

**ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI**  
**FAKULTA EKONOMICKÁ**

Bakalářská práce

**Činnost logistické firmy RMT Logistik s.r.o.**

**Activity of logistic company RMT Logistik s.r.o.**

Nikola Blaščáková

Plzeň 2013

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI  
Fakulta ekonomická  
Akademický rok: 2012/2013

## **ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE**

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Nikola BLAŠČÁKOVÁ**  
Osobní číslo: **K09B0241P**  
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**  
Studijní obor: **Management obchodních činností**  
Název tématu: **Činnost logistické firmy RMT Logistik s.r.o.**  
Zadávací katedra: **Katedra marketingu, obchodu a služeb**

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

1. Zpracujte teoretická východiska problému.
2. Charakterizujte firmu, její postavení na trhu a činnost.
3. Popište procesy probíhající ve firmě.
4. Analyzujte firemní procesy a formulujte doporučení.

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy: 40 - 60

Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

- SIXTA, Josef; MAČÁT, Václav. *Logistika: teorie a praxe*. Brno: Computer Press, 2005. ISBN 80-251-0573-3.
- DANĚK, Jan; PLEVNÝ, Miroslav. *Výrobní a logistické systémy*. Plzeň: Západočeská univerzita, 2005. ISBN 80-7043-416-3.
- SCHULTE, Christof. *Logistika*. Praha: Victoria Publishing, 1994. ISBN 80-85605-87-2.
- PERNICA, Petr. *Logistika: vymezení a teoretické základy*. Praha: Vysoká škola ekonomická, 1994. ISBN 80-7079-820-3.
- GROS, Ivan. *Logistika*. Praha: Vydavatelství VŠCHT, 1996. ISBN 80-7080-262-6.

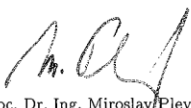
Vedoucí bakalářské práce:

**Doc. Ing. Petr Cimler, CSc.**


Katedra marketingu, obchodu a služeb

Datum zadání bakalářské práce: 31. října 2012

Termín odevzdání bakalářské práce: 3. května 2013

  
Doc. Dr. Ing. Miroslav Plevný  
děkan



  
Doc. Ing. Petr Cimler, CSc.  
vedoucí katedry

V Plzni dne 31. října 2012

## **Čestné prohlášení**

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma

„*Činnost logistické firmy RMT Logistik s.r.o.*“

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

V Plzni dne 2013

.....

podpis autora

## **Poděkování**

Na tomto místě bych ráda poděkovala vedoucímu bakalářské práce doc. Ing. Petru Cimlerovi, CSc. za odborné rady a připomínky, které napomohly k vypracování této práce.

Dále bych chtěla poděkovat panu Stanislavu Ludvíkovi za poskytnutí nezbytných informací potřebných k vypracování praktické části této práce.

## Obsah

Úvod .....	7
<b>Metodika .....</b>	<b>8</b>
<b>1 Logistika .....</b>	<b>9</b>
1.1 Vznik a historie logistiky .....	9
1.2 Definice logistiky .....	9
1.3 Cíle logistiky .....	10
1.4 Logistické služby .....	12
1.5 Logistické náklady .....	13
1.6 Logistický řetězec .....	14
<b>2 Logistické technologie .....</b>	<b>16</b>
2.1 Řízení zásob dodavatelem .....	16
2.2 Kanban systém .....	16
<b>3 Skladování .....</b>	<b>18</b>
3.1 Funkce skladu .....	18
3.2 Přenos informací .....	18
3.3 Manipulační jednotky a přepravní prostředky .....	19
3.3.1 Charakteristika vybraných druhů přepravních prostředků .....	20
<b>4 Přeprava .....</b>	<b>22</b>
4.1 Přepravní sazby a způsoby jejich stanovení .....	22
4.1.1 Cena na základě nákladů .....	22
4.1.2 Cena na základě hodnoty .....	22
4.2 Typy dopravy .....	23
4.2.1 Silniční doprava .....	23
<b>5 Představení společnosti .....</b>	<b>24</b>
5.1 RMT Logistik s.r.o. ....	24

---

5.2	RMT logistic service s.r.o.....	25
5.3	Současná pozice společnosti na trhu.....	26
5.4	Sortiment zboží.....	26
<b>6</b>	<b>Postavení společnosti v dodavatelsko-odběratelském řetězci .....</b>	<b>27</b>
<b>6.1</b>	<b>RMT Logistik s.r.o.....</b>	<b>27</b>
6.1.1	Podnikové procesy .....	34
6.1.2	Odběratelé .....	39
6.1.3	Konkurence .....	39
6.1.4	Doklady spojené s pohybem zboží v přepravě.....	40
<b>6.2</b>	<b>RMT logistic service s.r.o .....</b>	<b>42</b>
6.2.1	Rámcový popis procesů ve skladu .....	42
6.2.2	Skladovací prostory.....	49
6.2.3	Manipulační a přepravní jednotky.....	50
6.2.4	Označení zboží .....	50
6.2.5	Avizace příjmů .....	50
6.2.6	Odběratelé .....	51
6.2.7	Konkurence .....	51
6.2.8	Doklady spojené s pohybem zboží ve skladu.....	51
<b>7</b>	<b>Návrh na zlepšení.....</b>	<b>53</b>
	<b>Závěr .....</b>	<b>56</b>
	<b>Seznam obrázků .....</b>	<b>57</b>
	<b>Seznam tabulek .....</b>	<b>58</b>
	<b>Seznam použitých zkratk .....</b>	<b>59</b>
	<b>Seznam použité literatury .....</b>	<b>60</b>
	<b>Seznam příloh.....</b>	<b>62</b>

## Úvod

Logistika je poměrně mladou vědní disciplínou. V minulosti byla využívána převážně v oblasti vojenství. V současné době však prochází segment logistiky značně dynamickým vývojem. Důležitou součástí související s rozvojem logistiky je vývoj moderních informačních technologií, který jde v dnešní době stále kupředu.

Ačkoliv si to člověk neuvědomuje, každý den přichází s logistikou do kontaktu. Ať už je to zboží uložené v regálech, které nakupujeme nebo cesta, kterou muselo právě toto zboží absolvovat. Na silnicích vidíme každý den velkou četnost nákladních automobilů přepravujících určitý náklad. Logistické společnosti se snaží zlepšovat úroveň logistických služeb v důsledku neustálého boje o zákazníky. Je třeba podotknout, že pozdní dodání zboží může znamenat ztrátu, kterou nebude lehké nahradit. Proto se podniky snaží o snižování počtu chyb v přepravě zboží a dodržování termínů.

Tématem bakalářské práce je logistika vybrané obchodní firmy. Pro tyto účely byla vybrána společnost RMT Logistik s.r.o., která se zabývá silniční motorovou nákladní dopravou a RMT logistic servis s.r.o., která působí v oblasti skladování.

Hlavním cílem bakalářské práce je analýza logistických procesů ve zvolené společnosti a formulace doporučení pro zlepšení současného stavu. Aby bylo tohoto cíle dosaženo, je důležité nejprve popsat všechny procesy, které ve firmě probíhají.

Bakalářská práce je rozdělena do dvou částí. Na část teoretickou, kde jsou vysvětleny základní pojmy související s problematikou daného tématu - logistikou. Je zde uvedeno například několik definic logistiky od různých autorů, cíle logistiky a logistický řetězec. Dále jsou součástí kapitoly zabývající se skladováním a přepravou zboží. Tato část byla zpracována na základě odborných publikací. Druhou částí je část praktická. V této části práce je představena firma, o které tato práce pojednává. Je zde charakterizováno její postavení na trhu a v logistickém řetězci. Dále jsou zde detailně popsány firemní procesy ale také uvedeni odběratelé služeb a nejbližší konkurenti.



## **Metodika**

Bakalářská práce obsahuje celkem 7 kapitol, které jsou rozděleny na část teoretickou a část praktickou. Pro zpracování teoretické části bylo zapotřebí prostudování odborné literatury, která je uvedena v závěru práce ve zdrojích. Praktická část byla vypracována na základě spolupráce se společnostmi v rámci konzultací a poskytnutí interních záznamů společnosti. Krátkodobé působení ve firmě mi pomohlo pochopit procesy, které v podniku probíhají. Podnikové procesy jsou popsány na základě vytvoření vlastních diagramů.

Dalším nepostradatelným informačním zdrojem byly relevantní internetové zdroje a články v odborných časopisech.

Bakalářská práce byla vypracována dle Metodiky k bakalářské / diplomové práci, jejímž autorem je doc. PaedDr. Ludvík Eger, CSc. Pokud se jedná o formální stránku práce, byl pro napsání použit Microsoft Word 2007 a tabulky byly vytvořeny v programu Microsoft Excel 2007.

# 1 Logistika

## 1.1 Vznik a historie logistiky

Počátky logistiky spadají do doby sumerské, kde se v této době jednalo o poměrně jednoduché úvahy a jednoduché matematické propočty. [2]

*„Původ logistiky můžeme odvozovat pravděpodobně od řeckého logistikon, což znamená důmysl, rozum, nebo logos, řeč, myšlenka, pojem, rozum, zákon, pravidlo, smysl.“ [7, s. 11]*

Oblast, kde se logistika vyskytovala a používala nejvíce, bylo vojenství. Jednalo se především o organizaci zásobování a přesuny vojsk. Na konci II. světové války se pak logistika uplatnila v souvislosti s rozsáhlými operacemi spojeneckých vojsk. Teprve po II. světové válce nastalo období, kdy se logistické zásady začaly využívat také v civilním sektoru. Teprve v závěru minulého století se v logistice začaly uplatňovat v širším rozsahu vědecké postoje k řešení jednotlivých problémů za pomoci využití exaktních věd i heuristických principů. [2]

## 1.2 Definice logistiky

Existuje mnoho různých definic logistiky, které se částečně liší, avšak svou podstatu mají stejnou. První definice logistiky vznikla v roce 1964 v USA, a to na půdě National Council of Physical Distribution Management (dnes v podobě Council of Logistics Management):

- *„Logistika je proces plánování, realizace a kontroly účinného nákladově úspěšného toku a skladování surovin, zásob ve výrobě, hotových výrobků a příslušných informací z místa vzniku do místa spotřeby. Tyto činnosti mohou, ale nemusí zahrnovat služby zákazníkům, předvídaní poptávky, distribuci informací, kontrolu zásob, manipulaci s materiálem, balení, manipulaci s vráceným zbožím, dopravu, přepravu, skladování a prodej.“ [7, s. 35]*

Pro lepší pochopení významu, si uveďme několik definic od různých autorů: Logistika je :

- *„...disciplína, která se zabývá celkovou optimalizací, koordinací a synchronizací všech aktivit v rámci samoorganizujících se systémů, jejichž zřetězení je*

*nezbytné k pružnému a hospodárnému dosažení daného konečného (synergického) efektu.“ [7, s. 80]*

- *„...integrované plánování, formování, provádění a kontrolování hmotných a s nimi spojených informačních toků od dodavatele do podniku, uvnitř podniku a od podniku k odběrateli.“ [9, s. 13]*
- *„...posloupnost činností zahrnujících 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“ [3, s. 16]*

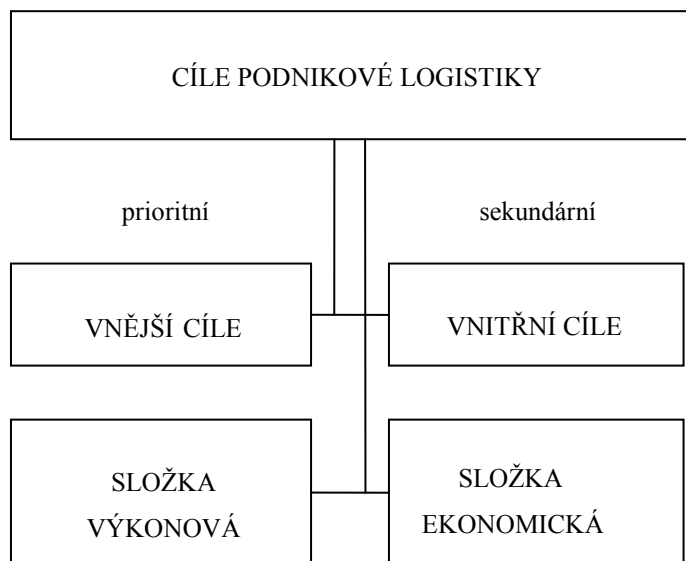
Z výše uvedených definic se přikláním k poslední citované definici logistiky. Tato definice logistiky se jeví jako nejvýstižnější a stručnější, a tím i lépe pochopitelná.

### **1.3 Cíle logistiky**

Základním cílem logistiky je uspokojování potřeb zákazníků. Zákazník je nejdůležitější část v celém řetězci. Z této části vychází informace o požadavcích na zabezpečení dodávky zboží a s ní i dalších souvisejících služeb. Zákazník je také ten, u kterého končí logistický řetězec zabezpečující pohyb zboží a materiálu. [10]

*„Cílem každé logistické činnosti je optimalizace logistických výkonů s jejími komponentami, logistickými službami a logistickými náklady. Definiční součástí logistiky je její zaměření na požadavky trhu.“ [9, s. 16]*

Obr. č. 1: Dělení a prioritita cílů logistiky



Zdroj: [10], 2013

Z obrázku č. 1 je patrné, že mezi **prioritní cíle** logistiky se zahrnují cíle:

- vnější a
- výkonové.

Mezi **sekundární cíle** logistiky můžeme zařadit cíle:

- vnitřní a
- ekonomické.

Dle Sixty a Mačáta [10] se **vnější logistické cíle** zaměřují na uspokojování přání a potřeb zákazníků. Do této skupiny logistických cílů můžeme zahrnout:

- zkracování dodacích lhůt,
- zlepšování spolehlivosti a úplnosti dodávek a
- zlepšování pružnosti logistických služeb, tzv. flexibility.

Podstatným logistickým požadavkem je zabezpečení spolehlivosti a úplnosti dodávek. V logistice je faktor času jedním z nejdůležitějších ukazatelů. Jednotlivé články logistického řetězce na sebe musí přímo navazovat. Při dodržování těchto časových návazností můžeme přispět ke snížení nároku na skladování, nebo dokonce k jeho odstranění. Dalším nutným logistickým požadavkem je zajištění úplnosti dodávky.

**Vnitřní cíle logistiky** se snaží o snižování nákladů při dodržení splnění vnějších cílů. Jde o náklady na zásoby, dopravu, manipulaci a skladování, výrobu, řízení apod. [10]

Dle Sixty a Mačáta [10] **výkonové cíle logistiky** zabezpečují požadovanou úroveň služeb tak, aby správné množství zboží a materiálu bylo ve správném množství, druhu a jakosti, na správném místě a ve správném okamžiku.

**Ekonomickým cílem logistiky** je zabezpečit chod těchto služeb s přiměřenými náklady. V praxi platí, že jejich vyšší úroveň přináší vyhlídky na větší zájem zákazníků, současně však zvyšuje náklady, které naopak zákazníci mohou vnímat opačně. Proto je cílem zabezpečit logistické služby s optimálními náklady. [10]

#### 1.4 Logistické služby

Logistické služby jsou trochu odlišné od služeb jako takových. V tomto případě se jedná zejména o tyto služby:

- dodací lhůta (čas),
- dodací spolehlivost,
- dodací pružnost (flexibilita),
- dodací kvalita.

Podle Schultheho [9] **dodací lhůta** vyjadřuje dobu, která uplyne od předání požadavku až po okamžik jeho splnění. Z hlediska zásob je důležitá co nejkratší dodací lhůta. Ta umožňuje odběrateli udržovat nižší stavy zásob a krátkodobější dispozici. Je-li zboží, které zákazník požaduje, na skladě (tj. pohotově), pak se dodací lhůta skládá z doby na zpracování objednávky, z doby na kompletaci, z doby balení, nakládky a dopravy. Pokud je nutno požadované zboží nejprve vyrobit, je nezbytné k uvedenému času připočítat průběžnou dobu výroby.

**Dodací spolehlivost** nevyjadřuje nic jiného než pravděpodobnost, s jakou bude dodací lhůta dodržena. Nejsou-li dodací lhůty přesně dodržovány, mohou u zákazníka vyvolat poruchy podnikových procesů a tím i zvýšení nákladů. Faktory, které ovlivňují dodací spolehlivost, jsou podle Schultheho [9] především dodací pohotovost a spolehlivost pracovních postupů. Záleží především na sjednané dodací lhůtě a na tom, do jaké míry jsou dodrženy všechny dílčí dodací časy, které ji určují. Při dopravě objednaného zboží se může stát, že dopravní časy, které dopravce slíbil, nebudou dodrženy.

**Dodací flexibilita** vyjadřuje schopnost expedičního systému pružně reagovat na pozměněné požadavky a přání zákazníků. Náleží sem především odběrní množství, časový okamžik předání zakázky, způsob předání této zakázky a dodací modalita (druh

balení, dopravní varianty atd.). Patří sem také informace, které má zákazník k dispozici o dodacích podmínkách, stavu zásob a vyřizování stížností v případě reklamace. [1]

**Dodací kvalita** vyjadřuje dodací přesnost podle způsobu a množství dodávky a podle stavu dodávky. Nastane-li případ, že nelze objednaný výrobek expedovat, je zde možnost dodat náhradou jiný výrobek, pouze po předchozím souhlasu zákazníka. Jinak je zde riziko, že dodavatel o zákazníka přijde. Je-li zákazník nespokojený, mohou vznikat dodatečné náklady na obou stranách, jak na straně zákazníka, tak na straně dodavatele. [9]

## 1.5 Logistické náklady

Logistické náklady lze je rozdělit do následujících skupin:

- náklady na systém a řízení,
- náklady na zásoby,
- náklady na skladování,
- náklady na dopravu,
- náklady na manipulaci.

Dle Lamberta [4] **náklady na systém a řízení** zahrnují náklady na plánování, formování a kontrolování toků informačních a hmotných. **Náklady na zásoby** souvisejí s udržováním zásob a vázáním kapitálu pro financování zásob. Dále z různých druhů pojištění, ztrátám apod.

