

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

FAKULTA FILOZOFICKÁ

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**Deutsch-tschechische Kooperation im Bereich Transport- und
Logistikdienstleistungen am Beispiel des
Transportunternehmens Lukas Transport s.r.o.**

Jakub Lukášek

Plzeň 2017

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

FAKULTA FILOZOFICKÁ

Katedra germanistiky a slavistiky

Studijní program Filologie

Studijní obor Cizí jazyky pro komerční praxi

Kombinace angličtina – němčina

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**Deutsch-tschechische Kooperation im Bereich Transport- und
Logistikdienstleistungen am Beispiel des
Transportunternehmens Lukas Transport s.r.o.**

Jakub Lukášek

Vedoucí práce:

Ing. Zdeněk Vávra, Ph. D.

Katedra germanistiky a slavistiky

Fakulta filozofická Západočeské univerzity v Plzni

Plzeň 2017

Prohlašuji, že jsem práci zpracoval samostatně a použil jen uvedených pramenů a literatury.

Plzeň, duben 2017

.....

Jakub Lukášek

Tímto bych rád poděkoval svému vedoucímu práce Ing. Zdeňku Vávrovi, Ph. D. za velice přínosné tipy, rady a informace, ale také za velkou podporu a obětavost během celé tvorby mé práce.

Velké díky patří také panu Liboru Lukáškov, který mi poskytl nejen interview, ale především možnost blíže nahlédnout do činnosti dopravní firmy, což mi bylo velkou pomocí při tvorbě mé práce.

Obsah

1. Einleitung	7
T H E O R E T I S C H E R T E I L	9
2. Transport und Logistik	9
2.1 Transport.....	9
2.2 Straßengüterverkehr.....	10
2.3 Internationaler LKW-Verkehr	10
2.4 Logistik.....	12
2.5 Definitionen der Logistik.....	12
2.6 Logistikketten	13
2.7 Logistiksysteme	14
3. Rechtsgrundlage	16
3.1 Verordnung (EG) Nr. 561/2006	16
3.2 AETR-Vereinbarung	16
3.3 Tachograph und digitale Karte	17
3.4 Mindestlohn für LKW– Fahrer.....	19
4. Deutsch-tschechische Kooperation	21
4.1 Typen der Unternehmen	21
4.2 Wettbewerb.....	22
P R A K T I S C H E R T E I L	24
5. Allgemeine Informationen über die Firma Lukas Transport	24
5.1 Form	24
5.2 Personal	25
5.3 Fuhrpark	26
5.4 Geschichte der Firma.....	27
6. Arbeitsablauf	30
6.1 Typen der Aufträge.....	30

6.2 Benutzte Dokumente	31
6.3 Kommentar zu den benutzten Dokumenten	33
7. Interview mit dem Geschäftsführer	35
7.1 Interview	35
7.2 Kommentar zum Interview	38
8. Glossar.....	40
9. Zusammenfassung.....	42
10. Literaturverzeichnis	44
10.1 Gedruckte Quellen.....	44
10.2 Internetquellen	45
11. Verzeichnis der Anlagen	46
12. Anlagen.....	47
Resümee	57
Resumé	58

1. Einleitung

Diese Bachelorarbeit handelt vor allem von der Kooperation zwischen tschechischen und deutschen Unternehmen in dem Bereich Transport- und Logistikdienstleistungen. Da sich der Autor entschied die Firma Lukas Transport s.r.o. zu wählen, handelt diese Arbeit auch von dieser konkreten Firma.

Der Autor entschied sich seine Bachelorarbeit zu diesem Thema auszuarbeiten, weil er diese Problematik für aktuell hält und auch persönliche Beziehung zu dieser Firma hat. Dank seiner Beteiligung an dem Verlauf der Firma hat er die Erfahrungen aus dem Bereich, die er zu der Ausarbeitung der Arbeit verwandte.

Als das Ziel der Arbeit bestimmt der Autor Beschreibung und Bewertung des Funktionierens des tschechischen Transportunternehmens auf dem deutschen Markt und der schon erwähnten Kooperation mit deutschen Firmen. Das nächste Ziel ist allgemeine Beschreibung der Transport- und Logistikdienstleistungen mit der Hilfe der konkreten Beispiele. Die Arbeit setzt sich auch das Ziel, einzelne Aspekte in Bezug auf diesen Bereich zu diskutieren. Zum Beispiel: Die Gesetze, die Verordnungen, Lenk- und Ruhezeiteneinhaltung, und andere Faktoren, die für das Verständnis der Problematik notwendig sind.

Der theoretische Teil enthält drei allgemeine Kapitel und zwar: Transport- und Logistik, Rechtsgrundlage und Deutsch-tschechische Kooperation. Der Autor würde gern anhand dieser Definitionen die Problematik erläutern.

Der praktische Teil besteht aus vier Kapiteln und enthält die Informationen über die schon existierende Firma Lukas Transport s.r.o. In diesem Teil will Autor Demonstration aus Praxis für besseres Verständnis des Themas zeigen. Für diesen Teil hat Autor offizielle Dokumente von der Firma benutzt. Die Namen der Kapitel sind: Allgemeine Informationen über die Firma Lukas Transport, Arbeitsablauf und Interview mit dem Geschäftsführer. Für die tschechischen bzw. die deutschen Leser wird ein Glossar mit ausgewählten Begriffen aus Bereich Transport erstellt.

Diese Bachelorarbeit kann in der breiten Skala der Sphären nutzbringend sein und zwar: In akademischer Sphäre, publizistischer Sphäre und in geschäftlicher (kommerzieller) Sphäre. In Bezug auf die akademische Sphäre kann diese Bachelorarbeit den Studenten namentlich in den wirtschaftswissenschaftlichen Fächern und den Lehrkräften helfen, die über

Deutschkenntnisse verfügen. Die Bachelorarbeit kann auch den Studenten und Lehrkräften der Fachrichtung Philologie dienen, die u.a. ihren Wortschatz im technischen Bereich erweitern wollen. In der Publizistik kann sie besonders für die Journalisten, die sich mit Transport, Logistik und ähnlicher Problematik beschäftigen nützlich, in der kommerziellen Sphäre könnte diese Bachelorarbeit als Informationsquelle für neue Verfrachter dienen.

THEORETISCHER TEIL

Der folgende Teil der Arbeit hat die Aufgabe die Grundbegriffe und Definitionen aus dem Bereich Transport- und Logistikdienstleistungen zu erklären und auch gegenwärtige Aspekte der Problematik zu diskutieren, damit der Leser besseres Verständnis für diese Problematik haben kann. Autor bemerkt auch, dass diese Bachelorarbeit an der Philosophischen Fakultät geschrieben wird. Deswegen konzentriert sich der Autor auch auf grundlegende Rechtsvorschriften der EU die einem Nicht-Juristen das Funktionieren des Systems innerhalb Europas erläutern können.

2. Transport und Logistik

2.1 Transport

Dieser Teil beschäftigt sich mit der Problematik des Transports. Der Leser kann hier allgemeine Definitionen und Struktur der Verkehrssektoren finden. Weiterhin enthält das Kapitel eine kurze Einführung in den internationalen LKW-Verkehr mit Erklärungen zu Begriffen. Der Gegenstand des Kapitels 2 ist nicht eine detaillierte Beschreibung des allgemeinen Funktionierens des Transports, deshalb handelt es sich nur um eine Übersicht von wichtigsten Bereichen.

Im Allgemeinen kann man den Transport als Tätigkeit bezeichnen, die mit der Umstellung der Personen und der materiellen Objekte unter Verwendung der Verkehrsmittel und der Technologien verbunden ist. Die wichtige Rolle haben volumenmäßige, zeitgemäße und räumliche Zusammenhänge.

Heutzutage sind für Transport nicht nur Transportaktivitäten, sondern auch eine ganze Reihe von Tätigkeiten charakteristisch. Zum Beispiel Vertretungs- und Handelsdienstleistungen, Legislativ-Verwaltungstätigkeiten, die den Transport und die Bedingungen für Bewegung der Verkehrsmittel sichern (Pernica, Novák, Zelený, Svoboda, Kavalec 2001: 27 [übersetzt aus dem Tschechischen vom Autor der Bachelorarbeit]).

Den Transport als solches kann man auch als komplexe Infrastruktur wahrnehmen, die als das Ganze den bestimmten Sektor vertritt. Im Allgemeinen ist es möglich den Transport in fünf Sektoren zu teilen (Pernica, Novák, Zelený, Svoboda 2005: 34 [übersetzt aus dem Tschechischen vom Autor der Bachelorarbeit]):

1. der Straßenverkehr
2. das Eisenbahnnetzwerk
3. die Binnenschifffahrt
4. der Luftverkehr
5. der Seeverkehr

Allerdings ist der Gegenstand der Arbeit vor allem der Straßenverkehr und konkret der Frachtverkehr, also Umstellung der materiellen Objekte mit Hilfe von einem Verkehrsmittel.

2.2 Straßengüterverkehr

Der Straßengüterverkehr ist laut Novák der am schnellsten wachsende Verkehrssektor. Die wichtigsten Gründe dafür sind folgende: relative Geschwindigkeit, die Effektivität und Flexibilität, d.h. es ist relativ problemlos für die Verfrachter sich den Nachfrageschwankungen anzupassen. (2013: 24)

Aus organisatorischer Sicht kann man den Straßengüterverkehr in drei Bereiche unterteilen (Novák 2013: 24 [übersetzt aus dem Tschechischen vom Autor der Bachelorarbeit]):

1. Wagenladungsverkehr (*Full Truck Load - FTL*)
2. Teilladungsverkehr (*Less than Truck Load - LTL*)
3. Spezialtransport (Tiertransport, Schwertransport, usw.)

Jedoch grundlegend für die Bachelorarbeit ist ein separater Teil des internationalen Güterverkehrs, den wir internationalen LKW-Verkehr nennen.

2.3 Internationaler LKW-Verkehr

Internationaler LKW-Verkehr ist der Verkehr, der von Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen durchgeführt wird, und deren Gesamtgewicht mehr als 6 Tonnen ist. Diese Branche von dem Straßengüterverkehr gehört zu den am schnellsten wachsenden Transportsegmenten. Nicht nur der Straßengüterverkehr, sondern auch der LKW-Verkehr setzt sich zum Ziel die Produktion, den Handel und den Konsum zu verbinden (Novák 2013: 26 [übersetzt aus dem Tschechischen vom Autor der Bachelorarbeit]).

Für besseres Verständnis der Problematik legt der Autor die Terminologie von Novák und die Bedeutung der ausgewählten Begriffe vor (2013: 27-29).

Verkehr (*Transport*) – Transportdienstleistungen, im engeren Sinne der Prozess, der durch die Bewegung von Transportmitteln auf dem Fahrweg erfolgt.

Transportführer (*Carrier, Transport Operator*) – Betreiber des Verkehrs oder des Wagens, häufig der Inhaber zugleich, kann jedoch nur der Mieter des Wagens sein. Er ist nicht nur der Produzent, sondern auch der Realisator der Transportdienstleistungen am Markt.

Kunde (*Customer*) – Vor allem der Kunde des Transportführers, oftmals der Inhaber der materiellen Güter, es kann der Hersteller, der Händler, der Käufer oder Verkäufer sein.

Transport (*Transportation, Carriage*) –

1. Endeffekt des Transportprozesses
2. Transportdienstleistungen, d.h. Aktivitäten, die den Transportprozess enthalten, auch Dienstleistungen, die mit dem Prozess in Zusammenhang stehen (z. B. Beladung, Entladung, Versicherung, Zollformalitäten, usw.), hierzu gehört auch Transportlogistik

Internationaler Verkehr (*International Transport*) – Verkehr, dessen Anfang und Schluss in zwei verschiedenen Ländern liegt

Intermodaler Transport (*Intermodal Transport*) – Multimodaltransport einer Transporteinheit ohne Manipulation mit ihrem Inhalt

Multimodaler Transport (*Multimodal Transport*) – Transport, der mindestens zwei Transportsektoren benutzt

Miete (*Toll*) – die Gebühr für die Benutzung des Wegs oder des Verkehrsbaues

Auflieger (*Semitrailer*) – Wagen konstruiert und ausgestattet zu dem Transport der Güter, bestimmt zu der Ankupplung an das Kraftfahrzeug

Anhänger (*Trailer*) – Wagen konstruiert und ausgestattet zu dem Transport der Güter; er wird von dem Zugfahrzeug mitgeführt. (2013: 27-29 [übersetzt aus dem Tschechischen vom Autor der Bachelorarbeit])

In der Problematik des Verkehrs kann man häufig den Begriff Logistik hören. Das ist aber ein Fehler die Logistik für Synonym zu dem Verkehr zu halten. Die Beziehung zwischen Verkehr und Logistik ist sehr wichtig für das Funktionieren beider Sektoren. Man kann

sogar sagen, dass der Verkehr zu den Instrumenten der Logistik gehört, und ist also notwendig für die Komplettierung der Logistikkette, die der Autor im nächsten Kapitel analysiert.

2.4 Logistik

In diesem Teil beschäftigt sich der Autor mit Definitionen der Logistik und mit zusammenhängenden Begriffen. Der Inhalt dieses Kapitels sind auch Informationen über Grundlogistiksysteme. Weil der Gegenstand dieser Arbeit nicht Logistik als solche ist, dient dieses Kapitel als Umriss zu dieser Problematik.

