

Vysoká škola logistiky o.p.s.

**Logistika dopravní obslužnosti
ve vybrané společnosti**

(Bakalářská práce)



Vysoká škola
logistiky
o.p.s.

Zadání bakalářské práce

studentka

Nikol Prachařová

studijní program
obor

Logistika
Logistika služeb

Vedoucí Katedry bakalářského studia Vám ve smyslu čl. 22 Studijního a zkušebního řádu Vysoké školy logistiky o.p.s. pro studium v bakalářském studijním programu určuje tuto bakalářskou práci:

Název tématu: **Logistika dopravní obslužnosti pro vybranou společnost**

Cíl práce:

Zjistit spokojenost zaměstnanců ve vybrané společnosti v oblasti dopravní obslužnosti a na základě dotazníkového šetření doporučit opatření vedoucí ke zvýšení spokojenosti zaměstnanců.

Zásady pro vypracování:

Využijte teoretických východisek oboru logistika. Čerpejte z literatury doporučené vedoucím práce a při zpracování práce postupujte v souladu s pokyny VŠLG a doporučeními vedoucího práce. Části práce využívající neveřejné informace uveďte v samostatné příloze.

Bakalářskou práci zpracujte v těchto bodech:

Úvod

1. Teoretická východiska související s tématem bakalářské práce
 2. Analýza současného stavu služeb pro vybranou společnost
 3. Výsledky dotazníkového šetření a vymezení problémových oblastí
 4. Návrhy řešení a doporučení vedoucí ke zlepšení spokojenosti zaměstnanců ve vybrané společnosti
- Závěr

Rozsah práce: 35 – 50 normostran textu

Seznam odborné literatury:

ČOPÍKOVÁ, Andrea, Jiří BLÁHA a Petra HORVÁTHOVÁ. Řízení lidských zdrojů. Ostrava: Vysoká škola báňská - Technická univerzita Ostrava, Ekonomická fakulta, 2015. ISBN 978-80-248-3829-8.

GROS, Ivan. Velká kniha logistiky. Praha: Vysoká škola chemicko-technologická v Praze, 2016. ISBN 978-80-7080-952-5.

HALÁSEK, Dušan. Logistika v odvětvích služeb. Přerov: Vysoká škola logistiky, 2013. ISBN 978-80-87179-30-7.

MACUROVÁ, Pavla, Naděžda KLABUSAYOVÁ a Leo TVRDOŇ. Logistika. 2. upravené a doplněné vydání. Ostrava: VŠB-TU Ostrava, 2018. ISBN 978-80-248-4158-8.

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. et Ing. Iveta Dočkalíková, Ph.D.

Datum zadání bakalářské práce:

31. 10. 2019

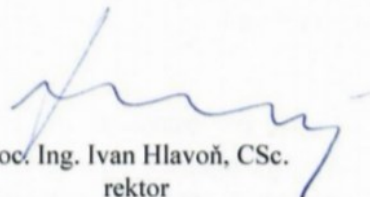
Datum odevzdání bakalářské práce:

5. 5. 2020

Přerov 31. 10. 2019



Ing. et Ing. Iveta Dočkalíková, Ph.D.
vedoucí katedry



doc. Ing. Ivan Hlavoň, CSc.
rektor

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je původní a že jsem ji vypracovala samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná a že jsem v práci neporušila autorská práva ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb., o autorském právu, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Prohlašuji, že jsem byla také seznámena s tím, že se na mou bakalářskou práci plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 60 – školní dílo. Beru na vědomí, že Vysoká škola logistiky o.p.s. nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro pedagogické, vědecké a prezentační účely školy. Užiji-li svou bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědoma povinnosti informovat o této skutečnosti Vysokou školu logistiky o.p.s.

Prohlašuji, že jsem byla poučena o tom, že bakalářská práce je veřejná ve smyslu zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 47b. Taktéž dávám souhlas Vysoké škole logistiky o.p.s. ke zpřístupnění mnou zpracované bakalářské práce v její tištěné i elektronické verzi. Tímto prohlášením souhlasím s případným použitím této práce Vysokou školou logistiky o.p.s. pro pedagogické, vědecké a prezentační účely.

V Přerově, dne 05. 05. 2020

.....

podpis

Poděkování

Na tomto místě bych chtěla poděkovat za odbornou pomoc při zpracování mé bakalářské práce své vedoucí práce, paní Ing. et Ing. Ivetě Dočkalíkové, Ph.D.

Anotace

Tato bakalářská práce se zabývá logistikou dopravní obslužnosti ve vybrané společnosti. V první části jsou uvedena teoretická východiska související s tématem bakalářské práce, následně v práci lze nalézt aktuální stav společnosti a dopravní obslužnosti v daném regionu. Poslední část bakalářské práce obsahuje výsledky dotazníkového šetření, které bylo provedeno mezi zaměstnanci ve vybrané společnosti, na základě dotazníků jsou vymezeny problémové oblasti a následně navrhnutá doporučení/řešení, která by vedla k vyšší spokojenosti zaměstnanců.

Klíčová slova

Logistika, služba, dopravní obslužnost, dojížděka.

Annotation

This bachelor thesis deals with the logistics of transport services in a selected company. The first part presents the theoretical background related to the topic of the bachelor's thesis, then describes the current state of society and transport services in the region. The last part of the bachelor thesis contains the results of a questionnaire survey, which was conducted among employees in a selected company, based on questionnaires are defined problem areas and then proposed recommendations / solutions that would lead to higher employee satisfaction.

Keywords

Logistics, service, transport services, commuting,

Obsah

Úvod.....	9
1 Teoretická východiska související s tématem bakalářské práce.....	10
1.1 Služby a jejich charakteristika	10
1.1.1 Vlastnosti služeb	11
1.1.2 Členění služeb.....	12
1.2 Logistika služeb dopravy	15
1.3 Doprava	15
1.3.1 Dopravní politika	16
1.3.2 Řízení odvětví.....	16
1.4 Dopravní služba	17
1.5 Dopravní obslužnost.....	22
1.5.1 Závazek veřejné služby.....	23
1.5.2 Prokazatelná ztráta	23
1.5.3 Legislativní rámec dopravní obslužnosti	24
1.5.4 Faktory ovlivňující dopravní obslužnost	25
1.5.5 Účastníci procesu dopravní obslužnosti	25
1.5.6 Dojíždka	25
2 Analýza současného stavu služeb pro vybranou společnost	27
3 Výsledky dotazníkového šetření a vymezení problémových oblastí.....	31
3.1 Vstupní data	31
3.2 Výsledky dotazníkového šetření	32
3.2.1 Histogram doby dojezdu	32
3.2.2 Druh dopravního prostředku – letní období – ranní směna	33
3.2.3 Druh dopravního prostředku - zimní období - ranní směna.....	35
3.2.4 Změna způsobu dopravy.....	37

3.2.5	Preferovaný dopravní prostředek.....	38
3.2.6	Nedostatky/bariéry uváděné respondenty.....	40
3.3	Dopravní obslužnost.....	45
3.3.1	Geografická vizualizace míst dojezdu zaměstnanců	45
3.3.2	Geografická vizualizace – ověření dostupnosti veřejné dopravy	46
4	Návrhy řešení a doporučení vedoucí ke zlepšení spokojenosti zaměstnanců ve vybrané společnosti.....	56
	Závěr	60
	Seznam zdrojů.....	62
	Seznam grafických objektů.....	64
	Seznam zkratk	66
	Seznam příloh	67

Úvod

V dnešní době je doprava jedním z klíčových faktorů ovlivňující fungování společnosti a její organizace je jednou ze základních podmínek pro kvalitní život občanů. Doprava ovlivňuje každodenní život téměř každého z nás, ať při cestách do/z zaměstnání, do školy, zdravotnických zařízení, obchodních středisek tak při obyčejném cestování. K zajištění dopravních potřeb občanů na území státu nebo kraje ve veřejném zájmu, dle zákona o silniční dopravě ve znění pozdějších předpisů, slouží dopravní obslužnost. Jedná se tedy o veškerou veřejnou osobní dopravu, která přispívá k trvale udržitelnému rozvoji území. V současném dynamickém prostředí je zvýšená potřeba dopravní mobility. Dopravní obslužnost úzce souvisí s dojížděnkou, která je jedním z nejdůležitějších sociogeografických procesů. Rostoucí nároky občanů na přepravu s sebou přináší nejen negativní vlivy např. znečišťování životního prostředí, ale i větší náročnost procesu logistiky dopravních služeb, tak aby co nejlépe splnily všechny stanoviska „7 S“.

Bakalářská práce je zaměřena na logistiku dopravní obslužnosti ve společnosti Honeywell Aerospace Olomouc, která je díky počtu zaměstnanců jedním z nejvýznamnějších zaměstnavatelů v Olomouckém kraji. Jednou z hlavních firemních strategií a konkurenčních výhod pro každého zaměstnavatele je mít spokojené zaměstnance. Neboť zaměstnanec je důležitou složkou při dosahování stanovených cílů organizace. Na pracovní spokojenost, která zásadně ovlivňuje pracovní výkon, má vliv řada faktorů, které spolu navzájem souvisí. Jedná se zejména o kvalitu a úroveň pracovního prostředí, odměňování, kariérní růst ale také významným faktorem je dojížděnka a s ní úzce spojena vyhovující optimální dopravní obslužnost.

Cílem bakalářské práce je zjistit spokojenost zaměstnanců ve vybrané společnosti v oblasti dopravní obslužnosti a na základě dotazníkového šetření doporučit opatření vedoucí ke zvýšení spokojenosti zaměstnanců.

Práce je rozčleněna do šesti kapitol, včetně úvodu a závěru. V rámci první kapitoly jsou za pomoci především odborné literatury vypsány základní termíny související s danou tematikou dopravy a dopravních služeb. Následující kapitola obsahuje analýzu současného stavu společnosti. Ve čtvrté kapitole jsou zhodnoceny výsledky dotazníkového šetření společnosti Honeywell Aerospace Olomouc s.r.o. V poslední neboli v páté kapitole jsou navržena doporučení ke zlepšení spokojenosti zaměstnanců společnosti, na základě poznatků získaných při psaní práce a zpracování dotazníků.

1 Teoretická východiska související s tématem bakalářské práce

1.1 Služby a jejich charakteristika

Každá hospodářská činnost uspokojující určitou potřebu (individuální, kolektivní) a jejíž výsledek je užitečný efekt, nazýváme služba.

První zmínka o službě byla již v otrokářské společnosti, kdy kromě zemědělské výroby, činnosti politiky, armády, vládní zásahy, fungovaly také tzv. veřejně prospěšné služby. Ve 20. Století se můžeme již setkat s novodobou teorií tří sektorů (primární, sekundární, terciární). Zakladatelem byl anglický ekonom Allen G. B. Fischer (1945), ve své teorii ztotožňuje terciární sektor s poskytováním služeb (služby dopravní, obchodní, vzdělání, zábava, tvořivé umění). Postupným vývojem se ekonomika služeb stává neoddělitelnou součástí ekonomiky 21. století. [1]

Pro službu existuje spousta definic, na které každý autor nahlíží z jiné perspektivy. V dnešním turbulentním prostředí je známá definice od Kotlera, P. (1945)

„ Služba je činnost, kterou může jedna strana nabídnout druhé, je naprosto nehmatatelná a nevytváří žádné vlastnictví, její realizace může, ale nemusí být spojená s fyzickým výrobkem.“ [2, s. 16],, Zatímco Vašítková (2014, s. 24) třídí služby na ty „které lze směnit na trhu za peníze, a služby, které z důvodu určitého sociálního a ekonomického prostředí představují přednosti, jež je nutné rozdělovat pomocí tržních mechanismů.“ [2]

Na rozdíl od výroby se služby vyznačují rozdíly, například: krátký distribuční kanál, nelze poskytovat vzorky, nelze skladovat, neexistuje masová produkce, neexistuje patentová ochrana, kvalita se vyjadřuje nejen cenou ale i kvalitou.

Logistické aspekty „7 S“ ve službách

- **Správná služba** - ty které směřují ke stanoveným cílům
- **Správná kvalita** - tak aby příjemci byli spokojeni [3]
- **Správný zákazník** - příjemci by měli být jen potřební lidé
- **Správná cena** - záleží na kategorii služeb (tržní/ netržní)

- **Správné místo** - dobrá dostupnost (dojezdová vzdálenost) pro příjemce služeb
- **Správný čas** - vhodný čas pro příjemce služby (otevírací doba)
- **Správné množství** - takové množství, aby bylo dosaženo stanovených cílů

1.1.1 Vlastnosti služeb

Služby, na rozdíl od výroby, mají specifické charakteristické vlastnosti, mezi které patří nehmotnost, neoddělitelnost, heterogenita, zničitelnost a nemožnosti vlastnictví.

Nehmotnost služby spočívá v tom, že služby nelze skladovat, uchovávat, znovu prodávat a hodnotit žádným fyzickým smyslem, kvalita nabízené služby lze hodnotit až při nákupu a následné spotřebě služby. Proto zákazník klade důraz na osobní zdroj informací, při výběru mezi konkurenční nabídkou a jako základ pro hodnocení kvality používá cenu. Nehmotnost je významnou charakteristickou vlastností služeb. [2]

Neoddělitelnost služby je dána tím, že spoluproducentem služby je zákazník a poskytovatel, které nelze oddělit od nástrojů produkce. K vzájemnému spojení zákazníka s producentem služby přispívá logistika služeb. Je důležité, aby se producent a zákazník setkali v místě a čase tak, aby výhoda z poskytnutí služby, kterou získává zákazník, mohla být uskutečněna. Avšak zákazník nemusí být vždy přítomen po celou dobu poskytování služby, jako například u zdravotnické služby, kdy je nezbytné, aby měl lékař koho ošetřit, tak například u advokátních služeb nemusí být zákazník přítomen. [2]

Tato charakteristika služby je příčinou častějšího vzniku lokálních monopolů poskytovatelů některých služeb, když je jejich služba něčím jedinečná. Pro příklad, lze uvést soukromý lékař nebo soukromý advokát.

Heterogenita služby znamená různorodost, variabilitu nabízených služeb. To znamená, že zákazník nemusí vždy obdržet totožnou kvalitu služby a obtížně si vybírá mezi konkurujícími produkty. Důležitý faktor ovlivňující rozdílnou kvalitu služby je poskytovatel a jeho aktuální fyzický stav při poskytování služby. Služby lze obtížně patentovat, spíše se poskytovatelé snaží chránit proces poskytování služeb, například zakládáním franchisingových společností. Ale důsledkem nižší možnosti patentové ochrany výstupů je vstup na trh snadnější a vzniká více konkurentů. [2]

Zničitelnost služby vyplývá z nehmotnosti po vykonání služby, nelze tento úkon vrátit zpět, lze jen vrátit zaplacenou cenu služby, nebo poskytnout slevu. Služby nelze také skladovat a prodat později, tudíž služby, které nejsou využity/prodány v nabízeném čase jsou pro daný okamžik zničené. [2]

Poskytovatelé se snaží sladit nabídku s poptávkou a tím flexibilitu cen.

Nemožnost vlastnictví souvisí s nehmotností a zničitelností služby. Neexistuje právo vlastnické, pouze právo na poskytnutí a využití služby. Například právo použít veřejný dopravní prostředek na základě zakoupené jízdenky s časově omezenou platností. Službu přinášejí krátké a z hlediska logistiky dosti jednoduché distribuční kanály. [2]

1.1.2 Členění služeb

Při rozdělování hrají velkou roli hospodářské, sociální a politické podmínky ale také i geografické podmínky, tradice, kulturní a náboženské zvyklosti. Odvětví služeb je tedy velmi různorodé, lze ho členit z různých hledisek a podle charakteristických vlastností.

1. Vymezení služeb dle Vašítkové

Služby tržní - tato služba (činnost, výhoda) je poskytována zákazníkovi za úplatu neboli dohodnutou cenu. Poskytovány převážně soukromým sektorem. Nemají garanta.

Netržní služby - služba funguje převážně za přispění veřejných zdrojů (státní rozpočet, státní fond, rozpočty a fondy územních samospráv, fondy EU), tudíž zákazník nemůže být vyloučen ze spotřeby. Převážně poskytovány veřejným sektorem. Tato služba má za garanta stát. [2]

2. Vymezení služeb dle hlediska odvětvového

- Odvětví průmyslu
- Odvětví zemědělství
- **Odvětví služeb (finanční služby, dopravní služby, služby pro domácnost, kulturní služby, finanční služby, kulturní služby, sociální služby, služby zdravotnictví, služby telekomunikační atd.)**

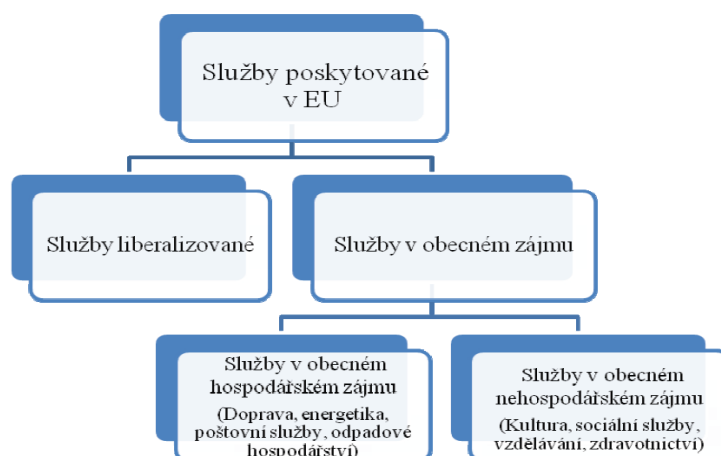
3. Členění dle Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj

Služby lze dělit dle OECD na tržní a netržní. Tržní služby jsou poskytovány za účelem dosažení zisku. Jejich cena se odvíjí podle nabídky a poptávky. Na rozdíl od toho netržní služby jsou nabízeny buď bezúplatně, nebo za poplatek, který musí být nižší než 50% výrobních nákladů. Jejich nejčastějším poskytovatelem je stát. [2]

4. Členění služeb dle EU

Služby poskytované v EU rozlišujeme na služby liberalizované a služby v obecném zájmu. Služby liberalizované jsou výkony poskytované plně za úplatu a nemají garanta, řadí se mezi ně například služby manažerské, poradenské, certifikace, testování, architektů, cestovních kanceláří atd. Služby v obecném zájmu členíme na služby v obecném hospodářském zájmu (jsou to služby poskytované za úplatu např. doprava, energetika, poštovní služby) a služby v obecném nehospodářském zájmu (poskytovány bezúplatně např. sociální služby, vzdělání, zdravotnictví).