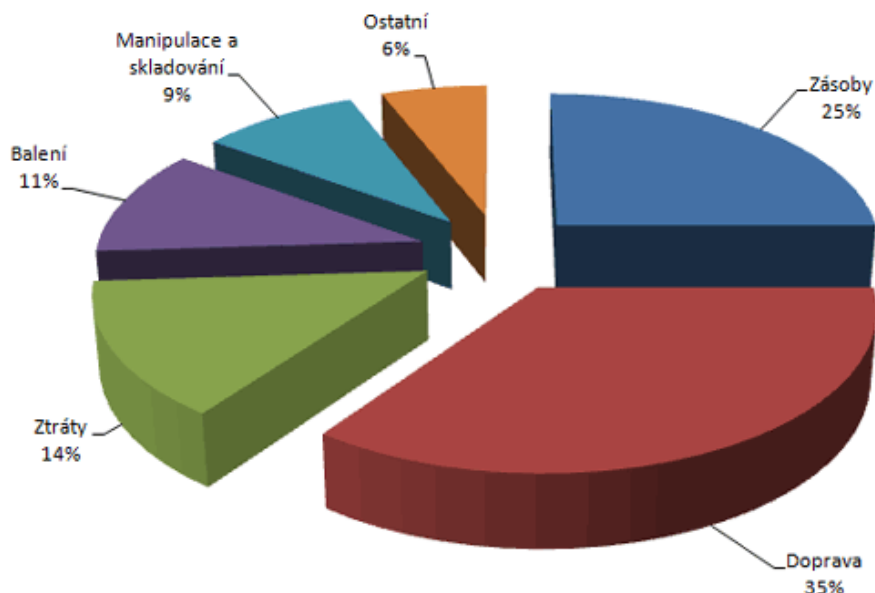
**Náklady na skladování** se skládají ze dvou složek. První složkou jsou fixní náklady, které slouží k udržování skladových kapacit v pohotovosti. Druhá složka je tvořena variabilními náklady, které jsou spojené se skladovacími procesy. [8]

**Náklady na dopravu** zahrnují náklady na vnitropodnikovou a mezipodnikovou dopravu. I zde je část nákladů fixních, představujících pohotovost dopravních systémů. Kromě toho je zde část nákladů, která je skryta v ceně dodávky placené dodavateli za poskytnutou dopravu zboží k odběrateli. [8]

**Náklady na manipulaci** zahrnují náklady na manipulační operace, balení a kompletační činnost. Také zde je možno rozlišovat složku pohotovostních nákladů (trvale k dispozici) a složku manipulačních nákladů závislou na objemu (obalový materiál, manipulační operace) [8]

Na následujícím obrázku je znázorněno typické rozdělení složek logistických nákladů. Jak je možno vidět, největší nákladovou položku tvoří doprava a zásoby v celkových nákladech logistického řetězce.

Obr. č. 2: Složky logistických nákladů v %



Zdroj: [11], 2013

## 1.6 Logistický řetězec

S problematikou logistiky souvisí úzce pojem logistický řetězec. Podle Pernici, je tento pojem definován následovně: „*Soubor aktivit probíhajících v navazujících člancích, jejichž struktura a chování jsou odvozeny od požadavku dosáhnout konečného efektu ve smyslu pružného a hospodárného uspokojení dané potřeby konečného článku řetězce.*“ [6, s. 81]

Vychází od poptávky konečného zákazníka a váže se na konkrétní zakázku, výrobek, druh nebo skupinu výrobků. Jde o dynamické propojení trhu spotřeby s trhem surovin, materiálů a dílů. Týká se jak jeho hmotného aspektu, tak i nehmotného.

**Hmotná stránka** logistického řetězce spočívá v uchovávání a přemísťování věcí, podmíněné uspokojením potřeby konečného zákazníka (tedy obaly, nedokončené výrobky, díly a hotové výrobky, nebo také osoby). Na druhé straně **nehmotná stránka** logistického řetězce řeší přemísťování, případně uchovávání informací, ale také přemísťování peněz (obvykle bezhotovostní forma). [6]

Prvky, které procházejí logistickým řetězcem, lze rozdělit na prvky aktivní a pasivní. **Aktivní prvky** slouží k přemísťování prvků pasivních. Mezi tyto prvky řadíme například prostředky a zařízení pro manipulaci, přepravu, skladování, balení a informační technologie. Naopak **prvky pasivní** tvoří věci, které procházejí logistickým řetězcem. Jsou jimi například suroviny, materiály, díly, obaly, informace atd. Všechny procesy, které se odehrávají v logistickém řetězci, by měly mít hodnototvorný charakter. [7]



## 2 Logistické technologie

Podnikatelské subjekty vstupují do dodavatelsko-odběratelských vztahů, v tomto okamžiku nabývá logistický řetězec podoby dodavatelského řetězce. Přístup, který se zabývá skloubením dvou protichůdných požadavků – tlak na snižování nákladů a stoupající nároky zákazníků řeší tzv. Supply Chain Management (řízení dodavatelského řetězce). „Podstatou řešení je integrování všech článků logistického řetězce v podniku do jednoho systému řízeného na základě společného systému plánování.“ [1]

Zboží, které směřuje z výroby až ke konečnému spotřebiteli, lze organizovat různými způsoby. Mezi nejvýznamnější postupy v rámci SCM můžeme řadit např. CRP (Continuous Replenishment), QR (Quick Response), CPFR (Collaborative Planning, Forecasting and Replenishment) a VMI (Vendor Managed Inventory), kterým se budeme zabývat dále.

### 2.1 Řízení zásob dodavatelem

Krátké dodací lhůty a stále měnící se tržní prostředí vyžaduje pružná logistická řešení. Reakcí na tuto situaci je služba systém řízení zásob dodavatelem neboli VMI.

VMI je založen na principu, kdy dodavatel plně přebírá úkoly spojené s objednáváním zboží. Místo tradičních objednávek zboží předává odběratel dodavateli pouze pravidelné informace o stavu zásob. Dodavatel dále přebírá odpovědnost za doplnění zboží, navrhuje objednávku a následně tuto objednávku realizuje. Dobře fungující VMI program je postaven na vzájemné důvěře mezi partnery. Cesta k vítězství a prosperitě nespočívá ve vytváření konkurenčního prostředí mezi stranami, ale ve vytváření dlouhotrvající spolupráce. [1]

### 2.2 Kanban systém

Systém Kanban, známý také jako systém TPS (Toyota Production System), byl zaveden společností Toyota Motor Company v průběhu 50. a 60. letech v Japonsku. Japonský výraz Kanban znamená v překladu karta nebo štítek. Princip tohoto systému spočívá v tom, že díly a materiály by se měly dodávat v okamžiku, kdy je výrobní proces potřebuje. Jedná se tedy o optimální strategii, jak z nákladového hlediska, tak z hlediska

úrovně služeb. Systém Kanban lze použít pro jakýkoliv výrobní proces, ve kterém probíhají opakující se operace. [4,9]

Tato technologie umožňuje harmonizaci materiálových toků ve výrobě, zjednodušuje jak informační toky, tak celý systém řízení, zlepšuje plnění termínů a redukuje zásoby. Podstatou je vytvoření samoregulačních okruhů, které zahrnují vždy dva sousední výrobní (nebo zásobovací) stupně. Mezi těmito stupni kolují karty, které ve skutečnosti představují interní objednávky. Obsahem této karty je specifikace požadavku a časového požadavku. Dříve se karty vyhotovovaly ve fyzické podobě, postupem času se přechází na karty elektronické. [2]

**Kanban systém** vychází z následujících principů:

- jsou zde tzv. samořídící regulační okruhy, které tvoří dvojice článků navzájem propojené na základě „pull principu“<sup>1</sup>,
- objednacím množstvím je obsah jednoho přepravního prostředku,
- odběratel je povinen objednávku převzít a dodavatel ručí za kvalitu,
- kapacity jak dodavatele, tak odběratele jsou vyvážené,
- spotřeba materiálu je rovnoměrná,
- odběratel ani dodavatel nevytvářejí žádné zásoby. [10]

---

<sup>1</sup> Tažný princip

### 3 Skladování

Skladování je další významnou součástí logistického řetězce, představuje spojovací článek mezi výrobcí a zákazníky. Tento pojem můžeme definovat jako „*tu část podnikového logistického systému, která zabezpečuje uskladnění produktů (surovin, dílů, zboží ve výrobě, hotových výrobků) v místech jejich vzniku a mezi místem vzniku a místem jejich spotřeby, a poskytuje managementu informace o stavu, podmínkách a rozmístění skladovacích produktů.*“ [4, s. 266]

V souvislosti se skladováním se někdy namísto termínu sklad používá termín distribuční centrum. Tyto dva pojmy však nejsou synonymy. Ve skladech se skladují všechny typy produktů, probíhá zde manipulace s produkty ve čtyřech cyklech (přejímka, uskladnění, expedice a nakládka) a zaměřují se na minimalizaci provozních nákladů. Zatímco distribuční centra udržují minimální zásoby, převážně u výrobků, po kterých je vysoká poptávka a zaměřují se na maximalizaci zisku. Manipulace s produkty probíhá pouze ve dvou cyklech (přejímka a expedice). [4]

#### 3.1 Funkce skladu

Sklad může plnit několik funkcí, mezi hlavní funkce dle Sixty a Mačáta [10] patří zejména:

- **vyrovnávací funkce** při odchylkách materiálového toku a materiálové potřeby z hlediska jejich kvantity,
- **zabezpečovací funkce** souvisí s nepředvídatelnými riziky během výrobního procesu či kolísáním potřeb na odbytových trzích,
- **kompletační funkce** pro tvorbu sortimentu podle potřeb a požadavků,
- **spekulační funkce** v souvislosti s očekáváním cenových zvýšení na zásobovacích a odbytových trzích,
- **zušlecht'ovací funkce** ve spojitosti s výrobními procesy, jedná se o jakostní změny uskladněných druhů sortimentu (např. kvašení, sušení, zrání).

#### 3.2 Přenos informací

K přenosu informací dochází současně s přenosem a uskladněním produktů. Při řízení všech skladovacích aktivit je potřeba, aby měl management vždy včasné a přesné informace. Pro úspěšný provoz skladu je velmi důležitá informovanost o stavu zásob,

stavu zboží v pohybu, o umístění zásob, vstupních a výstupních dodávkách. Podniky začínají ve zvýšené míře využívat počítačový přenos informací založený na elektronické výměně dat (EDI) a technologii čárových kódů. Toto vše zlepšuje jak rychlost, tak přesnost přenosu informací. Vývoj v oblasti elektronické komunikace přispěl ke snížení administrativních činností. Jedná se i o snahu omezit používání různých formulářů a dokumentů, které jsou spojené se skladováním. [4]

V dnešní době hrají osobní počítače při výměně dat velmi důležitou úlohu a jsou tedy nezbytnou součástí.

### 3.3 Manipulační jednotky a přepravní prostředky

Zboží v oběhu se výhradně vyskytuje ve formě manipulačních jednotek. Tyto manipulační jednotky jsou tvořeny obaly a přepravními prostředky. V procesu přepravy mohou být manipulační jednotky zároveň i jednotkami přepravními. [1]

Manipulační jednotka je jakýkoliv materiál (balený či nebalený, ložený na přepravním prostředku nebo i bez něho apod.), který tvoří jednotku schopnou manipulace jako s jedním kusem, aniž by bylo nutno dále ji upravovat. [6]

Z hlediska požadavků obchodní logistiky lze manipulační jednotky dle Cimlera a Zadražilové [1] kategorizovat na:

- manipulační jednotky nultého řádu,
- manipulační jednotky I. řádu,
- manipulační jednotky II. řádu,
- manipulační jednotky III. řádu,
- manipulační jednotky IV. řádu.

Za **manipulační jednotku nultého řádu** považujeme zboží ve spotřebitelském obalu. I pro ruční manipulaci je soustředováno do přepravního prostředku. Jedná se například o jednu krabici mléka, jednu láhev piva atd.

**Manipulační jednotka I. řádu** je považována za základní. Je přizpůsobena pro ruční manipulaci s maximální hmotností 15 kg. Je kladen požadavek, aby manipulační jednotka procházela všemi články logistického řetězce bez potřeby ji dělit na menší části. Přepravním prostředkem je přepravka, ukládací bedna či obal – kartón, pytel, sud apod.

**Manipulační jednotka II. řádu** je odvozenou jednotkou. Slouží pro mechanickou přepravu a manipulaci. Podle druhu použití se může jednat o jednotku přepravní, skladovací a expediční. Je tvořena z většího počtu manipulačních jednotek I. řádu. Přepravním prostředkem je paleta či roltejner.

**Manipulační jednotka III. řádu** slouží pro mechanizovanou manipulaci a výhradně pro dálkovou přepravu. Manipulace probíhá mechanicky pomocí jeřábů či speciálních vozíků. Většinou jsou tvořeny jednotkami II. řádu s celkovou hmotností 10-30 tun. Přepravními prostředky jsou velké kontejnery a výměnné nástavby.

**Manipulační jednotka IV. řádu** je určena pro dálkovou kombinovanou vnitrozemskou vodní a námořní přepravu. Manipulace je mechanizovaná a celková hmotnost je 400–2000 tun. Přepravními prostředky jsou bárky a lichterky.

Rozměrová unifikace je podmínkou skladebnosti základních a odvozených manipulačních a přepravních jednotek. Vychází ze standardů ISO (International Organization for Standardization). Prostřednictvím celosvětově uznávaných normalizačních zásad je proto možno sladovat procesy tvorby manipulačních a přepravních jednotek a balení. V dopravě je rozměrová unifikace přepravovaného zboží vyžadována jako podmínka pro stanovení ceny. [7]

### 3.3.1 Charakteristika vybraných druhů přepravních prostředků

#### Palety

Paleta je nosná plošina s nástavbou nebo bez nástavby, sloužící na uložení zboží, jeho skladování, umožňuje manipulaci pomocí vozíků či jiných mechanizačních prostředků. Je tvarově upravena pro nabrání vidlicemi vysokozdvíhových vozíků. Základní a nejvíce používaná je evropská paleta, která má rozměry 800 x 1200 mm a výšku 170 mm. Od této palety je odvozena tzv. **půlpaleta** s rozměrech 600 x 800 mm a **dvojpaleta** s rozměry 1200 x 1600 mm. [1]

#### Přepravky

Přepravky nahrazují kartóny tam kde je to vhodnější. Typickým příkladem je použití pro lahvové zboží, pro rychle se kazící potraviny, jako jsou mléko, mastné výrobky a pečivo. Velikost zpravidla odpovídá osmině paletové plochy, tj. 300 x 600 mm, nebo je zde další možnost, a to dvojitá velikost o rozměru 400 x 600 mm. Základním materiálem pro výrobu přepravek jsou plasty. Pro rozvoz zboží z velkoobchodu do

maloobchodu se převážně používá speciální druh pojízdné přepravky, která se nazývá roltejner. [1]

### **Kontejnery**

Kontejner je přepravní prostředek, který má většinou tvar skříně s dveřmi, s objemem větším než  $1\text{m}^3$  a je přizpůsobený pro mechanizovanou manipulaci a skladování. Lze jej překládat jako celek z jednoho druhu dopravního prostředku na druhý. Hlavní výhodou kontejnerizace je výrazné zkrácení doby ložních operací, úspora živé práce a snížení ztrát přepravovaného zboží. Kontejnery mohou také na krátkou dobu sloužit pro uskladnění zboží. Tento druh přepravy je nejvíce využíván u přepravy kombinované, kde je zboží přepravováno větším počtem různých dopravních prostředků. [1]

## 4 Přeprava

Přeprava je významnou součástí logistického řetězce, neboť slouží k přemístování zboží na větší vzdálenosti. Jedná se tedy o překonávání prostorových vzdáleností.

*„Včasné a kvalitní dodání výrobků zvyšuje přidanou hodnotu pro zákazníka a tím i úroveň zákaznického servisu. Náklady spojené s přepravou jsou ale jedny z největších v logistice a často se významnou měrou podílejí na ceně výrobků.“ [10, s.159]*

Pro dopravu zboží máme na výběr z rozsáhlé palety dopravních prostředků. Z hlediska vlastnických vztahů může podnikatel využít vlastních dopravních prostředků, služeb specializovaných firem nebo veřejných přepravců. Při výběru vhodného druhu dopravy je potřeba brát v úvahu následující hlediska:

- přepravované množství,
- délka přepravní trasy,
- druh přepravovaného zboží,
- rychlost,
- náklady na přepravu aj. [3]

### 4.1 Přepravní sazby a způsoby jejich stanovení

Pokud chceme stanovit ceny přepravy, lze použít dvě metody. Buďto použijeme jako základ ceny náklady přepravní služby nebo hodnotu služby.

#### 4.1.1 Cena na základě nákladů

Tato metoda stanovení ceny vychází z úrovně, která pokrývá fixní a variabilní náklady dopravce, plus určité ziskové rozpětí. V tomto případě ovlivňují výši přepravních nákladů dva faktory: přepravní vzdálenost a množství přepravovaného zboží. [4]

#### 4.1.2 Cena na základě hodnoty

Základem ceny u této metody je hodnota přepravy. Tento koncept tvorby cen vychází z takové úrovně, kterou přijme trh. Je to založeno na poptávce po přepravním servisu a na konkurenční situaci v sektoru dopravy. [4]

*„Doprava je záměrná pohybová činnost, která spočívá v přemístění věcí nebo osob prostřednictvím pohybu dopravních prostředků po dopravních cestách.“ [10, s. 161]*

Dopravu můžeme dle Sixty a Mačáta [10] členit dle různých hledisek, například:

- Podle přemístěvaného objektu na:
  - osobní a
  - nákladní,
- podle místa jejich provozování na:
  - vnitrostátní, která je v rámci jedné země a
  - mezinárodní, která přesahuje přes hranice dané země,
- podle místa jejich provozování na:
  - vnitřní (vnitropodnikovou), kde dochází k přepravě zboží uvnitř podniku a
  - vnější (mimopodnikovou), která slouží k přepravě zboží od dodavatele do podniku nebo z podniku k odběrateli.

## 4.2 Typy dopravy

Můžeme využít dopravu železniční, silniční, lodní, leteckou, potrubní nebo také kombinovanou dopravu.