2.5 Definitionen der Logistik

Logistik kann als organisiertes System der Planung, Ausführung und Kontrollierung der Bewegung und Stationierung wahrgenommen werden, wobei Subjekte in diesen Aktivitäten Menschen oder Güter sind. Hierzu gehören auch Unterstützungstätigkeiten. Es ist ein operatives und strategisches Instrument, das die Flexibilität der Produktion verbessert und mit dessen Hilfe die Organisation zwischen einzelnen kooperierenden Subjekten an Qualität gewinnt. Zum Beispiel in der Beziehung: Kunde- Distributor (Jirsák, Mervart, Vinš 2012: 15 [übersetzt aus dem Tschechischen vom Autor der Bachelorarbeit]).

Logistik umfasst im Allgemeinen die Planung, die Steuerung und die Durchführung der Informations- und Güterströme sowie der Logistikketten mit dem grundlegenden Einfluss auf den Erfolg des Unternehmens (Jirsák, Mervart, Vinš 2012: 15 [übersetzt aus dem Tschechischen vom Autor der Bachelorarbeit]).

Logistik ist also eng verbunden mit Tätigkeiten wie Produktion, Versorgung oder Verkehr. Wir können sie als Strom des Materials von ursprünglichen Rohstoffen bis zu dem Kunden in der Form des fertigen Produkts charakterisieren (Oudová 2013: 8 [übersetzt aus dem Tschechischen vom Autor der Bachelorarbeit]).

Logistik ist ein komplexes und integriertes System der Operationen, das die Organisation und Bewegung der Segmente umfasst. Zum Beispiel handelt es sich um bestimmte Güter wie Rohstoffe, Maschinen oder Anlagen, die in dem gewissen Zeit- und Platzrahmen auftreten. Die Ziele der Logistik sind: Erleichterung der Kooperation zwischen Lieferant und Abnehmer, aber auch zwischen den Unternehmen oder unternehmensinternen Einheiten. Zu weiteren Zielen gehören die Minimierung der Kosten und Verbesserung der Organisation. Vereinfacht kann man sagen, dass die Logistik sich das spezifische Ziel

setzt, und zwar: Die richtigen Kunden erhalten zur richtigen Zeit und am richtigen Ort das richtige Produkt oder Dienstleistung in der richtigen Qualität und in der entsprechenden Menge.

Im Zusammenhang mit der Logistik können wir den Schlüsselbegriff *Supply Chain* antreffen. Diesen Begriff kann man als integrierte Logistik-Kette auf Basis definieren: Lieferant → Hersteller → Distributor → Verkäufer → Kunde. Mit anderen Worten wird die Logistik als Mittel betrachtet, dass zur Verschiebung der Quellen zwischen erwähnten Subjekten zu der richtigen Zeit und an den richtigen Ort beitragen sollte. Schon erwähnte Quellen sind in der Logistik das Geld, das Gut, d.h. die konkrete Ladung, die Informationen, die Kapazitäten und die Arbeiter. Den Begriff *Supply Chain* oder Logistikkette bringt der Autor im folgenden Unterkapitel näher.

2.6 Logistikketten

Die Logistikkette ist eine Reihe von materiellen und immateriellen Strömen, deren Struktur und Verhalten vom Hauptziel abgeleitet sind, wobei das Hauptziel die Befriedigung des Bedürfnisses des letzten Gliedes in der Kette ist.

Die Logistik-Ketten kommen in drei Formen vor: Anschaffungskette, Produktionskette und Distributionskette. Eine Anschaffungskette umfasst Informations- und Materialströme, die mit der Anschaffung des Materials verbunden sind. (von der Bestellung bis zur Einlagerung). Im Falle der Produktionskette geht es um Aktivitäten, die sowohl mit Produktion als auch mit Lagerung verbunden sind. In Bezug auf die Produktionskette enthält sie die Tätigkeiten, die den Weg des Produkts zu dem Endverbraucher oder die weitere Verbreitung der Artikel sichern (Oudová 2013: 8 [übersetzt aus dem Tschechischen vom Autor der Bachelorarbeit]).

Logistikkette enthält zwei Typen des Elements und zwar: aktive und passive Elemente. Grundsätzlich kann man sagen, dass passive Elemente die Dinge sind, die durch Kette kommen und die physische Seite der Logistikketten besetzen. Dazu gehören Rohstoffe, Grund- und Hilfsstoffe, Teile, die unfertigen und fertigen Produkte. Aktive Elemente sind Mittel, durch die die Bewegung der passiven Elemente implementiert wird. Dies sind besonders technische Mittel und Ausrüstung für die Handhabung, Transport, Lagerung, Verpackung und Fixierung. Aber auch die technischen Mittel und Anlagen, die zu Operationen mit Informationen dienen (Computer-Netzwerk für die Fernübertragung von

Nachrichten, Informationen und Daten usw.). Zu einem gewissen Grad kann auch menschliche Komponente des aktiven Elements angesehen werden, weil sie direkt an dem Prozess der Logistikketten beteiligt ist (Pernica 1998: 111-112 [übersetzt aus dem Tschechischen vom Autor der Bachelorarbeit]).

2.7 Logistiksysteme

Typisch für die Logistiksysteme ist die Verbindung von Bewegungs- und Lagerprozessen. Man kann die Logistik als Netzwerk darstellen und durch dieses Netzwerk werden die Objekte bewegt. Diese Objekte werden vorübergehend gespeichert oder auf dem durch das Netzwerk führenden Weg befördert. Der wichtige Aspekt ist die Art und Weise, wie ein Objekt durch das Netzwerk bewegt werden kann. Unabhängig davon, welche Objekte (Sachgüter, Energie, Informationen oder Menschen) durch ein solches Netzwerk strömen, liegen Logistiksysteme vor.

Es gibt drei Logistiksysteme und zwar:

1. einstufiges System
2. mehrstufiges System
3. kombiniertes System

Bei einem einstufigen System geht es um einen direkten Güterfluss zwischen dem Lieferpunkt, an dem die Güter bereitgestellt werden, und dem Empfangspunkt, an dem die Güter verwendet werden.

Im Fall des mehrstufigen Systems geht es um einen indirekten Güterfluss zwischen Liefer- und Empfangspunkt. Der Bewegungsprozess ist nicht konstant, sondern es wird unterbrochen. Der Grund für diese Unterbrechung ist das Auflösen der Güter, d.h. Verkleinerung der Mengeneinheiten eines bestimmten Gutes oder Aussortierung des Gutes. Die Unterbrechung kann auch wegen der Konzentration durchgeführt werden, d. h. ein Gut tritt in kleinen Mengen von verschiedenen Lieferpunkten im Konzentrationspunkt ein und wird zu größeren Einheiten zusammengefasst.

Ein kombiniertes System liegt vor, wenn diese zwei vorigen Systeme nebeneinander funktionieren. Bei dem einstufigen System ist im idealen Fall der Güterfluss zwischen Liefer- und Empfangspunkt direkt und schnell, aber wenn dies nicht möglich ist, wird

mehrstufiges System nötig. Beispielweise kann der Auflösungspunkt als Auslieferungsplatz dienen, damit die Bedürfnisse der Kunden erfüllt werden (Pfohl 1996: 5-7).

3. Rechtsgrundlage

In diesem Kapitel beschäftigt sich der Autor mit den Rechtsvorschriften, die alle in der Europäischen Union wirkenden Transportführer und Berufsfahrer beachten müssen, besonders die Einhaltung der Verordnungen des Europäischen Parlaments und des Rates, die die Lenk- und Ruhezeiteneinhaltung enthalten. Weiter wird die Problematik der Aufnahmegeräte wie Tachographen und digitale Karten erklärt. Nicht in der letzten Reihe behandelt hier der Autor die aktuelle Problematik des Mindestlohns für LKW-Fahrer in Deutschland. Und schließlich zeigt der Autor den Umriss zu der Deutsch-Tschechischen Kooperation.

3.1 Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Die Verordnung 561/2006 bestimmt eine Liste von Regeln für maximale tägliche und nächtliche Lenkzeiten sowie tägliche und wöchentliche Ruhezeiten für alle Fahrer unter AETR Vereinbarung (Kapitel 3.2). Die Skala der regulierten Tätigkeiten ist sehr breit. Es gilt für die Personenbeförderung, Straßengüterverkehr, sowohl für innerstaatlichen Verkehr als auch für internationalen Verkehr sowie für kurze und lange Entfernungen und endlich für die Fahrer und für die Erwerbepersonen. Die Ziele dieser Verordnung sind vor allem die Verkehrssicherheit zu erhöhen, dann die Störung des Wettbewerbs zu verhindern und für gute Arbeitsbedingungen für die Fahrer in der Europäischen Union sorgen (Driving ... 2017: [online] [übersetzt aus dem Englischen vom Autor der Bachelorarbeit]).

Der Autor legt den offiziellen Wortlaut des zweiten Kapitels vor, der Fahrpersonal, Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten enthält (siehe Anlage 1).

3.2 AETR-Vereinbarung

Die Abkürzung AETR (frz. *Accord Européen sur les Transports Routiers*) bedeutet: „Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals“

AETR-Vereinbarung gilt für die Beförderung sowohl von Gütern als auch von Personen mit dem in einem EU-Mitgliedstaat registrierter Fahrzeugen oder in einem Land, das zu der AETR-Vereinbarung gehört. Wie im Fall der Verordnung 561/2006 geht es bei der AETR-Vereinbarung vor allem um die Einhaltung der Sicherheitspausen und auch um Lenk- und Ruhezeiten. Der Gegenstand der AETR-Vereinbarung ist im Wesentlichen der gleiche wie die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des

Rates, deshalb sind diese beiden Verordnungen im Jahr 2010 vereinigt worden (Novák 2013: 193 [übersetzt aus dem Tschechischen vom Autor der Bachelorarbeit]).

Die Mitgliedstaaten in der Vereinbarung sind: alle EU-Staaten sowie Albanien, Andorra, Armenien, Aserbaidschan, Bosnien und Herzegowina, Kasachstan, Liechtenstein, Mazedonien, Moldawien, Montenegro, Norwegen, Russische Föderation, San Marino, Schweiz, Serbien, Türkei, Turkmenistan, Ukraine, Usbekistan und Weißrussland (AETR ... 2017: [online] [übersetzt aus dem Tschechischen vom Autor der Bachelorarbeit])

3.3 Tachograph und digitale Karte

Tachograph

Für die Kontrolle der Rechtsvorschriften (Kapitel 3.1 und 3.2) dienen spezielle Aufnahmegeräte, die Tachographen genannt werden. Gemäß dem Anhang der Verordnung Nr. 3821/85 haben digitale Tachographen seit dem 1. 5. 2006 die bisher verwendeten mechanischen Tachographen (analog) ersetzt. (Kydliček 2014: 5 [übersetzt aus dem Tschechischen vom Autor der Bachelorarbeit])

Das gesamte digitale Tachographen-System besteht aus vier Teilen:

1. Aufnahmegerät in dem Fahrzeug
2. Karte
3. Datensätze
4. Hardware- und Software-Zubehör

Das Aufnahmegerät arbeitet mit folgenden Angaben, die gespeichert werden und die man unter definierten Bedingungen herunterladen (kopieren), auf dem Bildschirm anzeigen oder drucken kann. Dies sind:

1. Zurückgelegte Strecke während des Betriebs
2. Fahrzeuggeschwindigkeit
3. Intervalle der Fahrzeit (Datum und Uhrzeit) mit einer Genauigkeit von 1 min
4. Intervalle der anderen Aktivitäten (Datum und Uhrzeit) mit einer Genauigkeit von 1 min
5. Die Identifikationsnummer der Fahrerkarte mit Datum und Uhrzeit des Einsetzens und des Entnehmens

6. Für jede Fahrerkarte, die in den Tachographen eingeführt wird und die schon in diesem oder in anderen digitalen Tachographen verwendet wurde.
 - Fahrzeit seit der letzten Pause oder Ruhezeit
 - Die tägliche Lenkzeit seit der letzten Ruhe
 - Die tägliche Lenkzeit zwischen den beiden Pausen zumindest in den letzten 28 Kalendertagen, unter Angabe von Datum, Uhrzeit und Dauer
 - Die Gesamtfahrzeit in der Schicht, Gesamtfahrzeit für die letzten zwei Wochen beziehungsweise für die vorherige Woche
 - Ruhezeiten für einen bestimmten Tag und zumindest für die letzten 28 Kalendertage, unter Angabe von Datum, Uhrzeit und Dauer
 - Registrierungsnummer und Fahrzeug-Identifizierungsnummer
7. Datum, Zeit und Zeitintervall, wenn das Fahrzeug mit einer nicht funktionierenden Karte oder ohne Karte gefahren wird
8. Anfang oder das Ende der Arbeitsschicht
9. Automatisch aufgezeichnete Systemfehler des Speichergeräts unter Angabe des Datums, der Zeit und Fahrerkartennummer
10. Fehler auf der Fahrerkarte mit Datum, Uhrzeit und Fahrerkartennummer
11. Kartennummer des Kalibrierzentrums unter Angabe des Datums von der Installation, von der zuletzt durchgeführten Reparatur und von der regelmäßigen Kontrolle
12. Kartennummer des Kontrollorgans unter Angabe des Datums, der Zeit von Karteeinführung, des erforderlichen Umfangs und der Art von der Kontrollausgabe (Display, Drucken, Herunterladen von Daten)
13. Uhrzeit und Dateneinstellung mit dem Ausgabedatum und Kartennummer, Modus-Einstellungen der Lenkung von der Besatzung eines Fahrers oder zwei Fahrer
14. Besatzung-Modus von einem oder zwei Fahrern und von einem entsprechenden Zustand: Fahrer oder der andere Fahrer.

