

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

FAKULTA EKONOMICKÁ

Bakalářská práce

Geografie logistické firmy SCHENKER spol. s r.o.

**The Geography of Logistics Company SCHENKER
spol. s r.o.**

Karolína Kosinová

Plzeň 2020

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

Fakulta ekonomická

Akademický rok: 2019/2020

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Karolína KOSINOVÁ**
Osobní číslo: **K17B0498P**
Studijní program: **B1301 Geografie**
Studijní obor: **Ekonomická a regionální geografie**
Téma práce: **Geografie logistické firmy SCHENKER spol. s r. o.**
Zadávající katedra: **Katedra geografie**

Zásady pro vypracování

1. Stanovte osnovu a cíl práce v souladu se zadáním.
2. Prostudujte odbornou literaturu k problematice fungování logistických firem.
3. Stanovte metody zpracování.
4. Získejte data k logistické firmě SCHENKER spol. s r.o.
5. Zpracujte informace včetně grafického a kartografického zpracování získaných dat o zkoumané firmě.
6. Proveďte analýzu (vývojovou, prostorovou) získaných dat.
7. Na základě získaných poznatků proveďte syntézu pozice a vlivu firmy SCHENKER spol. s r.o. ve vymezeném regionu a formulujte závěry.

Rozsah bakalářské práce: **40-60 stran**
Rozsah grafických prací: **neuveden**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:

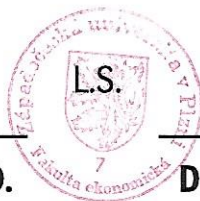
- Gros, I. (1996). *Logistika*. Praha: VŠCHT.
- Mirvald, S. (1999). *Geografie dopravy I.: obecná část*. Plzeň: ZČU.
- Novák, R. (2005). *Nákladní doprava a zasílatelství*. Praha: ASPI.
- Oudová, A. (2013). *Logistika: základy logistiky*. Kralice na Hané: Computer Media.
- Toušek, V., Kunc, J., & Vystoupil, J. (2008). *Ekonomická a sociální geografie*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk.

Vedoucí bakalářské práce: **Doc. PaedDr. Jaroslav Dokoupil, Ph.D.**
Katedra geografie

Datum zadání bakalářské práce: **22. října 2019**
Termín odevzdání bakalářské práce: **22. dubna 2020**



Doc. Ing. Michaela Krechovská, Ph.D.
děkanka



Doc. PaedDr. Alena Matušková, CSc.
vedoucí katedry

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma

„Geografie logistické firmy SCHENKER spol. s r.o.“

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

V Plzni dne

.....

podpis autorky

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala vedoucímu mé bakalářské práce, panu Doc. PaedDr. Jaroslavu Dokoupilovi, Ph.D., za jeho odborné vedení, užitečné rady a připomínky, vstřícnost a především vynaložený čas, který věnoval konzultacím. Dále bych chtěla poděkovat všem pracovníkům SCHENKER spol. s r.o., kteří mi poskytli množství dat a informací. Velké poděkování patří také mé rodině a známým, kteří mě během celého studia bezmezně podporovali.

Obsah

Úvod	9
1 Cíle práce	10
2 Metodika	11
3 Rozbor literatury	13
4 Logistika	15
4.1 Historie a vývoj logistiky	15
4.2 Základní pojmy v oblasti logistiky.....	17
4.3 Poskytovatelé logistických služeb	18
4.4 Logistické technologie	20
4.5 Logistika 4.0	21
4.6 Logistika a životní prostředí	22
5 Doprava	23
6 Lokalizace	25
6.1 Lokalizační teorie	25
6.2 Lokalizační faktory	26
7 Zařazení logistiky do Klasifikace ekonomických činností	28
8 Vybrané charakteristiky mikroregionu Nučicko	29
8.1 Vymezení a poloha zkoumané oblasti.....	29
8.2 Obyvatelstvo mikroregionu Nučicko	30
8.2.1 Vývoj počtu obyvatel mikroregionu Nučicko	30
8.2.2 Vývoj dynamiky obyvatelstva mikroregionu Nučicko	31
8.3 Trh práce v mikroregionu Nučicko	33
8.4 Doprava v mikroregionu Nučicko.....	38
9 Logistická firma SCHENKER spol. s r.o.	40

9.1	Organizační struktura SCHENKER spol. s r.o.	40
9.2	Historie SCHENKER spol. s r.o.	40
9.3	SCHENKER spol. s r.o. na českém trhu	42
9.3.1	Činnosti SCHENKER spol. s r.o.....	45
9.3.2	Zákazníci SCHENKER spol. s r.o.	51
9.4	Centrála SCHENKER spol. s r.o.....	52
9.4.1	Pracovní síla centrály SCHENKER spol. s r.o.	55
9.4.2	Tržby centrály a firmy SCHENKER spol. s r.o. za produktové oblasti...	61
9.5	Vztah SCHENKER spol. s r.o. k mikroregionu Nučicko a k ČR	62
	Závěr	66
	Seznam použitých zdrojů	69
	Seznam tabulek.....	72
	Seznam grafů	73
	Seznam obrázků	74
	Seznam map.....	75
	Seznam použitých zkratk	76
	Seznam příloh	77
	Přílohy	
	Abstrakt	
	Abstract	

Úvod

K napsání bakalářské práce jsem si zvolila vlastní téma, které se zabývá geografii logistické firmy SCHENKER spol. s r.o. K výběru logistické firmy SCHENKER spol. s r.o. mě přivedl fakt, že několik mých známých je jejími zaměstnanci. Navíc se sídlo společnosti nachází nedaleko mého bydliště. Centrálu společnosti jsem již několikrát navštívila. Vytvořila jsem si tím obraz o tom, jak to ve firmě funguje. Zužitkovala jsem i vlastní zkušenosti z oblasti skladování a administrativy, které jsem načerpala díky letní brigádě ve společnosti s obdobným zaměřením.

Mnoho lidí je s pojmem logistika obeznámeno, ale ne všichni přesně vědí, co si pod ním představit a logistiku spojují pouze s přemísťováním zboží. Ovšem na logistiku je třeba pohlížet komplexněji. Realizace pohybu zásilek je pouze jedním z úkonů, které jsou součástí sledu řady operací zajišťující posloupnost činností. Mezi tyto činnosti například patří: organizace, plánování a řízení toků, skladování a přeprava. Logistika napomáhá i k uskutečnění staveb. Velmi náročné na organizaci jsou tzv. megaprojekty (např. výstavba moderních terminálů letišť, stadionů, mrakodrapů apod.). Také přispívá k realizaci sportovních a kulturních akcí, k jejichž uskutečnění je potřeba zajistit příslušné vybavení.

Logistika je oborem, který se vlivem globalizace dynamicky vyvíjí a roste, neboť neustále prochází řadou změn, a proto se logistické firmy musí snažit udržet tempo s navyšujícími se nároky zákazníků, které celý obor posouvají na vyšší úroveň.

Bakalářská práce je strukturována do dvou částí: teoretické a praktické. Obsah práce je rozčleněn do hlavních kapitol a podkapitol. První část (teoretická) zahrnuje kapitoly týkající se cílů práce, metodiky a rozboru literatury. Dále shrnuje v kapitolách o logistice, dopravě, lokalizaci a o zařazení logistiky do Klasifikace ekonomických činností poznatky získané prostudováním odborné literatury a zdrojů k dané problematice. Druhá část (praktická) obsahuje práci se získanými daty, která jsou graficky a kartograficky zpracována. Zaměřuje se na charakteristiku mikroregionu Nučicko ze socioekonomického hlediska a na prostorovou analýzu působení logistické firmy SCHENKER spol. s r.o. a její centrály.

Cíle bakalářské práce se soustřeďují na představení fungování vybrané logistické firmy, dále se zaměřují na její lokalizaci a působení na českém trhu.

1 Cíle práce

Bakalářská práce je zaměřena na představení podstatných znaků souvisejících s firmou SCHENKER spol. s r.o. a také s její centrálou se sídlem v Nučicích. Dané znaky pomohou lépe informovat o činnosti logistické firmy a jejím působení na logistickém trhu.

Prvním cílem je představit samotnou logistickou firmu SCHENKER spol. s r.o. a blíže se zaměřit na její působení v České republice, konkrétně pak na centrálu společnosti se sídlem v Nučicích.

- Jaká je pozice centrály společnosti v rámci lokalizace jednotlivých provozoven SCHENKER spol. s r.o.?
- Jaký je vývoj počtu zaměstnanců centrály SCHENKER spol. s r.o. od roku 2013?

Druhým cílem je zjistit zaměření společnosti z pohledu Klasifikace ekonomických činností (CZ-NACE).

- Na co přesně se specializuje SCHENKER spol. s r.o. a jaké je zařazení společnosti v rámci CZ-NACE?

Třetím cílem je určit lokalizační faktory, které hrály roli při umístění centrály firmy SCHENKER spol. s r.o.

- Jaké lokalizační faktory ovlivnily lokalizaci centrály SCHENKER spol. s r.o.?

Posledním čtvrtým cílem bakalářské práce je zjistit, jak zkoumaná firma SCHENKER spol. s r.o. ovlivňuje mikroregion Nučicko a Českou republiku.

- Jaké jsou pozitivní vlivy centrály společnosti na mikroregion Nučicko?
- Jaké jsou negativní vlivy centrály společnosti na mikroregion Nučicko?

2 Metodika

Stanovení vhodné metodiky je dalším velmi důležitým krokem při psaní bakalářské práce. Metodika, jinak též dílčí metody zpracování, slouží k určení následujícího postupu zpracování a k logickému uspořádání výzkumu v rámci celé práce. Právě prostřednictvím správně vybrané metodiky lze získat odpovědi na stanovené výzkumné otázky.

Pro vypracování bakalářské práce jsou zvoleny metody geografického výzkumu, které se dále dělí na následující metody: získání, utřídění a vyhodnocení dat.

Metody získání dat slouží k zajištění primárních a sekundárních dat. Sběr dat, která se týkají zaměstnanosti ve firmě, přepravy zásilek, tržeb z provozní činnosti, sponzorské činnosti, vlivů na životní prostředí a dalších témat, je pro následující zpracování práce stěžejní. Dále byla také opatřena data související s mikroregionem Nučicko.

Primární data jsou zjištěna terénním výzkumem. Ten byl realizován formou prohlídek jednotlivých oddělení centrály SCHENKER spol. s r.o. a šetřením, kdy byly vedeny rozhovory s příslušnými zaměstnanci společnosti. Tento typ dat byl poskytnut převážně z oddělení controllingu, z oddělení dispečinku, z oddělení správy budov, z personálního oddělení a z marketingového oddělení. Naopak kabinetní výzkum zahrnuje práci a opatření dat sekundárních. Tato již dříve zpracovaná data jsou získána studiem odborné literatury, materiálů SCHENKER spol. s r.o., z webových stránek a z databází (např. z Českého statistického úřadu), které se týkají zvoleného tématu. Následnou metodou generalizace textu jsou vybrány důležité informace pro bakalářskou práci.

Metody utřídění dat neboli metody zpracování dat jsou využity při sestavování tabulek, grafů, obrázků a mapových výstupů. K vizualizaci slouží programy: ArcMap, Microsoft Word, Microsoft Excel a Paint.net.

Poslední fází je samotné vyhodnocení dat. Utříděná data jsou vyhodnocena pomocí základních metod. Jedná se o metodu vysvětlujícího popisu a metodu interpretace kartografických a grafických děl. Výsledky jsou interpretovány, popisovány a hodnoceny metodou vysvětlujícího popisu. Dále je využita situační analýza, která slouží k vypracování specifických charakteristik regionu i společnosti. Vývojová (genetická) analýza slouží například k průzkumu vývoje počtu zaměstnanců centrály, který bude sledován od roku 2013. Strukturální analýza zase k určení genderového,

věkového, vzdělanostního složení zaměstnanců centrály SCHENKER spol. s r.o. Syntetickými postupy jsou veškeré zjištěné poznatky celkově zhodnoceny a následně je možné formulovat závěry v podobě odpovědí na stanovené výzkumné otázky.

3 Rozbor literatury

V rozboru literatury je uvedena stěžejní literatura týkající se dané problematiky, se kterou je v rámci práce pracováno. K vypracování dané práce slouží i další zdroje, které jsou zaznamenány v seznamu použitých zdrojů, avšak ty nepatří mezi literaturu stěžejní.

Knihy *Logistika: Základy logistiky* (Oudová, 2013), patřila mezi nejdůležitější tituly pro napsání této bakalářské práce. Z knihy srozumitelně a výstižně vyplývá, co je to logistika a jaké jsou její funkce, jak se vyvíjela v čase i jaká je podstata jejího systému. Dále se autorka v jednotlivých kapitolách zabývá principem logistických řetězců a technologií, zásobami, distribucí a její strukturou, skladováním či outsourcingem. Dílo komplexně představuje jádro logistiky. Více do hloubky je téma logistiky uvedeno v knize *Logistika* (Gros, 1996). Autor v knize píše nejen o logistických technologiích, logistických systémech, logistických řetězcích a zásobách, ale také o balení, skladování či dopravě. Navíc je zde uvedeno několik tabulek, grafů, schémat a především vzorců, které slouží k výpočtu například optimální velikosti zásilky, celkových minimálních nákladů, optimální délky dodacích cyklů apod. Z děl týkajících se problematiky logistiky, které byly pro napsání této práce využity, je zdaleka nejobsáhlejší kniha *Logistický management: Teorie a podniková praxe* (Pernica, 1998). V knize je zmapován vznik a vývoj logistiky. Také jsou zde vymezeny teoretické základy a metodický aparát logistiky. Největší pozornost je věnována integrované logistice, především jejím řetězcům. Nalezneme zde i 41 případových studií špičkových firem ze zemí Evropské unie, ze Spojených států amerických a z Japonska, dále pak 7 speciálních konkurzů. Kniha rovněž obsahuje skoro 230 ilustrací. O jednotlivých odvětvích nákladní přepravy se lze dočíst v knize *Nákladní doprava a zásílatelství* (Novák a kol., 2005). Novák se sice v knize především zaměřuje na přepravu, ovšem zmiňuje i záležitosti týkající se logistiky. Píše kupříkladu o integrovaném procesním dodavatelském řetězci tzv. Supply Chain i poskytovatelích logistických služeb. Doplňující informace především k samotné definici logistiky a materiálu poskytla kniha *Logistika: Teorie a praxe* (Sixta & Mačát, 2005).

Zelená logistika je tématem článku *The development of green logistics for implementation sustainable development strategy in companies* (Seroka-Stolka, 2014). Autorka v něm píše například o aplikaci pilířů udržitelného rozvoje na zelenou

logistiku, vzájemném propojení činností zelené a reverzní logistiky, faktorech ovlivňujících zelenou logistiku nebo o překážkách přijetí environmentálních postupů.

Článek *Logistics 4.0: Facing digitalization – driven disruption* (Bamberger, Nansé, Schreiber, & Zintel, 2017) se zaměřuje na představení trendů využívaných v Logistice 4.0. Autoři popisují změnu, kterou musí logistické firmy podstoupit, aby úspěšně dosáhly přechodu na novou úroveň logistiky. Stručně představují příklady nových technologií a metod, které je možné využít k dosažení cíle. Také uvádí výzvy, kterým firmy při realizaci postupného přechodu čelí.

Nejdůležitější informace o dopravě jsou shrnuty v díle *Geografie dopravy I.* (Mirvald, 1999). Autor se soustřeďuje na vysvětlení jednotlivých pojmů, které se v geografii dopravy používají. V kapitolách popisuje dopravní dostupnost, přemísťování v prostoru, vývoj a lokalizaci dopravních sítí, dopravní politiku a mnoho dalšího. Vše doplňuje vzorci a výpočty, schémata, tabulkami a taktéž mapami. Kniha poskytuje o dopravě veškeré podstatné informace. Díky těmto informacím bylo jednodušší pochopit, proč doprava a logistika nejsou synonymy.

K orientaci v problematice týkající se lokalizačních teorií a lokalizačních faktorů sloužily především dvě knihy. Jednou byla *Teorie regionálního rozvoje: Nástin, kritika, implikace* (Blažek & Uhlíř, 2011) a druhou byla *Prostorová a regionální ekonomika* (Ježek, 1999). Poznatky z obou knih byly propojeny především v souvislosti s náhledem na lokalizační teorie a klasifikaci lokalizačních faktorů.

Dílo nesoucí název *Ekonomická a sociální geografie* (Toušek, Kunc, & Vystoupil a kol., 2008) poskytlo velmi důležité informace, které byly využity v průběhu psaní celé bakalářské práce. Čerpáno bylo především z kapitol geografie dopravy, geografie průmyslu a geografie obyvatelstva.

Kniha *Úvod do regionálního výzkumu* (Kopp a kol., 2001) byla velmi přínosná při zpracovávání vybraných charakteristik zkoumaného mikroregionu. Lze si podle ní stanovit osnovu a postup výzkumu dané oblasti. Jedná se o názornou ukázkou, jak by měl takový výzkum vypadat.

K bližší představě o možné struktuře práce sloužily bakalářské práce *Geografie průmyslového závodu KLAUS Timber a.s.* (Vavříčka, 2019) a *Geografie průmyslového závodu Kdynium a.s.* (Judák, 2017), které byly napsány na podobné téma.

4 Logistika

Pojem logistika má své kořeny nejspíše v řečtině, odvozuje se od slov logistikon (důmysl, rozum) a logos (slovo, řeč, myšlenka, pojem, rozum, smysl, zákon), jak uvádí Pernica (1998). Definovat logistiku je poměrně náročné, protože neexistuje její jednoznačná formulace. Řada autorů ji v průběhu let interpretuje odlišně. Lze se opřít o definici od Evropské logistické asociace, která uvádí, že logistika je „organizace, plánování, řízení a výkon toků zboží vývojem a nákupem počínaje, výrobou a distribucí podle objednávky finálního zákazníka konče tak, aby byly splněny všechny požadavky trhu při minimálních nákladech a minimálních kapitálových výdajích“ (Gros, 1996, s. 3). Sixta s Mačátem (2005, s. 21–22) pracují s několika definicemi. Mezi ně patří i ta od H. Ch. Pfohla: „Logistika je souhrn činností, kterými se utvářejí, řídí a kontrolují všechny pohybové a skladovací pochody. Souhrou těchto činností mají být efektivně překlenuty prostor a čas.“ Také odkazují na I. Grose: „Logistiku si lze představit jako posloupnost činností zahrnující řízení a vlastní realizaci pohybu a skladování materiálů, polotovarů a finálních výrobků. Jde v podstatě o sled obchodních a fyzických operací končících dopravou výrobku k odběrateli.“ Pernicova (1998, s. 80) definice zní takto: „Logistika je disciplína, která se zabývá celkovou optimalizací, koordinací a synchronizací všech činností, jejichž zřetězení je nezbytné k pružnému a hospodárnému dosažení daného konečného (synergického) efektu.“ Oudová (2013, s. 8) vysvětluje logistiku pomocí 5 S, jedná se o zaměření na to, aby bylo správné zboží ve správném množství dodáno na správné místo ve správném čase a za správnou cenu.

Mezinárodní logistika v globálním dodavatelském řetězci je odrazem logistiky v domácím prostředí. Odborníci mezinárodní logistiky se soustředí na taktické procesy a činnosti, které jsou nezbytnou součástí pohybu zboží a dokumentace mezi zeměmi. Také se zaměřují na aktivity ustanovující základy pro dovozní a vývozní operace. Velký důraz je kladen na vytvoření interních procesů a strategií (David, 2017).

4.1 Historie a vývoj logistiky

Vývoj logistiky souvisí s nutností překonávat velké vzdálenosti. Před několika lety se začal uplatňovat pohled na materiální toky jako na řetězec operací, které se uskutečňují v prostoru a v čase, za pomoci fungujících informačních toků (Sixta & Mačát, 2005).

Doprava, inventarizace a skladování jakožto komponenty logistiky byly základními prvky průmyslového a ekonomického života nespočet let. Kdežto logistika byla teprve nedávno uznána jako samostatná disciplína (Rushton, Croucher, & Baker, 2014). Přestože je jako vědní obor na scéně teprve krátce, její kořeny můžeme nalézt ve starověkém Egyptě a Řecku. Monumentální stavby jako například pyramidy či starověké chrámy mohly být postaveny právě díky logistice. Logistika v souvislosti s těmito stavbami představovala proces k zajištění velkého množství materiálu a dělníků a také dopravu opracovaného materiálu do velkých výšek (Oudová, 2013). K tomuto tvrzení se nepřiklání Pernica a Mosolf (2000, s. 11), kteří si nejsou jist, zda byla logistika do těchto velkolepých projektů skutečně zapojena. Souhlasí však s tím, že logistika se výrazně pojí s vojenskou sférou.

Během svého vývoje se logistika pojila s různými sférami, ať už s vojenstvím, počítáním nebo právě hospodářstvím. Od 60. let 20. století se vyskytuje jako samostatný obor lidské činnosti. Během 70. a 80. let je vnímána jako řízení toku materiálu v prostoru a v čase. Začíná se projevovat důležitost toků informací a důraz je kladen na ekonomickou stránku. Integrace byla hlavním rysem 90. let. V této době dochází k vytvoření celistvého logistického řetězce, který je utvářen propojením podniku s jeho dodavateli, distribučními mezičlánky a konečnými zákazníky. Ve 21. století se stává základním prvkem strategického řízení podniku (Oudová, 2013). S příchodem nového tisíciletí společnosti čelily mnoha výzvám, protože se snažily udržet nebo zlepšit postavení vůči konkurentům. To vedlo k rozvoji nových myšlenek (Rushton a kol., 2014). Logistika se začíná považovat za klíčový faktor pro konkurenceschopnost, ba dokonce přímo pro přežití podniku (Novák a kol., 2011). Rychlý rozvoj logistiky je způsoben ekonomickými tlaky. Díky růstu složitosti a nákladovosti výroby stoupají i nároky na urychlování koloběhu provozního kapitálu a na jeho minimalizaci ve sféře výroby a oběhu. Je to motivace pro rozvoj logistických funkcí. Snižují se nadbytečné zásoby, více se promýšlí organizace dodávkového systému atd. (Horáková & Kubát, 1998, s. 16).

Čím dál častěji je možné setkat se s netradičním pojetím logistiky, které není zaměřeno na výrobu, skladování, zásobování, přepravu a další podobné činnosti, ale obrací se směrem k oblasti služeb. Cílí se na kvalitu a úroveň zajištění těchto služeb (Oudová, 2013).

4.2 Základní pojmy v oblasti logistiky

Jedná se o pojmy, které bezprostředně souvisí s problematikou logistiky. Logistický systém je soustava dalších systémů, které zahrnují systém informační, řídicí a materiální. Skládá se z jednotlivých prvků, mezi kterými jsou logistické toky. Tyto toky mohou mít fyzický, informační či ekonomický charakter. Nejvýznamnějšími toky v logistice jsou tok materiálový a tok informační (Oudová, 2013). V logistických systémech koexistují technická zařízení spolu s pracovníky (Pernica, 1998).

„Logistický řetězec je možné definovat jako soubor hmotných i nehmotných toků, jejichž struktura a chování jsou odvozeny od hlavního cíle, kterým je uspokojení potřeby konečného článku řetězce“ (Oudová, 2013, s. 13). V rámci řetězce se vyskytují aktivní a pasivní prvky. Pasivními prvky jsou věci, které probíhají logistickým řetězcem. Mezi pasivní prvky se řadí suroviny, základní a pomocný materiál, díly, nedokončené a hotové výrobky, dále se k nim přiřazují také obaly, odpady a informace. Aktivními prvky jsou prostředky, jejichž působením se realizují pasivní prvky v logistickém řetězci. K aktivním prvkům se řadí technické prostředky a zařízení pro manipulaci, přepravu, skladování, balení a fixaci. Dalšími aktivními prvky jsou prostředky a zařízení určená k operacím s informacemi. Nedílnou součástí příslušných aktivních prvků je lidská složka (Pernica, 1998).

Gros (1996, s. 19) uvádí Bowersoxovo trojí pojetí služeb zákazníkům začleněných v logistickém systému. První jsou služby jako činnosti, které musí být uskutečněny a tento proces se musí řídit. Druhé jsou služby jako míra dosažených výkonů, které jsou vnímány jako nějaké veličiny měřené pomocí různých kritérií. Poslední třetím pojetím jsou služby jako filosofie řízení, kdy jsou brány jako integrovaná část spotřebitelského prostředí.

The Total Supply Chain je integrovaný dodavatelský řetězec, který představuje postupnou návaznost logistických činností vedoucích k plnému uspokojení zákazníka (Oudová, 2013). Je důležité uvědomit si, že logistika a řízení dodavatelských řetězců jsou v dnešní době vymezeny jako dvě relativně samostatné sféry. V dodavatelských řetězcích jsou zapojeni dodavatelé a zákazníci, poskytovatelé logistických služeb i řídicí články celého řetězce (Novák a kol., 2005). Rushton a kol. (2014) jasně vymezují základ logistiky v rovnici dle jednoho z jejích klíčových vztahů: logistika = management materiálů + distribuce. Dále také zmiňují, že pokud dojde

k rozšíření dodavatelského řetězce, pak je rozvíjena i původní myšlenka: Supply Chain = dodavatelé + logistika + zákazníci. David (2017) do řízení dodavatelských řetězců zahrnuje plánování a management všech činností souvisejících se ziskem a zadáním zakázek, ale i s managementem logistických činností. Dále také zahrnuje koordinaci a spolupráci s partnery, kteří mohou být v roli dodavatelů, zprostředkovatelů, poskytovatelů služeb třetích stran anebo zákazníků. Toto řízení integruje nabídky a poptávky v rámci společnosti i napříč mezi různými společnostmi.

Při plánování logistických řetězců je nutné mít dokonalé povědomí o materiálu, kterým se bude manipulovat a především o jeho vlastnostech, množství a tvaru. „*Materiál může být pevný, kapalný či plynný, přemísťován může být volně ložený v jednotlivých kusech nebo v podobě manipulačních nebo přepravních jednotek.*“ Je důležité znát odpovědi na otázky týkající se klasifikace materiálu: co, kolik, jak, čím, kde a kdy (Sixta & Mačát, 2005, s. 174).

V souvislosti s tokem materiálu nelze opomenout ani na zpětnou neboli reverzní logistiku, která zajišťuje tok použitých produktů a vratných obalů zpět systémem (Rushton a kol., 2014).

