

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Dispečerské činnosti ve firmě Ewals Cargo Care Pardubice

Ondřej Průša

Bakalářská práce

2012

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2011/2012

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Ondřej Průša**
Osobní číslo: **D08100**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**
Název tématu: **Dispečerské činnosti ve firmě Ewals Cargo Care Pardubice**
Zadávací katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

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

Úvod

1. Problematika dispečerského řízení
2. Kritická analýza současného stavu ve firmě Ewals Cargo Care Pardubice
3. Návrhová opatření na zlepšení dispečerských činností ve firmě Ewals Cargo Care Pardubice
4. Technologicko-ekonomické zhodnocení návrhových opatření

Závěr

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

Vedoucí bakalářské práce: **doc. Ing. Rudolf Kampf, Ph.D.**
Katedra dopravního managementu, marketingu
a logistiky

Datum zadání bakalářské práce: **30. listopadu 2011**
Termín odevzdání bakalářské práce: **31. května 2012**



prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.



prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. listopadu 2011

Prohlašuji:

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

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

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 24. května 2012

Ondřej Průša

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval panu doc. Ing. Rudolfu Kampfovi, Ph.D., za cenné rady, které mi pomohly při vypracování této práce.

ANOTACE

Tato práce se zabývá vývojem společnosti Ewals, její historií a nabízeným portfoliem služeb. Dále jsou v bakalářské práci návrhy na snížení finančních nákladů ve firmě Ewals Cargo Care spol. s r. o. Pardubice. Obsahuje také návrhy na zlepšení, nebo zjednodušení dispečerských činností na pracovišti v Pardubicích.

KLÍČOVÁ SLOVA

Logistika; terminálový tahač; konsolidace; návěs; dispečer

TITLE

Dispatching operations in the company of Ewals Cargo Care Pardubice

ANNOTATION

This thesis deals with the development of Ewals company, its history and portfolio of offered services. Furthermore, there are proposals for reduction of financial costs in the Ewals Cargo Care spol. s r.o Pardubice company contained in the thesis. It also includes proposals to improve or simplify the dispatching activities at the workplace in Pardubice.

KEYWORDS

Logistics; terminal tractors; consolidation; trailer; dispatcher

OBSAH

Úvod	9
1 Problematika dispečerského řízení	10
1.1 Dopravní a přepravní proces	10
1.2 Členění dopravy	11
1.3 Přepravní prostředky	13
1.4 Zasilatelství a doprava	15
1.5 Dokumenty používané při přepravě	15
1.5.1 Smlouvy	15
1.5.2 Přepravní doklady (Doklady při dopravě)	16
2 Kritická analýza současného stavu ve firmě Ewals Cargo Care Pardubice	21
2.1 Vývoj společnosti Ewals Cargo Care B. V.	21
2.2 Vývoj společnosti Ewals Cargo Care spol. s r.o.	21
2.3 Portfolio poskytovaných služeb	22
2.3.1 Silniční doprava	22
2.3.2 Námořní přepravy	26
2.3.3 Letecké zásilky	26
2.3.4 Multimodální přeprava	26
2.4 Normy ISO ve firmě ECC Pardubice	28
2.4.1 Systémy managementu jakosti ve firmě Ewals Cargo Care spol. s r.o.	28
2.5 Mega Trucking Bohemia s.r.o. (MTB)	29
2.6 Pobočka Ewals Cargo Care spol. s r.o. Pardubice	30
2.6.1 Personální zajištění pobočky Pardubice	30
2.7 SWOT analýza pracoviště Ewals Cargo Care Pardubice	33
3 Návrhová opatření na zlepšení dispečerských činností ve firmě Ewals Cargo Care Pardubice	36
3.1 Objednávání přeprav	36
3.2 Nakládání návěsů	38
3.2.1 Nakládání návěsů	39
3.3 Organizace přistavování návěsů k rampám	39
3.3.1 Návrh organizace přistavování návěsů k rampám	41
3.4 Zavedení speciálního tahače typu tug master	42
3.4.1 Návrh na zavedení speciálního tahače	43

4	Technologicko-ekonomické zhodnocení návrhových opatření	45
4.1	Objednávka přepravy	45
4.2	Nakládání návěsů	46
4.3	Organizace přistavování návěsů k rampám	47
4.4	Zavedení speciálního tahače typu tug master	48
	Závěr	51
	Použitá literatura	52
	Seznam tabulek	55
	Seznam obrázků	56
	Seznam zkratk	57
	Seznam příloh	59

ÚVOD

Silniční doprava je nedílnou součástí dnešního života každého z nás, ať už na nás působí přímo (jsme součástí přepravního procesu) nebo nepřímo, kdy na nás silniční doprava působí jinými způsoby (nakupujeme v obchodě, do kterého bylo zboží přepraveno po silnici). Pro silniční dopravu je v dnešní době největší hrozbou neustálé zvyšování cen pohonných hmot (PHM) a jiných nákladů na provoz dopravních prostředků, např. výběr mýtného.

Cílem bakalářské práce je nalézt možnosti snížení nákladů ve firmě Ewals Cargo Care (ECC) spol. s r. o. v Pardubicích.

Práce se bude zaměřovat na zjednodušení dispečerských činností a možnosti snížení nákladů firmy ECC spol. s r. o. v Pardubicích. Tato firma poskytuje své služby v oblasti dopravy v 16 státech Evropy, v nichž má své pobočky. V současné době dochází k rozšiřování obsluhované oblasti navíc do asijských států. ECC spol. s r. o. v Pardubicích poskytuje své služby v oblasti dopravy firmě, z průmyslové oblasti, která je v této práci z důvodu intimity označována písmeny FX.

V návrhové části této bakalářské práce se zabývám čtyřmi oblastmi, které by mohly vést k možnému zjednodušení dispečerské činnosti na pobočce firmy v Pardubicích a také možné úspoře finančních prostředků. První oblastí je objednávání přeprav firmou FX. Druhou oblastí je nakládání návěsů – komunikace během tohoto procesu. Třetí navrhovanou oblastí je organizace přistavování návěsů k nakládacím rampám. Čtvrtou oblastí je zavedení speciálního tahače typu tug master.

1 PROBLEMATIKA DISPEČERSKÉHO ŘÍZENÍ

K důležitým pojmům této práce patří slovo **dispečer**, což znamená pracovník dispečinku, přičemž za dispečink je považováno místo pro ústřední řízení určitého provozního celku.

„Dispečink je odborný pojem, označující formu ústředního operativního řízení a organizace nějakého složitějšího technologického celku, např. výroby ve velkém průmyslovém závodě, v dopravních a spedičních společnostech nebo pro velké dopravní systémy. V češtině se slovem dispečink většinou neoznačuje přímo tato činnost, ale především ústřední pracoviště, z něž je řízena, a příslušná organizační jednotka. Práce dispečera v dopravě je řízení, organizace, kontrola průběhu dopravy a komunikace s řidiči, které koordinuje. Povolání dispečera je vykonáváno v kancelářských prostorách a vyžaduje komunikaci přes telefon, vysílačku neb podobná zařízení. Letový dispečer řídí z leteckého dispečinku pohyby letadel na letištích, k jeho pracovní náplni patří povolení odletů a přistání letadel, dále naviguje letadla a koordinuje dopravu, když nastane krizová situace. Předpoklady pro výkon práce dispečera v dopravě jsou znalost organizace a plánování práce, znalost práce na počítači a dobré komunikační schopnosti.“ [14]

Následující pojmy jsou spojeny s problematikou dispečerského řízení ve firmě ECC a jsou důležité pro ujasnění problematiky dispečerské činnosti.

1.1 Dopravní a přepravní proces

Doprava je chápána jako pohyb dopravních prostředků po dopravní cestě za účelem přepravy, která je definována jako výsledek dopravy a zajišťuje přemístění předmětu přepravy z místa odeslání do místa dodání. Přeprava zvyšuje zákaznický servis, protože přidává výrobku přínos místa a času. Přepravu můžeme rozdělit na dvě skupiny, a to v případě přepravy věcí na nákladní přepravu a v případě přepravy osob na osobní přepravu. Přepravovat se však mohou i specifické látky či média, jakými jsou plyny, kapaliny nebo elektřina, ale také informace. V případě osob, které provozují dopravu, nebo přepravu mluvíme o dopravci a přepravci. Provozovatelem dopravy pro cizí potřeby je dopravce. Dopravce může být jak fyzická, tak právnická osoba, která zajišťuje pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách a to tak, jak si žádá zákazník. Právě zákazník neboli příkazce, který požaduje poskytnutí dopravy od dopravce, se nazývá přepravce. V případě,

že bereme dopravu, jako spotřební stránku mluvíme o přepravním procesu, na rozdíl od dopravního procesu zde nedochází k vzniku nových hodnot. [3]

Dopravní proces spočívá v zajišťování přemístění dopravních prostředků. Řízení dopravního procesu je zaměřeno na vnitřní podnikovou stránku dopravy a představuje souhrn těch úkonů dopravy, které mimo jiné zajišťuje dispečer ve spolupráci s řidičem dopravního prostředku. Právě řidiči zajišťují řízení pohybu dopravních prostředků. Nedílnou součástí dopravního procesu je provozní údržba dopravních prostředků a zařízení, ve stavu umožňujícím bezchybné plnění jejich funkce.

Dopravní proces je možné rozdělit na 6 fází. První jsou přistavné a odstavné jízdy, při nichž je přistaven dopravní prostředek z depa, nebo z posledního místa vykládky na místo nakládky a jízdy z místa vykládky do depa, popř. místa odstavení dopravního prostředku. Druhou fází jsou prostoje při nakládce, které chápeme jako dobu, při které čeká dopravní prostředek na naložení nákladu. Třetí fází je samotná jízda s nákladem z místa odeslání do místa určení. Po příjezdu na místo určení dochází k vykládce nákladu z dopravního prostředku. Doba, než je náklad vyložený považujeme za prostoje při vykládce. Po vyložení nákladu je v případě, že se na stejném místě nenachází nová nakládka nutný přejezd dopravního prostředku na nové místo nakládky. Tuto fází chápeme jako prázdnou jízdu. Při dopravním procesu mohou nastat i jiné prostoje a to např. vlivem dopravní kongesce, či na základě požadavku přepravce. [1]

Přepravní proces považujeme jako činnosti od objednání přepravy, uzavření přepravní smlouvy až po vydání zásilky. Přepravní proces je značně ovlivněn požadavky zákazníka a je uskutečnitelný pouze prostřednictvím dopravního procesu. Přepravní proces zahrnuje spolupráci s ostatními odvětvími národního hospodářství, orgány státní správy a jednotlivými občany. Při sjednávání přepravního procesu u nákladní dopravy je možné jednak rozlišovat smluvní zajištění včetně objednávky přepravy, dále pak přijetí zboží k přepravě a jeho nakládku, vlastní přemístění, předání zboží odesílateli i vykládku, vyúčtování přepravního, nebo případné vyřízení reklamací. [2]

1.2 Členění dopravy

Dopravu můžeme rozdělit podle různých hledisek. Nejčastěji se doprava rozděluje podle dopravní cesty na silniční, železniční, vodní, leteckou, potrubní. Podle přepravovaného objektu ji rozdělujeme na dopravu nákladní, dopravu osobní a dopravu listin (zpráv). Dále dle

dopravního prostředku na automobilovou, železniční, lodní, leteckou a podle přístupu na trh na veřejnou a neveřejnou. Specifickým dělením je rozlišení na vnitropodnikovou a mimopodnikovou dopravu.

Silniční doprava je nejrozšířenějším způsobem přepravy, především díky své rychlosti a dostupnosti. Rozsáhlá silniční infrastruktura umožňuje přepravu takzvaně „z domu do domu“, která je výhodná především při přepravě na kratší vzdálenosti a vyniká relativně nízkými náklady na nakládku.[6]

Železniční doprava má hustou železniční síť. Na rozdíl od silniční přepravy je navíc nutnost zajistit přepravu ze železniční stanice na místo určení (pokud není místem určení železniční stanice) a tím pádem je téměř nevyhnutelná překládka nákladu. Železniční doprava je ekonomicky efektivnější v případě přepravy zásilek s vysokou hmotností. Nevýhodou je však vysoké riziko poškození a to díky např. nedostatečnému odpružení železničních vozů. [6]

Letecká doprava je vnímána jako nadstandardní způsob dopravy díky svým vysokým nákladům. Vysoká cena je však kompenzována vysokou rychlostí a tím pádem minimálním přepravním časem. Je též limitována hmotností a objemem přepravovaných zásilek, proto je využívána pro přepravu menších zásilek vysoké hodnoty a na velké přepravní vzdálenosti. [6]

Vodní doprava se dělí na říční a námořní dopravu. Vyznačuje se nejnižší mírou znečištění životního prostředí, naopak je považována za nejpomalejší. Je výhodná při přepravě hromadných substrátů, nízké hodnoty, na velkou vzdálenost. Vodní doprava je jednoznačně limitována existencí vhodných vodních toků. [6]

Potrubní doprava slouží k přepravě kapalných a plyných látek, např. plynu, ropy, ropných produktů, chemikálií, vody nebo jiných zkapalněných surovin. Tento druh dopravy se stává ekonomicky efektivní při přepravách na velké vzdálenosti. Tato doprava je řízena především elektronicky pomocí počítačů a rozsáhlé sítě různých čidel. [6]

Kombinovaná doprava je speciální druh dopravy, kdy je přeprava zboží uskutečňována v jedné přepravní jednotce, jako např. kontejner, výměnná nástavba nebo silniční návěs, či silniční vozidlo, která při jedné jízdě z místa odeslání zásilky do místa určení zásilky využije také železniční nebo vodní dopravu. Představuje dopravu nákladů v jedné dopravní jednotce s využitím několika druhů dopravy a dochází tak pouze k přeložení celé přepravní jednotky, nikoliv samotného nákladu naloženého v jednotce. [6]

Intermodální doprava se vyznačuje využitím silniční dopravy pro soz a rozvoz zásilek, které většinou zaujímají menší přepravní vzdálenost, následně je využito železniční nebo vodní dopravy pro zbytek cesty. [6]

Multimodální doprava je obecně chápána jako využití dvou druhů doprav při přepravě zásilky. [25]

1.3 Přepravní prostředky

Jedná se o technické prostředky, které mají za účel usnadnění manipulace s nákladem a to během celé přepravy. Jednotlivé přepravní prostředky se odlišují svojí nosností, případně ložným objemem, ale také způsobem manipulace s nimi. Přepravní prostředky dělíme na palety, kontejnery, výměnné nástavby, přepravní bedny nebo přepravky.