Cílem služeb v obecném zájmu je zajištění všem stejné příležitosti žít plnohodnotným a svobodným způsobem života. Služby v obecném hospodářském zájmu jsou poskytovány za úplatu, tedy za účelem dosažení zisku. Jejich cena je tzv. „regulovaná“, což znamená, že je omezena dozorčím orgánem. Patří sem např. poštovní služby, služby energetiky (dodávka elektrické energie, plynu a tepla), dopravní služby (silniční, železniční, vodní, letecká a potrubní), zásobování vodou a nakládání s odpadem. [2]



Zdroj: Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/123/ES o službách na vnitřním trhu, vlastní zpracování

Obr. 1.1 Členění služeb

Zdroj: [2].

5. Služby dle odvětvového členění

Nace - statistická klasifikace ekonomických činností. Od roku 1970 využívána Evropskou unií a používání NACE je povinné pro všechny členské státy EU. Služby v klasifikaci NACE jsou rozděleny do 21 kategorií a jsou označeny písmeny od A-U. V kategorii H je zařazena **doprava**, kterou CZ NACE dále dělí na pozemní a potrubní dopravu, vodní dopravu, leteckou dopravu, skladování a vedlejší činnosti v dopravě, poštovní a kurýrní služby [2]. Viz. Obrázek 1.2.

H - Doprava a skladování	
49 - Pozemní a potrubí doprava	
491	Železniční osobní doprava meziměstská
492	Železniční nákladní doprava
493	Ostatní pozemní osobní doprava
494	Silniční nákladní doprava a stěhovací služby
495	Potrubní doprava
50 - Vodní doprava	
501	Námořní a pobřežní osobní doprava
502	Námořní a pobřežní nákladní doprava
503	Vnitrozemská vodní osobní doprava
504	Vnitrozemská vodní nákladní doprava
51 - Letecká doprava	
511	Letecká osobní doprava
512	Letecká nákladní doprava a kosmická doprava
52 - Skladování a vedlejší činnosti v dopravě	
521	Skladování
522	Vedlejší činnosti v dopravě
53 - Poštovní a kurýrní činnosti	
531	Základní poštovní služby
532	Ostatní poštovní služby

Obr. 1.2 Klasifikace ekonomických činností

Zdroj: [2].

Bakalářská práce bude zaměřena na službu doprava, blíže železniční osobní a ostatní pozemní osobní doprava.

1.2 Logistika služeb dopravy

Základním pilířem logistiky je doprava. Předmětem dopravní logistiky je plánování, provoz, koordinace a optimalizace pohybu zásilek, cestujících po dopravní síti, tak aby byly ve **správném čase** (přesnost, ale i jízdní doba), **ve správné kvalitě** (dostupnost dopravní sítě, návaznost spojů, kultura cestování), **za správnou cenu** (dotovaná x nedotovaná, přístupnost pro veřejnost), na **správném místě** (místa odjezdu a příjezdu) ve **správném množství** (hustota infrastruktury, správná vytiženost spojů, kromě jiného i služby navíc - občerstvení, tisk, wifi). [2]

Do problematiky logistiky lze zařadit uspořádání a rozmístění výrobní i dopravní infrastruktury, doprava vnitrozávodová a veřejná, ložné manipulace, balení zboží, informační systémy, technologie manipulace s materiálem zabezpečující pohyb polotovarů mezi jednotlivými výrobními operacemi.

1.3 Doprava

Doprava je odvětví národního hospodářství (zahrnuta do terciární struktury, tedy zařazení dopravy do oblasti služeb), nedílnou součástí ekonomiky, ale také lze charakterizovat jako cílevědomá, lidská činnost a s tím spojený organizovaný souhrn úkonů realizující přemísťování osob, zvířat, věcí prostřednictvím dopravních prostředků na dopravních cestách. Zabezpečuje se tím i pohyb zboží v rámci oběhových, výrobních procesů a je to spojovací článek mezi výrobou a zákazníkem. Samotný dopravní proces se skládá z několika prvků, tyto prvky jsou **a) druh infrastruktury** (železniční, silniční, vnitrozemská, vodní, letecká, potrubní), **b) dopravní prostředek**, **c) zajištění financování** a rozvoj v oblasti dopravy. Poskytovatel je dopravce a výsledný efekt dopravy je přeprava. Produktem dopravy uspokojující přepravní potřeby se nazývá dopravní služba. [4]

Doprava má významný vliv na životní prostředí, klima, geografické území, zdraví obyvatel a jejich psychologické rozpoložení a sociologické postoje. Z toho důvodu sehrává významnou roli dopravní politika

1.3.1 Dopravní politika

Dopravní politiku můžeme charakterizovat jako postoj orgánů veřejné správy k podmínkám a vývojovým tendencím dopravního sektoru a její řídicí a regulační zásahy do sféry dopravy. Cíle dopravní politiky České republiky jsou zaměřené na **uživatele**, na **zajištění provozu a bezpečnosti dopravy**, **finanční zdroje** pro dopravu, **snížování negativního dopadu na zdraví a životní prostředí**, **moderní technologie**, **výzkum**, **inovace**. Základními výchozími dokumenty jsou materiál dopravní politika ČR pro období 2014-2020, dokument Rozvoj dopravní infrastruktury do roku 2050 a MFDI- model financování dopravní infrastruktury. [6]

V regionální politice hraje oblast dopravy také důležitou roli. Kvalitní dopravní infrastruktura a hustá síť dopravních linek může být atraktivní pro potenciální podnikatele i nové obyvatele. Sektor dopravy se však musí rozvíjet s ohledem na princip subsidiarity, jelikož musí korespondovat s rozvojem ostatních oblastí regionu, musí být připraveny dostatečné finanční prostředky a tým odborníků pro kvalitní řízení rozvoje území.

1.3.2 Řízení odvětví

Řízení dopravy v ČR probíhá na třech úrovních.

- Ministerstvo dopravy - nejvyšší úroveň, celorepublikové řízení

Podřízené organizace MD:

- státní podniky a organizace - Správa železniční dopravní cesty, s.r.o., Centrum pro informace a mechanické testování obalů
- organizační složky státu - Drážní úřad, Drážní inspekce
- státní příspěvkové organizace - Ředitelství silnic a dálnic ČR, Centrum služeb pro silniční dopravu
- Státní fond dopravní infrastruktury
- veřejná výzkumná instituce - Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.
- Krajské úřady - řízení dopravy v rámci svého kraje,
 - Vydávají osvědčení o odborné způsobilosti pro provozování dopravy a průkazy profesní způsobilosti řidiče

- Vypracovávají koncepce dopravy, plány obslužnosti území, schvaluje jízdní řády a je koordinátorem veřejné dopravy
- Obecní úřady - provozují městskou hromadnou dopravu, eviduje vozidla a vede agendu řidičských průkazů. [2]

1.4 Dopravní služba

Produkt dopravy uspokojující přepravní potřeby se nazývá dopravní služba.

Služby dopravy jsou řazeny do služeb v **obecném hospodářském zájmu** a služby **liberalizované**.

Městská, příměstská, regionální a veřejná osobní doprava patří mezi dopravní služby v obecném hospodářském zájmu, pro fungování je důležitá efektivita a finanční podpora veřejné správy.

Pokud se týká silniční nákladní dopravy, nepravidelné silniční a osobní mezinárodní dopravy jsou plně liberalizované. Nemají tedy garanta.

- Dle zákona o silniční dopravě: pro vlastní x cizí potřebu
- Dle kapacity dopravního prostředku: individuální x hromadná
- Dle teritoria: vnitrostátní x mezinárodní
- Dle frekvence: pravidelná x nepravidelná
- Dle intenzity: špičková x sedlová
- Dle pohonu: motorická x nemotorická
- Dle vzdálenosti: místní x příměstská x regionální x dálková
- Kombinovaná: využití silniční, železniční a vodní
- Integrovaná: zajištění dopravní obslužnosti, IDS - zajištění dopravy, při kterém se propojují všechny dostupné druhy veřejné dopravy do jednoho celku s jednotnými přepravními podmínkami, tarify a jízdními řády. Na zajištění se mohou podílet různí dopravci.
- Dle předmětu přepravy: osobní (veřejná, neveřejná) x nákladní (veřejná, neveřejná)

Osobní doprava		Nákladní doprava
	Veřejná	
Železniční		Železniční
Autobusová		Silniční veřejná
Letecká		Letecká
Vnitrozemská vodní		Vnitrozemská vodní
Městská		
Taxislužba		
	Neveřejná	
Podniková		Silniční na vlastní účet
Inividuální		Železniční
Ostatní (cyklistika)		Ostatní (ropovody..)

Obr. 1.3 Dělení služeb dopravy dle předmětu

Zdroj: vlastní zpracování.

Sektory dopravních služeb

Jedno z hledisek **členění dopravy** je na služby silniční dopravy, služby železniční dopravy, služby letecké dopravy, služby lodní dopravy a ostatní (potrubní). [2]

Za účelem zachování tématu bakalářské práce, dopravní obslužnost ve vybrané společnosti, si zde uvedeme více informací pouze o sektoru silniční osobní a železniční osobní dopravy, které vybraná společnost využívá.

Služby silniční osobní dopravy

Silniční doprava je nejvýznamnější druh dopravy. V logistickém řetězci zajišťuje přepravu zásilek, speciální přepravu a sběrnou službu. Mezi přednosti patří relativní **rychlost, dostupnost, operativnost, rychlá přizpůsobivost** změnám poptávky a **schopnost bezproblémově realizovat** systém přeprav.

Základní dělení je na silniční dopravu pro **vlastní potřeby** (to neřadíme mezi služby) a silniční dopravu pro **cizí potřeby**. Dále pak lze členit dle činnosti na **linkovou** => pravidelné poskytování přepravních služeb na určené trase dopravní cesty, při kterém cestující vystupují a nastupují na předem určených zastávkách. Lze provozovat formou a) veřejné linkové dopravy (přepravní služby jsou uskutečňovány dle předem vyhlášených podmínek. Pokud je doprava uskutečňována pro potřebu města jeho

příměstských částí, jedná se o městskou autobusovou dopravu), nebo za b) formou zvláštní linkové dopravy (doprava určená jen pro vybranou skupinu osob). Dále členíme na **osobní dopravu**, **kyvadlovou dopravu**, **příležitostnou osobní dopravu** a **taxislužbu**, sloužící k zajištění přeprav osob. Doprava sloužící k přepravě zvířat a věcí se nazývá **nákladní**. [2]

Poskytovatelem dopravní služby je dopravce (PO, FO), který provozuje silniční dopravu dle zákona o silniční dopravě a **uživatel** je široká veřejnost. [4]

Silniční doprava je zajišťována **dopravními prostředky** na dopravní cestě neboli pozemní komunikaci. Základními druhy vozidel na silnici jsou motocykly, osobní automobily, autobusy, nákladní automobily, speciální vozidla, přípojná vozidla a ostatní silniční vozidla. Dále jsou dány kategorie od L po R, které rozdělují vozidla. Se službami v dopravě souvisí hlavně kategorie M (osobní automobily, mini autobusy, autobusy, autokary) pro dopravu osob, kategorie N (vozidla s největší přípustnou hmotností do a nad 3,5 tuny a vozidla nad 12 tun) pro dopravu nákladů a kategorie O (přípojná vozidla - nemají motor).

Doprava je provozována na pozemních komunikacích. **Pozemní komunikace** určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly je **dálnice**. Silnice (1, 2 a 3. Třídy) je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. **Silnice první třídy** je určena zejména pro dálkovou a mezinárodní dopravu, má obdobné stavebně technické vybavení jako dálnice. **Silnice druhé třídy** je určena pro dopravce mezi okresy a **silnice třetí třídy** je pro vzájemné spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace. **Místní komunikace** je veřejně přístupná a slouží převážně k místní dopravě na území obce. **Účelová komunikace** je pozemní komunikace, která slouží například ke spojení jednotlivých soukromých nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních objektů. [2]

Legislativa silniční dopravy

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. „Tento zákon upravuje v návaznosti na přímo použitelné předpisy Evropské unie podmínky provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly prováděné pro vlastní a cizí potřeby za účelem podnikání, jakož i práva a povinnosti právnických a fyzických osob s tím spojené a pravomoc a působnost orgánů státní správy na tomto úseku.“ [2, s. 178]

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

Státní odborný dozor, garant služby

Státní odborný dozor vykonávají dopravní úřady (Magistrát hlavního města Prahy, magistráty statutárních měst a obecní úřady obcí s rozšířenou působností), celní úřady a Ministerstvo dopravy.

Regionální veřejná linková osobní silniční doprava má za garanta krajské úřady a obce. Nákladní doprava je služba liberalizovaná, tudíž garanta nemá. [2]

Financování silniční dopravy

Financování probíhá na více úrovních. Dopravní služba je hrazena v první řadě z jízdného od cestujících, veřejnými subjekty (stát, kraj, obce), kraje a obce hradí i prokazatelnou ztrátu vzniklou při zajišťování dopravní obslužnosti svého území a dále tu probíhá i vícezdrojové financování - investiční financování obnovy vozidel pro veřejnou osobní dopravu, provozní financování infrastruktury Ministerstvem dopravy ČR, investiční financování výstavby a modernizace dopravních cest Ministerstvem dopravy ČR, Státním fondem dopravní infrastruktury a ze zdrojů EU. [2]

Služby železniční osobní dopravy

Česká republika vykazuje velmi hustou železniční síť. Největším vlastníkem většiny železničních tratí v České republice je Správa železniční dopravní cesty, která je státní organizací. Železniční dráhy se člení z hlediska významu, účelu a technických podmínek na následující kategorie: dráha celostátní (slouží k mezinárodní a celostátní veřejné železniční dopravě), dráha regionální (veřejná osobní železniční doprava), vlečka (pro vlastní potřeby provozovatele nebo jiného podnikatele), speciální dráha (k zabezpečení dopravní obslužnosti obce – tramvajová dráha, trolejbusová dráha). [2]

Významní poskytovatelé na území České republiky jsou České dráhy, a.s., Regiojet a.s., Leo Express Global a.s. a Arriva Morava, a.s.

České dráhy disponují s několika druhy přepravních prostředků neboli vlaků. Ty jsou následující:

a) Vlaky osobní přepravy

Expresy (EX) - vlak nejvyšší kategorie

EuroCity (EC) - mezinárodní vlaky nejvyšší kvality

InterCity (IC) - vnitrostátní vlaky vyšší kvality

SuperCity (SC) - mezinárodní (vnitrostátní vlaky vyšší kvality s nejkratší dobou dopravy

EuroNight (EN) - noční vlaky vysoké kvality

Rychlíky (R) - vlaky pro rychlou přepravu na delší vzdálenost

Spěšné vlaky (Sp) - vlaky pro rychlou přepravu na střední vzdálenost

Osobní vlaky (Os) - vlaky zajišťující přepravu mezi stanicemi

Soupravové vlaky (Sv) - nepřevazuje cestující

b) Nákladní vlaky

Expresní, rychlé, spěšné, průběžné, vyrovnané, manipulační, přestavovací, vlečka

c) Tramvajové vlaky

d) Speciální - Pražské metro (linky A, B, C)

Legislativa železniční dopravy

Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách. „Tento zákon zpracovává příslušné předpisy EU a upravuje podmínky pro stavbu drah železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových, podmínky pro provozování drah, práva a povinnosti fyzických a právnických osob s tím spojené, výkon státní správy a státního dozoru ve věcech drah železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových.“ [2, s. 179]

Vyhláška č. 352/2004 Sb., o provozní a technické propojenosti evropského železničního systému.

Nařízení vlády č. 1/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu

Na dodržování legislativy dohlíží a kvalitu služeb garantuje státní odborný dozor prostřednictvím drážních správních úřadů (Drážní inspekce, Drážní úřad), krajů a Ministerstva dopravy. [5]

Drážní inspekce - zjišťuje příčiny vzniku závažných nehod v drážní dopravě

Drážní úřad - dohlíží na dodržování práv a povinností cestujících

Krajské úřady - zajišťují pravidelnou linkovou železniční dopravu

Ministerstvo dopravy - prostřednictvím organizačních složek zajišťuje dopravní obslužnost

Financování železniční dopravy

Služba drážní dopravy je financována obdobně jako služba silniční dopravy, a to z veřejných zdrojů obcí a krajů, ze státního rozpočtu Ministerstva dopravy ČR, ze smluv o závazcích veřejné služby a z ceny jízdného. [2]

1.5 Dopravní obslužnost

Dopravní obslužnost je termín, který vyjadřuje zajištění dopravních potřeb obyvatelstva (zabezpečení dopravy pro všechny dny v týdnu do zdravotních zařízení, zaměstnání, škol, k orgánům veřejné moci ...), prostřednictvím pouze silniční a železniční dopravy buď na území státu, nebo na území kraje a to ve veřejném zájmu. Dopravní obslužnost zajišťují stát, kraj, obce a nezávislí provozovatelé. K zabezpečení dopravní obslužnosti mají smlouvu o závazku veřejné služby s dopravci, prostřednictvím které hradí dopravcům prokazatelnou ztrátu vzniklou při zajišťování dopravní obslužnosti území.