4.3 Poskytovatelé logistických služeb

„*Outsourcing je přenesení určité činnosti, kterou podnik dosud prováděl sám (pochopitelně nikoliv hlavní činnosti) na externí firmu či firmy – na poskytovatele služeb.*“ Mezi hlavní důvody využití outsourcingu je potřeba co nejrychleji reagovat na požadavky zákazníků. Dalším neméně důležitým důvodem je snaha dostat se rychle na světovou úroveň nebo se tam udržet. Celkový smysl a úspěch outsourcingu spočívá ve strategii (Novák a kol., 2005, s. 129). Podle Oudové (2013) je určitou formou subdodavatelství, kdy na jedné straně stojí zadavatel a na straně druhé subdodavatel, který vykonává danou činnost za úplatu.

Existují ekonomické (úspora nákladů a kapitálu) a strategické (inovace, zvýšení rychlosti procesů, ...) důvody pro využití outsourcingu (Oudová, 2013).

Fiala (2009, s. 17) uvádí některé další výhody a nevýhody outsourcingu:

Výhody outsourcingu:

- Koncentrace na klíčové podnikové činnosti a aktivity.
- Zvýšená kapacita vedoucí k rychlejšímu a pružnějšímu dodávání.

- Přístup k externím znalostem a dovednostem dodavatelů.
- Snížení zásob a nákladů.

Nevýhody outsourcingu:

- Ztráta kontroly na vývoj cen, kvality apod.
- Ztráta interní odbornosti.
- Riziko přerušování dodávek.
- Riziko ohrožení obchodního tajemství.

Nejčastěji se outsourcing využívá v souvislosti s aktivitami související s ostrahou, úklidem, účetnictvím, marketingem, údržbou, lidskými zdroji apod.

„Poskytovatelé logistických služeb jsou specializované firmy zapojující se do logistických řetězců svých klientů (zpravidla prodávající hmotné zboží, dodavatelů) nebo do jejich částí jako externí partneři poskytující individualizované služby (služby „na míru“), a to od přepravy dílů, komponentů či hotových výrobků nebo jejich skladování, třídění a kompletace až po přebírání plné odpovědnosti za logistické uspokojování potřeb přepravce. Využívají k tomu vlastní know-how, pracovníků, technických prostředků, budov, popřípadě komunikací atd. (vlastní materiální a nemateriální suprastruktury) a veřejné infrastruktury“ (Novák a kol., 2011, s. 350).

Novák a kol. (2011) v knize Přepravní, zásílatelské a logistické služby definují poskytovatele Third Party Logistics (= logistiky třetích stran) jako poskytovatele přebírajícího logistické procesy či soubory činností od klientské firmy. Vzniká strategická aliance, jejíž členové společně nesou úspěch, neúspěch, rizika i selhání. Oudová (2013) určuje činnost těchto externích firem jako převážení, skladování, další manipulaci zboží. Nikdy se nestávají jeho vlastníkem, pouze poskytují služby tomu, kdo zboží vlastní.

Kritéria výběru poskytovatele logistických služeb od nejdůležitějších po méně důležité formuluje Novák a kol. (2005, s. 133–134) takto:

- Úroveň nabízených služeb.
- Kvalita poskytovatelových zaměstnanců.
- Cena.
- Prokazatelné zkušenosti v oblasti: mezinárodní dopravy, vnitrostátní dopravy, v daném sektoru ekonomiky a služeb.

- Velikost poskytovatele.

Novák a kol. (2005) také zmiňují poskytovatele Fourth Party Logistics (= logistiky čtvrtých stran). Tato úroveň poskytovatelů souvisí s adaptací a reakcí na dnešní svět, který se neustále žene kupředu, a ve kterém dochází k ustavičnému rozvoji a zdokonalování. Současní poskytovatelé logistických služeb musí se světem držet krok. Dle autorů směřují poskytovatelé k nabídce komplexních služeb zahrnující analýzu, projektové řešení, realizaci a řízení integrovaného logistického řetězce. Dojde tak k propojení nejrůznějších oblastí od logistiky, přes informační technologie a systémy, až po poradenské služby. Zkrátka převezmou do svých rukou řízení celého logistického řetězce klienta. Pernica (1998, s. 381) takového poskytovatele individualizovaných služeb, který nabízí i řízení partnerova logistického řetězce, označuje jako logistický podnik.

4.4 Logistické technologie

V samotných logistických funkcích není obsažena záruka maximální pružnosti a hospodárnosti. Výběrem vhodné metody je možné operace vybrat a uspořádat do celků tak, aby při dané úrovni nákladů byla maximalizována výkonnost logistických systémů nebo obráceně, aby systém fungoval s co nejnižšími náklady. Takové metody se nazývají logistické technologie (Pernica, 1998). Jedná se o metody koncentrace skladových sítí, centralizace skladů, Just in Time, Kanban, Hub and Spoke, kombinovaná doprava a další.

Dle Nováka a kol. (2005, s. 147) koncentrace skladových sítí a centralizace skladů představuje prostorové soustředění skladů z původně většího počtu rozptýlených objektů do jednoho nebo několika málo objektů (koncentrace), které jsou velké a těžší z výhod nahromadění a automatizace skladových procesů (centralizace).

Jednou z nejznámějších logistických technologií je technologie Just in Time, která se využívá od 80. let 20. století. Spočívá v uspokojení potřeby po určitém materiálu ve výrobě nebo po určitém hotovém výrobku v distribučním článku jeho dodáním „právě včas.“ Jedná se o velice časté dodávky malého množství, v co nejpozdějším okamžiku dle potřeby odebírajícího článku (Pernica, 1998). Jako první byla technologie aplikována v roce 1926 v japonské firmě Toyota Motor Company. Filozofie této metody se opírá o heslo: „nejlepší zásoba je žádná.“ Její nejvyšší formou je technologie

Just in Sequence. Naopak Just in Case je metoda založená na vytváření a udržování zásob, kdy větší rezerva znamená větší jistotu (Oudová, 2013).

Toyota Production System známější pod označením Kanban se používá od přelomu 50. a 60. let 20. století a vzešel opět od japonské firmy Toyota Motor Company. Jeho cílem je poskytovat materiál do výroby přesně v okamžiku, kdy je potřeba. Celý systém je založen na tzv. kanbanových kartách, s kterými se pracuje na principu systému First in – First out. To znamená, že první vstupní prvek je zároveň prvkem nejdříve vystupujícím (Oudová, 2013, s. 25). Úspěchu je možné docílit, pokud je tok materiálu jednosměrný, výrobní operace lze snadno sladit a nedochází k velkým změnám požadavků na finální výrobky (Gros, 1996, s. 81). Hub and Spoke je technologií poskytovatelů logistických služeb, která sdružuje menší zásilky do větších celků. Tyto zásilky jsou následně přepravovány do oblasti určení, kde jsou následně rozděleny. Konsolidace a dekonsolidace probíhá v logistických centrech poskytovatelů logistických služeb. Svoz a rozvoz zásilek mezi přepravci a centry je uskutečňován některým z dopravních odvětví (Pernica, 1998).

4.5 Logistika 4.0

Barreto, Amaral, & Pereira (2017) uvádí, že nastupující 4. průmyslová revoluce způsobuje velké změny nejen v průmyslu, ale i ve společnosti. Postupně dochází ke změně hospodářského rytmu a pohledu na to, jak plánovat a provozovat práci. Mění se i interakce mezi lidmi a stroji. Technologické inovace a požadavky zákazníků na sofistikované technologie i služby podporují vznik nových výzev.

Změny se projevují také v logistice. Dle Barreto a kol. (2017) Logistika 4.0 využívá zejména „inteligentních produktů a služeb“. Tyto produkty a služby provádí úkoly, které předtím běžně prováděli lidé. Dochází k delegaci úkolů a pracovníci mohou věnovat více času procesům, které automatické systémy zatím neodkážejí zvládnout. Zvyšuje se využití internetu, díky kterému je realizována komunikace v reálném čase mezi lidmi a stroji.

Digitalizace změnila zaměření logistických firem a především změnila samotný trh. Umožňuje logistice zvyšovat efektivitu, sledovat nové obchodní příležitosti a snižovat náklady. Logistika 4.0 je založena na nových trendech z následujících kategorií: data, digitální platformy trhu, nové metody fyzického transportu a nové výrobní metody. Logistické firmy budou aplikovat nové technologie jako například elektronicky

propojené konvoje nákladních vozidel, manipulační roboty, drony, atd. Stále častěji se jako nová výrobní metoda bude využívat 3D tisk. Do popředí se dostanou technologie využívající se v digitálních platformách (uShip, Eyes On Freight, My Ways a další) (Bamberger a kol., 2017).

Úspěšného přechodu na Logistiku 4.0 dosáhnou takové logistické firmy, které budou reagovat rychle a obratně, budou předvídat trendy vývoje a projeví neustálou snahu inovovat (Bamberger a kol., 2017).

4.6 Logistika a životní prostředí

Tradiční logistika nespĺňuje požadavky současné společnosti a velmi ovlivňuje životní prostředí, proto je důležité začleňovat environmentální logistické postupy do strategií jednotlivých firem. Přijetí těchto postupů závisí na odvětví činnosti firmy, úrovni environmentálních požadavků zákazníků a zeměpisné poloze (Seroka-Stolka, 2014). Vlivem procesu globalizace roste objem mezinárodní dopravy a mezinárodního obchodu rychleji než HDP. To vyvolává otázku vztahu mezi logistikou a životním prostředím. Negativní dopad logistických řetězců na životní prostředí je převážně spojen s nákladní dopravou (např. produkce emisí, hluku, vibrací, nehodovost, velká spotřeba paliva, ...). Aktuálně jsou řešení globálních problémů, které souvisí s životním prostředím, úspěšnější na lokální úrovni nežli na té celosvětové (Pernica & Mosolf, 2000, s. 132–133).

Zelená i reverzní logistika se snaží nalézt opatření, které by omezila anebo úplně odstranila některé negativní vlivy logistiky na životní prostředí. Průnik činností zelené a reverzní logistiky se projevuje zejména v oblasti recyklace, repasování a vratných obalů (Seroka-Stolka, 2014). Zelená logistika neboli ekologická logistika se zabývá dopadem činnosti jednotlivých společností na životní prostředí a snaží se minimalizovat možné negativní vlivy. (Oudová, 2013). Seroka-Stolka zmiňuje faktory, které podle M. Schmieda ovlivňují ekologickou logistiku a vytváří své vlastní požadavky. Jedná se o firmy, politiku, společnost a zákazníky.

Podle Oudové (2013) je reverzní logistika jinak též zpětná logistika založena na principech trvale udržitelného rozvoje. To znamená, že firmy mají s dostupnými zdroji zacházet ekologicky. Součástí reverzní logistiky by měl být i zpětný tok produktů.

5 Doprava

Mirvald (1999) člení základní složky dopravy na dopravní prostředky, dopravní cesty a ostatní dopravní infrastrukturu. Druhy dopravy dělí podle geosfér na dopravu pevninskou, mořskou a vzdušnou. Pod tyto druhy patří doprava silniční, železniční, vnitrozemská vodní, potrubní, námořní a letecká. Dle územních vazeb, které doprava zajišťuje, ji dělí na interkontinentální, mezinárodní a vnitrostátní.

Gros (1996) mezi okolnosti ovlivňující výběr vhodného typu dopravy, které je třeba brát v úvahu řadí: délku přepravní trasy, rychlost, přepravované množství, druh přepravovaného zboží, náklady na přepravu a další. *„Za rychlost, považujeme dobu potřebnou pro přepravu do místa určení. Dostupnost je schopnost zajistit dopravu mezi libovolnými dvěma lokalitami. Spolehlivost je srovnání schopnosti dodržet očekávané termíny dodávek. Univerzálnost charakterizuje možnost uspokojit jakékoliv přepravní požadavky. Frekvence hodnotí schopnost opakování přepravních výkonů.“* Rodrigue, Comtois, & Slack (2013) uvádí, že vzdálenost je základním atributem dopravy a znázorňuje se mnoha způsoby. Nejsložitější je dle autorů logistická vzdálenost, která zahrnuje všechny požadované úkony, aby mohl probíhat pohyb mezi dvěma místy.

Přemísťování lidí, hmoty, energie, informací lze charakterizovat jako činnost vykonávanou v situaci, kdy společnost nemá k dispozici vše, co potřebuje k optimálnímu zajištění všech svých potřeb v určitém prostoru. Intenzita přemísťování lze vyjádřit různými ukazateli. Přepravní množství se vyjadřuje ukazatelem objemu dopravy, který udává množství přepravovaných osob, respektive hmotností nákladů v tunách za určitou časovou jednotku. Přepravní vzdálenost je zahrnuta do ukazatele výkonu dopravy (Mirvald, 1999). Pohyb lidí, zboží a informací byl vždy základní složkou lidské společnosti. Ekonomické procesy jsou doprovázeny významným nárůstem mobility a vyšší úrovní dostupnosti. Tento trend se začal projevovat již od samého počátku průmyslové revoluce a ve druhé polovině 20. století se výrazně zrychlil. Společnost se stává více závislá na vlastních dopravních systémech. Právě rozvoj dopravních systémů podporuje hospodářský vývoj a vede k účasti v globální ekonomice (Rodrigue a kol., 2013).

Kvůli rostoucí poptávce po nákladní přepravě a neustálému navyšování jejího objemu dochází k přetížení stávající infrastruktury, která se stává nevyhovující. Zaměřením

se na vytváření inovativních a udržitelných dopravních systémů, by mohlo dojít ke zlepšení této situace. Prostřednictvím digitalizace je možné aplikovat inteligentní dopravní navádění do vozidel s cílem snížení tvorby dopravních zácp za pomoci nalezení co nejefektivnější a nejrychlejší trasy. Velký potenciál, jak odbrzdit infrastrukturu, nabízí noční doprava. Moderní vozový park zase šetří pohonné hmoty a zaměřuje se na využívání ekologických zdrojů energie (Trpevska, 2016). Intermodalita do přepravy zapojí více druhů dopravy, které jsou co nejvýhodněji využity (Toušek a kol., 2008). Pokud je přeprava realizována dvěma druhy dopravy, užívá se termín bimodální doprava. Jestliže dochází k přepravě více než dvěma druhy dopravy, jedná se o dopravu multimodální. Druhem intermodální dopravy je doprava kombinovaná, kde se hlavní část přepravní vzdálenosti uskutečňuje po železnici, popřípadě pomocí vnitrozemské vodní dopravy a místní rozvoz či soz provádí doprava silniční. Doprovázená kombinovaná doprava zahrnuje přepravu celých silničních souprav po železnici. Můžeme se také setkat s pojmenováním Ro-la či ROLA odvozeného od Rollende Landstrasse (Pernica, 1998). Kombinovaná doprava nachází využití především v logistice.

6 Lokalizace

Organizace prostorových sítí logistických společností je nejdůležitějším strategickým rozhodnutím, které musí přední představitelé těchto společností učinit.

Protože jsou všechny činnosti někde umístěny, tak každá lokalita má své vlastní charakteristiky, které poskytují potenciální nabídku a poptávku po zdrojích, produktech, službách nebo pracovní síle (Rodrigue a kol., 2013). Výběr vhodné lokality pro umístění podniku patří k těm podnikatelským rozhodnutím, která mají dlouhodobý účinek a jsou téměř nevratná. Zvrátit uskutečněné rozhodnutí lze pouze za vysokou cenu nákladů, protože fyzický kapitál, lidský kapitál a síť odběratelských a dodavatelských vztahů jsou jen těžko přesunutelné. Je nutné zvolit takové stanoviště, aby bylo dlouhodobě dosahováno co nejvyššího zisku (Ježek, 1999).

6.1 Lokalizační teorie

„Lokalizační teorie se zabývají lokalizačním rozhodováním podniků a vlivem prostorového umístění podniku nebo závodu na jeho podnikatelský úspěch ...“ (Ježek, 1999, s. 43). Cílem teorií je nalezení faktorů ovlivňujících lokalizaci ekonomických aktivit a vysvětlení prostorového rozmístění ekonomiky. Zjednodušeně lze říci, že lokalizační teorie hledají volbu „ideálního“ místa pro podnikání.

Mezi základní teoretické přístupy k lokalizační analýze také patří: neoklasický, behaviorální a strukturální přístup. Neoklasický přístup vychází z předpokladů neoklasické teorie. Někdy je označován jako přístup normativní, protože určuje, jak by se měl podnikatel chovat, aby dosáhl optimální lokalizace. Podnikatelé se snaží nalézt takové optimální stanoviště, aby mohli maximalizovat cílovou funkci (např. zisk) a zároveň minimalizovali náklady (Ježek, 1999).

Behaviorální přístup se zabývá tím, jak se ve skutečnosti podnikatel chová. Představitelé behaviorálních přístupů se snaží charakterizovat lokalizační chování podniků. Mezi behaviorální přístupy se řadí heuristické postupy, které se nesnaží nalézt optimální řešení, ale hledají akceptovatelná řešení s přijatelnými náklady. Při lokalizačním rozhodování se využívají různé heuristické postupy. Postup stupňovitěho lokalizačního rozhodování nezávisle realizuje rozhodování na jednotlivých prostorových rovinách. V rámci postupu zaměření se na zvlášť důležité faktory se rozhodování redukuje jen na pár významných faktorů. Postup hledání uspokojivého

stanoviště pomáhá vybírat umístění na základě akceptovatelných kritérií lokalizace. Postup zahrnující minimální požadavky na lokalizační faktory zanedbává interakce faktorů a jejich vliv na úspěšnost podniku. Postup imitace neboli napodobování volí taková stanoviště, která předtím zvolily jiné úspěšné podniky (Ježek, 1999).

Strukturalistické přístupy se opírají o regulační teorii a vychází z toho, že světová ekonomika prochází vývojovými fázemi a z předpokladu, že stanoviště nejsou stálá, podléhají neustálému vývoji. Proces restrukturalizace je způsoben periodicky se opakujícími hospodářskými krizemi a vyvolává změny stanovišť podniků. Strukturalisté kladou velkou váhu na pracovní sílu, jelikož neztrácí na významu jako jiné podmínky stanoviště (Ježek, 1999).

Blažek a Uhlíř (2011) odkazují na vymezení základních směrů neoklasických lokalizačních teorií od D. Massey. Prvním směrem byla snaha o vysvětlení lokalizačních rozhodnutí jednotlivých firem, například teorie od A. Webera. Ten se snažil definovat lokalizační faktory, mezi které zahrnul naleziště surovin, cenu pracovní síly a dopravní náklady. Druhým směrem bylo zkoumání vzájemné závislosti lokalizačních rozhodnutí různých firem tzv. Hotellingův model konkurujících si firem soutěžících o tržní prostor. H. Hotelling tvrdil, že firmy se budou snažit dosáhnout pozice monopolu, alespoň na určitém území a podřídí tomu svoji strategii. Třetí směr vycházel z behaviorálního paradigmatu a vyzdvihoval měkké faktory percepce, rozhodování a lokalizace. Čtvrtý směr si dal za cíl vysvětlení prostorového uspořádání ekonomiky jako celku. Řadí se sem neoklasická teorie regionální rovnováhy. Nejvýznamnější teorií je teorie centrálních míst od W. Christallera, tu dále rozpracoval A. Lösch.

6.2 Lokalizační faktory

Lokalizační faktory v regionálně-ekonomickém pojetí představují výhodu úspory nákladů, které lze dosáhnout lokalizací ekonomické aktivity právě na určité místo a ne někde jinde. Druhý pohled na lokalizační faktory zahrnuje územně-technické hledisko. Poté lokalizační faktory prezentují místní lokalizační podmínky. Také se mohou brát jako lokalizační zdroje, tzn. jako nabídka pro zhodnocení dosud plně nevyužívaných nebo potencionálně využitelných místních přírodních, dopravních, aglomeračních či sociálních zdrojů (Toušek a kol., 2008). Význam jednotlivých lokalizačních faktorů je proměnlivý v čase.

Lokalizační faktory jsou často klasifikovány dle stupně specializace na obecné (dopravní poloha, přepravní podmínky atd.) a speciální (blízkost zákazníků, kvalita pracovních sil a jiné). Nebo jsou podle stupně kvantifikace děleny na tvrdé (výše mezd, náklady na ...) a měkké (kvalita životního prostředí, sociální infrastruktura apod.).

Toušek a kol. (2008) třídí lokalizační faktory na základě tří hledisek. Prvním je hledisko prostorového rozsahu, které dělí lokalizační faktory na makrolokalizační a mikrolokalizační. Druhým hlediskem je hledisko změny dynamiky vlivu. To rozlišuje faktory s klesajícím významem (dopravní náklady, surovina, ...), s nezměněným významem (infrastruktura, kapitál, voda, ...), s rostoucím významem (informace, životní prostředí a další). Třetí hledisko věcného charakteru třídí faktory na přírodní, socioekonomické a ostatní (životní prostředí, politické zájmy, historie a podobně).

Jinou formu kategorizace lokalizačních faktorů uvádí Ježek (1999). V závislosti na vztazích k nákupnímu a odbytovému trhu rozděluje tyto faktory na vstupy, výstupy a působící na obou stranách. Vstupní jinak též input faktory zahrnují práci, půdu, kapitál, přírodní zdroje, meziprodukty, know-how či technologie. Mezi výstupní neboli output faktory patří prostorově odlišné přístupy k příslušným trhům a odběratelům. Do faktorů působících na obou stranách se řadí velká část infrastruktury (doprava, komunikace, odpadové hospodářství, vzdělání atd.) a aglomerační výhody.

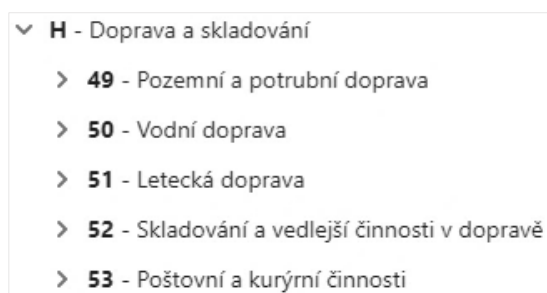
V současné době se za hlavní lokalizační faktory nadnárodních firem na národní úrovni považují makroekonomická a politická stabilita, úroveň cenové hladiny a tržní potenciál. Na regionální úrovni se jedná o dostatek pracovní síly s odpovídající kvalifikací, dostatek a výhodná cena pozemků, kvalita infrastruktury, blízkost vědeckovýzkumné základny, dopravní spojení a jiné (Blažek & Uhlíř, 2011).

Verhetsel a kol. (2015) ve svém článku pracují s výsledky předchozích studií a s výsledky vlastního výzkumu. Zjišťovali, jaké lokalizační faktory hrály klíčovou roli při umístění vybraných vlámských logistických podniků. Minulé studie uvádí jako významné faktory například dostupnost, infrastrukturu, cenu půdy, blízkost pracovního trhu. Mimo již zmíněné nejdůležitější faktory, autoři do svého výzkumu zařadili i umístění podniku v rámci business parku. Výsledky ukazují, že pro sledované subjekty je nejvhodnější lokalita v blízkosti přístavů, které jsou dobře propojeny silniční sítí a v dosahu terminálu vnitrozemní plavby. Obecně jsou zdaleka nejdůležitější dostupnost po silnici a cena pronájmu pozemků.

7 Zařazení logistiky do Klasifikace ekonomických činností

Evropská klasifikace ekonomických činností (NACE) je v Evropském společenství využívána od roku 1970. Klasifikace poskytuje rámec pro sběr a prezentaci velkého množství statistických údajů podle ekonomické činnosti v oblastech hospodářské statistiky a dalších statistických oblastech. Vzniklé statistiky jsou srovnatelné v celé Evropské unii a v menší míře také v celém světě. Jejím účelem je rozdělovat statisticky pozorovaný svět na části, které jsou uvnitř téměř homogenní dle užitého hlediska (Eurostat, 2020b). Klasifikace NACE byla odvozena od ISIC neboli Mezinárodního standardu klasifikace průmyslových činností a odvětví vydaného Statistickou komisí Organizace spojených národů. V České republice se tato klasifikace začala používat roku 1994, předtím se vycházelo z Odvětvové klasifikace ekonomických činností. „Od 1. 1. 2008 došlo v české statistické praxi k zásadní změně, kdy začala platit nová Klasifikace ekonomických činností (CZ-NACE), kompatibilní s NACE rev. 2“ (Toušek a kol., 2008, s. 188). Její kódování se skládá ze čtyř úrovní. První úroveň sestává z alfabetského označení sekce, druhá úroveň označuje oddíly pomocí dvojmístného číselného kódu, třetí úroveň je vyjádřena pomocí trojmístného číselného kódu udávajícího skupiny a poslední čtvrtá úroveň díky čtyřmístnému číselnému kódu představuje třídy (Eurostat, 2020b).

Obr. č. 1: Zařazení logistiky do Klasifikace ekonomických činností



Zdroj: Nace (2018)

Na obrázku číslo 1 je zobrazena sekce H – Doprava a skladování spolu s jejími oddíly, do kterých některé činnosti logistiky spadají. V sekci H bude logistika zasahovat hlavně do skladování a vedlejší činnosti v dopravě a také do poštovní a kurýrní činnosti. Její činnost bude také spojena se sekce G – Velkoobchod a maloobchod; opravy a údržba motorových vozidel.

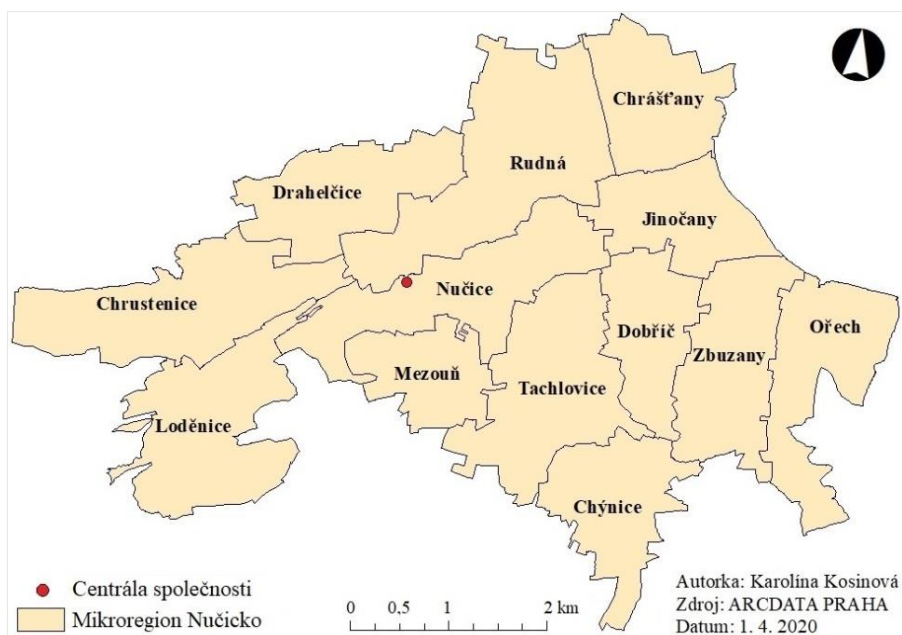
8 Vybrané charakteristiky mikroregionu Nučicko

8.1 Vymezení a poloha zkoumané oblasti

Logistická firma SCHENKER spol. s r.o. má své sídlo v severozápadní části katastrálního území obce Nučice. Obec leží v okrese Praha-západ, který se nachází ve Středočeském kraji.