Palety jsou nejrozšířenějším přepravním prostředkem. Umožňují nám snadněji manipulovat se zbožím při přepravě, včetně skladování a to bez nutnosti překládky vlastního nákladu. Samotná manipulace s paletami je zajištěna pomocí vidlicových nakladačů nebo jeřábů s možností uchopení ze čtyř stran. Existuje mnoho druhů, avšak nejčastěji se setkáme s dvěma normovanými typy palet a to s ISO paletami, které jsou dřevěné nebo plastové, popř. kovové konstrukce s rozměry 1200x1000x100 mm a EURO paletami rovněž dřevěné nebo plastové a kovové konstrukce o rozměrech 1200x800x144 mm. Výhodou palet je především úspora místa při přepravě, díky normovaným rozměrům, možnost stohování nebo aktivní větrání.

Kontejnery představují přepravní prostředek, který je určen, podobně jako palety, k snazší a rychlejší přepravě a manipulaci s nákladem uvnitř těchto kontejnerů. Za kontejner jsou považovány přepravní prostředky, které mají vnitřní objem větší jak 1 m³ a většinou mají tvar skříně s dveřmi. Kontejnery jsou stejně jako palety vybaveny prvky pro rychlou manipulaci. Ve většině případů jde o speciální zámky, které jsou umístěny na rozích těchto kontejnerů. Slouží také jako fixační prostředky při přepravě na silničním návěsu, ale i na železničním voze nebo lodi. Kontejnery můžeme rozdělit podle velikosti (objemu) na malé do 3 m³, střední do 15 m³ a velké, které mají vnitřní objem větší než 15 m³. Dělení kontejnerů dle oblastí použití je na pozemní, které se používají na silniční popř. železniční přepravu, námořní – rejdářské kontejnery určené pro silniční, železniční a vodní přepravu a letecké kontejnery, které jsou určeny pro leteckou přepravu a vyznačují se možností použití na válečkových drahách, kterými jsou vybavena nákladní letadla. V případě ISO kontejnerů

rozlišujeme délku, která je udávána ve stopách. ISO kontejnery jsou tak od deseti, až po čtyřicet stop dlouhé. Šířka je stanovena na osm stop, a to kvůli efektivnějšímu využití ložného prostoru lodi, ale i pro rozměry limitovanou silniční a železniční přepravu. Výška kontejnerů se liší podle typu kontejneru, avšak nejčastěji jsou kontejnery vysoké osm, osm a půl nebo v případě nejvyšší varianty devět a půl stopy. Mezi ISO kontejnery patří kromě univerzálního také kontejner chladírenský, nádržkový, plošinový kontejner bez čel a další.

Výměnná nástavba je dalším typem přepravního prostředku, který je stejně jako kontejner používán v kombinované dopravě. Z tohoto důvodu dochází k potřebě normování parametrů této přepravní jednotky. Výměnné nástavby jsou určeny zejména pro vnitrozemskou přepravu a používají se v mnoha různých modifikacích, nejčastěji však v plachtové podobě. Tento typ přepravní jednotky je vybaven čtveřicí podpěrných noh, které umožňují naložení i složení této nástavby z dopravního prostředku bez nutnosti dalšího manipulačního zařízení např. jeřábu. Výměnné nástavby se také používají jako dočasný sklad nebo zásobník. Velkou výhodou je oproti kontejnerům nízká hmotnost a více ložného prostoru. Naopak nevýhodou je nemožnost jejich stohování a z tohoto důvodu se nehodí pro lodní dopravu. Výjimku tvoří výměnné nástavby s vyztuženými sloupky, které je možné stohovat do dvou vrstev.

Přepravky tvoří další variantu přepravní jednotky. Jedná se o jednotky, které se využívají především pro rozvoz zboží do prodejen. Mnohdy jsou považovány jako mezistupeň mezi paletou a konkrétním obalem výrobku nebo zboží. Výhodou tvoří snadná čistitelnost a možnost manipulace pomocí přídavného podvozku.

Ukládací bedny představují nejmenší přepravní jednotku při porovnání ložného objemu. Jsou uzpůsobeny pro ruční i mechanickou manipulaci, kdy lze použít např. dopravníky nebo regálové zakladače. Nejčastěji se setkáváme s ukládacími bednami vyrobenými z plastů, hliníku nebo ocelového plechu. Rozeznáváme čtyři základní druhy ukládacích beden a to rovné, vkládací, zkosené, zásuvkové. Ukládací bedny se většinou používají pro manipulaci ve skladu nebo výrobní hale, tzn., že nedochází k opuštění areálu, popř. skladu. [21]

1.4 Zasilatelství a doprava

V dnešní době je velkým problémem financování potřeb podniku a narůstá tak riziko spojené s neschopností dostát svým závazkům. Pořízení, provoz a správa vlastního vozového parku vyžaduje nemalé finanční prostředky. Z těchto důvodů volí mnoho podniků variantu, kdy se obrací s požadavkem přepravy na jinou firmu, která se profesionálně orientuje na dopravním trhu. V takovém případě se jedná o **zasílatelskou firmu, zasilatele**, který sjednává přepravu, ale mnohdy i další služby, jako například celní odbavení. Zasilatel tak tvoří spojkou mezi odesílatelem a příjemcem zboží, ale také mezi dopravcem. Je řídicím článkem celého průběhu přepravy.

Zasilatel má možnost provozovat dopravu, v případě, že vlastní vozový park. V tomto případě je zasilatel zároveň i dopravcem. Dnes se setkáváme se zasilateli, kteří nejenže vlastní vozový park, ale i nabízejí rozsáhlý komplex logistických služeb, jako je skladování, balení, celní služby a další. Z tohoto důvodu jsou takovéto společnosti důležité nejen pro obchod v rámci státu, ale představují i důležitý faktor v rámci mezinárodního obchodu. V případech, kdy se výrobní firma rozhodne využít služby zasilatele, je tomu tak na základě **zasílatelské smlouvy**. [3]

1.5 Dokumenty používané při přepravě

1.5.1 Smlouvy

Zasilatelská smlouva: tuto smlouvu definuje Obchodní zákoník v § 601 – 609, kde je uvedeno: „*Zasilatelskou smlouvou se zasilatel zavazuje příkazci, že mu vlastním jménem na jeho účet obstará přepravu věcí z určitého místa do určitého jiného místa, a příkazce se zavazuje zaplatit zasilateli úplatu.*“ [3]

Zasilatelská smlouva obsahuje určení smluvních stran – stanovení, kdo je příkazce a kdo zasilatel, určení zásilky – věci, které jsou předmětem přepravy. Je nutné uvést minimálně a o jaký druh zboží se jedná, včetně jeho množství, např. černé uhlí o váze deset tun. Další náležitostí, kterou by zasilatelská smlouva měla obsahovat, je určení přepravy. V tomto případě se jedná o určení způsobu přepravy – silniční, železniční, letecká, námořní, atd. Je nutné uvedení místa odeslání a místa určení zásilky. V neposlední řadě je nutné uvedení závazků zasilatele, ale i příkazce. Smlouva by také měla obsahovat úplatu, práva

a povinnosti smluvních stran, pokyny od příkazce, (co dělat v nestandardní situaci – přeprava nebezpečných věcí), nebo pojištění.

Smlouva o přepravě věci: „*Smlouvou o přepravě věci se dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví věc (zásilku) z určitého místa (místo odeslání) do určitého jiného místa (místo určení), a odesílatel se zavazuje zaplatit mu úplatu (přepravné).*“ [10]

Náležitosti smlouvy, rozlišujeme na podstatné a ostatní. Mezi podstatné náležitosti patří určení smluvních stran, určení věci, určení místa odeslání a určení místa dodání. Mezi ostatní náležitosti můžeme zařadit přepravné, určení příjemce nebo dobu přepravy. Dopravce je podle smlouvy povinen převzít zásilku, následně provést přepravu ve sjednané době, doručit a předat zásilku, popř. vydat zásilku. Poté provést inkasní úkon. Povinností dopravce je v případě způsobené škody na zásilce informovat odesílatele. Odesílatel je povinen informovat o charakteru zásilky dopravce a následně po přepravě za tuto službu zaplatit přepravné. Smlouva zaniká splněním podmínek, dohodou stran, odstoupením od smlouvy, zničením smlouvy, ztrátou smlouvy, popř. nepřevzme-li si dopravce zásilku k přepravě do šesti měsíců od začátku platnosti smlouvy, není-li ve smlouvě stanoveno jinak.

V obchodním zákoníku se můžeme setkat s širokou oblastí smluv týkající se přepravy. Jsou jimi např.:

- Smlouva o skladování - §527-535,
- Smlouva o nájmu dopravního prostředku - §630-637,
- Smlouva o provozu dopravního prostředku - §638-641.

1.5.2 Přepravní doklady (Doklady při dopravě)

Podle Zákona č. 111/1994 Sb. §3 o silniční dopravě, v platném znění je tuzemský dopravce povinen zajistit, aby v každém vozidle byl při provozu doklad o nákladu, který potvrzuje vztah dopravce – náklad.

Tento doklad se odevzdává dopravci zároveň se zásilkou. [9]

V tomto případě jde o doklad, v kterém je zaznamenáno o jaký druh přepravovaného nákladu jde, ve smyslu přepravy pro vlastní potřebu, nebo potřebu cizí. Můžeme jej přirovnat k přepravnímu dokladu, který nám v případě podepsání potvrzuje vznik přepravní smlouvy

mezi dopravcem a přepravcem, ve většině případů se jedná o odesílatele, příkazce. Převážní doklad má různé názvy i formy. V přepravním dokladu musí být povinně uvedeno:

- a) název (jméno) odesílatele a příjemce,
- b) obvyklé pojmenování obsahu zásilky a jejího obalu,
- c) počet kusů,
- d) celková váha zásilky,
- e) místo nakládky a místo vykládky,
- f) datum a potvrzení převzetí zásilky dopravcem a příjemcem. [7]

Přepravním dokladem v silniční dopravě může být jak nákladní list, tak i dodací list. Mezinárodní silniční doprava se řídí Úmluvou o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě. Tato úmluva byla sjednána 19. května 1956 v Ženevě. „*Při vzniku Úmluvy byl kladen důraz především na jednotnou úpravu průvodní dokumentace přepravovaného zboží. Základním dokladem o zboží, jeho převzetí k přepravě a předání příjemci a o průběhu přepravy je jednotný mezinárodní nákladní list CMR.*“ [4]

Silniční nákladní list CMR

Je dokladem o uzavření přepravní smlouvy. V případech, kdy je dle Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě nákladní list ztracen, je přepravní smlouva i nadále platná, včetně všech ustanovení. Nákladní list CMR se vystavuje ve třech vyhotoveních, která podepisují odesílatel a dopravce. První vyhotovení je pro odesílatele, druhé je určené pro doprovod zásilky a poslední vyhotovení si ponechává dopravce. V případech, kdy je zásilka takových rozměrů, že není možné ji naložit do jednoho vozidla, je dobré vystavit pro každé vozidlo samostatný nákladní list CMR. [8]

Dle Ministerstva zahraničních věcí České Republiky (ČR) musí nákladní list CMR obsahovat tyto povinné údaje:

- a) místo a datum vystavení,
- b) jméno a adresu odesílatele,
- c) jméno a adresu dopravce,
- d) místo a datum převzetí zásilky a místo jejího určení,
- e) jméno a adresu příjemce,
- f) obvyklé pojmenování povahy přepravované věci a druh obalu; u věci nebezpečné povahy jejich obecně uznávané označení,

- g) počet kusů, jejich zvláštní značky a čísla,
- h) hrubou váhu zásilky nebo jiným způsobem vyjádřené množství zboží,
- i) náklady spojené s přepravou (dovozné, vedlejší poplatky, cla a ostatní výdaje vznikající od okamžiku uzavření smlouvy až do vydání zásilky),
- j) pokyny potřebné pro celní a jiná úřední jednání,
- k) údaj o tom, že přeprava i přes jakoukoliv opačnou doložku podléhá ustanovením této Úmluvy. [8]

Odesílatel může dále doplnit do nákladního listu CMR:

- a) zákaz překládky,
- b) výdaje, které bere odesílatel na sebe,
- c) výši dobírky, která má být vybrána při dodání zásilky,
- d) udání ceny zásilky a částky vyjadřující zvláštní zájem na dodání,
- e) pokyny odesílatele dopravci týkající se pojištění zásilky,
- f) smlouvenou lhůtu, ve které má být přeprava provedena,
- g) seznam dokladů předaných dopravci. [8]

Jak dopravce, tak i odesílatel mohou doplnit do nákladního listu ještě ostatní údaje, které pokládají za důležité.

Přepravní doklad obdrží odesílatel při objednání přepravy.

