

Vysoká škola logistiky o.p.s.

**Mezinárodní kamionová doprava
ve firmě Pavel Pospíšil**

(Bakalářská práce)



**Vysoká škola
logistiky**
o.p.s.

Zadání bakalářské práce

studentka	Lenka Pospíšilová
studijní program	Logistika
obor	Dopravní logistika

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: Mezinárodní kamionová doprava ve firmě Pavel Pospíšil

Cíl práce:

Analyzovat současný stav ve firmě Pavel Pospíšil a navrhnout racionalizační opatření k upevnění postavení firmy na dopravním trhu.

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 provozování silniční dopravy
2. Analýza současného stavu ve firmě Pavel Pospíšil
3. Návrh racionalizačních opatření
4. Vyhodnocení

Závěr

Rozsah práce: 35 – 50 normostran textu

Seznam odborné literatury:

KYNCL, Jan. Podnikání v silniční dopravě. Praha: Grada Publishing, 2001. 169 s. ISBN 80-7169-743-5.

NOVÁK, Radek a kol. Mezinárodní kamionová doprava a zasílatelství. V Praze: C.H. Beck, 2013. 282 s. ISBN 978-80-7400-514-5.

NOVÁK, Radek. Mezinárodní kamionová doprava plus. Praha: ASPI, 2003. 250 s. ISBN 978-80-8635-53-7.

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Michal Turek, Ph.D.

Datum zadání bakalářské práce:

31. 10. 2020

Datum odevzdání bakalářské práce:

6. 5. 2021

Přerov 31. 10. 2020



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



prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.
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 6. 5. 2021



.....

podpis

Poděkování

Ráda bych poděkovala zejména vedoucímu práce, Ing. Michalu Turkovi, Ph.D. za cenné rady a připomínky. Velké poděkování patří také firmě Pavel Pospíšil, která mi poskytla potřebné materiály a informace. Dále chci poděkovat i mé rodině, která mě při studiu podporovala.

Anotace

Tématem mé bakalářské práce je mezinárodní kamionová doprava ve firmě Pavel Pospíšil. V první kapitole popisuji teoretická východiska provozování silniční dopravy. V další kapitole se věnuji analýze současného stavu ve firmě. Třetí kapitola obsahuje návrh racionalizačních opatření a poslední částí je vyhodnocení. Cílem práce je analyzovat současný stav ve firmě Pavel Pospíšil a navrhnout racionalizační opatření k upevnění postavení firmy na dopravním trhu.

Klíčová slova

silniční doprava, nákladní doprava, kamionová doprava, mezinárodní, firma, vozidlo

Annotation

The theme of my bachelor thesis is international truck transport in the company Pavel Pospíšil. In the first chapter, I describe the theoretical basis for the operation of road transport. In the next chapter, I analyse the current state of the company. The third chapter contains a proposal for rationalization measures and the last part is an evaluation. The aim of the work is to analyse the current state of the company Pavel Pospíšil and to propose rationalization measures to consolidate the company's position in the transport market.

Keywords

road transport, freight transport, truck transport, international, company, vehicle

Obsah

Úvod.....	10
1 Teoretická východiska provozování silniční dopravy	11
1.1 Charakteristika silniční nákladní dopravy	11
1.1.1 Vnitrostátní silniční nákladní doprava	11
1.1.2 Mezinárodní silniční nákladní doprava.....	11
1.2 Podmínky pro provozování silniční nákladní dopravy	12
1.2.1 Silniční doprava pro vlastní potřeby	12
1.2.2 Silniční doprava pro cizí potřeby	12
1.2.3 Povinnosti podnikatele v silniční dopravě	13
1.2.4 Povinnosti tuzemského dopravce.....	14
1.3 Mezinárodní instituce v silniční dopravě	14
1.3.1 Mezinárodní silniční unie - IRU	15
1.3.2 Mezinárodní asociace zasílatelských svazů - FIATA.....	15
1.3.3 Transfrigoroute International - TI.....	16
1.3.4 Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA	16
1.4 Mezinárodní smlouvy v silniční dopravě	17
1.4.1 Bilaterální smlouvy	17
1.4.2 Multilaterální smlouvy.....	19
1.5 Činnosti při provozování silniční dopravy	22
1.5.1 Vyhledávání a plánování přeprav	22
1.5.2 Sledování polohy vozidel.....	23
1.5.3 Správa vozového parku.....	24
2 Analýza současného stavu ve firmě Pavel Pospíšil	27
2.1 Charakteristika firmy	27
2.1.1 Vývoj firmy.....	28
2.1.2 Organizační struktura.....	29

