a skladování a je současně živnostenským společenstvem. Je založen na demokratických principech a je dobrovolnou a nezávislou profesní organizací.“⁴

V oblasti zasílatelství sdružuje zasílatele se všemi druhy zaměření. V současnosti je členem SSL 194 členských organizací.

Posláním SSL je vytvářet optimální podmínky pro rozvoj zasílatelství, skladování a logistiky. Dále hájí společné zájmy svých členů a důsledně je vede k dodržování „Kodexu jednání zasílatele“.

Jednou z nejdůležitějších aktivit svazu je vytvoření Všeobecných zasílatelských podmínek. Další aktivity SSL jsou následující: zajištění, podpora a koordinace profesních zájmů svých členů, pomoc při vytváření optimálních podmínek pro rozvoj zasílatelství,

⁴ KAMPF, Rudolf; CEMPÍREK, Václav; KAMPF Rudolf. *Zasílatelství*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2005. ISBN 80-7194-745-8. s. 79.

logistiky a skladování, propagace dobrého jména zasílatelství, vydávání a rozšiřování Všeobecných zasílatelských podmínek, zajišťování poradenských a konzultačních služeb v oboru pro své členy, působit při výchově a vzdělávání profesních pracovníků a spolupráce se středními a vysokými školy s příslušným zaměřením a další.

Nejvýznamnější aktivity SSL provádějí pracovní skupiny, které se zabývají konkrétními problémy v jednotlivých okruzích, provádějí jejich analýzy a rozbor a podávají návrhy na možná zlepšení. Pracovní skupiny jsou samostatně zaměřeny na různé druhy přepravy, řešení celní problematiky, skladování a logistiku, informatiku, řešení právních a legislativních otázek a na odbornou výchovu.

1.7 Tvorba ceny v zasílatelství

Způsob tvorby ceny v zasílatelství záleží na faktu, jestli se jedná o zasílatelskou firmu bez vlastních dopravních prostředků, nebo zasílatelskou firmu využívající tzv. právo vlastního vstupu s použitím vlastních nebo pronajatých dopravních prostředků. V nákladní dopravě obecně platí, že ceny sjednané za přepravu zboží jsou cenami smluvními odvezenými podle jednotlivých tarifů a většinou bývají o něco nižší.

V prvním případě zasílatelské firma obvykle stanovuje cenu formou provize k ceně za přepravní služby, případně další služby, které byly s přepravou spojeny. Provize má charakter procentuálního podílu z výše přepravného a nebo je stanovena pevnou cenou podle smluvního základu.

Ve druhém případě zasílatelská firma stanovuje cenu podobným způsobem jakým stanovují cenu za přepravu zboží dopravci. Cena se odvíjí podle nákladů na přepravu a také podle situace na přepravním trhu.

Mezi hlavní faktory, které ovlivňují cenu za přepravu zboží patří:

- způsob přepravy,
- trasa přepravy a celková vzdálenost,
- druh a hmotnost zboží.

Cena se v zasílatelství, stejně jako v jiných oborech, skládá z fixních nákladů, variabilních nákladů a zisku.

Obr. č. 1 Složky ceny

C E N A	variabilní náklady	doprava proclení manipulace atd.
	fixní náklady	mzdy nájemné spotřeba energie atd.
	zisk	

Zdroj: Kampf, Cempírek, Kampf ml., Zásílatelství

Pro vypracování nabídky za přepravu zboží musí zasílatel znát přesné údaje od příkazce a mít k dispozici aktuální tarifní materiál.

Údaje od příkazce musí být uvedeny stejně jako při udělení zasílatelského příkazu:

- brutto váha,
- počet kusů,
- rozměry,
- označení zboží,
- místo převzetí,
- termín přepravy,
- druh dopravy,
- zvláštní údaje o povaze zboží.

Tarifní materiál zasílatele by se měl skládat především z:

- tuzemských a zahraničních železničních tarifů,
- tuzemských a zahraničních tarifů silniční přepravy,
- tarify ICF (Intercontainer-Interfrigo),
- přístavní tarify,
- námořní tarify,
- letecké tarify,
- celní sazebník. [1]

2 Analýza současného stavu poskytování logistických služeb firmy CZ Logistics, s. r. o.

Druhá část práce se soustředí na firmu samotnou, její hlavní činnosti a služby, které nabízí svým zákazníkům a SWOT analýzu.

2.1 Profil společnosti

Hlavní sídlo společnosti se nachází v České Třebové v prostorách železničního překladiště, které je téměř každý den využíváno pro překládku a také pro odstavování železničních nákladních vozů. Firma vlastní menší pobočku se sídlem v Nymburce. CZ Logistics, s. r. o. zaměstnává celkem 14 zaměstnanců na stálý pracovní poměr a podle potřeby až 45 zaměstnanců na dohody o provedení práce. Svým rozsahem se tedy jedná o malou firmu.

Společnost působí zatím na území České republiky, ale rozvíjí své aktivity v Evropě, zejména v Evropské unii.

Stejně jako všechny firmy zabývající se zasílatelstvím, logistikou a dopravou, zasáhla finanční krize i firmu CZ Logistics, s. r. o. Roční tržby se před krizí pohybovaly v okolí 100 mil. Kč. V období krize ovšem spadly téměř na polovinu a dnes opět s růstem přeprav pozvolna stoupají.

V základním ustanovení si firma stanovila jako svoje hlavní poslání, podnikatelský záměr a předmět podnikání následující body:

- a) vnitrostátní a mezinárodní zasílatelství,
- b) skladování zboží a manipulace s nákladem,
- c) zastupování v celním řízení,
- d) provozování dráhy se zaměřením na provozování dráhy na vlečkách,
- e) provozování drážní dopravy se zaměřením na provozování neveřejné drážní dopravy na dráze celostátní, drahách regionálních a vlečkách,
- f) revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení v provozu (hnací vozidla),
- g) provádění stavebních prací na vlečkách, včetně jejich udržování a rušení.

2.2 Podíl jednotlivých činností firmy na zisku

Největší podíl na zisku představují pro CZ Logistics, s. r. o. mezinárodní a vnitrostátní zasílatelská činnost, služby s ní související a provozování drážní dopravy na celostátních tratích. Tyto činnosti, mající mírné tempo růstu, jsou z hlediska fungování firmy stěžejní.

Stavební práce na vlečkách, zajišťování a udržování úředních povolení pro provoz drážní dopravy na vlečkách patří mezi činnosti, které firmě přinášejí každoročně nezanedbatelný zisk, ale mají nulové nebo jen minimální tempo růstu.

Naopak zajišťování kompletního provozu na vlečkách je do budoucna nejistá činnost. Mnoho firem ruší, nebo nevyužívá svoje vlečky ve firemním areálu a dává stále větší přednost silniční dopravě před dopravou železniční.

2.3 Historie firmy

Firma vznikla zápisem do Obchodního rejstříku dne 18. 12. 1995. Její činnost se nejdříve soustředovala na potřeby tehdejší společnosti ČMKS holding, a. s., dnešním názvem CZ LOKO, a. s.

Od počátku se firma zaměřovala převážně na železniční spedici a přepravu kusových zásilek. Vlivem vysoké konkurence na zasílatelském trhu firma začala rozšiřovat a nabízet své služby i v oblasti vnitrostátní a mezinárodní silniční spedice, ale také v zajišťování kontejnerových a leteckých přeprav.

Firma se v roce 1997 stala řádným členem Svazu spedice a logistiky České republiky.

Díky potřebám mateřské společnosti CZ LOKO, a. s., se v roce 2007 stala firma soukromým dopravcem na celostátních a regionálních tratích za účelem zajištění zkušebních jízd a přepravy hnacích vozidel pro potřeby jejich rekonstrukce.

Dnes, kromě jiného, firma nabízí komplexní logistická řešení, počínaje zprostředkováním přepravy, skladováním a konče souvisejícími službami spojenými s přepravou, bez kterých dnes logistika nemůže správně fungovat.

2.4 Organizace a struktura firmy

Firma je registrována u Krajského soudu v Hradci Králové jako společnost s ručením omezeným. Její základní vklad činí zákonem předepsaných 200 000 Kč a je splacen ze 100 %.

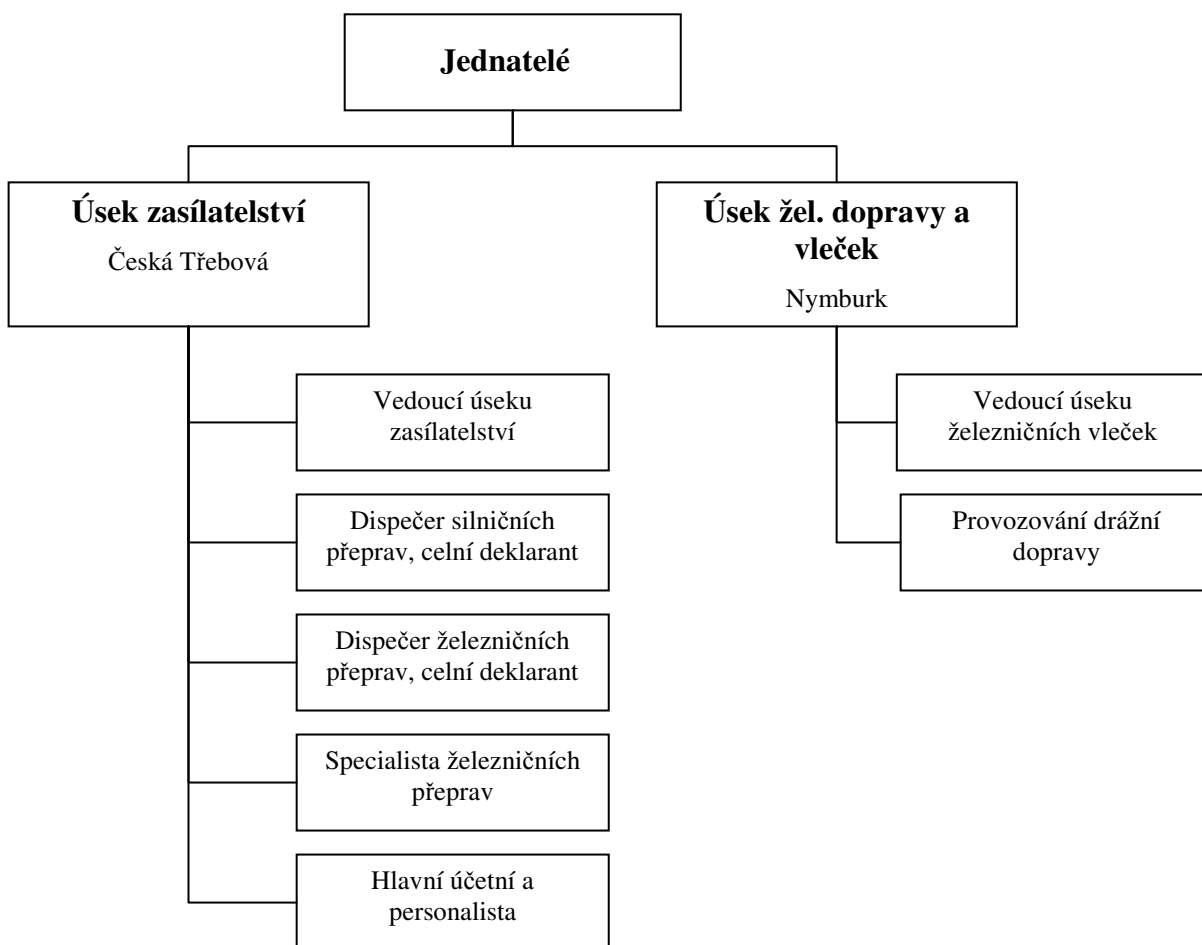
Orgány společnosti tvoří valná hromada a 2 jednatele. Jednatelé rozhodují o všech věcech společnosti, pokud nejsou vyhrazeny valné hromadě a zajišťují obchodní vedení společnosti. Zároveň musí být jeden z jednatelů osoba způsobilá pro provozování dráhy a drážní dopravy.