Železniční nákladní list (CIM)

Údaje uvedené v železničním nákladním listu CIM jsou totožné s nákladním listem CMR a jsou navíc doplněny specifickými údaji pro železniční dopravu, jako je číslo vagónu, přepravní trasa, atd. Železniční nákladní list se skládá z 5 listů, přičemž první list doprovází zásilku a je určen pro příjemce, druhý list obdrží odesílatel. Odesílateli nákladní list dává dispoziční právo k zásilce. [23]

V případě přepravy po železnici ručí za zboží železniční společnosti a je přepravováno bez karnetu. Železniční nákladní list CIM vznikl dle úmluvy COTIF. Jedná se o Úmluvu o mezinárodní železniční dopravě, podobně jako u silniční dopravy nákladní list CMR dle Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě. Má svoji přesně danou formu a vyplňuje se zásadně v jazyce země odeslání společně s překladem. [23]

Letecký nákladní list (AWB)

Letecký nákladní list AWB je potvrzujícím dokladem o uzavření smlouvy o přepravě zboží. Letecký nákladní list doprovází zásilku z místa odeslání, kdy ji převezme dopravce, až do místa dodání, kde je zásilka předána příjemci. Letecký nákladní list se vyhotovuje obvykle ve 14 exemplářích, kdy první je určen pro přepravce, druhý pro příjemce a třetí pro dopravce. První tři výtisky mají stejnou platnost. Ostatní výtisky slouží pro další účastníky přepravního procesu. Při letecké nákladní dopravě předá odesílatel dopravci písemné pokyny pro vystavení leteckého nákladního listu, dopravce potvrdí, že převzal zboží k přepravě tím, že potvrdí originál leteckého nákladního listu. Odesílateli vzniká povinnost předání zvláštních písemných pokynů v souladu s platnými předpisy, v případech, kdy se jedná o přepravu určitého druhu zboží. Zároveň odesílatel odpovídá za správnost údajů uvedených v leteckém nákladním listu. Odesílateli tak vzniká odpovědnost za škody, které budou způsobeny dopravci vlivem nesprávného, nebo neúplného uvedení údajů. [23]

Konosament (B/L)

V námořní dopravě je nejdůležitějším a nejrozšířenějším dokumentem náložný list – konosament. Náložný list je charakteristický svým legitimačním charakterem, tzn., že osoba, která tento dokument vlastní zároveň i disponuje zbožím uvedeným v tomto dokumentu. Náložný list potvrzuje převzetí zboží k přepravě a také odpovědnost za toto zboží. Konosament, je oběžný, tzn., že je převoditelný. Osoba, která vlastní náložný list disponuje právem převést svá oprávnění prostřednictvím rubopisu na jinou osobu. V tomto případě se uvedená osoba stává také vlastníkem zboží. Náložný list se vyhotovuje v několika výtiscích. Do výtisků se uvádějí např. adresy odeslání a přijetí, váhy zboží, informace o kupujícím, prodávajícím, nebo počet beden. Nevýhodou je, že v případě, kdy je na konosamentu uvedena poznámka, např. o poškození, i částečném, nemůže být tento konosament použit u dokumentárních plateb. [23]

FIATA konosament (FBL)

„Tento dokument je výsledkem činnosti organizace FIATA a je zvláštním druhem dokumentu pro kombinovanou, resp. multimodální přepravu opírající se o tzv. Jednotná pravidla Mezinárodní obchodní komory v Paříži pro dokumenty kombinované přepravy. Multimodální přepravou je v tomto kontextu jakákoliv kombinace nejméně dvou různých oborů přepravy, např. silniční a železniční, námořní a silniční apod., na kterou je vystaven jediný dokument, jehož výstavce přejímá odpovědnost za provedení celé kombinované přepravy.“ [11]

2 KRITICKÁ ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU VE FIRMĚ EWALS CARGO CARE PARDUBICE

2.1 Vývoj společnosti Ewals Cargo Care B. V.

ECC B. V. je společnost působící na dopravně-logistickém trhu v šestnácti zemích Evropy a dvou zemích Asie, s pobočkami v Číně a Japonsku. Její základnou je nizozemské město Tegelen. Historie je datována od roku 1906, tehdy pod názvem Ewals. Tato firma je řízena rodinou Ewalsových, již od jejího založení a ve vedení se vystřídali už čtyři generace této rodiny. Nyní je pod vedením Pima, Sjoerda a Brama Ewals. Právě Bram je jedním z jednatelů, který má na starost i zastoupení ECC v ČR

Zpočátku se firma Ewals orientovala pouze na vnitrostátní silniční nákladní dopravu v Nizozemsku a to až do roku 1945. V následujícím roce se podařilo této firmě spustit i mezinárodní nákladní silniční dopravu a to do sousedního Německa, expanze v následujících letech pokračovala do Švédska, Finska, Švýcarska, Rakouska, Francie, Itálie a Velké Británie.

Dalším důležitým bodem historie společnosti byl rok 1971, kdy byly zavedeny nedoprovázené přepravy do Velké Británie. V roce 1984 se firma Ewals začala soustředit také na služby související s přepravou a začala spolupracovat se společností Cargo Care B. V. Firma Ewals se podílela na vývoji nového návěsu o objemu 100 m³, který je používán jak pro přepravu po silnici, tak i železnici. Tento návěs firma zavedla do provozu v roce 1991. Díky úspěchům spolupráce s Cargo Care, došlo roku 1995 k integraci společností a vzniku ECC B. V. Dlouho na sebe nenechala čekat další vlna expanze a došlo ke vzniku poboček v Číně a Japonsku. Na začátku roku 2004 začala společnost svým zákazníkům poskytovat služby spojené s logistikou zejména formou outsourcingu. Jedná se především o logistické systémy JIT (Just in time), KANBAN nebo JIS (Just in sequence). Snaha o co největší portfolio poskytovaných logistických služeb přetrvává dodnes. [27]

2.2 Vývoj společnosti Ewals Cargo Care spol. s r.o.

Činnost ECC spol. s r.o. je zaměřená především na poskytování služeb a to v oblastech silničních, námořních a intermodálních přeprav. V oblasti logistických služeb nabízí společnost veškeré služby spojené se skladováním, manipulací nebo kompletací.

Dopravní a logistická společnost ECC B. V. začala nabízet své služby v ČR a to pod názvem ECC spol. s r.o. počátkem roku 1991. V roce 2011 bylo otevřeno zatím poslední

ze čtrnácti pracovišť v ČR a to v Kolíně. Jednotlivá pracoviště jsou umístěna v 10 městech (viz. obr. 1) a to v blízkosti nejvýznamnějších zákazníků, např. Mladá Boleslav – Škoda auto a.s.

Zákazníci jsou hlavně z oborů automobilového, elektrotechnického, papírenského a obalového průmyslu.

Obr. č. 1 **Mapa poboček firmy Ewals Cargo Care spol. s r. o. v ČR**



Zdroj: [26]

Na celé cestě od dodavatele ke spotřebiteli je nabízena i možnost přepřahání návěsů nebo využití firemních překladišť a skladů.

Pro tyto účely je využíváno, v dnešní době, více než 3500 silničních návěsů v různých konstrukčních provedeních a dále přepravní jednotky typu kontejner nebo výměnná nástavba.

2.3 Portfolio poskytovaných služeb

2.3.1 Silniční doprava

Hlavním smyslem firmy je najít pro své zákazníky optimální řešení přepravního procesu. ECC poskytuje celou řadu možností svým zákazníkům pro přepravu zásilek. Jsou jimi celovozové zásilky, příkládky, sběrná služba nebo nadrozměrná přeprava.

Pro přepravu **celovozových zásilek** jsou používány skříňové návěsy, skříňové mega frigo návěsy, dvoupodlažní mega návěsy a také soupravy o velikosti 120 m³. Všechny návěsy jsou vybavené sledovacím on-line systémem, který upozorňuje na neoprávněné vniknutí do vnitřních prostor návěsu a také informuje o aktuální poloze návěsu. Pro distribuční rozvoz zásilek jsou některé návěsy vybaveny zadní roletou. Mega frigo návěsy (viz. obr. č. 2) jsou přizpůsobeny pro přepravu zboží pod kontrolovanou teplotou a to v rozmezí - 25° C až + 25° C. Tyto návěsy jsou uzpůsobené až pro 66 europalet a disponují celkovou kapacitou 93 m³. Pro přepravu zboží, které nelze stohovat jsou k dispozici dvoupodlažní návěsy, které umožňují nastavit výšku podlahy dle požadavků zákazníka.

Obr. č. 2 **Mega frigo návěs**



Zdroj: [17]

V případě, že zákazník požaduje přepravu s dokládkou nebo přepravu zásilky malých rozměrů je využíváno nákladních automobilů typu Avia s možností přepravy až 16 europalet, zároveň je tento typ využíván pro zásobování v režimu JIT.

Expresní zásilky

Pro přepravu expresních zásilek s maximálně čtyřmi obsazenými europaletami jsou používány dodávkové vozy (viz. obr. č. 3) se skříňovou nebo s plachtovou nástavbou a možností nasazení dvou řidičů.

Obr. č. 3 Dodávkové vozy pro expresní zásilky



Zdroj: [19]

Pick up a taxi zásilky

Tento typ zásilky je omezen maximální velikostí jedné europalety. Pro přepravu je používáno silničních vozidel kategorie N1, která jsou používána i pro doplnění ostatních přepravních jednotek.

Přeprava zásilky prostřednictvím sběrné služby

Tuto možnost firma ECC nabízí a to třikrát týdně s odjezdem z ČR do Nizozemí, Belgie nebo Lucemburska. V opačném směru je k dispozici také třikrát týdně. V případě,

že zákazník požaduje přepravu do severských zemí, je mu k dispozici sběrná služba s odjezdem z ČR do Švédska a Finska a to třikrát týdně, v opačném směru je zajištěna z Finska pouze dvakrát týdně. Kromě severských států je možnost využít sběrnou službu do Německa, Rakouska, Francie, Španělska, Velká Británie, Itálie, Rumunska a také Turecka.

Tento typ přeprav je vhodný zejména pro zásilky, které nejsou expresní, a zákazník zároveň chce minimalizovat náklady spojené s přepravou.

Nadrozměrné zásilky

Pro tento typ zásilky má firma ECC k dispozici techniku umožňující přepravy s celkovou délkou 30 m, šířkou 4 m a výškou 4 m, které váží maximálně 50 tun (viz. obr. č. 4). V případech, kdy zákazník požaduje mezinárodní nadrozměrnou přepravu má společnost platná nadrozměrná povolení pro ČR, Německo, Belgie, Nizozemí, Francii, Itálii a Rakousko. Do budoucna chce firma rozšířit svůj vozový park pro nadrozměrnou přepravu a také rozšíření platných nadrozměrných povolení, pro země, ve kterých je doposud nevlastní.

Obr. č. 4 **Technika pro přepravu nadrozměrných nákladů**



Zdroj: [18]

2.3.2 Námořní přepravy

Ve spolupráci s různými rejdami zajišťuje firma služby spojené s námořní přepravou, jako jsou celokontejnerové přepravy (FCL), přepravy ve sběrných kontejnerech (LCL), (viz. obr. č. 5). servis z domu do domu, přepravy nadrozměrných zásilek, kusové zásilky (general cargo), skladování, pojištění zásilek a jejich celní odbavení.

Obr. č. 5 Kontejnery pro námořní přepravy



Zdroj: [15]

2.3.3 Letecké zásilky

Společnost poskytuje také služby spojené s leteckou přepravou a to zejména přepravy z domu do domu, expresní přepravy kusových zásilek, přepravy velkoobjemových zásilek, jejich pojištění včetně celního odbavení a skladování.

2.3.4 Multimodální přeprava

Pro firmu ECC je důležitým faktorem při provozování své činnosti také ochrana životního prostředí. Z tohoto důvodu hledají její zaměstnanci možnosti, jak snížit zátěž životního prostředí. Právě z tohoto důvodu se společnost zapojila do aktivního využívání multimodální přepravy, při níž se většina přepravní vzdálenosti překoná pomocí železniční

přepravy. V dnešní době využívá firma linku mezi Lovosicemi a Duisburgem, která je důležitým tokem zboží mezi ČR a Beneluxem. V roce 2011 byly také spuštěny přepravy z Ostravy, které navazují v Lovosicích na linku do Duisburgu. Tato novinka je přínosem především pro Moravu a její přepravní potřeby. Na linkách do Duisburgu jsou návěsy přepravovány tzv. nedoprovázené, tzn., že jsou na železničních podvozcích naloženy samostatně bez silničního tahače a řidiče. Na železniční terminál a z něho jsou dopravovány přímo k zákazníkům a to po silnici pomocí silničního tahače. Návěsy používané pro multimodální přepravu jsou tzv. Mega Huckepack návěsy (viz. obr. č. 6), jejichž konstrukční řešení umožňuje mimo jiné právě přepravu po železnici. Tyto návěsy jsou vybavené shrnovací střechou, což je výhoda pro nakládku pomocí jeřábu. Výhodou při přepravě po železnici je vyšší užitečná hmotnost a to až 28 tun. Tato možnost je díky německé legislativní úpravě. Další nespornou výhodou je snížení emisních škodlivin, a to v případě NO až o 90 % a u CO₂ až o 65 %. Pozitivně lze hodnotit také snížení hluku kolem dopravních tahů. Směr, který vede k ekologičtějšímu provozování služeb poskytující právě ECC je dán dlouholetými zkušenostmi mateřské společnosti ECC B. V., která je umístěna na předních pozicích mezi poskytovateli multimodálních služeb v celé Evropě.

Obr. č. 6 Mega Huckepack návěs pro přepravu po železnici



Zdroj: [16]

2.4 Normy ISO ve firmě ECC Pardubice

2.4.1 Systémy managementu jakosti ve firmě Ewals Cargo Care spol. s r.o.

Společnost ECC je držitelem certifikátů řady ISO. Norma ISO 9001 určuje základní požadavky na systém managementu jakosti, především ve společnostech, které mají potřebu, nebo z jiného důvodu chtějí prokazovat schopnost poskytování služeb a výroby v souladu s příslušnými předpisy a požadavky. Management jakosti řeší problémy současnosti a má za cíl předcházet problémům, které mohou vzniknout v budoucnu. Požadavky, které má norma ISO 9001 jsou aplikovatelné jak pro výrobní organizace, tak i pro společnosti poskytující služby.

„Přínosy certifikace ISO 9001:

- *výrazné zvýšení důvěryhodnosti a spolehlivosti ve vztahu k zákazníkům a ve vztahu k dalším zainteresovaným stranám (například investoři, peněžní ústavy, pojišťovny, veřejná správa),*
- *rozšíření obchodních příležitostí v exportní oblasti a v oblasti státních zakázek,*
- *řízení podniku k jakosti se stává know-how podniku, které je neustále rozvíjeno,*
- *orientace na dlouhodobé zisky a jejich maximalizaci, s ohledem na ekologii, bezpečnost procesů a především pak kvalitní produkci,*
- *zvýšení konkurenceschopnosti podniku.“ [29]*

Další normou, která je platná v ECC, je **ISO 14001**. Jedná se o normu zaměřenou na systémy environmentálního managementu – Požadavky s návodem na použití.