Jako zájmová oblast nebyl zvolen okres Praha-západ ani ORP Černošicko, které jeho hranice kopíruje, a to z důvodu protáhlého tvaru území ve směru sever–jih. Tento protažený tvar půlměsíce, který ze západu obepíná téměř celou 1/2 teritoria hlavního města Prahy, by nebyl vhodný k posouzení lokálního vlivu SCHENKER spol. s r.o. Došlo tedy k vlastnímu vymezení zkoumané oblasti. Byl vymezen mikroregion Nučicko, jehož základy částečně vychází ze Svazku obcí region Jihozápad.

Mapa č. 1: Lokalizace české centrály SCHENKER spol. s r.o. v mikroregionu Nučicko

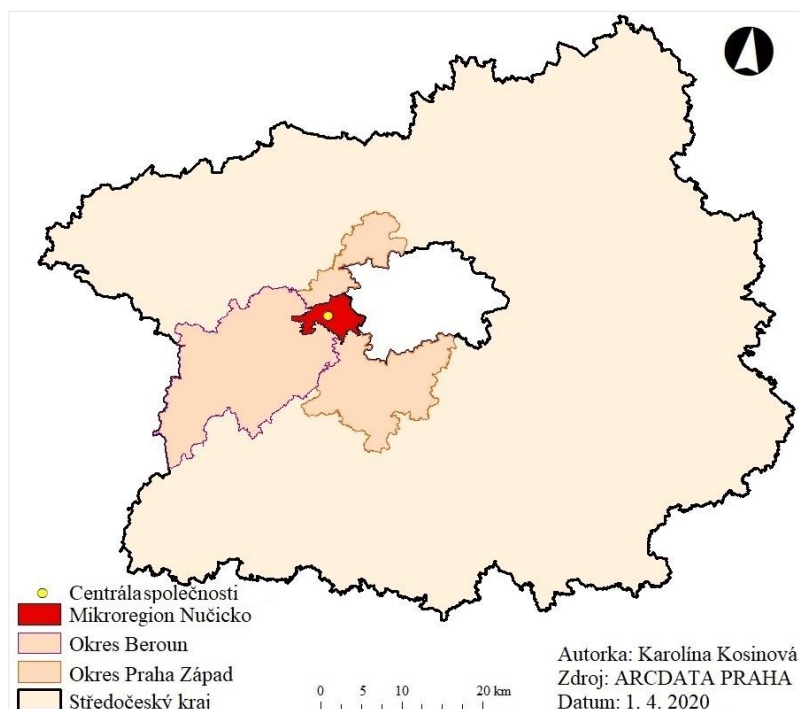


Zdroj: ARCDATA PRAHA (2020); zpracováno autorkou Karolínou Kosinovou s využitím ArcMap

Na mapě číslo 1 je vidět, že území mikroregion Nučicko se skládá ze 13 obcí: Dobříč, Drahelčice, Chrást'any, Chrustenice, Chýnice, Jinočany, Loděnice, Mezouň, Nučice, Ořech, Rudná, Tachlovice a Zbuzany. Takto vymezená oblast je více kompaktní a díky tomu se bude lépe hodnotit vliv logistické firmy SCHENKER spol. s r.o. na vybranou oblast. Název mikroregionu byl zvolen v souvislosti s pozicí centrály SCHENKER spol. s r.o., která má své sídlo na katastrálním území obce Nučice.

Celková katastrální plocha zvolené oblasti činí 66,42 km². K 31. 12. 2018 zde žilo celkem 18 810 lidí. Nejlidnatější byla obec Rudná s 5 137 obyvateli, následovaná obcí Nučice s 2 240 obyvateli. Nejméně obyvatel žilo v obci Dobříč, jednalo se o 340 lidí (Český statistický úřad, 2020d).

Mapa č. 2: Lokalizace mikroregionu Nučicko



Zdroj: ARCDATA PRAHA (2020); zpracováno autorkou Karolínou Kosinovou s využitím ArcMap

Na mapě číslo 2 je vyobrazena poloha mikroregionu Nučicko v rámci okresu Beroun, okresu Praha-západ a Středočeského kraje. Mikroregion se nachází v západní části Středočeského kraje. Prochází jím administrativní hranice okresů Beroun a Praha-západ. Mezi obce spadající pod okres Beroun patří Chrustenice, Loděnice a Mezouň. Zbylé obce mikroregionu náleží k okresu Praha-západ. Na východě má mikroregion Nučicko společnou hranici s hlavním městem Prahou. To znamená, že se nachází v zázemí Prahy a je součástí její suburbánní zóny. Od mikroregionu Nučicko nejsou nikterak vzdálená ani města Beroun a Kladno.

8.2 Obyvatelstvo mikroregionu Nučicko

8.2.1 Vývoj počtu obyvatel mikroregionu Nučicko

Dle dat Českého statistického úřadu (2020c) na konci roku 2018 žilo v obcích mikroregionu Nučicko celkem 18 810 lidí. Z celkového počtu 18 810 obyvatel mikroregionu zde žilo 9 266 mužů a 9 544 žen. To znamená, že v roce 2018 bylo

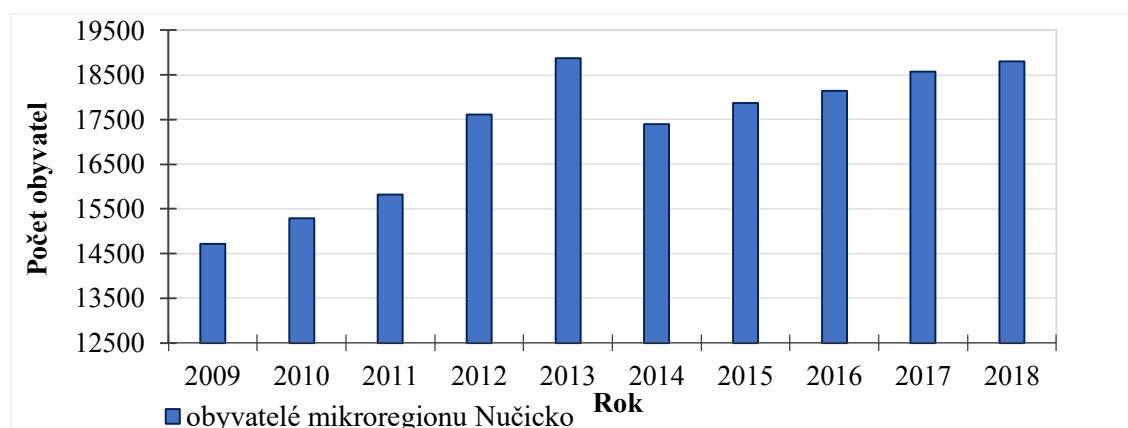
v mikroregionu o 278 více žen nežli mužů. Průměrný věk za všechny obce náležící do mikroregionu Nučicko byl 38,9 let. Při rozloze 66,42 km² byla hustota zalidnění Nučicka 283,2 obyvatel na 1 km². Obyvatelstvo je v mikroregionu Nučicko rozloženo nerovnoměrně. Z celkového počtu 18 810 obyvatel mikroregionu jich 11 331, tedy přes 3/5, žije v obcích Jinočany, Loděnice, Nučice a Rudná.

Tab. č. 1: Celkový počet obyvatel mikroregionu Nučicko v letech 2009–2018

Rok	2009	2010	2011	2012	2013
Počet obyvatel Nučicka	14 721	15 294	15 819	17 609	18 871
Rok	2014	2015	2016	2017	2018
Počet obyvatel Nučicka	17 392	17 864	18 139	18 567	18 810

Zdroj: Český statistický úřad (2020c); zpracováno autorkou Karolínou Kosinovou

Graf č. 1: Vývoj celkového počtu obyvatel mikroregionu Nučicko v letech 2009–2018



Zdroj: Český statistický úřad (2020c); zpracováno autorkou Karolínou Kosinovou

Graf číslo 1 zobrazuje vývoj počtu obyvatel mikroregionu Nučicko v časovém úseku od roku 2009 do roku 2018. Během roku 2009 zde žilo 14 721 obyvatel, jednalo se o nejnižší počet obyvatel během sledovaného období. Právě od roku 2009 se celkový počet obyvatel mikroregionu zvyšoval až do roku 2013, kdy byla zaznamenána jeho nejvyšší hodnota. K tomuto roku zde žilo 18 871 lidí. V následujícím roce počet poklesl o 1 497 lidí. Byl to jediný pokles za celé sledované období. Od roku 2014 dochází opět k nárůstu lidí žijících na území mikroregionu Nučicka. Celkový počet obyvatel mikroregionu za celé sledované období nepřesáhl hranici 19 000. Během sledované doby od roku 2009 do roku 2018 došlo k celkovému nárůstu o 4 089 obyvatel.

8.2.2 Vývoj dynamiky obyvatelstva mikroregionu Nučicko

Na nárůst celkového počtu obyvatel má vliv dynamika obyvatelstva. Vývoj dynamiky obyvatelstva v mikroregionu Nučicko je sledován od roku 2009 do roku 2018.

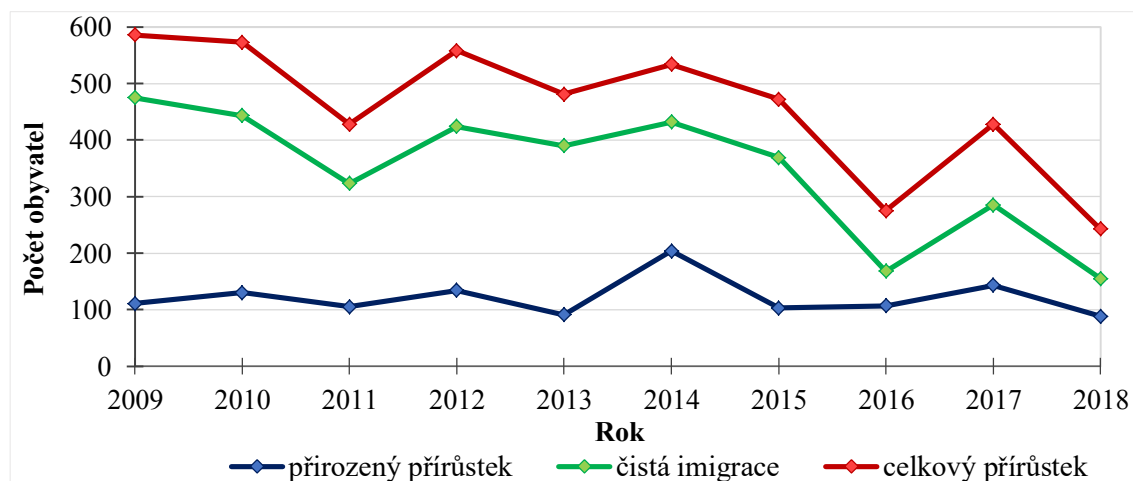
Tab. č. 2: Vývoj dynamiky obyvatelstva v mikroregionu Nučicko v letech 2009–2018

Rok	2009	2010	2011	2012	2013
Živě narození	235	244	230	243	226
Zemřelí	124	114	125	109	135
Přirozený přírůstek	111	130	105	134	91
Přistěhovalí	849	865	769	884	877
Vystěhovalí	374	422	446	460	487
Čistá imigrace	475	443	323	424	390
Celkový přírůstek	586	573	428	558	481
Rok	2014	2015	2016	2017	2018
Živě narození	217	236	241	287	230
Zemřelí	115	133	134	144	142
Přirozený přírůstek	102	103	107	143	88
Přistěhovalí	1 010	941	850	1 001	857
Vystěhovalí	578	572	682	716	702
Čistá imigrace	432	369	168	285	155
Celkový přírůstek	534	472	275	428	243

Zdroj: Český statistický úřad (2020c); zpracováno autorkou Karolínou Kosinovou

Z tabulky číslo 2 vyplývá, že hodnoty přirozené a mechanické měny za mikroregion Nučicko jsou vždy kladná čísla. Od roku 2009 do roku 2018 zde byl vždy přirozený přírůstek obyvatelstva a probíhala zde čistá imigrace. Na Nučicku se tedy více lidí narodilo a více se jich přistěhovalo. Konečným výsledkem je celkový přírůstek obyvatelstva v každém sledovaném roce. Největší počet živě narozených byl v roce 2017. Ve stejném roce byl ovšem zaznamenán i největší počet zemřelých. Narodilo se 287 občanů a 144 jich zemřelo. V roce 2014 se přistěhovalo nejvíce lidí (1 010). V posledním sledovaném roce se nejvíce lidí odstěhovalo (702).

Graf č. 2: Vývoj dynamiky obyvatelstva v mikroregionu Nučicko v letech 2009–2018



Zdroj: Český statistický úřad (2020c); zpracováno autorkou Karolínou Kosinovou

Graf číslo 2 vyobrazuje vývoj přirozené a mechanické měny obyvatelstva mikroregionu Nučicko a také celkového přírůstku tamního obyvatelstva. Je patrné, že přirozený i mechanický pohyb zdejšího obyvatelstva nemá pouze stoupající charakter, neboť v průběhu let různě kolísá. Také je možné zaznamenat, že jednotlivé hodnoty jsou vždy větší než 0. Během sledovaného období dochází k výkyvům přirozeného přírůstku a čisté imigrace. Výkyvy se odráží i v zobrazení celkového přírůstku, který téměř kopíruje linii čisté imigrace. Větší podíl na celkovém přírůstku obyvatelstva mikroregionu má stále čistá imigrace, ovšem tento trend se v posledních letech výrazně snížil.

8.3 Trh práce v mikroregionu Nučicko

V této podkapitole byla využita data z posledního Sčítání lidu, domů a bytů z roku 2011 k rozdělení obyvatel dle aktivity a zaměstnaných obyvatel dle odvětví. Aktuálnější data nejsou na úrovni obcí k dispozici. Data, která se týkají podílu nezaměstnaných, uchazečů o zaměstnání či ekonomických subjektů, jsou za období k datu 31. 12. 2019.

Tab. č. 3: Rozdělení obyvatelstva mikroregionu Nučicko dle aktivity k 26. 3. 2011

Kategorie		Počet obyvatel		Podíl dle aktivity [%]	
Ekonomicky aktivní	zaměstnaní	8 550	8 085	52,49	49,63
	nezaměstnaní		465		2,86
Ekonomicky neaktivní		6 911		42,43	
Nezjištěná aktivita		828		5,08	
Celkem		16 289		100	

Zdroj: Český statistický úřad (2020b); zpracováno autorkou Karolínou Kosinovou

Tabulka číslo 3 ukazuje, že v roce 2011 žilo v mikroregionu Nučicko celkem 16 289 osob. Z celkového počtu obyvatel jich bylo 8 550 ekonomicky aktivních, tedy více než 1/2. Zaměstnaných občanů bylo 8 085, to znamená 94,56 % ze všech ekonomicky aktivních obyvatel mikroregionu. Nezaměstnaných občanů bylo 465, tedy pouze 5,44 % ze všech ekonomicky aktivních obyvatel mikroregionu. Ekonomicky neaktivních obyvatel bylo 6 911. Celkem u 828 lidí nebyla aktivita zjištěna.

Při posledním Sčítání lidu, domů a bytů bylo zjištěno u 7 788 obyvatel mikroregionu Nučicko odvětví ekonomické činnosti, ve kterém byli zaměstnaní. Odvětví byla určena dle klasifikace CZ-NACE. Nejvíce obyvatel pracovalo v sektoru průmyslu. V jeho odvětvích bylo zaměstnáno celkem 1 145 občanů. Druhá největší skupina zaměstnaných pracovala v sekci G – Velkoobchod a maloobchod; opravy a údržba motorových

vozidel. Nejméně lidí bylo zaměstnáno v zemědělství, lesnictví a rybářství (Český statistický úřad, 2020b). Tabulka zaměstnaných občanů dle odvětví k 26. 3. 2011 je k nahlédnutí v přílohách (viz Příloha A).

K 31. 12. 2019 byl podíl nezaměstnaných osob roven nebo větší než 1,70 % v obcích Chrustenice, Loděnice a Zbuzany. Úplně nejvyšší hodnota tohoto jevu byla v Loděnicích (1,76 %). Naopak nejnižší možná hodnota jevu byla v obci Dobříč, kde se vůbec nevyskytoval. Až na obec Ořech, kde byla hodnota podílu nezaměstnaných osob 1,37 %, byla hodnota jevu v ostatních obcích mikroregionu pod 1 %. Celkem bylo v mikroregionu Nučicko 132 dosažitelných uchazečů o zaměstnání v evidenci úřadu práce. Volných pracovních míst v evidenci úřadu práce bylo celkem 1 341 (Český statistický úřad, 2020c).

Ekonomické subjekty jsou jednotky ekonomického rozhodování, které plní různé role. V mikroregionu Nučicko v roce 2019 nacházelo celkem 5 372 ekonomických subjektů registrovaných v České republice, které se orientovaly na různá odvětví ekonomické činnosti. Přes 1/5 tvořily subjekty ze sekce G – Velkoobchod a maloobchod; oprava a údržba motorových vozidel. Pouze 12 ekonomických subjektů patřilo do sekce K – Peněžnictví a pojišťovnictví (Český statistický úřad, 2020b). Tabulka s počtem ekonomických subjektů vyskytujících se v mikroregionu v roce 2019, které jsou rozděleny dle kategorizace CZ-NACE, je k nahlédnutí v přílohách (viz Příloha B).

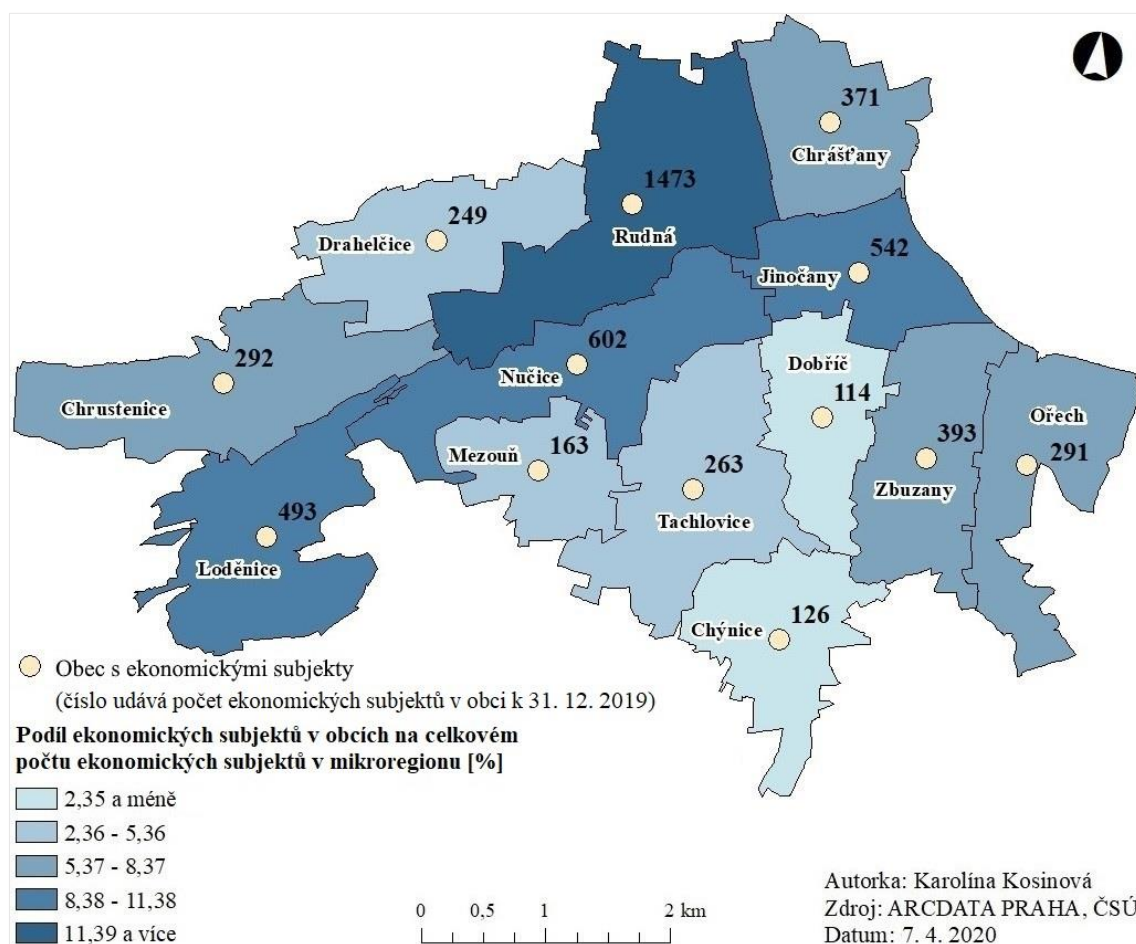
Tab. č. 4: Ekonomické subjekty v obcích mikroregionu Nučicko k 31. 12. 2019

Název	Počet ekonomických subjektů	Podíl ekonomických subjektů [%]
Dobříč	114	2,12
Drahelčice	249	4,64
Chrást'any	371	6,90
Chrustenice	292	5,44
Chýnice	126	2,35
Jinočany	542	10,09
Loděnice	493	9,18
Mezouň	163	3,03
Nučice	602	11,21
Ořech	291	5,42
Rudná	1 473	27,42
Tachlovice	263	4,89
Zbuzany	393	7,31
Celkem	5 372	100

Zdroj: Český statistický úřad (2020d); zpracováno autorkou Karolínou Kosinovou

Dle tabulky číslo 4 byl největší počet ekonomických subjektů v roce 2019 v rámci mikroregionu Nučicko v obci Rudná. Zde se nacházelo 1 473 ekonomických subjektů. Druhý největší počet ekonomických subjektů byl v obci Nučice. Ekonomických subjektů zde bylo celkem 602. Ovšem počet subjektů v Nučicích byl o více jak 1/2 menší než v Rudné, kde jejich počet tvořil 1/4 ze všech ekonomických subjektů v mikroregionu. Třetí největší počet ekonomických subjektů byl v Jinočanech. V této obci jich bylo 542. V žádné jiné obci mikroregionu Nučicko nebyl počet těchto subjektů větší než 500. Nejméně ekonomických subjektů se nacházelo ve sledovaném roce v obci Dobříč. V Dobříči bylo pouze 114 takových subjektů.

Mapa č. 3: Ekonomické subjekty v obcích mikroregionu Nučicko k 31. 12. 2019



Zdroj: ARCDATA PRAHA (2020); Český statistický úřad (2020d); zpracováno autorkou Karolínou Kosinovou s využitím ArcMap

Z mapy číslo 3 je zřejmé, že největší podíl ekonomických subjektů z jejich celkového počtu v mikroregionu Nučicko byl v roce 2019 v obci Rudná. Podíl těchto subjektů byl větší než 11,38 %. Celkový počet ekonomických subjektů v Rudné byl 1 473. Podíl mezi 8,38 % až 11,38 % na celkovém počtu ekonomických subjektů v mikroregionu

měly subjekty v obcích Jinočany, Loděnice a Nučice. V Jinočanech se nacházelo 542 ekonomických subjektů, v Loděnicích jich bylo 493 a v Nučicích 602. Do skupiny obcí, které měly třetí největší podíl na celkovém počtu ekonomických subjektů, patřily obce Chrást'any, Chrustenice, Ořech a Zbuzany. V Drahelčicích bylo ve sledovaném roce 249 ekonomických subjektů, v Mezouni 163 a v Tachlovicích 263. Tyto obce patřily do skupiny, které se podílela 2,36 % až 5,36 % na celkovém počtu ekonomických subjektů v mikroregionu. Na celkovém počtu ekonomických subjektů se méně než 2,36 % podílely subjekty z obcí Dobříč a Chýnlice.

Z pohledu ekonomických činností patří zkoumaná logistická firma SCHENKER spol. s r.o., která se nachází na území mikroregionu Nučicko, dle CZ-NACE do sekcí: H – Doprava a skladování, G – Velkoobchod a maloobchod; opravy a údržba motorových vozidel, L – Činnosti v oblasti nemovitostí (Český statistický úřad, 2020a; Nace, 2018).