K zajištění svých pravomocí a odpovědností jednatelů v širším kontextu řízení společnosti a k celkovému pokrytí všech specifických potřeb fungování společnosti jsou zřízeny dva základní specializované úseky:

- Úsek zasílatelství,
- Úsek železniční dopravy a vlečků.

Úsek zasílatelství se sídlem v České Třebové a Úsek železniční dopravy a vlečků se sídlem v Nymburce. Organizační struktura firmy je jednoduchá a popisuje ji následující obrázek.

Obr. č. 2 Schéma organizace společnosti CZ Logistics, s. r. o.



Zdroj: autor

2.4.1 Úsek zasílatelství

Základním posláním úseku zasílatelství je zajistit komplexní činnost v oblasti zasílatelství, logistiky a dopravy. Tento úsek také zajišťuje veškeré přepravy pro společnosti sdružené v rámci holdingu CZ LOKO, a. s.

Hlavní náplní práce úseku zasílatelství se sídlem v České Třebové je zajišťování:

- železniční přepravy vnitrostátní a mezinárodní,
- silniční přepravy vnitrostátní a mezinárodní,
- celní řízení,
- letecké, námořní vnitrozemské a kombinované přepravy,
- pojištění zásilek a přeprav,
- skladování zboží a zajištění manipulace s nákladem,
- provozování drážní dopravy na drahách celostátních, regionálních a vlečkách v rozsahu udělených licencí a osvědčení dopravce.

2.4.2 Úsek železniční dopravy a vleček

Pobočka firmy se sídlem v Nymburce zajišťuje především:

- provoz drážní dopravy na vlečkách v souladu s udělenými licencemi,
- stavebně technický dohled na vlečkách,
- stavební činnosti na vlečkách,
- školící činnosti v oblasti obsluhy a provozu železničních vleček.

2.5 Zasílatelské služby

Největší objem přeprav zprostředkovává firma po železnici, kde poskytuje kromě zajištění železniční přepravy v režimu vnitro, vývoz, dovoz a tranzit, další doplňkové služby jako je přistavení vhodného železničního vozu na nakládku, vyřízení veškeré přepravní dokumentace, zajištění celního odbavení, monitoring pohybu zásilky po celé trase přepravy s připraveností informovat zákazníka o její poloze a přepravy nebezpečného zboží (RID) a nadrozměrných zásilek. Firma je schopna zajistit přepravu po železnici do všech států

Evropy, včetně států bývalého Sovětského svazu a Asie, kde zajišťuje překládku zboží na širokorozchodné vozy (1520 mm).

Hlavní náplní realizovaných železničních přeprav jsou přepravy železného šrotu, obilí, hnojiv, uhlí a náhradních dílů určených pro rekonstrukci převážně diesellových lokomotiv ve společnosti CZ LOKO, a. s.

Firma se také orientuje na silniční, námořní a kombinovanou přepravu v rámci mezinárodního zasílatelství. Samozřejmostí je vyřízení veškeré přepravní dokumentace, povolení apod. Ostatní činnosti jako nakládka a vykládka zboží, zajištění manipulační techniky, balení zboží, vyřízení pojištění, monitorování zásilky a celní služby a zastoupení, jsou běžnými hlavními činnostmi zasílatele, bez kterých by dnes firma na zaplněném zasílatelském trhu jen stěží obstála.

Firma také nabízí skladování zboží, které je možno uložit ve skladech v České Třebové, Ivančicích a ve Slaném. Všechny sklady jsou přístupné po silnici i železnici, kromě skladu v Ivančicích, kam je přístup pouze po silnici.

Všechny vyjmenované sklady mají úložnou plochu větší než 1000 m². Sklady jsou vhodné pro skladování jak paletového zboží, tak strojů a strojních zařízení. Tyto sklady jsou vybaveny manipulační technikou, jako jsou paletové vozíky, vysokozdvížné vozíky a sklad v Ivančicích i mostovým jeřábem.

Mezi další zboží, které firma převáží nejen po železnici patří náhradní díly do automobilů, potraviny, chemikálie a obchodní zboží na paletách. V současnosti nabízí firma CZ Logistics, s. r. o. i přepravy nadrozměrných nákladů, kde zajišťuje pro zákazníka komplexní servis od zajištění vhodné techniky pro přepravu a manipulaci po samotnou realizaci přepravy včetně zajištění doprovodných vozidel a průzkumu trasy. Mezi nejdůležitější zákazníky, kteří tvoří zhruba 80 % tržeb firmy CZ Logistics, s.r.o. patří:

- CZ LOKO a. s.,
- Phoenix – Zeppelin, s. r. o.,
- Jarý s. r. o.,
- Bioferm – Lihovar Kolín, a. s.,
- P+O Ferrymasters Ltd,
- Sladovny Soufflet ČR, a. s.

- Fertistav CZ, a.s.

Pro zajišťování přepravních potřeb musí firma využívat dodavatele, jelikož nemá vlastní silniční ani železniční vozový park a nemůže tak využít právo vlastního vstupu zasílatele. Podobně jako ostatní firmy závislé na dodavatelích, i CZ Logistics, s. r. o. hodnotí své dodavatele podle několika kritérií, mezi které patří: objem zásilek, objem tržeb a kvality dodávek. Tento způsob vyhodnocování jednotlivých dodavatelů provádí firma jedenkrát za půl roku. Mezi hlavní dodavatele, kteří splňují podmínky pro spolupráci s firmou CZ Logistics, s. r. o. patří:

- ČD Cargo, a.s,
- Skalický Transport, s. r. o,
- TRANSCONSULT INTERNATIONAL, s. r. o.,
- Advanced World Transport (AWT).

2.6 Zasílatelské firmy konkurující CZ Logistics, s. r. o. ve východních Čechách

V analýze konkurence zasílatelských firem jsou vybrány větší firmy sídlící ve východní části Čech, které jsou řádnými členy Svazu spedice a logistiky České republiky.

Konkurence na zasílatelském trhu je v poslední době velmi vysoká, zvláště co se týče zasílatelství v silniční dopravě, kde na trhu vystupuje hodně autodopravců nabízejících i zasílatelskou činnost. Tito zasílatelé s právem tzv. vlastního vstupu, vlastní menší vozové parky nebo velké vozové flotily čítající až 200 nákladních vozidel, jako je tomu v případě firmy ŠMÍDL s. r. o.

Naopak na poli zasílatelské činnosti v železniční dopravě je situace poněkud klidnější a v celé oblasti působí jen 3 firmy zabývající se tímto druhem přepravy. Tato situace je dána i přepravním výkonem jednotlivých druhů doprav v České republice, kde přeprava po železnici činí pouze 16, 74 % z celkového objemu přepravovaných věcí na rozdíl od silniční přepravy, která zajišťuje přibližně 80, 75 %, o zbylá procenta se dělí ostatní druhy dopravy.

2.7 Zasílateli nabízené způsoby přepravy

Pro větší konkurenceschopnost na zasílatelském trhu nabízejí zasílatelé obstarání přepravy zboží s použitím různých druhů dopravy. Ale není výjimkou, že existují zasílatelské

firmy, které se orientují pouze na určitý druh dopravy. V tab. č. 1 je tomu tak u firmy INTERKONTAKT, s. r. o., která nabízí zajištění pouze celovozových silničních zásilek.

- **Silniční celovozové zásilky**

Zajištění silničních celovozových zásilek patří k základním službám, které zasílatelské firmy mají ve své nabídce.

Celovozovou zásilkou se rozumí zásilka přepravovaná jednomu odesílateli jednou jízdou vozidla přičemž celková hmotnost nákladu přesahuje 5 tun.

Zasílatelé nabízejí i možnost zajištění příkládek, kdy jsou jednotlivé zásilky různých přepravců přepravovány společně za lepším využitím dopravního prostředku.

- **Silniční sběrná služba**

Sběrnou službou se rozumí přeprava kusových zásilek „door to door“, při které se zásilky sdružují a rozdělují ve sběrných střediscích. Mezi těmito středisky se zásilky přepravují jako celovozové. Svoz a rozvoz kusových zásilek provádí dopravce od odesílatele k příjemci podle předem daného přepravního řádu, který obsahuje i tarifní podmínky.

- **Železniční celovozové zásilky**

Celovozovými zásilkami jsou označovány zásilky, k jejichž přepravě je potřeba nejméně jeden železniční vůz. Celá zásilka je poté podána jedním nákladním listem.

Železniční přepravu zajišťuje zasílatel na základně zasílatelského příkazu a také vyhotovuje přepravní dokumenty, podává zásilku na přepravu a hradí přepravné. Zasílatel zpracovává i tarifní kalkulaci dovozného a je schopný vyjednat i případné nabídky smluvních sazeb a slev z dovozného.

Zasílatelé také nabízejí možnost zajištění tzv. ucelených vlaků, které jsou využívány zejména při přepravě nerostných surovin, chemikálií a automobilů.

- **Zásilky v kombinované dopravě**

Po dohodě s příkazcem zajišťuje zasílatel kombinovanou (multimodální) přepravu zboží nejméně dvěma druhy dopravy v jedné přepravní jednotce na jeden přepravní dokument kryjící přepravu z místa odeslání až do místa určení. Charakteristickým rysem kombinované přepravy je využití železniční nebo námořní dopravy na co nejdelší úsek a silniční dopravy na zbylou část trasy až na místo určení.

- **Letecké zásilky**

Leteckou přepravu zásilek zajišťuje zasílatel na samostatný letecký nákladní list. Zboží je v naprosté většině patetizováno nebo kontejnerizováno ve speciálních leteckých kontejnerech. Letecké zásilky jsou díky malé rozloze České republiky nejčastěji mezinárodního charakteru a letecká doprava v mnoha případech slouží jako článek kombinované dopravy.

- **Námořní zásilky**

Na základě zasílatelského příkazu zajišťuje zasílatel námořní přepravu zboží. Námořní doprava je v dnešní době nejdůležitějším dopravním oborem v přepravování zboží na dlouhé vzdálenosti. Od ostatních druhů doprav se liší řadou specifických podmínek a na zorganizování je náročnější už z toho důvodu, že zasílatelské příkazy musejí být dány s předstihem až 4 týdnů, v závislosti na charakteru zboží, jeho specifických vlastnostech a jestli se jedná o export či import.