### 4.2.1 Silniční doprava

V České republice je 55 727 km silnic, z toho 5 811 km silnic první třídy, 435 km rychlostních silnic, dále 751 km dálnic a 48 730 km silnic nižší třídy. [12]

Silniční nákladní doprava je nejrozšířenějším druhem dopravy v České republice. Vzhledem k hustotě silniční sítě v Evropě je možno najíždět do jakéhokoliv místa určení. Je schopna zabezpečit přepravu mezi kterýmikoliv místy nakládky a vykládky, až na malé výjimky. Přepravuje se zde nejvíce zboží v tunách a dosahuje nejvyšších přepravních výkonů v tunových kilometrech. Tento druh dopravy umožňuje nejširší pokrytí trhu. Díky své univerzálnosti vyhovuje požadavkům zákazníků a proto se objem zboží přepravovaného autodopravci, stále zvyšuje. Jednou z hlavních výhod je značná flexibilita při měnících se požadavcích zákazníků. Je vhodná pro přímou přepravu zboží na krátké, střední ale někdy i na dlouhé vzdálenosti. Mezi další výhody patří rychlost a spolehlivost této dopravy. Silniční doprava disponuje rozmanitým dopravním parkem. To nám zajistí možnost přizpůsobit se povaze zásilky nebo požadovanému způsobu zajištění přepravy. K nevýhodám silniční nákladní dopravy patří závislost na počasí, omezená možnost zvládnutí přepravy větších hmotností zboží ale také rostoucí nevhodnost na silnicích. Dále můžeme mezi negativní vlivy zařadit dopad na životní prostředí. [9,10]



## 5 Představení společnosti

Společnost RMT Chomutov, vlastním názvem Rychlý Malý Transport Chomutov, vznikla v roce 1997. Firma se zaměřila nejdříve na expresní dopravu malých zásilek od 5 kg do 3 t. Postupem doby se rozhodla zaměřit i na větší zásilky a to od 3 t do 24 t. Z tohoto důvodu došlo v roce 2006 k transformaci názvu společnosti z RMT Chomutov na společnost s ručením omezeným RMT Logistik s.r.o. Na základě rostoucích požadavků zákazníků společnost rozšířila své působení i do oblasti skladování. I z tohoto důvodu vznikla v roce 2007 společnost RMT logistic service s.r.o.

### 5.1 RMT Logistik s.r.o.

Obchodní firma:	RMT Logistik s.r.o.
Sídlo firmy:	Chomutov, Na Moráni 5371, PSČ 430 01
Identifikační číslo:	272 65 587
Předmět podnikání:	silniční motorová doprava nákladní <ul style="list-style-type: none"><li>- vnitrostátní provozovaná vozidla do 3,5 t celkové hmotnosti</li><li>- vnitrostátní provozovaná vozidla nad 3,5 t celkové hmotnosti</li><li>- mezinárodní provozovaná vozidla do 3,5 t celkové hmotnosti</li><li>- mezinárodní provozovaná vozidla nad 3,5 t celkové hmotnosti</li></ul> poskytování technických služeb [13]

Předností firmy v prvopočátku bylo, že veškerá vozidla přepravující zásilky v České republice byla homologována jako osobní vozidla. Pro tuto dobu bylo dodání zásilek do zahraničí v co nejkratší dobu prioritní, a proto společnost využívala malých osobních hraničních přechodů. V regionu, ve kterém má firma své působení, se jednalo zejména o hraniční přechod Hora Sv. Šebestiána. Tímto se docílilo vyšší efektivity a rychlosti využití vozidel a to především díky odbourání dlouhých čekacích dob celních odbavení. Svou zásluhu na tom také měla dobrá spolupráce se spedicí Lensing & Brockhausen Chomutov, která připravovala vývozní celní doklady. Společnost si může dovolit konstatovat, že zboží přepraví do 24 hodin od naložení až po vykládku na zákazníkem

požadované místo. Vyhovět zákazníkovi po celých 24 hodin umožňuje jak dostatek vozidel všech váhových kategorií, tak NON STOP dispečink. Po zavolání či zadání požadavku přes Login dispečer ihned zpracuje cenovou nabídku. [14]

Postupem doby došlo k navyšování vozového parku a společnost se zaměřila také na zajištění přepravy zboží a zásilek po celé Evropě. V rámci rozšíření nabídky bylo vytvoření některých nových produktů, kde byla snaha přizpůsobit se Evropskému trhu, zejména pak Evropské unii. Jedná se především o produkty jako je disponent dopravy nebo sledování zásilky. Pod pojmem disponent dopravy je myšlen profesionální, flexibilní a individuální přístup dispečera k zákazníkům. Snaha vyhovět jejich požadavkům a vytvářet oboustranně výhodnou spolupráci. Sledování zásilky probíhá formou kontaktování řidiče nákladního vozidla telefonem.

**Vozový park** společnosti tvoří 2 dodávky, 6 osobních aut a 8 dopravních prostředků uskladněných v depozitu. Dále velkoobjemové soupravy, z nichž je 7 nákladních aut s kapacitou do 3,5 tun, do 9 tun, do 12 tun a do 24 tun, 6 tahačů, 6 návěsů a 6 přívěsů. Některé jsou vybaveny bočními shrnovacími plachtami nebo celoshrnovacími plachtami případně disponuje kontejnerovými BDF nástavbami. Na závěr můžeme konstatovat, že nyní společnost plně využívá 33 přepravních prostředků.

V současné době firma zaměstnává 20 pracovníků. Většinu pracovníků tvoří řidiči, kteří zajišťují přepravu zboží. Kolektiv pracovníků dále tvoří 2 dispečeri, 1 administrativní pracovník, 1 účetní a v neposlední řadě 2 mechanici.

## 5.2 RMT logistic service s.r.o.

Obchodní firma:	RMT logistic service s.r.o.
Sídlo firmy:	Chomutov, Na Moráni 5371, PSČ 430 01
Identifikační číslo:	273 31 580
Předmět podnikání:	skladování zboží a manipulace s nákladem, zprostředkování obchodu a služeb, poskytování technických služeb [13]

Společnost disponovala krytými skladovými plochami o celkové rozloze 2.500 m<sup>2</sup> a venkovními skladovými plochami o celkové rozloze 1.500 m<sup>2</sup>, ve kterých zajišťovala kompletní servis a handling.

Jedním z dalších kroků firmy bylo roku 2007 otevření nové skladovací kapacity v obci Zelená u Chomutova. Jednalo se o krytou skladovací plochu o celkové rozloze 1.000 m<sup>2</sup> a venkovní skladovací ploše 400 m<sup>2</sup>. Tyto plochy byly využívány ke skladování polotovarů a k expedici hotových výrobků. Společnost se později rozhodla rozšířit své prostory a přestěhovala se do okrajové části města Chomutova. Sklady jsou přímo napojeny na vlastní autodopravu, která zajišťuje svoz a rozvoz zboží od zákazníka, ale i k zákazníkovi. Společnost zajišťuje skladové služby v rozsahu od dílčích výpomocí při manipulaci až po komplexní skladové služby. Předností je však individuální přístup podle požadavků zákazníka. Firma dále zajišťuje příjem zboží, převzetí hmotné odpovědnosti, skladovou evidenci a inventarizaci, výdej a expedici zboží, ale také již zmíněnou vlastní autodopravu. [14]

V této společnosti je kolektiv tvořen čtyřmi pracovníky, kteří zajišťují plynulý chod podniku. Jsou jimi 2 skladníci, 1 administrativní pracovník a vedoucí skladu.

### **5.3 Současná pozice společnosti na trhu**

Za své šestnáctileté působení na trhu si zde společnost vybudovala určité postavení. Spolupracuje jak s velkými společnostmi, tak s drobnými podnikateli. Tato spolupráce probíhá nejen na území České republiky, ale také v zahraničí. Prvořadým cílem a úkolem firmy je poskytovat zákazníkům logistické služby vynikající kvality, které budou plně uspokojovat jejich požadavky a očekávání. Společnost se snaží vycházet vstříc svým odběratelům i přes zvyšující se náklady na dopravu.

### **5.4 Sortiment zboží**

Společnost přepravuje, ale i skladuje nepotravinářský sortiment. Jde o výrobky pro automobilový průmysl. Převážně se jedná o hydraulické a pneumatické systémy, elektromechanické systémy, hydromotory, transformátory, vzduchotechniku, filtry a další komponenty. Dále jde o obaly z vlnité lepenky neboli klopové krabice a filtrační papíry.

## **6 Postavení společnosti v dodavatelsko-odběratelském řetězci**

Následující kapitola je rozdělena do dvou částí. Jsou zde popsány podnikové procesy a zmíněni hlavní odběratelé využívající služby podniku. Zároveň obsahuje informace o několika konkurenčních firmách působících ve stejné oblasti.

### **6.1 RMT Logistik s.r.o**

První část je věnována společnosti RMT Logistik s.r.o., která se zabývá silniční motorovou nákladní dopravou. Služby jsou poskytovány v rámci České republiky, ale také v zahraničí. Na následujícím obrázku č. 3 můžeme vidět jeden ze základních procesů, který ve firmě probíhá. Tento proces bude detailně popsán bod po bodu. Bude se jednat o fyzické (hmotné) toky zboží a zároveň také o toky informační (nehmotné). Toky plateb zde není třeba uvádět, jelikož putují pouze jedním směrem. Důležité je nezapomenout, že se společnost snaží dopravit správné zboží, na správné místo a ve správný čas.

Obr. č. 3: Proces přijetí objednávky



Zdroj: vlastní zpracování, 2013

## 1. Zadání objednávky

Lze konstatovat, že celý proces začíná objednávkou. Zákazník pošle poptávku po přepravě určitého zboží. Má na výběr několik možností, jak tuto objednávku doručit.

- Osobní návštěva firmy
- Telefonicky
- E-mailem
- Faxem
- Vyplněním elektronického formuláře na internetových stránkách firmy

Objedávka musí obsahovat základní informace o přepravovaném zboží. Jedná se zejména o množství zboží (počet palet), jeho hmotnost a v poslední řadě místo určení, kam má být zboží přepraveno. Dále je nutné, aby byly v objednávce uvedeny rozměry palet, na kterých je zboží přepravováno. Zda se jedná o eurové palety, které jsou nejčastěji používané, nebo o palety s atypickými rozměry. Mohou zde být uvedené další náležitosti, které zákazník požaduje, například nejpozdější čas dopravení, neutralizace dokumentů atd. Ukázka potvrzené objednávky je obsažena v příloze A-1.

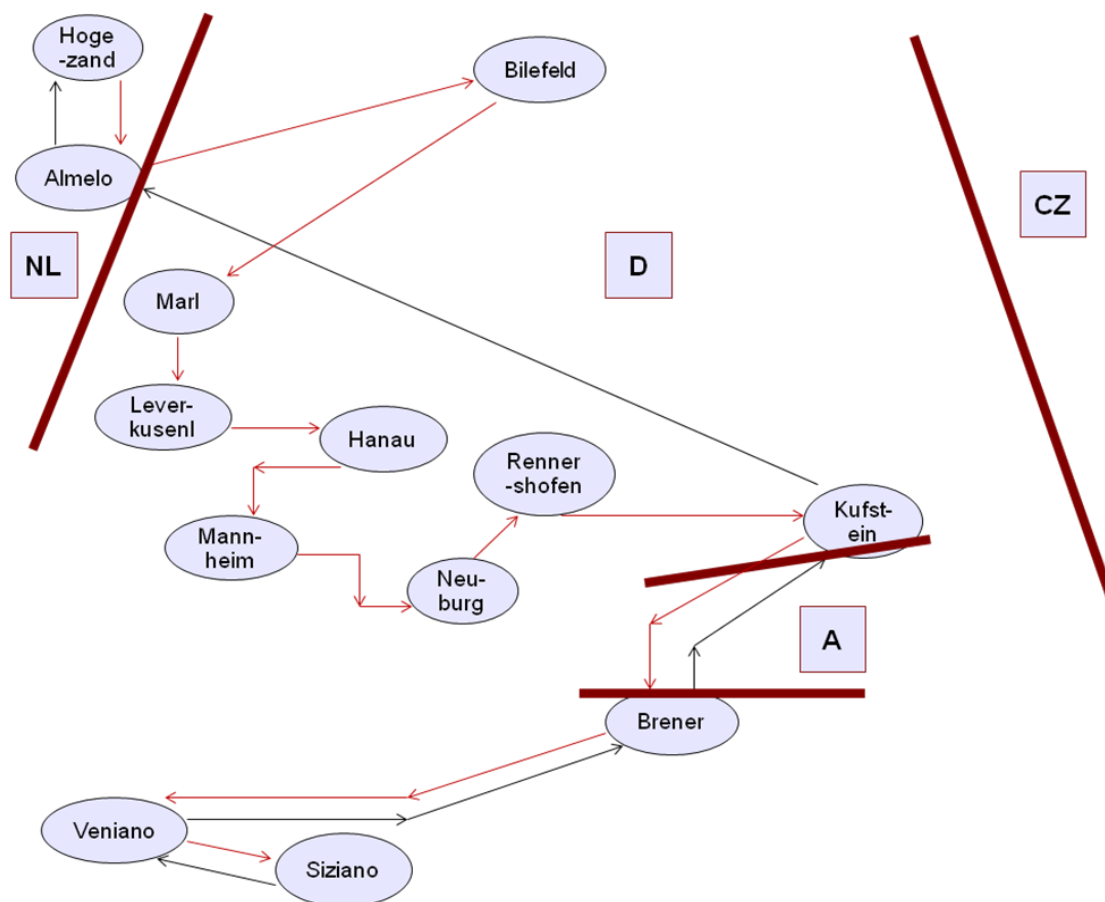
## 2. Zpracování objednávky

Objedávku přijme dispečer, který má přehled, jaká vozidla jsou v daný moment dostupná, a která budou nejvhodnější pro přepravu daného zboží. Dále zpracuje cenovou nabídku na základě požadavků zákazníka. Právě pro tento krok jsou potřebné informace o přepravovaném zboží, které jsou uvedené v objednávce. Hmotnost zboží hraje důležitou roli kvůli pojištění nákladu, které firma standardně nabízí. Toto pojištění se pohybuje až do výše 2 mil. Kč. Podle požadovaného místa určení je naplánována trasa přepravy, která souvisí s celkovým počtem ujetých kilometrů.

### **Konkrétní příklad zpracování objednávky**

V současné době firma dojednává přepravu zboží pro společnost Parker Hannifin Industrial s.r.o. Jedná se o přepravu hydromotorů a jejich komponentů z Itálie do Holandska a zpět. Po přijetí objednávky dispečer zpracoval cenovou nabídku. Pro tvorbu cenové nabídky je důležitý celkový počet kilometrů, který je zjištěn z harmonogramu naplánované trasy (viz. obr. č. 4).

Obr. č. 4: Harmonogram naplánované trasy



Zdroj: vlastní zpracování, 2013

Z uvedeného schématu je patrné, že jízda začíná ve městě Siziano v Itálii, pokračuje přes Rakousko, Německo a končí ve městě Hogenzand v Holandsku. Trasa by mohla vést přes Švýcarsko, pro její kratší vzdálenosti do cílového místa, to by ovšem znamenalo vyšší náklady, jelikož Švýcarsko není v Evropské unii. Proto byla trasa naplánována přes Rakousko, aby se náklady na danou jízdu nezvyšovaly o celní poplatky. Dále je zpracován podrobný časový harmonogram, kde je detailně den po dni rozepsána celková trasa. Jsou zde uvedené například ujeté kilometry, délka povinných pauz aj. (viz. tab. č. 1). Jak již bylo zmíněno, jízda začíná ve městě **Siziano**, kde má společnost Parker centrální sklad pro Itálii. Jízda pokračuje do města Veniano, kde je provedena nakládka zboží. Dále trasa pokračuje přes Rakousko a Německo až do města Almelo, ve kterém je provedena částečná vykládka zboží. Úplná vykládka proběhne ve městě Hoge-zand, zde je veškeré zboží vyloženo a opět částečně naloženo. Nákladní automobil se dopraví zpět do města **Almelo**. Na okraji tohoto města je další centrální

sklad společnosti Parker pro Holandsko. Zde je naložen určený počet zboží a dopraven do Německa do města **Bielefeld**. V tomto městě je centrální sklad společnosti Parker pro Německo. Zde je provedena vykládka zboží. Při zpáteční cestě je v Německu provedeno několik zastávek, na každé z nich proběhne nakládka malého počtu palet s materiálem. Poslední nakládka zboží je uskutečněna ve městě Rennershofen a odtud pokračuje nákladní vozidlo do cílového místa. V tomto případě do italského centrálního skladu v Sizianu.

Tab. č. 1: Časový harmonogram jízdy

<b>Odjezd den/čas</b>	<b>Cílové místo</b>	<b>Příjezd den/čas</b>	<b>Cílové místo</b>	<b>Km</b>	<b>Jízda (hod.)</b>	<b>Pauza (od-do)</b>
<b>PO/08,30</b>	Siziano	PO/09,20	Veniano	66	0,50	
<b>PO/10,20</b>	Veniano	ÚT/05,10	Almelo	1290	18,50	5,10-14,10
<b>ÚT/14,40</b>	Almelo	ÚT/16,00	Hogezand	115	1,20	
<b>ÚT/17,00</b>	Hogezand	ÚT/18,20	Almelo	115	1,20	18,20-8,00
<b>ST/08,00</b>	Almelo	ST/10,30	Bielefeld	159	2,30	
<b>ST/11,30</b>	Bielefeld	ST/14,00	Marl	150	2,30	
<b>ST/14,30</b>	Marl	ST/15,50	Leverkusen	95	1,20	
<b>ST/16,20</b>	Leverkusen	ST/19,20	Hanau	222	3,00	19,20-8,00
<b>ČT/08,30</b>	Hana	ČT/09,40	Mannheim	105	1,10	
<b>ČT/09,20</b>	Mannheim	ČT/15,00	Neuburg	337	4,40	
<b>ČT/15,30</b>	Neuburg	ČT/15,50	Rennershofen	13	0,20	
<b>ČT/16,20</b>	Rennershofen	PÁ/02,00	Veniano	728	10,30	2,00-11,00
<b>PÁ/12,00</b>	Veniano	PÁ/15,50	Siziano	66	0,50	
				<b>3461</b>		

Zdroj: vlastní zpracování, 2013

Na základě časového harmonogramu jsou vypočítány náklady na danou přepravu. Vše, co finální částka zahrnuje, je obsaženo v tabulce č. 2.