Dotovaná dopravní obslužnost (ze státních a veřejných prostředků) se člení na základní dopravní obslužnost (odpovědnost státu vůči občanům za zabezpečení dostupné a finančně únosné dopravní služby) a ostatní dopravní obslužnost (zajištění dopravních potřeb občanů územních obvodů obce, na zajištění uzavírá obec s dopravcem smlouvu o Závazku veřejné služby a platí ze svého rozpočtu prokazatelnou ztrátu vzniklou dopravci plněním smlouvy). [7]

Veřejná osobní doprava: a) autobusová

b) železniční

c) integrovaná

1.5.1 Závazek veřejné služby

Závazek veřejné služby je závazek dopravce, týkající se zabezpečení dopravní obslužnosti, vůči státu/samosprávě, která má poté za povinnost uhradit dopravci prokazatelnou ztrátu vzniklou jeho plněním závazku. Závazek se skládá ze tří dílčích závazků - provozu (doprovce provozuje veřejnou dopravu podle schváleného jízdního řádu), přepravy (přepravuje cestující za stanovené cenové sazby a za stanovených podmínek), tarifní (přeprava cestujících za regulovanou cenu). K zabezpečení veřejné linkové dopravy a veřejné drážní dopravy vychází Závazek o veřejné službě ze zákona o silniční dopravě a ze zákona o drahách. Při sjednávání smlouvy se vychází ze zákona o zadávání veřejných zakázek. [7]

Další podmínky, které by měl dopravce na základě ZVS splňovat a které také určují kvalitu dopravní služby:

- Dosažitelnost/dostupnost (docházková vzdálenost, časové rozložení spojů)
- Přístupnost (přístupové cesty, označení zastávek, tarifní systém)
- Spolehlivost (dodržování jízdního řádu, nízká poruchovost)
- Informace (obecné, o ceně, dostupnost informací)
- Bezpečnost (moderní vozidla v řádném technickém stavu, dodržování bezpečnostních předpisů)
- Ekologičnost, ochrana životního prostředí (emise výfukových plynů, hluk, prach, znečištění)
- Kultura cestování, komfort

1.5.2 Prokazatelná ztráta

Vzniká dopravci v důsledku plnění smlouvy o ZVS, ta musí být zaplácena objednavatelem, který je stát popřípadě samospráva. Ztráta se platí z rozpočtu kraje. V případě že jde o zajišťování dopravních potřeb státu ve veřejném zájmu, potom se ztráta platí z rozpočtu Ministerstva dopravy ČR. Pro vypočítání prokazatelné ztráty nejdříve musíme sečíst ekonomicky oprávněné náklady dopravce s upraveným

přiměřeným ziskem a následně odečíst dosažené tržby a výnosy z ostatních činností (např. reklama).

Do nákladů autobusových dopravců zahrnujeme pohonné hmoty a oleje, přímé mzdy, pronájem dopravních prostředků, opravy a udržování autobusů, zákonné a havarijní pojištění, silniční daň, odvody do fondů, režijní náklady atd.

Do nákladů železničních dopravců zahrnujeme trakční a netrakční energie a palivo, mzdové náklady, přímé náklady, zákonné zdravotní a sociální pojištění, vnitropodnikové náklady, provozní a správní režie atd.

Příjmy obou dopravců - tržby z jízdného, úhrada ze ztráty ze žakovského jízdného a dotace. Na základě vládního usnesení se od 1. září 2018 poskytují slevy z jízdného ve výši 75% pro cestující ve věku od 6 let do 18 let, pro žáky a studenty ve věku od 18 let do 26 let a pro cestující starší 65 let. Tyto slevy jsou hrazeny z rozpočtu Ministerstva dopravy.

Dopraci veškeré náklady a příjmy každoročně dokládají objednavateli jako podklad pro stanovení výše prokazatelné ztráty a následné získání **kompence** (uhrazení prokazatelné ztráty, kterou platí objednavatel ze svého rozpočtu dopravci). Stěžejním legislativním předpisem je Vyhláška Ministerstva dopravy č.241/2005., o prokazatelné ztrátě ve veřejné drážní osobní dopravě a o vymezení veřejné osobní dopravy a zákon č.194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.
[8]

1.5.3 Legislativní rámec dopravní obslužnosti

Mezi hlavní právní předpisy, kterými se řídí účastníci procesu (dopravce, objednavatel) dopravní obslužnosti jsou:

- Zákon č.194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EHS) č.1191/69 a č.1107/70
- Nařízení vlády č.295/2010 Sb., o stanovení požadavků a postupů pro zajištění propojitelnosti elektronických systémů plateb a odbavení cestujících
- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě

- Usnesení vlády ze dne 27. 3. 2018 č. 206 o zavedení nové slevy z jízdného ve vlacích a autobusech pro seniory, děti, žáky a studenty

1.5.4 Faktory ovlivňující dopravní obslužnost

Pro analýzu a optimalizaci dopravní obslužnosti je důležité posouzení faktorů, které nám dopravní obslužnost ovlivňují. Mezi hlavní faktory patří:

- Poloha a velikost území (ovlivňuje řešení dopravních vazeb z hlediska intenzity vnějších vztahů, uspořádání dopravní sítě a organizace dopravy)
- Reliéf (výšková členitost, povaha reliéfu, zastoupení plošin a kotlin)
- Antropogenní (vlivy způsobené činností člověka v krajině)
- Demografické vlivy (hustota sídel a jejich velikost, hustota obyvatel, stupeň urbanizace)
- Struktura veřejné správy
- Koncentrace míst cestovního ruchu (rozmístění středisek cestovního ruchu)
- Dojížd'ka a vyjížd'ka za prací a do škol (ovlivňuje především regionální dopravu a její intenzitu)

1.5.5 Účastníci procesu dopravní obslužnosti

Základním participantem celého procesu DO je **cestující**, jehož potřeby jsou naplněny. Dalším účastníkem je **objednavatel** (stát, kraj či obce). Odpovědnost za přepravu na území ČR má Ministerstvo dopravy. Kraj a obce přebírají odpovědnost za přepravu na svých územních obvodech. Posledním, neméně důležitým účastníkem je **dopravce**, který je poskytovatelem služby. Dopravce však musí splňovat ze zákona určité podmínky, například: mít licenci, schválený jízdní řád, osvědčení o oprávnění k podnikání, mít zajištěná vozidla/ personál/ technický stav zázemí, být ze zákona způsobilý zajistit poskytování souhrn činností související s poskytováním dané dopravní služby, splňovat standarty kvality a bezpečnosti dopravy atd.

1.5.6 Dojížd'ka

Dopravní obslužnost úzce souvisí s dojížd'kou do zaměstnání, škol, zdravotních středisek, kulturou apod. Pod pojmem dojížd'ka za prací rozumíme dojíždění z trvalého

bydliště na místo, kde se zaměstnání nachází. Dojíždka do zaměstnání je jedna z charakteristických projevů moderní doby, významná složka prostorové mobility a důsledek vyplývající z procesu suburbanizace. Dojíždka za prací je pravidelně zjišťována ve sčítáních lidu, zjištěná data jsou následně využita například při plánování dopravních spojů a dopravní infrastruktury. [8]

Tento jev je dán především nerovnoměrným rozmístěním pracovních příležitostí a míst bydliště ekonomicky aktivních obyvatel. Podle frekvence, s jakou osoba dojíždí do zaměstnání, se dojíždka dělí na denní a nedenní formu dojíždky. Hlavní faktory, které ovlivňují dojíždku do zaměstnání, jsou: dopravní dostupnost (časová dostupnost závisí především na časové dostupnosti hromadné dopravy v čase dopravní špičky a na přítomnosti hlavních dopravních tahů), charakter a velikost populace v dojíždkovém zázemí, velikost sídel a obcí v dojíždkovém zázemí (např. počet zájemců o zaměstnání, charakter demografického struktury, stupeň vzdělanosti populace, ekonomická síla populace), počet a charakter nabídek pracovních míst v okolních obcích a v cílové obci dojíždky, přítomnost podniků s velkým počtem pracovních míst. [8]

2 Analýza současného stavu služeb pro vybranou společnost

Kapitola analýza současného stavu se věnuje základní charakteristice společnosti Honeywell Aerospace Olomouc s.r.o., dále na tuto kapitolu navazuje vymezení problémových oblastí ve společnosti na základě dotazníkového šetření.

Honeywell Aerospace Olomouc s.r.o.

Společnosti Honeywell Aerospace Olomouc s.r.o. je zaměřena na letecký průmysl a charakteristika společnosti je následující:

Tab. 2.1 Charakteristika Společnosti

Název společnosti	Honeywell Aerospace Olomouc s.r.o.
Mateřská společnost	Honeywell International Inc.
IČO	253 84 961
Den zapsání do OR	10. listopadu 1997
Sídlo	Nádražní 400, Mariánské Údolí, 783 65 Hlubočky
Sídlo mateřské společnosti	101 Columbia Road, Morristown, Spojené státy americké
Právní forma	Společnost s ručením omezeným
Hlavní činnosti	Projektování, výroba, zkoušky, údržba, opravy, modifikace a konstrukční změny letecké techniky
Předmět podnikání dle OR	Výroba, obchod a služby, galvanizérství, smaltérství, obráběčství, zámečnictví

Zdroj: vlastní zpracování.

Dle informační brožury vydané společností Honeywell, vytváří společnost součástky motorů pro letadla (Airbus, Boeing, helikoptéra Bella AH-64 Apache, stíhačka F 16, Eurofighter). Strojaři pracují s high-tech materiály a unikátními technologiemi. Vyrábí dílce z nerezové oceli a speciálních slitin hliníku, niklu, kobaltu a titanu. Pracují s laserovým obráběním, řezou vodním paprskem, provádí nedestruktivní kontroly přes

rentgen, ultrazvuk nebo 3D scan, svařují elektronovým paprskem a ovládají hydroforming. Pomocí nejen kvalitních a nejmodernějších technologií, ale i díky více než tisíc zaměstnanců, firma zašle denně zásilku s průměrným počtem 120 dílců do USA a každý rok zavedou v průměru 25 nových produktů do výroby. [9]

Tab. 2.2 Průměrný počet zaměstnanců

Průměrný počet zaměstnanců v letech				
Období	2015	2016	2017	2018
Vedení společnosti	12	12	11	10
Ostatní zaměstnanci	1266	1205	1016	992
Celkem	1278	1217	1027	1002

Zdroj: vlastní zpracování.

Honeywell Aerospace Olomouc s.r.o. (dále „Společnost“) zaměstnává okolo 1 000 zaměstnanců, což ho činí významným zaměstnavatelem nejen v obci Hlubočky ale i v Olomouckém kraji.

Organizační struktura Top managementu

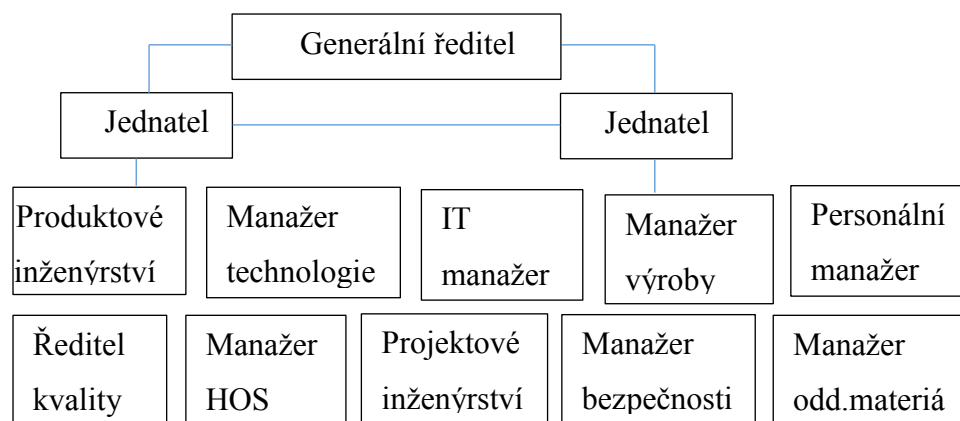


Schéma 2.1 Organizační struktura Top managementu

Zdroj: vlastní zpracování.

Organizační struktura ve Společnosti určuje rozdělení práce, tj. které oddělení nebo který člověk odpovídá za jednotlivé činnosti. Určuje povinnosti oddělení a jednotlivců, podřízenost, vztahy mezi odděleními a pravidla vzájemné komunikace. Vedení Společnosti zahrnuje jednatele, ostatní ředitele a vedoucí zaměstnance, kteří jsou jim přímo podřízeni. Jednou z hlavních firemních strategií a konkurenčních výhod je pro každého zaměstnavatele mít spokojené zaměstnance. Zaměstnanec je důležitou složkou při dosahování stanovených cílů organizace, když je pracovník spokojený je motivovaný vykonávat svoji práci, co nejlépe a tím se společnost přibližuje ke svému cíli. [10]

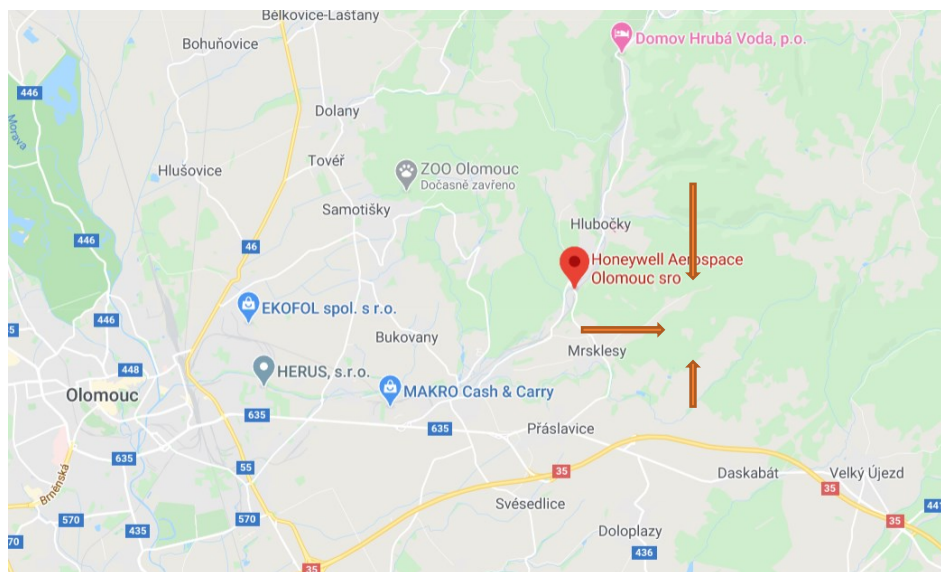
Pracovní spokojenost zásadně ovlivňuje pracovní výkon, kvalitu, fluktuaci, absenci a loajalitu, na to má vliv řada faktorů, které spolu navzájem souvisí. Jedná se zejména o **kvalitu a úroveň pracovního prostředí** (Společnost nabízí pro zaměstnance čisté a bezpečné zázemí, dle hygienických a bezpečnostních předpisů), **work-life balance** neboli sladování osobního a pracovního života (v této oblasti Společnost organizuje teambuildingové, sportovní a kulturní akce pro své zaměstnance), **možnost kariérního růstu a osobního rozvoje zaměstnance** (Společnost disponuje vlastním školicím střediskem, které umožňuje zaměstnancům nejen zaškolení do profese, ale i kariérní růst. Zaškolení je součástí procesu při nástupu a jeho trvání je v řádkách prvních pár týdnů, záleží dle připravenosti zaměstnance.), **chování organizace** (zaměstnanec je pro Společnost důležitý člen výroby a proto se snaží svým zaměstnancům vždy vyjít vstříc a zajistit pro ně, co nejlepší pracovní podmínky a docílit, co nejvyšší pracovní spokojenosti), **angažovanost zaměstnanců** (zaměstnanec má možnost k vyjádření svých postojů, názorů či doporučení k výrobě) a v neposlední řadě je důležité také **odměňování** (Společnost nabízí kvalitní finanční ohodnocení a řadu nadstandartních bonusů, viz tabulka 2.3). [11]

Tab. 2.3 Benefity

Benefity	
Navýšené příplatky za směnnost	Karta MultiSport
Příspěvek na dopravu	Fyzioterapeutický program
Až 3 % z měsíční mzdy na penzijní připojištění	Zvýhodněné telefonní tarify
Příspěvek na regeneraci 3000 Kč/ročně	Bezplatná služba krizové intervence
Dotované stravování	Slevy od různých poskytovatelů na výrobky a služby
5 týdnů dovolené	Firemní automobily pro vedoucí zaměstnance
Očkování proti chřipce zdarma	

Zdroj: vlastní zpracování.

Jeden z dalších významných faktorů, který ovlivňuje spokojenost zaměstnanců a má také vliv na rozhodnutí potenciálních zaměstnanců, ohledně uzavření pracovní smlouvy, je optimální **dojíždka**.



Obr. 2.1 Znárodnění umístění Společnosti

Zdroj: [12].