„Základním záměrem normy je podpora ochrany životního prostředí a prevence znečišťování. Norma nestanovuje žádné absolutní požadavky na environmentální chování organizace, klade však důraz na dodržování legislativních požadavků týkajících se jednotlivých složek životního prostředí (voda, vzduch, půda, odpady, atd.). Základem je identifikace všech možných aspektů, které mají vliv na životní prostředí. Organizace sama si pak může určit, čím nejvíce životní prostředí zatěžuje a hledat vhodné metody k postupnému snižování dopadů do životního prostředí.“ [22]

V neposlední řadě je ECC držitelem certifikátu ČSN OHSAS 18001:2008.

System managementu bezpečnosti a ochrany zdraví při práci podle ČSN OHSAS 18001:2008 a jeho přínosy:

- *„prokázání závazku k zajišťování a zlepšování systému bezpečnosti a ochrany zdraví při práci přijatého na všech úrovních a všemi funkcemi v organizaci, zejména vrcholovým vedením*
- *prokázání systematického omezování rizik, resp. nebezpečí, která ohrožují bezpečnost a zdraví všech osob ovlivňovaných činnostmi, výrobky nebo službami organizace*
- *omezení výskytu nemocí z povolání a pracovních úrazů*
- *minimalizace nákladů spojených s nehodami na pracovišti*
- *prokázání závazku k plnění zákonných požadavků a požadavků předpisů týkajících se bezpečnosti a ochrany zdraví při práci*
- *vybudovaný samoregulující systém, reagující pružně na změny požadavků z legislativních předpisů, bezpečnostních požadavků i změn uvnitř organizace (např. nových technologií, organizačních změn apod.)“ [13]*

2.5 Mega Trucking Bohemia s.r.o. (MTB)

MTB je dceřiná společnost firmy ECC. Jedná se o truckingovou firmu, tzn. firmu poskytující na evropském dopravním trhu tahače návěsů s řidiči právě pro firmu ECC. Byla založena roku 1995 a má sídlo v Ústí nad Labem. Pro svoje služby MTB používá 130 tahačů a to především značek Scania, Volvo, Daf a Mercedes. Ve společnosti Mega Trucking Bohemia s.r.o. je snaha o to provozovat co nejmladší vozový park. Z tohoto důvodu bylo v roce 2008 obměněno 30 % vozidel a tím dosahuje vozový park průměrného stáří dvou let. Všechna vozidla jsou vybavena navigací, komunikačním GSM systémem, klimatizací, lednicí, tankovacími kartami, platebními kartami pro platbu mýtného, ve Francii, Španělsku, Portugalsku, Itálii, eurovignetou pro státy Benelux, OBU jednotkami pro platbu mýtného v Německu, GO boxem pro platbu mýtného v Rakousku, jednotkami Premid, pro platbu mýtného v Čechách. Tato dceřiná společnost má dvě základny a to v ČR Česká Lípa a v NL Venlo. Do těchto dvou základen je rozdělen její provoz a to tak, že v České Lípě je 40 % vozidel a zajišťuje především spediční přepravu. Ve Venlu je potom zbylých 60 % vozidel určených především pro pravidelnou přepravu. MTB požaduje od svých řidičů maximální spolehlivost a při přijímání nových řidičů očekává především řidičský průkaz skupiny C+E, profesní způsobilost C+E, praxe minimálně 2 roky na nákladním vozidle

o celkové hmotnosti vyšší než 3,5 t, výpis z rejstříku trestů, výpis z evidenční karty řidiče, dopravně psychologické vyšetření, neurologické a EEG vyšetření a kartu k digitálnímu tachografu. [24]

2.6 Pobočka Ewals Cargo Care spol. s r.o. Pardubice

Společnost ECC provozuje jednu ze svých poboček od roku 2000 i v Pardubicích. Je tomu proto, že zde našla jednoho ze svých důležitých zákazníků, kterým je společnost FX, která je výrobcem počítačových technologií. ECC zajišťuje pro firmu FX služby spojené s přepravou, a to již hotových výrobků do zemí Evropy, ale i polotovarů a nekonsolidovaných částí produkce firmy, mezi výrobními halami a konsolidačním skladem. ECC pro zajištění služeb, které poskytuje tomuto výrobcí počítačové techniky má v Pardubicích dvě pracoviště. První se nachází v Dělnické ulici, kde mají své kanceláře vedoucí pobočky, zástupce vedoucího, technik návěsů, specialista koordinátor a také koordinátor návěsů. Druhé pracoviště se nachází v ulici Staročernská přímo v konsolidačním skladu společnosti FX, zde má kancelář koordinátor shuntingu.

2.6.1 Personální zajištění pobočky Pardubice

Organizační struktura je úzkého a vysokého typu. Na její špici je vedoucí provozovny, jemuž jsou podřízeni další pracovníci (viz. obr. č.7).

Vedoucí provozovny

Má za úkol organizovat a řídit veškeré činnosti provozovny dle standardů ECC tak, aby byly zabezpečeny všechny požadavky zákazníků. Dále řídit podřízené pracovníky provozovny v Pardubicích a zajišťovat administrativní činnosti spojené s vedením provozovny, zajišťovat řádné vedení veškeré evidence a dokumentace provozovny, spolupracovat se zákazníky při řešení problematiky týkající se dané provozovny, zpracovávat podklady pro potřeby ostatních úseků ECC a jednatele společnosti. Vedoucí provozovny je přímo podřízen jednatelem společnosti a je nadřízen všem pracovníkům dané provozovny. Je odpovědný za veškeré činnosti vykonávané v dané provozovně, za dodržování zásad bezpečnosti práce a požární ochrany.[11]

Zástupce vedoucího provozovny

V náplni práce má napomáhání vedoucímu provozovny při organizaci a řízení veškerých činností provozovny, řízení podřízených pracovníků dané provozovny, zajišťování

administrativní činnosti spojené s vedením provozovny nebo zastupování vedoucího provozovny v jeho nepřítomnosti. Také musí řídit činnost koordinátorů a administrativně zpracovávat údaje o požadavcích specifického zákazníka na přepravu a logistické služby a následného spojení s dodavateli zákazníka a se zákazníkem. Nedílnou součástí práce zástupce vedoucího pobočky společnosti ECC je koordinovat, ověřovat a potvrzovat termíny nakládek a vykládek včetně úzké spolupráce s disponenty dopravy při zajišťování přeprav pro zákazníka. Zástupce vedoucího provozovny je odpovědný za činnost koordinátorů.

Koordinátor specialista

Koordinátor specialista má následující úkoly:

- řídit koordinátory návěsů při všech jejich činnostech,
- řešit pokrytí směn za nemocné a o dovolených,
- řídit pravidelné zaškolování koordinátorů návěsů,
- řídit brigádníky a jejich operativní výpomoc
- řídit a kontrolovat řidiče přeprahových tahačů,
- vytvářet rozpis směn nepřetržitého provozu,
- zastupovat koordinátory návěsů při nedostatku pracovníků,
- vytvářet a pravidelně aktualizovat pracovní postupy a popisy činností pro koordinátory návěsů a uvádět je do praxe,
- archivovat podklady a dokumenty,
- vytvářet podmínky pro vývoj a aktivně spolupracovat na úpravách stávající softwaru,
- připravovat podklady pro statistiku a vytvářet měsíční statistiky dané provozovny,
- zastupovat vedoucí administrativních pracovníků a vedoucího pobočky,
- zpracovávat podklady pro potřeby dispečinku ECC v České Lípě,
- pracovat dle standardů firmy a dbát pokynů nadřízených,
- dodržovat zásady bezpečnosti práce a požární ochrany, hájit zájmy a dobré jméno společnosti ECC. Koordinátor specialista je podřízen vedoucímu a zástupci pobočky a nadřízen koordinátorům návěsů. [11]

Koordinátor shuntingu

Jeho náplní práce je koordinace požadavků zákazníka na zajištění dopravy na základě předem stanovených jasných pravidel. Sleduje technický stav návěsů a objednává opravy v součinnosti s technikem pronajímatele návěsů. Úzce spolupracuje s koordinátorem návěsů, při zajištění přistavení návěsů, jejich naložení a následného odstavení, dále má povinnost shromažďovat a zpracovávat data o provozu vozidel, shromažďovat a zpracovávat data o poškozeních a technickém stavu návěsů, kontrolovat kvalitu práce řidičů. Dále využívá informačního systému Open maxi a Hp Icon (viz. příloha č. 3, 4). Pracovník na této pozici pracuje jako jediný z pobočky Pardubice přímo v kanceláři umístěné v konsolidačním skladu, kde je v přímém spojení s pracovníky společnosti FX, které poskytuje ECC dopravní a logistické služby. [11]

Koordinátor návěsů

Usměrňuje požadavky zákazníka na naložení zásilky na základě předem stanovených jasných pravidel a plánování naložených jednotlivých návěsů na základě efektivnosti a úspornosti a požadavků zákazníka. Důležitou povinností koordinátora návěsů je zajištění včasného a správného přistavení návěsů do nakládacího prostoru a zajištění jejich přesunu v rámci areálu závodu. Dále pak vede evidence o dojezdu a odjezdu návěsů a záznam těchto údajů do výpočetního systému. Po naložení návěsu informuje dispečink v České Lípě o naloženém nákladu. Mimo jiné koordinátor návěsů v součinnosti s řidičem speciálního shuntingového tahače kontroluje technický stav jednotlivých návěsů společnosti ECC a smluvních dopravců. Přímě řídí činnost řidiče speciálního tahače. Ve spolupráci s technikem návěsů zajišťuje drobné opravy návěsů. Pro přepravy z Pardubic po ČR nahrazuje činnost dispečera, tzn., že má za úkol podporovat a informovat řidiče a jiné spolupracovníky, posuzovat požadavky zákazníka z hlediska kapacitních možností, zlepšovat pracovní metody a postupy, evidovat a kontrolovat údaje o průběhu přepravy, na základě požadavků technika zajišťovat přistavování návěsů na plánované opravy v daném termínu včetně přistavení návěsů na mycí linku. Ke své činnosti využívá koordinátor návěsů počítačové programy, jako jsou Carrierweb, Hp Icon, Whiteboard nebo Open maxi (viz. příloha č. 3). [11]

Technik návěsů

Technik návěsů se kompletně stará o návěsy ECC na pobočce, zajišťuje objednávání oprav u smluvních partnerů, sleduje rozpis plánovaných servisů návěsů a v součinnosti s dispečinkem a technikem vozového parku zajišťuje provedení požadovaného servisu, informuje techniky vozového parku v ČR i v Nizozemí o objednaných opravách a informacích, kdo je viníkem poškození, pokud je mu to známo. Technik návěsů je zodpovědný za technický stav návěsů, které se nacházejí na pobočce. Je podřízený vedoucímu pobočky Pardubice. [11]

Obr. č. 7 Organizační struktura Ewals Cargo Care spol. s r. o.



Zdroj: [vlastní]

2.7 SWOT analýza pracoviště Ewals Cargo Care Pardubice

Následující SWOT analýza zhodnocuje ECC Pardubice, identifikuje jejich silné a slabé stránky se zaměřením na interní prostředí firmy a příležitosti a hrozby vyplývající z externího prostředí firmy.

Tab. č. 1 SWOT analýza Ewals Cargo Care Pardubice

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> • Rozsáhlý a moderní vozový park 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence vozidel pro přepravu sypkých materiálů
<ul style="list-style-type: none"> • Široká nabídka přepravních služeb 	<ul style="list-style-type: none"> • 80 % techniky servisováno v Nizozemí
<ul style="list-style-type: none"> • Zázemí nadnárodní společnosti 	<ul style="list-style-type: none"> • Jazyková vybavenost zaměstnanců
	<ul style="list-style-type: none"> • Vysoké náklady na provoz mobilních telefonů používaných koordinátory a řidiči
	<ul style="list-style-type: none"> • Výše nákladů na pronájem speciálních tahačů pro přistavování návěsů k rampám
	<ul style="list-style-type: none"> • Objednávání přeprav mimo pracovní dny
	<ul style="list-style-type: none"> • Vysoké náklady na pronájem parkovacích ploch a kancelářských a prostor
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> • Navázání nových obchodních vztahů v automobilovém průmyslu 	<ul style="list-style-type: none"> • Neustálý růst PHM
<ul style="list-style-type: none"> • Přeprava sypkých látek 	<ul style="list-style-type: none"> • Expanze zahraničních firem i do ČR
<ul style="list-style-type: none"> • Přistavování návěsů k nakládacím rampám skladu pomocí terminálového tahače (tug masteru) 	<ul style="list-style-type: none"> • Odchod největšího zákazníka v Pardubicích do zahraničí

Zdroj: [vlastní]

Jak je vidět na SWOT analýze, jednou se slabých stránek pobočky firmy ECC v Pardubicích je výše nákladů na provoz mobilních telefonů a také náklady na pronájem tahačů, určených pro přistavování návěsů k nakládacím rampám konsolidačního skladu. V dnešní době, kdy je nutnost snižovat náklady při každé možné příležitosti jsou právě oblasti komunikace koordinátorů s řidiči tahačů a také pronájem speciálních tahačů potencionálními místy, kde by bylo možné snížení nákladů.

Z pohledu externích hrozeb je z analýzy patrné, že neustálý růst cen PHM může mít za následek zvýšení cen přeprav a s tím spojený pokles poptávky po přepravě. V neposlední řadě je nutné upozornit na hrozbu, která by vzešla z případného odchodu firmy FX z ČR.

Naopak je třeba vyzdvihnout silné stránky firmy, mezi které bezesporu patří moderní vozový park a také široké portfolio nabízených služeb v oblasti dopravy a logistiky.

3 NÁVRHOVÁ OPATŘENÍ NA ZLEPŠENÍ DISPEČERSKÝCH ČINNOSTÍ VE FIRMĚ EWALS CARGO CARE PARDUBICE

Tato kapitola se věnuje problematikám objednávání přepravy, nakládce návěsů (tandemové soupravy nejsou pro přepravy pro firmu FX používány) a organizace přistavování návěsů ve firmě ECC Pardubice. V této kapitole je uveden návrh na zlepšení právě těchto částí přepravy. Jednotlivé problémy jsou řešeny na základě SWOT analýzy, ve které byly definovány jako slabé stránky firmy.