In dem digitalen Tachograph-System werden vier Arten von digitaler Karte verwendet:

1. Fahrerkarte (siehe im Absatz *Digitale Karte*)
2. Unternehmenskarte (für den Eigentümer oder Betreiber des Fahrzeugs)
3. Werkstattkarte (für die Hersteller von Tachographen, Kalibrierzentren usw.)
4. Kontrollkarte (für die Kontrollorgane, Polizei, Zollverwaltung usw.)

Digitale Karte

Digitale Karte dient nicht nur zu der Identifikation, sondern auch zu der Speicherung der Daten über Arbeit-Modus und Ruhezeiten des Fahrers. Auf dieser Karte werden die Daten für mindestens die letzten 28 Tage mit den folgenden Informationen gespeichert:

1. Benutzerdaten des Wagens, d.h. Datum, Uhrzeit der ersten und letzten Einführung, Registrationsnummer
2. Informationen über die Aktivitäten des Fahrers von dem Gerät in einem bestimmten Fahrzeug
3. Identifizierung des Landes, in dem der Anfang und das Ende der Schicht durchgeführt wird (Start- und Zielland)
4. die Angaben über die Ereignisse und die Fehler verbunden mit der Nutzung des digitalen Tachographs
5. Die Daten der schon ausgeführten Prüfungen, z. B. Datum, Uhrzeit und Umfang der Kontrollaufgabe, also die Art des Kontrollausgangs (Druck oder die Herunterladung von Daten)
6. Information über die Benutzung der Karte, d.h. Datum der Einführung und der Entnehmung (Kydlíček 2014: 10 [übersetzt aus dem Tschechischen vom Autor der Bachelorarbeit]).

3.4 Mindestlohn für LKW– Fahrer

Dieses Gesetz gilt unter anderem auch in gewissen EU-Mitgliedstaaten wie zum Beispiel Frankreich oder Norwegen. Da sich diese Arbeit in erster Linie mit der deutsch-tschechischen Kooperation beschäftigt, diskutiert der Autor das Mindestlohngesetz in Deutschland (MiLoG).

Ab 1.1. 2015 gilt in der Bundesrepublik Deutschland flächenhafter Mindestlohn, der sich auf alle inländischen und ausländischen Arbeitnehmer erstreckt. Dies enthält die Kabotage und den Transit. Das Mindestlohngesetz (MiLoG) bestimmt nicht nur den Stundenlohn in der Höhe mindestens 8,50 Euro, sondern auch die Pflicht die Arbeitstätigkeit zu melden und zu dokumentieren (Gesetzlicher ... 2015: [online]).

Eine Reihe von tschechischen und auch zum Beispiel polnischen Transportführern halten das Mindestlohngesetz für die Bemühung der Bundesregierung den Anteil der ausländischen Transportunternehmen auf dem deutschen Markt zu senken, weil sie nicht

imstande sind, diese Anforderungen zu erfüllen (Weitere Informationen in Bezug auf MiLoG finden Sie im praktischen Teil, und zwar im Kapitel 7 Interview mit dem Geschäftsführer).

Das ist auch der Grund, warum die Initiative der tschechischen Unternehmen (mit der Bemühung dieses Gesetz aufzuheben oder zu ändern) entstanden ist. Zum Beispiel die Gemeinschaft der Transportunternehmen ČESMAD Bohemia bietet die Beratung, wie man in dem Fall der Dateneintreibung von deutschen Kontrollämter (wie zum Beispiel Zollamt) vorgehen soll. Aktuelle Situation mit dem Mindestlohngesetz ist aber unklar, weil die Europäische Kommission die Gültigkeit des MiLoGs noch überprüft. Obwohl die deutschen Kontrollämter in manchen Fällen die Frachtführer mit einer Geldstrafe belegen, ist dieses Gesetz nicht voll gültig (Stanovisko ... 2017: [online]).

4. Deutsch-tschechische Kooperation

Das folgende Kapitel macht den Leser mit dem Funktionieren der deutsch-tschechischen Kooperation zwischen einzelnen Unternehmen in dem Bereich der Transport- und Logistikdienstleistungen bekannt. Am Ende dieses Kapitels wird der Wettbewerb nicht nur auf nationaler Basis, sondern auch auf internationaler Basis diskutiert. In diesem Kapitel fasst der Autor seine Kenntnisse zusammen, die er im Laufe seiner Tätigkeit beim Unternehmen Lukas Transport s.r.o. 2015-2017 erworben hat.

4.1 Typen der Unternehmen

In der Infrastruktur des internationalen LKW-Verkehrs existiert eine breite Skala der Subjekte, die sich am erfolgreichen Funktionieren der Logistikkette beteiligen. Im Rahmen der deutsch-tschechischen Kooperation gibt es besonders Transport- und Speditionsfirmen.

Die häufigste Form der Kooperation in diesem Bereich kann man als direkte Zusammenarbeit bezeichnen. Es geht um einen direkten Auftrag, der von Kunden erteilt wird und durch den Verfrachter durchgeführt wird. In der Praxis funktioniert es auf diese Art und Weise: Der Kunde vergibt Ausschreibung für einen bestimmten Auftrag und auf dem Grund von den erfüllten Voraussetzungen (Preis, Kapazität usw.) wird der Verfrachter ausgewählt. Gewöhnlich gewinnen diese Ausschreibungen große deutsche Unternehmen, deshalb ist deutsch-tschechische Zusammenarbeit auf die indirekte Kooperation angewiesen.

Heutzutage ist die Kooperation von den großen deutschen Transportunternehmen sehr typisch, deren Fuhrpark bis zu hundert Wagen enthalten kann, und kleineren tschechischen Transportfirmen. In diesem Fall fungieren diese großen deutschen Unternehmen als Speditionen, so dass sie für die tschechischen Transportführer die Aufträge vermitteln, wobei diese Aufträge normalerweise von den deutschen Unternehmen durchgeführt werden. In der Praxis ist dies ein absolut normales Phänomen, wenn deutsche Unternehmen die Transporte zum Beispiel für Automobilkonzerne verrichten und beschränkte Kapazität die Bedürfnisse der Kunden zu erfüllen hat. In diesem Fall werden die Aufträge den kleineren Firmen verkauft und falls sie tschechische Besitzer haben, kann man über die internationale Kooperation sprechen. Diese Kooperation fungiert oft in längerer Zeitebene, aber es gibt auch Fälle, in denen es um einmalige Leistung geht. Der Nachteil für den tschechischen Transportführer kann gewisse Instabilität wegen der

Marktflexibilität sein. Zum Beispiel kann die Anzahl der Verfrachtungen wegen der wirtschaftlichen Auswirkungen sinken und daher ist für das deutsche Unternehmen nicht mehr rentabel mit der tschechischen Firma zu kooperieren.

Ein anderer Typ der Zusammenarbeit ist Kooperation durch die Speditionsfirmen. Diese Unternehmen haben keine Fahrzeuge und dienen nur als Vermittler zwischen dem Kunden und dem Verfrachter oder zwischen zwei Verfrachtern. In der Praxis ist es oft üblich, dass der Verfrachter aus irgendeinem Grund nicht in der Lage ist den erforderlichen Transport zu verschaffen, und deswegen verkauft er den Auftrag mit Hilfe von der Spedition dem anderen Verfrachter. Der Vorteil für diese Unternehmen sind niedrige Kosten, andererseits aber geringere Gewinne. Was die internationale Kooperation betrifft, können Speditionen sowohl im tschechischen als auch im deutschen Besitz sein.

Ein Schlüsselement in dieser internationalen Zusammenarbeit sind zweifellos die Internet-Börsen. Der Verkauf von Transportdienstleistungen im Rahmen Europas erfolgt mit Hilfe von Web Transport Datenbanken und hier steht auch, wo die im vorigen Absatz genannte Kooperation realisiert wird. Als Beispiel kann man die Firma TimoCom Soft- und Hardware GmbH nennen, die täglich bis zu 500.000 internationale Angebote im Bereich Transport und Fahrzeug bietet (TimoCom ... 2017 [online]).

4.2 Wettbewerb

Im Schlusskapitel des theoretischen Teiles konzentriert sich der Autor auf den Wettbewerb nicht nur in dem nationalen LKW-Verkehr, sondern auch in dem internationalen LKW-Verkehr. Dieses Kapitel dient auch als die kritische Bewertung der aktuellen Situation. Außer der angeführten Quelle hat der Autor auch seine Kenntnisse benutzt, die er im Laufe seiner Tätigkeit beim Unternehmen Lukas Transport s.r.o. 2015-2017 erworben hat.

Wie im Kapitel 2. 2 erwähnt wurde, verzeichnet der Sektor des internationalen LKW-Verkehrs einen dynamischen Anstieg der Anbieter.

Aus dem ökonomischen Gesichtspunkt kann der starke Wettbewerb ein negatives Element für unternehmerische Subjekte sein. Beispielsweise in der Tschechischen Republik ist ein langfristiges Problem das unregelmäßige Wachstum der Verfrachter-Anzahl, das durch die falschen politischen Entscheidungen der sich abwechselnden regierenden Parteien seit den frühen 90er Jahren verursacht wurde. Man kann hier über den 30-prozentigen Überhang vom Angebot sprechen, was die Stagnation des Frachtgelds als Konsequenz hat, während

die Kosten für die Betreuung immer höher sind. Es hilft nicht einmal die Tatsache, dass die Tarife für das Frachtgeld nicht existieren und die Preise auf Marktbasis entstehen (Pernica, Novák, Zelený, Svoboda 2005: 412).

Wenn man über den Wettbewerb im internationalen Kontext spricht, gibt es leider einen großen Unterschied zwischen den tschechischen und deutschen Frachtführern. Wie im vorigen Kapitel erwähnt wurde, erfolgt die Kooperation häufig in der Beziehung: Große deutsche Unternehmen, die ihre Aufträge den kleineren tschechischen Transportführern anbieten. Aufgrund des großen Wettbewerbs sind tschechische Frachtführer gezwungen die Transporte für sehr niedrige Preise zu realisieren und unterliegen so dem Diktat der deutschen Firmen. Als konkretes Beispiel kann man bei dem Unternehmen Lukas Transport die Kooperation mit der deutschen Firma Elflein Spedition & Transport GmbH nennen. Es geht um den schon erwähnten Typ der Kooperation, die zwischen kleiner und großer Firma verläuft (mehrere Informationen stehen im Kapitel 7 Interview mit dem Geschäftsführer zur Verfügung).

In häufigen Fällen kann man über sogenannten zweierlei Maßstab sprechen, wenn die Bedingungen des Transports günstiger für deutsche Unternehmen sind, was durch wirtschaftliche oder politische Einflüsse verursacht werden kann.

Was den Wettbewerb betrifft, können wir feststellen, dass der internationale LKW-Verkehr ein sehr schwieriger Bereich vor allem für kleinere Frachtführer ist.

PRAKTISCHER TEIL

Der praktische Teil der Bachelorarbeit setzt sich das Ziel das Fungieren tschechischer Transportfirma auf dem internationalen Markt zu beschreiben. Weil der Autor sich mit der deutsch-tschechischen Kooperation beschäftigt, geht es vor allem um den deutschen Markt. Wie aus dem Namen ersichtlich ist, hat der Autor für diese Arbeit die Firma Lukas Transport s. r. o. gewählt. In diesem Teil kann der Leser folgende Informationen finden: Informationen über das Unternehmen, Informationen über die Arbeitsverfahren, Beschreibung der benutzten Dokumente und Informationen über die Firmen, die mit Lukas Transport kooperieren. Der Autor verwendet hier die Methoden wie zum Beispiel Analyse der Dokumente, Erstellung des Glossars oder Interview mit dem Geschäftsführer. Dieser Teil bringt unter anderem die Aspekte näher, die in dem theoretischen Teil diskutiert wurden.

5. Allgemeine Informationen über die Firma Lukas Transport

Das Einleitungskapitel des praktischen Teils dient als die Präsentation des Unternehmens und hat das Ziel dem Leser die Form und die Struktur der Firma nahezubringen. Der Leser kann die Informationen über Personal, technische Ausstattung und auch über andere von dem Unternehmen angebotene Dienstleistungen erfahren. Am Ende des Kapitels führt der Autor wichtige Meilensteine in der Geschichte der Firma an.

5.1 Form

Die Firma Lukas Transport wurde im Jahr 1990 als natürliche Person Libor Lukášek gegründet, die als eine der ersten in der Region die unternehmerische Tätigkeit im Bereich LKW-Transport aufgenommen hat und den Grundstein des Unternehmens gelegt hat. Im Jahr 2003 wurde die Gesellschaft mit beschränkter Haftung gegründet und bis heute setzt sie die Aktivitäten der natürlichen Person fort.

Im Rahmen der Anforderungen der Kunden ist die Firma Lukas Transport Besitzer von manchen Zertifikaten, die die Qualität der Dienstleistungen belegen. Zum Beispiel das Qualitätszertifikat ISO 9000:2008 ist erwähnenswert.

Der Sitz und zugleich einzige Zweigstelle des Unternehmens befindet sich in Tachov im Westen der Tschechischen Republik und dank seiner strategischen Lage in der Nähe von deutscher Grenze erfüllt die Firma besser die Anforderungen nicht nur von deutschen,

sondern auch von anderen ausländischen Kunden. Das Areal der Firma ist fünf Hektar groß und umfasst: Parkplatz für PKWs und LKWs, Werkstätten, Lagerplätze, Tankstelle, Waschanlage für LKWs und Relaxationszone für die Arbeitnehmer.