Dopravní obslužnost úzce souvisí s dojíždkou do zaměstnání. Společnost sídlí v Hlubočkách - Mariánské údolí, 17 kilometrů severovýchodně od krajského města Olomouckého kraje - Olomouc. Olomoucký kraj má vcelku dobře vybudovanou dopravní obslužnost. Na dobré úrovni je i silniční a železniční síť, která probíhá i obcí Hlubočky. Hlavní a páteřní komunikace nacházející se v obci je v majetku Olomouckého kraje. Místní komunikace jsou v majetku obce, na kterých je potřebná rekonstrukce na náklady obce s pomocí dotací. Vlakovou dopravu zajišťují ČD. Obyvatelé a dojíždějící mohou využít služeb IDSOK-Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje, který koordinuje/sdružuje dopravní systémy na území Olomouckého kraje. IDSOK spočívá v jednotném tarifu, jízdních dokladech a smluvních podmínkách mezi dopravci (Arriva Morava a. s., Dopravní podnik města Olomouce a. s., ČSAD Frýdek-Místek, FTL a. s., České dráhy a. s., Autobusy Konečný s. r. o., Autodoprava Studený s. r. o., Vojtila trans s. r. o.). V roce 2019 obec Hlubočky zaplatila 298 tisíc Olomouckému kraji za využívání dopravní obslužnosti v Hlubočkách, protože tuto částku schválily místní a krajské zastupitelstvo při sestavování rozpočtu.

Stěžejní součástí bakalářské je dotazníkové šetření zaměřené na zjištění způsobu dojíždění do zaměstnání a spokojenosti zaměstnanců s dojíždkou a navrhnout možná zlepšení.

3 Výsledky dotazníkového šetření a vymezení problémových oblastí

Proces přípravy dotazníkového šetření byl následující:

- Odsouhlasení návrhu dotazníku v měsíci březnu 2019, následně provedeno dotazníkové šetření (zajistil Honeywell)
- Vyplněné papírové dotazníky byly doplněny o pořadová čísla a přepsány do MS Excel.
- Data byla očištěna o logické chyby, dva prázdné dotazníkové archy byly vyřazeny.
- Ostatní neúplné sčítací archy byly zařazeny do zpracování.

3.1 Vstupní data

Dotazník obsahuje 6 otázek s uzavřeným i otevřeným koncem.

1. První otázka specifikuje místo odkud zaměstnanec dojíždí.
2. Druhá otázka je zaměřena na průměrnou dobu cesty z a do zaměstnání.
3. Třetí až pátá otázka byla uzavřené formy. V třetí otázce zaměstnanec odpovídal, v jakém režimu pracuje, na výběr měl ze tří možností označené písmeny A-C.
4. Čtvrtá otázka mnohonásobného výběru (na výběr z více možností) byla zaměřena na zjištění využívaného dopravního prostředku na pracovní směny v letním a v zimním období.
5. Pátá otázka, dichotomického typu (odpověď ano či ne), se ptala respondentů zda-li by uvítali změnu dopravy při dojížděcí do práce. Pokud zodpověděli ano, byla zde doplňující otázka, jaký způsob dopravy by uvítali.
6. Poslední otázka dotazníku, neboli šestá, byla s otevřeným koncem, která umožňovala účastníkům dotazníkového šetření vyjádřit svůj názor, ohledně nedostatků/bariér omezující využití určitého dopravního prostředku a případné návrhy na změnu.

Viz ukázkový dotazník příloha A a příloha B.

Počet respondentů

Celkový počet odevzdaných dotazníků činil počet 681 kusů, tedy 681 zaměstnanců se účastnilo dotazníkového šetření. K zachování soukromých práv zaměstnanců byly dotazníky anonymní. Poté co dotazníkové soubory byly ošetřeny o logické chyby, byly dva dotazníky vyřazeny z důvodu neúplnosti údajů. Finální počet zpracovaných dotazníků sčítal 679 kusů.

Tab. 3.1 Počet dotazníků

Celkový počet odevzdaných dotazníků	681
Zpracovaný počet	679

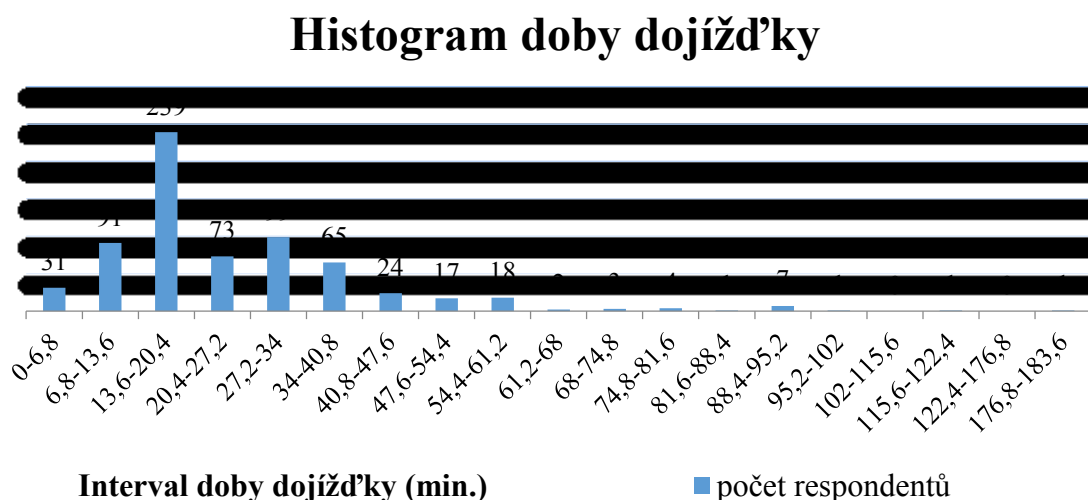
Zdroj: vlastní zpracování.

Z výsledku dotazníkové šetření lze konstatovat následující, viz dále.

3.2 Výsledky dotazníkového šetření

3.2.1 Histogram doby dojezdu

Histogram doby dojezdu ukazuje na ose x interval doby dojížděky a modré sloupce ukazují počet respondentů. Jak lze vyčíst z histogramu největší procento zaměstnanců dojíždí do práce 13 až 20 minut.



Obr. 3.1 Histogram doby dojížděky

Zdroj: vlastní zpracování.

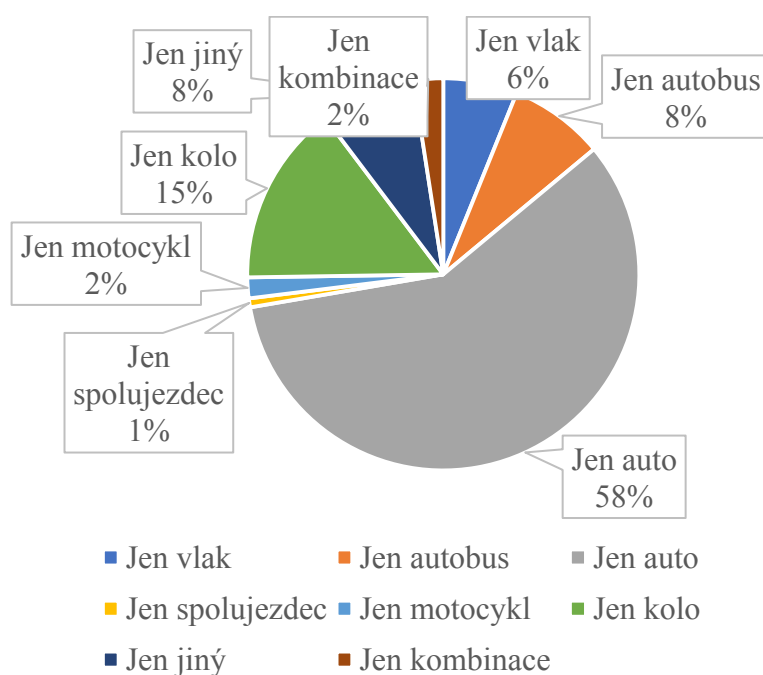
3.2.2 Druh dopravního prostředku – letní období – ranní směna

Z respondentů, kteří dojíždí na ranní směnu v letním období čistě jedním dopravním prostředkem, více jak polovina využívá osobním automobil, dále mezi čteně využívané dopravní prostředky patří kolo, vlak a autobus.

Tab. 3.2 Druh dopravního prostředku LO/RS

Dopravní prostředek	Počet respondentů
Jen vlak	25
Jen autobus	32
Jen auto	238
Jen spolujezdec	3
Jen motocykl	7
Jen kolo	61
Jen jiný	32
Jen kombinace	10

Zdroj: vlastní zpracování.



Obr. 3.2 Graf – druh dopravního prostředku LO/RS

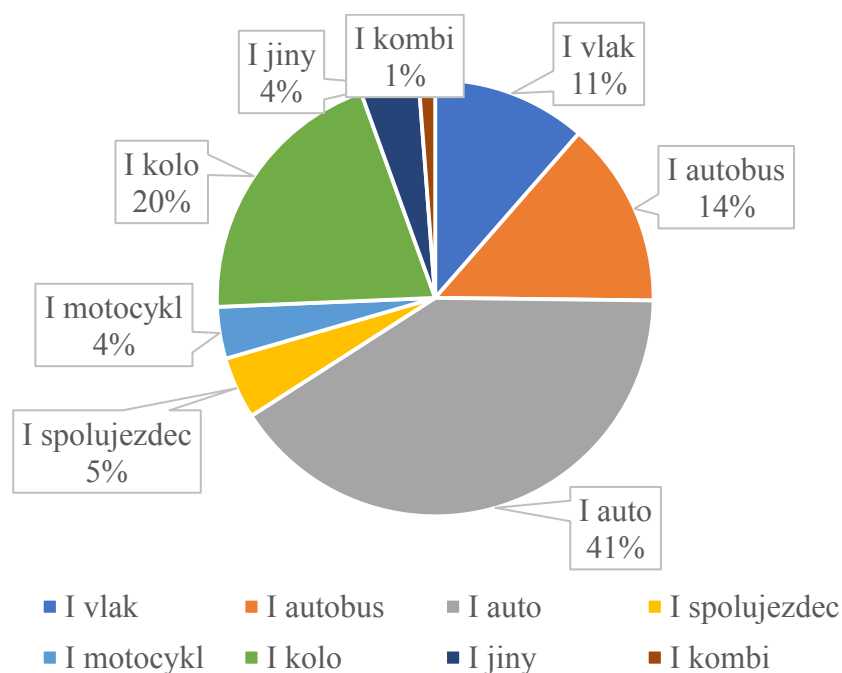
Zdroj: vlastní zpracování.

Jednou z možných alternativ či kombinací dojížděky je i zvolený dopravní prostředek. Respondenti, kteří využívají více možností dopravy, nejvíce preferují jízdu osobním automobilem, kterou nejčastěji kombinují s jízdou na kole a využíváním hromadné dopravy.

Tab. 3.3 Druh dopravního prostředku LO/ RS – více variant

Dopravní prostředek	Počet respondentů
I vlak	122
I autobus	147
I autobus	435
I spolujezdec	49
I motocykl	41
I kolo	215
I jiný	46
I kombinace	13

Zdroj: vlastní zpracování.



Obr. 3.3 Graf – druh dopravního prostředku LO/RS – více variant

Zdroj: vlastní zpracování.

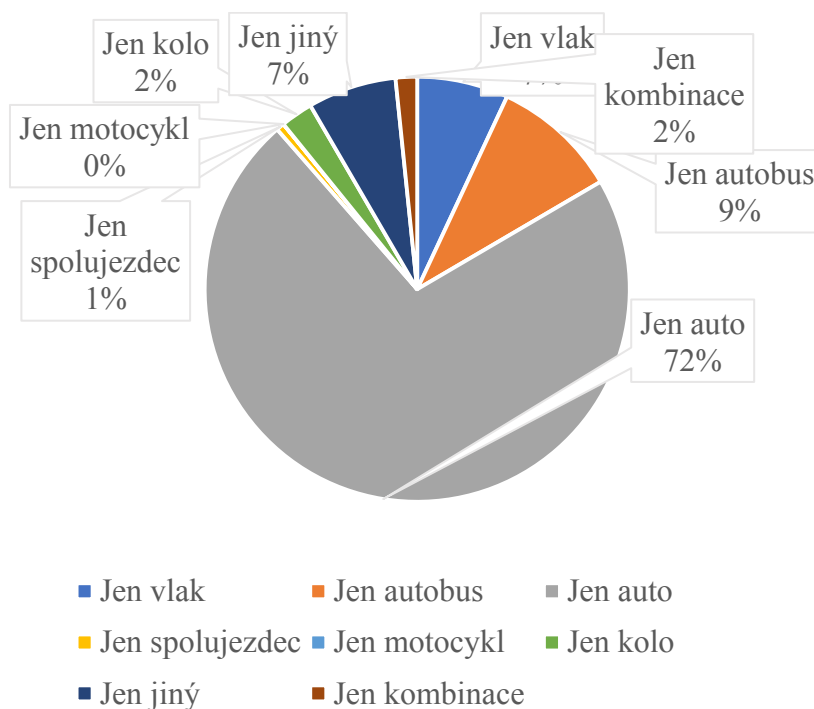
3.2.3 Druh dopravního prostředku - zimní období - ranní směna

Z respondentů, kteří dojíždí na ranní směnu v zimním období čistě jedním dopravním prostředkem, výrazná většina využívá osobním automobil, dále mezi čteně využívané dopravní prostředky patří vlak a autobus.

Tab. 3.4 Druh dopravního prostředku ZO/ RS

Dopravní prostředek	Počet respondentů
Jen vlak	34
Jen autobus	47
Jen auto	352
Jen spolujezdec	3
Jen motocykl	0
Jen kolo	12
Jen jiný	33
Jen kombinace	8

Zdroj: vlastní zpracování.



Obr. 3.4 Graf – druh dopravního prostředku ZO/RS

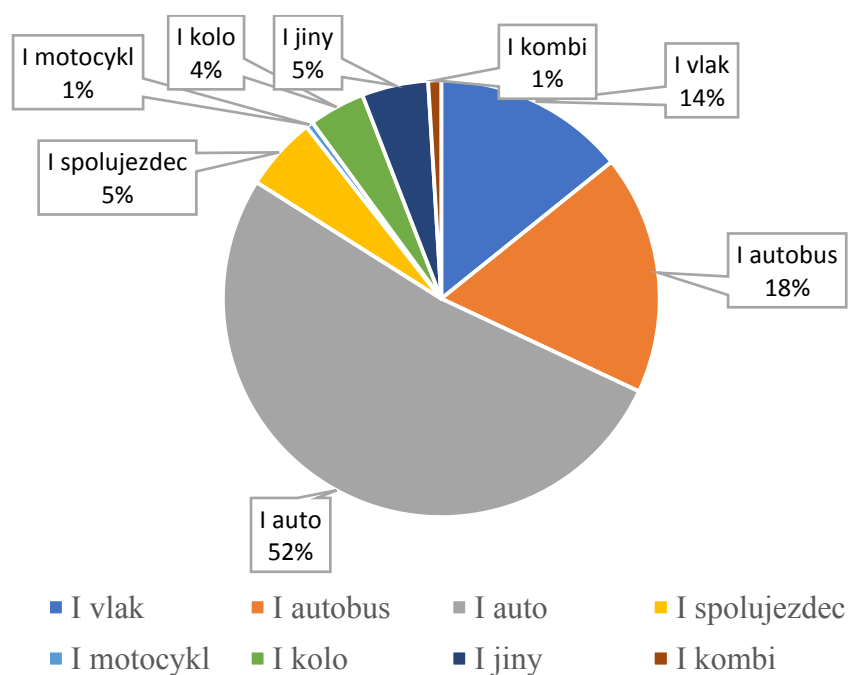
Zdroj: vlastní zpracování.

Jednou z možných alternativ či kombinací dojížděky je i zvolený dopravní prostředek. Respondenti, kteří využívají více možností dopravy, nejvíce preferují jízdu osobním automobilem, kterou nejčastěji kombinují s využitím hromadné dopravy.

Tab. 3.5 Druh dopravního prostředku ZO/ RS – více variant

Dopravní prostředek	Počet respondentů
I vlak	133
I autobus	166
I autobus	486
I spolujezdec	51
I motocykl	5
I kolo	39
I jiný	46
I kombinace	9

Zdroj: vlastní zpracování.



Obr. 3.5 Graf – druh dopravního prostředku ZO/RS – více variant

Zdroj: vlastní zpracování.

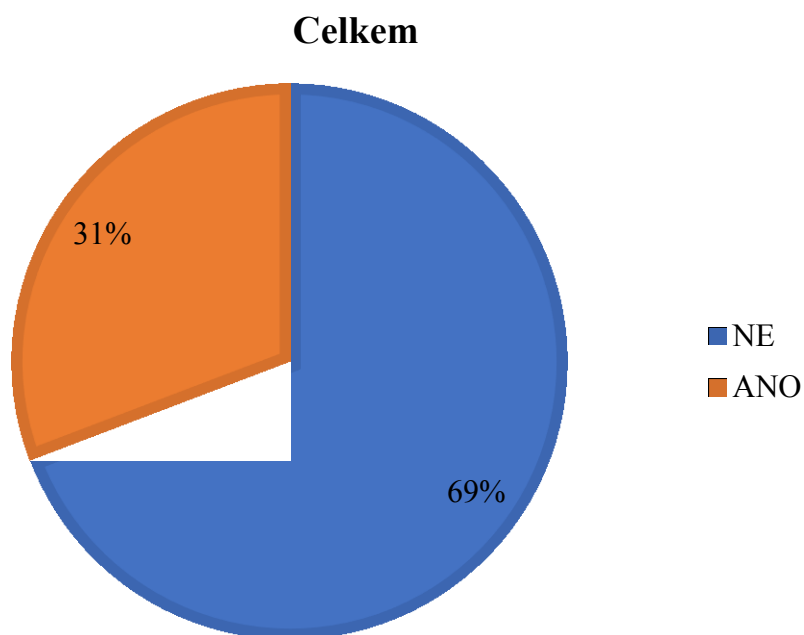
3.2.4 Změna způsobu dopravy

Na otázku číslo pět, zdali byste uvítali změnu způsobu dopravy při dojíždění do práce, u šedesáti devět procent z celkových respondentů byla odpověď NE. Změnu by nejvíce uvítali zaměstnanci v ranních směnách (65) a v tří směnném provozu (114), tudíž jak lze spatřit na koláčovém grafu, 31% účastníků je pro změnu a 69 % procent je spokojeno s dosavadními podmínkami.