3.1 Objednávání přeprav

Objednávání přeprav firmou FX je řízeno koordinátory nakládek, kteří zasílají smluvním dopravcům elektronickou objednávku přepravy prostřednictvím emailu a to většinou 24 hodin před začátkem nakládání zboží do návěsu. V elektronické objednávce je uveden kód nakládky, druh nakládky, destinace, datum a čas, kdy je naplánován začátek nakládky a datum a čas plánovaného konce nakládky. **Kódy nakládek** jsou odlišné podle zákazníků firmy FX. Mají tvar tří písmen, které následují tři číslice (např. CLC001, PCT121), přičemž na začátku každého měsíce jde číslování od nuly. Destinace jsou určeny ve většině případů kódem nakládky. U speciálních přeprav, kde je vykládka na nestandardní adrese, je v poznámce adresa přímo uvedena. Nejčastěji se vyskytující destinací je Německo – Ludwigsburg, následovaný Francií - Ferrieres en Brie, (viz. tabulka č. 2).

Tab. č. 2 Destinace a příslušné kódy nakládek

Kód nakládky	Destinace kódu – stát, město
CLC	Česká Republika - Praha
PCT	Francie - Ferrieres en Brie, Velká Británie - Londýn
BTL	Německo - Ludwigsburg
BTC	Dánsko - Kodaň
BTP	Polsko - Podgorne
DHL	Rakousko - Vídeň
PPA	Rusko – Moskva
CEV	Itálie - Martinengo

Zdroj: [12]

ECC koordinátor specialista převezme od každého řidiče, který přivezl prázdný návěs do areálu, vyplněný předávací protokol (viz. příloha č. 1), kde jsou zaznamenány informace o příjezdu návěsu, včetně informací o řidiči a tahači. Technický stav návěsu je zaznamenán v kontrolním listu, který odevzdává řidič spolu s předávacím protokolem. ECC koordinátor je povinen fyzicky záznam na kontrolním listu (viz. příloha č. 2) porovnat se skutečností. Kontroluje se především počet prázdných palet uvnitř návěsu, stav hladiny nafty u frigo návěsů, počet rozpěrných tyčí, které slouží k upevnění nákladu. V neposlední řadě je překontrolován stav plachty a také, zda je návěs uvnitř čistý. Po takovéto přejímce je návěs připraven k přiřazení kódu. Kód přiřadí ECC koordinátor specialista, přiřazují se podle typu návěsu. Pro přepravy po ČR se používají plachtové návěsy, pro ostatní přepravy frigo návěsy. Po přiřazení kódu k návěsům doplní do emailové objednávky přepravy ECC koordinátor specialista RZ návěsu, spolu s RZ tahače a celým jménem řidiče, který si pro naložený návěs přijede a odešle ji zpět FX koordinátorům.

3.1.1 Návrh zlepšení objednání přepravy

Objednávání přeprav dosahuje vysoké úrovně, chtělo by však zlepšit objednávání přeprav mimo pracovní dny (pondělí – pátek), kdy dochází k situacím, kdy pracovní doba expedičního centra společnosti FX je proměnlivá a stane se, že konec pracovní doby je v sobotu v 18 hodin. Tato doba je v případě víkendu známa nejdříve v pátek odpoledne. Je tomu tak podle plánu výrobních linek. FX koordinátoři však např. objednají nadbytek návěsů s koncem nakládky v sobotu v 16 hodin. Dopravce tak posílá řidiče s tahačem na 16. hodinu pro návěs. Nyní vzniká problém, kdy se řidič dostaví pro naložený návěs mnohdy i z několika stovek kilometrů vzdáleného místa a zjišťuje nepříjemnou skutečnost, že návěs není naložen např. z důvodu, že nebyla ještě vyrobena nějaká položka, která má být naložena právě do jistého návěsu. V takovém případě je řidič nucen čekat na naložení návěsu např. od sobotního odpoledne až do pondělního odpoledne, což není vhodné, jak pro řidiče, který musí tento čas trávit v kabině tahače, tak ani pro samotného dopravce, kterému díky zbytečným prostojům stále přibývají náklady, ale příjmy jsou pořád stejné.

Pro případy nakládání návěsu o víkendech, kdy je jasné, že pracovní doba bude proměnlivá, lze doporučit, objednávat návěsy s koncem nakládacího okna na pondělí, popř. ponechat si 12 hodin časové rezervy pro naložení mezních návěsů (tj. návěsů, které mají stanovený konec nakládacího okna, těsně před ukončením pracovní doby v konsolidačním centru).

3.2 Nakládání návěsů

Nakládky firma ECC dělí na „živé“ – **live load** a „normální“ **stand- by**. Live load nakládky jsou specifické tím, že řidič, který návěs přivezl do areálu firmy, zároveň tento návěs přistaví k samotnému naložení k nakládací rampě. Stand – by nakládky jsou specifické tím, že řidič, který přiveze návěs do areálu je po kontrole přeměrován na odstavné parkoviště, kde návěs odpojí (viz. obr. č. 8). U stand – by nakládek, kdy se přistavují návěsy k rampě, až po nějaké době po příjezdu návěsu do areálu si FX koordinátor vyžádá přistavení návěsu na rampu prostřednictvím zaslání požadavku ECC koordinátorovi shuntingu, ve kterém uvede pouze kód nakládky a číslo rampy. Pomocí tabulky, do které jsou veškeré informace přepisovány hned po příjezdu návěsu (stejná tabulka se odesílá v emailové objednávce FX koordinátorům), vyhledá dle kódu příslušnou RZ návěsu a tu poté telefonicky nahlásí řidiči speciálního tahače, v jehož náplni práce je právě přistavování návěsů k rampám. Dále zaměstnanci konsolidačního skladu návěs naloží pomocí manipulační techniky. Po takovémto naložení bezpečnostní agentura uzavře návěs a přidá celní uzávěru. Posléze je opět potřeba, aby ECC koordinátor telefonicky požádal řidiče speciálního tahače, aby odtáhl návěs zpět na odstavné parkoviště. V případě live-load nakládek ECC koordinátor shuntingu volá přímo řidiči, který návěs přivezl do areálu, poněvadž tento řidič si i naložený návěs odváží z areálu firmy.

Obr. č. 8 Odstavné parkoviště návěsů



Zdroj: [vlastní]

3.2.1 Nakládání návěsů

Nakládání návěsů je v současné době na vysoké úrovni, ale podle mého názoru by stálo za zvážení, zda nahrazení mobilního telefonu pro komunikaci ECC koordinátora s řidiči speciálních tahačů, radiostanicemi, např. President TAYLOR II Classic (viz. obr. č. 9) by nebylo z pohledu finančních úspor efektivnější volbou. ECC koordinátoři nekomunikují pouze s řidiči speciálních tahačů, ale také s řidiči tranzitních tahačů, kteří přepravují výrobky mezi výrobní halou a expediční halou. Vzdálenost těchto dvou míst je menší než 5 km a i v tomto případě by radiostanice měla plně vystačit na potřebnou komunikaci. Cílem je snížení finančních nákladů na přepravu tranzitních návěsů a na přistavení návěsů k rampám expediční haly.

Obr. č. 9 Radiostanice President TAYLOR II Classic



Zdroj: [30]

3.3 Organizace přistavování návěsů k rampám

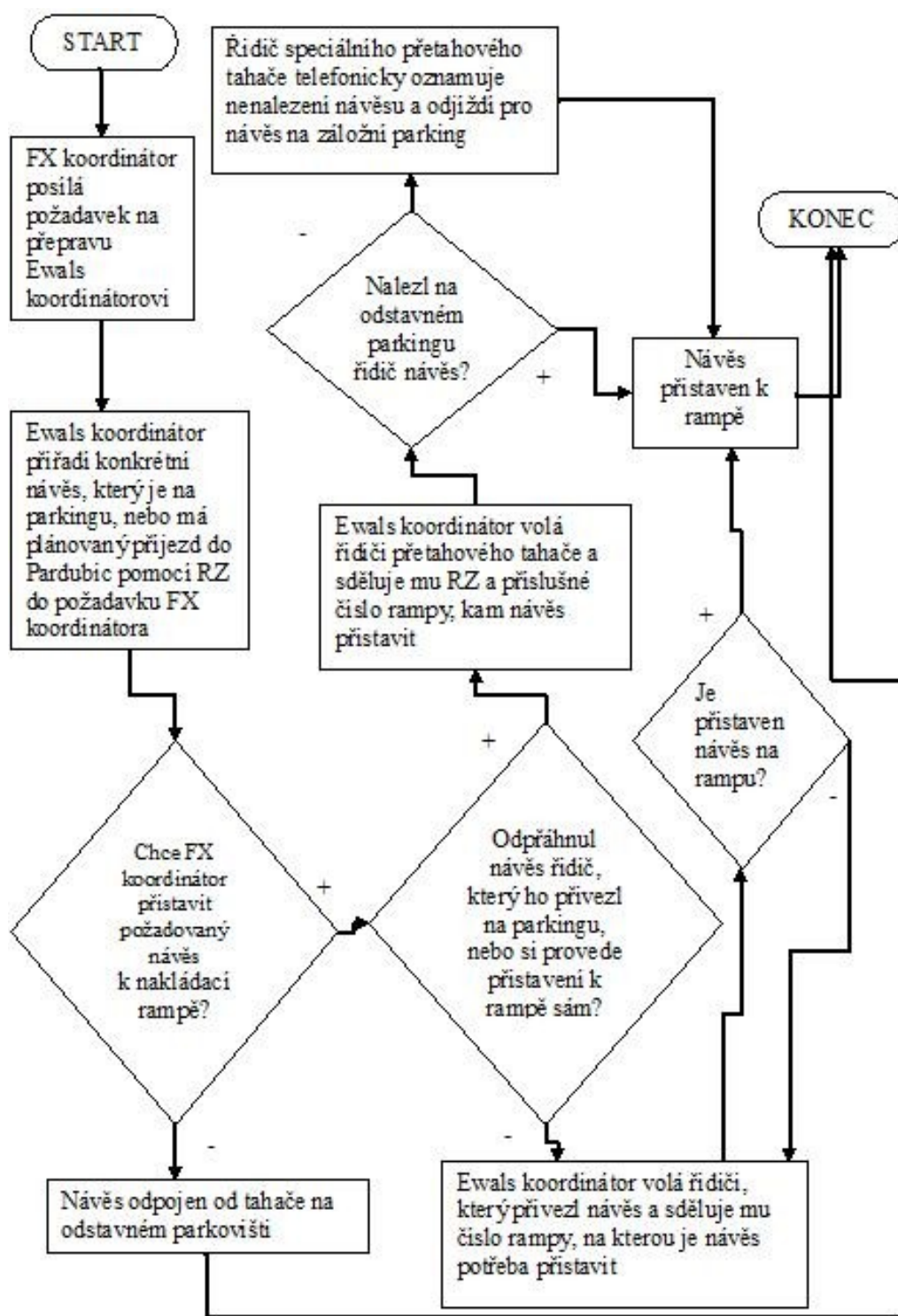
Nakládání návěsů probíhá na příkaz FX koordinátorů, kteří posílají příkaz ECC koordinátorovi shuntingu (viz. kapitola 3.2). ECC koordinátor shuntingu pomocí telefonu nahlásí RZ návěsu a číslo rampy, na kterou má bát tento návěs přistaven. Řidič speciálního tahače posléze jede na odstavné parkoviště, které je umístěné v areálu firmy. Na tomto parkovišti zjistí, zda se zde nachází příslušný návěs či nikoliv. V případě, že dojde k nalezení

konkrétního návěsu, následně dochází k zapřažení návěsu a k přetahu k nakládací rampě. V opačném případě, kdy nedojde k nalezení konkrétního návěsu, musí tuto skutečnost řidič speciálního tahače sdělit ECC koordinátorovi shuntingu. Ten zavolá koordinátorovi na druhém pracovišti, které se nachází v ulici Dělnická.

V areálu druhého pracoviště je umístěno záložní parkoviště, na které se umísťují návěsy, které mají odloženou nakládku, nebo nemají v budoucích 24 hodinách nakládku vůbec, popřípadě mají nějakou závadu a čekají na servis.

ECC koordinátor specialista na druhém pracovišti oznámí ECC koordinátorovi shuntingu aktuální pozici návěsu na záložním parkovišti. Poté ECC koordinátor shuntingu opět zavolá řidiči speciálního tahače a zjištěnou pozici mu oznámí. Řidič v takovém případě musí pro návěs na záložní parkoviště dojet. V této situaci dochází však k velkému zdržení a k prodlevě v přistavení návěsu na rampu (viz. obr. č. 10).

Obr. č. 10 Vývojový diagram přistavení návěsu



Zdroj: [vlastní]

3.3.1 Návrh organizace přistavování návěsů k rampám

Pro zlepšení organizace přistavování návěsů k rampám, doporučuji sloučení pracovišť včetně parkovišť na jedno místo, a to přestěhováním pracoviště z Dělnické ulice,

ke konsolidačnímu skladu, kde se nachází i odstavné parkoviště. Odstranily by se tak problémy s přistavováním návěsů, které se nenacházejí na odstavném parkovišti u konsolidačního skladu. Do jisté míry by došlo také ke snížení nákladů na pronájem kancelářských a parkovacích prostor v Dělnické ulici. ECC koordinátoři by tak po sloučení do jednoho pracoviště pracovali hned vedle sebe, v jedné kanceláři a došlo by k další úspoře, jak času při řešení problému, tak i k úspoře finančních prostředků vynaložených na provoz telefonu.

3.4 Zavedení speciálního tahače typu tug master

Pro zlepšení přistavení a odtahu návěsů od nakládací rampy bych doporučil možnost zavedení terminálového tahače – tug masteru (viz. obr. č. 13, 11), který by ušetřil čas potřebný pro přistavení a odtah návěsů díky možnosti zdvihnout návěs a tím vynechat potřebu vysunutí nebo zasunutí podpěrných noh. Terminálový tahač je podle společnosti Terberg Benschop B. V., až tři krát rychlejší při převozu návěsu od rampy na parkoviště a zpět než klasické silniční tahače.