5.2 Personal

Heute beschäftigt die Firma 23 Arbeitnehmer in Vollzeit. Die Struktur der Personalbesetzung kann man in drei Teile gliedern: Büro-, Technik- und Fahrerteil.

In Bezug auf den Büroteil können wir über die fünf qualifizierten Mitarbeiter sprechen. Die Suche nach Aufträgen und die Auftragsaufnahme besorgen zwei Disponenten, die mit den Kunden handeln, mit den Fahrern kommunizieren und mit Hilfe der Navigationssysteme Auftragsrealisation koordinieren. Um Auftragserfassung, Transportdokumente und Buchhaltung kümmern sich die Fakturistin und die Buchhalterin. An der Spitze nicht nur des Büroteils, sondern auch des ganzen Unternehmens steht der Geschäftsführer, der das erfolgreiche Funktionieren der Firma beaufsichtigt, das entscheidende Wort in organisatorischen und finanziellen Angelegenheiten hat, sich um gute Beziehungen mit Kunden kümmert und mit Hilfe des ganzen Personals Aktivitäten des Unternehmens realisiert.

Dann beschäftigt Lukas Transport 16 LKW-Fahrer, die eine Reihe von Anforderungen erfüllen müssen. Hierzu gehören: Führerschein der Klassen C und E, beruflicher Ausweis, digitale Karte und Bestehung der Psychotestes.

Der technische Teil des Unternehmens hat zwei Mitarbeiter, die sich in erster Linie um die Fahrzeugwartung und Instandhaltung des gesamten Betriebsfirmengeländes kümmern.

Das Unternehmen beschäftigt neben Vollzeitbeschäftigten auch vertragsmäßig über die Durchführung einer Tätigkeit; d. h. als geringfügige Beschäftigung. Derzeit geht es bei Lukas Transport um drei Pförtner und zwei technische Jobber.

Neben den grundlegenden Verpflichtungen wie die Zahlung der Sozial- und Krankenversicherung organisiert die Firma im Rahmen eines Prämiensystems für Mitarbeiter eine jährliche Schulung direkt am Firmengelände (Arbeitssicherheit, die Einhaltung der europäischen Vorschriften usw.). Das Prämiensystem des Betriebes umfasst auch: Reiserücktrittskostenversicherung, Treueprämien, zinslose Darlehen.

5.3 Fuhrpark

Nach der Erneuerung des Fuhrparks, die seit 2014 erfolgt, hat das Unternehmen heute 22 Nutzfahrzeuge und LKWs.

Was die LKWs betrifft, betreibt die Firma 17 Fahrzeuge von Marken wie Mercedes Benz, DAF, Volvo und Renault. Es gibt hier zwei Typen von LKWs und zwar der Lastzug und der Sattelzug.

Konkret geht es um: drei Wagen von Mercedes Benz Actros und zwei Wagen von Renault Midlum (Lastzug mit dem Anhänger), dann hat die Firma drei Wagen von Volvo FH, sieben Wagen von DAF XF, zwei Wagen von DAF XF105 (Sattelzug mit dem Sattelaufleger).

Was die Nutzfahrzeuge betrifft, gibt es hier Marken wie Škoda, Mercedes Benz und Renault. Konkret geht es um: Škoda Octavia, Škoda Fabia, Škoda Pickup, Renault Master, Mercedes Benz Citan.

Die Firma Lukas Transport verfügt über den Wagen mit verschiedenen Abmessungen, wichtig sind jedoch die Abmessung des Laderaumes. Der Sattelaufleger, den man an den Sattelzug ankoppeln kann, ist 13,6 Meter lang, 2,48 Meter breit, 2,97 Meter hoch und sein zulässiges Gesamtgewicht ist 25 Tonnen. Der Laderaum des Lastzugs ist 7,4 Meter lang, 2,48 Meter breit und 3 Meter hoch, wobei sein zulässiges Gesamtgewicht 6 Tonnen ist. Es ist möglich den Lastzug mit dem Anhänger zu verbinden, wie es bei Lukas Transport im Fall des Wagens Mercedes Benz Actros ist. Der Anhänger ist 8,3 Meter lang, 2,48 Meter breit und 3,05 Meter hoch mit dem zulässigen Gesamtgewicht 8 Tonnen. Es gibt hier noch einen Lieferwagen Renault Master, der 3,63 Meter lang, 1,73 Meter breit, 1,91 hoch ist und sein zulässiges Gesamtgewicht beträgt 1,5 Tonnen.

5.4 Geschichte der Firma

In diesem Teil kann der Leser eine strukturierte Geschichte der Firma finden.

1990

- Gegründet die Firma Libor Lukášek (Fachgebiet: Straßen-LKW-Transport), als eine der ersten Transportfirmen in der Region. Die Geschichte der Firma begann am 29.06. 1990, wo die Firma als Libor Lukášek - Unternehmer und Inhaber registriert wurde; Es wurde ein kleiner LKW AVIA gekauft.
- Die Firma richtet sich auf den internationalen Transport als Hauptprogramm aus.

1992

- Kauf des zweiten LKWs (AVIA 31.L) und die erste Arbeitnehmereinstellung
- Kauf eines Grundstücks und der Immobilie zum Aufbau des Betriebsfirmengeländes

1993

- Weitere zwei LKWs wurden angeschafft

1994

- Auf Verlangen eines Schlüsselkunden der erste LKW (LIAZ) gekauft und damit die Dienstleistungen erweitert

1995

- Aufbau des Firmengeländes (Büros, Abstellplätze, Werkstätten)

1995 - 2001

- Allmähliche Fuhrpark-Erweiterung (IVECO, DAF, VOLVO, RENAULT)

2001

- Grundstücksbeschaffung (3ha) als offene Lagerfläche

2003

- Firmengründung LUKAS TRANSPORT s.r.o., zwecks Auftragsbesorgung der Firma Libor Lukášek und Anforderungen der Schlüsselkunden. Diese zwei Subjekte arbeiten eng zusammen und treten als Gruppe unter dem einheitlichen Logo LUKAS TRANSPORT auf
- Anschaffung des Satellitensystems, das ermöglicht, die LKWs zu überwachen
- Firma zum Qualitätssystemmanagement ISO 9001 angemeldet

2004

- CMR-Versicherung-Ladung auf die Versicherungsdeckung von 10 Mio. CZK (ursprünglich 4 Mio. CZK) erhöht Aufbau-Qualitätssystemmanagement nach den Normen ISO 9001:2000
- Erfolgreiche Zertifizierung durch die renommierte englische Gesellschaft Moody International Certification
- Derzeit hatte die Firma 24 LKWs in Betrieb und beschäftigte ca. 30 Arbeitnehmer

2005

- Anschaffung von einem temperierten Lagerraum von einer Kapazität von 4000 m²
- Erweiterung von Aktivitäten im Lagerungsbereich
- Erweiterung von Fuhrparks um 4 neue Fahrzeuge

2006

- Erweiterung von dem Fuhrpark um 3 neue Fahrzeuge
- Ausstattung von Fahrzeugen mit Navigation GPS-System
- Im Jahr hatte die Firma 30 Fahrzeuge im Betrieb und beschäftigte um die 40 Angestellten

2008

- Aufgrund der Wirtschaftskrise im Jahr 2008 wurde das Unternehmen gezwungen, die Anzahl der Fahrzeuge und Personal zu reduzieren
- Nach Überwindung der Krise hatte das Unternehmen 20 Fahrzeuge und 30 Angestellte

2012

- Die Firma hat ein neues Firmengelände (5 ha) angekauft und ist hierher umgezogen
- Die Firma hat begonnen ein anderes System des Leasings zu verwenden und zwar das operative Leasing statt des Finanzierungsleasings

2014

- Allmähliche Erweiterung des Fuhrparks (Volvo, DAF, Mercedes)

2017

- In der Gegenwart beschäftigt die Firma 23 Angestellte und hat 22 Fahrzeuge im Betrieb

6. Arbeitsablauf

In diesem Kapitel bringt der Autor die Arbeitsverfahren näher, in konkreter Weise analysiert er die Typen der Aufträge und ihre folgende Realisierung. Zu besserer Anschaulichkeit werden hier tatsächliche Dokumente wie zum Beispiel der Transportauftrag oder der Lieferschein verwendet, die die Firma Lukas Transport dem Autor zur Verfügung gestellt hat.

6.1 Typen der Aufträge

Im Allgemeinen spezialisiert sich dieses Unternehmen vor allem auf zwei Arten von Transporten und zwar auf Konstanttransporte und Einwegtransporte (Speditionstransporte). Derzeit hat das Unternehmen für die Konstanttransporte 14 LKWs und 3 LKWs für die Einwegtransporte.

Für Konstanttransporte ist es typisch, dass transportierten Waren, Zeit und Ort der Beladung und Entladung sich nicht so viel verändern (Änderungen können aufgrund der Kundenanforderungen auftreten). Diese Transporte sichert Lukas Transport für deutsche Unternehmen wie zum Beispiel Grammer AG. Der Vorteil dieser Transporte liegt in ihrer Unveränderlichkeit, die die Kommunikation nicht nur zwischen Disponenten und Kunden, sondern auch zwischen Disponenten und Fahrern erheblich erleichtert. In Bezug auf die Kunden, erfolgt die Durchführung ihrer Bestellungen und Rechnungen normalerweise per E-Mail und in einigen Fällen per Telefon. Die Fahrer wissen genau, wo und wann sie beladen und entladen müssen und die Kommunikation mit Disponenten ist minimal. In der Praxis funktioniert es so: Die Beladung ist jeden Tag um 20:00 Uhr im Werk Grammer CZ, s. r. o. in Most und die Entladung ist um 6:00 nächsten Tag in einer Fabrik Lear Besigheim. Es geht immer um die gleiche Zahl der Gitterboxen mit gleicher Ware. Der Fahrer weiß genau, was, wann und wo er beladen und entladen soll.

Die Speditionsaufträge bedürfen dagegen viel mehr Anstrengungen und Kommunikation, weil es immer um andere Kunden, andere Waren und andere Orte der Be- und Entladung geht. Die Disponenten müssen aufgrund der telefonischen Absprache mit dem Kunden oder mit der Speditionsfirma die Fahrer koordinieren, wobei sie ein paar Aspekte berücksichtigen müssen. Einer dieser Aspekte ist die Beladungsstelle. Aus wirtschaftlichen Gründen müssen Disponenten einen Ort wählen, der nicht mehr als 100 Kilometer von der aktuellen Position des Wagens entfernt ist, damit er nicht ohne Ware unnötigerweise zu

weit fährt. Die Aufgabe des Dispatchers ist idealerweise am Anfang der Woche von der Grenze den Wagen optimal zu lenken und am Ende der Woche die Aufträge mit der Entladungsstelle näher dem Sitz der Firma aussuchen. Es kann in vielen Fällen sehr schwierig sein, weil in gewissen Gebieten wenige passende Angebote von Transporten gemacht werden. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist natürlich der Preis für den Transport, so dass während des Gesprächs mit dem Kunden Dispatcher einen Preis aushandeln muss, der profitabel für das Unternehmen ist. Nicht zuletzt ist auch der Typ des Fahrzeugs sehr wichtig. Die Disponenten müssen natürlich die Transporte wählen, die man mit den von der Firma disponierten Wagen durchführen kann. Der essenzielle Aspekt ist in diesem Fall auch Verordnung 561/2006 (Kap. 3.1), weil die Disponenten bei der Transportauswahl die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer berücksichtigen müssen. Dokumentenaustausch (Transportauftrag, Lieferschein usw.) verläuft per Mail oder per Fax. Nach Absprache mit dem Kunden muss Dispatcher den Fahrer über alle wichtigen Erfordernisse informieren. Dies sind: Art der Ware, Zeit und Ort der Be- und Entladung, Typ der vom Kunden geforderten Befestigungen (Gurten, Antirutschmatten) oder andere zusätzliche Informationen (im Falle der Schweiz ist es beispielsweise die Verzollung). Wie relevante Dokumente in Bezug auf Einwegtransporte aussehen, erfährt der Leser im nächsten Kapitel.

Für eine bessere Koordinierung ist jeder LKW mit einem Peilsender ausgestattet, den Disponenten über das Internet-Programm *Webdispeçing* beobachten können. Für die Suche und die Auswahl der Transporte verwenden Disponenten das Programm *TimoCom* (Kap. 4.1) oder ein ähnliches Programm *Raaltrans*. Die Informationen werden per SMS-Nachrichten oder über das Telefon an den Fahrer mitgeteilt.

6.2 Benutzte Dokumente

Lukas Transport hat dem Autor die Dokumente zum aktuellen Transport vom 17.03. 2017 an die Hand gegeben. Konkret geht es um: Transportauftrag, Lieferschein, CMR-Frachtbrief, Rechnung und Arbeitsbericht des Fahrers.