- **Vnitrozemské zásilky**

Vzhledem k malému splavnému úseku českých řek použitelného pro nákladní dopravu, který čítá přibližně 300 km, se vnitrozemské říční dopravy příliš nevyužívá. Při realizování přepravy po českých řekách je nutné udělit zasílatelský příkaz v dostatečném předstihu s přesným označením zboží a technických dat. Např. tato doba je u zásilek přesahujících hmotnost 30 tun 14 dní.

- **Přeprava nadrozměrných nákladů**

Přepravou nadrozměrných zásilek se rozumí přeprava nákladů převyšující limitní hodnoty rozměrů, celkové hmotnosti nebo zatížení náprav. Pro přepravu nadrozměrných nákladů je potřebný zvláštní souhlas příslušných orgánů daného státu, ve kterém je tato přeprava uskutečňována. Zasílatelský příkaz je nutno udělit s dostatečným časovým předstihem a se všemi rozměry a vahou přepravovaného nákladu, ve složitějších případech s celkovou hmotností včetně dopravního prostředku převyšující 60 tun i technickou dokumentaci.

- **Přeprava nebezpečného zboží**

Zasílatel je schopen zajistit i přepravu nebezpečného zboží. Nebezpečným zbožím je takové zboží, jehož přeprava vyžaduje zvláštní způsob zajištění bezpečnosti přepravy, aby nebylo ohroženo životní prostředí. Zasílatel musí přiložit k dopravnímu příkazu i prohlášení,

že se jedná o nebezpečné zboží a uvést stanovené údaje, které se týkají vybraného druhu dopravy. Za správnost údajů o nebezpečném zboží nese zodpovědnost příkazce.

2.7.1 Analýza nabízených způsobů přepravy jednotlivými zasílateli

Následující tabulka má za úkol popsat v jaké míře jsou nabízeny jednotlivé druhy dopravy zasílateli působící v analyzovaném východočeském regionu.

Tab. č. 1 Poskytované způsoby dopravy

Legenda:

- zajišťuje
- nezajišťuje

	Silniční celozozové zásilky	Silniční sběrná služba	Železniční celozozové zásilky	Zásilky v kombinované dopravě	Letecké zásilky	Námořní zásilky	Vnitrozemské zásilky	Přeprava nadrozměrných nákladů	Přeprava nebezpečného zboží (ADR)
CZ Logistics, s. r. o.	●	●	●	●	●	●	●	●	●
INTERKONTAKT, spediční a obchodní servis, s.r.o.	●	–	–	–	–	–	–	–	–
C.S.CARGO a.s.	●	●	–	●	●	●	●	●	●
Intersped Svitavy s.r.o.	●	●	●	–	–	●	–	–	–
JHT CZ s.r.o.	●	●	–	–	●	●	–	–	–
MERKA SPEDITION s.r.o.	●	●	●	●	–	●	●	●	●
ŠMÍDL s.r.o.	●	●	–	–	●	●	–	–	●
ZASILATELSTVÍ ŽELEZNÍK s.r.o.	●	●	–	–	–	–	–	●	●

Zdroj: autor

Z tabulky vyplývá, že největší zastoupení v zajišťování přeprav má silniční doprava, kterou poskytuje každá z analyzovaných zasílatelských firem. Tato skutečnost je dána i faktem, že hodně zasílatelských firem mělo silniční dopravu jako hlavní předmět podnikání a spediční činnost se rozvinula až s časem. Dalším faktem je i enormní přeprava zboží po silnicích. Z toho vyplývá, že na zaplněném zasílatelském trhu je konkurence v této oblasti největší. Mezi zasílatele s největší nabídkou nabízených druhů dopravy kromě

CZ Logistics, s. r. o. se řadí C.S.CARGO a.s. a MERKA SPEDITION s. r. o. a patří tak mezi největší konkurenty firmy v okolí.

2.8 Zásílateli nabízené služby

- **Vlastní silniční vozový park a autodoprava**

Již bylo zmíněno, že mnohé zásílatelské firmy vlastní i silniční vozový park a vystupují tak v roli dopravce i zasílatele. Zásílatelské firmy vlastníci vozový park mají konkurenční výhodu v nezávislosti na jiných autodopravcích a mají tak větší kontrolu nad průběhem přepravy. Zároveň jsou schopny zákazníkům nabídnout i nižší cenu s jedinou provizí na rozdíl od čistě zásílatelských firem, kde výsledná cena obsahuje provizi zasílatele a provizi autodopravce.

- **Vlastní železniční vozový park a železniční doprava**

Z důvodu velké finanční náročnosti na pořízení hnacích vozidel a železničních vozů není jejich vlastnictví zásílatelskou firmou tak běžné jako v případě vlastnictví silničních nákladních vozidel. Železniční dopravci nejčastěji nechávají spedici na síti jejich partnerských firem. Ovšem i zde platí, že vlastnictví železničních hnacích vozidel, nákladních vozů a licence pro provozování drážní dopravy přináší pro zásílatelskou firmu konkurenční výhodu. Jako příklad slouží AWT Čechofracht a. s.

- **Možnost skladování**

Skladování je důležitou součástí logistického řetězce. Zásílatelé nabízejí možnost skladování ve vlastních skladech nebo zajištění uskladnění zboží ve skladech veřejných. Pokud je uvedeno v zásílatelské smlouvě, zasílatel uzavírá smlouvu o skladování vlastním jménem.

- **Pojištění zásilek**

Okamžik začátku pojištění je závislý na doložkách INCOTERMS, které souvisí s danou přepravou. Zasílatel obstarává pojištění přepravovaného zboží ve vývozu, dovozu nebo tranzitu pouze na základě příkaze a na jeho účet. Rozsah pojistného krytí se sjednává dle potřeb konkrétního subjektu.

Existují tři základní rozsahy krytí: krytí „proti nejzávažnějším prostředkům“, krytí „proti vyjmenovaným rizikům“ a krytí „proti všem rizikům“ tzv. „ALL RISKS“.

- **Celní služby**

Po vstupu České republiky do Evropské unie došlo k mnoha změnám v celní problematice. Zajištěním celních služeb zasílatel výrazně ulehčuje práci přepravci. Protože se jedná o složitou problematiku, v zasílatelských firmách jsou zřízena speciální pracoviště s vyškolenými odborníky na toto téma.

- **Monitoring zásilky**

Monitoring zásilky je užitečnou službou jak pro odesílatele, tak i pro příjemce. Kontrolu pohybu zboží lze provádět přes internet pomocí přihlašovacích údajů na stránkách zasílatelů či dopravců, nebo telefonickým spojením se zasílatelem, který je schopen podat informaci o aktuální pozici zboží do několika minut. V případě přepravy zboží po silnici je zasílatel mnohdy v telefonickém spojení přímo s řidičem nákladního vozidla.

2.8.1 Analýza poskytovaných služeb

Tab. č. 2 Poskytované služby

Legenda:

- zajišťuje
- nezajišťuje

	Vlastní silniční vozový park a autodoprava	Vlastní železniční vozový park a železniční doprava	Možnost skladování	Pojištění zásilek	Celní služby	Monitoring zásilky
CZ Logistics, s. r. o.	–	●*	●	●	●	●
INTERKONTAKT, spediční a obchodní servis, s.r.o.	●	–	–	●	●	–
C.S.CARGO a.s.	●	–	●	●	●	●
Intersped Svitavy s.r.o.	–	–	●	●	–	–
JHT CZ s.r.o.	●	–	●	–	–	●
MERKA SPEDITION s.r.o.	–	–	●	●	●	●
ŠMÍDL s.r.o.	●	–	●	●	●	●
ZASILATELSTVÍ ŽELEZNÍK s.r.o.	●	–	–	–	–	–

* Poznámka: CZ Logistics, s. r. o. si pronajímá hnací vozidla od mateřské společnosti CZ LOKO a. s.

Zdroj: autor

Z tabulky je zřejmé, že velký počet zasílatelů vlastní vozový park a zabývají se i autodopravou. V rámci konkurenčního boje je nabídka služeb takřka vyrovnaná, zaostává pouze ZASILATELSTVÍ ŽELEZNÍK s. r. o.

2.8.2 SWOT analýza firmy

SWOT analýza patří mezi jednu z nejpoužívanějších analýz vůbec. Pomocí této analýzy se zjišťují silné a slabé stránky firmy z pohledu vnitřního prostředí, příležitosti a hrozby z pohledu vnějšího prostředí. SWOT analýza tedy jasně a přehledně informuje o přednostech firmy a příležitostech, kterých by firma mohla v blízké době využít a některé nákladnější za předpokladu jejího růstu a dobrého hospodářského výsledku v budoucnu realizovat. Naopak nás informuje o nedostatcích, kterými firma trpí a potenciálních hrozbách, které bez patřičných zásahů mohou firmu v následujících obdobích postihnout. V našem případě je SWOT analýza dělána i s ohledem na konkurenční firmy.

Tab. č. 3 SWOT analýza

SWOT analýza firmy CZ Logistics, s. r. o.		
	Silné stránky	Slabé stránky
Vnitřní prostředí	<ul style="list-style-type: none"> • Schopnost zajistit přepravu téměř všemi druhy dopravy, • zajišťování železničních přeprav, • firma je železničním dopravcem, • vlastní sklady po České republice, • certifikace podle norem ISO. 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence vlastního vozového parku, • nedostatečný marketing, • pronajaté prostory k podnikání.
	Příležitosti	Hrozby
Vnější prostředí	<ul style="list-style-type: none"> • V budoucnosti pořízení vlastního vozového parku s jeho postupným rozšiřováním, • větší spolupráce s místními firmami, • stavba kontejnerového překladiště v České Třebové, • rozšiřování nabízených služeb, • outsourcing logistiky. 	<ul style="list-style-type: none"> • Velká konkurence v silničním zasílatelství, • odchod stávajících zákazníků, • nespolehlivost dopravců, • špatná finanční morálka klientů.

Zdroj: autor

3 Návrhy a doporučení při tvorbě konkurenceschopné cenové nabídky za přepravu zboží

V této kapitole jsem se zabývám postupem práce v zasílatelské firmě, jeho znázornění ve vývojovém diagramu a tvorbou cenové nabídky za přepravu. V poslední části kapitoly jsem navrhnul možná opatření, týkající se samotné přepravy a fungování firmy.

3.1 Proces výběru zasílatele

Samotný proces, který začíná poptávkou a končí uzavřením zasílatelské smlouvy, se skládá ze tří hlavních částí.

- **Poptávka**

V této fázi se příkazce snaží zjistit co nejvíce informací o podmínkách, za kterých je zasílatel schopen zajistit přepravu. V praxi příkazci nejednají jen s jedním zasílatel, ale rozešlou poptávku do více firem, aby mohli srovnávat nabízené způsoby přepravy, poskytované služby a především ceny za přepravu.

- **Nabídka**

Po obdržení poptávky se zasílatel snaží v co nejkratším možném termínu vypracovat a zaslat nabídku zákazníkovi. V této fázi dochází k prvnímu kontaktu obou stran, kdy zasílatel zjišťuje konkrétní informace týkající se přepravy. Nabídka by měla být zpracována na profesionální úrovni, neboť se jedná o důležitou součást firemního marketingu a zákazník si podle její formy udělá představu o kvalitě zasílatelské firmy.

Po odeslání nabídky je v zasílatelově zájmu zůstat v kontaktu se zákazníkem a případně reagovat na jeho další požadavky či dodatečné změny. Často dochází i k úpravě ceny v důsledku udržení zájmu zákazníka a to s ohledem na nabízené ceny konkurence.