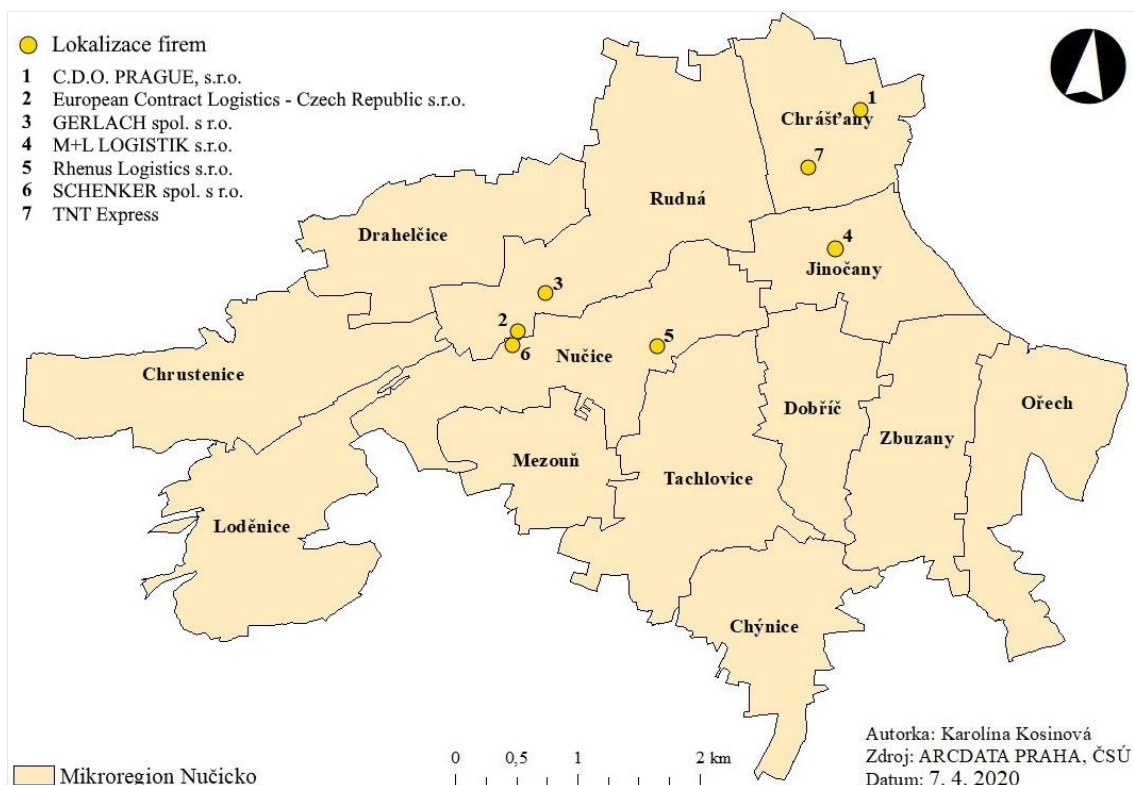
Z ekonomických subjektů nacházejících se na území mikroregionu Nučicko, bylo vybráno na základě kategorizace CZ-NACE celkem 7 subjektů, jejichž hlavní činnosti jsou obdobné jako zaměření firmy SCHENKER spol. s r.o. V následující tabulce jsou podniky seřazeny v abecedním pořadí dle jejich názvů.

Tab. č. 5: Vybrané firmy působící v mikroregionu Nučicko v roce 2019

Číslo v mapě č. 4	Ekonomický subjekt	Hlavní činnost	Lokalizace provozovny firmy
1	C.D.O. PRAGUE, s.r.o.	Komplexní logistické služby, spedice	Chrást'any
2	European Contract Logistics – Czech Republic s.r.o.	Logistika, skladování, spedice	Rudná
3	GERLACH spol. s r.o.	Komplexní celně-deklarační služby	Rudná
4	M+L LOGISTIK s.r.o.	Komplexní logistické služby, skladování a spedice	Jinočany
5	Rhenus Logistics s.r.o.	Komplexní logistické služby, spedice, celní služby	Nučice
6	SCHENKER spol. s r.o.	Komplexní logistické služby, skladování, spedice, celní služby	Nučice
7	TNT Express Worldwide, spol. s r.o.	Komplexní logistické služby, spedice	Chrást'any

Zdroj: Český statistický úřad (2020a); Živé firmy (2020); zpracováno autorkou Karolínou Kosinovou

Mapa č. 4: Lokalizace vybraných firem působících v mikroregionu Nučicko v roce 2019



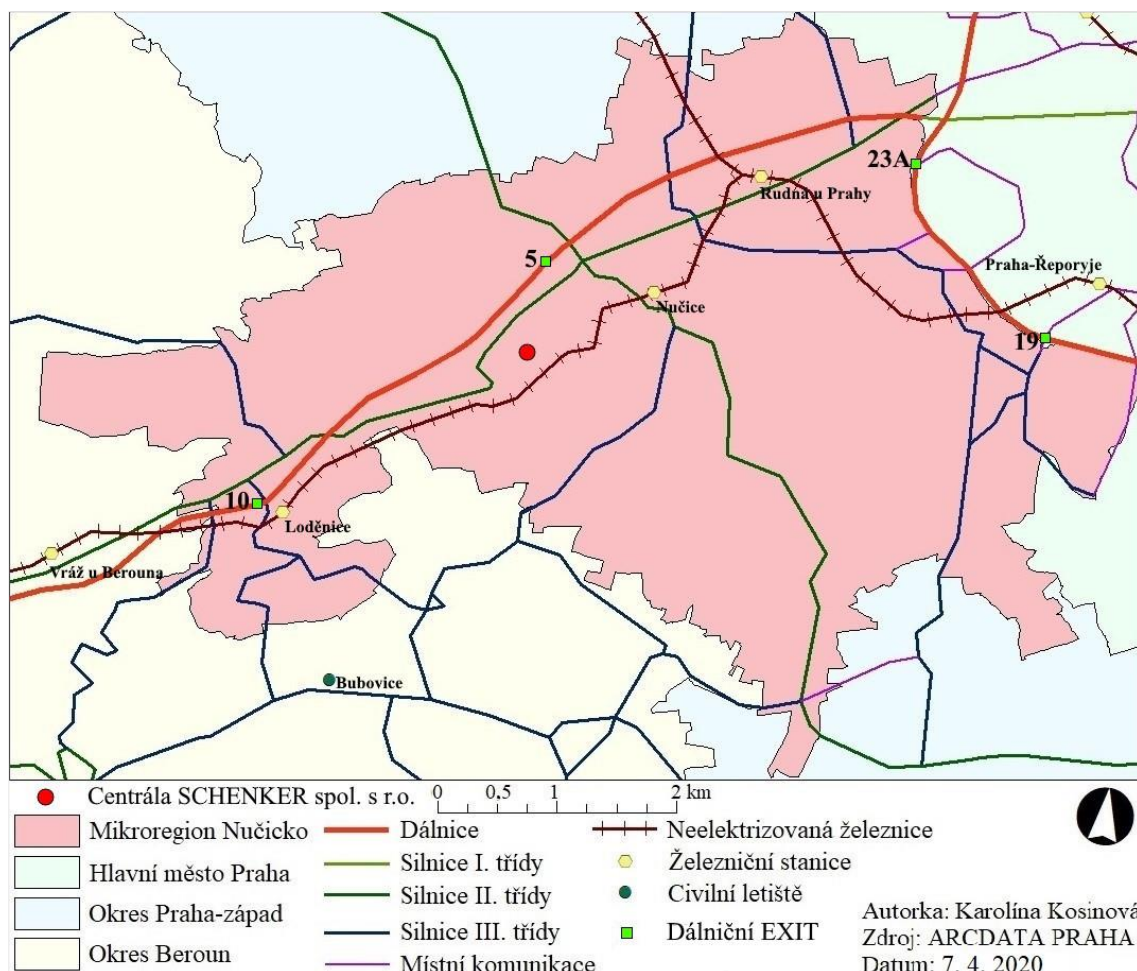
Zdroj: ARCDATA PRAHA (2020); Český statistický úřad (2020a); zpracováno autorkou Karolínou Kosinovou s využitím ArcMap

Z mapy číslo 4 vyplývá, že provozovny vybraných firem, které mají podobné zaměření jako SCHENKER spol. s r.o., se nachází na území obcí Chrášťany, Jinočany, Nučice a Rudná. V obci Chrášťany, Nučice a Rudná se nachází vždy dvě firmy. Firmy C.D.O. PRAGUE, s.r.o. a TNT Express Worldwide, spol. s r.o. jsou v Chrášťanech. V Rudné se nachází firmy European Contract Logistics – Czech Republic s.r.o. a GERLACH spol. s r.o. Společnosti Rhenus Logistics s.r.o. a SCHENKER spol. s r.o. mají své provozovny v Nučicích. Firma M+L LOGISTIK s.r.o. je v Jinočanech.

8.4 Doprava v mikroregionu Nučicko

V dnešní době je doprava nedílnou součástí naší existence, lidé ji využívají každý den. Jedná se o stěžejní odvětví světové ekonomiky, které se dynamicky vyvíjí a určuje ekonomickou vyspělost společnosti.

Mapa č. 5: Dopravní síť mikroregionu Nučicko



Zdroj: ARCDATA PRAHA (2020); zpracováno autorkou Karolínou Kosinovou s využitím ArcMap

Mapa číslo 5 zobrazuje dopravní síť mikroregionu Nučicka a ukazuje, že územím prochází řada pozemních komunikací a nelinektrizované železniční tratě. Nejvýznamnější silničním tahem v mikroregionu, který prochází přes území obcí Loděnice, Nučice, Rudná a Chrášťany ve směru západ–východ, je dálnice D5. Ke sjezdu z dálnice D5 lze využít EXIT 10 Loděnice či EXIT 5 Rudná. Za územím obce Chrášťany je možné se z dálnice D5 napojit na dálnici D0, Rozvadovskou spojku nebo silnici II./605. Při východní hranici mikroregionu s Prahou vede dálnice D0 neboli Pražský okruh. Z Pražského okruhu se lze odpojit a dostat se do mikroregionu

sjezdem EXIT 19 Ořech. EXIT 23A Chrášťany lze využít pouze cestou směrem k dálnici D5.

Doprovodnou komunikací k dálnici D5 je v dnešní době silnice II. třídy číslo 605, které se také říká „stará plzeňská“. V obci Nučice se silnice II./605 kříží s další silnicí druhé třídy, která je označována číslem 101 a vede ve směru sever–jih. Prostřednictvím silnice II./101, včetně krátkých napojení na jiné silnice první a druhé třídy, se lze dostat do Říčan, Unhoště, Kladna či Kralup nad Vltavou. Dále mikroregionem Nučicko prochází několik silnic III. třídy. Jedná se například o silnice III. třídy číslo 10129, 10125, 00516 či 00518. Také zde nalezneme místní komunikace (Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2020).

Z Nučic do centra města Beroun je to po dálnici D5 17,7 km a po silnici druhé třídy číslo 605 16, 6 km. Nejkratší cesta z Nučic do Černošic, většinou po silnicích III. třídy, měří 14,2 km. Po silnici II. třídy číslo 101 je cesta z Nučic do centra Kladna dlouhá 20,2 km. Na pražské hlavní nádraží je cesta z Nučic dlouhá 19,7 km (Mapy, 2020).

Přes mikroregion Nučicko vedou dvě neelektrizované tratě. Na trati číslo 173 vedoucí z Berouna do Prahy se na území mikroregionu nachází železniční stanice Loděnice, Nučice a Rudná u Prahy. Železniční stanice doplňují železniční zastávky Nučice, Rudná, Jinočany a Zbuzany. Trať číslo 122 vede z Rudné a směřuje do Prahy (České dráhy, 2020).

Obyvatelé mikroregionu mohou využít hromadnou autobusovou dopravu, kterou zajišťuje společnost Arriva a Dopravní podnik hlavního města Prahy. Železniční dopravu zajišťuje podnik České dráhy. Mikroregion se rozkládá v pásnu 1 až 2 Pražské integrované dopravy. Například z Prahy do obcí mikroregionu jezdí přímé i nepřímé spoje také ve večerních hodinách či o víkendech. Mezi Prahou a Ořechem není zaveden žádný přímý autobusový ani železniční spoj. Jedině mezi obcí Chrustenice a hlavním městem není veden žádný spoj hromadné dopravy (IDOS, 2020).

9 Logistická firma SCHENKER spol. s r.o.

SCHENKER spol. s r.o. se sídlem v Nučicích, okres Praha-západ je logistickou firmu, která působí na českém trhu jako zástupce společnosti DB Schenker a nabízí podpůrné služby pro různá odvětví průmyslu či obchodu jako je například automobilový průmysl, chemický průmysl, high-tech a elektronika, prodejní služby, služby spojené s oblastí sportu a volného času apod. Opora je zajištěna v podobě přepravy, skladování, distribuce, řízení dodavatelského řetězce a toku informací, poskytování smluvních logistických služeb.

Logistika je SCHENKER spol. s r.o. definována jako „*propojení toků zboží a informací na základě ověřených a novátorských konceptů, které vytvářejí integrované a globální řešení přizpůsobené potřebám zákazníků*“ (SCHENKER spol. s r.o., 2013).

Společnost spadá přímo pod SCHENKER & CO AG se sídlem ve Vídni. To znamená, že rakouská firma má 100 % podíl na hlasovacích právech SCHENKER spol. s r.o. Celému koncernu je nepřímo nadřazena německá společnost Deutsche Bahn AG, proto firma ve světě vystupuje jednotně pod označením DB Schenker.

Obr. č. 2: Jednotné logo koncernu DB Schenker



Zdroj: SCHENKER spol. s r.o. (2019a)

9.1 Organizační struktura SCHENKER spol. s r.o.

Schéma organizační struktury vedení SCHENKER spol. s r.o. je platné od 1. 3. 2020 a zobrazuje uspořádání vedení společnosti. V čele společnosti stojí její ředitel, který je nadřízený manažerům a ředitelům jednotlivých sektorů. Nad ním v České republice již nikdo nepracuje. Ředitel společnosti jedná s vedením rakouské společnosti, pod kterou SCHENKER spol. s r.o. přímo spadá. Sektorů, které jsou vedeny kompetentními pracovníky, je celkem 10 a sdružují pod sebou příslušná oddělení (viz Příloha C). Oddělení mají vytvořenou vlastní organizační strukturu.

9.2 Historie SCHENKER spol. s r.o.

První pobočku v Praze založil Gottfried Schenker již v roce 1874 po 2 letech fungování jeho společnosti. Pražská pobočka fungovala od té doby až do nástupu komunistického

režimu v Československé republice roku 1948. V březnu 1991 byla v Praze společnost znovu založena, ale pro tentokrát vystupovala pod názvem SCHENKER CS Interlogistik. Během následujících let firma expandovala. Byly založeny nové pobočky, navyšoval se celkový počet zaměstnanců a došlo k zavedení několika linky do zahraničí (např. do Německa, Rakouska, Švédska, Japonska, ...). Již v roce 1996 poskytovala společnost široký výčet služeb v rámci celní deklarace, leteckých přeprav, námořních přeprav, pozemních přeprav, manipulace, skladové logistiky a veletržní spedice, ovšem nově pod obchodní značkou Schenker-Rhenus AG (DB Schenker stále v pohybu, 2016). Kvůli stále větší expanzi firmy byla potřeba zřídit nové centrální překladiště, a proto byla v roce 2000 založena centrální provozovna v obci Rudná v okrese Praha-západ. Terminál zahrnoval kancelářskou budovu, logistickou halu a překladiště. O 3 roky později se vlastníkem celosvětové sítě Schenker stala německá společnost Deutsche Bahn AG zkráceně DB (DB Schenker stále v pohybu, 2016). Během existence firmy Schenker došlo několikrát ke změně vlastnictví hlavního podílu, ale právě od roku 2003 až doposud společnost vystupuje pod jednotným logem DB Schenker. Po vstupu České republiky do Evropské unie se společnosti otevřely nové možnosti. Mohla zvyšovat frekvenci pravidelných sběrných linek, snižovat přepravní tarify, zavést nová přímá spojení či zkracovat dodací lhůty.

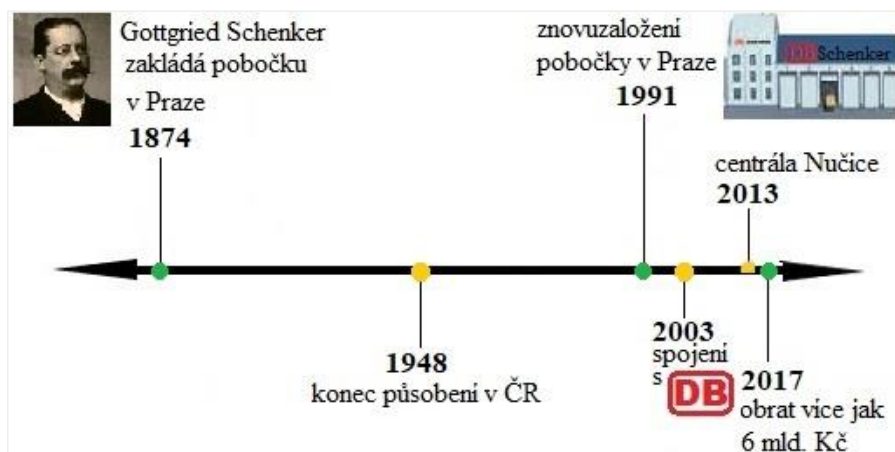
SCHENKER spol. s r.o. byla a stále je výrazně zapojena do sportovního a kulturního odvětví. Firma přepravovala vybavení české fotbalové reprezentace na MS pořádané Mezinárodní federací fotbalových asociací, které se konalo v Německu roku 2006. Uzavřela logistické partnerství s organizátory MS v klasickém lyžování, které se uskutečnilo v Liberci v roce 2009. Následující rok firma zajišťovala po logistické stránce Světový pohár v cyklokrosu v Plzni. V témže roce se stala oficiálním logistickým partnerem České republiky na Světové výstavě pořádané v Šanghaji, která je také známá pod názvem Expo 2010. A nebyla to poslední spolupráce v rámci takové kulturní akce. I o 5 let později, kdy se v Miláně konala výstava Expo 2015, byla společnost logistickým partnerem pro české zastoupení a přepravila do Itálie nejstarší česky psanou veršovanou kroniku, Dalimilovu kroniku. Rok 2010 byl z pohledu sportovních a kulturních akcí pro firmu velice významný, protože právě od této doby je logistickým partnerem závodu Jizerská 50. V následujících letech došlo k navázání dalších významných sportovních partnerství například s karlovarským City Triathlonem

nebo cyklistickým maratonem v Plzni. Spolupráce s festivalem Smetanova Litomyšl, která přetrvává dodnes, byla navázána v roce 2015 (DB Schenker stále v pohybu, 2016).

Významným milníkem pro společnost byl rok 2013, kdy došlo k přesunu centrály společnosti a tím pádem i ke změně jejího sídla. Právě od října tohoto roku SCHENKER spol. s r.o. sídlí v Nučicích, okres Praha-západ. Zároveň ve stejném roce, poprvé v historii společnosti, její obrat překročil hranici 4 000 000 000 Kč a bylo přepraveno 590 500 ks zásilek. O 4 roky později byl obrat větší než 6 000 000 000 Kč (DB Schenker stále v pohybu, 2016).

Firma prosazuje aktivní a inovativní přístup k odvětví, ve kterém působí. Neustále se snaží modernizovat a zavádět nové technologie. Od roku 2016 firma využívá americký internetový portál uShip, který je tvůrcem digitálních obchodních modelů. Ve stejném roce byl spuštěn online portál eSchenker. Pro fungování společnosti je také důležitá platforma Drive4Schenker, která napomáhá zákazníkům efektivně vytížit jejich vozidla a navíc poskytuje jejich řidičům přehled o zásilkách (Zpravodaj, 2016). Dle skladnice přeprav Lenky Novákové (osobní komunikace, 8. 4. 2020) jsou od října 2018 ve vybraných skladech testovány inteligentní skenovací rukavice. Tento typ rukavic zajišťuje bezpečnější a efektivnější práci oběma rukama.

Obr. č. 3: Důležité milníky v historii SCHENKER spol. s r.o.



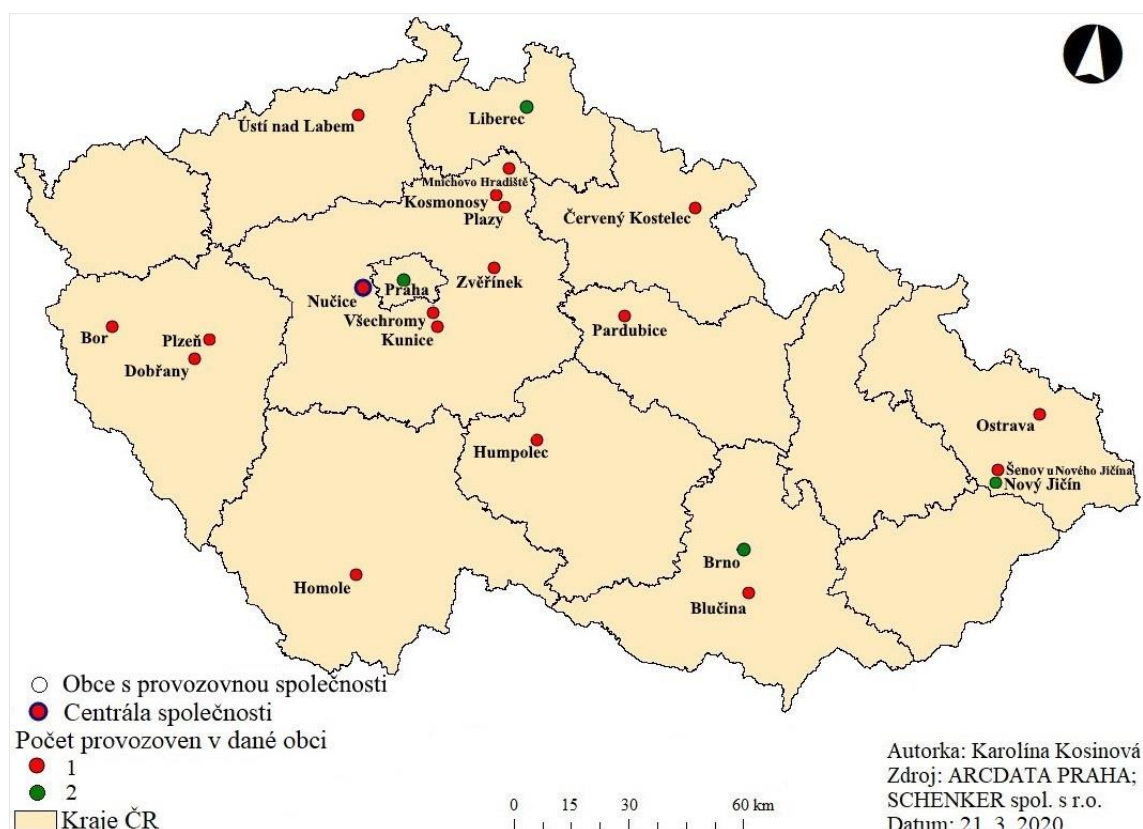
Zdroj: DB Schenker stále v pohybu (2016); SCHENKER spol. s r.o. (2019a), zpracováno autorkou Karolínou Kosinovou s využitím Paint.net

9.3 SCHENKER spol. s r.o. na českém trhu

V čele celé společnosti, která působí na českém trhu, stojí od dubna 2004 jako její ředitel Ing. Tomáš Holomoucký. V České republice má SCHENKER spol. s r.o. zaevidováno celkem 26 provozoven a na 15 z nich jsou zřízeny logistické terminály.

Každý rok je ve firmě průměrně zaměstnáno zhruba 1 800 pracovníků včetně těch agenturních. Za rok 2018 bylo přepraveno celkem 1 536 671 ks zásilek o celkové hmotnosti 2 382 594 t. Oproti předešlému roku došlo k nárůstu počtu zásilek o 3,6 % a nárůstu přepravených tun o 19 %. Ve stejné době byl čistý obrat SCHENKER spol. s r.o. nejvyšší od počátku jejího působení, přesáhl 6 300 000 000 Kč (SCHENKER spol. s r.o., 2019a).

Mapa č. 6: Lokalizace provozoven SCHENKER spol. s r.o. v ČR v roce 2019



Zdroj: ARCDATA PRAHA (2020); SCHENKER spol. s r.o. (2020c), zpracováno autorkou Karolínou Kosinovou s využitím ArcMap

Z mapy číslo 6 je zřejmé, že jednotlivé provozovny SCHENKER spol. s r.o. jsou rozmístěny v 11 krajích České republiky. Společnost zatím nemá zřízené provozovny v Karlovarském, Olomouckém a Zlínském kraji. Největší koncentrace provozoven je ve Středočeském kraji, kde je jich lokalizováno celkem 7. V tomto kraji, nedaleko Prahy, se nachází centrála společnosti, která má své sídlo umístěné v rámci katastrálního území obce Nučice. V blízké době je v plánu otevření nové provozovny v Horních Počernicích. Bude se jednat již o třetí zastoupení společnosti v Praze. Dvojití zastoupení má SCHENKER spol. s r.o. v Brně, Liberci a Novém Jičíně.

Provozovny jsou na území České republiky rozmístěny především v blízkosti hlavních silničních tahů, které jsou dle schématu z dokumentu Politika územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizací č. 1, 2, a 3 stanoveny jako hlavní rozvojové osy. Podle stejného schématu spadají jednotlivé obce s provozovny SCHENKER spol. s r.o. ve většině případů do rozvojových oblastí, popřípadě dokonce do metropolitních rozvojových oblastí. Schéma rozvojových oblastí a rozvojových os České republiky je k nahlédnutí v přílohách (viz Příloha D).

Hlavními lokalizačními faktory, které mají klíčovou úlohu při umístění jednotlivých provozoven společnosti v České republice, jsou faktory socioekonomické. Konkrétně se jedná o dopravu a technickou infrastrukturu, pomocí nichž se snadno realizuje přeprava a logistické služby do všech sousedních států České republiky a také do ostatních států Evropy. Dalším důležitým socioekonomickým faktorem je pracovní síla a vliv aglomerace. V daném případě se jedná o blízkost krajských měst. V těchto městech se zpravidla koncentrují univerzity i obory související s vědou a výzkumem, což je důležité pro další vývoj společnosti. Právě díky investicím do inovativních technologií a nových moderních prostředků může firma předstihnout svoji konkurenci. Společnosti se otevírá případná možnost navázání spolupráce s univerzitami a rozšíření podpory výzkumu, který by zefektivnil, urychlil i zjednodušil logistické procesy. SCHENKER spol. s r.o. by se mohla více orientovat například na oblast robotizace, 3D tisku anebo virtuální reality. Zmíněné obory jsou klíčem k úspěšnému přechodu na Logistiku 4.0.

Celý koncern DB Schenker se zaměřuje na přechod v rámci 4. průmyslové revoluce, která je označována jako kyberneticko–fyzicko–sociální. Jejím trendem je automatizace, digitalizace, robotizace a umělá inteligence. Tím dochází i ke změně povahy samotné logistiky. DB Schenker se soustředí především na digitalizaci logistických procesů a obchodních modelů, automatizaci a robotizace ve skladech, využití 3D tisku jako alternativy k přepravě zboží anebo zavedení školení a trénování zaměstnanců pomocí virtuální reality. Vše musí být dokonale propojeno s firemním systémem.