Tab. č. 2: Celkové náklady na jednu jízdu

<b>Jízda: SPZ</b>	<b>Náklady</b>	<b>Km/dny</b>	<b>Cena</b>
2U8 3353	Zaměstnanec	2 řidiči /5 dnů	11 000,-
	Km	3461 km	
30 l x 40,- Kč	Spotřeba pohonných hmot	1039 l	41 560,-
	Mýto - Německo	2392 km	12 200,-
	Mýto - Itálie	902 km	3 400,-
	Silniční daň		160,-
	Pojištění - havarijní		230,-
	Pojištění - povinné		190,-
	Cestovní náhrady		11 250,-
	Celkový počet dnů	5	
<b>Celkem jízda</b>			<b>79 990,- Kč</b>

Zdroj: vlastní zpracování, 2013

V některých případech se do konečné částky počítá navíc například trajekt nebo parkovné.

### 3. Potvrzení objednávky

Po zpracování dané objednávky ji dispečer posílá zpět potencionálnímu zákazníkovi k potvrzení. Když zákazník s návrhem souhlasí, proces pokračuje v dalším bodě, v opačném případě po odmítnutí návrhu dochází k ukončení celého procesu.

### 4. Vystavení přepravních dokumentů a nakládka zboží

Po potvrzení objednávky se řidič nákladního vozidla dopraví do místa nakládky zboží, které je uvedeno v objednávce. Tam jsou vystaveny všechny přepravní dokumenty, které s jízdou souvisejí. Zboží je naloženo na nákladní automobil a řádně zabezpečeno proti pohybu. Poté může řidič zahájit jízdu do cílového místa.

### 5. Vykládka zboží

Po dopravení zboží do místa určení se potvrdí veškeré dokumenty, které jsou potřeba pro následnou fakturaci. Jedná se například o potvrzení dodacího listu nebo v případě zahraniční jízdy potvrzení dokladu CMR. Po zaplacení faktury, která má určitou splatnost, celý proces končí.

Jak si lze všimnout, hmotný proces končí vykládkou zboží. Nastává zde otázka, jak zajistit, aby se kamión nevracel prázdný. Společnosti by se nevyplatilo, kdyby se

nákladní vozidla při zpáteční cestě vracela bez nákladu. Pro tyto případy firma využívá programy pro dopravce (například **RaalTrans** nebo **Timocom**). Za měsíční poplatek si zde firma může zadat poptávku na přepravu nebo vyhledat jakoukoliv jinou poptávku po přepravě zboží, která by jí vyhovovala. Popřípadě alespoň rozvoz zboží v daném úseku, aby se pokryla alespoň část nákladů na zpáteční cestu. Tyto cesty se nazývají vytěžovacími cestami.

Vozidlo se při zpáteční cestě považuje za vytížené, jestliže jsou pokryty veškeré náklady na jeho provoz. K vnitrostátnímu a mezinárodnímu zajišťování přeprav se používají on-line databanky neboli burzy nákladů a volných vozů. On-line databanky slouží k zadávání, vyhledávání a třídění nabídek přeprav nebo volných vozů. Speditéři a dopravci hledají zpětné přepravy v on-line databankách v případě, že se jim nepodaří sehnat náklad z řad svých stálých zákazníků. „*Obecně slouží burza nákladů a volných vozů jako platforma pro výměnu informací všem účastníkům dopravního řetězce, kteří potřebují řešit jednorázové přepravy zboží,*“ uvádí Jan Hrubý, marketing manažer společnosti Timocom. [16]

Martin Staňek ze společnosti RaalTrans popisuje spektrum uživatelů databanky v článku *Vytěžování vozidel: Přepravní databanky jsou zrcadlem trhu*. Uvedl zde, že v jejich databance jsou zastoupeny kromě dopravních a spedičních firem i významné výrobní firmy, které mají vlastní oddělení dopravy. Řada uživatelů není čistě dopravní nebo spediční firma, ale jejich obchodní činnosti se prolínají. Oproti tomu Jan Hrubý uvádí, že více než 50% uživatelů společnosti Timocom tvoří dopravní společnosti s vlastním vozovým parkem, dále 40% spediční a logistické společnosti a zbylý podíl je tvořen uživateli dopravních služeb. Aby měla burza nákladů pro všechny účastníky smysl, musí být poměr uživatelů databanky takový, aby dokázal nasytit uživatele z obou stran. [16]

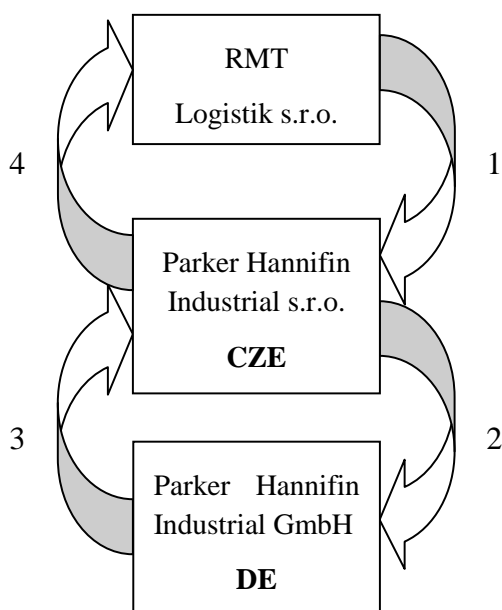
**Příkladem vytěžovací cesty** je například zpáteční jízda pro společnost Handte Umwelttechnik GnbH. Zboží je naloženo ve firmě Blechtechnik Chomutov s.r.o. a má být přepraveno do firmy Handte, která má pobočku ve městě Tuttlingen v Německu. Z tohoto vyplývá, že je nákladní vozidlo najaté pouze na trasu z České republiky do Německa. Zpáteční cestu si společnost RMT zajistí právě přes online databanku společnosti Timocom, jako vytěžovací.

Také je zde možnost, že firma přijme objednávku, ale ve skutečnosti ji přeprodá jiné přepravní společnosti, která ji uskuteční. Příkladem této služby je přeprava zboží pro společnost NMC Czech s.r.o. z Chomutova do Vídně. Tuto zakázku společnost RMT přeprodá a uskuteční ji Jiří Žabka – Level.

### 6.1.1 Podnikové procesy

Proces, který byl zde zmíněn v předešlé kapitole, není jediný, který ve společnosti probíhá. Avšak patří k těm základním. Dále je zde specifický proces, kterému se říká tzv. „kolečko“. Jak již název naznačuje, jedná se o skutečnost, kdy nákladní vůz jede okružní jízdu. Následující schéma znázorňuje přepravu zboží z České republiky do Německa. Tato přeprava zboží je zajištěna pro společnost Parker Hannifin Industrial s.r.o. Jízda je uskutečněna 5 krát v týdnu, tedy každý pracovní den.

Obr. č. 5: Proces „kolečkové“ jízdy - Německo



Zdroj: vlastní zpracování, 2013

#### 1. RMT → Parker CZE

Proces „kolečkové“ jízdy spočívá v tom, že odběratel této služby platí jak cestu do místa určení, tak cestu zpáteční. Firma RMT vyšle nákladní vozidlo do společnosti Parker CZ, která má sídlo v České republice přímo ve městě Chomutov.

## 2. Parker CZE → Parker DE

Společnost Parker CZE naloží potřebné zboží podle dodacího listu, který obdržela od dceřiné společnosti Parker Hannifin Industrial s.r.o. se sídlem v Německu.

Jelikož se jedná o zahraniční jízdu, musí zde být přiložen také dokument CMR. Zbožím, které je přepravováno, jsou polotovary (např. hadice, přípojky, ventily, válce, těsnění, filtry a další). Tyto komponenty jsou vykládány ve městech Erfurt, Mücke a Bielefeld.

## 3. Parker DE → Parker CZE

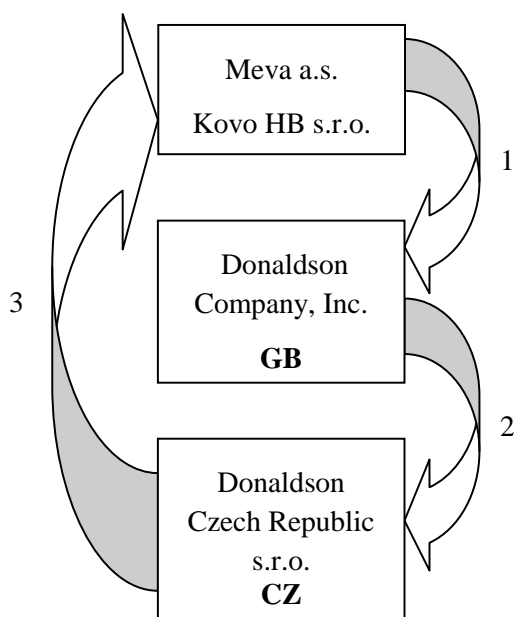
Po vyložení nákladu se nákladní vůz opět naloží dalším zbožím v již zmíněných městech Erfurt, Mücke a Bielefeld. Nyní to však nejsou polotovary, ale hotové výrobky. Tento celý náklad putuje zpět do firmy Parker v České republice.

## 4. Parker CZE → RMT

Po příjezdu do společnosti Parker CZE se zboží složí a nákladní vůz se vrací do firmy RMT. Také je tu možnost zanechání plného přívěsu, který se složí později. Tento přívěs je v dalších dnech připraven k opětovné nakládce.

Dále společnost zajišťuje „kolečkovou“ jízdu pro společnost Donaldson Czech Republic s.r.o. Během této jízdy je zboží přepravováno z České republiky do Velké Británie. Tato jízda je uskutečněna jednou za týden. Celý proces je detailně popsán dle následujícího schématu (viz. obr. č. 6).

Obr. č. 6: Proces "kolečkové" jízdy – Velká Británie 1



Zdroj: vlastní zpracování, 2013

### 1. Meva a.s. + Hovo HB s.r.o → Donaldson GB

Proces začíná naložením zboží na nákladní vůz ve společnosti Meva a.s. v Roudné nad Labem. Dále je provedena dokládka zboží společnosti Kovo HB s.r.o., ke které dochází ve firemním skladu společnosti RMT. Samozřejmostí jsou přepravní dokumenty, které jsou vystaveny a při nakládce zboží předány řidiči. Jelikož se opět jedná o zahraniční jízdu, je součástí dokladů přepravní dokument CMR. Zboží má být přepraveno do Velké Británie, tudíž musí být zajištěna částečná doprava trajektem. Tento trajekt je zajištěn pomocí speciálního rezervačního formuláře pro jízdu trajektem u společnosti Trans Ferry Prague s.r.o., který je odeslán do společnosti prostřednictvím faxu (viz. příloha B). Společnost RMT obdrží potvrzení o přijetí objednávky, ve kterém je obsažen kód, který je třeba nahlásit v přístavu (viz. příloha C). Poté, co nákladní vůz dorazí do cílového místa v Anglii, do města Hull, je zde zboží vyloženo. Jsou potvrzeny veškeré přepravní dokumenty a dochází k nakládce nového zboží.

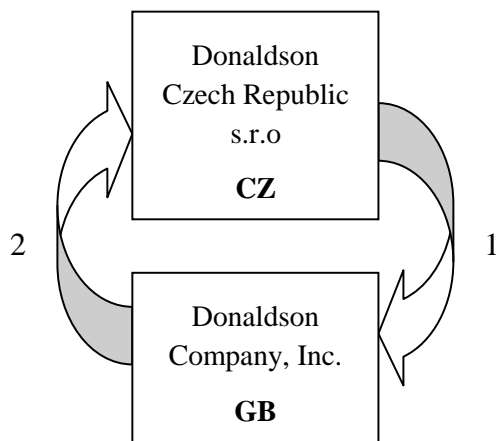
### 2. Donaldson GB → Donaldston CZ

Nakládka zboží obsahuje části a součásti vzduchových filtrů, které je nutno přepravit do společnosti Donaldson Czech Republic s.r.o. Poté, co je zboží dovezeno do společnosti Donaldson, dojde k jeho vyložení a potvrdí se potřebné dokumenty pro fakturaci.

### 3. Donaldson CZ → Meva a.s. + Hovo HB s.r.o.

Nákladní vůz odjíždí ze společnosti Donaldson prázdný a vrací se do společnosti RMT. Tento druh jízdy se opakuje každý sudý týden a jízda je zahájena vždy v pondělí. Obdobný proces probíhá v liché týdny, kdy je při zpáteční cestě součástí přepravy nebezpečný náklad ADR.

Obr. č. 7: Proces "kolečkové" jízdy – Velká Británie 2



Zdroj: vlastní zpracování, 2013

## 1. Donaldson CZE → Donaldson GB

Ve společnosti Donaldson Czech Republic s.r.o., která sídlí ve městě Klášterec nad Ohří, se na nákladní vůz naloží části vzduchových filtrů. Toto zboží je třeba přepravit do Velké Británie. Opět zde musí být zajištěna částečná přeprava trajektem. Způsob zajištění této přepravy byl popsán výše.

Po příjezdu do města Hull ve Velké Británii je zboží vyloženo. Poté se nákladní vůz dopraví do města Manchester, kde je provedena nakládka nebezpečného nákladu. Přeprava nebezpečného nákladu vyžaduje určité podmínky, které musí být při přepravě zboží respektovány. Tyto podmínky ukládá Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí – **ADR** (z angl. Accord Dangereuses Route). Dohoda stanovuje a třídí nebezpečné látky podle jejich nebezpečných vlastností (např. výbušnost, hořlavost atd.). Předepisuje podmínky pro jejich přepravu, balení a značení, ale také vyplnění speciálních přepravních dokladů. Dále stanovuje požadavky na dopravní prostředky včetně technických požadavků na vozidlo.

Osobám v dopravních jednotkách, jimiž se přepravují nebezpečné věci, je zakázáno přepravovat osoby, kromě členů osádky vozidla. Při provádění ložných operací je přísný zákaz kouření ve vozidle a v jeho blízkosti. Během nakládky a vykládky musí být motor vozidla zastaven. Řidič, který přepravuje nebezpečný náklad, musí být řádně proškolen. Dále musí vlastnit platný průkaz, který ho opravňuje k přepravě nebezpečných věcí.

### Doklady k přepravě ADR:

- Přepravní doklad, který obsahuje jméno odesílatele, příjemce, pojmenování nebezpečné látky ale především UN číslo. UN číslo je mezinárodní identifikační číslo látky.
- Písemné pokyny podle ADR, které obsahují vzory bezpečnostních značek, hlavní nebezpečí a způsob ochrany před tímto nebezpečím.
- Osvědčení o schválení vozidla. V tomto případě má firma bezpečnostního poradce, který provede vstupní audit před zahájením jízdy.
- Osvědčení o školení řidiče.

### Výbava ve vozidle a na vozidle:

- 1 x záchytná nádoba (plastový kbelík)
- 1 pár gumových holinek
- 2 x hasicí přístroj 6 kg

- 1 x skládací plastová lopata
- 2 x bezpečnostní cedule ADR – oranžová
- 2 x oranžové výstražné světlo (maják)

## 2. Donaldson GB → Donaldson CZE

Po nakládce nebezpečného nákladu v Manchesteru ve Velké Británii je nutné přepravit tento náklad do společnosti Donaldson Czech Republic s.r.o. Po příjezdu je zde nebezpečný náklad vyložen a nákladní vůz se vrací do společnosti RMT.

Dříve jezdila vozidla i „kolečkovou“ jízdou do Itálie pro společnost Parker Hannifin Industrial s.r.o. Toto zboží bylo vykládáno ve městech Veniano, Solbiate, Corsico, Cassano a Pallazago. V současné době při změněném požadavku, při kterém by se zboží dováželo pouze z Itálie do České republiky, se firma rozhodla tuto objednávku přeprodávat jiné spediční společnosti.

Mezi další **stálé jízdy** jsou považovány následující přepravy zboží, které jsou uskutečněny vždy **jedenkrát za týden**:

Přeprava zboží pro společnost **Jungheinrich Moosburg GnbH**. Jedná se o přepravu polotovarů (hadice, trubky). Zboží je naloženo ve společnosti Parker a má být přepraveno do Německa do města Moosburg. Při zpáteční cestě obsahuje nákladní vůz prázdné palety a přepravky.

Dále je zajištěna přeprava pro společnost **Richter a Hess Verpackungs-service GmbH**. Zde je rovněž naloženo zboží ve společnosti Parker, avšak dopraveno má být do Německa do města Chemnitz. Opět se jedná o přepravu polotovarů a při zpáteční cestě jsou dovezeny kartonové krabice.

Poslední přepravou je přeprava zboží pro společnost **AD Tech s.r.o.** Zboží je naloženo ve společnosti Parker a má být přepraveno do Německa do města Oberlungwitz. Při cestě tam obsahuje nákladní vůz polotovary a při cestě zpáteční dřevěné OSB bedny.

Všechny výše zmíněné přepravy zboží, které společnost RMT zajišťuje, mají jedno společné, a to místo nakládky zboží ve společnosti Parker. Avšak za poskytnutí služby platí firma, která si přepravu objednala a do které je zboží přepraveno.

V neposlední řadě je rovněž považována za stálou jízdou přeprava zboží pro společnost **Parker Hannifin Industrial s.r.o.** Tato přeprava zboží je realizována dvakrát za den v přesně stanovený čas. Nákladní vůz se dopraví do společnosti Parker, kde je

provedena nakládka hotových výrobků (hydromotory). Zboží je přepraveno do města Wüstenbrand v Německu, kde je částečně vyloženo. Dále pokračuje do města Chemnitz, kde je proveden zbytek vykládky zboží. Nákladní vůz se na zpáteční cestu opět naloží, nyní jde však o přepravu polotovarů (kovové části a součásti hadic). Po příjezdu zpět do společnosti Parker, zde řidič zanechá nákladní vůz. Ten se později vyloží a opětovně naloží, tudíž je zásilka na druhý den připravena a řidič může ihned zahájit jízdu.

Všechna nákladní vozidla jsou označena firemním logem (viz. obr. č. 8) a kontaktem na firmu (telefonní spojení, fax a webové stránky).