Transportauftrag (siehe Anlage 2)

Nach der Absprache des Transports wird der Kunde den Transportauftrag per Fax oder per E-Mail senden. In diesem Dokument sind folgende Informationen zu finden:

1. Identifikationsangaben der Spedition, die den Transport gewährt (Weck+Poller Spedition GmbH) und Identifikationsangaben des Verfrachters (Lukas Transport s. r. o.)
2. Nummer und Datum des Transports
3. Adresse, Datum und Uhrzeit der Beladung
4. Adresse, Datum und Uhrzeit der Entladung
5. Preis des Transports
6. Weitere Informationen
7. Firmenstempel und Unterschrift des Disponenten

Lieferschein (siehe Anlage 3)

Der Lieferschein ist ein Dokument, das der Fahrer an der Beladungsstelle bekommt und das er an der Entladungsstelle abgeben muss. Es ist besonders wichtig für den Sender und Empfänger. Für Lukas Transport als den Verfrachter sind nur diese Informationen wichtig:

1. Informationen über die Waren (Bezeichnung, Menge, Abmessungen)
2. Die Nummer des Lieferscheins

CMR-Frachtbrief (siehe Anlage 4)

CMR ist die Internationale Vereinbarung über Beförderungsverträge auf Straßen (= CMR stammt aus dem Französischen *Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route*). Dies enthält:

1. Informationen über den Sender
2. Informationen über den Empfänger
3. Informationen über den Verfrachter
4. Beladungsstelle
5. Entladungsstelle
6. Beiliegende Dokumente
7. Bezeichnung des Gutes
8. Stempel und Unterschriften aller Parteien

Rechnung (siehe Anlage 5)

Die Rechnung wird nach der Transportdurchführung dem Kunden gesandt und enthält wichtige Zahlungsinformationen, wie:

1. Bankverbindung der Firma Lukas Transport s. r. o.
2. Informationsangaben des Lieferanten und des Empfängers
3. Fälligkeitsdatum, Ausstellungsdatum und Datum steuerpflichtiger Leistungserfüllung
4. Details des Transports
5. Preis
6. Firmenstempel und Unterschrift der Buchhalterin

Arbeitsbericht des Fahrers (siehe Anlage 6)

Im Arbeitsbericht des Fahrers kann man folgende Informationen finden:

1. Name des Fahrers
2. Kraftfahrzeugkennzeichen und Typ des Fahrzeugs
3. Datum, Start und Ziel des Transports
4. Zeit der Arbeitsleistung
5. Gefahrene Kilometer
6. Annahme der Treibstoffe

6.3 Kommentar zu den benutzten Dokumenten

Alle erwähnten Dokumente sind wichtig und notwendig zur richtigen Durchführung des Transports. Sowohl aus dem Gesichtspunkt der Transportausführung, als auch aus dem Gesichtspunkt der Rechtserfordernisse. Ihre Hauptfunktion ist die Erfassung der durchgeführten Leistung, die in der folgenden Beziehung zur Geltung gebracht wird: Sender → Verfrachter → Empfänger.

Einige von diesen Dokumenten können in verschiedenen Formen erscheinen. Jede Firma fertigt die Transportaufträge, die Lieferscheine usw. auf andere Art und Weise aus, nichtsdestoweniger sind die Informationen, die diese Dokumente erfassen, immer die gleichen. Nur in dem Fall des CMR-Frachtbriefes ist die Form unveränderlich. Die unterschiedliche Gestalt kann verursachen, dass die Dokumente für die Laien unübersichtlich aussehen können.

Der Lieferschein, wie schon im vorigen Unterkapitel erwähnt wurde, ist besonders für den Sender und den Empfänger wichtig. Er enthält die Identifikationsangaben und vor allem die Informationen über die Ware. Aufgrund dieser Angaben kann der Fahrer überprüfen, ob er wirklich die richtige Ware, richtige Menge usw. transportiert. Manchmal sind die Angaben zu detailliert und der Fahrer hat natürlich nicht die Möglichkeit zum Beispiel genaue Ausmaße der einzelnen Stücke von Waren zu kontrollieren. Falls die falsche Ware geliefert wird, wobei es kein Fehler des Fahrers ist, ist es Problem zwischen dem Sender und dem Empfänger.

7. Interview mit dem Geschäftsführer

Dieses Kapitel ist verfasst in der Form des Interviews. Der Autor befragte hier den Besitzer der Firma Lukas Transport Libor Lukášek. Die Fragen betreffen vor allem die deutsch-tschechische Kooperation, aber es werden hier auch die aktuellen Probleme wie Mindestlohngesetz in Deutschland zur Diskussion gestellt. Am Ende dieses Kapitels findet der Leser die Analyse des ganzen Gesprächs. Das Interview hat am 1.4.2017 im Firmengelände in Tachov stattgefunden und hat im Tschechischen verlaufen (übersetzt aus dem Tschechischen vom Autor der Bachelorarbeit).

7.1 Interview

Frage 1: *In dem Bereich des internationalen LKW-Transports sind Sie schon seit 1990 unternehmerisch tätig. Wie bewerten Sie im Lauf dieser 27 Jahre die Kooperation mit deutschen Firmen? Beobachten Sie im Verlauf der Jahre irgendwelche Veränderungen?*

Im Grunde genommen kann man sagen, dass früher die Verhandlung mit den Deutschen korrekter war. In früheren Jahren, sagen wir mal sofort nach der Wende (nach dem Fall des kommunistischen Regimes 1989), haben uns die Deutschen meiner Meinung nach eher als einen gleichwertigen Partner betrachtet. Einer der Gründe dafür ist, dass früher die Kooperation mit Leuten einer anderen, früheren Generation abgewickelt wurde. Mit der Übertreibung können wir sagen, dass ein Handschlag genug war, um den Verkauf seriös abzuschließen. Ich hatte die Gelegenheit, mit der Firma LEKI seit vielen Jahren zu arbeiten, für die wir Konstanttransporte durchgeführt haben. Die Verhandlungen mit dem Besitzer Klaus Lenhart waren absolut direkt, gleichwertig, persönlich und leider unvergleichbar mit heutigen Verhandlungen. Ich nenne ein Beispiel der Verhandlung mit einer ungenannten deutschen Firma aus der jüngsten Vergangenheit. Wir als Lukas Transport haben die Ausschreibung für einen Konstanttransport gewonnen und auf dieser Grundlage haben wir sieben neue Autos gekauft. Einen Monat später haben wir eine Verständigung von dieser Firma erhalten, dass die Ausschreibung eine andere Firma gewonnen hat. Ein solches unseriöses Verhalten ist von einem so großen und renommierten Unternehmen heute leider keine Ausnahme, überdies erfolgt die Kommunikation ausschließlich per E-Mail. Zusätzlich haben diese Firmen wegen des großen Wettbewerbs in unserem Bereich übergeordnete Position, also zum Beispiel werden die Verhandlungen über Preissenkungen nicht auf diese Art und Weise geführt: *„Können wir einen günstigeren Preis für Transporte absprechen?“*, sondern *„Sie müssen*

die Preise senken, oder wir finden eine andere Transportfirma.“ Deshalb kann man nicht mehr über Kommunikation sprechen, ich habe keine Angst das Wort Diktat zu verwenden. Wenn ich es zusammenfassen sollte, ist die Kooperation heute aus meiner Erfahrung weniger korrekt als früher. Dieser Prozess ist stetig und es zeigt sich keine Tendenz zur Änderung. Ich kann aber nicht mit Sicherheit behaupten, ob es die Frage der Nationalität ist. Vielleicht ist es möglich, dass man diese Einstellung auch von anderen Firmen als nur von den deutschen erwarten kann.

Frage 2: *Das deutsche Mindestlohngesetz ist derzeit ein sehr aktuelles Thema. Wie ist Ihre Meinung dazu?*

MiLoG ist meiner Meinung nach im Segment des internationalen LKW-Verkehrs nichts anderes als ein Versuch, Wettbewerber von dem deutschen Markt zu verdrängen. Ich spreche jetzt nicht über andere Segmente, wie zum Beispiel Baufirmen sind, deren Arbeitnehmer in Deutschland ein Halbjahr oder so verbringen müssen. In diesem Fall ist es verständlich. Wie ich schon gesagt habe, im Sektor des internationalen LKW-Verkehrs ist es die Bemühung die Wettbewerber zu eliminieren. Europäische Leader erklären diesen Schritt als sozialgleiche Bedingungen für Angestellte. Wenn wir aber die Ware zu einem niedrigen Preis für den Transport verfrachten, ist es für uns unmöglich, die gleichen Löhne wie in Deutschland auszuzahlen. Es wäre fairer, wenn es neben dem Gesetz über den Mindestlohn auch ein Gesetz über den Mindestpreis für Transport gäbe. Dann könnten wir über gewisse Gleichheit sprechen, weil es sonst natürlich unmöglich ist, Transporte für 70 Cent pro Kilometer durchzuführen und dem Fahrer den Lohn 60 Tausend in Tschechischen Kronen auszuzahlen. Abgesehen von diesem hat Deutschland mit diesem Gesetz für uns die imaginäre Büchse der Pandora geöffnet und seinem Muster sind zum Beispiel Frankreich und Österreich gefolgt. Ein weiteres Problem besteht darin, dass wir als eine tschechische Firma die gesetzlichen Verordnungen der Tschechischen Republik einhalten müssen. Und wegen solchen Gesetzen wie MiLoG sollen wir auch die Verordnungen anderer Länder einhalten, was in vielen Fällen nicht möglich ist. Laut dieser Logik sollte der Geschäftsführer der Transportfirma ein Experte im Bereich des Arbeitsrechts in allen Staaten sein, in denen er die Transporte realisiert. Derzeit lösen wir bei Lukas Transport einen konkreten Fall, wenn das deutsche Zollamt von uns die Dokumente verlangt, die bestätigen, dass unser Fahrer bei einem gewissen Einwegtransport im Einklang mit MiLoG ausbezahlt wurde. In dieser Situation folgen wir dem Rat von der Vereinigung der Verfrachter ČESMAD Bohemia und wir wehren uns gegen die Durchsetzung dieses

Gesetzes. Und darüber hinaus wurde die Gültigkeit dieses Gesetzes von der Europäischen Union noch nicht bestätigt. Die Eintreibung der hohen Geldstrafen könnte für uns leider die Tätigkeitsbeendung bedeuten.

Frage 3: *Mit welchen anderen Problemen müssen tschechische Verfrachter auf dem internationalen Markt kämpfen?*

Ein großes Problem ist ohne Diskussion der Mangel der Fahrer europaweit. Aufgrund dieses Mangels gibt es die Initiative der Arbeitnehmer, die inadäquaten Anforderungen an die Arbeitgeber zu haben. In manchen Fällen weigern sich diejenigen Angestellten den Änderungen anzupassen, die im Bereich des internationalen LKW-Transports auf täglicher Basis sind. Konkret möchten sie nicht zum Beispiel den Transport fahren, dessen normale Beladungszeit um ein paar Stunden verschoben werden muss (aufgrund der Kundenanforderungen). Es ist sehr schwierig den Kompromiss zu finden, wenn man bedenkt, wie viele andere Anforderungen an den Arbeitnehmer normalerweise gestellt werden. Natürlich gibt es auch externe Probleme wie zum Beispiel die Schwankung des Erdölpreises oder die Änderungen des Eurokurses, aber das ist für uns ein bekannter Feind. Nichtsdestoweniger sehe ich das Hauptproblem in dem schon erwähnten Mindestlohngesetz.

Frage 4: *Wie bewerten Sie die Kooperation mit deutschen Firmen im Vergleich zu anderen ausländischen Firmen?*

Um ehrlich zu sein, kann ich es nicht adäquat beurteilen, weil wir in langfristigen Zeitebenen besonders mit deutschen Firmen kooperieren und das ist also nicht leicht zu vergleichen. Aber es ist auch wichtig von einer anderen Perspektive die Bedeutung einer deutschen Firma in heutiger globaler Welt zu verstehen. Eine deutsche Firma kann zum Beispiel einen türkischen Besitzer haben und kann die Polen beschäftigen. Es kann ergo schwierig sein, die Qualität der Kooperation zu bewerten, wenn wir uns an der Frage der Nationalität orientieren. Schließlich würde ich sagen, dass die Firmen seriös und unseriös sein können und dass in der heutigen verschiedenartigen Gesellschaft nebensächlich ist, ob sie im deutschen, niederländischen oder zum Beispiel österreichischen Besitz sind.

7.2 Kommentar zum Interview

Wie der Leser bemerken kann, haben die Antworten auf die Fragen einen sehr skeptischen Charakter. Es ist ersichtlich, dass heutzutage das Unternehmen im Bereich des internationalen LKW-Transports sehr mühsam ist und es eine ganze Reihe der Probleme gibt, die der Besitzer einer solchen Firma lösen muss.

In der ersten Frage drückt sich der Besitzer zu der Kooperation und Kommunikation aus, die zwischen Lukas Transport und anderen großen deutschen Firmen verläuft. Der Befragte vergleicht hier, wie die Kommunikation früher war und wie die Kommunikation heute aussieht. Es ist klar, dass die Verhältnisse in diesem Sektor sich verschlechtern. Laut den Worten des Geschäftsführers kann man in manchen Fällen sogar über das Diktat von großen Unternehmen sprechen. Am Ende der Frage weist der Besitzer objektiv auf die Tatsache hin, dass dieses Problem kein Ding der Nationalität ist.

Die nächste Frage bezieht sich auf das Mindestlohngesetz. Auch hier erklärt sich Herr Lukášek sehr negativ und er führt ganz logische Argumente dazu an. Es gibt hier auch seine persönliche Erfahrung mit MiLoG. Er ergänzt, dass für tschechische Arbeitgeber in diesem Bereich die Einhaltung dieses Gesetzes nicht durchführbar ist und dass die Eintreibung der Strafen auch Beendigung der Tätigkeit sein könnte.