Obr. č. 11 Terminálový tahač Truck Wiesel



Zdroj: [20]

Po nahlášení RZ a čísla rampy řidiči speciálního tahače (viz. obr. č. 12), jede tento řidič na odstavné parkoviště, nebo na záložní parkoviště v ulici Dělnická, kde vyhledá dle RZ příslušný návěs. Poté zacouvá pod tento návěs a pomocí spřahovacího zařízení spojí návěs

s tahačem. Řidič musí zároveň zapojit vzduchovou hadici a elektrický kabel ABS a světel. V neposlední řadě je třeba vytáhnout do transportní polohy podpěrné nohy. Posléze řidič odveze zapřažený návěs k nakládací rampě, ke které zacouvá. Poté se opakuje postup zapřažení, akorát v opačném pořadí. Proces přistavení jednoho návěsu, nebo odtahu (jsou technologicky stejné) vyžaduje přibližně 30 minut. Největší podíl času zaujímá spuštění a vyzdvižení podpěrných noh. Po přistavení návěsu k nakládací rampě je během jedné hodiny nakládání ukončeno a je možné tento návěs odtáhnout zpět na odstavné parkoviště.

Obr. č. 12 Speciální tahač



Zdroj: [vlastní]

3.4.1 Návrh na zavedení speciálního tahače

Technická specifikace tug masteru YT 182 (viz. obr. 13) od firmy Terberg Benschop B.V.:

- pohon zadních kol 4 x 2,
- celková hmotnost soupravy až 90 tun,
- motor Cummins QSB 6.7 s výkonem až 164 kw,

- převodovka Allison 3000 se čtyřmi nebo pěti rychlostními stupni pro jízdu vpřed a jeden rychlostní stupeň pro jízdu vzad,
- nosnost přední nápravy 10 tun,
- nosnost zadní nápravy 35 tun,
- posuvné dveře umístěné na boku kabiny a na zadní straně kabiny pro rychlé připojení vzduchových a elektrických hadic k návěsu. [28]

Obr. č. 13 **Terminálový tahač YT 182**



Zdroj: [28]

4 TECHNOLOGICKO-EKONOMICKÉ ZHODNOCENÍ NÁVRHOVÝCH OPATŘENÍ

Tato kapitola se zabývá jednotlivými návrhy, na objednávku přepravy, nakládání návěsů, organizaci přistavování návěsů k rampám a organizaci speciálního tahače. Tyto návrhy jsou hodnoceny z technologického i ekonomického hlediska.

4.1 Objednávka přepravy

Uvažujme, že pracovní doba expedičního centra je do sobotních 18 hodin. Opět je centrum otevřeno v pondělí od 6 hodin ráno. Návěs, který má být prvotně naložen do soboty 16 hodin je nakonec naložen až v pondělí v 7 hodin a dokumentace k nákladu je připravena pro převzetí řidičem až v 9 hodin, kdy může řidič s návěsem odjet.

Řidič, který přijel pro návěs již v sobotu, musí čekat do pondělních 9 hodin ráno, nebo může odjet, s tím, že se v pondělí vrátí, nebo bude nahlášena FX koordinátorům nová RZ tahače a jméno řidiče, který si pro naložený návěs nově přijede. Toto však není možné v případech, kdy je řidič z několika stovek kilometrů vzdáleného místa. Takto vzniká prostoj vozidla a i řidiče. Délka prostoje je znázorněna v tabulce č. 3.

Tab. č. 3 **Prostoje vozidel**

Den	Prostoj od – do (hodin)
sobota	16 - 24
neděle	0 - 24
pondělí	0 - 9
Celkem hodin prostoje:	41

Zdroj: [vlastní]

V tomto případě je možné, aby řidič alespoň částečně vykonal dle AETR povinnou týdenní dobu odpočinku, která trvá nejméně 45 hodin. V případě, kdy řidič tuto dobu odpočinku, nebo kteroukoliv jinou dobu odpočinku již vykonal před příjezdem pro naložený návěs, dochází k prostoji vozidla, které generuje náklady, ale příjmy žádné.

$$P \times HNST = DN$$

$$41 \times 350 = 14\,350, - \text{Kč}$$

Kde: P...doba prostoje [hod]

HNST...hodinová nákladová sazba na provoz tahače [Kč]

DN...dodatečné náklady [Kč]

V takové situaci dochází ke vzniku nákladů dopravci ve výši 14 350,- Kč, které nejsou hrazeny v rámci přepravy.

V případech, kdy se dostaví řidič pro návěs, který má být nakládán přes víkend a konec nakládky je stanoven na pondělní ráno popř. konec nakládacího okna bude končit minimálně 12 hodin před skončením pracovní doby konsolidačního centra, budou náklady generované prostojem menší, popř. lépe využitelné z hlediska vykonání bezpečnostní přestávky dle EHS 561/2006 a AETR, nebo budou tyto náklady nulové.

4.2 Nakládání návěsů

V tomto případě je návrh na změnu technologie komunikačního zařízení mezi ECC koordinátory a řidiči speciálních tahačů, popř. řidiči samotnými. Změna spočívá v nahrazení mobilního telefonu za radiostanici.

Mobilní telefon je v dnešní době již samozřejmostí, avšak v době kdy je nutné snižovat náklady ve všech odvětvích je právě místo, kde ušetřit provoz mobilního telefonu. Uvažujme, že měsíčně provoz jednoho mobilního telefonu stojí firmu průměrně 1100,- Kč. Potom provoz mobilních telefonů, které jsou ve dvou speciálních tahačích, jejichž úkolem je přistavovat návěsy k a od nakládacích ramp a dále dva u ECC koordinátorů a dále v pěti tahačích, které jsou určeny pro tranzitní dopravu mezi výrobní halou a expedičním centrem, stojí měsíčně 9 900,- Kč. Řešením je doplnit mobilní telefony ještě radiostanicí, která si vyžádá náklady pouze na pořízení a dále na zdroj energie. Dovybavení všech míst, kde jsou používány mobilní telefony radiostanicemi, by si vyžádalo vynaložení 9 x 3 960,- Kč. Uvažujme, že mobilní telefon v případě použití v tahači by byl používán v krizových situacích, tzn. volání na tísňové linky apod. Pouze u ECC koordinátorů by provoz mobilních telefonů byl zachován do takové výše, která je potřebná ke komunikaci s externím prostředím

firmy, což by znamenalo snížení nákladů u těchto dvou mobilních telefonů o 2/3 (snížení nákladů o 734,- Kč).

Celkové náklady v případě provozu dvou mobilních telefonů by byly:

$$2 \times 367 = 734,- \text{ Kč.}$$

Měsíčně by došlo k úspoře:

$$9\,900 - 734 = 9\,166,- \text{ Kč.}$$

Jednorázové náklady na pořízení radiostanic by byly:

$$9 \times 3\,960 = 35\,640,- \text{ Kč.}$$

Z výpočtu je patrné, že náklady na vybavení vozidel radiostanicemi by vedlo k úspoře 9 166,- Kč měsíčně. Investice do tohoto vybavení by se firmě vrátila po necelých 4 měsících provozu.

Otázkou je, do jaké míry by byla ovlivněna funkce radiostanic v okolí budov, jejichž pláště jsou kovové.

4.3 Organizace přistavování návěsů k rampám

V případě návrhu na organizaci přistavování návěsu je podstatou sjednocení dvou pracovišť firmy v Pardubicích na jediné místo, a to ke konsolidačnímu centru, kde je již zařízena kancelář firmy ECC. Nebylo by nutné tak zajišťovat nové kancelářské prostory a parkovací plochu. Navrženo je také spolu s přestěhováním kanceláře z Dělnické ulice, také přestěhování parkoviště, kde jsou parkovány návěsy, které nejsou aktuálně využité, nebo čekají na servis. Toto parkoviště včetně kanceláře má firma ECC v pronájmu. Nájemné činí 100 000,- Kč za měsíc. Parkoviště u konsolidačního centra disponuje dostatečnou kapacitou, pro přemístění návěsů z parkoviště v Dělnické ulice, navíc je i parkoviště u konsolidačního centra v pronájmu firmy.

Po přestěhování by došlo ke zjednodušení práce řidičů speciálních tahačů, neboť veškeré návěsy by byly umístěny na jediném parkovišti bez výjimky. Také by došlo k úspoře financí za pronájem parkoviště a kanceláře v Dělnické ulici, a to ve výši 100 000,- Kč měsíčně.

4.4 Zavedení speciálního tahače typu tug master

Jako zlepšení organizace speciálního tahače je doporučeno nahrazení dvou silničních tahačů návěsů jedním terminálovým tahačem. Terminálový tahač je při přistavování návěsů rychlejší, a to až třikrát. Je tomu tak, protože odpadá nutnost vysouvat a zasouvat podpěrné nohy návěsu a také řidič nemusí vylézat z kabiny, aby zapojil elektrické a vzduchové kabely a hadice, tento úkon tak vykonává prostřednictvím dveří na zadní straně kabiny.

Pro použití terminálového tahače neboli tug masteru v konsolidačním centru v Pardubicích jsem zvolil dvě možnosti pořízení a to pořízení nového terminálového tahače a jako druhou variantu jsem volil pořízení ojetého terminálového tahače (viz. tabulka č. 4).

Silniční tahače patří smluvním dopravcům a jsou pronajímány. Měsíční náklady (včetně ceny pronájmu) na provoz jednoho silničního tahače s řidičem činí 206 000,- Kč. V případě pořízení vlastního terminálového tahače (již používaného) jsou měsíční náklady na provoz 211 380,- Kč (viz. tabulka č. 5). Pro přistavování návěsů k rampám jsou používány dva silniční tahače. V případě zavedení terminálového tahače by byl používán pro stejný počet přistavených návěsů pouze jeden terminálový tahač. V případě dvou silničních tahačů na přistavování návěsů jsou měsíční náklady $2 \times 206\ 000 = 412\ 000,-$ Kč.

Tab. č. 4 Porovnání nákladů na provoz tahačů

Typ tahače	Pořizovací náklady (Kč)	Náklady na provoz / měsíc (Kč)	Náklady na provoz za rok s pořizovací cenou (Kč)
Smluvní silniční tahač	Provoz prostřednictvím pronájmu – do nákladů na provoz započítán pronájem dvou tahačů	412 000,-	4 944 000,-
Nový terminálový tahač – tug master	1 950 000,-	211 380,-	4 486 560,- ¹
Použitý terminálový tahač – tug master	750 000,-	211 380,-	3 286 560,- ²

Zdroj: [vlastní]

Při použití terminálového tahače (nového) dochází k tvorbě celkových měsíčních nákladů během splacení pořizovací ceny tahače ve výši 373 880,- Kč. Náklady na pořízení terminálového tahače jsou rozpočítány v měsíčních provozních nákladech, předpokládá se splacení nákladů na pořízení během dvanácti měsíců, tzn., že po splacení pořizovacích nákladů budou generovány měsíční náklady na provoz ve výši 211 380,- Kč.

¹ Do ceny jsou napočítány pořizovací náklady ve výši 1 950 000,- Kč, předpokládá se splacení těchto nákladů za 1 rok.

² Do ceny jsou napočítány pořizovací náklady ve výši 750 000,- Kč, předpokládá se splacení těchto nákladů za 1 rok.

Tab. č. 5 **Struktura měsíčních nákladů vlastního terminálového tahače**

Druh nákladu	Částka (Kč)
Mzda řidiče	52 000,-
Pohonné hmoty	91 000,-
Silniční daň	700,-
Pojištění odpovědnosti	2 983,-
Havarijní pojištění	1 697,-
Servis a údržba (včetně pneu)	63 000,-
Měsíční náklady celkem	211 380,- Kč

Zdroj: [vlastní]

Při použití terminálového tahače dochází k tvorbě měsíčních úspor ve výši 200 620,- Kč, tj. za rok 2 407 440,- Kč. Z těchto důvodů doporučuji zavedení terminálového tahače – tug masteru do provozu v konsolidačním centru v Pardubicích.

ZÁVĚR

Cílem této bakalářské práce bylo nalézt možnosti případného snížení finančních nákladů ve společnosti ECC Pardubice.

První část bakalářské práce je zaměřena na teoretickou oblast problematiky dispečerských činností ve firmě ECC Pardubice. Je zde také uvedena SWOT analýza společnosti, ze které jsou patrné oblasti, ve kterých je možné snížit náklady, nebo dosahovat pro firmu lepších výsledků v oblasti spokojenosti zákazníků.

V druhé části bakalářské práce jsou řešeny konkrétní možnosti změny na pobočce firmy v Pardubicích. Mezi navrhované změny patří objednávání přeprav, kde dochází k problému při nakládkách návěsů o víkendech. Řešením je objednávání přeprav s větším předstihem, nebo s prodloužením nakládacího okna do pondělí. Zároveň je vyčíslena výše nákladů, které dopravci v případě, že dojde k uvedené situaci v podkapitole 3.1.1, vznikají. Dalším návrhem je změna týkající se komunikace při procesu nakládání návěsů. V tomto případě je navržena změna mobilních telefonů za radiostanice. V tomto návrhu je opět vyčíslena výše případných úspor. Třetí oblastí návrhové části je organizace přistavování návěsů k rampám. K tomuto bodu je doporučeno sloučit pracoviště firmy v Dělnické ulici v Pardubicích s pracovištěm v konsolidačním centru. Doporučené sloučení by taktéž vedlo ke vzniku nemalých úspor. Posledním návrhem této bakalářské práce je zavedení speciálního tahače typu tug master. U posledního návrhu je uvedené srovnání v případě zavedení použitého a také nového terminálového tahače – tug masteru. V neposlední řadě je uvedena i výše případných úspor po zavedení tohoto typu tahače do provozu. V tomto případě se jedná o návrh s nejvyšší mírou úspor. Prostřednictvím jednotlivých návrhů byl cíl práce naplněn.