Tab. 3.6 Režim směn

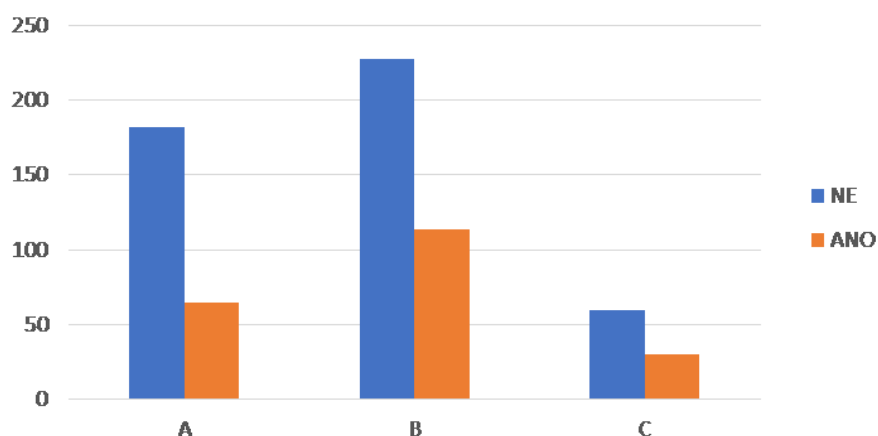
Režim směn	Ne	Ano	Celkový počet
A - Pružná pracovní doba	182	65	247
B - 3 směnný provoz	228	114	342
C - Nepřetržitý provoz	60	30	90
Celkový součet	470	209	679

Zdroj: vlastní zpracování.



Obr. 3.6 Graf 1 uvítání změny dopravy

Zdroj: vlastní zpracování.



Obr. 3.7 Graf 2 uvítání změny dopravy

Zdroj: vlastní zpracování.

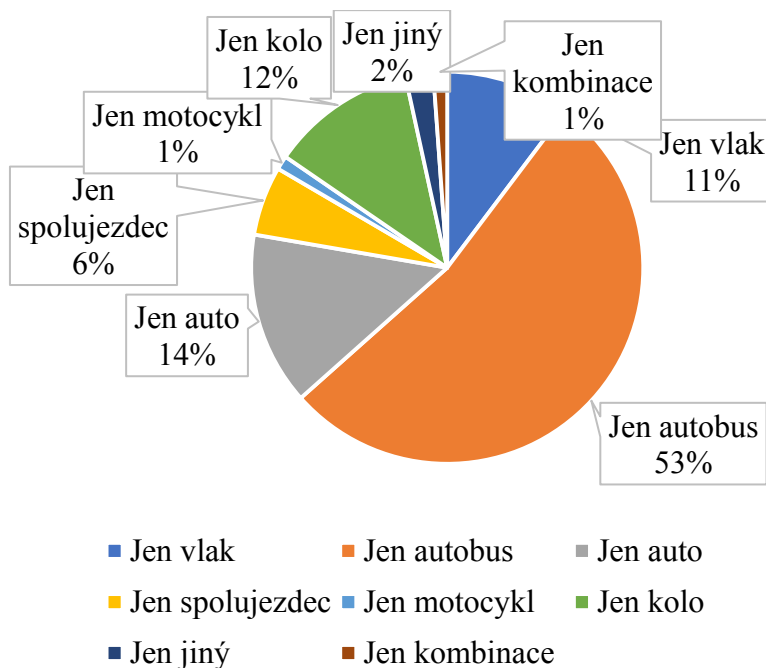
3.2.5 Preferovaný dopravní prostředek

U těch respondentů, kteří jsou nakloněny ke změně a zvolily jen jednu možnost, tak 111 z celkových 175 by uvítali lepší autobusové a vlakové spoje. Procentuální počet jednotlivých preferovaných dopravních prostředků je znázorněno na koláčovém grafu. Z něj lze vyčíst, že 53 % zaměstnanců, nakloněno ke změně, je pro zavedení autobusového spoje.

Tab. 3.7 Preferovaný dopravní prostředek

Dopravní prostředek	Počet respondentů
Jen vlak	18
Jen autobus	93
Jen auto	25
Jen spolujezdec	10
Jen motocykl	2
Jen kolo	21
Jen jiný	4
Jen kombinace	2

Zdroj: vlastní zpracování.



Obr. 3.8 Graf – preferovaný dopravní prostředek

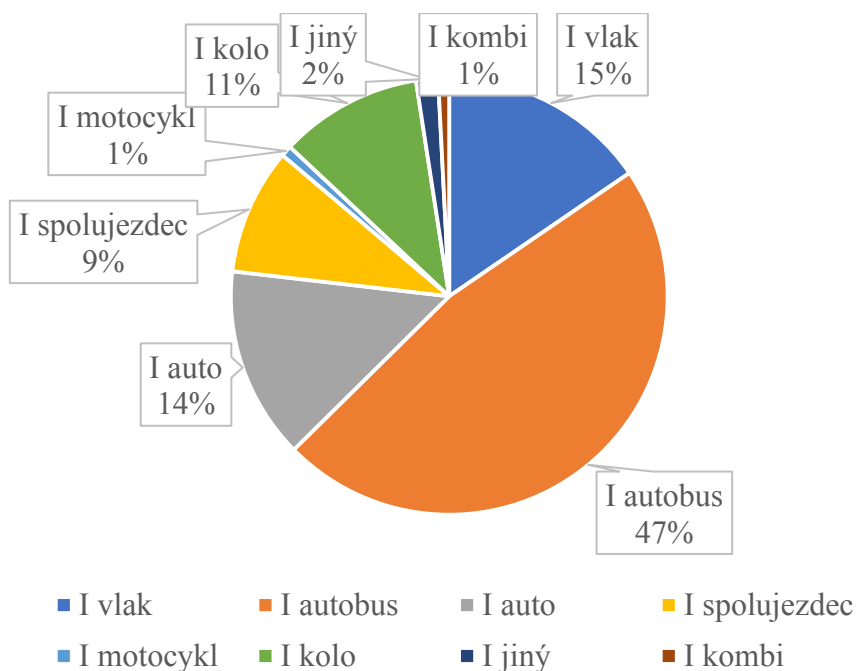
Zdroj: vlastní zpracování.

U i zaměstnanců, kteří volili více variant, převládal jako nový způsob dopravy, který by byl uskutečněn prostřednictvím autobusů a vlaků. Dle grafu, 47 % i pro autobusovou dopravu a 15 procent i pro vlakovou dopravu.

Tab. 3.8 Preferovaný dopravní prostředek - více variant

Dopravní prostředek	Počet respondentů
I vlak	38
I autobus	116
I autobus	35
I spolujezdec	23
I motocykl	2
I kolo	26
I jiný	4
I kombinace	2

Zdroj: vlastní zpracování.



Obr. 3.9 Graf – preferovaný dopravní prostředek více variant

Zdroj: vlastní zpracování.

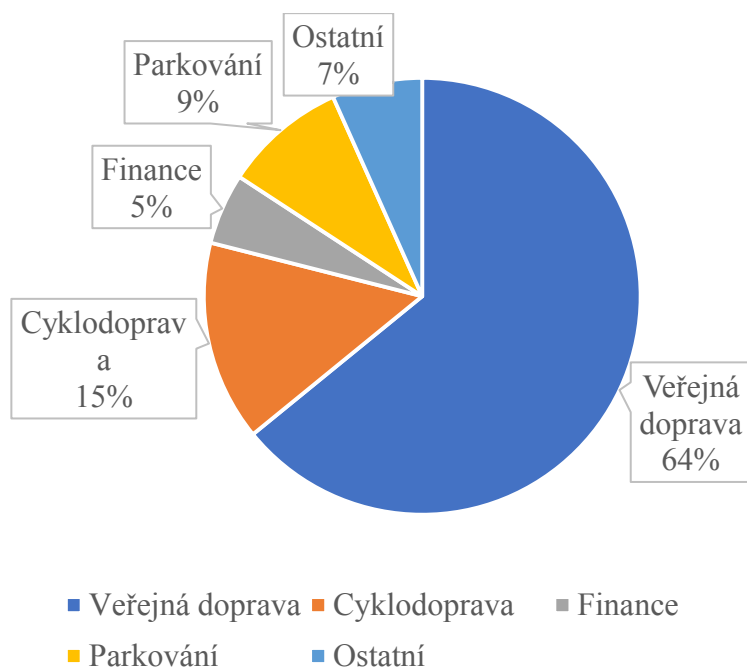
3.2.6 Nedostatky/bariéry uváděné respondenty

Mezi nejčastější připomínky uvedeny respondenty byly problémy s veřejnou dopravou a to hlavně nevyhovující časovou návaznost spojů se směnami, či dokonce chybějící navazující spoj do/z místa bydliště. Dále mezi připomínky byla zařazena absence cyklostezky, nedostatek parkovacích míst, ale v oblasti financí respondenti ocenili dopravní příspěvek, který dostávají od společnosti. Z grafu lze vyčíst, že v oblasti připomínek se 67% týkalo veřejné dopravy, 15% cyklodopravy, 9% problémy s parkováním, 5% tvoří problémy s financemi a 7% ostatní.

Tab. 3.9 Připomínky

Vypořádávání připomínek	Počet respondentů
Veřejná doprava	134
Cyklodoprava	31
Finance	11
Parkování	19
Ostatní	14

Zdroj: vlastní zpracování.



Obr. 3.10 Graf – připomínky

Zdroj: vlastní zpracování.

Připomínky – veřejná doprava

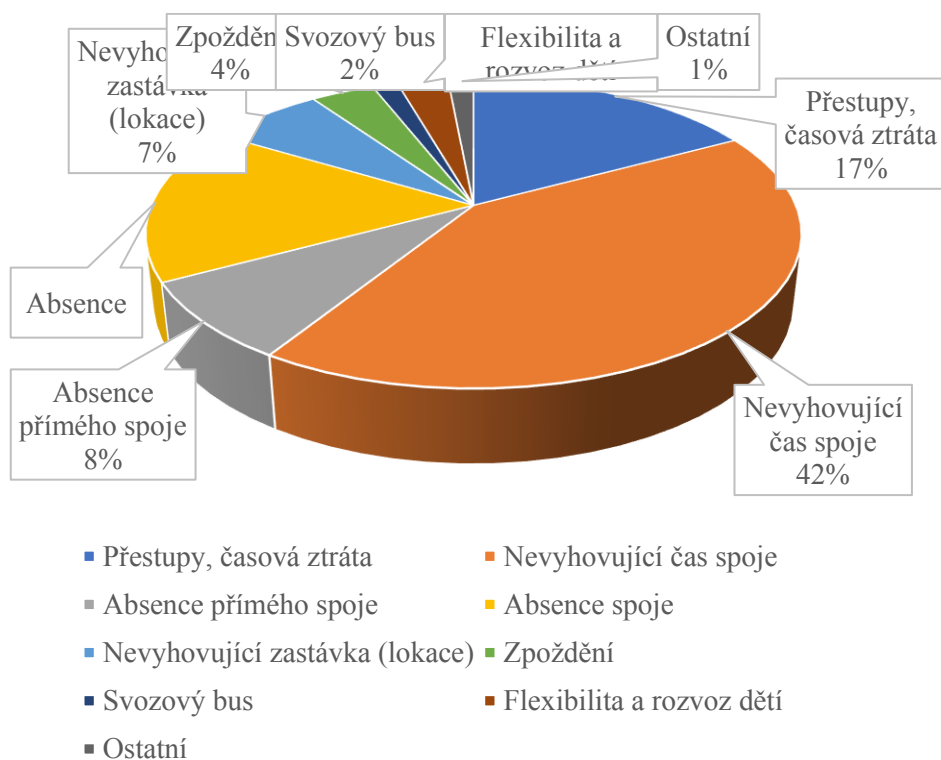
Jak již bylo zmíněno výše, nejproblémovější kategorií je veřejná doprava. Nejčastější připomínky uvedeny respondenty byly problémy s nevyhovující časovou návazností spojů se směnami, či dokonce chybějící navazující spoj do/z místa bydliště, špatná návaznost navazujících spojů a tím velká časová ztráta způsobená dlouhým čekáním na přestupových místech. Respondenti také uvedli, že by uvítali firemní svozový autobus, vyjíždějící z/do Olomouce z/do Hluboček, jelikož je Olomouc hlavním přestupním místem většiny odpovídajících zaměstnanců a návaznost spojů je zde velmi špatná.

V procentuálním vyjádření problémy s veřejnou dopravou tvoří 42% nevyhovující spoje, 17% přestupy a časová ztráta, 16% absence spoje, 8% absence přímého spoje z místa dojíždění do zaměstnání a zpět, 7% nevyhovující zastávka (lokace), 4% častá a nepředvídatelná zpoždění hromadných prostředků, 3% problémy s rozvozem dětí do škol a 2% absence firemního svozového autobusu.

Tab. 3.10 Přípomínky – veřejná doprava

Veřejná doprava připomínky	Počet respondentů
Přestupy, časová ztráta	23
Nevyhovující čas spoje	56
Absence přímého spoje	11
Absence spoje	22
Nevyhovující zastávka	9
Zpoždění	5
Svozová bus	2
Flexibilita a rozvoz dětí	4
Ostatní	2

Zdroj: vlastní zpracování.



Obr. 3.11 Graf – připomínky veřejná doprava

Zdroj: vlastní zpracování.

Připomínky – cyklodoprava

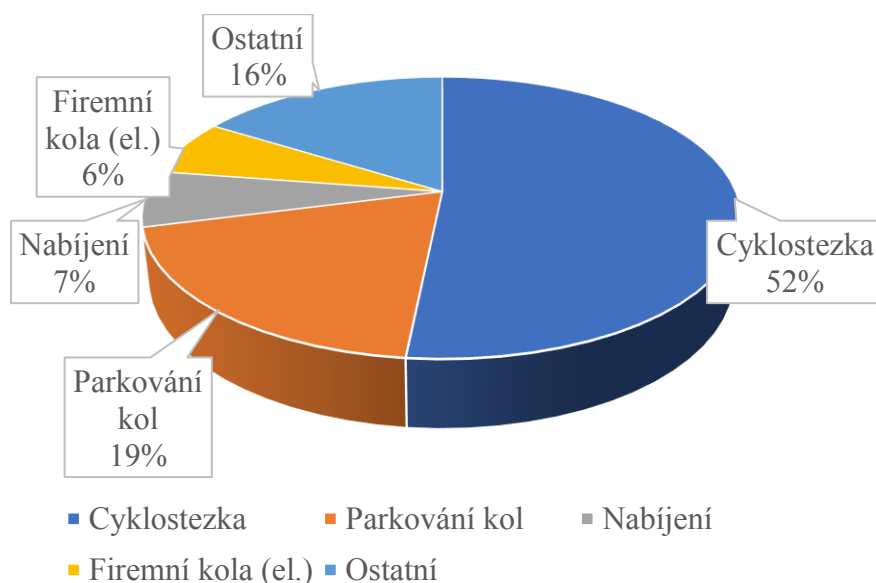
Zaměstnanci by jako změnu uvítali, kromě zlepšení dopravní obslužnosti, také jízdu na kole, ale nemohou ji využívat z důvodů absence cyklostezky a nedostatku parkovacích míst pro kola. Jednalo by se hlavně o cyklostezky na trase Přešlavič - Mrsklesy, Lutín -Hněvoťín a zavedení cyklostezky v Hlubočkách. V připomínkách byl také návrh o zavedení firemních elektrických kol, které by zaměstnanci mohli využívat.

Padesát dva procent připomínek, ohledně cyklodopravy, se týká zavedení nové cyklostezky. Devatenáct procent lepšího místa a zkapacitnění míst pro parkování kol, 13% zavedení firemních kol či elektrokol a zajištění nabíjecích stanic na elektrokola.

Tab. 3.11 Připomínky – cyklodoprava

Připomínky cyklodoprava	Počet respondentů
Cyklostezka	16
Parkování kol	6
Nabíjení	2
Firemní kola (el.)	2
Ostatní	5

Zdroj: vlastní zpracování.



Obr. 3.12 Graf – připomínky cyklodoprava

Zdroj: vlastní zpracování.

Připomínky – Parkování

Zaměstnanci dojíždějící do práce prostřednictvím osobního automobilu/motocyklu, uvedli jako problém nedostatek parkovacích míst pro automobily i motocykly.

Tab. 3.12 Připomínky - parkování

Připomínky parkování	Počet respondentů
Málo parkovacích míst	19

Zdroj: vlastní zpracování.

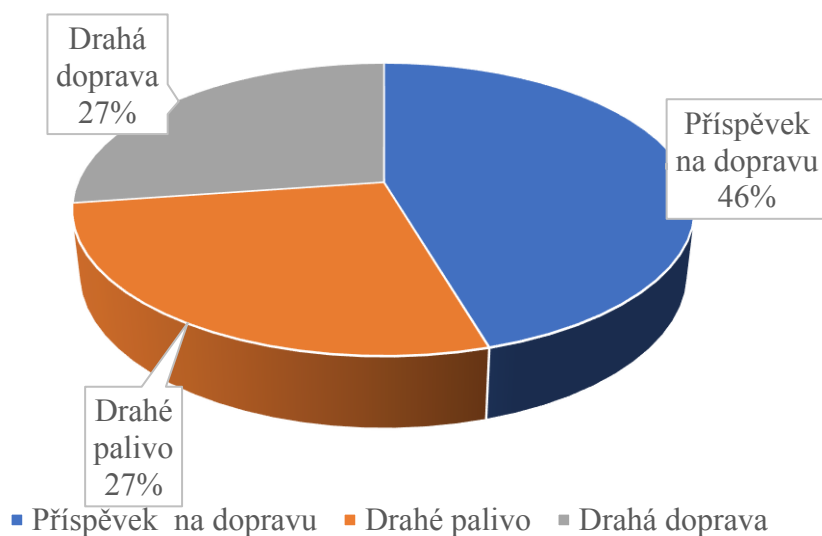
Připomínky – finance

Dotazující ocenili aktuální příspěvek na dopravu (46% z připomínek financím tvořil příspěvek na dopravu – viz graf níže), kterým jim v oblasti financí velmi pomáhá. Ale jsou zaměstnanci, kteří si i tak nemohou z finančního hlediska dovolit dojíždět automobilem.