Ovšem ne ve všech případech rozhoduje pouze cena. Zákazník může mít jako prioritu rychlost nebo kvalitu služeb spojených s přepravou. Proto je zákazníkovi nutné předložit takovou nabídku, která co nejvíce reflektuje jeho požadavky a je vyvážená po všech stránkách.

- **Objednávka**

Pokud se zasílateli podaří nabídnout zákazníkovi přijatelnou nabídku, dochází k vydání zasílatelského příkazu v písemné formě. Zasílatel znovu prověří všechny body objednávky a ujistí se, zda jsou přiloženy všechny potřebné dokumenty. V případě proveditelnosti všech požadavků zákazníka dochází k uzavření zasílatelské smlouvy a samotné realizaci přepravy.

3.2 Technologie práce zasílatele

Technologie práce zasílatele popisuje proces v zasílatelské firmě od obdržení poptávky až po samotné hodnocení realizace přepravy s klientem. Tato technologie práce je používána v zasílatelské firmě CZ Logistics, s. r. o. při řešení jednotlivých poptávek.

1. Obdržení poptávky, prozkoumání obchodního případu

Prvním impulsem pro zahájení celé řady činností souvisejících se zajištěním přepravy je samotná poptávka od zákazníka. Zasílatel naváže kontakt se zákazníkem a zjistí si základní informace o zásilce, místě nakládky a místě určení, včetně napojení na dopravní infrastrukturu. Dnes je důležité i zjištění informací o samotném zákazníkovi, jestli není dlužníkem či v insolventním řízení.

2. Skupinová porada

Po posouzení poptávky vedoucím úseku zasílatelství se shromáždí zaměstnanci z příslušných oddělení a hledají společně optimální řešení technologie přepravy, identifikují možná rizika při přepravě a zjišťují, zda je vůbec možné danou věc přepravit. V této fázi se hledají možná řešení výhodná pro zákazníka.

3. Tvorba cenové nabídky

Cenová nabídka by měla být předložena zákazníkovi co nejdříve, protože je důležitou složkou úspěchu a vypovídá o úrovni zasílatele. Zasílatel intenzivně komunikuje s jednotlivými dopravci o ceně, za kterou jsou ochotni provést přepravu, o jejich možnostech a poté vybírá nejvhodnějšího dopravce.

4. Prodej cenové nabídky

Zasílatel předloží zákazníkovi optimální řešení požadované přepravy a cenovou nabídku. V této fázi se snaží uplatnit dostupné marketingové nástroje a marketingový mix tak, aby zákazník přijal nabídku a uzavřel zasílatelskou smlouvu. Dochází zde k intenzivním jednáním se zákazníkem s případnou změnou ceny nebo věcí týkajících se přepravy.

5. Realizace přepravy

Zasílatel objedná termín přepravy u vybraného dopravce, zajistí vhodnou manipulační techniku, přistavení dopravního prostředku, nakládku a vykládku a další služby spojené s přepravou. Zároveň zajišťuje potřebnou administrativu, nákladní list, celní procedury a monitoruje pohyb zásilky po celou dobu přepravy.

Po doručení zásilky na místo určení informuje zasílatel příkazce a na základě zasílatelské smlouvy vznesení požadavek na platbu a předloží mu fakturu. Zasílatel zároveň obdrží fakturu od dopravce.

6. Udržení vztahu se zákazníkem

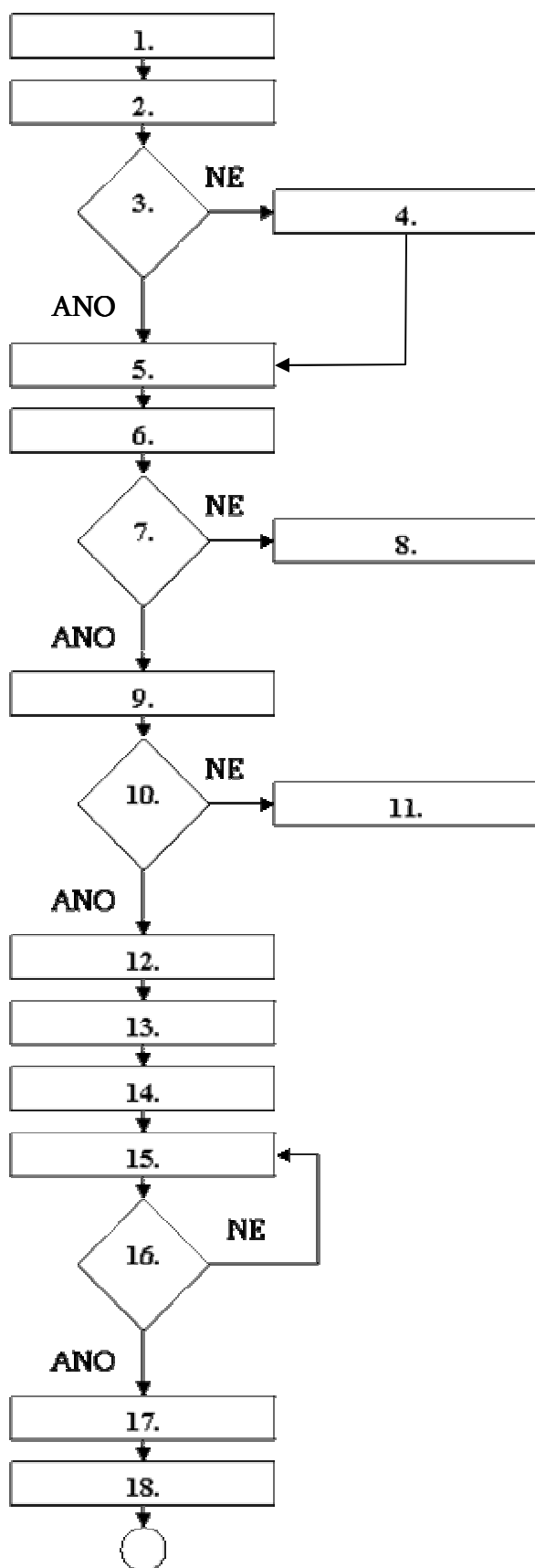
Zasílatel zhodnotí přínos zrealizovaného obchodního případu a případné možné zlepšení při další realizaci. Samotnou přepravu zhodnotí i se zákazníkem, zjistí jeho spokojenost a zařadí si zákazníka do evidence podle jeho významnosti pro jejich další možnou spolupráci. Důležitou roli hraje i poděkování zákazníkovi a snaha o udržování vzájemného kontaktu pro další obchod.

3.2.1 Vývojový diagram

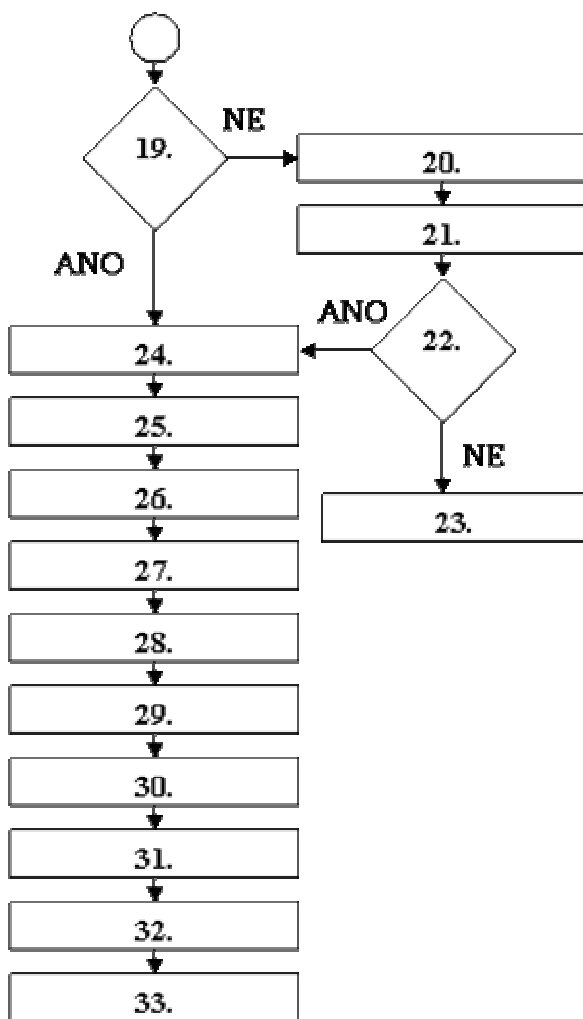
Výše popsaný postup práce ve firmě CZ Logistics, s. r. o. jsem shrnul do vývojového diagramu a navrhnul v něm, jak by měla firma postupovat při realizaci dalších zakázek. Tento vývojový diagram znázorňuje nejdůležitější kroky, které by měla firma učinit při realizování obchodního případu. Znázornil jsem i nejdůležitější místa, ve kterých je potřeba učinit rozhodnutí ovlivňující další postup práce.

Vývojový diagram tedy doporučuje postup práce v zasílatelské firmě a společnost by ho mohla použít ve svých příručkách pro zaměstnance. Jednoduše znázorněný postup práce by mohl být použit pro zaškolení nově přijatých zaměstnanců v úseku zasílatelství a jejich seznámení s daným procesem. Dále by mohl sloužit jako pomůcka pro zaměstnance, který dočasně vykonává práci v tomto úseku z důvodu dovolené či nemoci některého ze zaměstnanců tohoto úseku. V neposlední řadě může být využit jako pomůcka k seznámení s prací zasílatele pro žáky místní Střední odborné školy Gustava Habrmana, kteří zde absolvují povinné praxe v rámci výuky.

Obr. č. 3 Vývojový diagram



1. Obdržení poptávky od zákazníka.
2. Evidence poptávky a předání do úseku zasílatelství.
3. Je poptávka úplná?
4. Žádat příkazce o doplnění poptávky.
5. Zjištění doplňujících informací souvisejících s poptávkou.
6. Vyhodnocení poptávky.
7. Rozhodnutí, zda je firma schopna realizovat poptávku.
8. Informování zákazníka o nemožnosti realizace jeho poptávky s odůvodněním.
9. Prověření zákazníka.
10. Je zákazník schopen dostát svých závazků?
11. Přerušení kontaktu a zdůvodnění zákazníkovi.
12. Porada zaměstnanců: výběr druhu dopravy a technologie přepravy.
13. Identifikace možných rizik spojených s přepravou.
14. Volba optimálního řešení.
15. Volba a kontakt vhodného dopravce.
16. Reakce dopravce.
17. Tvorba cenové nabídky.
18. Předložení cenové nabídky zákazníkovi.



Zdroj: autor

19. Akceptuje zákazník nabídku?
20. Jednání se zákazníkem a změna cenové nabídky.
21. Předložení upravené cenové nabídky.
22. Akceptuje zákazník upravenou nabídku?
23. Informování zákazníka o nemožnosti realizace jeho poptávky s odůvodněním.
24. Uzavření zasílatelské smlouvy.
25. Objednání přepravy a zajištění úkolů s ní spojených.
26. Administrativní práce.
27. Zahájení přepravy, její sledování a informování zákazníka o jejím průběhu.
28. Řešení nečekaných situací, ukončení přepravy.
29. Informování zákazníka o doručení zboží na místo určení.
30. Přijetí a vystavování faktur.
31. Předání obchodního případu k zaevidování.
32. Zhodnocení přepravy se zákazníkem a snaha o další vzájemnou spolupráci.
33. Zhodnocení přepravy ve firmě, analýza možných opatření při realizaci podobných zakázek.