2.2	Vozový park	30
2.2.1	Péče o vozový park	33
2.3	Zákazníci	34
2.4	Poskytované služby	35
2.4.1	Tuzemská přeprava	35
2.4.2	Mezinárodní přeprava	36
2.4.3	Zasílatelství	36
2.4.4	Servis vozidel	36
2.5	Postup při realizaci přepravy	37
2.5.1	Vyhledávání a plánování přepravy	37
2.5.2	Uzavírání přepravy	38
2.5.3	Realizace přepravy	38
2.5.4	Vyúčtování a fakturace přepravy	38
2.5.5	Sledování polohy vozidel	39
2.6	Výhled firmy do budoucna	40
2.7	SWOT analýza	41
3	Návrh racionalizačních opatření	43
3.1	Návrh na zavedení webových stránek	43
3.2	Návrh analýzy spotřeby PHM	44
3.2.1	Školení ekonomické jízdy	46
3.3	Návrh analýzy ujetých kilometrů	47
4	Vyhodnocení	50
4.1	Vyhodnocení návrhu na zavedení webových stránek	50
4.2	Vyhodnocení analýzy spotřeby PHM	50
4.3	Vyhodnocení analýzy ujetých kilometrů	51
	Závěr	53
	Seznam zdrojů	54

Seznam grafických objektů.....	57
Seznam zkratk	58
Seznam příloh	59

Úvod

Pro bakalářskou práci jsem si vybrala firmu Pavel Pospíšil, která se specializuje na silniční nákladní dopravu. Hlavním cílem této bakalářské práce je analyzovat současný stav ve firmě Pavel Pospíšil a navrhnout racionalizační opatření k upevnění firmy na dopravním trhu.

Doprava a přeprava jsou důležitou součástí ekonomiky každého státu. Silniční nákladní doprava patří celosvětově k nejprogresivněji se rozvíjícím dopravnímu oboru. Silniční doprava je jedinečná svou schopností integrovat jednotlivé dopravní systémy. Další výhodou je její relativní rychlost, dostupnost, operativnost a rychlá přizpůsobivost změnám poptávky. Infrastruktura silničních dopravních cest je nejhustší ze všech druhů dopravy. Silniční doprava s sebou přináší i negativní dopady na společnost, které je nutné snižovat. Zejména mezi ně patří znečištění životního prostředí, přetížení dopravních cest a vznik dopravních nehod. V současné době je silniční doprava převažující formou přepravy v ČR i ve světě a její význam a podíl neustále roste.

Práce je rozdělena na teoretickou a praktickou část. V první kapitole jsou popsána teoretická východiska při provozování silniční dopravy. Konkrétně je charakterizována silniční nákladní doprava a podmínky pro její provozování. Následně jsou představeny instituce působící v mezinárodní silniční dopravě a smlouvy zde vznikající. Dále jsou popsány činnosti dopravce při provozování silniční dopravy. V rámci praktické části je v druhé kapitole představena firma Pavel Pospíšil, její vznik, vozový park, zákazníci, poskytované služby a postup při realizaci přeprav. Je zde znázorněn výhled firmy do budoucna a její rozbor pomocí SWOT analýzy. Třetí kapitola je zaměřena na návrh racionalizačních opatření konkrétní firmy podnikající v mezinárodní kamionové dopravě. Poslední kapitola této bakalářské práce je soustředěna na vyhodnocení zjištěných nedostatků a jejich následných možnostech řešení.

1 Teoretická východiska provozování silniční dopravy

V této kapitole se zabývám charakteristikou silniční nákladní dopravy a přiblížením podmínek pro provozování kamionové dopravy. Dále je první kapitola zaměřena na popis důležitých mezinárodních institucí v silniční dopravě a rozdělení mezinárodních dohod, které upravují vztahy v silniční dopravě. Mezinárodní dohody jsou dále členěny na bilaterální a multilaterální smlouvy.

1.1 Charakteristika silniční nákladní dopravy

Silniční nákladní doprava byla do roku 1990 koncentrována do rukou několika málo dopravců regulovaných státem. Uvolnění v oblasti podnikání pádem komunistického režimu podpořilo zájem českých subjektů o problematiku silniční nákladní přepravy. Při otevření hranic České republiky světovému trhu se zbožím narostl objem obchodní výměny, ale především zájem o podnikání v dopravě a její vlastní provozování. V tomto období vzniklo obrovské množství malých podnikajících subjektů v silniční nákladní dopravě. [1]

Silniční nákladní doprava patří celosvětově k nejprogresivněji se rozvíjejícím dopravním oborům. Základními přednostmi silniční nákladní přepravy je především rychlost, dostupnost, operativnost a flexibilita. Následky tohoto rozvoje mají negativní vliv na životní prostředí. Silniční nákladní doprava může být provozována buď jako vnitrostátní nebo mezinárodní.

1.1.1 Vnitrostátní silniční nákladní doprava

Vnitrostátní silniční nákladní doprava je doprava, která je uskutečňována na území jednoho státu. Vnitrostátní závazkové vztahy v silniční nákladní dopravě upravuje Obchodní zákoník. Provozování silniční nákladní dopravy je založené na různých typech smluv, např. smlouva o přepravě věci nebo zasílatelská smlouva.

1.1.2 Mezinárodní silniční nákladní doprava

Mezinárodní silniční nákladní doprava je realizována vozidly s užitečnou hmotností nad 3,5 tuny. V praxi se často nazývá jako mezinárodní kamionová doprava (MKD).