Tab. 3.13 Připomínky – finance

Připomínky finance	Počet respondentů
Příspěvek na dopravu	5
Drahé palivo	3
Drahá doprava	3

Zdroj: vlastní zpracování.



Obr. 3.13 Graf – připomínky finance

Zdroj: vlastní zpracování.

Připomínky – Ostatní

Ostatní připomínky dotázaných byly následující:

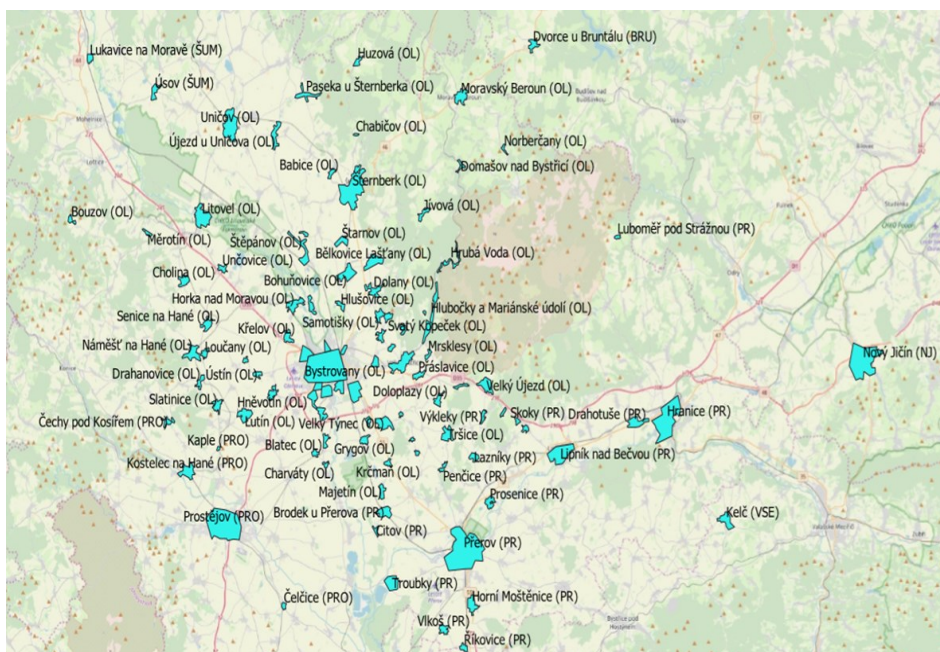
- návrh na zaplacení zaměstnancům přechod na pohon LPG nebo CNG,
- nemá řidičák,
- o víkendu není možnost vjíždět do areálu před recepci,
- špatná komunikace, nebezpečný úsek most přes koleje (esíčko), Mariánské údolí- Velká Bystřice,
- uvítal bych zvýhodněné zapůjčení automobilu, kdybych měl své v servisu.

3.3 Dopravní obslužnost

Následně informace získané z dotazníků byly převedeny do map prostřednictvím Arc GIS- geografického informačního systému pro zaznamenání a vizuální znázornění provedené analýzy dostupnosti veřejné dopravy do/z společnosti Honeywell Aerospace Olomouc. Grafické znázornění pomáhá k lepší orientaci a představě ohledně dostupné dopravní obslužnosti.

3.3.1 Geografická vizualizace míst dojezdu zaměstnanců

Mapa znázorňuje místa dojezdů respondentů. Čím větší modrá plocha, tím více je dojíždějících z této oblasti. Z mapy tedy lze vyčíst, že nejvíce zaměstnanců společnosti dojíždí z Bystrovan, Prostějova, Přerova, Hranic, Šternberku a Nového Jičína.



Obr. 3.14 Geografická vizualizace míst dojezdu

Zdroj: vlastní zpracování.

3.3.2 Geografická vizualizace – ověření dostupnosti veřejné dopravy

Pro ověření dostupnosti veřejné dopravy z/do místa bydliště do/z pracoviště na dané směny byly nejprve abecedně seřazeny bydliště uvedené respondenty v dotazníku, poté byla použita aplikace IDOS a KIDSOK pro zjištění nejoptimálnějších vlakových a autobusových spojů. Ti, kteří se dostaví do Hluboček 0 až 5 minut před směnou, jsou označeni modrou barvou a písmenem. Zelenou barvou a písmenem b, když doba příjezdu před směnou je 6-15 minut. Žlutá barva/písmeno c je pro 16-30 minut. Oranžová barva/písmeno d je 31-45 minut. Červená barva/písmeno e je 46-55 minut a pokud je doba příjezdu před směnou delší jak 56 minut, nebo není žádný spoj je to v tabulce naznačeno písmenem n a bílou barvou. Stejný princip značení je stejný i opačným směrem, kdy zaměstnanec jede zpět domů. Když zaměstnanec po ukončení směny má jen 5 minut, aby stihl navazující spoj, je to zaznačeno modrou barvou a písmenem a, pokud-li čeká na autobus/vlak v rozmezí 46-55 minut na mapě a v tabulce je to zvýrazněno červenou barvou a písmenem e. U ověřování dopravní dostupnosti byl i zaznamenáván přestup v Olomouci.

Tab. 3.14 Dostupnost veřejné dopravy z daných míst dojíždění

Sídlo	6:00	14:10	18:00	22:10
Babice (OL)	n	d	d	c
Bělkovice-Lašťany (OL)	e	d	d	n
Blatec (OL)	d	d	d	c
Bohuňovice (OL)	d	d	e	c
Bojkovice (UH)	e	d	e	n
Bouzov (OL)	e	d	a	n

Zdroj: vlastní zpracování.

Tab. 3.15 Přestup v Olomouci

6:00	14:10	18:00	22:10
ano	ano	ano	ano
ano	ano	ano	ne
ano	ano	ano	ano
ano	ano	ano	ano
ano	ano	ano	ne
ano	ano	ano	ne

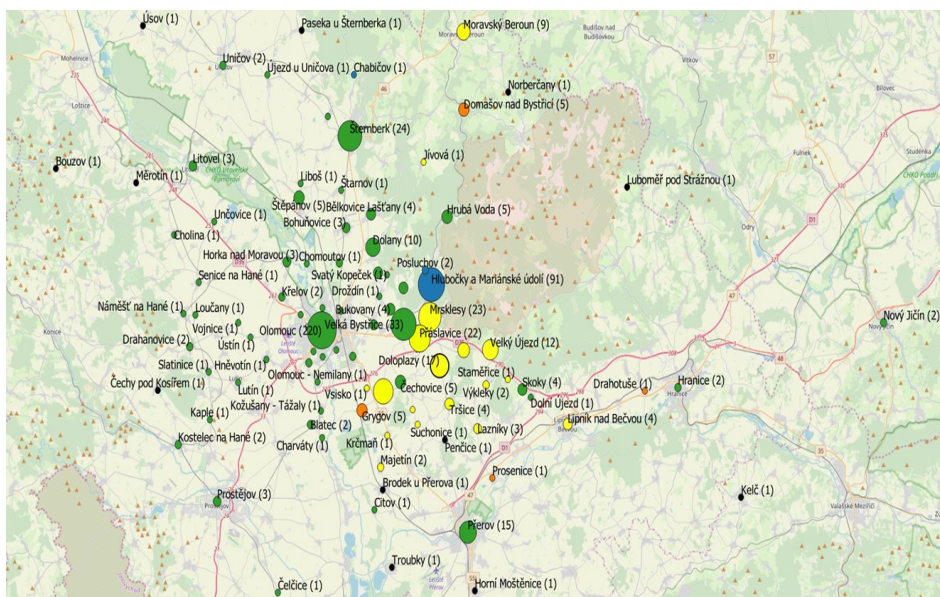
Zdroj: vlastní zpracování.

Tab. 3.16 Doba čekání

a	b	c	d	e	n
0-5 minut	6-15 minut	16-30minut	31-45 minut	46-55 minut	56 a více

Zdroj: vlastní zpracování.

Geografická vizualizace 1 – ověření dostupnosti veřejné dopravy na 6:00

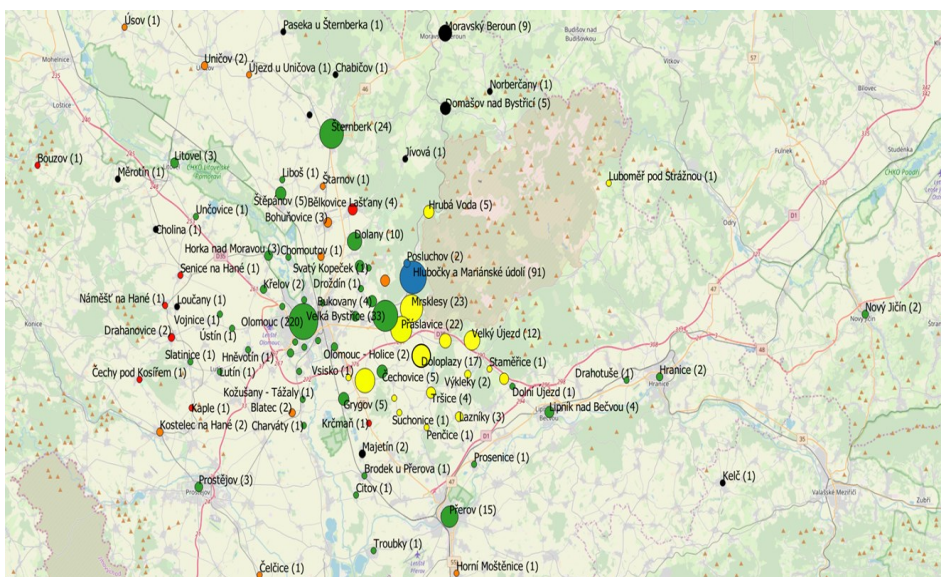


Obr. 3.15 Geografická vizualizace 1

Zdroj: vlastní zpracování.

Na první geografické vizualizaci lze spatřit, že dopravní dostupnost na ranní směnu je pro dojíždějící téměř bezproblémová. Kromě zaměstnancům dojíždějících z Bouzova, Měrotína, Čech pod Kosířem, Troubek, Brodka u Přerova, Kelče, Pěnčic, Horních Moštěnic, Luboměře pod Strážnou, Pasek u Štenberka, Domašova pod Bystřicí a Grygova, což představuje 23 respondentů, tak všichni ostatní mají přístupná taková dopravní spojení, že zvládají být do třiceti minut před začátkem směny. To je znázorněno na mapě zelenou a žlutou barvou ve formě koleček, čím větší kolečko je, tím více zaměstnanců z této oblasti dojíždí.

Geografická vizualizace 2 – ověření dostupnosti veřejné dopravy z 6:00

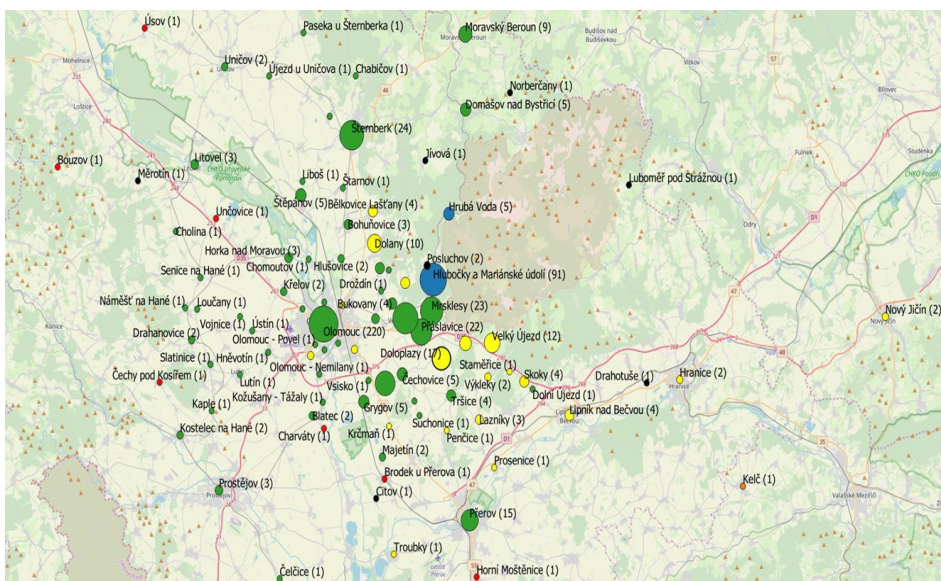


Obr. 3.16 Geografická vizualizace 2

Zdroj: vlastní zpracování.

Geografická vizualizace číslo dvě, která ověřuje dopravní dostupnost z ranní směny, není tak v dobrých hodnotách, jako geografická vizualizace číslo jedna, ale i tak je výsledek uspokojující pro většinu dojíždějících, kromě 31 respondentů dojíždějících z oblastí označené červenou a černou barvou (Moravský Beroun, Paseka u Štenberka, Noberčany, Chabičov, Kelč, Náměšť na Hané atd. viz přiložená geografická vizualizace), kteří musejí na svůj dopravní spoj čekat více jak 46 minut.

Geografická vizualizace 3 – ověření dostupnosti veřejné dopravy na 14:00

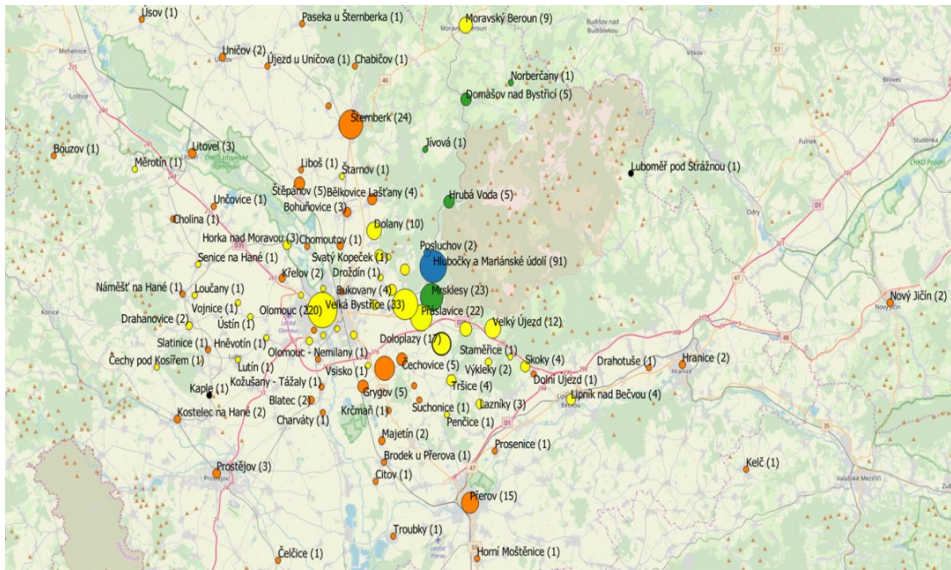


Obr. 3.17 Geografická vizualizace 3

Zdroj: vlastní zpracování.

Třetí geografická vizualizace znázorňuje velmi přívětivou dopravní dostupnost na pracovní směnu začínající ve dvě hodiny odpoledne. Mezi problémovější oblasti lze jen zařadit Úsov, Bouzov, Měrotín, Noberčany, Unčovice, Čechy pod Kosířem, Horní Moštěnice, Luboměř pod Strážnou, Citov, Charvátý, Kelč, Drahotuše, Jívová a Posluхов zaznamenané na grafické vizualizaci červenou a černou barvou.

Geografická vizualizace 4 – ověření dostupnosti veřejné dopravy z 14:00

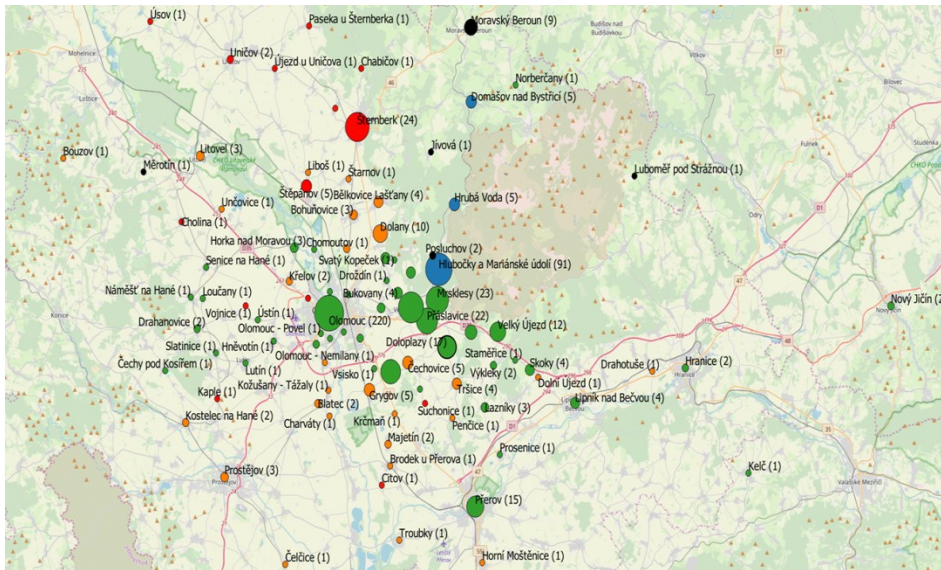


Obr. 3.18 Geografická vizualizace 4

Zdroj: vlastní zpracování.