Obr. č. 8: Logo firmy



Zdroj: [17], 2013

### 6.1.2 Odběratelé

Jelikož firma nabízí přepravu zboží, má pouze odběratele těchto služeb. Jako hlavní a největší odběratel firmy je Parker Hannifin Industrial s.r.o. Dalo by se říci, že tento odběratel je pro firmu klíčový. Společnost vyrábí hydraulické a pneumatické systémy včetně jejich komponentů. Mezi další stálé odběratele patří společnost Donaldson Czech Republic s.r.o., která se zabývá výrobou vzduchových filtrů, Jungheinrich Moosburg GmbH, Richter a Hess Verpackungs-service GmbH, Blechtechnik Chomutov s.r.o., Jakob Muller Česká republika s.r.o. a Michael Riedel Transformatoren s.r.o. Dále k menším odběratelům patří například Handte Umwelttechnik GmbH, Douwe Egberts Czech Republic s.r.o., AD Tech s.r.o. a NMC Czech s.r.o.

### 6.1.3 Konkurence

V místě působení společnosti RMT Logistik s.r.o. lze najít několik konkurentů v oblasti přepravy zboží. Mezi hlavní můžeme řadit společnost Kroon – Service Logistics cz s.r.o., která se zabývá přepravou nákladů po Evropě a okolí. Další konkurent v této oblasti je rozhodně společnost MŠ Trans a JaHer Transport, s.r.o. Za posledního rivala



můžeme považovat společnost Emons spedice s.r.o., která se zabývá celosvětovou přepravou zboží, avšak mimo přepravě po souši nabízí také přepravu po vodě, ale i ve vzduchu.

#### **6.1.4 Doklady spojené s pohybem zboží v přepravě**

S přepravou zboží souvisí úzce série dokumentů. Ty nejdůležitější z nich jsou dále popsány podrobněji.

##### **Objednávka**

Náležitosti, které by měla objednávka obsahovat, jsou uvedeny v § 53 Občanského zákoníku. Na objednávce musí být uvedeny veškeré informace, které zákazník požaduje, viz. příloha A-2. Jak již bylo řečeno, objednávka musí obsahovat následující údaje:

- jméno, adresu, IČO, DIČ obou subjektů,
- jednoznačná identifikace zboží pro obě strany,
- množství zboží (počet palet, kusů,...),
- hmotnost zboží,
- místo doručení zboží,
- telefonické nebo faxové spojení.

V některých případech může obsahovat navíc tyto údaje:

- splatnost faktury,
- cena za položku, cena celkem.

Potvrzením objednávky se firma zavazuje dodat zboží ve stanoveném množství, v požadovaném termínu a na určené místo dodání.

##### **Dodací list**

Dodací list je dokument, který se přikládá k dodávce zboží, aby mohla být provedena řádná převjíčka zboží. Je to doklad o předání nebo převzetí zboží, ale nejedná se o daňový doklad. Dodací list obsahuje především tyto informace:

- název a adresa obou subjektů,
- popis zboží (počet, hmotnost) – zde je vhodné uvádět například EAN kódy nebo specifická čísla jednotlivých položek,
- datum expedice zásilky,

- jméno odpovědné osoby, popřípadě SPZ vozidla.

Ukázka dodacího listu je v příloze D.

V případě mezinárodní silniční dopravy je také součástí dokladů **nákladní list CMR** (z angl. Consignment note). Jedná se o přepravní dokument v rámci Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě. Tento doklad je samopropisovací a skládá se ze tří částí:

- s červeným tiskem – pro odesílatele,
- s modrým tiskem – pro příjemce,
- se zeleným tiskem – pro dopravce.

Jak můžeme vidět v příloze E, obsahuje tento doklad následující informace:

- jméno, adresa a země odesílatele, příjemce,
- místo vykládky zboží, země,
- místo a datum nakládky zboží, země,
- připojené dokumenty (převážně doklady s popisem zboží),
- druh zboží (počet, hmotnost),
- SZP vozidla, přívěsu,
- datum, razítko, podpis.

### **Záznam o provozu vozidla nákladní dopravy**

Tento dokument musí řidiči vyplnit po každé jízdě. Obsahuje veškeré informace o jízdě, viz. příloha F, kterou řidič vykonal. Jedná se o jakýsi výkaz pracovní doby řidiče, který slouží pro následnou fakturaci. Měl by obsahovat následující informace:

- jméno osoby, která jízdu vykonala, SPZ vozidla,
- datum začátku a ukončení výkonu,
- čas odjezdu a příjezdu ze stanoviště,
- časy nakládek a vykládek,
- délka celé jízdy včetně různých prostojeů a povinných pauz,
- stav tachometru, celkový počet ujetých kilometrů,
- čerpání a spotřeba pohonných hmot.

## **Faktura**

Faktura má u plátce DPH povahu daňového dokladu. Ukázka je v příloze G a měla by obsahovat tyto náležitosti:

- evidenční číslo,
- identifikace obou subjektů (název, adresa, IČO, DIČ),
- datum vystavení a datum splatnosti,
- datum uskutečnění zdanitelného plnění (zpravidla shodné se dnem vystavení faktury),
- obsah dodávky,
- informaci o fakturované peněžní částce, o % výši DPH, popř. o poskytnutých slevách.

Pokud se jedná o zahraničního odběratele, musí být na faktuře uveden kromě výše zmíněných údajů IBAN (z angl. International Bank Account Number) a SWIFT kód banky (z angl. Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication). IBAN je mezinárodní číslo bankovního účtu, které umožňuje provádět platby v rámci zahraničí. SWIFT kód slouží k mezinárodnímu platebnímu styku. Každá banka má svůj jednoznačný kód, který slouží k její identifikaci.

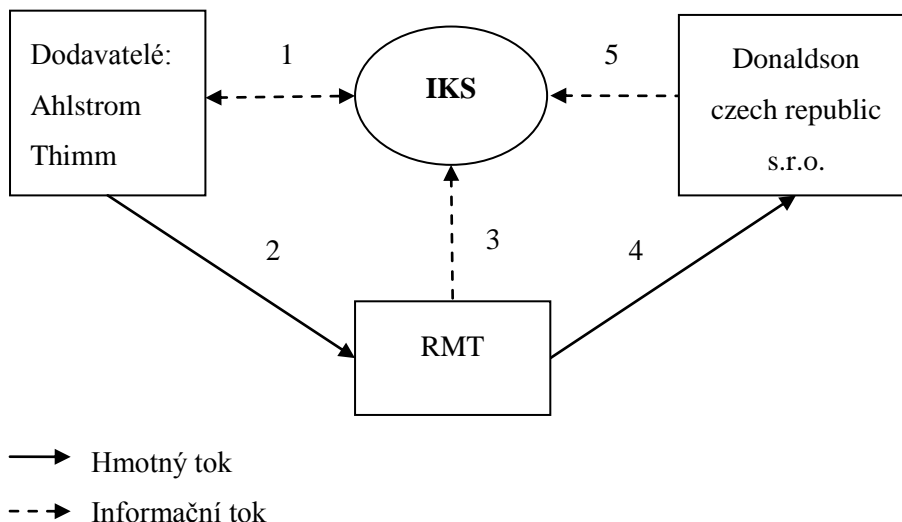
## **6.2 RMT logistic service s.r.o**

V následující části této kapitoly je věnována pozornost firmě RMT logistic service s.r.o. Společnost se zabývá skladováním zboží. I zde budou v podstatné míře popsány veškeré procesy, které ve firmě probíhají.

### **6.2.1 Rámcový popis procesů ve skladu**

Sklad řeší zásobování materiálem (vlnitá lepenka, filtrační papír v rolích) pro společnost Donaldson. Dále skladuje hotové výrobky této společnosti. Prakticky veškerá manipulace se provádí po celých paletách, zcela výjimečně se odebírají kusy z palet s hotovými výrobky. Společnost RMT je zodpovědná za včasné dodávky surovin do výroby za pomoci systému Kanban. Tento proces funguje následovně. Vedoucí skladu má internetový přístup do systému IKS (z angl. Integrated Kanban System) společnosti Donaldson. Zde se zjistí počet požadovaného zboží k dodání. Donaldson má předem nadefinována čísla palet (Kanban ID), pod kterými budou palety dodány.

Obr. č. 9: Systém Kanban



Zdroj: vlastní zpracování, 2013

Na obr. č. 9 je znázorněna funkčnost systému Kanban (IKS) a spolupráce mezi společnostmi. V roce 2010 zavedla firma Donaldson czech republic s.r.o. ve spolupráci se společností Thimm Kanban systém.<sup>2</sup> V systému jsou nastaveny hladiny, které hlídají maximální a minimální množství materiálu, jak ve společnosti Donaldson, tak ve skladu firmy RMT. Jakmile klesne hladina pod určitou (stanovenou) úroveň, zašle systém signál k výrobě (1). Po výrobě potřebného množství materiálu doplní dodavatelé příslušné hladiny. Poté je materiál přepraven do firemního skladu RMT (2). Při odeslání zboží dostalo toto zboží v IKS program status „transport / výroba“. Po přijetí zboží na sklad se přijme v systému IKS (3) a tento status se opět změní na status „RMT1“. Poté, co je zboží odesláno do společnosti Donaldson (4), se tento status změní znovu. Systém zaznamená, že je materiál ve výrobě a zašle informaci o spotřebě tohoto materiálu. (5).

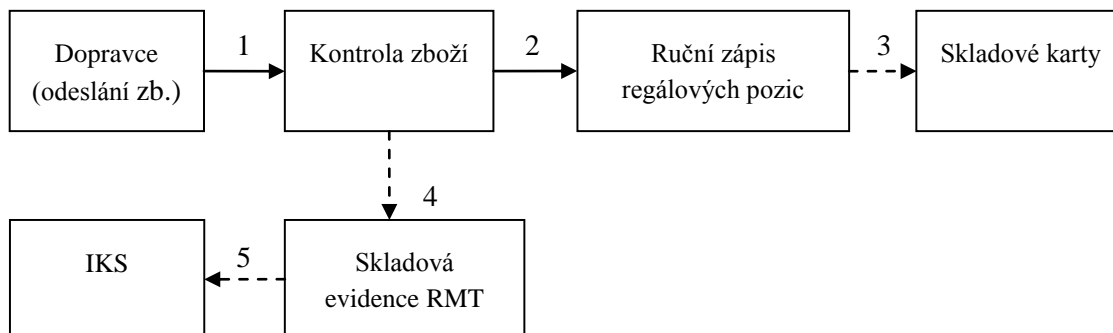
### Příjem zboží

Příjem zboží je prováděn manuálně skladníkem, který po vyložení kontroluje převzaté zboží. Podstatou této přejímky zboží je jak kvantitativní, tak kvalitativní kontrola přejímaného zboží. Pracovníci, kteří provádějí dle požadavků dokumentace příjem výrobků, zodpovídají za kvalitu výsledků své činnosti. Příjem zboží je rozdělen na příjem kartonů (výrobek z vlnité lepenky), medií (filtrační papír) a hotových výrobků.

<sup>2</sup> Více o zavedení Kanan systému ve společnosti Donaldson v internetovém článku ve zdroji [15]

## Příjem kartonů

Obr. č. 10: Příjem kartonů do skladu



—> Hmotný tok

- -> Informační tok

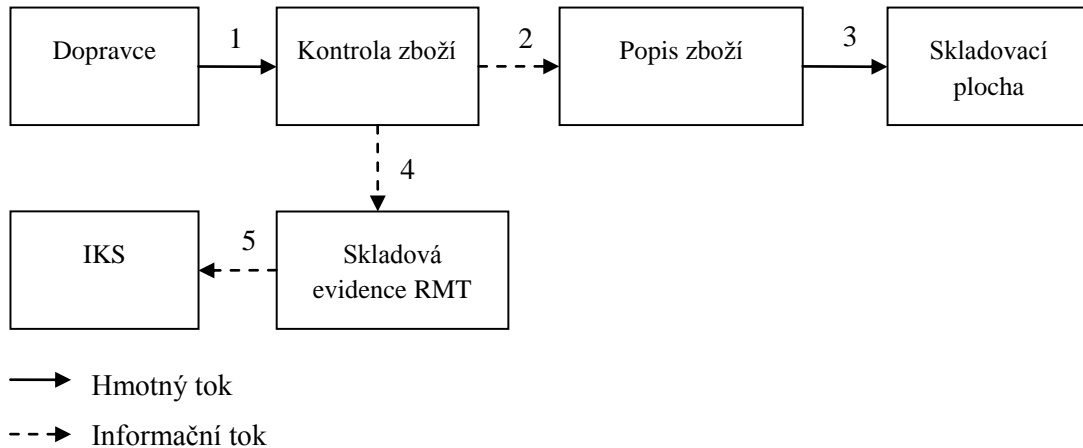
Zdroj: vlastní zpracování, 2013

Proces přijetí kartonů začíná odesláním zboží ze společnosti Thimm. Zboží dorazí do skladu RMT, kde dochází k jejímu vyložení (1). Pracovníci skladu kontrolují toto zboží ručně (počet palet a šarže zboží) dle dodacího listu. Následně dochází k uskladnění zboží do regálů (2). Tyto nové pozice, kam bylo zboží uloženo, se ručně zapíše do zaskladňovacího formuláře. Poté je proveden přepis regálových pozic ze zaskladňovacího formuláře do skladových karet (3). Dále musí být proveden příjem zboží ve skladové evidenci RMT (4). Tato evidence je vedena v programu MS Excel, kde je možno vidět každodenní pohyb zboží.

Jako z posledních kroků je proveden příjem zboží v programu IKS (5).

## Příjem médií

Obr. č. 11: Příjem médií do skladu

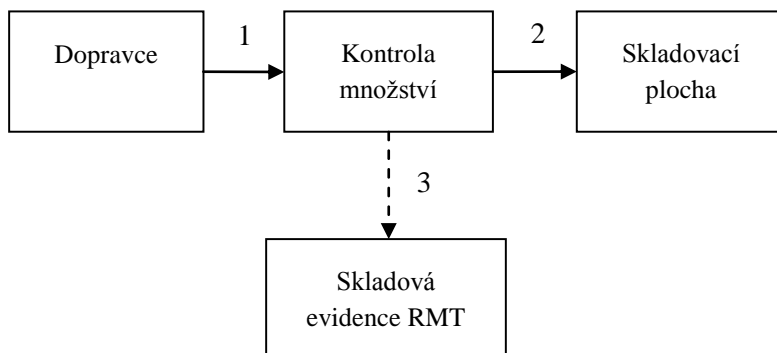


Zdroj: vlastní zpracování, 2013

Stejně jako u příjmu kartonů začíná tento proces odesláním zboží. Zboží je naloženo ve společnosti Ahlstrom v Itálii a dopraveno do skladu RMT. Po vyložení zboží z kamionu (1) proběhne kontrola počtu palet a šarže zboží podle dodacího listu. Zboží se označí datem příjmu a kanban kartou (2). Nyní je připraveno k zaskladnění (3). Jsou-li na zaskladňovací ploše starší palety stejné šarže, jako je šarže právě této přijaté palety, je nutno palety přeskládat tak, aby nejstarší palety byly vždy první odebírané. Rozhodující je měsíc příjmu zboží. Tento postup musí být dodržován z důvodu metody vychystávání zboží FIFO. Po zaskladnění se zboží přijme na sklad ve skladové evidenci RMT (4). Opět se nesmí zapomenout na příjem zboží v systému IKS (5).

## Příjem hotových výrobků

Obr. č. 12: Příjem hotových výrobků do skladu



—> Hmotný tok

- -> Informační tok

Zdroj: vlastní zpracování, 2013

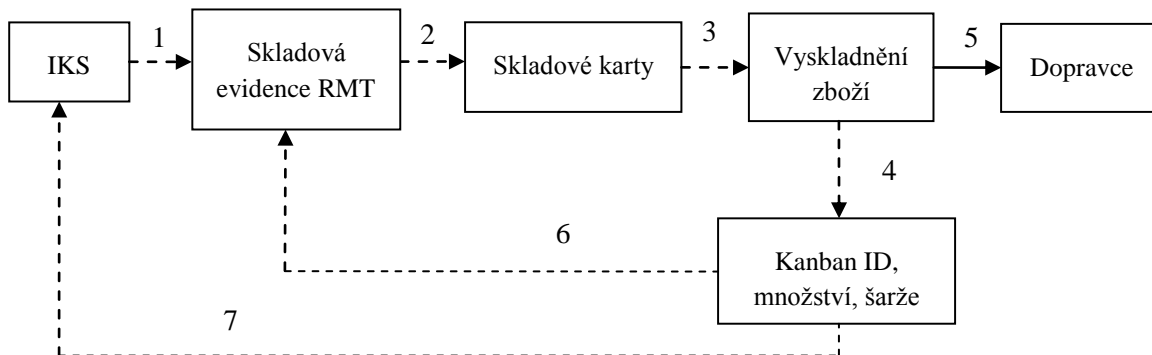
U příjmu hotových výrobků začíná proces odesláním zboží ze společnosti Donaldson do skladu firmy RMT. Zboží je zde vyloženo (1) a je provedena kontrola počtu palet a šarže zboží s dodacím listem. Poté se zboží zaskladní (2) a přijme ve skladové evidenci RMT (3).

## Výdej zboží

Výdej zboží, stejně jako jeho příjem, je rozdělen na výdej kartonů, médií a hotových výrobků.