POUŽITÁ LITERATURA

- [1] EVROPSKÉ SDRUŽENÍ VOLNÉHO OBCHODU. *Abeceda obchodníka 2: doprava*. Praha: Radix, 1996. ISBN 80-901-8537-1.
- [2] CEMPÍREK, Václav, Karel PIVOŇKA a Jaromír ŠIROKÝ. *Základy technologie a řízení dopravy*. Vyd. 3., přeprac. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2002, 120 s. ISBN 80-719-4471-8.
- [3] JEDENÁSTÍKOVÁ, Dita, Rudolf KAMPF a Květoslava KOŘÍNKOVÁ. *Organizace zásilatelství*. Vyd. 1. Pardubice: Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, 2001, s. 16-22. ISBN 80-719-4352-5.
- [4] KYNCL, Jan. *Podnikání v silniční dopravě*. Praha: Grada, 2001, ISBN 80-716-9743-5.
- [5] PERNICA, Petr, Radek NOVÁK, Lubomír ZELENÝ, aj. *Doprava a zásilatelství*. Praha: ASPI, 2001. ISBN 80-863-9513-8.
- [6] ŠIROKÝ, Jaromír. *Základy technologie a řízení dopravy*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007, ISBN 978-80-7194-983-1.

Zákony

- [7] Česko. Ministerstvo dopravy a spojů. Vyhláška č. 133 ze dne 29. června 1964 o silničním přepravním řádu. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1964.
- [8] Česko. Ministerstvo zahraničních věcí: Vyhláška č. 11 ze dne 27. listopadu 1974 o o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR). In: *Sbírka zákonů Československé socialistické republiky*. 1975.
- [9] Česko. Zákon č. 111 ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1994.
- [10] JOSKOVÁ, Lucie a Pavel PRAVDA. *Obchodní zákoník 2010: úplné znění s úvodním komentářem : právní stav k 1. 7. 2010*. Praha: Grada, 2010, s. 95-96. ISBN 978-80-247-3020-2.

Interní zdroje

- [11] *Ewals Cargo Care spol. s r. o. Manuál - interní materiál.* Praha, 2012.
- [12] *Ewals Cargo Care spol. s r. o. Manuál dispečinku - interní materiál.* Praha, 2012.

Elektronické zdroje

- [13] CQS - Sdružení pro certifikaci systémů jakosti: ČSN OHSAS 18001:2008 - Management bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. [online]. 2008 [cit. 2012-04-09]. Dostupné z: <http://www.cqs.cz/Normy/CSN-OHSAS-180012008-Management-bezpecnosti-a-ochrany-zdravi-pri-praci.html>
- [14] Doprava a logistika: Doprava. KD HOLDING, s.r.o. [online]. 2011 [cit. 2012-01-30]. Dostupné z: <http://www.doprava-a-logistika.cz/cs/doprava>
- [15] Doprava a spedice: Námořní a letecká doprava. *Ewals Cargo Care spol. s r. o.* [online]. 2008 [cit. 2012-03-22]. Dostupné z: <http://www.ewals.cz/cz/namorni-a-letecka.html>
- [16] Fotogalerie: Intermodální služby. *Ewals Cargo Care spol. s r. o.* [online]. 2008 [cit. 2012-03-11]. Dostupné z: <http://www.ewals.cz/cz/ewals-cargo-care-holding.html>
- [17] Fotogalerie: Mega Frigo návěs. *Ewals Cargo Care spol. s r. o.* [online]. 2008 [cit. 2012-03-22]. Dostupné z: <http://www.ewals.cz/cz/galerie/mega-frigo-naves.html?s=11>
- [18] Fotogalerie: Nadrozměrné přepravy. *Ewals Cargo Care spol. s r. o.* [online]. 2008 [cit. 2012-03-22]. Dostupné z: <http://www.ewals.cz/cz/galerie/nadrozmerne-prepravy.html?s=9>
- [19] Fotogalerie: Vozidla do 7,5 t. *Ewals Cargo Care spol. s r. o.* [online]. 2008 [cit. 2012-03-22]. Dostupné z: <http://www.ewals.cz/cz/galerie/vozidla-do-7-5t.html?s=8>
- [20] Kamag: Kamag Pictures. [online]. 2008 [cit. 2012-05-02]. Dostupné z: <http://www.kamag.com/en/home/photo-competition.html>
- [21] Logistika: Ukládací bedny. [online]. 2011 [cit. 2012-02-11]. Dostupné z: <http://logistika-cz.studentske.cz/2008/11/ukldac-bedny.html>

- [22] MBK Consulting, s.r.o.: ISO 14001. [online]. 2008 [cit. 2012-04-09]. Dostupné z: <http://www.mbk.cz/iso-14001>
- [23] Mezinárodní obchodní operace: Dokumenty v zahraničním obchodě. [online]. 2004 [cit. 2012-05-10]. Dostupné z: <http://www.skolatextilu.cz/moo/index.php?page=19>
- [24] MTB. *Ewals Cargo Care spol. s r. o.* [online]. 2008 [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: <http://www.ewals.cz/cz/mtb.html>
- [25] Ministerstvo dopravy ČR: Kombinovaná doprava. [online]. 2006 [cit. 2012-02-05]. Dostupné z: http://www.mdcz.cz/cs/Drazni_doprava/Kombinovana_doprava/Kombinovana_doprava.html
- [26] O společnosti: Ewals Cargo Care CZ. *Ewals Cargo Care spol. s r. o.* [online]. 2008 [cit. 2012-03-22]. Dostupné z: <http://www.ewals.cz/cz/ewals-cargo-care-cz.html>
- [27] O společnosti. *Ewals Cargo Care spol. s r. o.* [online]. 2008 [cit. 2012-03-11]. Dostupné z: <http://www.ewals.cz/cz/ewals-cargo-care-holding.html>
- [28] Terberg Middle East FZE: The Terberg tractors. [online]. 2012 [cit. 2012-04-01]. Dostupné z: http://www.terbergmiddleeast.ae/products/tractors_open.php
- [29] TÜV SÜD Česká Republika: ISO 9001 Certifikace systému managementu jakosti. [online]. 2010 [cit. 2012-04-09]. Dostupné z: http://www.tuvsud.cz/cz/sluzby/certifikace/iso_9001_certifikace_systemu_managementu_jakosti
- [30] Vysílačky Milín: Radiostanice. [online]. 2008 [cit. 2012-04-23]. Dostupné z: http://vysilackymilin.cz/detail/katalog/radiostanice/radiostanice-cb/president-taylor-ii-classic_1781/

SEZNAM TABULEK

Tab. č. 1	SWOT analýza Ewals Cargo Care Pardubice.....	34
Tab. č. 2	Destinace a příslušné kódy nákladek.....	36
Tab. č. 3	Prostoje vozidel.....	45
Tab. č. 4	Porovnání nákladů na provoz tahačů.....	49
Tab. č. 5	Struktura měsíčních nákladů vlastního terminálového tahače.....	50

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. č. 1 Mapa poboček firmy Ewals Cargo Care spol. s r. o. v ČR.....	22
Obr. č. 2 Mega frigo návěs.....	23
Obr. č. 3 Dodávkové vozy pro expresní zásilky.....	24
Obr. č. 4 Technika pro přepravu nadrozměrných nákladů.....	25
Obr. č. 5 Kontejnery pro námořní přepravy.....	26
Obr. č. 6 Mega Huckepack návěs pro přepravu po železnici.....	27
Obr. č. 7 Organizační struktura Ewals Cargo Care spol. s r. o.....	33
Obr. č. 8 Odstavné parkoviště návěsů.....	38
Obr. č. 9 Radiostanice President TAYLOR II Classic.....	39
Obr. č. 10 Vývojový diagram přistavení návěsu.....	41
Obr. č. 11 Terminálový tahač Truck Wiesel	42
Obr. č. 12 Speciální tahač.....	43
Obr. č. 13 Terminálový tahač YT 182	44

SEZNAM ZKRATEK

- ABS – Anti-blokiert systém – systém, který zabraňuje blokování kol
- AETR – Accord européen sur les transports routiers – Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě
- AWB – Air waybill – letecký nákladní list
- B/L – Bill of lading – konosament, náložný list
- B. V. – Besloten Vennootschap – soukromá společnost s ručením omezeným v Nizozemí
- CIM – Contrat de transport international ferroviaire des marchandises – Dohoda o mezinárodní železniční přepravě zboží
- CMR – Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route – Úmluva o přepravní smlouvě o mezinárodní přepravě zboží po silnici
- CO₂ – oxid uhličitý
- COTIF – Convention relative aux transports internationaux ferroviaires – Úmluva o mezinárodní železniční přepravě
- ČSN – Česká technická norma
- ECC – Ewals Cargo Care
- EEG – Elektroencefalografie – diagnostická metoda používána k záznamu elektrické aktivity mozku
- EHS – Evropské hospodářské společenství
- FBL – Forwarders bill of lading – FIATA konosament vydaný speditérem
- FCL – Full container load – naplněný kontejner
- FIATA – Federation internationale des associations de transitaires et assimilés – Mezinárodní sdružení zasilatelů
- FX – z důvodu intimity symbolické označení zákazníka firmy ECC v této práci
- GSM – Global system for mobile communications – globální systém pro mobilní komunikace

ISO – International organization for standardization – Mezinárodní organizace pro standardizaci

JIS – Just-in-sequence – logistická technologie založená na dodávkách přesného množství v přesném pořadí za sebou

JIT – Just in time – logistická technologie založená na dodávkách přesného množství v přesný čas

LCL – Less than container load – Částečný náklad pro kontejner

MTB – Mega trucking Bohemia

NL – Nederland – Nizozemsko

NO – Oxid dusnatý

OBU – On-board unit – palubního přístroj pro výběr mýta

PHM – Pohonné hmoty

RZ – Registrační značka vozidla

SWOT – Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats – způsob posouzení podnikatelských projektů na základě identifikace silných i slabých stránek a příležitostí i očekávaných ohrožení

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1 – Předávací protokol

Příloha č. 2 – Kontrolní list návěsu

Příloha č. 3 – Open Maxi

Příloha č. 4 – Hp Icon

Předávací protokol

Ewals Cargo Care s.r.o., provozovna Pardubice
PRACOVNÍ INSTRUKCE č. 03, příloha č.6

1/1

FX

Potvrzení o příjezdu / odjezdu
Proof of truck arrival/ Departure
LKW Ankunfts / Abfahrtsnachweis

Sklad / Depot / Lager	FX
Referenční číslo / Loading code / Ladung Code	
SPZ návěsu / Trailer number plate / Anhaenger Nummernschild	

Příjezd nákladního auta / Truck arrival / LKW Ankunft

SPZ nákladního auta / Truck number plate / LKW nummernschild	
Přepravce / Forwarder's name /	
Jméno řidiče / Driver's name/ Name des Fahrers	
Telefonní číslo řidiče / Driver's cell number /	
Plánovaný čas příjezdu / Planned arrival / Geplante ankunft	Skutečný datum čas příjezdu / Actual arrival / Tatsaechliche Ankunft
	Podpis řidiče / Driver's signature / Unterschrift des Fahrers

Odjezd nákladního auta / Truck departure / LKW Abfahrt

	ukončení na LSC parkoviště	podání # LSC parkoviště
SPZ nákladního auta / Truck number plate / LKW nummernschild		
Jméno řidiče / Driver's name / Name des Fahrers		
Plánovaný čas odjezdu / Planned departure / Geplante abfahrt	Skutečný datum čas odjezdu / Actual departure / Tatsaechliche abfahrt	
	Podpis řidiče / Driver's signature / Unterschrift des Fahrers	
Číslo plomby / Seal no :		

Komentář / Comment / Kommentar / Commenti /
Comentarios / Commentaires:

nahlášení řidiče pro dokumenty / driver came to pick up docs / Fahrer kamen zu den Dokumenten		podpis řidiče/driver's signature/fahrersunterschrift
plánované dokončení dokumentace / planned finishing of docs / geplante Übergabe der Dokumentation		

Zdroj: [Ewals Cargo Care spol. s r. o. Manuál dispečinku - interní materiál. Praha, 2012.]

Kontrolní list návěsu

	Ewals Cargo Care	KONTROLNÍ LIST NÁVĚSU- PARDUBICE	
		CHECK LIST OF THE TRAILER - PARDUBICE	

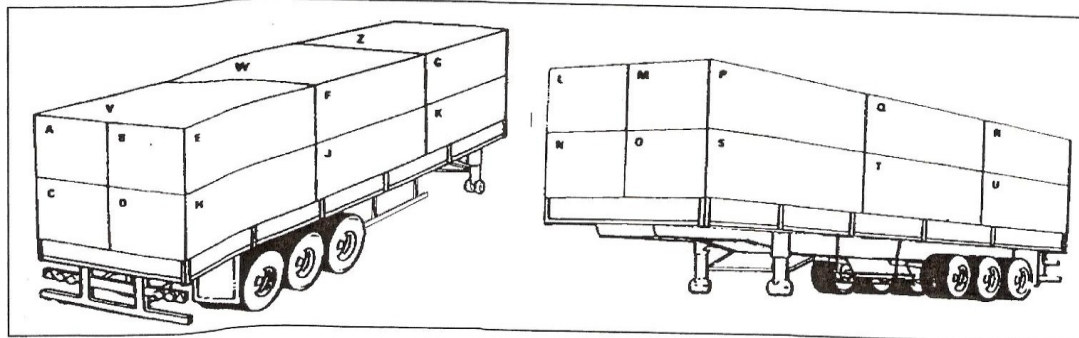
zaškrtněte: **BEDNA** (box) **MRAZÁK** (frigo) **PLACHTA** (tlt) **STAV NAFTY** (pouze u mrazáku):

ŠPANĚLSKÝ ZÁMEK (pouze u mrazáku) **ANO** **NE**

SPZ NÁVĚSU
License plate trailer:

evidenční číslo + SPZ návěsu

PŘÍJEZD - TRAILER IN		pauza do hod :	číslo mobilu :
Datum a čas příjezdu	SPZ tahače	Jméno řidiče	
<small>Date of arriving</small>	<small>License plate truck</small>	<small>Driver's name</small>	
Technický průkaz předán pracovníkovi ECC Pardubice		ANO	NE
Svazek klíčů předán pracovníkovi ECC Pardubice		ANO	NE
Zde uveďte poškození návěsu:			
pečlivě popsat veškeré závady na návěsu a zamalovat do obrázků			
Zaškrtnout jen u mrazáků			
34x Eurpal.	<input type="checkbox"/>		
5x Roz.tyč	<input type="checkbox"/>		
1x Koště	<input type="checkbox"/>		
Podpis řidiče	za Ewals Cargo Care kontroloval		
<small>Driver's signature</small>	<small>ECC worker confirmation</small>		



Zdroj: [Ewals Cargo Care spol. s r. o. Manuál dispečinku - interní materiál. Praha, 2012.]