Podle manažerky centrálního nákupu Markéty Markesové (osobní komunikace, 30. 3. 2020) je přechod na Logistiku 4.0, která se nese v duchu digitalizace, také cílem SCHENKER spol. s r.o. Prvním krokem je zrušení používání papírové dokumentace. Vše se bude vytvářet, uchovávat a publikovat prostřednictvím aplikace. Firma

si je vědoma toho, že zavedení autonomních systémů a umělé inteligence bude znamenat velkou změnu firemního prostředí a kultury, protože bude potřeba přesunu části pracovní síly „od pásů k monitorům“. Pravděpodobně dojde k zániku některých dosavadních pracovních pozic (např. obsluha vysokozdvihných vozíků, pracovník úklidu, recepční, strážný), ale na druhou stranu se vytvoří úplně nové pracovní pozice (např. správce systémů, programátor, vývojář). Vedle kladných přínosů jako je bezpečnější, efektivnější, kvalitnější, rychlejší práce anebo úspora nákladů, existují i negativa. Nejspíše se značně omezení osobní styky na pracovišti a budování dobrých pracovních vztahů se stane obtížnější.

Globálně má firma DB Schenker zastoupení v 85 státech prostřednictvím vlastních provozoven a v 51 státech pomocí partnerských organizací, se kterými má uzavřenou smlouvu. Takto vytvořená celosvětová síť umožňuje sled pohybů nákladu z místa jeho původu do místa jeho určení. To znamená, že umožňuje tzv. door-to-door řešení. Tento systém společnosti zajišťuje působení celkem ve 136 zemích a možnost pokrývat tak 66% ze všech států, které uznává Organizace spojených národů (viz Příloha E).

9.3.1 Činnosti SCHENKER spol. s r.o.

Dle Klasifikace ekonomických činností tzv. CZ-NACE jsou v registru ekonomických subjektů uvedeny následující činnosti SCHENKER spol. s r.o.: skladování, ostatní poštovní a kurýrní činnosti, nespécializovaný velkoobchod, zprostředkování nespécializovaného velkoobchodu a nespécializovaná velkoobchod v zastoupení, činnosti v oblasti nemovitostí na základě smlouvy nebo dohody (Český statistický úřad, 2020a). Činnosti skladování, ostatní poštovní a kurýrní činnosti spadají pod sekci označovanou písmenem H – Doprava a skladování. Aktivity patřící do sekce G – Velkoobchod a maloobchod; opravy a údržba motorových vozidel jsou: nespécializovaný velkoobchod, zprostředkování nespécializovaného velkoobchodu a nespécializovaná velkoobchod v zastoupení. Činnosti v oblasti nemovitostí na základě smlouvy nebo dohody patří pod sekci L – Činnosti v oblasti nemovitostí (Nace, 2018).

Hlavní činností SCHENKER spol. s r.o. je nabídka komplexních logistických služeb. Služby tohoto typu jsou společností většinou zajištěny pomocí produktů řízené logistiky. Jedná se o široké spektrum přepravních služeb na míru a logistických řešení kompletního dodavatelského řetězce zákazníka.

V rámci logistiky jsou nabízeny služby, které se týkají: celního odbavení, distribuce zboží (vč. přeprav), odborné analýzy výrobních procesů, přidávání letáků/manuálů/záručních listů, řízení oběhu vratných obalů, řízení skladu a skladových zásob, toku zboží/informací a zpracování reklamních materiálů. Díky logistické analýze a řešení vede koordinace procesů ke zvýšení kvality a produktivity. Služby výrobní logistika nabízí nákladově efektivní a spolehlivá řešení, která předchází případným výpadkům výroby zákazníků. V rámci reklamní a propagační logistiky společnost pomáhá svým zákazníkům s marketingovými aktivitami. Mezi služby s přidanou hodnotou patří štítkování, vzorkování, označení cenovkou a mnoho dalšího. Dodavatelské řetězce se především týká zajištění: analýzy, distribuce, dodávky do výroby, nákupu, nastavení IT systémů, optimální organizace toků zboží/informací, plánování, řízení skladování apod. (SCHENKER spol. s r.o., 2018).

Systém eSchenker lze využívat pro vyhotovení objednávek, plánování, sledování zásilek v reálném čase anebo pro nahrání šablon pro 3D tisk. Jedná se o online rezervační servis pro optimalizaci procesů, kde jsou integrované veškeré elektronické služby společnosti. Portál nabízí využití několika nástrojů.

Obr. č. 4: Náhled do systému eSchenker, který spravuje firma SCHENKER spol. s r.o.



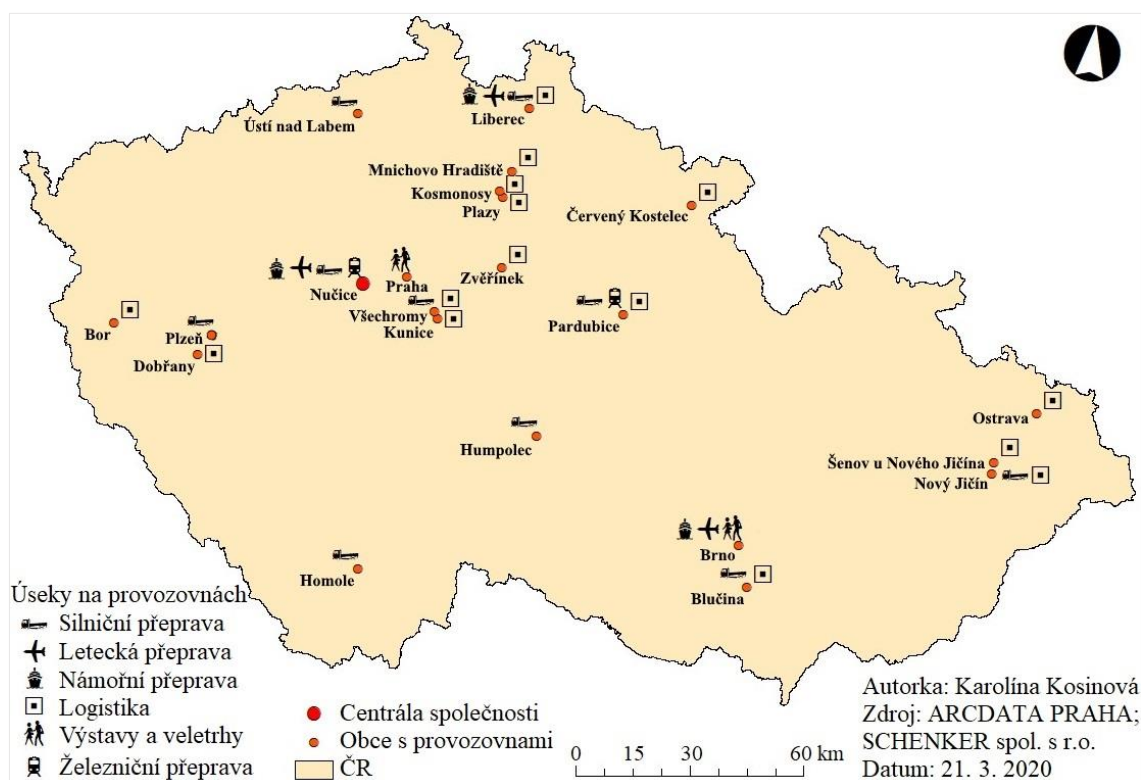
Zdroj: SCHENKER spol. s r.o. (2019a)

Obrázek číslo 4 zobrazuje náhled do systému eSchenker a zobrazuje výčet jeho nástrojů. Jízdní řád slouží ke snadnému plánování přeprav sběrných zásilek po celé Evropě. Uhlíkovou stopu každé dopravované zásilky lze spočítat prostřednictvím emisní kalkulačky. Výpočet je založen na hmotnosti zásilky, místech odeslání a dodání. Součástí sledování zásilek v reálném čase je elektronického potvrzení o dodání. Mezi další nástroje patří: objednávka, spolupráce a platba. Vyvíjí se nové nástroje, které se brzy v systému objeví (kalkulačka cenové nabídky, proces objednání, reporting, fakturace).

K realizaci mezinárodních toků zboží mezi výrobními a obchodními subjekty využívá společnost pozemní, leteckou a námořní přepravu. Poměrně často je využívána tzv. kombinovaná přeprava. Intermodální systém přepravy zahrnuje například kombinaci rychlé letecké přepravy a úsporné námořní přepravy. Celková doba přepravy se zkrátí téměř o 50 % a stejným dílem se zmenší i celkové náklady. Využití je pro firmu výhodné.

Nabízené služby zajišťují obchodní oddělení nebo projektoví specialisté ve spolupráci s konkrétními úseky. Úseků je celkem 6. Jde o úseky: silniční, letecké, námořní a železniční přepravy, logistiky, výstav a veletrhů (vč. speciálních projektů).

Mapa č. 7: Úseky na provozovnách SCHENKER spol. s r.o. v roce 2019



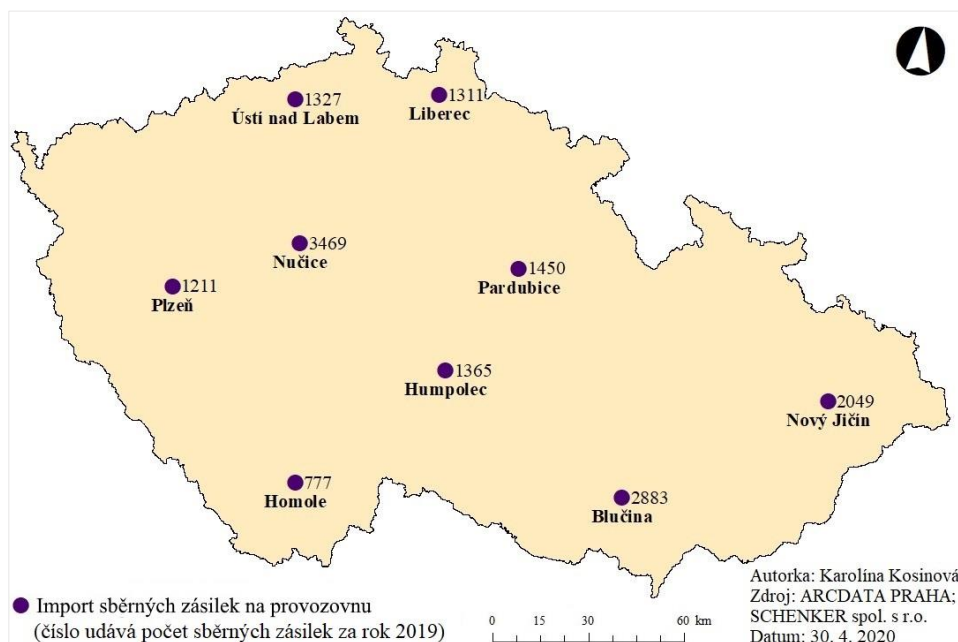
Zdroj: ARCDATA PRAHA (2020); SCHENKER spol. s r.o. (2020c), zpracováno autorkou Karolínou Kosinovou s využitím ArcMap

Mapa číslo 7 zobrazuje všechny úseky, které jsou spravovány na provozovnách SCHENKER spol. s r.o. Na 15 z nich se nachází úsek logistiky. Pozemní přeprava se dělí na samostatně fungující úseky silniční a železniční přepravy. Úsek silniční přepravy je jedním z nejrozšířenějších, je zřízen na 10 provozovnách. Úseky železniční přepravy jsou v Nučicích a Pardubicích. Úseky letecké a námořní přepravy nalezneme v Brně, Liberci a Nučicích. Pouze v Brně a Praze jsou centra zajišťující poskytování

služeb, které se týkají výstav a veletrhů, také jsou zde služby pro zpracování speciálních projektů.

SCHENKER spol. s r.o. také realizuje importy (tzn. svozy) a exporty (tzn. rozvozy) sběrných zásilek v rámci svých provozoven, které zajišťují silniční přepravu a disponují tzv. průtokovými sklady. Jedná se o činnosti, kdy jsou zásilky přepraveny na příslušné terminály a následně vyloženy, umístěny do příslušných lokalit a připraveny na další nakládku. Cílem průtokového skladu (v angličtině crossdock) je zajistit plynulý průchod zboží, aniž by byla ovlivněna plynulost navazujících operací řetězce. Tento sklad by se dal označit jako překladiště. Je dbáno na to, aby se zásilky v daném skladu zdržely co nejkratší dobu, proto je uvnitř co nejméně pevných překážek. Importy nebo exporty sběrných zásilek silniční přepravou jsou uskutečňovány na provozovnách: Blučina, Homole, Humpolec, Liberec, Nový Jičín, Nučice, Pardubice, Plzeň a Ústí nad Labem. Jelikož společnost nemá v některých krajích zřízené provozovny anebo v daném místě nedisponuje úsekem pozemní přepravy, je tento svoz/rozvoz zajišťován kompetentními provozovny. Zásilky z/do Karlovarského kraje jsou zabezpečeny skladem v Plzni. Pardubický sklad obstarává zásilky v rámci Královéhradeckého kraje. O zásilky z/do Olomouckého a Zlínského kraje se dělí sklady v Novém Jičíně a Blučině. Pražské zásilky jsou zajištěny provozovnou v Nučicích. Tím společnost docílí pokrytí celé ČR.

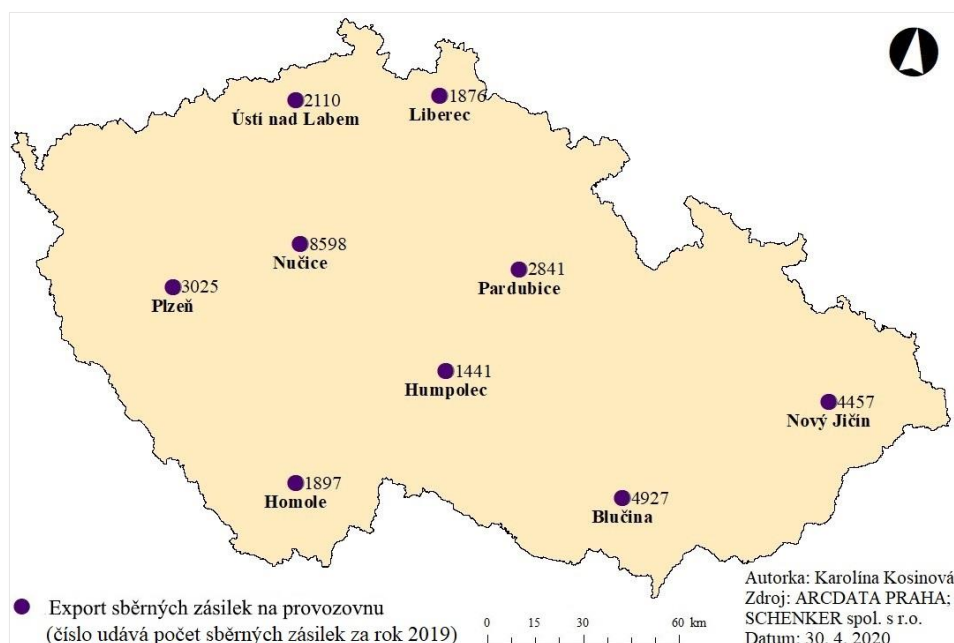
Mapa č. 8: Import zásilek sběrné služby silniční přepravou na příslušných provozovnách SCHENKER spol. s r.o. v roce 2019



Zdroj: ARCDATA PRAHA (2020); SCHENKER spol. s r.o. (2019b), zpracováno autorkou Karolínou Kosinovou s využitím ArcMap

Dle mapy číslo 8 bylo v roce 2019 nejvíce kusů zásilek sběrné služby svezeno silniční přepravou na provozovnu do Nučic. Jednalo se o 3 469 ks sběrných zásilek. Sklad v Nučicích se podílel více než 15,5 % na celkovém počtu svezných zásilek. Nejméně zásilek bylo svezeno na překladiště provozovny Homole. Sem bylo svezeno pouze 777 ks sběrných zásilek. Celkem bylo v roce 2019 importováno silniční přepravou na provozovny SCHENKER spol. s r.o. 15 842 ks sběrných zásilek.

Mapa č. 9: Export zásilek sběrné služby silniční přepravou na příslušných provozovnách SCHENKER spol. s r.o. v roce 2019



Zdroj: ARCDATA PRAHA (2020); SCHENKER spol. s r.o. (2019b), zpracováno autorkou Karolínou Kosinovou s využitím ArcMap

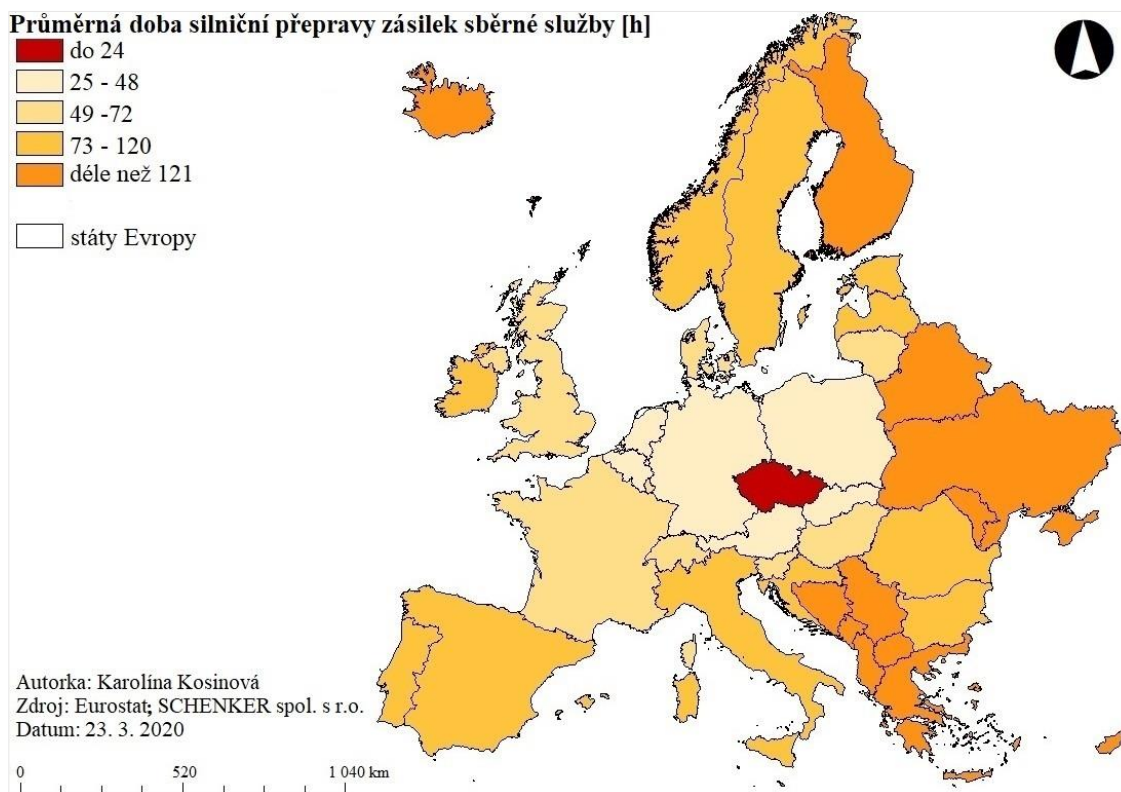
Z mapy číslo 9 vyplývá, že největší počet rozvezených sběrných zásilek silniční přepravou v roce 2019 byl ze skladu v Nučicích. Odtud bylo exportováno 8 598 ks sběrných zásilek. Druhý největší počet zásilek byl rozvezen z překladiště provozovny Blučina. Jednalo se o 4 927 ks sběrných zásilek. O 470 zásilek méně bylo rozvezeno z Nového Jičína. Nejméně sběrných zásilek bylo exportováno z průtokového skladu provozovny Humpolec. Odtud bylo rozvezeno pouze 1 441 ks zásilek. Celkem bylo v roce 2019 exportováno silniční přepravou ze skladů příslušných provozoven SCHENKER spol. s r.o. 31 172 ks sběrných zásilek. Počet exportovaných sběrných zásilek silniční přepravou byl za rok 2019 téměř dvakrát větší než jejich import v témže roce.

Nejvíce zásilek bylo importováno i exportováno v rámci průtokového skladu v Nučicích, který disponuje 92 rampami a v roce 2018 byl největším průtokovým skladem společnosti DB Schenker ve střední Evropě (viz Příloha F).

Firma v roce 2018 zaujmula přední příčky na českém trhu: 1. pozice v letecké přepravě, 1. pozice v pozemní přepravě, 2. pozice v logistice, 2. pozice v námořní přepravě (SCHENKER spol. s r.o., 2020a). Dle SCHENKER spol. s r.o. (2019a) si firma DB Schenker na globálním trhu v roce 2018 vedla také velice dobře. Koncern obsadil 1. pozici na evropském trhu v pozemní přepravě. Na celosvětové scéně obsadil 2. pozici v letecké přepravě, 3. pozici v námořní přepravě a 5. pozici ve skladové logistice.

Jelikož se Česká republika nachází v samotném „srdci Evropy“ má výhodnou tranzitní polohu. Pro DB Schenker je to důležité kritérium. Může zakládat provozovny přímo na spojnici mezi státy západní a východní Evropy, což je velmi důležité pro pozemní přepravu, hlavně pro tu silniční. Tato výhodná poloha je důležitá i pro SCHENKER spol. s r.o., především pro realizaci pohybu zásilek mezi Českou republikou a ostatními státy Evropy.

Mapa č. 10: Průměrná doba silniční přepravy sběrných zásilek realizovaná firmou SCHENKER spol. s r.o. z ČR do států Evropy v roce 2019



Zdroj: Eurostat (2020a); SCHENKER spol. s r.o. (2019a), zpracováno autorkou Karolínou Kosinovou s využitím ArcMap

Mapa číslo 10 ukazuje, že po České republice je silniční přeprava těchto zásilek realizována do 24 hodin od zadání zakázky. Nejkratší doba dodání mimo území ČR lze uskutečnit během 2 až 3 dní, ovšem se vzrůstající vzdáleností jednotlivých států se dodací lhůty prodlužují. U jednotlivých zemí je nutné brát v potaz velikost i tvar jejich území. Například se zajisté bude lišit doba doručení zásilek ve Švédsku do jižněji položeného města Malmö a severněji ležícího města Luleå. Dalším příkladem můžou být oblasti nacházející se na severu/jihu Itálie či Španělska. Doba doručení se také odvíjí od možného celního odbavení či uzavírek, které se vyskytují během trasy. Tyto faktory celý proces prodlužují.

9.3.2 Zákazníci SCHENKER spol. s r.o.

Během roku 2019 obchodovala firma SCHENKER spol. s r.o. s 8 500 zákazníky. Spolupráci s nimi společnosti ztěžují tlaky na nižší ceny a růst nákladů na trhu, proto se firma snaží pravidelně monitorovat ekonomickou situaci na trhu a zaměřuje se na strategii produktů. Klienti SCHENKER spol. s r.o. působí v různých ekonomických sektorech. Nejedná se pouze o české firmy, ale i firmy ze zahraničí. Zahraniční společnosti mají často zřízené provozovny na území České republiky.

Obr. č. 5: Přední zákazníci SCHENKER spol. s r.o. v roce 2019



Zdroj: SCHENKER spol. s r.o. (2019a)

Obrázek číslo 5 ukazuje, jaké společnosti s firmou SCHENKER spol. s r.o. během roku 2019 spolupracovaly a do jakých odvětví tyto společnosti patří. Klienti se převážně orientují na činnosti v průmyslu. Například jsou to obory z automobilového, strojírenského, chemického, elektrotechnického, sklářského či spotřebního průmyslu. Jiní klienti jsou z oblasti módy či maloobchodu. Mezi zákazníky, se kterými

SCHENKER spol. s r.o. pravidelně spolupracuje, patří například společnosti: Škoda Auto, Ontex, LEGO, Nike, Samsung, SONY a další.

Nejvýznamnější zákazníci roku 2019 jsou rozděleni do jednotlivých kategorií podle toho, z jaké produktové oblasti služby od firmy SCHENKER spol. s r.o. požadovaly. Jedná se o služby, které se řadí pod logistiku, výstavy a veletrhy a také pod pozemní, leteckou, námořní přepravu. Do každé kategorie byl vybrán nejvýznamnější zákazník z pohledu nejvyšších výnosů, které vznikly firmě SCHENKER spol. s r.o. díky spolupráci s těmito klienty.

Tab. č. 6: TOP zákazníci SCHENKER spol. s r.o. v roce 2019

Kategorie	TOP zákazník	Výnos [Kč]	Podíl na celkových tržbách [%]
Logistika	APPLE	526 557 000	37,2
Letecká přeprava	APPLE	57 910 000	9,0
Námořní přeprava	TRANSLIGNUM	131 675 000	8,2
Pozemní přeprava	LASSELSBERGER	283 844 000	9,1
Výstavy a veletrhy	Nüssli (CZ)	5 764 000	8,9

Zdroj: SCHENKER spol. s r.o. (2020a), zpracováno autorkou Karolínou Kosinovou

Dle tabulky číslo 6 byly nejvýznamnějšími zákazníky z pohledu podílu na celkových tržbách v jednotlivých kategoriích za rok 2019 následující společnosti: LASSELSBERGER, APPLE, TRANSLIGNUM, Nüssli (CZ) a MAGNA. Celkově nejvyšší podíl na celkových tržbách měla firma APPLE, která využila především služby z kategorie logistiky a letecké přepravy. Celkové výnosy získané od firmy APPLE činily 584 467 000 Kč.

9.4 Centrála SCHENKER spol. s r.o.

Centrální provozovna SCHENKER spol. s r.o. sídlí od 1. 10. 2013 na adrese K Vypichu 731, 252 16 Nučice. V budově centrály má svoji kancelář Ing. Ján Lipták, jednatel společnosti, který na této pozici působí nově od roku 2020. Jeho předchůdcem byl JUDr. Vladimír Handl.

Centrála se často v různých katalozích, prezentacích a podobných materiálech firmy objevuje pod označením Rudná u Prahy. Toto pojmenování je spojeno s jejím původním umístěním na katastrálním území obce Rudná, kde společnost působila od roku 2000, než došlo roku 2013 k jejímu přestěhování do nedalekých Nučic. Přestěhování bylo realizováno hlavně z důvodu velké expanze a potřeby vlastních větších prostor. Původní

lokalita sice také disponovala dobrým dopravním spojením a přístupem na pracovní trh, ale budova se skladovací halou byla pronajímána, a to již dále nevyhovovalo aktuálním potřebám společnosti, která vyžadovala větší skladovou plochu i administrativní zázemí. Vybudování nového areálu přišlo společnost zhruba na 600 000 000 Kč. Došlo ke změně požadavků podniku na stanoviště. Bylo potřeba nalézt stanoviště nové, které by splňovalo stávající požadavky firmy.