## Výdej kartonů

Obr. č. 13: Výdej kartonů ze skladu



—> Hmotný tok

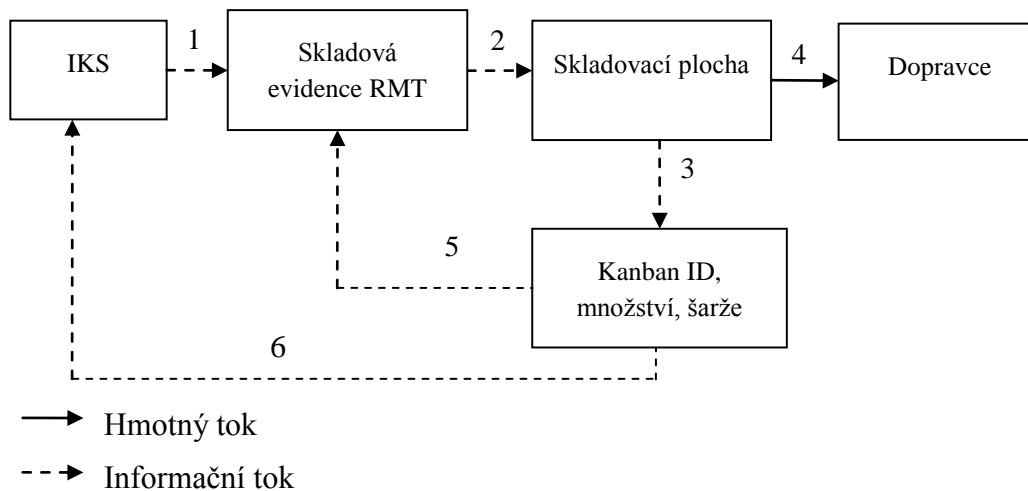
- -> Informační tok

Zdroj: vlastní zpracování, 2013

Výdej kartonů začíná vytvořením reportu v systému IKS, kde se zjistí, jaké šarže kartonů je nutno dodat (1). Administrativní pracovník ověří dostupnost a nejstarší šarže ze skladové evidence RMT (2). Výdej kartonů je prováděn dle politiky FIFO, kde je indikátorem právě číslo šarže dané palety. Ze skladových karet jsou získány regálové pozice uloženého zboží (3). Na základě těchto údajů pracovník skladu požadované zboží vyskladní. Z palety se musí odebrat označení (viz. příloha H), na kterém je uvedeno, o jaký druh zboží se jedná (4). Tento krok je nezbytný z důvodu následného skenování kódu do počítače. Dále je proveden ruční opis ID ze štítku na paletě. Nyní může být zboží naloženo na nákladní automobil, který přepraví zboží do společnosti Donaldson (5). Na závěr musí být vyskladněné zboží (množství, šarže) odepsáno ze skladové evidence RMT (6) a též i v systému IKS (7). V tomto systému jsou položky uvedeny pod svým Kanban ID (číslo, které bylo opsáno ze štítku na paletě).

### Výdej médií ze skladu

Obr. č. 14: Výdej médií ze skladu



Zdroj: vlastní zpracování, 2013

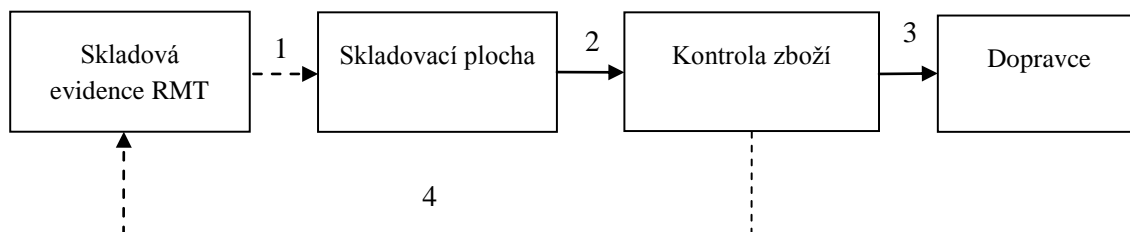
Výdej médií ze skladu začíná opět vytvořením reportu ze systému IKS (1). Zde je zjištěno, jaké množství a šarže je nutno dodat. Ze skladové evidence RMT je ověřena dostupnost požadovaného zboží. Pokud je dané zboží na skladě, může být provedeno jeho vyskladnění (2). Výdej médií stejně jako u kartonů provádíme podle politiky FIFO. Toto je již zajištěno přeskládáním palet při příjmu zboží. Z palety je odebrán štítek (viz. příloha I), kde je uvedeno Kanban ID, šarže a hmotnost zboží (3). Poté je zboží naloženo na nákladní automobil a dovezeno do společnosti Donaldson (4). Posledním



krokem je odepsání zboží ze skladové evidenci RMT (5) a odpis Kanban ID v systému IKS (6).

### Výdej hotových výrobků ze skladu

Obr. č. 15: Výdej hotových výrobků ze skladu



—→ Hmotný tok

- - → Informační tok

Zdroj: vlastní zpracování, 2013

Výdej hotových výrobků ze skladu probíhá na základě dodacího listu. Jednou z možností je příjezd neohlášeného kamionu, který má s sebou dodací list obsahující, jaké zboží má být naloženo. Druhá z možností je předem ohlášený příjezd kamionu přes e-mail či telefonicky. Ze skladové evidenci RMT se zjistí dostupnost požadovaného zboží (1). Poté je zboží vyskladněno (2) a provedena kontrola šarže a množství podle dodacího listu. Dále se zboží označí na dvou stranách štítky, které jsou poslány společností Donaldson k rychlejší identifikaci zboží. Poté může být zboží naloženo a odvezeno ze skladu (3). Poslední fází je odepsání vydaného zboží ze skladové evidenci RMT (4).

#### Příjem poškozených výrobků na sklad:

##### **1. Kontrola – nakládka zboží**

Pokud se řidič účastní nakládky zboží, kontroluje palety a výrobky na nich uložené.

##### **2. Kontrola – příjem zboží na sklad**

Při vykládce zboží z nákladního automobilu, kontrolují skladníci palety a zboží pokud možno ještě na autě. Pokud naleznou poškozenou paletu, vyfotí ji a pokud nelze skladovat, zašle se zpět. V případě poškozeného zboží je opět toto zboží vyfoceno. Na paletu se nalepí pozastavující štítek „poškozeno“ a napíše se datum příjmu. Neprodleně se kontaktuje administrativní pracovník, který vyplní formulář o poškozeném zboží, kde je uveden počet a druh zboží. Tento záznam je prostřednictvím faxu odeslán do firmy, která zboží expedovala. Všechny poškozené výrobky jsou vedeny ve speciální evidenci.

Pokud se poškozené zboží nevyfotí a nezapiše do formuláře, bude zodpovědnost za poškození nést pracovník skladu RMT.

### **3. Kontrola – manipulace se zbožím**

V případě, že skladník objeví poškozený výrobek při přeskladnění, ihned nahlásí číslo a počet příslušnému pracovníkovi skladu. Administrativní pracovník provede zápis do evidence poškozených výrobků. Zboží není třeba fotit a zodpovědnost nese pracovník skladu RMT. Při vyskladnění zboží je celá paleta označena pozastavujícím štítkem.

### **4. Kontrola – vykládka zboží**

Při zjištění závady až při vyskladnění, není nutno toto zboží fotit. Okamžitě je kontaktován administrativní pracovník, který vzniklou událost ihned nahlásí společnosti, kam mělo být zboží dopraveno. Firma sdělí pokyny, jak postupovat dále.

Poškozené zboží je po určitou dobu uskladněno na místě pro neshodné výrobky a označeno páskou.

V případě spolupráce společností Ahlstrom a Donaldson Czech Republic s.r.o. je zboží uloženo ve skladě, který slouží ve své podstatě jako **konsignační sklad**. Tento sklad slouží ke skladování materiálu, polotovarů nebo dokončených výrobků. Na rozdíl od běžného skladu se konsignační sklad formálně liší tím, že zboží uskladněné v něm, je ve vlastnictví dodavatele. Konsignační sklad může vzniknout pouze za předpokladu spolupráce dvou obchodních partnerů. Dodavatel, v tomto případě Ahlstrom, zajišťuje na své náklady skladování zboží ve společnosti RMT. Skladová zásoba je pak odběratelem, tedy společností Donaldson, dle jeho potřeb průběžně odčerpávána.

Společnost Donaldson ze skladu odebírá zboží pro vlastní potřebu (výroba vzduchových filtrů). Společnost RMT zasílá reporty, které informují společnost Ahlstrom o vyskladnění určitého druhu zboží. Na základě těchto reportů pak firma Ahlstrom vystavuje faktury společnosti Donaldson za odebraný materiál. Faktury za skladovací služby jsou však vystaveny společnosti Ahlstrom.

#### **6.2.2 Skladovací prostory**

Podnik má v pronájmu skladovací plochy o rozloze cca 2.647 m<sup>2</sup>. Tyto prostory jsou vybaveny kovovým regálovým systémem o celkové výšce 4,80 m. Mají čtyři patra, která jsou cca 1,20 m vysoké. Regály jsou značeny lokačními adresami bez čárového kódu. Ulička mezi regály je široká 3,70 m, z důvodu otočení vysokozdvížného vozíku.

Firma zvolila tento typ regálu z důvodu charakteru skladovaného zboží (skladování zboží a materiálu na paletách a v balících). Tyto příhradové paletové regály byly namontovány podle požadavků certifikátu ČSN ISO 9001. Jelikož firma skladuje nepotravinářský sortiment, nemusí zde být udržována specifická teplota. Povaha tohoto zboží vyžaduje kryté netemperované prostory. Údržbu ve skladech provádí skladníci průběžně zametáním, vysáváním průmyslovým vysavačem nebo zametacím strojem.

### **6.2.3 Manipulační a přepravní jednotky**

Pro manipulaci se zbožím firma využívá moderní manipulační techniku od společnosti Jungheinrich. Obsluha této techniky musí být oprávněna k jejímu používání a musí být řádně proškolená. K dispozici je 7 ručních paletových vozíků a 4 vysokozdvížné vozíky. Dále 2 elektrické paletové vozíky, které se zde moc nevyužívají, z důvodu nerovného povrchu podlahy. Pracuje se převážně s vysokozdvížnými akumulátorovými vozíky. Tyto vozíky jsou poháněné elektromotorem napájeným z akumulátoru. Slouží tak ke snadnému naložení palety na dopravní prostředek. V případě lehčího nákladu se používají ruční paletové vozíky. Ve většině případů se jedná o manipulační jednotky II. řádu. Zcela výjimečně pak o manipulační jednotku I. řádu. Zboží je zpravidla uloženo na EURO paletách nebo v kontejnerech, které jsou uloženy na podstavci, který opět odpovídá rozměrům eurové palety. Některé zboží je přepravováno na atypických paletách o rozměru 1200 x 1200 mm.

Přepravními prostředky jsou nákladní automobily.

### **6.2.4 Označení zboží**

Pro efektivní logistiku je důležitá identifikace zboží. Každé zboží by mělo být označeno jednoznačným kódem výrobku. Dnes se již standardně využívá technologie čárového kódu. Nejčastěji využívaným kódem je EAN13, který slouží k označení produktů či kartónů, a EAN128 označující přepravní jednotky.

### **6.2.5 Avizace příjmů**

Pro efektivní logistiku a správné fungování skladu je důležité včasné ohlášení příjmu zboží. Od výrobce Ahlstrom přicházejí avíza v podobě dodacích listů v PDF formátu o plánované dodávce zboží. Poskytují informace o předpokládaném příjezdu a identifikaci zboží. Dále přicházejí avíza od společnosti Donaldson, která rovněž zasílá informace o plánovaném počtu a druhu zboží. Tato komunikace probíhá ve většině

případů prostřednictvím e-mailu či faxu. Informace jsou nezbytné k zajištění plynulého chodu ve skladu, jelikož společnost RMT zajišťuje třikrát denně ve stanovený čas závoz výrobků do společnosti Donaldson. Tyto závozy (ranní, odpolední a večerní) jsou řešeny firemní autodopravou.

### **6.2.6 Odběratelé**

Společnost spolupracuje s několika odběrateli, kteří využívají tyto služby. Obchodní vztah mezi podnikem a odběrateli se řídí rámcovými smlouvami na dobu neurčitou. Mezi hlavní a největší odběratele patří Ahlstrom, Thimm Obaly, k.s. a Donaldson Czech Republic s.r.o. Ahlstrom je výrobce speciálních papírů, které se využívají v řadě produktů, jako jsou filtry, podlahy, pásy či štítky. Společnost Thimm Obaly, k.s. se zabývá výrobou obalů z vlnité lepenky a společnost Donaldson Czech Republic s.r.o. výrobou vzduchových filtrů. Dalšími avšak malými odběrateli jsou například Globus nebo Magna Seating Chomutov, s.r.o.

### **6.2.7 Konkurence**

V této oblasti má společnost ve svém okolí poměrně málo konkurentů. Za nejbližšího a přímého konkurenta můžeme považovat společnost Emons spedice s.r.o., která byla již zmíněna jako konkurent v oblasti přepravy. Tato společnost nabízí také možnost skladování zboží, a to přímo ve stejném areálu. Jako dalšího konkurenta můžeme označit společnost Kebek s.r.o, která nedávno vybuodovala na okraji města nové skladovací plochy.

### **6.2.8 Doklady spojené s pohybem zboží ve skladu**

I zde kolují doklady, které zaznamenávají pohyb zboží, jak do skladu, tak ze skladu. Dodací list či fakturu zde není třeba uvádět, jelikož jsou tyto doklady popsány v předešlé kapitole (viz. kapitola 6.1.4.).

#### **Skladní karta**

Tento doklad je vystavený ve skladu a slouží pro evidenci pohybu určitého druhu zásoby v čase. Skladní karta může být vedena v papírové nebo v elektronické podobě a měla by obsahovat následující údaje:

- číslo a označení skladní karty, datum, název zboží, množství zboží, měrná jednotka, příjem zboží, výdej zboží, celkové množství zboží na skladě.

Ve skladu se za skladní karty považuje přehled regálových pozic. Tento přehled obsahuje pozice, kam bylo zboží po příjmu uloženo a o jaký druh se jedná (šarže zboží). Nově vzniklé pozice byly přepsány ze zaskladňovacího formuláře.

### **Příjemka zboží**

Podkladem pro příjemku zboží je dodací list. Příjemka zaznamenává přírůstek zásob určitého druhu zboží. Příjem zboží je evidován v počítači a nemá podobu klasické příjemky. Tento příjem je zanesen do programu MS Excel, kde se pouze zapíše šarže zboží a jeho množství. Pokud se jedná o příjem kartonů, zapisuje se počet kusů, pokud jde o příjem médií, uvádí se zde navíc jeho váha. Na dodací list se uvede datum příjmu a podpis odpovědné osoby, poté je založen do příslušného pořadače (viz. příloha J).

### **Výdejka zboží**

Výdejka zaznamenává úbytek stavu zásob určitého druhu zboží na skladě. V případě vyskladnění médií a kartónů je zboží vyskladněno na základě reportu ze systému IKS. U hotových výrobků dochází k vyskladnění na základě nákladního listu nebo předem ohlášeného kamionu, který s sebou má podklady k vyskladnění určitého druhu zboží. Výdej zboží je opět evidován v počítači v programu MS Excel, kde je u vybrané šarže odepsán počet vyskladněného zboží. Poté je vyplněn výdajový doklad, respektive jeden originál a jedna kopie. Originál zůstává ve skladě a spolu s nákladním listem (viz. příloha K) je založen v pořadači. Kopie dokladu je předána řidiči nákladního automobilu. Tento doklad obsahuje následující informace:

- údaje o firmě (jméno, adresa,...),
- šarže zboží,
- množství zboží,
- SPZ vozidla a jméno řidiče,
- datum, podpis, razítko.

## 7 Návrh na zlepšení

Na základě teoretických a praktických poznatků navrhuji společnosti RMT logistic service s.r.o. zlepšit efektivnost řízení skladu. Řešením by byla pro podnik implementace systému WMS (z angl. Warehouse Management System).

Zavádění systému WMS do skladů je vynucováno stále více vzrůstajícím tlakem na zvýšení efektivity činností, zvyšování obrátkovosti zásob, požadavky na lepší využívání skladovacích ploch, snížení nákladů a v neposlední řadě snížení počtu chyb a záměn při vyskladňování zboží.

Po zavedení systému WMS by přešla společnost od „papírového“ vedení skladu k online systému. Společnost vede v současné době skladovou evidenci v programu Microsoft Excel, která je dle mého názoru nevyhovující.

### **Nevýhody vedení skladové evidenci v programu MS Excel:**

- Chybovost v zadávání dat (např. možnost překlepu, zadání nesprávného údaje)
- Možnost ztráty údajů (nechtěné vymazání dat)
- Tvorba vzorců (případné vymazání vzorců způsobí nepromítnutí dat v dokumentu)
- Omezené sloupce (počet sloupců při denním zapisování dat vystačí zhruba na 8 měsíců, počet řádků je vyhovující)
- Nepřehlednost zpětného dohledání
- Práce pouze jednoho pracovníka v programu
- Nároky na paměť hardwaru (velký objem dat)

Většina nevýhod spočívá v ručním zadávání dat do programu. Lze tedy konstatovat, že určitou zásluhu ve většině z výše uvedených bodů nese lidský faktor. Proto jedním z hlavních důvodů pro změnu systému je snížení chybovosti.

System spočívá na jednoznačné identifikaci každého zaskladněného zboží čárovým kódem. Etikety s čárovým kódem jsou také používány pro identifikaci palet či kartonů v rámci pohybu zboží po skladě. Dále toto označení slouží pro označování zásilek opouštějících sklad. Skladové procesy prováděné skladníky budou řízeny WMS systémem.

Pracovníci skladu budou využívat mobilní bezdrátové terminály s integrovaným snímačem čárového kódu.

### **Příjem zboží**

Při přijetí nového zboží na sklad se naskenuje kód pomocí bezdrátového terminálu, a tím dojde ke kontrole zboží s dodacím listem. Z důvodu úspory času může být systém nastaven tak, aby nabídl volné pozice, na které by mohlo být nově přijaté zboží uskladněno. Pracovník skladu tak nebude muset hledat volná místa v regálech. Poté přijaté zboží zaskladní a naskenuje pozici, na kterou bylo zboží uloženo. V tomto případě může dojít pouze k jediné chybě, která může vzniknout naskenováním špatného kódu určující pozici zboží. Oproti tomu v současné době může dojít až ke třem chybám při přijetí zboží. První chybou je napsání špatné pozice do zaskladňovacího formuláře. Druhou chybou může být přepsání chybného údaje ze zaskladňovacího formuláře do skladových karet. K poslední chybě může dojít při vyskladnění zboží z jiné pozice, než ze které mělo být odebráno.

### **Výdej zboží**

Další kontrola probíhá při nakládce zboží, kdy skladník naskenuje kód vychystávaného zboží. Díky tomuto způsobu vychystávání zboží nemůže dojít například k záměně zboží, nesprávné šarži nebo špatnému množství zboží. Systém by ihned ohlásil nesrovnalosti s dodacím listem.