3.3 Tvorba cenové nabídky za přepravu zboží

Tvorba cenové nabídky za přepravu zboží se skládá z několika kroků. Po zjištění všech potřebných údajů od příkazce zasílatel určí optimální transportní trasu a to pro každý druhu dopravy zvlášť a vypočte se kilometrická vzdálenost, která spolu s hmotností nákladu tvoří hlavní podklad pro stanovení ceny za přepravu. Zasílatel zároveň zvolí způsob naložení přepravovaného zboží na vhodné dopravní prostředky. V případě železniční přepravy vybere vhodné železniční vozy z nabídky dopravce, u kterého objednává přepravu.

Z těchto údajů pomocí tzv. kalkulačního listu vypočítá cenu dovozného za tunu nebo vůz, v případě silniční dopravy za jedno nákladní vozidlo. Tyto ceny za samotnou přepravu nemusí být konečné a zasílatel může kalkulovat se slevou od jednotlivých dopravců.

Dále si zasílatel určí provizi a zákazníkovi předloží cenovou nabídku. Důležitou součástí cenové nabídky je i seznámení zákazníka o možných vícenákladech. Tyto dodatečné náklady se nezahrnují do cenové nabídky, protože mohou a nemusejí vzniknout. Přesto je důležité uvést vícenáklady alespoň v přibližných částkách, aby byl zákazník seznámen s jejich možnou výší.

3.4 Tvorba cenové nabídky na reálné poptávce přepravy

Společnost CZ Logistics, s. r. o. obdržela poptávku od zákazníka na přepravu nerezových nádrží z Kladna do Tureckého Istanbulu, kde si je odebere zákazník. Znění poptávky je uvedeno v příloze této práce.

Pro přepravu nádrží jsem zvolil dva možné způsoby. První způsob je přeprava všech nádrží po železnici v uceleném vlaku, nebo po jednotlivých vozech v případě, že by výrobce vyráběl nádrže postupně. Druhým způsobem je kombinace silniční a železniční dopravy. Nádrže nepřekračující maximální rozměr silničních dopravních prostředků se budou přepravovat po silnici. Zbylé nádrže v počtu 12 kusů, které mají průměr 2 745 mm a překračují tak povolenou šířku dopravních prostředků v silniční dopravě, která je maximálně 2 550 mm, je nutno přepravit po železnici. Varianta s přepravou těchto nadrozměrných nádrží po silnici by byla organizačně i finančně velice nákladná a pro zákazníka nezajímavá, proto jsem o ní neuvažoval.

3.4.1 Přeprava nádrží po železnici

a) Výběr vhodné trasy

Vhodnou trasu jsem stanovil pomocí programu ERIC od společnosti JERID, spol. s r. o.

Tab. č. 4 Trasa přepravy po železnici

Žel.	Číslo	Popis úseku	km	Celkem
CD	535161	KLADNO		0
ZSSK	000890	LANŽHOT ST.HR./KÚTY ŠT.HR.	362	362
MAV	000887	ŠTÚROVO ŠT.HR./SZOB HATÁR	203	565
ZS	000711	KELEBIA HATÁR/SUBOTICA GRANICA	227	792
BDZ	000620	DIMITROVGRAD GRANICA/DRAGOMAN FR.	548	1340
TCDD	000703	SVILENGRAD IZTOK FR./KAPIKULE FR.	376	1716
-->	019604	HAYDARPASA	305	2021

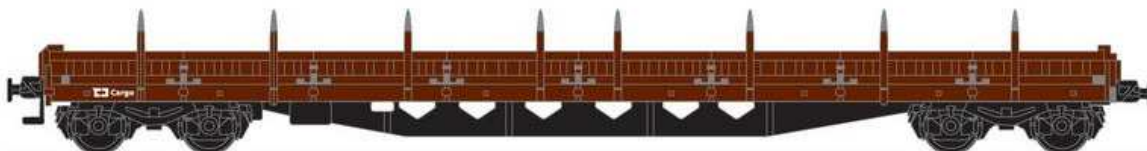
Vytiskl program ERIC EKLK verze 2.59.01
© 1993-2011 JERID, Halkova 171/2 77200 Olomouc, Czech Republic, tel.:+420 587 407 922, fax:+420 585 226 282, e-mail: jerid@jerid.cz

Zdroj: ERIC

b) Výběr vhodného železničního vozu

Vzhledem k rozměrům nádrží jsem zvolil čtyřnápravový nízkostěnný vůz Res 11.

Obr. č. 4 Res 11



Zdroj: http://vozy.cdcargo.cz/katalog_vozu/nizkostenne-vozy/res-11.html

K přepravě bude potřeba celkem 35 vozů. Na 30 vozech bude naloženo a zajištěno proti pohybu po 2 nádržích s minimální délkou 6 400 mm a na zbývajících 5 vozech po 3 nádržích v délkách 4 600 mm a 5 900 mm.

c) Kalkulační list

V kalkulačním listu jsou uvedeny všechny potřebné údaje pro výpočet ceny. Zásílatel zde počítá i s provizí (odměnou). Přepravu na českém území zajišťuje ČD Cargo, a. s. Vzhledem ke zkušenostem se železniční přepravou v této části Evropy byla vybrána společnost DB Schenker, která zajistila přepravu zboží z českých hranic až do Istanbulu. Tato

společnost si za přepravu jedné tuny zboží v uceleném vlaku účtovala 44 EUR a za jednotlivý vůz 72 EUR (kurz 25 Kč / EUR).

Tab. č. 5 Kalkulační list pro ucelený vlak

Stanice odeslání	54-535161 KLADNO
Stanice určení	75-019604 HAYDARPASA
Zboží / NHM	Nádrže ze železa, oceli na kapaliny, objem nad 300-100 000 l / 73090059
Počet vozů / vozy	35 železničních vozů / Res 11
Náprav	4
Ložení [t]	15
ČR úsek / t	550 Kč
Zahraniční úsek / t	1 100 Kč
Celkem / t	1 650 Kč
Způsob odbavení	VLAK
Cenová nabídka za přepravu zboží	
Celkové náklady	866 250 Kč
Provize 8%	69 300 Kč
Cenová nabídka	935 550 Kč
Cenová nabídka za přepravu zboží s max. slevou od dopravce 5 %	
Celkové náklady se slevou	822 938 Kč
Provize 8%	65 835 Kč
Cenová nabídka	888 773 Kč

Zdroj: CZ Logistics, s. r. o.

Tab. č. 6 Kalkulační list pro jednotlivý vůz

Stanice odeslání	54-535161 KLADNO
Stanice určení	75-019604 HAYDARPASA
Zboží / NHM	Nádrže ze železa, oceli na kapaliny, objem nad 300-100 000 l / 73090059
Počet vozů / vozy	1 železniční vůz / Res 11
Náprav	4
Ložení [t]	15
ČR úsek / t	709 Kč
Zahraniční úsek / t	1 800 Kč
Celkem / t	2 509 Kč
Způsob odbavení	JZ + SK
Cenová nabídka za přepravu zboží v 1 železničním voze	
Celkové náklady na 1 vůz	37 635 Kč
Provize 8 %	3 011 Kč
Cenová nabídka za 1 vůz	40 646 Kč
Cenová nabídka za přepravu zboží v 35 samostatných železničních vozech	
Celkové náklady za 35 vozů	1 317 225 Kč
Provize 8 %	105 378 Kč
Nabídka	1 422 603 Kč

Zdroj: CZ Logistics, s. r. o.

Kalkulační listy uvedené v tabulkách č. 4 a č. 5 poskytují přehled o jednotlivých cenách. Vzhledem k malé hmotnosti nádrží musí být účtována cena za minimální ložení vozu 15 tun. V tomto případě je lepší zvolit přepravu v uceleném vlaku. Při tomto způsobu přepravy mohou dopravci snížit cenu až o 5 %. Zde ovšem záleží na vyjednávacích schopnostech zasílatele a na jeho pozici u dopravce.

Součástí cenové nabídky jsou již zmíněné množné vícenáklady. V následující tabulce jsou uvedeny příklady a přibližná výše jednotlivých vícenákladů.

Tab. č. 7 Vícenáklady

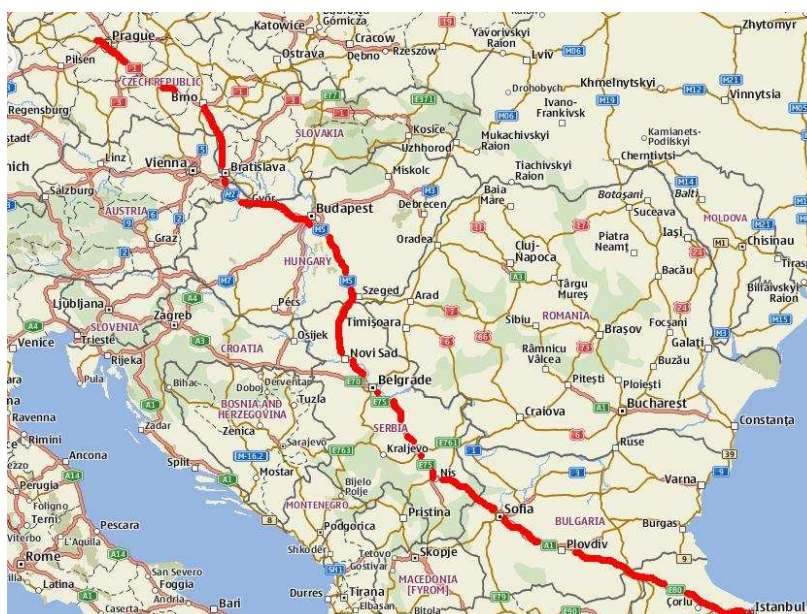
Přístavba vozů na vlečku v případě, že odesílatel nemá zajištěn vlastní posun	1000 - 2000 Kč/ vůz
Pojištění zásilky	0,3 % z hodnoty zboží
Náklady na nakládku / vykládku - jeřáb, VZV	3000 Kč / vůz
Stojné vozů během přepravy z viny odesílatele, příjemce	2000 Kč / den / vůz
Celní poplatky	1500 Kč / položka / hlášení
Další služby podle přání zákazníka	... Kč

Zdroj: CZ Logistics, s. r. o.

3.4.2 Přeprava nádrží po silnici a železnici

a) Výběr vhodné trasy

Obr. č. 5 Trasa přepravy po silnici



Zdroj: http://maps.ovi.com/?cid=maps-fw-ilk-hero-acq-na-ovicom_nli-uk-0-1&lang=cs-cz&country=CZ#146.1530963|19.9868088|610|0|normal.day?

Optimální přepravní trasa vede převážně po dálnicích a silnicích 1. třídy. Celková vzdálenost je přibližně 1 900 km a stejně jako při přepravě po železnici vede přes 6 států.

b) Výběr vhodného dopravního prostředku

Kromě 12 nádrží, které se kvůli svým rozměrům musí přepravit po železnici, je možné naložit zbývající nádrže do plachtových návěsů s rozměrem 13 620 x 2 480 x 2 760 mm.