Geografická vizualizace číslo čtyři ověřující dopravní dostupnost ze směny končící ve dvě hodiny je již více zabarvena do oranžova, tudíž většina zaměstnanců musí na svůj dopravní spoj čekat do 45 minut, avšak v červené oblasti se nikdo nenachází a jen dva respondenti z Kaple a z Luboměře pod Strážnou nemají žádný dopravní spoj.

Geografická vizualizace 5 – ověření dostupnosti veřejné dopravy na 18:00

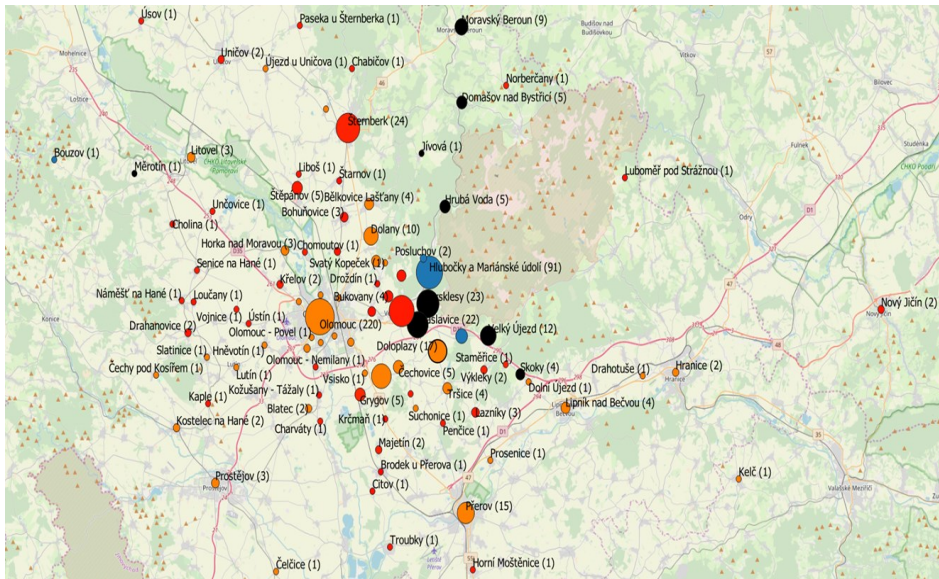


Obr. 3.19 Geografická vizualizace 5

Zdroj: vlastní zpracování.

Pátá geografická vizualizace se na první pohled může zdát, jako vyhovující, jelikož se hodně oblastí vyskytuje v zelených barvách, avšak je potřeba se zde více zaměřit na severozápad od Hluboček, kde zaměstnanci z okolí Štenberska, Litovle či Moravského Berouna mají nevyhovující dopravní spojení.

Geografická vizualizace 6 – ověření dostupnosti veřejné dopravy z 18:00

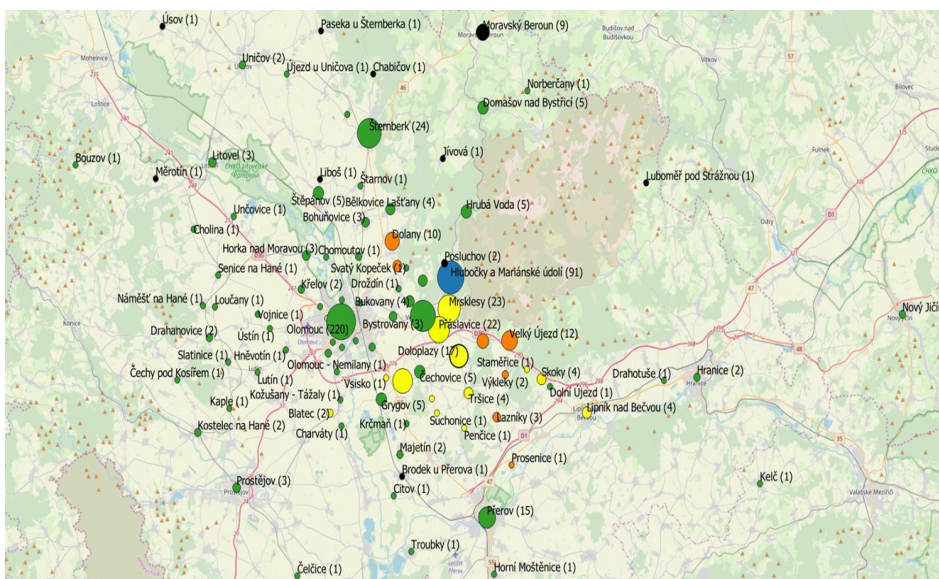


Obr. 3.20 Geografická vizualizace 6

Zdroj: vlastní zpracování.

Dostupnost adekvátního dopravního spojení pro zaměstnance, kteří končí svoji směnu v šest hodin, je ze všech nejproblémovější. Jak lze spatřit na grafické vizualizaci číslo 6, téměř všechny oblasti jsou vyznačeny nepřívětivými barvami, dokonce přibližně 70 respondentů se nemá jak dostavit domů.

Geografická vizualizace 7 – ověření dostupnosti veřejné dopravy na 22:00

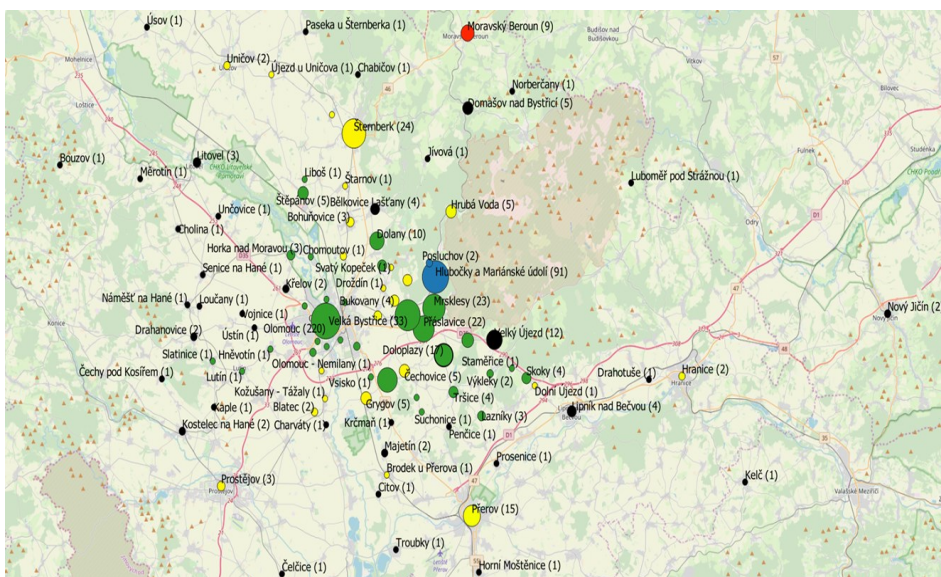


Obr. 3.21 Geografická vizualizace 7

Zdroj: vlastní zpracování.

Geografická vizualizace 7 se na rozdíl od předešlé vizualizace nachází v lepších číslech a kromě respondentů z Moravského Berouna, Úsova, Posluchova, Brodka u Přerova, Liboše, Měrotína, Pasek u Štamberka a Luboměře pod Strážnou, mají ostatní dojíždějící vyhovující dopravní spojení.

Geografická vizualizace 8 – ověření dostupnosti veřejné dopravy z 22:00



Obr. 3.22 Geografická vizualizace 8

Zdroj: vlastní zpracování.

Dopravní obslužnost pro zaměstnance, jejichž směna končí v deset hodin je pro většinu velmi přívětivá, ale i tak přibližně 70 respondentů se nemá jak dostat zpět do svých domovů.

Shrnutí

Z výše uvedeného hodnocení lze vymezit problémové oblasti a mezi ně patří dostupnost veřejné dopravy pro zaměstnance, kteří končí svoji směnu v šest hodin nebo se potřebují na šestou dostavit. Dle umístění jsou nejvíce znevýhodněni zaměstnanci dojíždějící z okolí Šternberka.

Po zpracování údajů bylo zjištěno, že více jak 90 procent dojíždějících má přestup v Olomouci a většina respondentů dojíždějící z/do problémových oblastí také přestupují v Olomouci a jsou schopni se do Olomouce dostavit na optimální čas, ale nestíhají navazující vlaky, které mají odjezd pár minut pře jejich příjezdem nebo mají na přestup krátkou dobu. Je to jen otázka pár minut, proč se tyto zaměstnanci zařadí do problémové kategorie. Avšak ti, co přestupují v Olomouci, se tam setkávají ve stejný přibližný čas, což vede k jednomu z návrhů řešení/doporučení směřující ke zlepšení spokojenosti zaměstnanců společnosti Honeywell Aerospace Olomouc. A to zavedení svozového autobusu z/do Olomouce, viz více informací v následující kapitole „Návrhy řešení a doporučení vedoucí ke zlepšení spokojenosti zaměstnanců“.

4 Návrhy řešení a doporučení vedoucí ke zlepšení spokojenosti zaměstnanců ve vybrané společnosti

Svozový bus směr z/do Olomouce

Jak již bylo zmíněno, tak více jak 90 procent dojíždějících má přestup v Olomouci a většina respondentů dojíždějící z/do problémových oblastí také přestupují v Olomouci a jsou schopni se do Olomouce dostavit na optimální čas, ale nestíhají navazující vlaky, které mají odjezd pár minut pře jejich příjezdem nebo mají na přestup krátkou dobu. Je to jen otázka pár minut, proč se tito zaměstnanci zařadí do problémové kategorie. Avšak ti, co přestupují v Olomouci, se tam setkávají ve stejný přibližný čas. Jeden z návrhů pro řešení tohoto problému bylo zavedení svozového autobusu, který by zavezl zaměstnance po směně do Olomouce (hlavní vlakové nádraží), aby stihl lépe navazující spoje do místa svého bydliště. Dále pak svozový autobus, který by na ně čekal v Olomouci, v místech hlavního vlakového nádraží) a zavezl je do Hluboček před směnou. Po analýze vlakových/autobusových spojů bylo zjištěno, že optimální čas pro odjezd na ranní směnu by byl v 5:35, s tím že obyvatelé Troubek, Brodku u Přerova, Čech pod Kosířem, Horních Moštěnic, Kelče, Luboměře pod Strážnou, Měrotína, Pěňčic, Pasek u Šternberka a Úsova se dokáží dostavit nejdříve do Olomouce na 5:55. Na odpolední směnu, která začíná po druhé hodině, by byl optimální čas na 13:30-35, jediné zaměstnanci z Drahotuše mají příjezd do Olomouce na 13:48, z Citova a z Horních Moštěnic na druhou hodinu. Čas 17:25 pro odjezd svozového autobusu, by byl řešením pro dojíždějící, jejichž směna začíná v šest hodin. Avšak většina by byla schopna odjet již v 17:00 nejpozději, jelikož jejich spoje způsobují, že již přijíždějí do Olomouce po 16 hodině a musí dlouho čekat. Co se týče večerních spojů, ty jsou bez větších komplikací a jsou pro dojíždějící přijatelné. Pro případ, že by i tak společnost chtěla poskytnout svozový autobus, byl by vyhovující čas odjezdu na 21:30-35.

Existují autobusové společnosti, jako jsou například FurraBus s.r.o., AUDIS BUS s.r.o. či White-Line s.r.o., které nabízejí pro korporátní klientelu pravidelné svozy (linky) zaměstnanců na pracoviště dle potřeb zaměstnavatele. Jedná se o tzv. shuttle bus. Rozvozy a svozy tyto společnosti vykonávají dle požadavků zaměstnavatele, tedy i kromě pracovních dnů i o víkendy a státních svátcích. K vypracování cenového návrhu je potřeba vytvořit individuální plán vyhovujícím požadavkům dané společnosti.

Výdaje (náklady) na dopravu zaměstnanců do zaměstnání a ze zaměstnání zajišťovanou zaměstnavatelem vlastními nebo jím pronajatými dopravními prostředky nebo dopravními prostředky smluvního dopravce jsou daňově uznatelné dle zákona 545/2005 Sb., o daních z příjmů. Za dopravní prostředky se pro účely tohoto ustanovení považují motorová vozidla pro přepravu deseti a více osob.

Zkapacitnění parkovacích míst včetně přihlédnutí na elektromobilitu

Dalším problémem, který byl uveden respondenty v dotaznících, je nedostatek parkovacích míst. Jako návrh řešení je zavedení více parkovacích míst v areálu společnosti s přizpůsobením těchto míst i pro elektrické automobily. Obzvlášť když přihlédneme na skutečnost, že se automobilový průmysl dynamicky rozvíjí a klade se čím dál tím více důraz na ekologičnost.

Zapůjčení jízdních kol a elektrokol, vylepšení zázemí pro parkování kol

Dalším doporučením pro zajištění vyšší spokojenosti zaměstnanců je zkapacitnění a vylepšení zázemí pro parkování kol. Dále zaměstnancům poskytnout zapůjčení jízdních či elektrických kol, jak je již na mnohých místech velmi populární. Zájem o elektrokola projevilo 6 % respondentů, kteří sami uvedli tuto připomínku týkající se cyklodopravy. Zde by byla i možnost se na tomto poskytování podílet i s obcí Hlubočky a tím zmenšit náklady na pořízení, či s jinou společností/ sponzorem.

Dle internetových zdrojů a webových portálů sloužící ke srovnání cen nabízených produktů (Heureka, Zboží.cz, Srovnanicen.cz), tak ceny elektrokol začínají na 15 tisících, ale mohou se dostat i na stovky tisíc korun. Pořízení více elektrokol může pro firmu znamenat nezanedbatelný výdaj, avšak služba KoloNaOperák nabízí firmám a podnikatelům elektrokola na operativní leasing.

Operativní leasing využívá řada firem k zajištění svých firemních automobilů. Na rozdíl od klasického financování na úvěr nebo leasing vozidlo po skončení smlouvy patří leasingové společnosti, ale zákazník má možnost si ho za stanovených podmínek zakoupit. Stejný způsob financování nabízí společnost Global Marketing prostřednictvím služby KoloNaOperák i na pořízení elektrokol. Služba nabízí elektrokola, kromě základních typů jako jsou horská, trekingová, městská či skládací i speciály určené pro specifické pracovní nasazení. To mohou být například různé tříkolky nebo nákladní elektrokola. Zákazník si přitom může vybrat z řady českých

i světových renomovaných značek, jako jsou Agogs, Apache Bicycles, Giant, Leader Fox, Superior a další. Podmínky fungování operativního leasingu na elektrokola jsou přitom stejné jako u automobilů. Zákazník každý měsíc platí fixní splátku a po dvou letech má možnost odkoupit si elektrokolo za zbytkovou cenu, nebo ho vrátit leasingové společnosti. Výhodou operativního leasingu pro podnikatele je také to, že splátka je daňově uznatelným nákladem a je účtována přímo do nákladů po celou dobu leasingu, a to v plné výši. Plátcí DPH si každý měsíc žádají o vrácení DPH v plném rozsahu. Představuje tak efektivnější rozpuštění nákladů ve srovnání s odpisy majetku.

Tab. 4.1 Kalkulace

Ukázková kalkulace			
	Rock Machine Torrent E7029	Giant Dirt E+3 Power	Dahon Ikon ED8
Rám	21"	20"	20"
Pneu	29"	20"	20"
Kapacita baterie	504 Wh	500 Wh	316 Wh
Motor středový	Shinamo	Yamaha	TranzX
Řazení	Shinamo	Shinamo	Shinamo
Brzdy	Shinamo	Tektro	V-brake
Cena měsíčně	2 283 Kč	3 075 Kč	1 833 Kč

Zdroj: vlastní zpracování.

Jestliže by firma neměla zájem o operativní leasing a chtěla si pořídit elektrokola jednorázovým nákupem, tak po provedení průzkumu trhu elektrokol, který konala studentka Vysoké školy logistiky, Nikol Prachařová, ve dne 15. 4.2020 s pomocí webového portálu Heuréka, bylo vyhodnoceno jako nejlevnější varianta Elektrokolo G21 Lexi za 14 990 Kč. Elektrokolo Lexi s ocelovým rámem má šest rychlostních stupňů a jeho maximální rychlost je 25 km/h. Elektrické kolo funguje na 36V napájecí lithiovou baterii, která se nabíjí 4-6 hodin. Na jedno dobíjení s elektrokolem můžete ujet až 55 km. Na druhém místě se umístilo elektrokolo Spirit Zephyr 2017 a následuje ho elektrokolo značky Apache Tanka 2018.

Tab. 4.2 Výběrové řízení typu kol

Název typu kola	Cena
G21 Lexi 2019	14 490 Kč
Spirit Zephyr 2017	16 888 Kč
Apache Tanka 2018	18 390 Kč

Zdroj: vlastní zpracování.

Závěr

Doprava je významným faktorem ovlivňující fungování společnosti v každodenním životě a její organizace je jednou ze základních podmínek pro kvalitní život občanů. Dopravní obslužnost slouží k zajištění dopravních potřeb občanů na území státu nebo kraje ve veřejném zájmu. Dopravní obslužnost úzce souvisí s dojížděnkou, která je jedním z nejdůležitějších sociogeografických procesů a jednou z významných faktorů ovlivňující strategii společností, při zajištění spokojenosti svých zaměstnanců, či získání nových.

První kapitola se týkala teoretických východisek, kde byly přiblíženy důležité pojmy, které byly následně využity v druhé části bakalářské práce. Jsou zde definovány služby, doprava, dopravní služba, dopravní obslužnost a s ní spojená dojížděnkou, která hraje při tvorbě této práce významnou roli.