Funkčnost **systemu řízeného skladu WMS** se opírá o několik základních pilířů:

- evidence míst ve skladu, kam je zboží možno uložit (tzv. mapa skladu),
- evidence obsahu uloženého zboží,
- evidence příjmových dokladů,
- evidence výdajových dokladů,
- evidence expedice,
- evidence partnerů.

**Přínosy plynoucí ze zavedení systému řízeného skladu:**

- "Bezpapírový sklad" (redukce papírových dokladů)
- Zlepšení organizace skladu
- Automatická kontrola stavu zásob ve skladu
- Průběžná inventura zboží ve skladu

- Úspora lidské práce
- Kontrola každého kroku skladového procesu
- Eliminace chyb vzniklých přepisem dat z papírových dokladů
- Přehlednost zpětného dohledání produktů na základě šarže
- Práce více osob v programu

Lze předpokládat, že zavedení tohoto systému do společnosti bude přínosné. Společnosti se tím otevřou možnosti rozvoje firmy a v tomto důsledku tak přilákání nových potencionálních zákazníků.



## **Závěr**

Cílem této práce byla analýza logistických procesů ve vybrané společnosti. V teoretické části byly uvedeny hlavní související pojmy s logistikou jako logistické služby, logistický řetězec, přeprava zboží a skladování zboží.

Na základě získaných poznatků byla zpracována praktická část. Nejprve byla společnost krátce představena. Práce se zabývala dodavatelsko-odběratelským řetězcem, byly zde zmíněny informace o sortimentu zboží, o hlavních odběratelích využívající služby podniku, ale také o konkurentech působících ve stejné oblasti.

Správné a vhodné využití logistiky přináší podniku konkurenční výhody. Firmy se snaží zaujmout různými certifikáty, které potvrzují kvalitu probíhajících procesů. Pro podnik je nejdůležitější pružně reagovat na požadavky a přání zákazníků. Spolu s tímto je také důležitá dodací spolehlivost, kvalita a krátké dodací časy. Význam logistiky stále roste a po vstupu České republiky do Evropské unie se stal ještě důležitějším.

Cílem práce bylo popsat procesy probíhající ve firmě. Ty byly demonstrovány na jednotlivých diagramech, kde bylo možné vidět jak toky hmotné, tak toky informační. Na závěr práce je předložen návrh na zlepšení v oblasti skladové logistiky. V této oblasti by měla firma zaměřit svou pozornost na využití moderních technologií. A to konkrétně zavést systém řízeného skladu – WMS. Při zavedení této technologie může podnik znatelně ušetřit, ale také může získat jistou konkurenční výhodu.

---

## Seznam obrázků

Obr. č. 1: Dělení a priorita cílů logistiky .....	11
Obr. č. 2: Složky logistických nákladů v %.....	14
Obr. č. 3: Proces přijetí objednávky .....	28
Obr. č. 4: Harmonogram naplánované trasy .....	30
Obr. č. 5: Proces „kolečkové“ jízdy - Německo .....	34
Obr. č. 6: Proces "kolečkové" jízdy – Velká Británie 1.....	35
Obr. č. 7: Proces "kolečkové" jízdy – Velká Británie 2.....	36
Obr. č. 8: Logo firmy .....	39
Obr. č. 9: Systém Kanban .....	43
Obr. č. 10: Příjem kartonů do skladu .....	44
Obr. č. 11: Příjem médií do skladu .....	45
Obr. č. 12: Příjem hotových výrobků do skladu .....	46
Obr. č. 13: Výdej kartonů ze skladu .....	46
Obr. č. 14: Výdej médií ze skladu .....	47
Obr. č. 15: Výdej hotových výrobků ze skladu .....	48

**Seznam tabulek**

Tab. č. 1: Časový harmonogram jízdy .....	31
Tab. č. 2: Celkové náklady na jednu jízdu.....	32

## Seznam použitých zkratek

aj.	a jiné
a pod.	a podobně
atd.	a tak dále
cca	přibližně
DIČ	daňové identifikační číslo
IČO	identifikační číslo organizace
s.	stránka
s.r.o.	společnost s ručením omezeným
tj.	to je
tzv.	tak zvaný

## Seznam použité literatury

### Publikace

- [1] CIMLER, Petr., ZADRAŽILOVÁ, Dana. *Retail management*. Praha: Management Press, 2007, 307 s., ISBN 978-80-7261-167-6
- [2] DANĚK, Jan., PLEVNÝ, Miroslav. *Výrobní a logistické systémy*. Plzeň: Západočeská univerzita, 2005, 212 s., ISBN 80-7043-416-3
- [3] GROS, Ivan. *Logistika*. Praha: Vydavatelství VŠCHT, 1996, 228 s., ISBN 80-7080-262-6
- [4] LAMBERT, Douglas., STOCK, R. James., ELLRAM, Lisa. *Logistika*. Praha: Computer Press, 2000, 589 s., ISBN 80-7226-221-1
- [5] LÍBAL, Vladimír., KUBÁT, Jiří a kol. *ABC logistiky v podnikání*. Praha: Nadatur, 1994, 282 s., ISBN 80-85884-11-9
- [6] PERNICA, Petr. *Logistický management: Teorie a podniková praxe*. Praha: Radix, 1998, 660 s., ISBN 80-86031-13-6
- [7] PERNICA, Petr. *Logistika: vymezení a teoretické základy*. Praha: Vysoká škola ekonomická, 1994, 210 s., ISBN 80-7079-820-3
- [8] PRAŽSKÁ, Lenka., JINDRA, Jiří a kol. *Obchodní podnikání*. Praha: Management Press, 2. vydání, 2002, 874 s., ISBN 80-7261-059-7
- [9] SCHULTE, Christof. *Logistika*. Praha: Victoria Publishing, 1994. 301 s., ISBN 80-85605-87-2
- [10] SIXTA, Josef., MAČÁT, Václav. *Logistika: teorie a praxe*. Brno: Computer Press, 2005, 315 s., ISBN 80-251-0573-3

### Elektronické zdroje

- [11] *Logistické náklady podniku*. [online] 2012 [cit. 2013-2-25] Dostupné z:  
<http://www.logio.cz/komplexni-planovani-a-optimalizace-logis/>
- [12] *Ředitelství silnic a dálnic ČR*. [online] Praha: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2012 [cit. 2013-2-25] Dostupné z [http://www.rsd.cz/sdb\\_intranet/sdb/download/prehledy\\_2013\\_1\\_cr.pdf](http://www.rsd.cz/sdb_intranet/sdb/download/prehledy_2013_1_cr.pdf)

- [13] Obchodní rejstřík a Sběrka listin: Obchodní rejstřík podle firem. *Justice* [online]. 2012 [cit. 2013-3-6] Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-vypis?subjektId=isor%3a500003068&typ=full&klic=cv47mb>
- [14] *RMT s.r.o.* [online]: Společnost RMT s.r.o., 2013 [cit. 2013-04-10] Dostupné z: <http://r-m-t.cz>
- [15] Nový systém řízení skladových zásob. [online elektronický časopis] *Logistika*. Aktualizace 15.6.2010, ISSN 1213-7693 [cit. 2013-04-10] Dostupné z: [http://logistika.ihned.cz/1-10024660-44271010-B00000\\_detail-f0](http://logistika.ihned.cz/1-10024660-44271010-B00000_detail-f0)

### **Seriálová publikace**

- [16] WEBEROVÁ, Adriana. Vytěžování vozidel: Přepavní databanky jsou zrcadlem trhu. *Systémy logistiky*, 2013, roč. 13, č. 120

### **Ostatní zdroje**

- [17] Interní zdroje společnosti RMT Logistik s.r.o. a RMT logistic service s.r.o.
- [18] Příručka pro vypracování BP/DP

## **Seznam příloh**

**Příloha A-1:** Potvrzená objednávka

**Příloha A-2:** Objednávka

**Příloha B:** Rezervační formulář pro jízdu trajektem

**Příloha C:** Potvrzení rezervačního formuláře

**Příloha D:** Dodací list

**Příloha E:** Nákladní list CMR

**Příloha F:** Záznam o provozu vozidla nákladní dopravy

**Příloha G:** Faktura

**Příloha H:** Označení zboží (kartony)

**Příloha I:** Označení zboží (média)

**Příloha J:** Příjemka zboží

**Příloha K:** Výdejka zboží

**Příloha A-1: Potvrzená objednávka**

**Předmět:** RMT-částec. Ilshofen a zpět do 2,0t.doc  
**Od:** "MRK- obchod" <obchod@michael-riedel.cz>  
**Datum:** 21.3.2013 13:52  
**Komu:** <vladimir.hron@r-m-t.cz>



5371  
Chomutov

RMT Logistik s.r.o.  
Na Moráni

430 01

tel/fax: 474 622 936

**Objednávka dopravy**

Vážený pane, na základě Vaší cenové nabídky ze dne 18.3.2009, objednáme u Vás přepravu zboží na trase Kadaň – Ilshofen- Eckarhausen (D-74532) a zpět formou příkládky do hmotnosti 2,0t v ceně 5.500,- Kč + DPH.

Místo nakládky: Michael Riedel, Transformatoren, s.r.o., Golovinova 1706, 432 01 Kadaň,  
dne **25.3.13** (pondělí), (**potřebovali by jsme zboží doručit do úterý do 9,30hod. na místo určení, děkuji**)

Místo určení: **Michael Riedel Transformatorenbau GmbH**  
**Max-Eyth-Strasse 10**  
**D-74532 Ilshofen – Eckarhausen**  
**BRD**  
 Tel: +0049 7904 704 18  
 Kontaktní osoby: paní Jekel,

Nakládka a vykládka zboží v Ilshofenu je možná v pondělí až čtvrtek v čase 7.00 – 15.00.  
 Nakládka a vykládka zboží v Kadani je možná v čase 8.00 – 11.00 11.30 – 15.00

Prosím o potvrzení termínu a času nakládky.

S pozdravem

Vrňáková Dagmar


V Kadani dne 21.3.2013

Michael Riedel, Transformatoren, s.r.o.



## Příloha A-2: Objednávka

Bestellung NT130122

 <b>Kunde</b> Soleg, s.r.o. Koperníkova 832/6 30100 Plzeň - Jižní Předměstí Česká republika <b>IČ</b> 28037651 <b>UST</b> CZ28037651		<b>Lieferant</b> RMT Logistik Na Moráni 5371 430 01 Chomutov 1 CZ <b>IČ</b> 27265587 <b>UST</b> CZ27265587
<b>Bestelldatum</b> 22.03.2013 <b>Liefertermin</b> 22.03.2013		

Objednáváme u Vás přepravu Kyocera Kadaň - Lišice

místo nakládky: Kyocera Solar Europe, s.r.o.  
 Královský Vrch 1977  
 432 01 Kadaň

- Otvírací doba: pondělí - pátek 8:00-16:00

\*\*\*\*\*  
 Druh zboží : 20 ks Solární modul Kyocera KD 245  
 \*\*\*\*\*  
 Datum nakládky: 22.3.2013

Místo vykládky : Lišice 1, CZ 33401 Dolní Lukavice  
 tel.: 608 965 221 p. Marek Peklo

Datum vykládky: 22.3.2013

Druh nákladu: 1 x FV paleta 1,70 x 1,10

celková hmotnost: 450 kg

\*\*\*\*\*  
 Splatnost faktury : 30 dnů po obdržení faktury a potvrzených dodacích listů.  
 -----

## Požadavky:

V případě nedodržení sjednaných podmínek si vyhrazujeme právo na náhradu vzniklých více nákladů. Součástí faktury je kopie potvrzeného přepravního dokladu a potvrzené dodací listy.

Pokud se během přepravy vyskytne problém, volejte co nejdříve tel. číslo +420 377 331 915. Pojištění odpovědnosti za škody na zásilce kryje dopravce.

Objednávka je platná i bez Vašeho zpětného potvrzení.

Společnost je zapsána v obchodním rejstříku vedeném u Krajského soudu v Plzni v oddílu C, vložce číslo 22274.

Ř.	Číslo 1	Název	Množství	M.J.	Cena MJ
	Číslo 2	Název 2			Cena cizí
1.			1,000		2 600,00 2 600,00

Gesamt 3 146,00  
 Gewicht: 0,00 Kg



## Příloha C: Potvrzení rezervačního formuláře



TransFerry Prague s.r.o.  
Via Bressani, 4/C  
29017 Fiorenzuola d'Arda (PC) - ITALY

Tel: 00-42-0-273132788  
Fax: 00-42-0-273132789

<http://www.transferry.com>  
email: [bookings.cz@transferry.com](mailto:bookings.cz@transferry.com)

BOOKING DEPARTMENT

Pro: RMT Logistik s.r.o.

potvrzujeme, e naše společnost Vám zajistila jízdu:

SPOLECNOST: DFDS Seaways (Dover)

NASE REFERENCE: 800000435432  
CISLO POTVRZENÍ (NUTNO NAHLASIT V PRÍSTAVU): 22124159  
DATUM/CAS: 09/04/2013 16:00:00  
SMER: Dover-Dunkerque  
SPZ TAHACE: 5U82562  
SPZ NAVESU: 4U32180  
DELKA: 18 (m)  
POCET RIDICU: 1

The above-mentioned services are given in compliance with the general terms settled by the Suppliers and also in accordance with the Trans Ferry's general conditions concerning the agreed intermediation that the Customer accepts by requiring the services. If you need a copy of Trans Ferry 's general conditions, you can find it on the website [www.transferry.com](http://www.transferry.com) or getting in touch with our Offices. The general terms of the services' Suppliers are also available on their own websites. Trans Ferry does not take any responsibility in case of interruption, discontinuation or change of the services as well as in case of damages which are the result of facts or behaviour of third parties or of the Companies providing the services. Trans Ferry does not take any responsibility also for damages which are the consequence of strikes, Authorities' measures, fortuitous events or circumstances beyond their control. In all such cases, the customer is not entitled to demand from Trans Ferry any sum of money as a reduction, compensation for damage or repayment of expenses. All exceptions that may be raised by the Companies providing the services and/or by third Parties concerning actions of the Customer that benefits of the transport service are to be referred to the Customer himself and not to Trans Ferry. The information regarding facts, events, inconvenience or problems of various kind affecting the regular functioning of the service (e.g. delays, strikes, faults, bad weather conditions...) that Trans Ferry comes to know from the Companies providing the services or from any other reliable source, will be communicated through newsletter but without taking responsibility for times or content of the message. The invoices delivered to the Customer are to be paid according to the method of payment and within the prescribed times reported on the invoices themselves. Trans Ferry reserves the right to impose on the Customer that fails to pay within the prescribe times the interests on arrears and the additional charges, that Trans Ferry had to pay, as a result of the delayed payment. Trans Ferry reserves any debt collection, claim and also the interruption of the services without notice.

S pozdravem,  
Trans Ferry S.p.A.  
TEL: +420-273132788  
FAX: +420-273132789  
GSM: +420-739029357  
08/04/2013 - 15.42.46

IF AN ANSWER IS NEEDED TO THE CURRENT FAX PLEASE CONTACT OUR BOOKING DEPARTMENT

## Příloha D: Dodací list

14.12.12

**THIMM**  
 Packaging

## Dodací list

THIMM obaly, U nádraží, Vsetaty, 277 01 CZ

DONALDSON CZECH REPUBLIC s.r.o.  
Prumyslova 11

CZ 43151 Klasterec nad Ohri

C. adresy  
09830839/03Adresa dodání  
Rmt Logistic Service S.R.O.Na Moráni 4878  
CZ 43001 Chomutov  
Pokyn

C.	006113007	
Datum	14.12.2012	Strana 1
C. dodavatele	26694778	
Vás partner	SIMONA VACHTOVA	
Telefon	+420315617-204	
Obch. referent	Jan Vcala	
Místo nakládky	Werklager	
Frankatura	DAP	
C. tarifu zboží	48191000	
Hmotnost v kg	3939	
Systémové datum	14.12.2012 08:37:45	



09830839006113007

Po - Pá 7.00 - 20.00 h  
V Kouba 7s8 6996

Odbír c.objed.	Vase zakázka ze		C. zakázky	
	Zboží-FAB	Oznacení zboží zákazníka	Pocet svazků/pocet kusů	Celkem ks
FAB. 17654 Díl 01 (07) KLOPOVA KRABICE, 216 * 216 * 391 MM, C 1.10 16	E770341	14.12.2012	9x400 ✓ 50772-01-01	(00/01) 3.600 G
FAB. 17663 Díl 01 (09) KLOPOVA KRABICE, 200 * 200 * 400 MM, B 1.02 15	E770108	14.12.2012	9x600 ✓ 50773-01-01	(00/01) 5.400 G
FAB. 27959 Díl 01 (04) KLOPOVA KRABICE, 366 * 366 * 674 MM, C 1.48 11	P317884	14.12.2012	22x110 ✓ 50940-01-01	(00/01) 2.420 G

 THIMM obaly, k.s.  
 expedice  
 U Nádraží 435  
 277 16 Vsetaty  
 DIČ: CZ49546694

Námi dodávané zboží plní požadavky paragrafu 4 zákona c. 94/2004 Sb. o obalech.