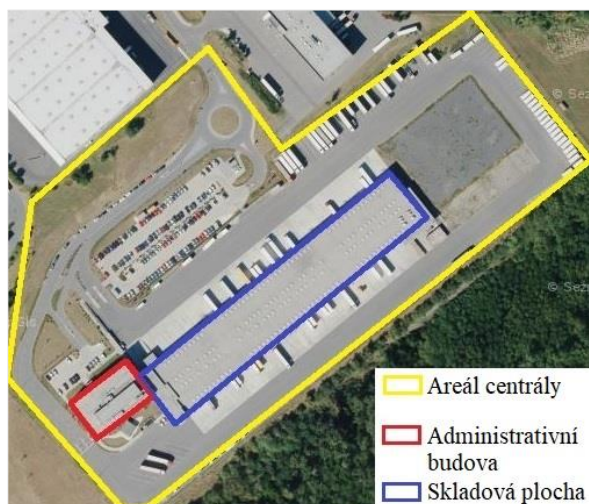
Jelikož společnost neposkytla žádný dokument, který by zahrnoval lokalizační rozhodnutí o umístění centrály, je možné říci, že lokalizace byla určena podle behaviorálního přístupu k lokalizační analýze. Konkrétně dle postupu zaměřujícího se na zvláště důležité faktory, který patří mezi heuristické postupy. Heuristické postupy totiž vychází z předešlých zkušeností. Společnost orientovala lokalizační rozhodování především na orientaci dle dopravy a pracovní síly.

Významným faktorem pro výběr nového stanoviště byla doprava, která je pro činnost společnosti stěžejní. Lokalita se nachází v těsné blízkosti dálnice D5, EXIT 5 Rudná. Relativně krátká vzdálenost (do 2 km) centrály od dálnice přináší firmě úspory. Dochází ke snížení dopravních nákladů. Díky této výhodné dopravní poloze je také zajištěna dobrá dopravní dostupnost do centrály po silnici. Dalším klíčovým lokalizačním činitelem byla pracovní síla. K najmutí dostatečného množství pracovní síly přispívá vybraná lokalita tím, že se nachází v okrese Praha-západ, který je součástí suburbánní zóny Prahy. Blízkost pracovního trhu je pro firmu důležitá. Umístění v zázemí hlavního města nabízí přístup na pracovní trh, kdy lidé budou raději dojíždět pracovat do centrály společnosti než do jiné firmy přímo v Praze. Pozitivem lokalizace je dojíždka po silnici za prací do centrály SCHENKER spol. s r.o. Dobrá dopravní dostupnost také společnosti nabízí možnost zajištění požadované kvalifikované pracovní síly i ze vzdálenějších míst. Z centra Berouna se pracovník do centrály dostane zhruba za 20 minut, z centra Kladna asi za 30 minut a z nejvzdálenějších míst Prahy cca za 1 hodinu. Nová lokalita byla zvolena také na základě historického kontextu, především kvůli povědomí zákazníků o předešlém působení firmy v blízké obci Rudná. Důležité bylo i zajištění informací týkajících se strategického řízení podniku a informací vědecko-technického charakteru. Velmi důležitým aspekt pro výběr daného nového umístění centrály byla možnost koupě pozemku v blízkosti původního působiště.

Centrála je „spojovacím uzlem“ všech provozoven společnosti. Sbíhají se do ní veškeré informace, které se týkají: analýz, dat, informací, přeprav, strategií, apod. Součástí

centrály jsou úseky silniční, letecké, námořní a železniční přepravy, které zajišťují příslušné činnosti nabízené zákazníkům. Každý z úseků má v administrativní budově své oddělení, kde pracují kompetentní zaměstnanci.

Obr. č. 6: Areál centrální provozovny SCHENKER spol. s r.o.



Zdroj: Mapy (2020), zpracováno autorkou Karolínou Kosinovou s využitím Paint.net

Na obrázku číslo 6 je areál centrály SCHENKER spol. s r.o. Rozloha areálu centrály činí 91 000 m². Z celkové rozlohy pozemku administrativní budova zaujímá 4 700 m² a skladová plocha 8 000 m². Nachází se zde 92 ramp, včetně 6 jumbo ramp a 2 nájezdových ramp. Celková kapacita parkovišť je 178 míst pro osobní automobily a 90 míst pro nákladní automobily (Logistika, 2013).

Administrativní budova má celkem 3 podlaží (viz Příloha G). Jejich prostor je vybudován v moderním stylu. Na každém podlaží se nachází odlišná oddělení. V přízemí je situován hlavní vstup pro zaměstnance a zákazníky s lobby a recepcí, kantýna, dílna správy budovy, vrátnice. Dále jsou zde následující oddělení: mzdové, personální, obchodní a pozemních přeprav. Součástí tohoto podlaží je i dispečink, sklad a zázemí řidičů. V prvním patře se nalézají oddělení: celní deklarace, IT, letecká přeprava, námořní přeprava či správa budov. Své zázemí zde mají v podobě šaten a denní místnosti také skladníci. V nejvyšším patře jsou kanceláře ředitelů a manažerů jednotlivých sektorů, dále jsou zde oddělení centrálního nákupu, controllingu, financí a reklamací. Na všech podlažích jsou rozmístěny archivy, zasedací místnosti a úklidové komory. Každé patro je opatřeno kuchyňkami a sociálním zázemím pro zaměstnance. První a druhé patro navíc disponuje společenskými místnostmi, kde si pracovníci mohou odpočinout.

9.4.1 Pracovní síla centrály SCHENKER spol. s r.o.

SCHENKER spol. s r.o. dodržuje mezinárodní směrnice o zaměstnanosti a pracovních podmínkách. Firma se snaží o vytvoření příjemného prostředí pro své pracovníky, aby se stala atraktivním zaměstnavatelem.

Centrála společnosti pro své zaměstnance zřídila přímo v administrativní budově posilovnu, do které má každý z pracovníků volný přístup. Ihned za vstupními turnikety je vestibul s galerií, kde jsou v průběhu roku vystavována různá umělecká díla. Nedaleko galerie se nachází i telefonní koutek, který poskytuje dostatek soukromí při vyřizování osobních telefonátů. V přízemí se nachází menza s vlastním gastro zázemím, kde si zaměstnanci mohou vybrat až z 6 hlavních jídel a z řady dalšího sortimentu.

Pro zaměstnance jsou také v budově k dispozici wellness služby (konkrétně různé masáže), které spadají do nástrojů stress managementu a programu well-being. Pořádají se například kurzy jógy. V průběhu roku se pořádají teambuildingové akce či sezónní večírky a oslavy.

Podle specialistky celní deklarace Jany Lugarové (osobní komunikace, 8. 4. 2020) je zaměstnancům nabízena řada benefitů. Zaměstnanci pravidelně využívají například stravenkovou a benefiční kartu, výhodný tarif od mobilního operátora i den volna pro veřejně prospěšné práce. Dále je pracovníkům centrály umožněna na některých autobusových spojích doprava zdarma, jiní mají k dispozici služební automobily. Mnozí zaměstnanci mají přidělené pracovní notebooky a mobilní telefony. Pro určité pracovní pozice je k dispozici možnost využívat home office neboli práce z domova.

Zpětnou vazbu získává společnost díky zaměstnaneckým průzkumům. V průběhu prvního čtvrtletí každého nového roku vyplňují všichni pracovníci dotazník a hodnotí svoji práci, práci týmu a fungování provozovny jako celku za uplynulý rok.

V České republice se průměrný počet kmenových zaměstnanců společnosti pohybuje okolo 1 000. Mezi kmenovými pracovníky nejsou zahrnuti agenturní pracovníci ani brigádníci. V rámci této podkapitoly je pracováno s daty, které se týkají kmenových zaměstnanců. Externí pracovníci jsou zástupci externích firem, jejichž služby si SCHENKER spol. s r.o. najímá. Centrála společnosti využívá outsourcing hlavně v oblastech – bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, požární ochrany, řízení vozidel,

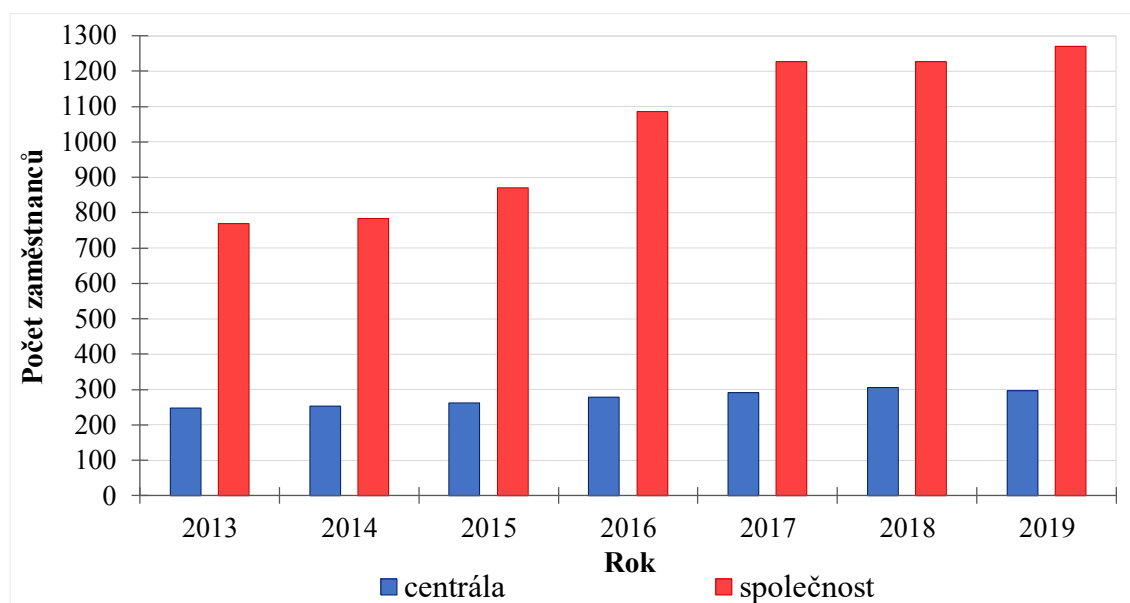
servisu a revize (např. manipulační techniky, služebních vozidel, informačních technologií apod.), stravování, školení, údržby a úklidu celého areálu.

Tab. č. 7: Vývoj počtu kmenových zaměstnanců centrály a firmy SCHENKER spol. s r.o. v ČR mezi lety 2013–2019

Rok	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Počet kmenových zaměstnanců centrály	248	254	263	278	292	305	297
Počet kmenových zaměstnanců společnosti	769	784	870	1 085	1 226	1 227	1 270

Zdroj: SCHENKER spol. s r.o. (2019c), zpracováno autorkou Karolínou Kosinovou

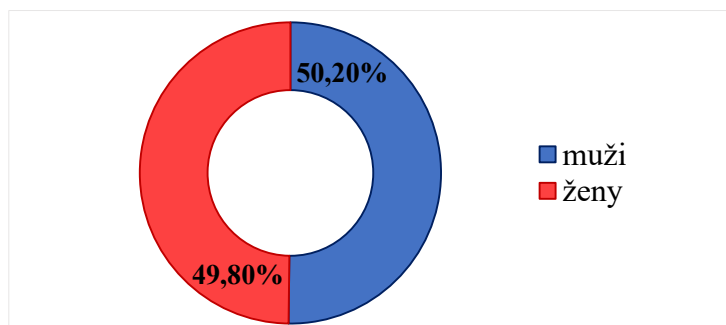
Graf č. 3: Vývoj počtu kmenových zaměstnanců centrály a firmy SCHENKER spol. s r.o. v ČR mezi lety 2013–2019



Zdroj: SCHENKER spol. s r.o. (2019c), zpracováno autorkou Karolínou Kosinovou

Dle grafu číslo 3 je možné porovnat vývoj počtu kmenových pracovníků celé firmy SCHENKER spol. s r.o. a její centrální provozovny. Vývoj je sledován v časovém úseku od roku 2013 do roku 2019. Počáteční rok sledovaného období byl zvolen z důvodu nového působiště centrály na katastrálním území obce Nučice. Celorepublikově je zaznamenán každoroční růst počtu zaměstnanců. Během sledované doby došlo k největšímu navýšení o 215 pracovníků v roce 2017. Následující rok se počet zvýšil pouze o jednoho zaměstnance. Stoupající trend se projevuje i u centrály společnosti s výjimkou posledního roku. Právě v roce 2019 byl zaznamenán prvním pokles, z předchozího počtu 305 pracovníků klesl počet na 297. Centrálu tedy opustilo 8 lidí. Největší počet pracovníků byl na centrále v roce 2018, kdy přesáhl číslo 300.

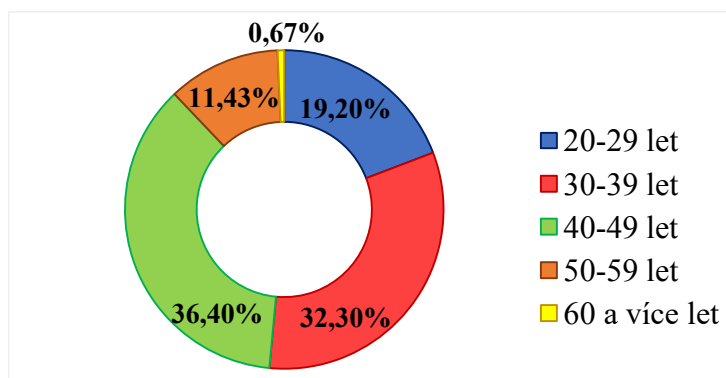
Graf č. 4: Struktura kmenových zaměstnanců centrály SCHENKER spol. s r.o. dle pohlaví v roce 2019



Zdroj: SCHENKER spol. s r.o. (2019c), zpracováno autorkou Karolínou Kosinovou

Graf číslo 4 ukazuje, že na centrále SCHENKER spol. s r.o. pracovalo v roce 2019 více mužů nežli žen. Muži tvořili 50,20 % ze všech pracovníků a ženy 49,20 %. Celkový počet mužů byl 149 a žen 148. Ze složení plyne, že struktura práce zde není prioritně zaměřena na fyzicky náročných úkonech.

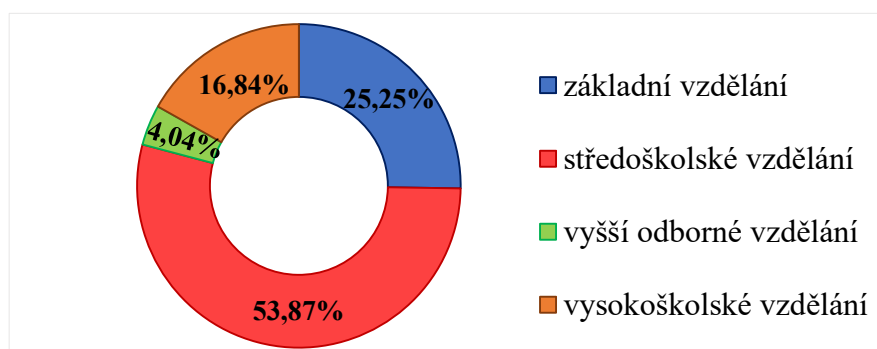
Graf č. 5: Struktura kmenových zaměstnanců centrály SCHENKER spol. s r.o. dle věku v roce 2019



Zdroj: SCHENKER spol. s r.o. (2019c), zpracováno autorkou Karolínou Kosinovou

Z grafu číslo 5 vyplývá, že nejpočetnější skupinu kmenových zaměstnanců centrály tvořili lidé ve věku 40 až 49 let, po nich následovala skupina zaměstnanců ve věku 30 až 39 let. Čtyřicátníků pracovalo v roce 2019 na centrále 108, třicátníků 96. Obě tyto věkové kategorie spolu tvořily téměř 70 % ze všech zaměstnanců. Dominance těchto dvou věkových kategorií je dána především tím, že ji tvoří lidé, kteří mají již jisté zkušenosti z oboru a zároveň jsou otevření novým trendům. Další početnější skupinou o 57 osobách byli lidé spadající do skupiny 20 až 29 let, ti tvořili přes 19 % všech zaměstnanců. V daném roce zde nepracoval nikdo, kdo by byl mladší 20 let. Nejméně početná skupina sčítající 36 pracovníků, byla ve věku 50 let a starší. Z tohoto počtu pouze 2 osoby patřily do kategorie 60 a více let.

Graf č. 6: Struktura kmenových zaměstnanců centrály SCHENKER spol. s r.o. dle vzdělání v roce 2019

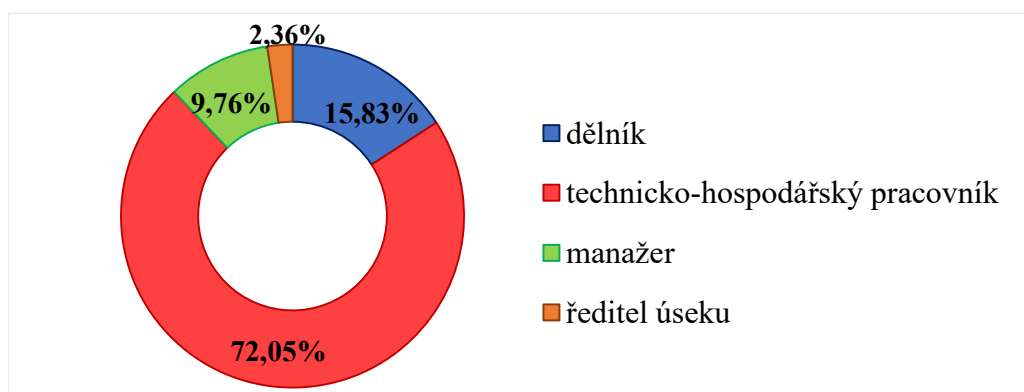


Zdroj: SCHENKER spol. s r.o. (2019c), zpracováno autorkou Karolínou Kosinovou

Graf číslo 6 vyobrazuje, že na centrále SCHENKER spol. s r.o. v roce 2019 byla zaměstnána více než 1/2 pracovníků, jejichž nejvyšší dokončené vzdělání bylo vzdělání středoškolské. Těchto pracovníků bylo celkem 160 a přes 86 % z nich úspěšně složilo maturitní zkoušku. Druhá nejpočetnější skupina, sčítající 75 osob, která tvořila 1/4 ze všech zaměstnaných, měla dokončené pouze základní vzdělání. Zbýlých 62 pracovníků, kteří působili ve sledovaném roce na různých pozicích napříč centrálou, vystudovali vyšší odbornou školu anebo vysokou školu. V rámci vysokoškolského vzdělání doktorský titul získaly 2 osoby.

Od momentu nástupu prochází každý zaměstnanec vzdělávacím systémem společnosti. K zaměstnancům je přístupováno individuálně dle jejich zkušeností a potřeb. Prvním krokem po příchodu do kolektivu pracovníků dané provozovny je adaptační plán, který napomáhá k rychlejší orientaci v konkrétní problematice. Poté dochází ke specifickému nastavení dalšího vzdělávání nadřazeným příslušného zaměstnance, kde se odráží potřeby a požadavky vzniklé v průběhu zkušební doby. Vzdělávací plán je tvořen každý rok v lednu spolu s hodnocením zaměstnance. Součástí tohoto plánu jsou různé typy školení (externí, interní, skupinová, individuální, ...). Sebevzdělávat se může pracovník díky výběru školení navíc z vydaného katalogu pro příslušný rok, kterým firma disponuje. Dle konkrétních pracovních pozic je nabízena možnost účastnit se na konferencích, které rozvíjí znalosti a dovednosti zaměstnanců.

Graf č. 7: Struktura kmenových zaměstnanců centrály SCHENKER spol. s r.o. dle profese v roce 2019



Zdroj: SCHENKER spol. s r.o. (2019c), zpracováno autorkou Karolínou Kosinovou

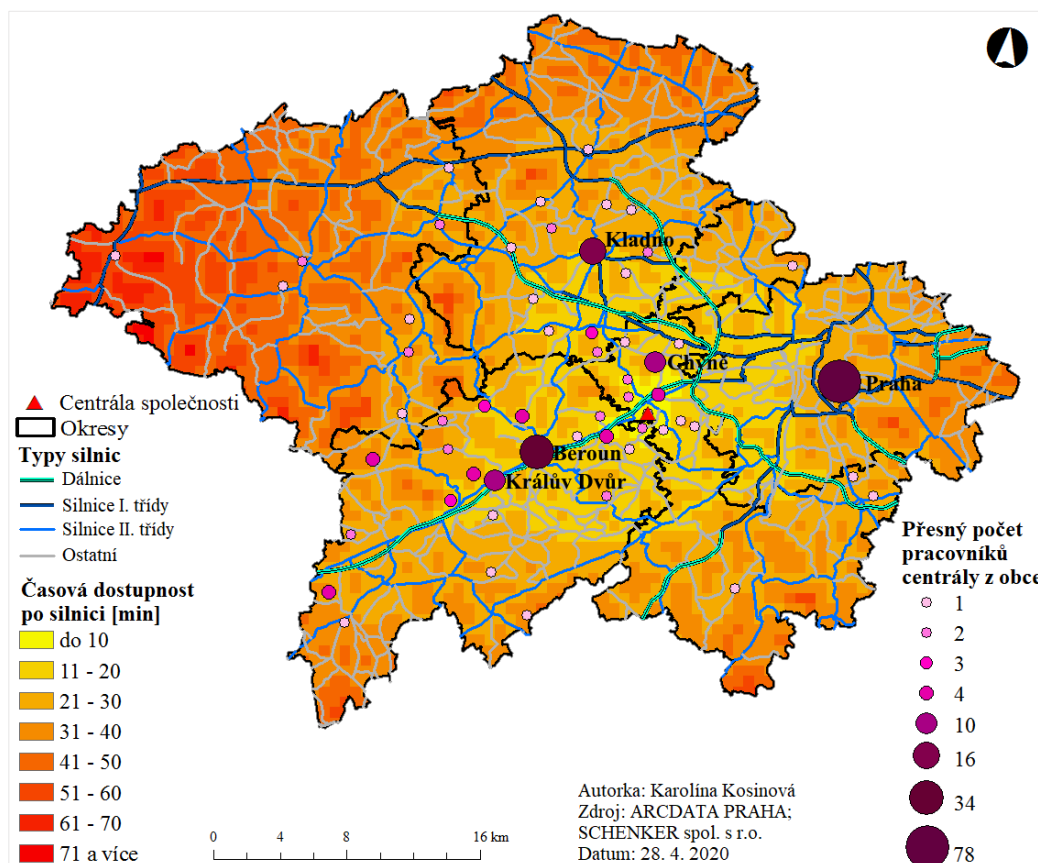
Dle grafu číslo 7 jsou kmenoví zaměstnanci řazeni do kategorií dle jednotlivých pracovních pozic. Lidé mohou pracovat na pozici jako dělník, technicko-hospodářský pracovník, manažer či ředitel určitého úseku. Technicko-hospodářský pracovník může být zaměstnán například jako správce budov, provozní ekonom, produktový specialista přeprav, referent zákaznického centra, specialista kvality, celní deklarant apod. Právě těchto zaměstnanců bylo v roce 2019 na centrále SCHENKER spol. s r.o. nejvíce, celkem 214. Tvořili bezmála 72 % ze všech pracovníků. Podstatně v menším zastoupení byli dělníci, těch pracovalo na centrále společnosti 47. Mezi dělníky se řadí i skladníci, kteří využívají řadu technických strojů pro nakládku/vykládku zboží (vysokozdvížené vozíky, elektrický paletový vozík se stupačkou, ruční paletový vozík, ...). Ještě menší skupinu tvořili manažeři, kterých bylo pouze 29 čili 9,76 % ze všech zaměstnaných. Ředitelů jednotlivých úsek v té době pracovalo na centrále 7 a zastávali následující pozice: finanční ředitel, obchodní ředitel, personální ředitel, ředitel provozu logistiky, ředitel provozu přepravy, ředitel správního úseku, ředitel úseku IT.

Průměrná praxe ke konci roku 2019 byla na centrále společnosti 7 let. Ve stejném roce na centrále působilo 154 zaměstnanců, kteří zde pracovali méně než 5 let. Praxi nad 20 let mělo v témže roce 15 pracovníků. K 31. 12. 2019 zde nejdéle pracoval muž na pozici ředitele úseku, který byl zároveň nejstarším zaměstnancem centrály. V té době mu bylo 63 let. Jeho praxe ve společnosti byla 28 let a 10 měsíců.

Dojíždka do zaměstnání je sledována díky časové dostupnosti po silnici do centrály SCHENKER spol. s r.o. Na základě údajů o trvalém bydlišti kmenových zaměstnanců v roce 2019 a průměrných rychlostí na daných silnicích (120 km/h dálnice,

80 km/h silnice I. třídy, 60 km/h silnice II. a III. třídy, 40 km/h ostatní silnice, 4 km/h bez silnic) byla vytvořena mapa č. 11. Vyobrazená oblast se skládá z okresů: Beroun, Kladno, Rakovník, Praha a Praha-západ. Nejsou v ní zobrazeny veškeré obce, kde měli pracovníci trvalé bydliště, protože některé leží mimo. Někteří zaměstnanci uvádí trvalé bydliště mimo ČR. Předpokládá se, že mají přechodné bydliště poblíž centrály.