Obr. č. 6 Plachtový návěs



Zdroj: <http://www.cisterny.com/d62-novy-naves-kogel-foxx.html>

Do návěsu lze současně naložit a zajistit proti pohybu 2 nádrže. Celkem bude potřeba 32 plachtových návěsů na přepravu 63 nádrží.

c) Kalkulační list

Zasílatel má možnost objednat přepravu u jediného dopravce, nebo využít služeb více dopravců. Pokud se rozhodne využít služeb jediného dopravce, bude mu nabídnuta zvýhodněná cena 68 400 Kč za návěsnou soupravu (cena za 1 km = 36 Kč). Využije li služeb více dopravců, průměrná cena za návěsnou soupravu bude 72 200 Kč (cena za 1 km = 39 Kč).

V následujících kalkulačních listech jsou uvedeny ceny za oba způsoby.

Tab. č. 8 Cena za přepravu u jediného dopravce

Nakládka	274 02 KLADNO
Vykládka	34 521 ISTANBUL
Zboží/NHM	Nádrže ze železa, oceli na kapaliny, objem nad 300-100 000 l / 73090059
Počet návěsných souprav	32 / plachtový návěš
Cenová nabídka za přepravu zboží jedním dopravcem	
Náklady / LKW	68 400 Kč
Cena celkem za 32 LKW	2 188 800 Kč
Provize 3 %	65 664 Kč
Nabídka	2 254 464 Kč

Zdroj: CZ Logistics, s. r. o.

Tab. č. 9 Cena za přepravu u různých dopravců

Nakládka	274 02 KLADNO
Vykládka	34 521 ISTANBUL
Zboží/NHM	Nádrže ze železa, oceli na kapaliny, objem nad 300-100 000 l / 73090059
Počet návěsných souprav	1 / plachtový návěš
Cenová nabídka za přepravu zboží různými dopravci	
Průměrná cena / LKW	72 200 Kč
Provize 3 %	2 166 Kč
Nabídka za 1 LKW	74 366 Kč
Cenová nabídka za přepravu zboží v 32 návěsných soupravách	
Cena za 32 LKW celkem	2 310 400 Kč
Provize 3 %	69 312 Kč
Nabídka za 32 LKW	2 379 712 Kč

Zdroj: CZ Logistics, s. r. o.

Tab. č. 10 Cena za přepravu 6 kusů nádrží v železničních vozech

Stanice odeslání	54-535161 KLADNO
Stanice určení	75-019604 HAYDARPASA
Zboží / NHM	Nádrže ze železa, oceli na kapaliny, objem nad 300-100 000 l / 73090059
Počet vozů / vozy	6 železničních vozů / Res 11
Náprav	4
Ložení [t]	15
ČR úsek / t	709 Kč
Zahraniční úsek / t	1 800 Kč
Celkem Kč / t	2 509 Kč
Způsob odbavení	JZ + SK
Cenová nabídka za přepravu zboží v 6 železničních vozech	
Náklady celkem	225 810 Kč
Provize 8%	18 065 Kč
Nabídka	243 875 Kč

Zdroj: CZ Logistics, s. r. o.

K celkové ceně za přepravu 64 kusů nádrží, které se přepravují po silnici, je potřeba přičíst cenu za přepravu 12 kusů nádrží, které je nutné přepravit v 6 železničních vozech.

Porovnáme li obě cenové nabídky, zasílatel by se měl snažit zajistit přepravu nádrží u jednoho dopravce. Jeho provize bude sice nižší, než kdyby objednával přepravu u více dopravců, ale cenová nabídka bude konkurenceschopnější. Výhodnější nabídku by se měl zasílatel snažit předložit v každém případě, protože jedná v zájmu příkazce / odesílatele.

Tab. č. 11 Cenová nabídka při použití silniční a železniční dopravy

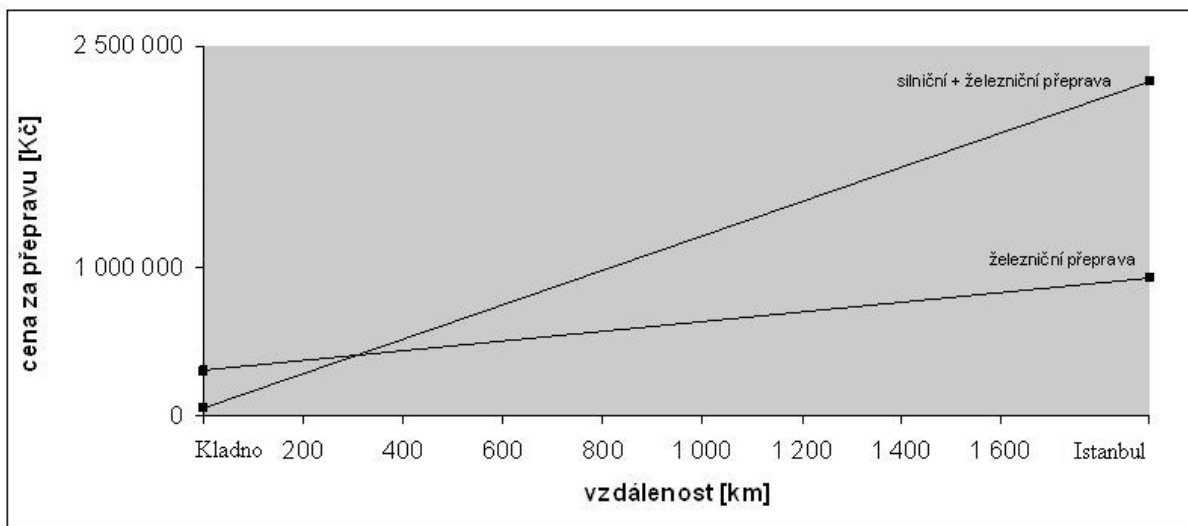
Celková cenová nabídka	2 498 339 Kč
Provize zasílatele	83 729 Kč

Zdroj: CZ Logistics, s. r. o.

3.5 Vyhodnocení cenových nabídek

Z navrhovaných způsobů přepravy, viz kapitoly 3.4.1 a 3.4.2, je pro zákazníka nejvýhodnější varianta přepravy veškerých nádrží po železnici. Cena za tuto přepravu činí 935 550 Kč a je téměř 2,7 krát levnější než druhý navrhovaný způsob přepravy. Zasílatelská společnost by tedy měla předložit tuto variantu přepravy jako nejlepší řešení pro zákazníka i s tím, že to pro ni bude znamenat menší zisk než v případě druhé varianty

Obr. č. 7 Průběh nákladů u jednotlivých způsobů přeprav



Zdroj: autor

V předchozím obrázku jsem znázornil přibližný průběh nákladů u jednotlivých způsobů přeprav. Z obrázku č. 5 vyplývá, že přeprava nádrží po železnici začíná být výhodnější v této relaci přibližně už od 300 kilometrů.

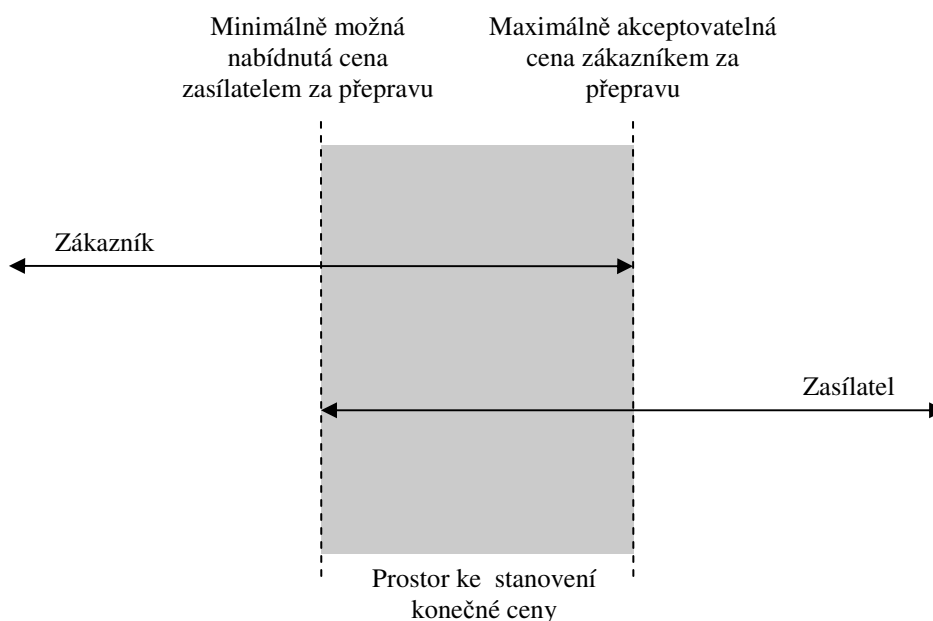
Společnost si stanovuje provizi podle celkového času a množství práce, kterou bylo potřeba vykonat. Výška provize není neměnná a při jednání se zákazníkem se může snižovat. Společnost si nechala externí firmou vypočítat, že 15 % z každé provize připadne na uhrazení režijních nákladů, které tvoří: platy zaměstnanců, sociální a zdravotní pojištění, nájemné, spotřeba energií, účty za telefon a internet, licenční poplatky za software a jiné.

3.6 Předložení cenové nabídky zákazníkovi

Zákazník bere přepravu jako důležitou součást svých obchodních vztahů, bez které by své zboží k zákazníkovi nedodal. V závislosti na dodacích doložkách INCOTERMS, nebo obchodních podmínkách s příjemcem, respektive kupujícím zboží, hradí částku za přepravu většinou výrobce nebo prodávající. Proto zákazník při rozhodování běžně upřednostňuje cenu přepravy před rychlostí dodávky a to při zachování kvality provedení přepravy.

Obrázek č. 6 znázorňuje možné hranice za cenu přepravy ze strany zasílatele a zákazníka, v našem případě CZ Logistics, s. r. o. a výrobce ocelových nádrží.

Obr. č. 8 Cenové rozpětí nabídky



Zdroj: autor

Aby mohl obchodník správně vytvořit a prodat nabídku, musí intenzivně komunikovat se zákazníkem. Při této komunikaci si pomocí otevřených otázek vytvoří tzv. prodejní mapu, neboli soubor priorit při rozhodování zákazníka. Obchodník poté může lépe zacílit svojí cenovou nabídku a vytváří si lepší pozici pro vyjednávání.

3.7 Návrhy na možná zlepšení

V této části práce jsem se pokusil navrhnout řešení, které by mohlo pomoci nabídnout zákazníkovi levnější cenu za přepravu nádrží do Turecka. Dále jsem nastínil možné návrhy, které by firma mohla realizovat pro zvýšení svojí propagace a k jejímu dalšímu růstu.

3.7.1 Návrh související s přepravou nádrží

Cena za přepravu nádrží je pro zákazníka poměrně vysoká. Proto by mohla firma zákazníkovi nabídnout řešení, které by pomohlo snížit tuto vysokou cenu. Protože se jedná o poměrně lehké a objemné nádrže, nevyužije se dostatečně max. ložná hmotnost silničních návěsů nebo železničních vozů.