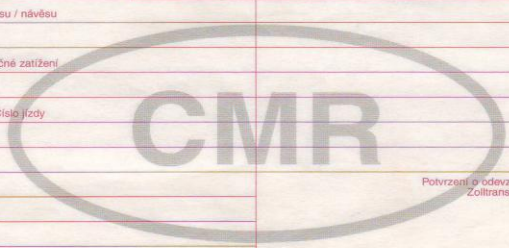
<b>Doklad palet</b>	Palety nebyly vyvinuty z tohoto důvodu:
Dodávka: 40 EU	<input type="checkbox"/> Půjjemce nemá k dispozici zásobu
Zpění:	<input type="checkbox"/> Zásoba neobsahuje žádné vyměnitelné palety.
	<input type="checkbox"/> Žádné nemůže vyměnit palety

 C. tour   
 Nakládaných metrů

Příloha E: Nákladní list CMR

<p><b>1 Exemplář pro odesílatele</b> <b>Exemplar für Absender</b></p>	
<p>1 Odesílatel (jméno, adresa, země) Absender (Name, Adresse, Land)</p> <p><b>DAF TRUCKS</b> <b>T.A.V. FACTUURVERWERKING 5100</b> <b>1 HUGO VAN DER GOESLAAN</b> <b>P.O. BOX 90062</b> <b>NL-5600 PP EINDHOVEN</b></p>	
<p><b>MEZINÁRODNÍ NÁKLADNÍ LIST č.</b> <b>INTERNATIONALER FRACHTBRIEF Nr. CZ Ty 7873130</b></p> <p>Tato přeprava podléhá, i pokud bylo ujednáno jinak, podmínkám o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (CMR) Diese Beförderung unterliegt auch im Falle einer gegenteiligen Abmachung den Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im Internationalen Strassengüterverkehr (CMR)</p>	
<p>2 Příjemce (jméno, adresa, země) Empfänger (Name, Adresse, Land)</p> <p><b>DAF TRUCKS</b> <b>T.A.V. FACTUURVERWERKING 5100</b> <b>1 HUGO VAN DER GOESLAAN</b> <b>P.O. BOX 90062</b> <b>NL-5600 PP EINDHOVEN</b></p>	
<p>3 Místo vykládky zboží Ausladestelle des Gutes</p> <p>Místo / Ort <b>NL-5643 TW EINDHOVEN</b> Země / Land <b>THE NETHERLANDS</b></p>	
<p>4 Místo a datum nablídky zboží Eintastelle des Gutes und Datum</p> <p>Místo / Ort <b>KLÁŠTEREC NAD OHŘÍ</b> Země / Land <b>CZ</b></p>	
<p>5 Přiložené doklady Beiliegende Dokumente</p>	
<p>16 Dopravce (jméno, adresa, země) Frachtführer (Name, Adresse, Land)</p>	
<p>17 Další dopravci (jméno, adresa, země) Folgende Frachtführer (Name, Adresse, Land)</p>	
<p>18 Vyhrazení a poznámky dopravce Vorbehalte und Bemerkungen des Frachtführers</p>	
<p>6 Signo a čísla Zeichen und Nr.</p> <p>7 Počet kolů Anzahl der Kolln</p> <p>8 Druh obalu Art der Verpackung</p> <p>9 Označení zboží Bezeichnung des Gutes</p> <p>10 Statistické číslo Statistische Nr.</p> <p>11 Hmot. v kg Bttagewicht kg</p> <p>12 Objem m<sup>3</sup> Umfang m<sup>3</sup></p> <p><b>VZDUCHOVÉ FILTRY</b></p>	
<p>UN číslo UN Nummer</p> <p>Oficiální pojmenování Offizielle Benennung</p> <p>Č. vzoru(ů) bezpečnostní(ích) značky(ček) Gefährzetzel Musster Nr</p> <p>Obalová skupina Verpackungsgruppe</p>	
<p>13 Pokyny odesílatele (celní a jiné formality) Anweisungen des Absenders (Zoll- und sonstige Formalitäten)</p> <p>19 K tíži: Zu zahlen vom</p> <p>odesílatel Absender</p> <p>měna/Währung</p> <p>příjemce Empfänger</p> <p>Dopravné-Fracht Stavy Ermäßigungen</p> <p>Saldo-Saldo Dodat. výlohy Zuschlagkosten Jiné výlohy Sonstige Kosten Různé-Verschied. Celkem k placení Insgesamt zu bezahl.</p>	
<p>14 Dobírka Nachnahme</p> <p>15 Pokyny ohledně placení dopravného Anweisungen über die Frachtverrechnung</p> <p>Vyplacené / Frei</p> <p>Nevyplacené / Unfrei</p> <p>20 Zvláštní ujednání Besondere Vereinbarungen</p>	
<p>21 Vystaveno v / Ausgefertigt in</p> <p>dne / am</p> <p>24 Zboží obdržel Gut empfangen</p> <p>Datum Datum</p> <p>dne</p> <p>am ..... dne .....</p>	
<p>22</p> <p>23</p> <p>Podpis a razítko odesílatele Unterschrift und Stempel des Absenders</p> <p>Podpis a razítko dopravce Unterschrift und Stempel des Frachtführers</p> <p>(Podpis a razítko příjemce) (Unterschrift und Stempel des Empfängers)</p>	
<p>25 SPZ vozidla / tahače</p> <p>přívěsu / návěsu</p> <p>26 Užitečné zatížení</p> <p>užitečné zatížení</p> <p>27 Číslo DZW</p> <p>28 Číslo jízdy</p>	
<p>29 Hraníční přechody</p> <p>30 Veškeré průvodní doklady</p> <p>31 Různé</p> <p>Potvrzení o odevzdání celního tranzitního dokladu: Zolltransitdokument empfangen:</p>	

1 - 15 a und 21 + 22  
 Služba odměnovaná částí musí být vyplněna dopravcem.  
 Stark umrandierte Teile sind vom Frachtführer auszufüllen.  
 Odesílatel musí zodpovědně vyplnit.  
 Vom Absender sind verantwortlích auszufüllen



Příloha F: Záznam o provozu vozidla nákladní dopravy

<p><b>RMT Logistik s.r.o.</b>                  Stanoviště vozidla: 3371, 430-01, Chomutov                  K: 27265587, DIČ: CZ27265587                  tel./fax: 474 622 936</p>		<p><b>RMT Logistik s.r.o.</b>                  Na Mosáci 3371, 430-01, Chomutov                  K: 27265587, DIČ: CZ27265587                  tel./fax: 474 622 936</p>		<p><b>ZÁZNAM O PROVOZU VOZIDLA                  NÁKLADNÍ DOPRAVY</b></p>		<p>č. stazky                  * 013814</p>	
<p>Datum začátku výkonu: 12.3.13</p>		<p>Datum začátku výkonu: 12.3.13</p>		<p>pokračování je na listě</p>			
RZ	Tovární značka	Typ	Druh a zařízení	Užit. hmotnost v t	Druh pohonu	Osádka vozidla	Pracovní zařazení
1	DAF	3	4	5	6	7/1	8
Motorové vozidlo	BUSOZ VP	9SXF	TH		N	VEMARAD MR	
Přípojné vozidlo	ČUB P1A	SD	NA	AS	x		
					x		
Převravec	Místo nakládky	Místo vykládky	Druh nákladu	Čas přistavení			
9	10	11	12	13			
	CHOMUTOV	CHIEHMITZ	PAL + KLI				
	CHOMUTOV	WISTENBRANDT	ČERPADLA				
	A ZPĚT						
<p>Dispozice pro osádku</p>							
<p>Záznam o zdržení</p>							
<p>Záznam o provozních poměrech a podmínkách</p>							
<p>Podpis dispečera - odpovědné osoby</p>							
<p>Podpis garážmistra - odpovědné osoby</p>							
<p>Pohonné hmoty a oleje v litrech</p>							
<p>Počáteční stav - nafty - benzínu 1190-</p>							
<p>Čerpání</p>							
<p>Spotřeba</p>							
<p>Konečný stav - nafty - benzínu</p>							
<p>Ostatní</p>							
<p>Záznam kontrolních orgánů</p>							

Odkud	Kam	Druh nákladu, přeprav. niho obalu a počet jednotek	Nakládání			Vykládání				Potvrzení příjemce	Ujeté km	Bezpečnost přestávky						
			způsob naložení	t/m³	doba nakládky	čas odjezdu	Potvrzení odesílatele	čas příjezdu	zpusob vyzoení *)			celkem	doba vykládky	celkem	Ujeté km	Začátek	Konec	
14	15																	
QHOHUTOV	HSE	PAK	ME 5.1.05	6.00														
HSE	QHOHUTOV																	
QHOHUTOV	QHOHUTOV																	
HSE	QHOHUTOV																	
HSE	QHOHUTOV																	
CELKEM			x 10.5.1.15	x	x	x	x	x	x	x	x		x		x		x	x

Úhrnem (sl. 35 + 36)	jízda	Doba nasazení vozidla v minutách	členění prostojů			počet jízdy	Ujeté km		Řidič, jméno	Dispečer odpovědná osoba, garážmistr					
			čekaní	tech. závady	bezp. přestávky		celkem	z toho s nákladem							
			34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44		
445	330	4.15	36	30	0.15	37	38	39	40	41	42	43	44		
445	330	4.15	36	30	0.15	37	38	39	40	41	42	43	44		

Jméno	podpis
datum 22.05.13	podpis

\*) Symboly: RU - ručně s urovňováním, RS - ručně s nahozením, NA - násypník, JE - jeřáb, HR - hydraulická ruka, ME - jiný mechanismus, AJ - autojeřáb.

## Příloha G: Faktura (vystavená)

FAKTURA - DAŇOVÝ DOKLAD		číslo: 13313			
Dodavatel IČ 27265587 DIČ CZ27265587 RMT Logistik s.r.o.  Na Moráni 5371 430 01 Chomutov Krajský soud v Ústí nad Labem odd.C, vl.21502 Peněžní ústav Česká spořitelna, a.s. Číslo účtu <b>809707369/0800</b>		Variabilní symbol <b>13313</b> Konstantní symbol 0308 Specifický symbol  Částka = <b>8470.00 Kč</b>  Objednávka			
Příjemce NMC Czech s.r.o.  Spořická 4949 430 02 Chomutov		Odběratel NMC Czech s.r.o.  Spořická 4949 430 02 Chomutov  IČ 27271064 DIČ CZ27271064			
		Platební podmínky Den splatnosti <b>12.05.2013</b> Způsob úhrady Převodním příkazem Datum vystavení dokladu 12.04.2013 Datum uskutečnění zdanit.plnění 10.04.2013			
Položka	(ceny v Kč bez daně)	Jedn.Cena	Množství	Celk.Cena	DPH
Fakturujeme Vám přepravu:					
Chomutov-Wien 10.4.2013		7000.00	1.00	7000.00	21%
Celkem .....				7000.00	Kč
		DOKLAD		bez daně	daň
				7000.00	1470.00
				8470.00	21%
K úhradě .....				<b>8470.00</b>	* Kč
Razítko a podpis					



**Příloha H: Označení zboží (kartony)**

12.4.13 R

**UPEVNENI**

ZAKAZNIK:

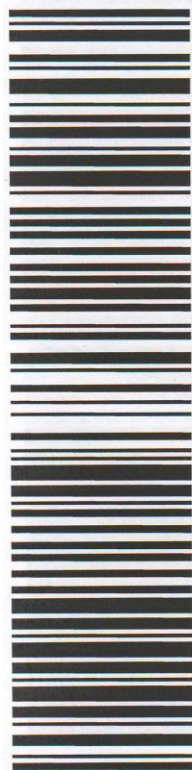
**THIMM**  
Packaging

**DONALDSON**

OZNACENI:

**E771429**

OZNACENI:



9999990202996303464400300

CISLO OBJEDNAVKY:

ZAKAZKA (ZAKAZKA / ZHOTOVENI / DIL): <b>57807 / 01 / 01</b>	FAB. / DIL (VERZE): <b>27573 / 01 (03)</b>	
ADRESA DODANI: <b>CHOMUTOV</b>	PALETA CISLO: <b>1</b>	POCET KUSU: <b>300</b>
TYP OBALU: <b>Klopova krabice</b>	ROZMER: <b>310 * 310 * 350</b>	

PALETA: Na Euro-Paletach ca. 11  
ZAKRYTI: Podložit a zakryt vlnitou lepenkou, svaz

1290 \* 800 \* 1000  
PASKOVA 4-FACH  
ZAVOD: Vsetaty  
DATUM: 27.03.2013



0063034644



01402207202757303014000000000000E771429105780701013000300

PALETA-ID: 63034644

238298


PAT: 181253

## Příloha I: Označení zboží (médiá)

RECEIVER <b>DONALDSON CZECH REPUBLIC S.R.O</b>	DOCK/GATE DONALDSON CZECH REPUBLIC S.R.O RMT Logistik, s.r.o. 430 01 Chomutov		
ADVICE NOTE NO. (N) 2013347060 	SUPPLIER ADDR <b>AHLSTROM</b> AHLSTROM TURIN SPA, Italy		
PART NO. (P) <b>E511766</b> 	NET (KG) 514	GROSS (KG) 522	NO. BOX 3 
QUANTITY (Q)  <b>514</b>	DESCRIPTION MEDIA EN677 WIDTH 545 REV.2		
SUPPLIER (V) 116665 	KANBAN ID 242164 		
SERIAL NO. (S) 025200799897 	DATE 25.03.2013	ENG. CHANGE	
	BATCH NO. (H) 505511 		

ODDOKKAN

Přiloha J: Příjemka zboží



**CUSTOMER / KUNDE / CLIENT / CLIENTE**  
DONALDSON CZ

**RMT Logistik, s.r.o.**  
Na Morani 4878  
430 01 Chomutov  
Czech Republic

**DATE / DATUM / DATE / DATA**  
03.04.2013

**LOAD NR / LADUNG NR / CHARGE No / N CARICO**  
136975 / 1

**WEIGHT / GEWICHT / POIDS / PESO**  
Total: 12088 kg

**WAREHOUSE / LASER / ENTREPOT / MAGAZZINO**  
BOSSO

**CARRIER / SPEDITEUR / TRANSPORTEUR / TRANSPORTATORE**  
FERCAM S.p.A.  
Filiale Veronella  
Via Casetta,  
131

**PACKING LIST / GEWICHTSAUFSTELLUNG / LISTE DE COLISAGE / DISTINTA PESI**

V.A.T. / MWST/DNR. / T.V.A. / IVA  
VAT IT 05201960019

PAGE / SEITE / PAGE / PAGINA 1

VEHICLE ID / KENNZEICHNER / VEICULO ID / VEICOLO ID  
TRAILER / TRKZ / REMORQUE / RIMORCHIO  
BV 94 DUW

REEL N / A ROLLEN / BOBINE N / N ROTOLO  
PACKAGE N. / A VERPACK. / N. EMBALLAGE / N. IMBALLI  
22


DIAMETER SURFACE / FLACHE 1160

THICK / DICKE 350

WIDTH / BREITE / LAIZE / ALTEZA 461.00

COSE / HOESE / MANERIN 152.5

TYPE / IDENT. Nr. / TYPE / TIPO	TYPE / TEXT. / DENOMINATION / TIPO	CP #	819487	COLOR / FARBE	GR WEIGHT / BR GEWICHT / BR POIDS / BR PESO	LENGTH / LAUF METER / LONGEUR / LUNGHEZZA	PROD. NR. / ANF. Nr. / PROD. No. / N. FABB.	CLIENT'S ORDER / KL. AUFTR. Nr. / CODE DU CLIENT / N. ORDINE CLIENTE	DIAMETER	SURFACE / FLACHE	g/m2	THICK / DICKE	WIDTH / BREITE / LAIZE / ALTEZA	COSE / HOESE / MANERIN			
G896111	BF AS-15-HD NC2-G				541	585	505519	2013349485	1160		111	350	461.00	152.5			
238092		541	585	10600	505519	505519	2013349485	2013349485/1/27				E504542		0			
238337		536	580	10700	505519	505519	2013349485	2013349485/1/27				E504542		0			
239159		538	582	10788	505519	505519	2013349485	2013349485/1/27				E504542		0			
239562		545	589	10758	505519	505519	2013349485	2013349485/1/27				E504542		0			
239984		545	589	10810	505519	505519	2013349485	2013349485/1/27				E504542		0			
240618		529	573	10740	505519	505519	2013349485	2013349485/1/27				E504542		0			
242517		525	569	10600	505519	505519	2013349485	2013349485/1/27				E504542		0			
242726		538	582	10800	505519	505519	2013349485	2013349485/1/27				E504542		0			
243453		403	446	8140	505519	505519	2013349485	2013349485/1/27				E504542		0			
<b>Total:</b>													4700	5095	93936	35	rl



**Příloha K: Výdejka zboží**

NÁKLADOVÝ LIST			Strana: .....	
Dopravce: RMT		SPZ .....		
Odesílatel:  <b>Donaldson Czech Republic s.r.o.</b> Průmyslová 11, Verněřov 431 51 Klášterec nad Ohří Tel.: +420 474 319 927 Fax: +420 474 319 930		Příjemce:  VOLVO SCANIA		
Počet palet	Množství	Popis zboží	Netto váha kg	Brutto váha kg
1-12	324	P59 9921 / 1920	✓ //	
1-2	24	P58 3111 / 1650	✓ //	
1-2	54	P58 3134 / 1920	✓ //	
1-8	216	P98 6298 / 1920	✓ //	

Jiné důležité poznámky:

Datum: 11. 10. 11 / 6  
 Baleno / Podpis: J. C.  
 Místo: .....

06/10/0022

## Abstrakt

BLAŠČÁKOVÁ, N. *Logistika vybrané obchodní firmy*. Bakalářská práce. Plzeň: Fakulta ekonomická ZČU v Plzni, 62 s., 2013

**Klíčová slova:** Logistika, přeprava, sklad, skladování

Tématem bakalářské práce je analýza činností logistické firmy RMT Logistik s.r.o. Práce je rozdělena do dvou částí. Na část teoretickou a část praktickou. V teoretické části jsou uvedeny základní pojmy související s logistikou. Na základě popsaných teoretických poznatků o logistice byla vytvořena praktická část. V praktické části jsou popsány procesy probíhající ve firmě. Součástí práce je dále popis odběratelů a konkurentů společnosti.

Hlavním cílem této práce je analýza firemních procesů, jejich informačních a hmotných toků v rámci společnosti. Na základě získaných informací jsou v závěru práce vypracovány návrhy na zlepšení, které by mohly společnosti do budoucna pomoci.

## Abstract

BLAŠČÁKOVÁ, N. *Logistics of Selected Company*. Bachelor thesis. Pilsen: The Faculty of Economics, University of West Bohemia, 62 p., 2013

**Key words:** Logistics, transportation, stock, storing,

The submitted thesis describes activity of the logistics company RMT Logistik s.r.o. All is based on conducted analyses and information coming from the company resources. The thesis is divided into two parts. The principal object of the theoretical part is to describe the basic concepts related to logistics. Subsequently, elements of theoretical part are applied in the second practical part. In this part, overview of the company processes is given. At the end the description of competitors and suppliers is conducted.

The main aim of this thesis is to analyze company processes as well as the material and information flows and to introduce possible suggestions that could help the company in the future.