Mapa č. 11: Časová dostupnost po silnici do centrály SCHENKER spol. s r.o. se sídlem v Nučicích v roce 2019



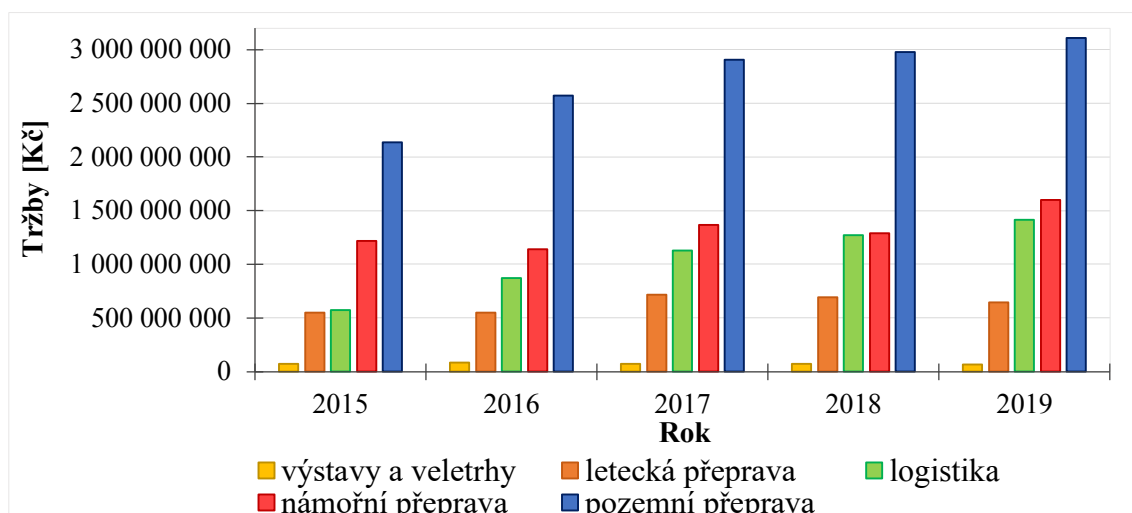
Zdroj: ARCDATA PRAHA (2020); SCHENKER spol. s r.o. (2019c), zpracováno autorkou Karolínou Kosinovou s využitím ArcMap

Dle mapy číslo 11 nejvíce pracovníků z celkového počtu 297 mělo v roce 2019 trvalé bydliště v některé části Prahy (78 lidí), dále pak v Berouně (34 lidí), na Kladně (16 lidí), v Chýni (10 lidí) a v Králově Dvoře (10 lidí). Většinou je možné se z Prahy do centrály dostat do 1 hodiny. Z Berouna trvá cesta zhruba 20 minut, z Kladna je cesta o 10 minut delší. Z Chýně se pracovníci dopraví do centrály do 10 minut. Okolo 71 a více minut trvá cesta z nejvzdálenějších míst zájmové oblasti. Pracovníků s trvalým bydlištěm v některé obci mikroregionu Nučicko bylo v roce 2019 celkem 20. V Loděnicích i v Rudné měli vedené trvalé bydliště 4 zaměstnanci. Žádný pracovník neměl trvalé bydliště v Chrástěnech ani v Chýnici.

9.4.2 Tržby centrály a firmy SCHENKER spol. s r.o. za produktové oblasti

V průběhu sledovaného období od roku 2015 až do roku 2019 tržby za některé spediční a logistické služby mírně kolísají. Nepatrné výkyvy se týkají letecké a námořní přepravy, výstav a veletrhů. Tržby z pozemní přepravy a logistiky každý rok rostou.

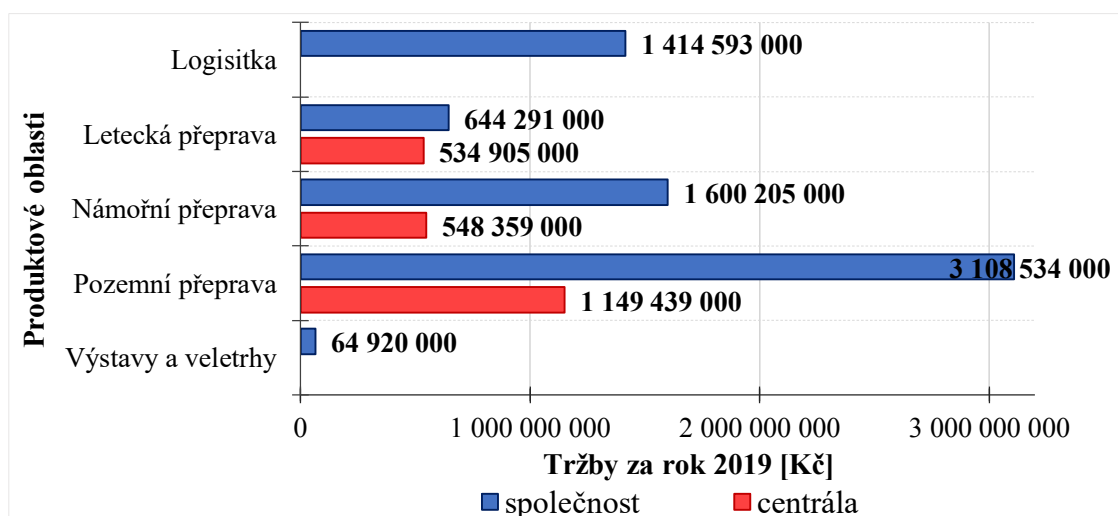
Graf č. 8: Tržby SCHENKER spol. s r.o. za produktové oblasti v letech 2015–2019



Zdroj: SCHENKER spol. s r.o. (2020a), zpracováno autorkou Karolínou Kosinovou

Podle grafu číslo 8 měla pozemní přeprava vždy nejvýznamnější podíl na tržbách firmy SCHENKER spol. s r.o. dle jednotlivých produktových oblastí. Tržby z tohoto druhu přepravy od roku 2015 stoupají. V roce 2019 přesáhly 3 100 000 000 Kč. Významnými složkami celkové tržby z produktových oblastí jsou také námořní přeprava a logistika. V oblasti logistiky je zaznamenán každoroční nárůst.

Graf č. 9: Tržby centrály a firmy SCHENKER spol. s r.o. v ČR za produktové oblasti v roce 2019



Zdroj: SCHENKER spol. s r.o. (2020a), zpracováno autorkou Karolínou Kosinovou

Graf číslo 9 se detailněji zaměřuje na rok 2019, srovnává hodnoty tržeb za jednotlivé produktové oblasti poskytované firmou SCHENKER spol. s r.o. a její centrálou. Na centrále SCHENKER spol. s r.o. nejsou spravovány úseky logistiky, výstav a veletrhů. Celková částka tržeb z produktových oblastí celé firmy byla 6 832 543 000 Kč a centrály 2 232 703 000 Kč. Centrála se na celkové tržbě společnosti ze spedičních a logistických služeb podílela 32,68 %. Výnos z pozemní přepravy v rámci centrály společnosti činil 1 149 439 000 Kč, z letecké přepravy 534 905 000 Kč a z námořní přepravy 548 359 000 Kč. Nejvyšších tržeb bylo dosaženo pozemní přepravou. Pozemní přeprava se podílela téměř na 1/2 tržeb firmy i centrály.

Největšími konkurenty firmy SCHENKER spol. s r.o. v oblasti pozemní přepravy jsou v České republice společnosti DHL, Geis a DACHSER. Ovšem v roce 2018 se na první příčce z celkového přehledu poskytovaných produktů pozemní přepravy umístila právě firma SCHENKER spol. s r.o. (SCHENKER spol. s r.o., 2020a).

Koncern vymezil oblast označovanou jako Jihovýchodní Evropa, kam spadají následující země: Bosna a Hercegovina, Bulharsko, Česká republika, Chorvatsko, Kyprská republika, Maďarsko, Moldavská republika, Rakousko, Republika Severní Makedonie, Rumunsko, Řecko, Slovenská republika, Slovinská republika, Srbská republika, Turecká republika. V rámci toho regionu dosáhla firma SCHENKER spol. s r.o. v roce 2019 zdaleka největšího celkového EBITU (= zisk před odečtením úroků a daní) a EBITU z logistiky. Nejvyšší částky dosáhla společnost taktéž z EBITU činností výstav a veletrhů, letecké a námořní přepravy, které se počítaly dohromady. EBIT z pozemní přepravy měla firma třetí největší (SCHENKER spol. s r.o. 2020a).

9.5 Vztah SCHENKER spol. s r.o. k mikroregionu Nučicko a k ČR

Na centrále společnosti je každý rok zaměstnáno v průměru 277 kmenových pracovníků. Firma má sice pozitivní vliv na mikroregion Nučicko z pohledu tvorby pracovních míst, ale podle údajů o trvalém bydlišti pracovníků centrály, v ní v roce 2019 pracovalo pouze 20 lidí, kteří měli nahlášené trvalé bydliště v jedné z obcí náležící do mikroregionu Nučicko. Obecně lze říci, že z pohledu pracovní síly není vliv firmy na mikroregion příliš velký. Malá zaměstnanost lidí z mikroregionu může být způsobena i tím, že závod je umístěn v lokalitě, která disponuje dobrým dopravním spojením. To firmě umožňuje najímat si pracovní sílu i ze vzdálenějších míst.

Logistická firma SCHENKER spol. s r.o. spolupracuje s obecním úřadem v Nučicích. Nejčastější formou této spolupráce je věnování dárkových předmětů na akce pořádané obcí (Nučický jarmark, Nučická stezka a jiné). Kupříkladu firma každoročně věnuje několik předmětů, které se využijí jako ceny na běžeckém závodě Nučická stezka. Nejčastěji se jedná o plyšové hračky, psací potřeby, rychleschnoucí ručníky, sady pastelek, sportovní čelenky, šátky apod. Navíc společnost má své sídlo právě v obci Nučice, což znamená, že z rozpočtového určení daní jsou finance (částka je určena podle klíče zahrnujícího počet obyvatel obce) přerozdělovány a vráceny zpět obci. To znamená, že firma má částečně podíl na místních financích. V tomto ohledu je působení společnosti v obci, která je součástí zvoleného mikroregionu, pozitivním vliv na část mikroregionu.

Z pohledu partnerství a charitativní činnosti má společnost větší pozitivní vliv na státní úrovni nežli na lokální a regionální. Podle marketingové specialistky Ing. Kateřiny Dlouhé (osobní komunikace, 9. 4. 2020) společnost logisticky a dobrovolnicky podporuje organizace: Centrum Paraple, Kola pro Afriku, Lékaři bez hranic a SOS Dětské vesničky. Ve sponzoringu se věnuje sportovní a kulturní oblasti. Je hlavním logistickým partnerem běžeckých závodů Běhej lesy, golfového turnaj D+D REAL Czech Masters a také poskytuje služby závodu Jizerská 50. V rámci zimních sportů je SCHENKER spol. s r.o. oficiálním partnerem Českého biatlonového svazu. Společnost je partnerem festivalu klasické hudby Smetanova Litomyšl, kde účinkuje řada českých, ale i zahraničních umělců.

Jako negativní dopad (především na přírodní prostředí) lze hodnotit znečištění, které souvisí s činností firmy SCHENKER spol. s r.o. Přírodní prostředí je zatíženo především kvůli realizaci přepravy. Na centrálu v Nučicích během provozní doby skladu (tzn. od pondělní ranní směny do páteční noční směny) přijede denně v průměru zhruba 130 nákladních vozidel, každý měsíc je to cca 2 730 nákladních vozidel. Ročně přijede na centrálu průměrně 32 760 nákladních automobilů. Nákladní vozy produkují emise, hluk, vibrace a další znečištění, které přispívají k negativnímu ovlivnění mikroregionu. Je nutné zmínit, že firma není zdaleka největším producentem škodlivin. V mikroregionu se nachází celá řada dalších firem a vedou jím velmi frekventované silnice. Ovšem společnost si uvědomuje, že k negativním dopadům svojí činností přispívá. Proto se snaží implementovat opatření, která by minimalizovala její negativní dopad, popřípadě jej zcela odstranila. Jedním z nástrojů, který napomáhá ke zmírnění

negativního vlivu, je seskupení zásilek, tím dochází k efektivnímu vytížení jednotlivých vozů a snižuje se emisní stopa připadající na 1 zásilku. Dále je průběžně obměňován vozový park. Dalším krokem je snaha zajistit více nákladních vozidel, která by jezdila na stlačený zemní plyn (CNG). V areálu centrály byla v roce 2014 postavena čerpací CNG. Stanici mohou využívat nejen zaměstnanci, ale i partneři společnosti (viz Příloha H). V neposlední řadě společnost pravidelně pořádá semináře a školení pro řidiče, které se zaměřují na šetření palivem, přepravu nebezpečného zboží apod. Podle marketingové specialistky Ing. Kateřiny Dlouhé (osobní komunikace, 9. 4. 2020) společnost rozšiřuje flotilu osobních i nákladních automobilů jezdících na CNG (přes 60 % služebních aut), který se ve vzduchu snadněji rozptýluje a nevytváří zplodiny. Ovšem prozatím se jedná z větší části o osobní automobily. Nákladní automobily jezdící na CNG se využívají především na city logistiku (městkou logistiku), která je uskutečňována v oblastech městských zón. Dodržuje nároky městské dopravy a zároveň bere v úvahu ekologické limity.

Veškerá opatření realizovaná ke snížení negativního dopadu na přírodní prostředí plynoucího ze silniční přepravy lze hodnotit jako pozitivní kroky společnosti směrem k obyvatelům a prostředí mikroregionu.

Firma také využívá nástroje zelené logistiky, jejímž předmětem je snaha minimalizovat negativní vlivy z činnosti jednotlivých firem na životní prostředí. SCHENKER spol. s r.o. klade velký důraz na ochranu životního prostředí, již několik let je držitelem certifikátu ISO 14001 a je zapojena do projektu Zelená firma, který umožňuje pracovníkům zbavit se vysloužilých drobných elektrospotřebičů a baterií ekologickým způsobem (Ing. D. Petrová, osobní komunikace, 30. 3. 2020). Dále společnost pravidelně přeškoluje všechny své zaměstnance k šetrnějšímu a ekologicky přívětivějšímu chování v oblasti životního prostředí a k jeho ochraně. Pracovníci se mohou účastnit dobrovolnických akcí zaměřených na ochranu a zlepšení stavu životního prostředí. Mohou pomoci při úklidu černých skládek, úklidu chráněných území, čištění břehů Berounky od odpadů nebo výsadby nových stromků. Mnohé akce organizuje sama firma. Takové dny nesou označení Green Days. SCHENKER spol. s r.o. již 7 let poskytuje materiální podporu pro CHKO Křivoklátsko.

Také při samotné výstavbě nových prostor centrály společnosti, umístěné ve vybraném mikroregionu Nučicko, byly využity ekologické prvky, aby se omezily negativní dopady na blízké okolí centrály SCHENKER spol. s r.o. Areál splňuje nadstandartní

ekologické požadavky. Byla instalována inteligentní osvětlení a více než 1/3 areálu zabírají plochy zeleně (Logistika, 2013). Součástí areálu jsou i tzv. ekokoutky s hmyzími domečky a ptačími budkami, které jsou pravidelně plněny potravou.

Vyprodukovaný odpad negativně ovlivňuje stav životního prostředí. Produkce odpadu taktéž souvisí s činností SCHENKER spol. s r.o. Společnost od roku 2013 do roku 2019 vyprodukovala celkem 10 725 t odpadu. Nejvíce odpadu vyprodukovaly její provozovny v roce 2019, jednalo se o 1 950 t. Největší skupinou odpadu, která se nejvíce podílela na celkovém vyprodukovaném množství, byly různé druhy obalů. Konkrétně pak obaly papírové a lepenkové, směsné a dřevěné. Centrála společnosti vyprodukovala během sledovaného období celkem 726 t odpadu. Na celkové hmotnosti vyprodukovaného odpadu společnosti se centrála podílela 6,77 %. (SCHENKER spol. s r.o. 2020b). Docílit nulové produkce odpadu je nemožné, ale společnost se snaží jeho tvorbu omezit. Podle správkyně budov Ing. Daniely Petrové (osobní komunikace, 30. 3. 2020) je součástí strategie firmy poskytování služeb zákazníkům v oblasti odpadového hospodářství. Firma SCHENKER spol. s r.o. si uvědomuje důležitost správné likvidace odpadu, a proto spolupracuje s oprávněnými osobami, které zajišťují odvoz, likvidaci a recyklaci vzniklého odpadu. Stejně tak jako na ostatních provozovnách je i v areálu a vnitřních prostorách centrály společnosti rozmístěno dostatečné množství nádob na tříděný odpad.

Veškerá opatření napomáhají ke snížení negativního dopadu na mikroregion Nučicko i Českou republiku. Negativní vliv na mikroregion má především silniční přeprava, kterou společnost využívá k zajištění nabízených služeb zákazníkům. Společnost se snaží aplikovat nástroje a postupy k efektivnímu vyvážení a snížení veškerých negativních dopadů, které způsobuje. To je jistě pozitivním krokem. Obecně lze říci, že firma se chová společensky odpovědně k prostředí, ve kterém působí a má větší pozitivní dopad na mikroregion nežli ten negativní.

Koncern DB Schenker naformuloval hlavní cíle v oblasti ekologie. Jedním z cílů je snížení vyprodukovaných emisí CO₂ na 20 % do roku 2020. Dalším cílem je zvýšení podílu využití energie z obnovitelných zdrojů o 75 % do roku 2020. K cílům patří i provoz trvale udržitelné logistiky prostřednictvím železniční a kombinované dopravy (Ing. D. Petrová, osobní komunikace, 30. 3. 2020). DB Schenker se snaží stát poskytovatelem udržitelných zelených logistických služeb na globální úrovni, a proto se řídí mottem: „*Za úspěchem je víc než jen výkon*“ (DB Schenker, 2020).

Závěr

Bakalářská práce se zabývá tématem geografie logistické firmy SCHENKER spol. s r.o., která sídlí na adrese K Vypichu 731, 252 16 Nučice. Práce je zaměřena na výzkum společnosti a její centrály. Také je zpracována charakteristika vymezeného mikroregionu Nučicko ze socioekonomického hlediska. V rámci práce bylo stanoveno několik cílů.

Prvním cílem bylo představit zvolenou logistickou firmu i její centrálu a také se zaměřit na působení společnosti v České republice. SCHENKER spol. s r.o. patří pod koncern, který ve světě vystupuje pod jednotným označením DB Schenker. Zvolená logistická firma je předním poskytovatelem komplexních logistických služeb. První pražská pobočka byla založena v roce 1874 a fungovala až do roku 1948. Společnost začala na českém trhu znovu působit v roce 1991. V současné době má firma na území České republiky 26 provozoven včetně sídla (centrály). Centrála společnosti je ústřední provozovnou, která shromažďuje veškeré informace a data z ostatních provozoven. Nachází se v zázemí Prahy a blízko sjezdu z dálnice D5, což je pro firmu důležité. Díky blízkosti hlavního města má firma snadný přístup na pracovní trh. V roce 2019 pracovalo v celé společnosti 1 270 tzv. kmenových zaměstnanců, z nichž bylo 297 zaměstnáno na centrále v Nučicích. Počet kmenových zaměstnanců centrály společnosti se od roku 2013 až do roku 2018 zvyšoval, pokles o 8 pracovníků nastal až v roce 2019.

Druhým cílem bylo zjistit zaměření společnosti z pohledu Klasifikace ekonomických činností. Dle CZ-NACE se činnosti společnosti řadí pod sekce: H – Doprava a skladování, G – Velkoobchod a maloobchod; opravy a údržba motorových vozidel a L – Činnosti v oblasti nemovitostí. Jednou z hlavní činností SCHENKER spol. s r.o. je nabídka komplexních logistických služeb. Firma nabízí a zajišťuje kupříkladu celní odbavení, distribuci zboží (vč. přeprav), řízení skladu a skladových zásob a další.

Třetím cílem bylo určit, jaké lokalizační faktory hrály klíčovou roli při umístění centrály společnosti. Firma neposkytla žádnou lokalizační analýzu, ale pravděpodobně byla lokalizace určena dle heuristického postupu zaměřujícího se na zvlášť důležité faktory. Hlavní roli při lokalizaci centrály společnosti v Nučicích hrály především socioekonomické faktory. Mezi nejvýznamnější faktory patřila doprava, která umožňuje

realizovat přepravu a napojit se na distribuční systém. Vzdálenost centrály od dálnice D5 není delší než 2 km. Pracovní síla byla druhým, velmi významným lokalizačním faktorem. Lokalita, kde je centrála situována (zázemí Prahy), představuje možnost zajištění pracovní síly v dostatečné kvantitě i kvalitě. Zajištění pracovní síly je možné také právě dobré dopravní dostupnosti po silnici. Z kategorie ostatních lokalizačních faktorů měl významnou roli historický kontext či zajištění informací.

Posledním cílem bylo zjistit, jak zkoumaná firma ovlivňuje mikroregion Nučicko a Českou republiku. Pozitivním vlivem SCHENKER spol. s r.o. je logistická a dobrovolnická podpora řady českých organizací (např. Lékaři bez hranic, SOS Dětské vesničky a další). A v rámci sponzoringu se společnost také věnuje sportovní a kulturní oblasti pořádaným na území České republiky (např. akce Jizerská 50, Smetanova Litomyšl a jiné). Pozitivním vlivem je také navázání spolupráce s obcí Nučice, která je součástí mikroregionu, kde se nachází centrála společnosti. Firma každoročně věnuje dárkové předměty na akce pořádané obcí (např. Nučická stezka). Do budoucna by se spolupráce mohla projevit i jako možnost spolufinancování některých projektů obce, což se prozatím neuskutečnilo. Společnost má své sídlo právě na katastrálním území obce Nučice, což znamená, že z rozpočtového určení daní je určitá částka peněz (dle speciálního koeficientu) vracena zpět obci.

Svoji činností (především přepravou) se firma SCHENKER spol. s r.o. podílí na znečišťování životního prostředí České republiky (vč. mikroregionu Nučicko), které je ovšem zasaženo i činnostmi jiných podniků, dopravou, lidmi apod. Na centrálu společnosti přijede každý den, kdy je v provozu její sklad, v průměru 130 nákladních vozidel. Ročně je to přibližně 32 760 nákladních vozů, které zatěžují životní prostředí. SCHENKER spol. s r.o. se snaží negativní dopady ze svého provozu na životní prostředí eliminovat, mimo jiné také pomocí nástrojů zelené logistiky. Na ochranu životního prostředí je kladen velký důraz a zavádění prostředků ke snížení negativního vlivu lze hodnotit jako pozitivní krok. Zaměstnance (vč. řidičů) společnost vede k šetrnému a ekologickému chování. Navíc areál centrály splňuje nadstandardní ekologické požadavky. Je zde více než 1/3 plochy zeleně, jeho součástí je stanice CNG, nádoby na tříděný odpad a ekokoutky s hmyzími domečky a ptačími budkami. Pravidelně dochází k obměně vozového parku. Společnost také pořizuje stále více vozidel jezdících na CNG, ale zatím patří více těchto vozidel mezi osobní automobily. Nákladní vozy na CNG se využívají především pro tzv. městskou logistiku.

Společnost vytváří v mikroregionu Nučicko několik pracovních míst. Z pohledu pracovní síly však není vliv společnosti na mikroregion nikterak velký, protože v centrále pracovalo z celkového počtu 297 kmenových zaměstnanců jen 20 lidí s trvalým bydlištěm v některé z jeho obcí.

Význam logistické firmy SCHENKER spol. s r.o. a jejích provozoven je na mezinárodní úrovni pro koncern DB Schenker velký. Díky výhodné poloze České republiky místní provozovny zajišťují koncernu spojnici mezi státy západní a východní Evropy. Důležitá je i lokalizace centrály, protože se nachází v těsné blízkosti dálnice D5 a nabízí možnost zrychlení i zkvalitnění odbavení nákladních vozidel na cestě z/do západní Evropy. Dominantní pozici má firma SCHENKER spol. s r.o. i v rámci oblasti Jihovýchodní Evropy, do které je koncernem přiřazena, kde jsou další společnosti spadající pod DB Schenker. V roce 2019 firma SCHENKER spol. s r.o. dosáhla z těchto společností nejvyššího celkového zisku před úroky a daněmi. Na národní úrovni je firma jedním z největších poskytovatelů komplexních logistických služeb. V roce 2018 se umístila na první pozici v rámci českého trhu jakožto poskytovatel produktů pozemní přepravy. Význam společnosti na regionální úrovni je malý. Významnější je v tomto ohledu již 7 let trvající spolupráce s CHKO Křivoklátsko, kdy společnost pravidelně nakupuje nářadí a poskytuje materiál na pomoc pro rozvoj a údržbu této oblasti.

Zjištěné výsledky byly interpretovány pomocí kartografických a grafických děl pro lepší vizuální a prostorovou představu. Naskytla se možnost k dalšímu pokračování, které by souviselo s tématem bakalářské práce. Zajímavé by bylo zmapovat, jak dále probíhá přechod na Logistiku 4.0 a jaké nové technologie budou v logistických firmách využívány. Pokračování práce by se mohlo také více soustředit na činnosti spojené se skladováním nebo jednotlivými druhy přeprav. Dalším poutavým směrem by mola být městská logistika realizovaná elektrokoly s připojenými vozíky, která jsou šetrná k životnímu prostředí.

Seznam použitých zdrojů

Knižní zdroje

- Blažek, J., & Uhlíř, D. (2011). *Teorie regionálního rozvoje: Nástin, kritika, implikace*. (2. vyd.). Praha, Česko: Karolinum.
- David, P. A. (2017). *International Logistics: The Management of International Trade Operations*. (5. vyd.). Berea, USA: Cicero Books LLC.
- Fiala, P. (2009). *Dynamické dodavatelské sítě*. Praha, Česko: Professional.
- Gros, I. (1996). *Logistika*. Praha, Česko: VŠCHT.
- Horáková, H., & Kubát, J. (1998). *Řízení zásob: Logistické pojení, metody, aplikace, praktické úlohy*. (3. vyd.). Praha, Česko: Profess Consulting.
- Ježek, J. (1999). *Prostorová a regionální ekonomika*. (2. vyd.). Plzeň, Česko: ZČU.
- Kopp, J. a kol. (2001). *Úvod do regionálního výzkumu*. Plzeň, Česko: ZČU.
- Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, & Ústav územního rozvoje (2019). *Politika územního rozvoje České Republiky, ve znění Aktualizací č. 1, 2 a 3*. Praha, Brno, Česko: Grafex.
- Mirvald, S. (1999). *Geografie dopravy I*. (2. vyd.). Plzeň: ZČU.
- Novák, R. a kol. (2005). *Nákladní doprava a zasilatelství*. (2. vyd.). Praha, Česko: ASPI.
- Novák, R. a kol. (2011). *Přepravní, zasilatelské a logistické služby*. Praha, Česko: Wolters Kluwer Česká republika.
- Oudová, A. (2013). *Logistika: Základy logistiky*. Kralice na Hané, Česko: Computer Media.
- Pernica, P. (1998). *Logistický management: Teorie a podniková praxe*. Praha, Česko: RADIX.
- Pernica, P., & Mosolf, J., H. (2000). *Partnership in logistics*. Praha, Česko: RADIX.
- Rodrigue, J. P., Comtois, C., Slack, B. (2013). *The Geography of transport systems*. (3. vyd.). Londýn, Anglie: Routledge.
- Rushton, A., Croucher, P., & Baker, P. (2014). *The Handbook of logistics and distribution management: understanding the supply chain*. (5. vyd.). Londýn, Anglie: Kogan Page.
- Sixta, J., & Mačát, V. (2005). *Logistika: teorie a praxe*. Brno, Česko: Computer Press.
- Toušek, V., Kunc, J., & Vystoupil, J. a kol. (2008). *Ekonomická a sociální geografie*. Plzeň, Česko: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk.