Die dritte Frage betrifft andere Probleme, die er in seinem Sektor bekämpfen muss. Außer der Schwankung der Erdölpreise und anderen externen Faktoren erwähnt er den Mangel an Fahrern und die damit verbundenen Probleme. Am Ende kommt er auf das Mindestlohngesetz zurück.

In der vierten Frage konzentriert sich der Autor auf den Vergleich der Kooperation mit deutschen und anderen ausländischen Firmen. Leider kann der Befragte nicht viele Informationen bieten, weil seine Firma ausschließlich mit deutschen Unternehmen kooperiert. Auf der anderen Seite bemerkt er, dass in heutiger globalisierter Welt die Frage der Nationalität nebensächlich ist.

Aus den Antworten von Herrn Libor Lukášek, der in diesem Bereich schon 27 Jahre tätig ist, ist es offenkundig, dass viele negative Aspekte bei dem Unternehmen in dem internationalen LKW-Transport bestehen.

Hierzu gehören:

- großer Wettbewerb in diesem Bereich
- unseriöse Kommunikation mit einigen Partnern
- MiLoG (das sogar zweimal in dem Interview erwähnt ist)
- Mangel an Fahrern.

Man kann daraus schlussfolgern, dass die Situation in diesem Sektor immer schlimmer wird, insbesondere für kleine Unternehmen, wie gerade Lukas Transport ist.

Es gibt verschiedene Lösungen für diese Situation. Der Staat könnte zum Beispiel den Transportunternehmen stärker entgegenkommen, d. h. durch Subventionspolitik oder Steuersenkung für die Verfrachter. Im Fall des Unternehmens Lukas Transport kann die Situation zum Beispiel durch eine direkte Vereinigung mit einer deutschen Firma im Rahmen des deutsch-tschechischen *Joint Venture* verbessern.

8. Glossar

Als den abschließenden Teil der Bachelorarbeit erstellte der Autor ein Glossar für die tschechischen Leser, das ihnen die Grundbegriffe aus dem Bereich des LKW-Transports und der Logistik in ihrer Muttersprache erläutert.

der Anhänger, -	vlek
die Arbeitsbedingung, -en	pracovní podmínka/podmínky
der Arbeitgeber, -	zaměstnavatel
der Arbeitnehmer, -	zaměstnanec
der Arbeitsbericht, -e	výkaz práce
der Auflieger, -	návěs
das Aufnahmegerät, -e	záznamové zařízení
die Ausschreibung, -en	výběrové řízení
die Beladung, -en	nakládka
die Binnenschifffahrt, -en	vnitrozemská vodní doprava
der CMR-Frachtbrief, -e	CMR-nákladní list
das Eisenbahnnetzwerk, -e	síť železniční dopravy
der Empfänger, -	příjemce (zboží apod.)
die Entladung, -en	vykládka
der Erdölpreis, -e	cena nafty
das Frachtgeld, -er	přepravné
das Gesamtgewicht, -e	celková hmotnost
der Güterfluss, -e	tok zboží

die Kosten (Pl.)	náklady
der Lastzug, -e	souprava (valník a vlek)
die Lenk- und Ruhezeit, -en	doba řízení a odpočinku
der Lieferant, -en	dodavatel
der Lieferschein, -e	dodací list
der LKW-Verkehr, -e	kamionová doprava
die Logistikkette, -n	logistický řetězec
der Luftverkehr, -e	letecká doprava
das Mindestlohngesetz, -e	zákon o minimální mzdě
die Nachfrageschwankung, -en	kolísání poptávky
die Rechnung, -en	faktura
die Rechtsvorschrift, -en	právní předpis/nařízení
der Sattelzug, -e	tahač
die Schwankung, -en	kolísání
der Seeverkehr, -e	mořská a oceánská doprava
der Sender, -	odesílatel
die Sicherheitspause, -n	bezpečnostní přestávka
der Straßenverkehr, -e	silniční doprava
der Transportauftrag, -e	objednávka přepravy
die Verordnung, -en	nařízení/předpis
der Wettbewerb, -e	konkurence

9. Zusammenfassung

Das Ziel dieser Bachelorarbeit war die Abwicklung der Kooperation zwischen tschechischen und deutschen Unternehmen in dem Bereich Transport- und Logistikdienstleistungen zu zeigen und zu beschreiben. Als Beispiel hat der Autor die Firma Lukas Transport s. r. o. gewählt, die in diesem Bereich schon 27 Jahre tätig ist. Außerdem hat sich der Autor mit allgemeinen Definitionen und gewissen Aspekten beschäftigt, die mit diesem Sektor direkt in Zusammenhang stehen. Um das ganze Ziel mit seinen verschiedenen Gesichtspunkten zu erreichen, wurde die Bachelorarbeit in zwei Teile – theoretischen und praktischen Teil – gegliedert.

Der theoretische Teil, der drei Kapitel (Transport und Logistik, Rechtgrundlage und Deutsch-tschechische Kooperation) enthält, hat dem Leser die Grundbegriffe und Definitionen erklärt, die sich auf den Transport und auf die Logistik beziehen. Dann hat der Autor andere Aspekte angegeben, die heutzutage in dem Segment des internationalen LKW-Verkehrs aktuell sind. Dies sind zum Beispiel europäische Verordnungen, Gesetze und ähnliche Faktoren. Das letzte Kapitel hat gezeigt, wie die Kooperation aus allgemeinen Gesichtspunkt aussieht und hat den Wettbewerb in diesem Bereich beschrieben. Zu der Ausfertigung hat der Autor nicht nur angeführte Literatur- und Internetquellen benutzt, sondern auch seine Kenntnisse eingesetzt, die er im Laufe seiner Tätigkeit beim Unternehmen Lukas Transport s.r.o. 2015-2017 erworben hat.

In dem praktischen Teil hat sich der Autor auf die konkrete Firma Lukas Transport s. r. o. konzentriert. Der praktische Teil ist ebenfalls in drei Kapitel gegliedert. Der Leser hat die konkreten Informationen über dieses Unternehmen erfahren, damit er besser das Auftreten der Firma in dem Transport- und Logistiksegment versteht. Dies sind: Geschichte und Struktur des Unternehmens, Arbeitsablauf und benutzte Dokumente. Für die tschechischen bzw. für die deutschen Leser wird ein Glossar mit ausgewählten Begriffen dem Transportbereich erstellt. Der Abschluss der Arbeit stützt sich auf bestimmte Beispiele der deutsch-tschechischen Kooperation, die der Geschäftsführer Libor Lukášek im Rahmen des Interviews in Muttersprache des Autors gewährt hat.

Während des Schreibens dieser Bachelorarbeit ist der Autor eher auf negative Aspekte aus dem Sektor Transport und Logistik gestoßen. Besonders geht es um großen Wettbewerb, legislative Beschränkungen, Verhalten der Partnerfirmen, niedrige Preise für Transporte und andere äußere Faktoren wie zum Beispiel Mangel an Fahrern oder Schwankung der

Erdölpreise. Das Ergebnis ist, dass die Situation in diesem Sektor gewissermaßen kritisch ist.

Den Unternehmern, die sich für diesen Handelssektor entschieden haben, kann diese Arbeit die damit verbundenen Schwierigkeiten besser zu verstehen helfen. Gleichzeitig kann diese Arbeit als Fallstudie für deutsche Transport- und Speditionsfirmen dienen, damit sie auch die Ansicht seitens der tschechischen Verfrachter gewinnen.

Nach der Meinung des Autors wurden die Ziele der Bachelorarbeit erfüllt, d. h. Beschreibung und Bewertung des Funktionierens des tschechischen Transportunternehmens auf dem deutschen Markt und der schon erwähnten Kooperation mit deutschen Firmen, Beschreibung der Transport- und Logistikdienstleistungen mit der Hilfe der konkreten Beispiele, einzelne Aspekte in Bezug auf diesen Bereich zu diskutieren. Nichtsdestoweniger könnten einige in dieser Arbeit enthaltene Kapitel (z. B. Kapitel 3 Rechtgrundlage.) erweitert werden, und einen Gegenstand für die eventuelle Diplomarbeit darstellen. Ebenfalls könnte man noch völlig neue zusammenhängende Themen aufgreifen: Zum Beispiel Einfluss des LKW-Verkehrs auf die Volkswirtschaft oder Umweltaspekte der Transportausführung.

10.Literaturverzeichnis

10.1 Gedruckte Quellen

BÜRGER, Josef et al.: Velký ekonomický slovník německo-český / česko-německý. Plzeň: Fraus, 2008. ISBN 978-80-7238-704-5.

JIRSÁK, Petr; MERVART, Michal; VINŠ, Marek: Logistika pro ekonomy, vstupní logistika. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2012. ISBN 978-807357-958

KYDLÍČEK, Vladimír: Řidičova knihovna, Digitální tachograf. Praha: Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA, 2014. ISBN 978-80-87304-34-1.

NOVÁK, Radek et al.: Mezinárodní kamionová doprava a zasílatelství. Praha: C.H Beck, 2013. ISBN 978-80-7400-514-5.

OUDOVÁ, Alena: Logistika, Základy logistiky. Kralice na Hané: Computer Media, 2013. ISBN 978-80-7402-149-7.

PERNICA, Petr: Logistický management. Praha: Radix, 1998. ISBN 80-86031-13-6.

PERNICA, Petr; NOVÁK, Radek; ZELENÝ, Lubomír; SVOBODA, Vladimír: Nákladní doprava a zasílatelství. Praha: ASPI, 2005. ISBN 80-7357-086-6.

PERNICA, Petr; NOVÁK, Radek; ZELENÝ, Lubomír; SVOBODA, Vladimír; KAVALEC, Karel: Doprava a zasílatelství. Praha: ASPI Publishing, 2001. ISBN 80-8639513-8.

PFOHL, Hans-Christian: Logistiksysteme, Betriebswirtschaftliche Grundlage. Berlin: Springer, 1996. ISBN 3-540-50224-6.

10.2 Internetquellen

AETR. Doprava v praxi. URL: <http://www.doprava.vpraxi.cz/aetr.html> [Stand: 21.1.2017]

DRIVING TIME AND REST PERIODS. European Commission. URL: https://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/driving_time_cs [Stand: 20.1.2017]

GESETZLICHER MINDESTLOHN NACH DEM MINDESTLOHNGESETZ. Zoll. URL: http://www.zoll.de/SharedDocs/Aktuelle_Einzelmeldungen/DE/Fachmeldungen/arbeit_gesetzlicher_mindestlohn.html [Stand: 2.2.2017]

STANOVISKO MINISTERSTVA PRÁCE A SOCIÁLNÍCH VĚCÍ K PŮSOBNOSTI NĚMECKÉHO ZÁKONA O MINIMÁLNÍ MZDĚ (MILOG). Ministerstvo práce a sociálních věcí. URL: <http://www.mpsv.cz/files/clanky/21071/Stanovisko.pdf> [Stand: 2.2.2017]

TIMOCOM. – WIR BRINGEN FRACHT UND LADERAUM ZUSAMMEN. TimoCom. URL: <https://www.timocom.de/TimoCom/Wir-%C3%BCber-uns> [Stand: 23.1.2017]

VERORDNUNG (EG) NR. 561/2006. Der Zugang zum EU-Recht. URL: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:02006R0561-20150302&from=EN> [Stand: 21.1. 2017]

11. Verzeichnis der Anlagen

- **Anlage 1-** Verordnung Nr. 561/2006
- **Anlage 2-** Transportauftrag
- **Anlage 3-** Lieferschein
- **Anlage 4-** CMR- Frachtbrief
- **Anlage 5-** Rechnung
- **Anlage 6-** Arbeitsbericht des Fahrers

12.Anlagen

Anlage 1:

VERORDNUNG (EG) Nr. 561/2006 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 15. März 2006

zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates

(1) Die tägliche Lenkzeit darf 9 Stunden nicht überschreiten.

Die tägliche Lenkzeit darf jedoch höchstens zweimal in der Woche auf höchstens 10 Stunden verlängert werden.

(2) Die wöchentliche Lenkzeit darf 56 Stunden nicht überschreiten und nicht dazu führen, dass die in der Richtlinie 2002/15/EG festgelegte wöchentliche Höchstarbeitszeit überschritten wird.

(3) Die summierte Gesamtlengkzeit während zweier aufeinander folgender Wochen darf 90 Stunden nicht überschreiten.

(4) Die tägliche und die wöchentliche Lenkzeit umfassen alle Lenkzeiten im Gebiet der Gemeinschaft oder im Hoheitsgebiet von Drittstaaten.

(5) Der Fahrer muss die Zeiten im Sinne des Artikels 4 Buchstabe e sowie alle Lenkzeiten in einem Fahrzeug, das für gewerbliche Zwecke außerhalb des Anwendungsbereichs der vorliegenden Verordnung verwendet wird, als andere Arbeiten festhalten; ferner muss er die seit seiner letzten täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit verbrachten Bereitschaftszeiten im Sinne des Artikels 15 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 festhalten. Diese Zeiten sind entweder handschriftlich auf einem Schaublatt oder einem Ausdruck einzutragen oder manuell in das Kontrollgerät einzugeben.

Artikel 7

Nach einer Lenkdauer von viereinhalb Stunden hat ein Fahrer eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von wenigstens 45 Minuten einzulegen, sofern er keine Ruhezeit einlegt.

Diese Unterbrechung kann durch eine Unterbrechung von mindestens 15 Minuten, gefolgt von einer Unterbrechung von mindestens 30 Minuten, ersetzt werden, die in die Lenkzeit so einzufügen sind, dass die Bestimmungen des Absatzes 1 eingehalten werden.