Open Maxi

FX planning - [Trailer statuses]

Načítání... zadejte doba

Transfer trailers from previous week

Open Maxi Assign trailer Refresh Show all trailers

Year: 2012 Week: 20 Status / cust. code: Spedition/customer: Monday

On-site trailers Unassigned trailers

Code	Notes	Code	Dock	Status	Trailer	Type	Spedition	Incoming truck	Incoming driver / status	Req. arrival	Arrival	Unloading country / point	Route	Outgoing truck	Outgoing driver		
▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶		
▶	▶	▶	LSC	LSC	OK 665T (C80 8110)	FRIGO	EWALS	3H6 7863	Novotny	OUT	14.5.22:00	7.5.16.30	CZ	PRAHA 6	Kolin	3H6 6495	Tešák Ondřej
▶	▶	▶	LSC	LSC	8A1 7911	FRIGO	BRETH	1A2T 4600	Perina	OUT	15.5.3:00	14.5.17:10	NLV	FLEXTRONICS OOS			
▶	▶	▶	LSC	LSC	1AE 1791 (CBDF 9378)	FRIGO	EWALS	2L8 5239	Behensky	OUT	15.5.3:00	14.5.17:09	UK	BRIMISHBAK			
▶	▶	▶	LSC	LSC	0L 44DY (CSH 1526)	TILT	EWALS	6U3 5807	Brodky	OUT	14.5.20:00	14.5.14:58	BE	TECH DATA AALST			
▶	▶	▶	LSC	LSC	0L 128K (CBDF 9718)	FRIGO	EWALS	3L0 6002	Huka	OUT	15.5.1:00	14.5.14:57	FR	FERRIERES EN BRI			
▶	▶	▶	LSC	LSC	OK 48XY (CBDF 9704)	FRIGO	EWALS	8U6 2175	Juklicek	OUT	14.5.20:00	14.5.15:47	ESM	MEJORADA DEL CA			
▶	▶	▶	LSC	LSC	0L 98KJ (CBDF 9738)	FRIGO	EWALS	2L8 1412	Kraocinvi	OUT	14.5.16:00	14.5.14:58	ESM	MEJORADA DEL CA	3L0 4971	Svarec Michal, Jinek Ste	
▶	▶	▶	LSC	LSC	0L 170G (CSH 1428)	TILT	EWALS	3L0 5993	Brodky	OUT	14.5.20:00	14.5.14:57	NLV	FLEXTRONICS OOS	2L8 5239	Behensky Jiri, Novotny	
▶	▶	▶	LSC	LSC	0L 210M (CSH 1512)	TILT	EWALS	3L0 4970	Dlabala	OUT	14.5.20:00	14.5.14:57	NL	TINT VAUCHEN	2L8 8736	Zlameck Vladislav Sa	
▶	▶	▶	LSC	LSC	OK 035R (C80 8113)	FRIGO	EWALS	3H6 6495	Teak	OUT	15.5.4:00	14.5.15:38	CZ	RUDNA-CLC	3E3 9680	Lohmucky Stanislav	
▶	▶	▶	LSC	LSC	0L 44SY (CCE 7530)	TILT	EWALS	2H6 1337	Blazek	OUT	15.5.4:00	14.5.10:15	CZ	RUDNA-CLC	4E5 2610	Štrouška Miroslav	
▶	▶	▶	LSC	LSC	1L0 7510 (MCCS 4147)	TILT	EWALS	3H6 7863	Novotny	OUT	14.5.21:00	14.5.10:15	CZ	RUDNA-CLC	4E4 2803	Štěpánek Václav	
▶	▶	▶	LSC	LSC	1L0 7504 (MCCS 4142)	TILT	EWALS	3H6 6495	Feiler	OUT	14.5.21:00	14.5.10:15	CZ	RUDNA-CLC	2H6 1337	Konřát Petr	
▶	▶	▶	LSC	LSC	7A2 2530	FRIGO	BRETH	2A8 1168	Cervinka	OUT	15.5.1:00	11.5.14:55	DE	LUDWIGSBURG			
▶	▶	▶	LSC	LSC	0H 98K6 (CLS 1014)	TILT	EWALS	3H6 6495	Teak	OUT	15.5.1:00	14.5.16:18	DE	LUDWIGSBURG			
▶	▶	▶	LSC	LSC	0L 820D (CSH 1384)	TILT	EWALS	2H6 1337	Konřát	OUT	14.5.16:00	14.5.15:47	DE	LUDWIGSBURG	3L3 7380	Orška Biegel	
▶	▶	▶	HBH	HBH	OK 055R (C80 8115)	FRIGO	EWALS	3H6 6495	Feiler	OUT	11.5.16:00						
▶	▶	▶	LSC	LSC	AE 2405	FRIGO	BRETH	3H6 6495	Mašálka	OUT	26.4.13:45						
▶	▶	▶	LSC	LSC	0L 88KJ (CBDF 9733)	FRIGO	EWALS	3L0 5993	Brodky	OUT	11.5.14:45						
▶	▶	▶	LSC	LSC	580 3748	FRIGO	CARGO HORT	781 5362	Seeflyr	OUT	9.5.18:15						
▶	▶	▶	LSC	LSC	282 2741	FRIGO	CARGO HORT	880 6381	Nevešetal	OUT	10.5.15:43						
▶	▶	▶	LSC	LSC	OK 045R (C80 8114)	FRIGO	EWALS	3E3 9680	Spudil	OUT	14.5.15:58						
▶	▶	▶	LSC	LSC	0H 41YY (CCE 6911)	TILT	EWALS	1P3 8601	Brodke	OUT	14.5.16:21						

Záčetní: 1 z 23

Formulářové zobrazení

Zdroj: [Ewals Cargo Care spol. s r. o. Manuál dispečinku - interní materiál. Praha, 2012.]

Hp Icon

1	2	3	A		B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N		O		R		S		T	U	AA	AB	AC	AD			
			Date of presaler	FW													Code	Loading status	Dock	driver	Licence	Arrived	Planned	Used							Stand-by	NOTE	Dest
40	29-Mar-2012	DHP	DHP022	CLOSED	29	Y	141 7203	OK	Y	Y	N	Parcel	CZ	29-Mar-2012	13:00	29-Mar-2012	15:00	29-Mar-2012	15:00	29-Mar-2012	11:56	29-Mar-2012	13:30	YES	YES								
41	29-Mar-2012	PNT	PNT034	CLOSED	27	Y	OK 045R (CBO 8114)	OK	Y	Y	Y		CZ	30-Mar-2012	1:00	30-Mar-2012	5:00	29-Mar-12	15:42	29-Mar-2012	22:27	22:27	YES	YES									
42	29-Mar-2012	PPA	PPA018				15E 5100		Y		N		LU	30-Mar-2012	12:00	30-Mar-2012	16:00																
43	29-Mar-2012	DHL	DHL037				385 0110	OK	Y	Y	Y	AT	AT	30-Mar-2012	16:00	31-Mar-2012	4:00																
44	29-Mar-2012	CEV	CEV050	CLOSED	19	Y	3CA 8362	OK	Y	Y	Y	IT	IT	30-Mar-2012	6:00	30-Mar-2012	16:00	30-Mar-2012	16:00	30-Mar-2012	5:01	30-Mar-2012	5:02	YES	YES								
45	29-Mar-2012	CLC	CLC148						Y	Y	Y	CZ	CZ	30-Mar-2012	12:00	30-Mar-2012	20:00																
46	29-Mar-2012	CLC	CLC149						Y	Y	Y	CZ	CZ	30-Mar-2012	12:00	30-Mar-2012	20:00																
47	29-Mar-2012	CLC	CLC150						Y	Y	Y	CZ	CZ	30-Mar-2012	15:00	30-Mar-2012	23:00																
48	29-Mar-2012	BTP	BTP054						Y	Y	N	N	PL	30-Mar-2012	14:00	30-Mar-2012	18:00																
49	29-Mar-2012	BTC	BTC079	LOADING	21	Y	351 5029	OK	Y	Y	Y	DK	DK	30-Mar-2012	1:00	30-Mar-2012	20:00	29-Mar-12	16:24	30-Mar-2012	6:29	6:29	NO	NO									
50	29-Mar-2012	BTC	BTC080				SLEMR		Y	Y	N	DK	DK	30-Mar-2012	16:00	30-Mar-2012	20:00																
51	29-Mar-2012	BTL	BTL217				L16 5313		Y	Y	Y	DE	DE	30-Mar-2012	1:00	30-Mar-2012	17:00																
52	29-Mar-2012	BTL	BTL218						Y	Y	N	DE	DE	30-Mar-2012	13:00	30-Mar-2012	15:00																
53	29-Mar-2012	BTL	BTL219	CLOSED	18	Y	PK9 1751	OK	Y	Y	Y	DE	DE	30-Mar-2012	1:00	30-Mar-2012	17:00	29-Mar-12	21:48	29-Mar-2012	22:23	22:23	YES	YES									
54	29-Mar-2012	BTL	BTL220				Ewals		Y	Y	N	DE	DE	30-Mar-2012	12:00	31-Mar-2012	1:00																
55	29-Mar-2012	BTL	BTL221				3H4 7402		Y	Y	N	DE	DE	30-Mar-2012	16:00	31-Mar-2012	4:00																
56	29-Mar-2012	BTL	BTL222	CLOSED	M8	Y	2M1 9453		Y	Y	N	M8	DE	30-Mar-2012	8:00	30-Mar-2012	10:00																
57	29-Mar-2012	BTL	BTL223	CLOSED	M8	Y	3MO 0459		Y	Y	N	M8	DE	30-Mar-2012	9:00	30-Mar-2012	11:00																
58	29-Mar-2012	BTL	BTL224	CLOSED	M8	Y	4H3 0778		Y	Y	N	M8	DE	30-Mar-2012	10:00	30-Mar-2012	12:00																
59	29-Mar-2012	BTL	BTL225						Y	Y	N	CH	CH	30-Mar-2012	13:00	30-Mar-2012	17:00																
60	29-Mar-2012	BTL	BTL226						Y	Y	Y	CH	CH	30-Mar-2012	16:00	31-Mar-2012	1:00																
61	29-Mar-2012	PCT	PCT589				OK 45RY (CBOFF 9704)	OK	Y	Y	Y	NL	NL	30-Mar-2012	1:00	30-Mar-2012	15:00	29-Mar-12	22:48														
62	29-Mar-2012	PCT	PCT590				OL 46DY (CSH 1527)	OK	Y	Y	Y	NL	NL	30-Mar-2012	1:00	30-Mar-2012	15:00	29-Mar-12	17:46														
63	29-Mar-2012	PCT	PCT591				KN		Y	Y	Y	NL	NL	30-Mar-2012	12:00	31-Mar-2012	1:00																
64	29-Mar-2012	PCT	PCT592				E		Y	Y	Y	NL	NL	30-Mar-2012	18:00	31-Mar-2012	5:00																
65	29-Mar-2012	PCT	PCT593				5C2 8868	OK	Y	Y	Y	DIRECT	ESM	30-Mar-2012	1:00	30-Mar-2012	15:00	29-Mar-12	17:06														
66	29-Mar-2012	PCT	PCT594				E		Y	Y	Y	ESM	ESM	30-Mar-2012	12:00	31-Mar-2012	1:00																
67	29-Mar-2012	PCT	PCT595				844 9834	OK	Y	Y	Y	FR	FR	30-Mar-2012	1:00	30-Mar-2012	15:00	29-Mar-12	21:39														
68	29-Mar-2012	PCT	PCT596				954 3618	OK	Y	Y	Y	FR	FR	30-Mar-2012	1:00	30-Mar-2012	15:00	30-Mar-12	0:32														
69	29-Mar-2012	PCT	PCT597				E		Y	Y	Y	FR	FR	30-Mar-2012	14:00	31-Mar-2012	3:00																
70	29-Mar-2012	PCT	PCT598	LOADING	12	Y	0L 990B (CSH 130C)	OK	Y	Y	Y	DIRECT	FRD	30-Mar-2012	1:00	30-Mar-2012	15:00	29-Mar-12	17:45	30-Mar-2012	7:04	7:04	NO	NO									
71	29-Mar-2012	PCT	PCT599				KN-5		Y	Y	Y	DIRECT	FRD	30-Mar-2012	12:00	31-Mar-2012	1:00																
72	29-Mar-2012	PCT	PCT600	LOADING	16	Y	3A0 1915	OK	Y	Y	Y	UK	UK	30-Mar-2012	1:00	30-Mar-2012	15:00	29-Mar-12	17:18	30-Mar-2012	2:47	2:47	NO	NO									
73	29-Mar-2012	PCT	PCT601	LOADING	14	Y	A5 5725	OK	Y	Y	Y	UK	UK	30-Mar-2012	1:00	30-Mar-2012	15:00	29-Mar-12	18:08	30-Mar-2012	6:14	6:14	NO	NO									
74	29-Mar-2012	PCT	PCT602				E		Y	Y	Y	UK	UK	30-Mar-2012	12:00	31-Mar-2012	1:00																
75	29-Mar-2012	PCT	PCT603				649 0250	OK	Y	Y	Y	NLV	NLV	30-Mar-2012	1:00	30-Mar-2012	15:00	29-Mar-12	18:47														
76	29-Mar-2012	PCT	PCT604				346 7486	OK	Y	Y	Y	NLV	NLV	30-Mar-2012	1:00	30-Mar-2012	15:00	29-Mar-12	23:20														
77	29-Mar-2012	PCT	PCT605				KN		Y	Y	Y	NLV	NLV	30-Mar-2012	3:00	31-Mar-2012	1:00																
78	30-Mar-2012	PPA	PPA019						Y	Y	N	LU	LU	31-Mar-2012	3:00	31-Mar-2012	7:00																
79	30-Mar-2012	PPA	PPA020						Y	Y	N	LU	LU	31-Mar-2012	12:00	31-Mar-2012	16:00																

Zdroj: [Ewals Cargo Care spol. s r. o. Manuál dispečinku - interní materiál. Praha, 2012.]