Časopisecké zdroje

- Bamberger, V., Nansé, F., Schreiber, B., & Zintel, M. (2017). Logistics 4.0: Facing digitalization – driven disruption. *Arthur D Little PRISM*, (1), 38–51. Dostupné z https://www.adlittle.com/sites/default/files/prism/logistics_section.pdf

Barreto, L., Amaral, A., & Pereira, T. (2016). Industry 4.0 implications in logistics: an overview. *Procedia Manufacturing*, 13, 1245–1252. doi: 10.1016/j.promfg/2017-02-045

Seroka-Stolka, O. (2014). The development of green logistics for implementation sustainable development strategy in companies. *Procedia: Social and Behavioral Sciences*, 151, 302–309. doi: 10.1016/j.sbs.pro/2014-10-028

Trpevska, M. (2016). Future Scenarios and Efficient Transportation 2030 – DB Schenker. *Journal of Applied Economics and Business*, 4(4), 21–29. Dostupné z <http://www.aebjournal.org/articles/0404/040402.pdf>

Verhetsel, A., Kessels, R., Goos, P., Zijlstra, T., Blomme, N., & Cant, J. (2015). Location of logistics companies: a stated preference study to disentangle the impact of accessibility. *Journal of Transport Geography*, 42, 110–121. doi: 10.1016/j.jtrangeo/2014-10-002

Internetové zdroje

ARCDATA PRAHA (2020). *ArcČR[®]500*. Dostupné 13. 3. 2020 z <https://www.arcdata.cz/produkty/geograficka-data/arccr-500>

České dráhy (2020). *Elektronická mapa tratí a služeb*. Dostupné 7. 4. 2020 z <https://old.cd.cz/mapa/>

Český statistický úřad (2020a). *Registr ekonomických subjektů*. Dostupné 20. 3. 2020 z https://apl.czso.cz/irsw/detail.jsp?prajed_id=1948955

Český statistický úřad (2020b). *Veřejná databáze: statistiky*. Dostupné 3. 4. 2020 z <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=statistiky>

Český statistický úřad (2020c). *Veřejná databáze: vlastní výběr*. Dostupné 2. 4. 2020 z <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=uziv-dotaz#>

Český statistický úřad (2020d). *Veřejná databáze: vše o území*. Dostupné 2. 4. 2020 z <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=profil-uzemi#w%5Bk%5D=pvw&w%5Bp%5D=&w%5Bh%5D=>

DB Schenker (2020). *Udržitelnost: životní prostředí*. Dostupné 31. 3. 2020 z <https://www.dbschenker.com/cz-cs/o-nas/udrizitelnost/zivotni-prostredi>

DB Schenker stále v pohybu (2016). *DB Schenker Česká republika*. Dostupné 14. 4. 2020 z https://dbschenker-stale-v-pohybu.cz/?fbclid=IwAR3TENfkF_h2VStqt-fi-bBspiiMRYAraoT3Z4c76yqTku14rxcxCINkYNE#

Eurostat (2020a). *Geographical information and maps: NUTS*. Dostupné 25. 3. 2020 z <https://ec.europa.eu/eurostat/web/gisco/geodata/reference-data/administrative-units-statistical-units/nuts>

Eurostat (2020b). *Statistics explained: NACE background*. Dostupné 9. 3. 2020 z https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=NACE_background#The_international_system_of_economic_classifications

IDOS (2020). *Jízdní řády*. Dostupné 9. 4. 2020 z <https://idos.idnes.cz/vlakyaubusymhdvse/spojeni/>

Kartografie Praha (2020). GIS data pro tvorbu mapy světa. Dostupné 13. 3. 2020 z <https://skolnimapy.cz/dlc/gis-data-ke-stazeni/>

Logistika (2013). *DB Schenker otevřel v Rudné novou centrálu*. Dostupné 16. 3. 2020 z <https://logistika.ihned.cz/c1-61185560-db-schenker-otevrel-v-rudne-novou-centralu>

Nace (2018). *CZ-NACE*. Dostupné 13. 3. 2020 z <http://www.nace.cz/>

Ředitelství silnic a dálnic ČR (2020). *Geoportál ŘSD*. Dostupné 7. 3. 2020 z <https://geoportál.rsd.cz/webappbuilder/apps/7/>

Mapy (2020). *Seznam.cz*. Dostupné 10. 3. 2020 z <https://mapy.cz/letecka?x=14.2047754&y=50.0157839&z=16&l=0>

Živé firmy (2020). *Největší nezávislý katalog českých firem*. Dostupné 7. 4. 2020 z <https://www.zivefirmy.cz/>

Interní dokumenty společnosti

SCHENKER spol. s r.o. (2013). *Globální síť pro integrovanou logistiku*. Interní dokument společnosti SCHENKER spol. s r.o. se sídlem v Nučicích.

SCHENKER spol. s r.o. (2018). *Logistika na nejvyšší úrovni*. Interní dokument společnosti SCHENKER spol. s r.o. se sídlem v Nučicích.

SCHENKER spol. s r.o. (2019a). *DB Schenker Czech Republic: Delivering slutions*. Interní dokument společnosti SCHENKER spol. s r.o. se sídlem v Nučicích.

SCHENKER spol. s r.o. (2019b). *Přepravy zásilek*. Interní dokument společnosti SCHENKER spol. s r.o. se sídlem v Nučicích.

SCHENKER spol. s r.o. (2019c). *Zaměstnanci 2013–2019*. Interní dokument společnosti SCHENKER spol. s r.o. se sídlem v Nučicích.

SCHENKER spol. s r.o. (2020a). *Hospodaření společnosti, včetně výročních zpráv*. Interní dokument společnosti SCHENKER spol. s r.o. se sídlem v Nučicích.

SCHENKER spol. s r.o. (2020b). *Odpadové hospodářství 2013–2019*. Interní dokument společnosti SCHENKER spol. s r.o. se sídlem v Nučicích.

SCHENKER spol. s r.o. (2020c). *Provozovny SCHENKER spol. s r.o.* Interní dokument společnosti SCHENKER spol. s r.o. se sídlem v Nučicích.

SCHENKER spol. s r.o. (2020d). *Schéma vedení SCHENKER spol. s r.o.* Interní dokument společnosti SCHENKER spol. s r.o. se sídlem v Nučicích.

Zpravodaj (2016). *Svět se digitalizuje a my s ním*. Interní dokument společnosti SCHENKER spol. s r.o. se sídlem v Nučicích.

Kvalifikační práce

Vavříčka, J. (2019). *Geografie průmyslového závodu KLAUS Timber a.s.* (Bakalářská práce). Západočeská univerzita v Plzni, Fakulta ekonomická, Česká republika.

Judák, Z. (2017). *Geografie průmyslového závodu Kdynium a.s.* (Bakalářská práce). Západočeská univerzita v Plzni, Fakulta ekonomická, Česká republika.

Seznam tabulek

Tab. č. 1: Celkový počet obyvatel mikroregionu Nučicko v letech 2009–2018.....	31
Tab. č. 2: Vývoj dynamiky obyvatelstva v mikroregionu Nučicko v letech 2009–2018	32
Tab. č. 3: Rozdělení obyvatelstva mikroregionu Nučicko dle aktivity k 26. 3. 2011	33
Tab. č. 4: Ekonomické subjekty v obcích mikroregionu Nučicko k 31. 12. 2019.....	34
Tab. č. 5: Vybrané firmy působící v mikroregionu Nučicko v roce 2019.....	36
Tab. č. 6: TOP zákazníci SCHENKER spol. s r.o. v roce 2019	52
Tab. č. 7: Vývoj počtu kmenových zaměstnanců centrály a firmy SCHENKER spol. s r.o. v ČR mezi lety 2013–2019	56

Seznam grafů

Graf č. 1: Vývoj celkového počtu obyvatel mikroregionu Nučicko v letech 2009–2018	31
Graf č. 2: Vývoj dynamiky obyvatelstva v mikroregionu Nučicko v letech 2009–2018	32
Graf č. 3: Vývoj počtu kmenových zaměstnanců centrály a firmy SCHENKER spol. s r.o. v ČR mezi lety 2013–2019.....	56
Graf č. 4: Struktura kmenových zaměstnanců centrály SCHENKER spol. s r.o. dle pohlaví v roce 2019.....	57
Graf č. 5: Struktura kmenových zaměstnanců centrály SCHENKER spol. s r.o. dle věku v roce 2019.....	57
Graf č. 6: Struktura kmenových zaměstnanců centrály SCHENKER spol. s r.o. dle vzdělání v roce 2019.....	58
Graf č. 7: Struktura kmenových zaměstnanců centrály SCHENKER spol. s r.o. dle profese v roce 2019	59
Graf č. 8: Tržby SCHENKER spol. s r.o. za produktové oblasti v letech 2015–2019 ...	61
Graf č. 9: Tržby centrály a firmy SCHENKER spol. s r.o. v ČR za produktové oblasti v roce 2019.....	61

Seznam obrázků

Obr. č. 1: Zařazení logistiky do Klasifikace ekonomických činností	28
Obr. č. 2: Jednotné logo koncernu DB Schenker	40
Obr. č. 3: Důležité milníky v historii SCHENKER spol. s r.o.....	42
Obr. č. 4: Náhled do systému eSchenker, který spravuje firma SCHENKER spol. s r.o.	46
Obr. č. 5: Přední zákazníci SCHENKER spol. s r.o. v roce 2019.....	51
Obr. č. 6: Areál centrální provozovny SCHENKER spol. s r.o.....	54

Seznam map

Mapa č. 1: Lokalizace české centrály SCHENKER spol. s r.o. v mikroregionu Nučicko	29
Mapa č. 2: Lokalizace mikroregionu Nučicko	30
Mapa č. 3: Ekonomické subjekty v obcích mikroregionu Nučicko k 31. 12. 2019	35
Mapa č. 4: Lokalizace vybraných firem působících v mikroregionu Nučicko v roce 2019	37
Mapa č. 5: Dopravní síť mikroregionu Nučicko	38
Mapa č. 6: Lokalizace provozoven SCHENKER spol. s r.o. v ČR v roce 2019	43
Mapa č. 7: Úseky na provozovnách SCHENKER spol. s r.o. v roce 2019	47
Mapa č. 8: Import zásilek sběrné služby silniční přepravou na příslušných provozovnách SCHENKER spol. s r.o. v roce 2019	48
Mapa č. 9: Export zásilek sběrné služby silniční přepravou na příslušných provozovnách SCHENKER spol. s r.o. v roce 2019	49
Mapa č. 10: Průměrná doba silniční přepravy sběrných zásilek realizovaná firmou SCHENKER spol. s r.o. z ČR do států Evropy v roce 2019	50
Mapa č. 11: Časová dostupnost po silnici do centrály SCHENKER spol. s r.o. se sídlem v Nučicích v roce 2019	60

Seznam použitých zkratk

a.s.	akciová společnost
CNG	Compressed Natural Gas (stlačený zemní plyn)
CO ₂	oxid uhličitý
CZ-NACE	Klasifikace ekonomických činností
ČSÚ	Český statistický úřad
DB	Deutsche Bahn AG
EBIT	Earning Before Interest and Taxes (zisk před úroky a daněmi)
HDP	hrubý domácí produkt
CHKO	chráněná krajinná oblast
ISIC	International Standard Industrial Classification (Mezinárodní standard klasifikace průmyslových činností a odvětví)
ISO	International Organization for Standardization (Mezinárodní organizace pro standardizaci)
IT	informační technologie
MS	mistrovství světa
NACE	Evropská klasifikace ekonomických činností
s.r.o., spol. s r.o.	společnost s ručením omezeným
3D	3-Dimension (trojdimenzionální, trojrozměrný)

Seznam příloh

Příloha A: Rozdělení zaměstnaných obyvatel mikroregionu Nučicko dle jednotlivých odvětví ekonomické činnosti (CZ-NACE) k 26. 3. 2011

Příloha B: Ekonomické subjekty v mikroregionu Nučicko podle jednotlivých odvětví ekonomické činnosti (CZ-NACE) k 31. 12. 2019

Příloha C: Organizační struktura vedení SCHENKER spol. s r.o.

Příloha D: Schéma rozvojových oblastí a rozvojových os v České republice

Příloha E: Působení společnosti DB Schenker ve světě v roce 2019

Příloha F: Sklad centrály SCHENKER spol. s r.o. v Nučicích

Příloha G: Fotografie administrativní budovy centrály SCHENKER spol. s r.o.

Příloha H: Čerpací stanice CNG v areálu centrály SCHENKER spol. s r.o.

Příloha A: Rozdělení zaměstnaných obyvatel mikroregionu Nučicko dle jednotlivých odvětví ekonomické činnosti (CZ-NACE) k 26. 3. 2011

Odvětví ekonomické činnosti (CZ-NACE)	Počet zaměstnaných osob
A – Zemědělství, lesnictví, rybářství	76
B – E Průmysl celkem	1 145
F – Stavebnictví	577
G – Velkoobchod a maloobchod; opravy a údržba motorových vozidel	1 112
H – Doprava a skladování	677
I – Ubytování, stravování a pohostinství	260
J – Informační a komunikační činnosti	453
K – Peněžnictví a pojišťovnictví	337
L – N Činnosti v oblasti nemovitostí; profesní, vědecké a technické činnosti; administrativní a podpůrné činnosti	955
O – Veřejná správa a obrana; povinné sociální zabezpečení	508
P – Vzdělávání	371
Q – Zdravotní a sociální péče	447
X – Nezjištěno	1 167

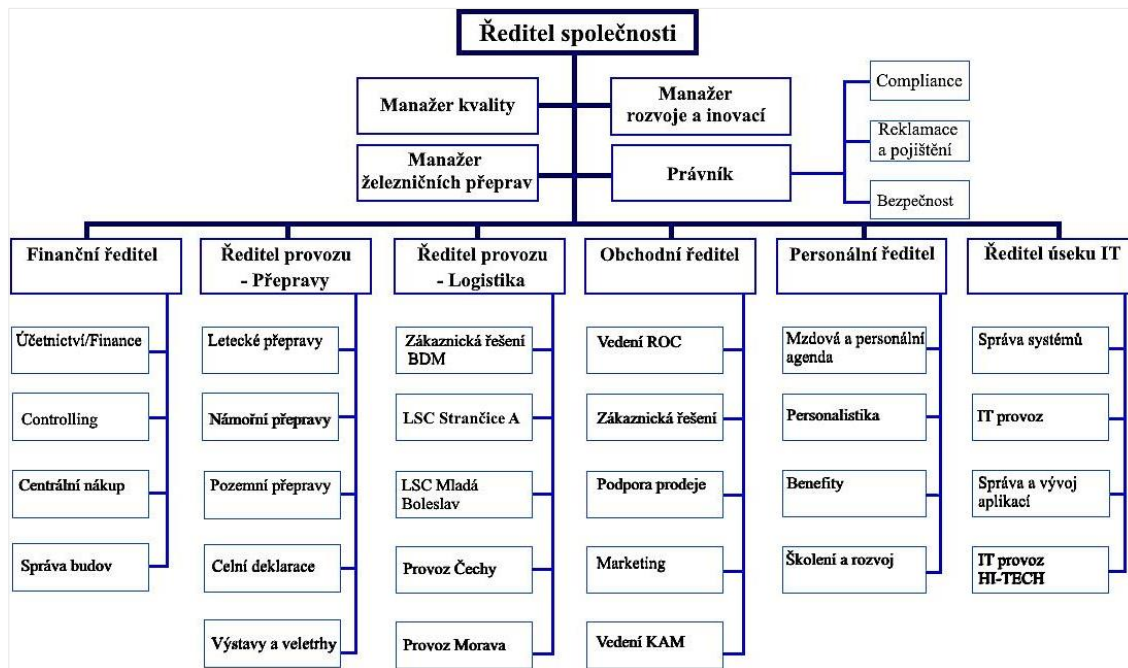
Zdroj: Český statistický úřad (2020b); zpracováno autorkou Karolínou Kosinovou

Příloha B: Ekonomické subjekty v mikroregionu Nučicko podle jednotlivých odvětví ekonomické činnosti (CZ-NACE) k 31. 12. 2019

Odvětví ekonomické činnosti (CZ-NACE)	Počet ekonomických subjektů
A – Zemědělství, lesnictví, rybářství	156
B – E Průmysl celkem	596
F – Stavebnictví	574
G – Velkoobchod a maloobchod; opravy a údržba motorových vozidel	1 213
H – Doprava a skladování	231
I – Ubytování, stravování a pohostinství	184
J – Informační a komunikační činnosti	264
K – Peněžnictví a pojišťovnictví	12
L – Činnosti v oblasti nemovitostí	244
M – Profesionální, vědecké a technické činnosti	865
N – Administrativní a podpůrné činnosti	113
O – Veřejná správa a obrana; povinné sociální zabezpečení	21
P – Vzdělávání	90
Q – Zdravotní a sociální péče	36
R – Kulturní, zábavní a rekreační činnosti	168
S – Ostatní činnosti	488
X – Nežjištěno	117

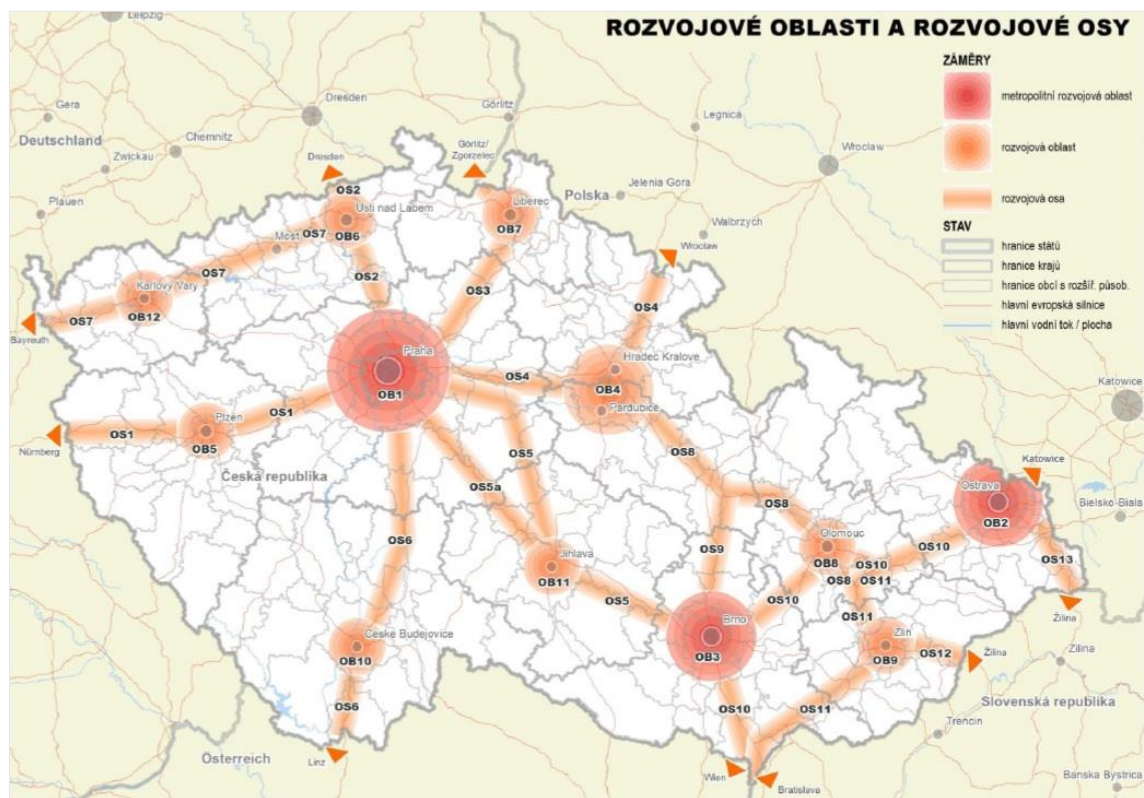
Zdroj: Český statistický úřad (2020b); zpracováno autorkou Karolínou Kosinovou

Příloha C: Organizační struktura vedení SCHENKER spol. s r.o.



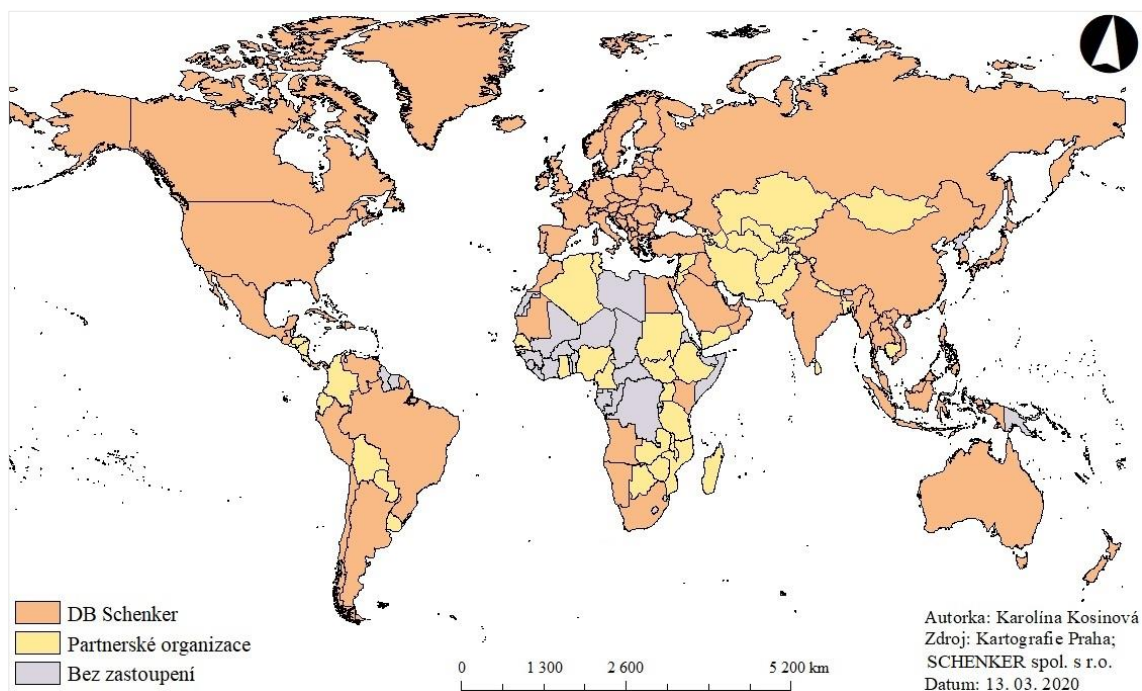
Zdroj: SCHENKER spol. s r.o. (2020d), zpracováno autorkou Karolínou Kosinovou

Příloha D: Schéma rozvojových oblastí a rozvojových os v České republice



Zdroj: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, & Ústav územního rozvoje (2019)

Příloha E: Působení společnosti DB Schenker ve světě v roce 2019



Zdroj: Kartografie Praha (2020); SCHENKER spol. s r.o. (2019a), zpracováno autorkou Karolínou Kosinovou

Příloha F: Sklad centrály SCHENKER spol. s r.o. v Nučicích



Zdroj: vlastní fotodokumentace

Příloha G: Fotografie administrativní budovy centrály SCHENKER spol. s r.o.



Zdroj: vlastní fotodokumentace

Příloha H: Čerpací stanice CNG v areálu centrály SCHENKER spol. s r.o.



Zdroj: vlastní fotodokumentace

Abstrakt

Kosinová, K. (2020). *Geografie logistické firmy SCHENKER spol. s r.o.* (Bakalářská práce), Západočeská univerzita v Plzni, Fakulta ekonomická, Česko.

Klíčová slova: logistická firma, logistika, přeprava, SCHENKER spol. s r.o., zaměstnanci, zásilky

Bakalářská práce se zaměřuje na výzkum logistické firmy SCHENKER spol. s r.o., která sídlí v obci Nučice, okres Praha-západ. Shrnuje informace o působení zvolené logistické firmy v České republice a blíže se orientuje na její centrálu. Potřebná data byla získána terénním a kabinetním výzkumem. Jako součást terénního výzkumu byly rozhovory s kompetentními zaměstnanci a prohlídka centrály (vč. jednotlivých oddělení). Cíle práce se soustřeďují na zjištění důvodů lokalizace firmy a její centrály v mikroregionu Nučicko za pomoci analyzování lokalizačních činitelů. Cíle se také zaměřují na představení hlavní činnosti společnosti. Předložená práce je koncipována do dvou částí. První část je rozepsána do kapitol cíle práce, metodika, rozbor literatury, logistika, doprava, lokalizace a zařazení logistiky do Klasifikace ekonomických činností. Druhá část je rozdělena do dvou hlavních kapitol – geografická charakteristika mikroregionu Nučicko a prostorová analýza působení logistické firmy SCHENKER spol. s r.o.

Abstract

Kosinová, K. (2020). *The Geography of Logistics Company SCHENKER spol. s r.o.* (Bachelor Thesis). University of West Bohemia, Faculty of Economics, Czech Republic.

Key words: logistics company, logistics, transport, SCHENKER spol. s r.o., employees, consignment

The main focus of this thesis is a research on the logistics company SCHENKER spol. s r.o., which is located in small village Nučice in Prague-West district. Further, it concludes the information on the activities of the logistics company in the Czech Republic along with in more depth orientation on its head office. The data used in this thesis were collected through terrain and cabinet research. The terrain research included interviews with qualified employees as well as tour of the head office (including separate departments). The aims of this thesis are to focus on detecting reasons of company's localization and its head office in Nučice region by using localization agent's analysis, along with focusing on introduction of company's major activities. The thesis is divided into two parts. The first part is comprising of seven chapters: objective of the thesis, methodology, literature analysis, logistics, transport, localization, and the logistics classification of Economic activities' classification. The second part is subdivided into two main chapters – the geographic characteristics of Nučice region and place analysis of actions of logistics company SCHENKER spol. s r. o.