Artikel 8

(1) Der Fahrer muss tägliche und wöchentliche Ruhezeiten einhalten.

(2) Innerhalb von 24 Stunden nach dem Ende der vorangegangenen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit muss der Fahrer eine neue tägliche Ruhezeit genommen haben.

Beträgt der Teil der täglichen Ruhezeit, die in den 24-Stunden-Zeitraum fällt, mindestens 9 Stunden, jedoch weniger als 11 Stunden, so ist die fragliche tägliche Ruhezeit als reduzierte tägliche Ruhezeit anzusehen.

(3) Eine tägliche Ruhezeit kann verlängert werden, so dass sich eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit oder eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit ergibt.

(4) Der Fahrer darf zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten höchstens drei reduzierte tägliche Ruhezeiten einlegen.

(5) Abweichend von Absatz 2 muss ein im Mehrfahrerbetrieb eingesetzter Fahrer innerhalb von 30 Stunden nach dem Ende einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit eine neue tägliche Ruhezeit von mindestens 9 Stunden genommen haben.

(6) In zwei jeweils aufeinander folgenden Wochen hat der Fahrer mindestens folgende Ruhezeiten einzuhalten:

— zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten oder

— eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 Stunden. Dabei wird jedoch die Reduzierung durch eine gleichwertige Ruhepause ausgeglichen, die ohne Unterbrechung vor dem Ende der dritten Woche nach der betreffenden Woche genommen werden muss.

Eine wöchentliche Ruhezeit beginnt spätestens am Ende von sechs 24-Stunden-Zeiträumen nach dem Ende der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit.

Quelle: VERORDNUNG (EG) NR. 561/2006. Der Zugang zum EU-Recht. URL: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:02006R0561-20150302&from=EN> [Stand: 21.1. 2017]

Anlage 2:

Transportauftrag



AK: 0659/114

(KTM) 1/2

Transportauftrag



WECK+POLLER Spedition GmbH
 Niederlassung Dresden
 Dresdner Strasse 7
 01665 Klipphausen
 Ust-ID: DE 441416291

Erfasser: Laura-Susann Strietzel
 Tel: +49 (0) 35204 953 20
 Fax: +49 (0) 35204 953 49
 eMail: laura-susann.strietzel@weckpluspoller.de
 Web: www.weckpluspoller.de

TourNr.: T217031460
 Tourstart: 17.03.2017 11:00
 Hinweis: Tour-Nr. gilt bei Ladung in den Weck+Poller Betriebsstätten als Ladungsnummer.
 Frachtführer: **LUKAS TRANSPORT s.r.o.**
 Sokolovska 2185
 CZ 347 01 Tachov 1
 Tel: 00420374 725615 Fax: 00420374 728875

Fzg.: SUB-FV-NL2
 Fahrer:

S-Nr.	Ladeadresse		Entladeadresse				Maße (L x B x H)
	Bezeichnung	Colli / Pal	Pal.Art	kg	Volumen	Ldm	
3.	Tautliner SZ loading ref 406854	Pfeifer Holz s.r.o.		Mayr - Melnhof Holz Richen GmbH	for unload book in +49 7262 6056317		
		Chanovice 102 CZ 341 01 Horazdovice		Römerstrasse 20 D 75031 Eppingen	4.		
	Kunden-AuftragsNr.: 406854		SendungsNr.: S2170352240				
Laden: 17.03.2017, 11:00		Lieferrn: bis 20.03.2017, 12:00					
407356	Timber Products	1 /	0 n.f.	25000	13,6	0 x 0 x 0	

Frachtpreis: ~~85,00 €~~ all in 5.

Hinweis: Tour-Nr. gilt bei Ladung in den Weck+Poller Betriebsstätten als Ladungsnummer. 6.

Quin Tausch

7
LUKAS TRANSPORT s.r.o.
 Sokolovská 2185, 347 01 Tachov
 DIČ CZ2654161 (4)
 • KS-OR Plzeň oddělení C, vložka 14915

Anlage 3:

Lieferschein



Nummer	DL17001644	Pfeifer Holz s.r.o., Chanovice 102, CZ-34101 Horažďovice
Lieferdatum	201240	
Kunden-Nr.	DE228348884	Mayr-Melnhof Richen GmbH
Ihre USt-IdNr.	PO17000875/06.03.2017	Römerstraße 20
Auftrag	HW	17.3. Fix beim Kunden
Kommission	per mail	75031 Eppingen-Richen
Bestellkennzeichen		Deutschland
Ihr Zeichen	Hop Pavel	+4972626050
Unser Zeichen		
Bestellnummer	Hynek Mandula	
Außendienst	Eigener LKW	
Lieferart		

Auftragsadresse
 Mayr-Melnhof Richen GmbH
 Römerstraße 20
 75031 Eppingen-Richen
 Deutschland
 +4972626050

2.

Lieferschein DL17001644 vom 17.03.2017

Seite 1 von 3

Pos.	Artikel-Nr.	Bezeichnung	Menge / Einheit	Offene Positionen
1,00	182282	4000 SH-BSH Fi Dim. 45x190mm KD 11%, Qual. NSI Länge: 4.000,00 Breite: 190,00 Stärke: 45,00 Stück pro VE: 115,000 Chargennummer : 95097824 Chargennummer : 95097825	7,866 m ³ 3,933 m ³ 3,933 m ³	Anzahl Pack: 2,000
2,00	182282	4000 SH-BSH Fi Dim. 45x190mm KD 11%, Qual. NSI Länge: 4.000,00 Breite: 190,00 Stärke: 45,00 Stück pro VE: 138,000 Chargennummer : 95097830	4,720 m ³ 4,720 m ³	Anzahl Pack: 1,000
3,00	182282	4000 SH-BSH Fi Dim. 45x190mm KD 11%, Qual. NSI Länge: 4.000,00 Breite: 190,00 Stärke: 45,00 Stück pro VE: 115,000 Chargennummer : 95097872	3,933 m ³ 3,933 m ³	Anzahl Pack: 1,000

1.

Pfeifer Holz s.r.o.
 Chanovice 102
 CZ-34101 Horažďovice
 Telefon +420 376 535-111
 Telefax +420 376 535-888

Bankovní spojení ČSOB
 s.č. CZK 117809143/0300
 s.č. EUR 7896366/0300
 IBAN: CZ26203001713600117609143
 SWIFT: CEKOCZPP

Pfeifer Holz s.r.o.
 Werk Trhanov
 Trhanov 72
 CZ-34533 Trhanov
 Telefon +420 379 414 000

Zapsáno v obchodním
 rejstříku Krajského
 soudu v Plzni
 oddíl C, vložka 2244
 IČO: 45349711, DIČ: UID:

Nummer	DL17001644	Pfeifer Holz s.r.o., Chanovice 102, CZ-34101 Horažďovice
Lieferdatum		
Kunden-Nr.	201240	Mayr-Melnhof Richen GmbH
Ihre USt-IdNr.	DE228348884	Römerstraße 20
Auftrag	PO17000875/06.03.2017	17.3. Fix beim Kunden
Kommission	HW	75031 Eppingen-Richen
		Deutschland

Lieferschein DL17001644 vom 17.03.2017

Seite 2 von 3

Pos.	Artikel-Nr.	Bezeichnung	Menge / Einheit	Offene Positionen
4,00	182282	4000 SH-BSH Fi Dim. 45x190mm KD 11%, Qual. NSI Länge: 4.000,00 Breite: 190,00 Stärke: 45,00 Stück pro VE: 138,000 Anzahl Pack: 2,000 Chargennummer : 95097918 4,720 m³ Chargennummer : 95097974 4,720 m³	9,440 m³	
5,00	182282	4000 SH-BSH Fi Dim. 45x190mm KD 11%, Qual. NSI Länge: 4.000,00 Breite: 190,00 Stärke: 45,00 Stück pro VE: 115,000 Anzahl Pack: 2,000 Chargennummer : 95097983 3,933 m³ Chargennummer : 95097998 3,933 m³	7,866 m³	3,933
6,00	182282	4000 SH-BSH Fi Dim. 45x190mm KD 11%, Qual. NSI Länge: 4.000,00 Breite: 190,00 Stärke: 45,00 Stück pro VE: 138,000 Anzahl Pack: 3,000 Chargennummer : 95098014 4,720 m³ Chargennummer : 95097999 4,720 m³ Chargennummer : 95098015 4,720 m³	14,160 m³	

Lieferart: Eigener LKW

Lieferbedingungen: CPT

Zahlungsbedingung: Zahlbar innerhalb 30 Tagen netto

Ware ordnungsg. erhalten:

Mayr-Melnhof Holz
Richen GmbH 20.3.17
 Römerstraße 20
 75031 Eppingen-Richen, Germany
 T +49 7262 605 0 • F +49 7262 605 49

17 -03- 2017

Handwritten signature and stamp: GPOSMR

Datum Unterschrift

Der Lieferschein ist Bestandteil der Rechnung. Wir liefern Ihnen gemäß unseren Ihnen bekannten Lieferungs- und Zahlungsbedingungen obenstehende Waren.

100% PEFC-zertifizierte Produkte sind: Holz, geklebt Produkte, Schalungsplatten und Pellets.
 Andere Produkte stammen aus PEFC kontrollierten Quellen.
 PEFC-Zertifikat-Nummer: 251/C-o-C/2016

Pfeifer Holz s.r.o.
 Chanovice 102
 CZ-34101 Horažďovice
 Telefon +420 376 535-111
 Telefax +420 376 535-866

Bankovní spojení ČSOB
 č.ú. CZK 117609143/0300
 č.ú. EUR 7696360/0300
 IBAN: CZ8203001713600117609143
 SWIFT: CEKOCZPP

Pfeifer Holz s.r.o.
 Werk Trhanov
 Trhanov 72
 CZ-34533 Trhanov
 Telefon +420 379 414 000

Zapsáno v obchodním
 rejstříku Krajského
 soudu v Plzni
 oddíl C, vložka 2244
 IČO: 45349711, DIČ/UID:

Nummer DL17001644
Lieferdatum
Kunden-Nr. 201240
Ihre USt-IdNr. DE228348884
Auftrag PO17000875/06.03.2017
Kommission HW

Pfeifer Holz s.r.o., Chanovice 102, CZ-34101 Horažďovice

Mayr-Melnhof Richen GmbH
Römerstraße 20
17.3. Fix beim Kunden
75031 Eppingen-Richen
Deutschland

Lieferschein DL17001644 vom 17.03.2017

Seite 3 von 3

Vladěna Jakubová

Aussteller: _____

Unterschrift: _____

 **PFEIFER**

Pfeifer Holz s.r.o. -10-
Chanovice 102, 341 01 Horažďovice
IČO: 45349711, DIČ: CZ45349711

Gesamtgewicht: 23.512,650 kg

SH: 51,92 m³

Pfeifer Holz s.r.o.
Chanovice 102
CZ-34101 Horažďovice
Telefon +420 376 535-111
Telefax +420 376 535-866

Bankovní spojení ČSOB
č.ú. CZK 117609143/0300
č.ú. EUR 7696360/0300
IBAN: CZ8203001713600117609143
SWIFT: CEKOCZPP

Pfeifer Holz s.r.o.
Werk Třhanov
Třhanov 72
CZ-34533 Třhanov
Telefon +420 379 414 000

Zapsáno v obchodním
rejstříku Krajského
soudu v Plzni
oddíl C, vložka 2244
IČO: 45349711, DIČ/UID:

Anlage 4:

CMR-Frachtbrief


3 Exemplář pro dopravce
Exemplar für Frachtführer

1. Odesílatel (první, adresa, země) Absender (Erster, Adresse, Land) Pfeifer Holz s.r.o. Chanovice 102 Horažďovice 34101 CZ		MEZINÁRODNÍ NÁKLADNÍ LIST č. INTERNATIONALER FRACHTBRIEF Nr. CZ 0002363	
2. Příjemce (druhá, adresa, země) Empfänger (Zweiter, Adresse, Land) MAYR-MELNHOF RICHEN GmbH Römerstrasse 20 Eppingen-Richen 75031 DE		10. Dopravce (první, adresa, země) Frachtführer (Erster, Adresse, Land) WECK + POLLER Spedition GmbH Reichenbacher Str 67 Zwickau 08056 DE	
3. Místo vyložení zboží Ausladeort des Gutes Místo / Ort Eppingen-Richen Země / Land DE		11. Účel (první, země, adresa, země) Frachtführer (Zweiter, Land, Adresse, Land) LUKAS TRANSPORT s.r.o. Sokolovská 2185 347 01 Tachov	
4. Město a datum vyložení zboží Ort und Datum des Ausladeortes Místo / Ort Chanovice 17.03.2017 Země / Land CZ		12. Věcná a početní skupina Sachliche und Mengenmäßige Bezeichnung des Frachtkommens	
5. Příjizní doklady Belegende Dokumente Dodací list DL17001044			
6. Jmeno a drag Záchranný název	7. Počet kusů Anzahl der Stücke	8. Druh zboží Art der Sendung	9. Omezení zboží Beschränkungen des Gutes
Smrkové řezivo suché 47,885 m ³		10. Objemové číslo Raumzahl des Gutes	11. Hmotnost v kg Bruttogewicht in kg
7.			24 200
13. Odrůda GMO Nummer	14. Druh a označení Doklad Bezeichnung	15. Název bezpečnostní skupiny Gefahrstoff Nummer Nr.	16. Ochranná skupina Verechungsgruppe
17. Příjemce (druhá, adresa, země) Empfänger (Zweiter, Adresse, Land) Eppingen-Richen		18. FSK Za účelem Dopravní-Pracht Fracht Ermittelungen Balken-Balken Flecht-Platten Dachstuhlplatten Holz-Werk Sonstige Holzwerk Sonderanfertigung Cargos/Placemat Ingenieur zu beaufh.	
19. Místo vyložení Ausladeort		20. Změny Änderungen	
21. Datum Datum		22. Datum Datum	
17.03.2017		17.03.2017	
23. Logo Logo		24. Logo Logo	
PFEIFER Pfeifer Holz s.r.o. Chanovice 102, 34101 Horažďovice ICO: 45348711, DIK: CZ65349711		LUKAS TRANSPORT s.r.o. Sokolovská 2185 347 01 Tachov	
25. Logo Logo		26. Logo Logo	
Mayr-Melnhof Holz Richen GmbH Römerstraße 20 75031 Eppingen-Richen, Germany T +49 7262 605 0 • F +49 7262 605 49			