Mým návrhem je tedy přepravit nádrže v rozřezaném stavu s tím, že by výrobce dokončil jejich výrobu až u zákazníka. Pro výrobce nádrží by tento návrh znamenal snížení nákladů za jejich přepravu. Musel by ovšem dobře zvážit, zda by náklady na rozřezání a zpětné zhotovení nádrží v Turecku byly menší, než ušetřená částka za tento způsob přepravy.

Nádrže jsou kruhového profilu o různých poloměrech. Výrobce by musel odřezat jejich vrchní část, aby se daly do sebe zasunout. Navrhoval bych vždy zasunutí dvou nádrží do sebe, přičemž by se vždy odřezala vrchní část větší nádrže.

3.7.2 Vlastní autodoprava

Ze SWOT analýzy a z porovnání s okolními zasílatelskými společnostmi vyplynulo, že vlastnictví nákladního silničního vozového parku je velkou konkurenční výhodou a stává se nedílnou součástí velkých zasílatelských firem.

Pokud chce společnost v budoucích letech prosperovat a zvýšit svojí konkurenceschopnost, pořízení nákladních automobilů by mělo být jedním z jejich hlavních cílů.

Nákup nákladních automobilů a zřízení vlastní autodopravy vyžaduje vynaložení značných finančních prostředků a rozšíření společnosti o další zaměstnance a zázemí pro vozidla. Mým návrhem je tzv. fúze dvou firem. Ze začátku by mohla společnost CZ Logistics, s. r. o. vyzkoušet intenzivní spolupráci s místním autodopravcem a po vyhodnocení přínosu pro obě strany by mohlo dojít ke zmíněné fúzi, za předpokladu výhodnosti pro obě strany.

Pro zasílatele by fúze znamenala menší závislost na ostatních dopravcích a možnost výhodnějších cenových nabídek. Autodopravce by naopak získal větší objem zakázek. Celkově by se tak nově vytvořená společnost stala konkurenceschopnější na přepravním trhu. Ovšem tento proces je velmi náročný jak z organizačního, tak i z finančního hlediska.

3.7.3 Zlepšení prezentace společnosti

Aby byl marketing společnosti účinný, měla by využívat především přímého marketingu. Marketingové aktivity by měly být cíleny na tržní segment tvořený převážně průmyslovými firmami, které pro svojí činnost potřebují větší množství surovin a materiálů.

Účinná reklama by proto mohla být umístěna na stránkách časopisů, které se zabývají logistikou, např. Logistika nebo Systémy Logistiky.

Reklama v těchto časopisech by si vyžádala vynaložit určité finanční prostředky, ale vzhledem ke skupině čtenářů, kterou tvoří management firem a odborníci na řešení úkolů spojených s dopravou, by mohla přinést efekt.

Dalším vhodným místem pro reklamu by mohly být plachty na přívěsech tahačů u nejvýznamnějších dopravců, se kterými společnost spolupracuje. Umístění reklamy by ovšem záleželo na ochotě autodopravců spolupracovat i v tomto směru a ceně, za kterou by poskytli pronájem plochy.

Větší podporu by mohla nabídnout i mateřská firma CZ LOKO, a. s., která by v rámci své prezentace mohla dát prostor i své dceřiné společnosti CZ Logistics, s. r. o.

3.7.4 Internetové stránky

Internetové stránky společnosti zaujmou a poskytují dostatečné informace o nabídce služeb. Možným zlepšením by mohlo být umístění poptávkového formuláře v části zaměřené na zasílatelství.

Dalším návrhem je zasílání tzv. newsletteru. V tomto elektronickém dokumentu by společnost, např. čtvrtletně, informovala své zákazníky emailem o novinkách, které se objevily v její nabídce, realizovaných přepravách a stručných informacích týkajících se přepravního trhu.

3.7.5 Outsourcing logistických služeb

Společnost by mohla rozšířit svoji nynější nabídku o novou službu - outsourcing logistických služeb. Mnoho firem se snaží snížit svoje náklady a dosáhnout tím většího zisku. A právě činnosti, které nepatří k jejich hlavní náplni podnikání, by mohly být outsourcovány firmou CZ Logistics, s. r. o. Jedná se tedy především o zajištění zásobování, skladování, balení a přepravu hotových výrobků.

Ze začátku bych firmě doporučil zajišťovat veškerou přepravu, balení a nakládku zboží, protože s těmito činnostmi už má dlouholeté zkušenosti. Časem by se mohla nabídka služeb nadále rozšiřovat o nové činnosti, které by pramenily z potřeb zákazníků.

4 Vyhodnocení návrhů a doporučení

V poslední kapitole mé práce se věnuji vyhodnocení návrhů, které jsem doporučil firmě CZ Logistics, s. r. o. v podkapitole 3.7.

4.1 Přeprava upravených nádrží

Pokud by zákazník souhlasil s rozřezáním nádrží a jejich následnou kompletací až u kupujícího, znamenalo by to pro něho značné snížení nákladů na jejich přepravu. Z nádrží lze sestavit 34 takto upravených párů. Z celkového počtu 75 nádrží tak zůstane pouze 7 nádrží, které nebude možné složit. K těmto nádržím bude nutné naložit jejich odřezané vršky, kterých je celkem 34.

Vzhledem k velikosti do sebe zasunutých nádrží by bylo možné naložit pouze jednu tuto dvojici na plachtový návěs a silniční přeprava by tedy neznamenal žádnou výhodu pro zákazníka. Ovšem v případě přepravy takto upravených nádrží po železnici by se počet železničních vozů značně zredukoval. A to z původních 35 vozů na vozů 23. Celkem by bylo naloženo na 17-ti vozech Res 11 po dvou dvojicích nádrží, na 3 vozech po dvou nádržích v nezměněném stavu, na jednom voze po jedné nádrži doplněné 4 odřezanými vršky a 2 vozy naložené po 15-ti kusech odřezaných vršků. Zasílatel bude muset zákazníkovi připočítat přibližně 25 000 Kč za zhotovení dřevěných konstrukcí, které pomohou k uložení a upevnění odřezaných částí nádrží.

Z tab. č. 12 na následující straně vyplývá, že pokud by se realizovala přeprava rozřezaných nádrží, zákazník by ve srovnání s přepravou nádrží v nezměněném stavu a v uceleném vlaku ušetřil přibližně 1/3 nákladů. Cena za přepravu by tedy z původních 935 550 Kč klesla i s připočtením 25 000 Kč za dřevěné konstrukce na 639 790 Kč.

Tato cena se týká pouze samotné přepravy nádrží a nezahrnuje v sobě možné vícenáklady, které jsou uvedené v tab. č. 7. I přesto je tato nabídka pro zákazníka firmy CZ Logistics, s. r. o. velice výhodná, pokud ji srovnáme s předešlými nabídkami.

Protože se pro zasílatelskou firmu jedná o významnou přepravu a tudíž i zákazníka, přeprava takto uložených nádrží by se mu měla doporučit i při dalších přepravách. Výrobce těchto nádrží by tak mohl připravit k přepravě pouze nedokončené kusy, u kterých by provedl finální úpravu přímo u svého zákazníka.

Tab. č. 12 Kalkulační list pro ucelený vlak

Stanice odeslání	54-535161 KLADNO
Stanice určení	75-019604 HAYDARPASA
Zboží / NHM	Nádrže ze železa, oceli na kapaliny, objem nad 300-100 000 l / 73090059
Počet vozů	23 železničních vozů / Res 11
Náprav	4
Ložení [t]	15
ČR úsek / t	550 Kč
Zahraniční úsek / t	1 100 Kč
Celkem / t	1 650 Kč
Způsob odbavení	VLAK
Cenová nabídka za přepravu zboží	
Celkové náklady	569 250 Kč
Provize 8%	45 540 Kč
Nabídka	614 790 Kč
Cenová nabídka za přepravu zboží s max. slevou dopravce 5 %	
Celkové náklady se slevou	540 788 Kč
Provize 8 %	43 263 Kč
Nabídka při max. slevě	584 051 Kč

Zdroj: autor

4.2 Náklady při využívání vlastních silničních nákladních vozidel

Pokud by zasílatelská firma vlastnila nákladní silniční vozový park, mohla by část přeprav realizovat vlastními nákladními vozidly. V následující tabulce jsou uvedeny položky, ze kterých se skládá cena za 1 km jízdy nákladního vozidla při předpokládané ujeté měsíční vzdálenosti 10 000 km.

Tab. č. 13 Předpokládaná cena za 1 km při použití vlastní dopravy

Nafta	10,40 Kč/km
Mýto	4 Kč/km
Plat řidiče	4,80 Kč/km
Leasing	4,20 Kč/km
Silniční daň	0,3 Kč/km
Amortizace	3,7 Kč/km
Pojištění	0,1 Kč/km
Základ	27,50 Kč/km
Provize 20 %	5,5 Kč/km
Servis 8%	0,45 Kč/km
Zisk 12%	5,05 Kč/km
Cena	33 Kč/km

Zdroj: CZ Logistics, s. r. o.

Pokud by tedy zasílatelská firma realizovala pořízení vlastních nákladních vozidel, mohla by svým zákazníkům nabídnout cenu přibližně 33 Kč/km. Cena za 1 km by se měnila především v závislosti na použití placených úseků silnic a dálnic, spotřebě pohonných hmot nákladních vozidel a cenách nafty v různých částech Evropy.

Tuto cenu za 1 kilometr by si firma mohla dovolit z důvodu, že na jejím zisku se podílí více činností, počínaje zasílatelstvím a konče stavební činností na vlečkách a tak by si mohla stanovit menší provizi než samotní autodopravci.

4.3 Oblast reklamy

Co se týče navrhovaných zlepšení v oblasti prezentace firmy, bylo by možné v krátkém časovém úseku realizovat dvě opatření.

Jednodušší řešení, které by nevyžadovalo vynaložení téměř žádných finančních prostředků by bylo umístění loga, stručného popisu, např. zasílatelství a správa vleček, a zároveň i odkazu na hlavní stránce mateřské firmy CZ LOKO, a. s. Zákazníci této společnosti by se při návštěvě těchto stránek snáze dozvěděli o existenci její dceřiné společnosti už z úvodní stránky bez nutnosti jejich prohledávání.

Druhou možností je umístit reklamu do odborných časopisů. Redakce časopisu Systémy Logistiky mi ihned zaslala ceník za umístění reklamy na stránkách časopisu. Cena za reklamu, která by pokryla ¼ stránky, je 19 000 Kč. Společnosti CZ Logistics, s. r. o. bych navrhoval inzerci v nejméně třech vydáních časopisu za sebou. Redakce časopisu uvádí, že 60 % čtenářů z celkového nákladu 7000 kusů výtisků jsou uživatelé logistických služeb, kteří vyhledávají logistické informace a služby logistických firem.

Díky inzerci by se tak firma dostala do povědomí dalších několika tisíců možných zákazníků a zvýšila by si svojí image i tím, že je schopna inzerovat své služby na stránkách uznávaného časopisu vedle velkých mezinárodních logistických firem.