Druhá kapitola byla zaměřena na analýzu současného stavu společnosti Honeywell Aerospace Olomouc s.r.o. a základní charakteristiku této společnosti, která patří mezi lídry v leteckém průmyslu. Společnost každý rok investuje do nových strojů a vytváří pro zaměstnance bezpečné pracovní prostředí. Současně nabízí pro zaměstnance čisté a bezpečné zázemí, dle hygienických a bezpečnostních předpisů, organizuje teambuildingové, sportovní a kulturní akce pro své zaměstnance. Společnost mimo jiné také disponuje vlastním školicím střediskem, které umožňuje zaměstnancům nejen zaškolení do profese, ale i kariérní růst a jedno z dalších pozitiv společnosti je, že svým zaměstnancům nabízí kvalitní finanční ohodnocení a řadu nadstandartních bonusů. Avšak umístění společnosti, která sídlí v Hlubočkách - Mariánské údolí, 17 kilometrů severovýchodně od krajského města Olomouckého kraje – Olomouc je problémovou oblastí společnosti, jelikož zaměstnanci mají problém s dojížděnkou do práce.

Třetí kapitola naplňuje cíl bakalářské práce, kterým bylo zjistit spokojenost zaměstnanců ve společnosti prostřednictvím dotazníkového šetření. V kapitole jsou uvedeny výsledky dotazníkového šetření a vymezeny problémové oblasti. Jako hlavní stěžejní problémy byly vyhodnoceny problémy s veřejnou dopravou a to hlavně nevyhovující časová návaznost spojů se směnami, či dokonce chybějící navazující spoj do/z místa bydliště. Zavedení změn v oblasti cyklodopravy by uvítalo 15% respondentů, mezi tyto změny náleží realizace nových cyklostezek, nového přístřešku na kola a možnost zapůjčení kol/elektrokol. Další připomínky byly ohledně nedostatku

parkovacích míst pro osobní automobily, ale objevily se i kladné připomínky, a to v oblasti financí, kde respondenti ocenili dopravní příspěvek, který dostávají od společnosti.

V rámci poslední kapitoly bylo shrnuto a hlavně vyhodnoceno dotazníkové šetření. Byly navrženy tyto možnosti vedoucí ke zlepšení spokojenosti zaměstnanců. Konkrétně se jedná o zavedení svozového autobusu z/do Olomouce, který by byl řešením pro špatnou návaznost spojů. Dále zkapacitnění parkovacích míst včetně přihlídnutí na elektromobilitu a zapůjčení jízdních elektrokol, včetně vylepšení zázemí pro parkování kol.

Seznam zdrojů

- [1] SIXTA, Josef a Václav MAČÁT. *Logistika: teorie a praxe*. Brno: CP Books, 2005. Business books (CP Books). ISBN 80-251-0573-3.
- [2] HALÁSEK, Dušan a kol. *Logistika v odvětvích služeb*. Přerov: Vysoká škola logistiky o.p.s., 2013. ISBN 978-80-87179-30-7.
- [3] GROS, Ivan a kol. *Velká kniha logistiky*. Praha: Vysoká škola chemicko-technologická, 2016. ISBN 978-80-7080-952-5. Dostupné také z: https://vydavatelstvi.vscht.cz/katalog/publikace?uid=uid_isbn-978-80-7080-952-5.
- [4] MACUROVÁ, Pavla, KLABUSAYOVÁ, Naděžda a Leo TVRDOŇ. *Logistika*. 2. upravené a doplněné vydání. Ostrava: Vysoká škola báňská – Technická univerzita, 2018. ISBN 978-80-248-4158-8.
- [5] HALÁSEK, Dušan a Marta ŠTĚPÁNKOVÁ. *Veřejná správa a kontrolní systémy*. Přerov: Vysoká škola logistiky o.p.s., 2016. ISBN 978-80-87179-44-4.
- [6] MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Ministerstvo dopravy ČR - Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, © 2020 [cit. 2020-04-27]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled>.
- [7] *Digitální knihovna UPa* [online]. Pardubice: Univerzita Pardubice, © 2020 [cit. 2020-04-27]. Dostupné z: https://dk.upce.cz/bitstream/handle/10195/37019/TureckyT_Dopravn%c3%adobsluznost_PD_2010.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- [8] *DSpace at University of West Bohemia: NO TITLE* [online]. Plzeň: Západočeská univerzita v Plzni, © 2020 [cit. 2020-04-27]. Dostupné z: https://otik.zcu.cz/bitstream/11025/2190/1/bakalarska_prace_Vaclav_Lacyk.pdf.
- [9] MINISTERSTVO SPRAVEDLNOSTI ČR. *Veřejný rejstřík a Sběrka listin - Ministerstvo spravedlnosti České republiky*. [online]. Praha: Ministerstvo spravedlnosti ČR, © 2012 [cit. 2020-04-27]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-detail?dokument=49203126&subjektId=723938&spis=855974>.
- [10] ČOPIKOVÁ, Andrea, BLÁHA, Jiří a Petra HORVÁTHOVÁ. *Řízení lidských zdrojů*. Ostrava: Vysoká škola báňská – Technická univerzita, 2015. ISBN 978-80-248-3829-8.

- [11] HONEYWELL, SPOL. S R.O. *Úvodní stránka | Honeywell, spol. s r.o.* [online]. Hlubočky: Honeywell, © 2020 [cit. 2020-04-27]. Dostupné z: <https://honeywell.jobs.cz/detail-cs/?id=1423642484&rps=186>.
- [12] GOOGLE.COM. *Mapy Google – Honeywell Aerospace Olomouc s.r.o.* [online]. Google.com, © 2020 [cit. 2020-04-27]. Dostupné z: [https://www.google.com/maps?sxsrf=ALeKk03dxo5pIyOLfeJ7-ZEmy7rHnq7wOw:1587951276080&q=honeywell+olomouc&gs_lcp=CgZwc3ktYWIQAzIHCCMQ6gIQJzIHCCMQ6gIQJzIHCCMQ6gIQJzIHCCMQ6gIQJzIHCCMQ6gIQJzIHCCMQ6gIQJzIHCCMQ6gIQJzIHCCMQ6gIQJzIHCCMQ6gIQJzIHCCMQ6gIQJzIHCCMQ6gIQJzIHCCMQ6gIQJzIHCCMQ6gIQJzIHCCMQ6gIQJzIHCCMQ6gIQJzoFCAAQgwE6AggAOgQIIxAnOgcIABCDARBDOgQIABBDOgcIIxCxAhAnOgQIABAKUNAIEWMMaYLF](https://www.google.com/maps?sxsrf=ALeKk03dxo5pIyOLfeJ7-ZEmy7rHnq7wOw:1587951276080&q=honeywell+olomouc&gs_lcp=CgZwc3ktYWIQAzIHCCMQ6gIQJzIHCCMQ6gIQJzIHCCMQ6gIQJzIHCCMQ6gIQJzIHCCMQ6gIQJzIHCCMQ6gIQJzIHCCMQ6gIQJzIHCCMQ6gIQJzIHCCMQ6gIQJzIHCCMQ6gIQJzIHCCMQ6gIQJzIHCCMQ6gIQJzoFCAAQgwE6AggAOgQIIxAnOgcIABCDARBDOgQIABBDOgcIIxCxAhAnOgQIABAKUNAIEWMMaYLF).

Seznam grafických objektů

Seznam obrázků

Obr. 1.1	Členění služeb.....	13
Obr. 1.2	Klasifikace ekonomických činností	14
Obr. 1.3	Dělení služeb dopravy dle předmětu	18
Obr. 2.1	Znázornění umístění Společnosti.....	30
Obr. 3.1	Histogram doby dojížd'ky	32
Obr. 3.2	Graf – druh dopravního prostředku LO/RS	33
Obr. 3.3	Graf – druh dopravního prostředku LO/RS – více variant	34
Obr. 3.4	Graf – druh dopravního prostředku ZO/RS	35
Obr. 3.5	Graf – druh dopravního prostředku ZO/RS – více variant	36
Obr. 3.6	Graf 1 uvítání změny dopravy	37
Obr. 3.7	Graf 2 uvítání změny dopravy	38
Obr. 3.8	Graf – preferovaný dopravní prostředek.....	39
Obr. 3.9	Graf – preferovaný dopravní prostředek více variant.....	40
Obr. 3.10	Graf – připomínky	41
Obr. 3.11	Graf – připomínky veřejná doprava.....	42
Obr. 3.12	Graf – připomínky cyklodoprava.....	43
Obr. 3.13	Graf – připomínky finance.....	44
Obr. 3.14	Geografická vizualizace míst dojezdu	46
Obr. 3.15	Geografická vizualizace 1	48
Obr. 3.16	Geografická vizualizace 2.....	49
Obr. 3.17	Geografická vizualizace 3.....	50
Obr. 3.18	Geografická vizualizace 4.....	51
Obr. 3.19	Geografická vizualizace 5.....	52
Obr. 3.20	Geografická vizualizace 6.....	53
Obr. 3.21	Geografická vizualizace 7.....	54
Obr. 3.22	Geografická vizualizace 8.....	55

Schéma

Schéma 2.1	Organizační struktura Top managementu	28
------------	---	----

Seznam tabulek

Tab. 2.1	Charakteristika Společnosti	27
Tab. 2.2	Průměrný počet zaměstnanců	28
Tab. 2.3	Benefity	29
Tab. 3.1	Počet dotazníků	32
Tab. 3.2	Druh dopravního prostředku LO/RS	33
Tab. 3.3	Druh dopravního prostředku LO/ RS – více variant	34
Tab. 3.4	Druh dopravního prostředku ZO/ RS	35
Tab. 3.5	Druh dopravního prostředku ZO/ RS – více variant	36
Tab. 3.6	Režim směn	37
Tab. 3.7	Preferovaný dopravní prostředek	38
Tab. 3.8	Preferovaný dopravní prostředek - více variant	39
Tab. 3.9	Připomínky	40
Tab. 3.10	Připomínky – veřejná doprava	42
Tab. 3.11	Připomínky – cyklodoprava	43
Tab. 3.12	Připomínky - parkování	44
Tab. 3.13	Připomínky – finance	44
Tab. 3.14	Dostupnost veřejné dopravy z daných míst dojíždění	47
Tab. 3.15	Přestup v Olomouci	47
Tab. 3.16	Doba čekání	47
Tab. 4.1	Kalkulace	58
Tab. 4.2	Výběrové řízení typu kol	59

Seznam zkratek

a.s.	akciová společnost
CZ	Česká republika
ČD	České dráhy
EU	Evropská unie
FO	fyzická osoba
IDS	integrovaný dopravní systém
IDSOK	Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje
KIDSOK	Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje
LO	letní období
MFDI	model financování dopravní infrastruktury
NACE	klasifikace ekonomických činností
OECD	Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj
PO	právnícká osoba
RS	ranní směna
s.r.o.	společnost s ručením omezeným
V.V.I.	Veřejná výzkumná instituce
VD	veřejná doprava
ZO	zimní období
ZVS	závazek veřejné služby

Seznam příloh

Příloha A dotazník č. 482

Příloha B vzorový dotazník

Dotazník č. 482

PRŮZKUM MOBILITY

Vážení zaměstnanci,
 věnujte prosím pozornost průzkumu, ve kterém zjišťujeme způsob a podmínky přepravy do a ze zaměstnání. Výsledky šetření by nám měly pomoci revidovat způsob, jakým zaměstnavatel podporuje dopravu do zaměstnání a pomoci při případné diskuzi se zástupci kraje.
 Dotazník je anonymní a zabere cca 5 minut. Děkujeme za váš čas.

1. Místo odkud dojíždíte: OLOMOUČ

2. Průměrná doba cesty (v minutách) do zaměstnání: 20 MIN (SPOLUJEZDCE) - 60 MIN (VLAK + BUS)

3. Pracujete v režimu (vyberte)

A	pružná pracovní doba (ranní směna)
B	směnný provoz (ranní, odpolední, noční směna)
<input checked="" type="radio"/> C	neprerušitý provoz (12ti hodinové směny)

4. Využívány dopravní prostředek do zaměstnání (vyberte, je možná i kombinace, např. A+B)¹

Letní období

Ranní směna	Odpolední směna	Noční směna
Dopravní prostředek	Dopravní prostředek	Dopravní prostředek
A vlak	A vlak	<input checked="" type="radio"/> A vlak
<input checked="" type="radio"/> B autobus	B autobus	B autobus
C osobní automobil	C osobní automobil	C osobní automobil
<input checked="" type="radio"/> D spolujezdec	D spolujezdec	<input checked="" type="radio"/> D spolujezdec
E motocykl	E motocykl	E motocykl
F kolo	F kolo	F kolo
G jiný	G jiný	G jiný
H kombinovaný	H kombinovaný	H kombinovaný

Zimní období

Ranní směna	Odpolední směna	Noční směna
Dopravní prostředek	Dopravní prostředek	Dopravní prostředek
<input checked="" type="radio"/> A vlak	A vlak	<input checked="" type="radio"/> A vlak
<input checked="" type="radio"/> B autobus	B autobus	B autobus
C osobní automobil	C osobní automobil	C osobní automobil

5. Uvítali byste změnu způsobu dopravy při dojíždění do práce? (zaškrtněte)

ANO NE

Pokud ANO, jaký způsob dopravy preferujete?

Dopravní prostředek	Dopravní prostředek
A vlak	D spolujezdec
<input checked="" type="radio"/> B autobus	E motocykl
<input checked="" type="radio"/> C osobní automobil	F kolo
D spolujezdec	G jiný
E motocykl	H kombinovaný
F kolo	
G jiný	
H kombinovaný	

6. Vypíšte prosím, nedostatky/bariéry, které omezují využití určitého dopravního prostředku.

VA SOBOTA + NEDELE - 12 HODINOVÝ PROVOZ
- NEJEZDOU AUTOBUSY ČULAKY ČASTO ZBOŽOVĚNÍ A
KDYŽ VĚ JEJDOU NA ČAS, TAK JSOU NA NÁDRAŽÍ
5:53, TAK ČLOVĚK MUSÍ LETĚTI ABY STIHNU
SMĚNU NA 6:00 A ZPĚTKY DO OLOMOUCE
TO SAMĚ.

Honeywell THE POWER OF CONNECTED

¹ Zde vyberte kombinaci dle Vašeho pracovního režimu, viz otázka 3. Vybranou odpověď zakroužkujte.

Vzorový dotazník



Vážený zaměstnane, věnujte prosím několik minut svého času vyplnění následujícího dotazníku.

- Místo odhodu dojíždíte:
- Průměrná doba cesty (v minutách) do zaměstnání ze zaměstnání
- Pracujete v režimu (vyberte)

A	průběh pracovní doby (ranní směna)
B	3 směnný provoz (ranní, odpolední, noční směna)
C	napříčňový provoz (denní/ranní, noční)

4. Využívány dopravní prostředek do zaměstnání (vyberte, je možná i kombinace, např. A-B)¹

Letní období

Ranní směna		Odpolední směna		Noční směna	
Dopravní prostředek		Dopravní prostředek		Dopravní prostředek	
A	vlak	A	vlak	A	vlak
B	autobus	B	autobus	B	autobus
C	osobní automobil	C	osobní automobil	C	osobní automobil
D	spolujezdec	D	spolujezdec	D	spolujezdec
E	motocykl	E	motocykl	E	motocykl
F	kolo	F	kolo	F	kolo
G	jiný	G	jiný	G	jiný
H	kombinovaný	H	kombinovaný	H	kombinovaný

Zimní období

Ranní směna		Odpolední směna		Noční směna	
Dopravní prostředek		Dopravní prostředek		Dopravní prostředek	
A	vlak	A	vlak	A	vlak
B	autobus	B	autobus	B	autobus
C	osobní automobil	C	osobní automobil	C	osobní automobil
D	spolujezdec	D	spolujezdec	D	spolujezdec
E	motocykl	E	motocykl	E	motocykl
F	kolo	F	kolo	F	kolo
G	jiný	G	jiný	G	jiný
H	kombinovaný	H	kombinovaný	H	kombinovaný

¹ Zde vyberte kombinaci dle Vašeho pracovního režimu, viz otázka 3.

5. Uvítali byste změnu způsobu dopravy při dojíždě do práce* (zakrtněte)

ANO NE

Pokud ANO, jaký způsob dopravy preferujete?

Dopravní prostředek	
A	vlak
B	autobus
C	osobní automobil
D	spolujezdec
E	motocykl
F	kolo
G	jiný
H	kombinovaný

6. Vypíšte prvina, nedostatky/bariéry, které omezují využití určitého dopravního prostředku. (např. Nedostatečná kapacita automobilového parkoviště pro zaměstnance při ranní směně apod.)

Autor/ka	Nikol Prachařová
Název BP	Logistika dopravní obslužnosti ve vybrané společnosti
Studijní obor	LOS
Rok obhajoby BP	2020
Počet stran	53
Počet příloh	2
Vedoucí BP	Ing. et Ing. Iveta Dočkalíková, Ph.D.
Anotace	Tato bakalářská práce se zabývá logistikou dopravní obslužnosti ve vybrané společnosti. V první části jsou uvedena teoretická východiska související s tématem bakalářské práce, následně v práci lze nalézt aktuální stav společnosti a dopravní obslužnosti v daném regionu. Poslední část bakalářské práce obsahuje výsledky dotazníkového šetření, které bylo provedeno mezi zaměstnanci ve vybrané společnosti, na základě dotazníků jsou vymezeny problémové oblasti a následně navrhnutá doporučení/řešení, která by vedla k vyšší spokojenosti zaměstnanců.
Klíčová slova	Logistika, služba, dopravní obslužnost, dojížděka.
Místo uložení	ITC (knihovna) Vysoké školy logistiky v Přerově
Signatura	