Odesílatel je povinen předložit příslušným úřadům
 Absender ist verpflichtet, die entsprechenden Behörden
 1 - 15 a 21 + 22

Anlage 5:

Rechnung

		FAKTURA - DAŇOVÝ DOKLAD Číslo: 00170268 Strana: 1/1		VARIABILNÍ SYMBOL: 00170268 Uvádějte prosím tento symbol při platbě! Konstantní symbol: 0308																																													
Středisko: FS Bank. spojení: Vereinigte Sparkassen Neustadt Číslo účtu: 302039680 SWIFT: BYLADEM1ESB IBAN: DE29753519600302039680 Bankleitzahl: 753 519 60 Úhrada: převodem		Odběratel: Zák číslo: 2231 WECK+POLLER Spedition GmbH Dresden Str. 7 01665 Klipphausen Německo IČ: 227/122/01995 DIČ: DE141416291																																															
Dodavatel: LUKAS TRANSPORT s.r.o. Sokolovská 2185 347 01 Tachov IČ: 26354161 DIČ: CZ26354161 Tel: 00420374725390 Fax: 00420374728875 00420374725614 KS-OR Píseň, oddíl C, vložka 14915		Datum vystavení: 24.3.2017 Datum zdanit. plnění: 20.3.2017																																															
		DATUM SPLATNOSTI 8.5.2017		3.																																													
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Množství jedn.</th> <th>Cena za jedn.</th> <th>Celk. cena</th> <th>Sazba</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="4">Fakturuje Vám následující přepravu:</td> </tr> <tr> <td>(Hán) 17.3. - 20.3. 2017 Transportauftrag-Nr.: TourNr.: T217031460</td> <td></td> <td>0,00</td> <td>0,00%</td> </tr> <tr> <td>Kunden-AuftragsNr.: 406854</td> <td></td> <td>0,00</td> <td>0,00%</td> </tr> <tr> <td>CZE - DEU, CZ - 341 01 Horažďovice - D - 75031 Eppingen</td> <td></td> <td>480,00</td> <td>0,00%</td> </tr> <tr> <td>Anlage: CMR, Lieferschein</td> <td></td> <td>0,00</td> <td>0,00%</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Sazba DPH</th> <th>Základ</th> <th>DPH</th> <th>Celkem</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0%</td> <td>480,00</td> <td>0,00</td> <td>480,00 €</td> </tr> <tr> <td>Celkem</td> <td>480,00</td> <td>0,00</td> <td>480,00 €</td> </tr> </tbody> </table> </td> </tr> <tr> <td colspan="4" style="text-align: right;"> Celkem k úhradě: 5. 480,00 € </td> </tr> </tbody> </table>						Množství jedn.	Cena za jedn.	Celk. cena	Sazba	Fakturuje Vám následující přepravu:				(Hán) 17.3. - 20.3. 2017 Transportauftrag-Nr.: TourNr.: T217031460		0,00	0,00%	Kunden-AuftragsNr.: 406854		0,00	0,00%	CZE - DEU, CZ - 341 01 Horažďovice - D - 75031 Eppingen		480,00	0,00%	Anlage: CMR, Lieferschein		0,00	0,00%			<table border="1"> <thead> <tr> <th>Sazba DPH</th> <th>Základ</th> <th>DPH</th> <th>Celkem</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0%</td> <td>480,00</td> <td>0,00</td> <td>480,00 €</td> </tr> <tr> <td>Celkem</td> <td>480,00</td> <td>0,00</td> <td>480,00 €</td> </tr> </tbody> </table>		Sazba DPH	Základ	DPH	Celkem	0%	480,00	0,00	480,00 €	Celkem	480,00	0,00	480,00 €	Celkem k úhradě: 5. 480,00 €			
Množství jedn.	Cena za jedn.	Celk. cena	Sazba																																														
Fakturuje Vám následující přepravu:																																																	
(Hán) 17.3. - 20.3. 2017 Transportauftrag-Nr.: TourNr.: T217031460		0,00	0,00%																																														
Kunden-AuftragsNr.: 406854		0,00	0,00%																																														
CZE - DEU, CZ - 341 01 Horažďovice - D - 75031 Eppingen		480,00	0,00%																																														
Anlage: CMR, Lieferschein		0,00	0,00%																																														
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Sazba DPH</th> <th>Základ</th> <th>DPH</th> <th>Celkem</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0%</td> <td>480,00</td> <td>0,00</td> <td>480,00 €</td> </tr> <tr> <td>Celkem</td> <td>480,00</td> <td>0,00</td> <td>480,00 €</td> </tr> </tbody> </table>		Sazba DPH	Základ	DPH	Celkem	0%	480,00	0,00	480,00 €	Celkem	480,00	0,00	480,00 €																																		
Sazba DPH	Základ	DPH	Celkem																																														
0%	480,00	0,00	480,00 €																																														
Celkem	480,00	0,00	480,00 €																																														
Celkem k úhradě: 5. 480,00 €																																																	
Přepočet kurzem 27,020 CZK/EUR ze dne 20.3.2017:																																																	
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Sazba DPH</th> <th>Základ</th> <th>DPH</th> <th>Celkem</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0%</td> <td>12 969,60</td> <td>0,00</td> <td>12 969,60 CZK</td> </tr> <tr> <td>Celkem</td> <td>12 969,60</td> <td>0,00</td> <td>12 969,60 CZK</td> </tr> </tbody> </table>						Sazba DPH	Základ	DPH	Celkem	0%	12 969,60	0,00	12 969,60 CZK	Celkem	12 969,60	0,00	12 969,60 CZK																																
Sazba DPH	Základ	DPH	Celkem																																														
0%	12 969,60	0,00	12 969,60 CZK																																														
Celkem	12 969,60	0,00	12 969,60 CZK																																														
Osvobozeno podle §9 zákona č. 235/2004 Sb. Daň odvede zákazník.																																																	
Vystavil(a): Iveta Filová			Razítko a podpis																																														
LUKAS TRANSPORT s.r.o. Sokolovská 2185, 347 01 Tachov IČ: CZ26354161 (5) KS-OR Píseň, oddíl C, vložka 14915 CZECH REPUBLIC																																																	

Tento doklad byl vytvořen v programu Doprava 3K

Anlage 6:

Arbeitsbericht des Fahrers

Sokolovská 2185, 34701 Tachov

3. 3. 3.

tažné RZ: 6PO 5112 2 typ: VOLVO osádka: HANA H. STAZKA ČÍSLO: 468 17

přípojné RZ: 6PO 5430 2 typ: KRONE

datum	odkud	kam	zač. výkon	odjezd	příjezd	kon. výkon	4. jízda	5. najeto	druh nákladu
14.3.	Tachov	Blatnou		6 ⁰⁰	6 ³⁰		03 ⁰⁰	241460	—
14.3.	Blatnou	Plöschberg		6 ³⁰	7 ⁰⁰		03 ⁰⁰	241489	—
16.3.	Plöschberg	Venlo		9 ¹⁵	11 ⁰⁰	11 ⁰⁰	03 ⁰⁰	241817	—
16.3.	Venlo	Rottendam		4 ¹⁵	6 ³⁰	6 ³⁰	13 ⁰⁰ 4 ¹⁵	242481	Dřev (25T)
15.3.	Rottendam	Nieuwkerk		7 ¹⁵	9 ³⁰	9 ³⁰	1 ¹⁵	242667	Dřev (25T)
15.3.	Nieuwkerk	Hasselberg		10 ⁴⁵	11 ⁴⁵	11 ⁴⁵	33 ⁰⁰ 12 ⁰⁰	242953	—
16.3.	Hasselberg	Banka Wana		5 ⁰⁰	6 ⁰⁰	6 ⁰⁰	1 ⁰⁰	243145	Plast (20T)
16.3.	Banka Wana	Eichenzell		7 ¹⁵	8 ³⁰	8 ³⁰	1 ¹⁵	243248	—
16.3.	Eichenzell	Breitlach		10 ³⁰	11 ⁴⁵	11 ⁴⁵	2 ⁰⁰ 12 ⁰⁰	243315	—
14.3.	Breitlach	Aicha/Wald		5 ³⁰	5 ⁴⁵	5 ⁴⁵	0 ¹⁵	243412	Dřev (19T)
17.3.	Aicha/Wald	Střelný		7 ¹⁵	9 ¹⁵	9 ¹⁵	1 ⁰⁰	243473	Dřev (19T)
14.3.	Střelný	Šňanovice		9 ¹⁵	10 ⁴⁵	10 ⁴⁵	1 ³⁰	243464	—
14.3.	Šňanovice	Tachov		13 ¹⁵	15 ⁰⁰	15 ⁰⁰	1 ¹⁵	243980	Dřev (14,5T)
							N 700,01 183,56		
celkem: 37 15							celkem: 2220		

poznámka: G42, G50, G53

řidič: Hana H. datum: 14.3. - 17.3. podpis: *[Signature]*

6.

výdaj	KČ	EUR
Heřka F. v. n.	400 Kč	
zůstatek:	1310	44,10

Resümee

Das Thema dieser Bachelorarbeit lautet *Deutsch-tschechische Kooperation im Bereich Transport- und Logistikdienstleistungen am Beispiel des Transportunternehmens Lukas Transport s.r.o.*

Nach der Einleitung, die die ursprünglichen Ziele der vorliegenden Bachelorarbeit und die Gründe der Themenwahl vorstellt, wird die Arbeit in zwei Hauptteile – theoretischen und praktischen – gegliedert.

In dem theoretischen Teil, der in drei Kapitel eingeteilt ist, erfährt der Leser allgemeine Definitionen, die sich auf Transport und Logistik und damit verbundene Begriffe beziehen. Dann hat der Autor in den theoretischen Teil die Problematik der europäischen Rechtsvorschriften einbezogen, die um die Problematik der Aufnahmegeräte erweitert wird. Das letzte Kapitel dieses Teils wird der Deutsch-tschechischen Kooperation gewidmet, konkret geht es um die Typen der Unternehmen, die an dieser Zusammenarbeit teilnehmen. Ausschließend beschäftigt sich der Autor auch mit dem Wettbewerb im LKW-Transportbereich.

Der praktische Teil enthält ebenfalls drei Kapitel und vermittelt dem Leser einen realen Blick in die Tätigkeit des Transportunternehmens Lukas Transport s. r. o. auf dem internationalen Markt. Der Autor hat in diesen drei Kapiteln die Struktur und die Geschichte des Unternehmens beschrieben, dann hat er den Arbeitsablauf mit Hilfe der realen Transportdokumente analysiert und zum Schluss ist er wieder auf das Thema der deutsch-tschechischen Kooperation in der Form eines Interviews mit dem Geschäftsführer Herrn Libor Lukášek zurückgekommen. Als Nachtrag wurde ein Glossar erstellt, das ausgewählte Begriffe aus dem Bereich Transport und Logistik aus dem Deutschen ins Tschechische übersetzt.

Resumé

Téma této bakalářské práce zní *Německo-česká spolupráce v oblasti nákladní dopravy a logistických služeb na příkladu firmy Lukas Transport s. r. o.*

Po úvodu, ve kterém autor představil počáteční cíle předkládané bakalářské práce a výběr zvoleného tématu, je práce rozdělena do dvou hlavních částí – teoretické a praktické.

V teoretické části, která je rozdělena do tří kapitol, se čtenář dozví obecné definice, týkající se dopravy a logistiky a pojmů s tím spojených. Dále pak autor do teoretické části zahrnul problematiku evropských právních nařízení, kterou rozvinul o popis záznamových zařízení. Poslední kapitola této části je věnována německo-české spolupráci, přesněji jde o typy společností, které se na této spolupráci podílejí. V návaznosti na to se autor zabývá také konkurencí v odvětví silniční nákladní dopravy.

Praktická část obsahuje rovněž tři kapitoly a nabízí reálný pohled na fungování konkrétní dopravní společnosti Lukas Transport s. r. o. na mezinárodním trhu. Autor tedy v těchto třech kapitolách popsal strukturu a historii této firmy, dále pak analyzoval pracovní postupy s pomocí reálných přepravních dokumentů a v závěru se opět vrací k tématu německo-české spolupráce v podobě interview s jednatelem společnosti panem Liborem Lukáškem. Jako dodatek byl vypracován glosář pro české čtenáře, který překládá vybrané pojmy z oblasti dopravy a logistiky z německého do českého jazyka.