4.4 Oblast internetových stránek

Umístění poptávkového formuláře by usnadnilo práci zákazníkům s vytvořením poptávky. Zasílatel si v něm naopak může vyžádat potřebné informace pro zpracování nabídky, které by zákazník nemusel uvést při zaslání poptávky emailem. Tím by se i zkrátil čas, který potřebuje zasílatel na vytvoření cenové nabídky, protože by nebyl nutný zpětný

kontakt zákazníka a žádost o doplnění poptávky. Jednotná forma poptávkového formuláře by i usnadnila orientaci zasílatele v samotné poptávce.

Zasílání již zmiňovaného newsletteru by pomohlo firmě k její stálé propagaci u svých zákazníků a touto formou by mohla stále nabízet své dosavadní i nově zavedené služby. Možnost zasílání newsletteru by si mohl každý zákazník vybrat při vyplňování poptávkového formuláře. I při nerealizování poptávané přepravy by se tak mohla společnost stále připomínat a snažit se získat zákazníka zpět.

Newsletter by se zasílal i zákazníkům v databázi firmy, kteří by nepoptávali přepravu přes poptávkový formulář. Společnost by ovšem neměla zapomenout umístit možnost zrušení zasílání tohoto reklamního materiálu přímo do jeho obsahu, aby tak zbytečně neobtěžovala zákazníky, kteří o tento materiál nemají zájem.

4.5 Outsourcing logistických služeb

Pro zavedení těchto nových služeb by společnost CZ Logistics, s. r. o. musela přijmout nové zaměstnance, kteří by je zajišťovali. Outsourcing těchto činností bych doporučil provádět ve firmách v blízkém okolí sídla společnosti a to nejlépe se sídlem České Třebové, aby byla zajištěna co nejefektivnější spolupráce a komunikace mezi podnikem a firmou CZ Logistics, s. r. o. Outsourcing logistických služeb by pro společnost mohl znamenat zvýšení zisku a nárůst počtu zákazníků.

Závěr

Zasílatelství je stejně jako podnikání v dopravě velmi rozšířenou činností. I když se nejedná o koncesovanou činnost a zasílateli k jejímu provozování stačí pouze živnostenský list, zasílatel musí být znalec nejen přepravního trhu, ale musí prokázat i dobré znalosti technologie různých druhů dopravy, marketingu a práva, aby mohl být zákazníky považován za důvěryhodnou osobu, která jim zajistí přepravu jejich zboží.

Na trhu působí mnoho zasílatelských firem a zákazníci tak mají možnost velkého výběru. I proto dnes zasílatelská firma CZ Logistics, s. r. o. realizuje pouze necelých 11 % ze všech poptávek, které obdrží. Hlavní roli stále hraje nabídnutá cena za přepravu, ale zákazníci začínají více hledět i na kvantitu a především kvalitu poskytovaných služeb, které souvisejí s jejich poptávkou přepravy. Proto jsem zpracoval i menší porovnání firmy CZ Logistics, s. r. o. se zasílatelskými firmami v jejím blízkém okolí. Z analýzy je viditelné, že společnost patří ke špičce zasílatelských společností v tomto regionu, přesto by však do budoucna měla své služby i nadále rozšiřovat.

V další části práce jsem pomocí vývojového diagramu navrhl technologický postup práce v zasílatelské firmě, který by mohl být použit do firemních příruček pro zaměstnance. Dále jsem vypracoval návrhy na způsob přepravy ocelových nádrží z České republiky do Turecka a jejich cenovou nabídku, porovnal výhodnost způsobů jejich přepravy a navrhl, jakým způsobem by se mohla daná přeprava v budoucnu realizovat. V poslední části jsem vyhodnotil navržená opatření, která by firma mohla v budoucnu realizovat.

Zasílatelská společnost by se tedy měla více snažit o individuální přístup ke každému zákazníkovi a navrhnout mu co nejvíce možných variant řešení přepravy jeho zboží.

I když je moje bakalářská práce orientovaná na zasílatelství, snažil jsem se využít znalostí i z jiných předmětů, které jsem během bakalářského studia absolvoval.

Použitá literatura

- [1] KAMPF, Rudolf; CEMPÍREK, Václav; KAMPF Rudolf. *Zasílatelství*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2005. ISBN 80-7194-745-8.
- [2] NOVÁK, Radek, et al. *Nákladní doprava a zasílatelství*. 2., přepracované vydání. Praha : ASPI, a. s., 2005. 412 s. ISBN 80-7357-086-6
- [3] JEDENÁSTÍKOVÁ, Dita; KAMPF, Rudolf; KOŘÍNKOVÁ, Květoslava. *Organizace zasílatelských služeb*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2001. ISBN 80-7194-352-5.
- [4] DAVID, Petr; ORAVA, František. *Zasílatelství*. Praha : Česká technika, 2008. 115 s. ISBN 978-80-01-04035-5
- [5] DAVID, Petr; ORAVA, František. *Vnitrostátní přeprava a zasílatelství*. 2., přepracované. Praha : Česká technika, 2010. 175 s. ISBN 978-80-01-04535-0
- [6] JINDRA, Tomáš. *Marketingový průzkum u zasílatelských firem ve Východočeském kraji: bakalářská práce*. Pardubice: Univerzita Pardubice, DFJP, 2008. 62s. , 1 příl.
- [7] *Svaz spedice a logistiky České republiky* [online]. c2009 [cit. 2011-03-04]. Dostupný z WWW: <<http://www.sslczech.cz/>>.
- [8] *CZ Logistics* [online]. c2010 [cit. 2011-03-29]. Dostupný z WWW. <<http://www.czlog.cz/>>.
- [9] *CS CARGO* [online].c2010 [cit. 2011-04-02]. Dostupný z WWW: <<http://www.cscargo.cz/doprava/cz>>.
- [10] *Interkontakt* [online]. c2010 [cit. 2011-04-02]. Dostupný z WWW: <<http://doprava.interkontakt.cz/>>.
- [11] *INTERSPED Svitavy* [online]. c2005 [cit. 2011-04-02]. Dostupný z WWW: <<http://www.intersped.cz/>>.
- [12] *JHT CZ* [online]. c2009 [cit. 2011-04-02]. Dostupný z WWW: <<http://www.intersped.cz/>>.

- [13] *MERKA SPEDITION* [online]. c2007 [cit. 2011-04-02]. Dostupný z WWW: <<http://www.merka.cz/>>.
- [14] *Šmídl* [online]. c2011 [cit. 2011-04-02]. Dostupný z WWW: <<http://www.smidl.cz/cs/>>.
- [15] *Zasílatelství Železník* [online]. [cit. 2011-04-02]. Dostupný z WWW: <<http://www.zeleznik/>>.
- [16] *Interní materiály společnosti CZ Logistics, s. r. o.*

Seznam tabulek

Tab. č. 1 Poskytované způsoby dopravy	34
Tab. č. 2 Poskytované služby	36
Tab. č. 3 SWOT analýza.....	37
Tab. č. 4 Trasa přepravy po železnici.....	44
Tab. č. 5 Kalkulační list pro ucelený vlak	45
Tab. č. 6 Kalkulační list pro jednotlivý vůz	45
Tab. č. 7 Vícenáklady	46
Tab. č. 8 Cena za přepravu u jediného dopravce.....	48
Tab. č. 9 Cena za přepravu u různých dopravců	48
Tab. č. 10 Cena za přepravu 6 kusů nádrží v železničních vozech	48
Tab. č. 11 Cenová nabídka při použití silniční a železniční dopravy.....	49
Tab. č. 12 Kalkulační list pro ucelený vlak	55
Tab. č. 23 Předpokládaná cena za 1 km při použití vlastní dopravy	55

Seznam obrázků

Obr. č. 1 Složky ceny	26
Obr. č. 2 Schéma organizace společnosti CZ Logistics, s. r. o.....	28
Obr. č. 3 Vývojový diagram	41
Obr. č. 4 Res 11	45
Obr. č. 5 Trasa přepravy po silnici	47
Obr. č. 6 Plachtový návěs	48
Obr. č. 7 Průběh nákladů u jednotlivých způsobů přeprav.....	50
Obr. č. 8 Cenové rozpětí nabídky	50

Seznam zkratek

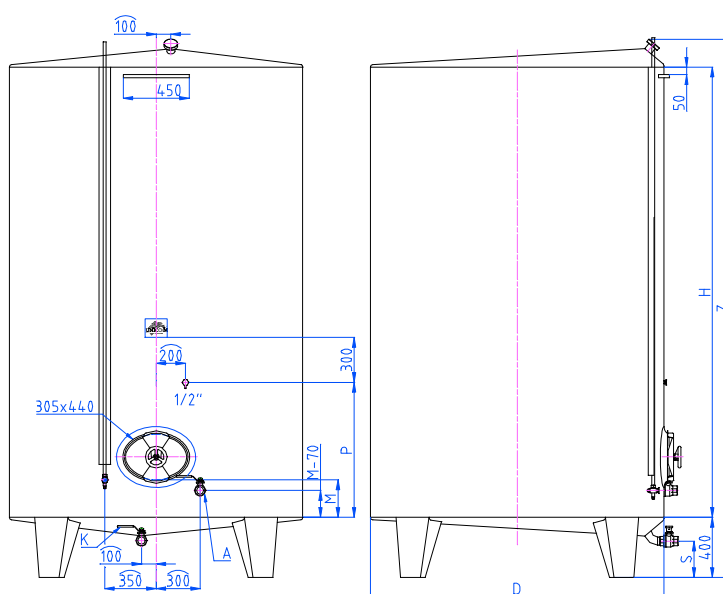
ADR	Evropská dohoda o mezinárodní dopravě nebezpečného zboží po silnici
AWB	Nákladní list pro leteckou dopravu
BDZ	Bulharské dráhy
CIM	Nákladní list pro železniční dopravu
CMR	Nákladní list pro silniční dopravu
COTIF	Úmluva o mezinárodní železniční přepravě
ČD	České dráhy
DB	Německá dráha
ERIC	European Rail Information Centre
FIATA	Mezinárodní federace zasílatelských svazů
INCOTERMS	Mezinárodní obchodní pravidla
ISO	Mezinárodní standard kvality
JZ	Jednotlivá zásilka
LKW	Nákladní automobil
MÁV	Maďarské dráhy
NHM	Harmonizovaná nomenklatura zboží
RID	Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečného zboží
SK	Skupina vozů
SSL	Svaz spedice a logistiky České Republik
TCDD	Turecké dráhy
VZP	Všeobecné zasílatelské podmínky
VZV	Vysokozdvížený vozík
ZS	Srbské dráhy
ZSSK	Slovenské dráhy

Seznam příloh

Příloha č. 1 Poptávka

Poptávka přepravy

Přeprava nerezových nádrží na víno



Položka	Objem <i>l</i>	Průměr <i>mm</i>	Celková výška / <i>mm</i>	Hmotnost <i>kg</i>	Počet
Nerezová nádrž	36.800	2745	6400	1729	12 ks
Nerezová nádrž	25.500	2370	6400	1261	15 ks
Nerezová nádrž	16.300	1900	6400	884	7 ks
Nerezová nádrž	14.800	1900	5900	800	7 ks
Nerezová nádrž	7.500	1570	4600	410	8 ks
Nerezová nádrž	24.500	2390	6500	1375	12 ks
Nerezová nádrž	25.500	2390	6750	1413	14 ks

Poznámka: jedná se o válcové nádrže, na přepravu se položí do horizontální polohy

Nakládka: Kladno, CZ

Vykládka: Istanbul, Turecko