„Mezinárodní silniční doprava je doprava, při níž místo výchozí a místo cílové leží na území dvou různých států, nebo doprava, při níž místo výchozí a cílové sice leží na území téhož státu, ale část jízdy se uskuteční na území jiného státu, nejedná-li se o vnitrostátní silniční dopravu.“ [2, § 2]

1.2 Podmínky pro provozování silniční nákladní dopravy

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě upravuje podmínky pro provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly prováděné pro vlastní a cizí potřeby, dále práva a povinnosti právnických a fyzických osob s tím spojené a působnost orgánů státní správy. [3]

Zákon se nevztahuje na provozování silniční dopravy pro soukromé potřeby fyzické osoby - provozovatele vozidla, členů jeho domácnosti a jiných osob, pokud není prováděna za úplatu. [3]

1.2.1 Silniční doprava pro vlastní potřeby

Podle Zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě je definována silniční doprava pro vlastní potřeby jako *„doprava, kterou se zajišťuje podnikatelská činnost, k níž je osoba provozující silniční dopravu oprávněna podle zvláštních právních předpisů a při níž nedochází ke vzniku závazkového vztahu, jehož předmětem je přeprava osob, zvířat nebo věcí.“ [2, § 2]*

Silniční dopravu pro vlastní potřebu může provozovat kdokoliv, kdo dodržuje zákonem stanovené podmínky pro provoz silničních vozidel. Silniční dopravou pro vlastní potřeby je např. doprava vlastních výrobků, které jsou předmětem obchodní činnosti.

1.2.2 Silniční doprava pro cizí potřeby

Silniční doprava pro cizí potřeby je podle Zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě obecně charakterizována jako *„doprava, při níž vzniká mezi provozovatelem silniční dopravy a osobou, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje, závazkový vztah, jehož předmětem je přeprava osob, zvířat nebo věcí.“ [2, § 2]*

Doprava pro cizí potřeby se rozděluje na:

- dopravu osobní,

- dopravu nákladní.

Osoba, která chce provozovat silniční dopravu pro cizí účely musí splnit všeobecné podmínky podle Zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání a zvláštní podmínky živnostenského zákona upravené Zákonem č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.

Všeobecné podmínky pro provozování živnosti:

- plná svéprávnost, kterou lze nahradit přivolením soudu k souhlasu zákonného zástupce nezletilého k samostatnému provozování podnikatelské činnosti,
- bezúhonnost. [4]

Silniční doprava pro cizí potřeby je živnost koncesovaná. Koncese může být udělena pouze právnické osobě se sídlem na území České republiky nebo fyzické osobě s trvalým pobytem na území České republiky nebo s obdobným pobytem na území EU a musí splnit zvláštní podmínky.

Zvláštní podmínky pro provozování silniční nákladní dopravy:

- usazení (žadatel musí prokázat, že má sídlo v ČR s prostory, v nichž má podnikovou dokumentaci a má alespoň jedno vozidlo registrované v ČR),
- dobrá pověst (bezúhonná osoba a dopravní úřad nerozhodl o ztrátě dobré pověsti),
- finanční způsobilost (žadatel prokazuje, že má finanční prostředky pro zahájení a řádné provozování silniční dopravy),
- odborná způsobilost (žadatel musí splnit zkoušku odborných znalostí týkajících se silniční dopravy). [2]

1.2.3 Povinnosti podnikatele v silniční dopravě

Podle Zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě je podnikatel v silniční dopravě povinen:

- zajistit, aby v každém vozidle používaném k podnikání byl při jeho provozu doklad o oprávnění k podnikání nebo jeho kopie (koncesní listina),
- provádět opravy velkých vozidel s výjimkou drobných oprav na plochách k tomu určených a doklad o provádění údržby mimo vlastní prostory uchovat po dobu 2 let,
- před zahájením provozování dopravy sdělit dopravnímu úřadu počet vozidel, se kterými bude provozovat dopravu, jejich státní poznávací značku, největší

povolenou hmotnost, tovární značku a obchodní označení a nahlásit do 30 dnů každou změnu v těchto údajích,

- za účelem posouzení spolehlivosti si dopravní úřad nebo Ministerstvo dopravy vyžádá podle zákona výpis z evidence Rejstříku trestů. [2]

1.2.4 Povinnosti tuzemského dopravce

Mezi povinnosti tuzemského dopravce podle § 3 Zákona o silniční dopravě č. 111/1994 Sb. je tuzemský dopravce povinen:

- „*provozovat silniční dopravu vozidlem, kterému byla přidělena státní poznávací značka České republiky a které je zapsáno v registru silničních vozidel podle zvláštního právního předpisu,*
- *zajistit, aby bylo velké vozidlo vybaveno dokladem o nákladu obsahujícím údaje stanovené prováděcím právním předpisem, a uchovat tento doklad po dobu 2 let od ukončení přepravy,*
- *v mezinárodní dopravě zajistit, aby najaté vozidlo bylo používáno pouze za předpokladu, že je najato bez řidiče, vozidlo řídí dopravce sám nebo jeho zaměstnanec, a aby ve vozidle byla při jeho provozu smlouva o nájmu s uvedením registrační značky najatého vozidla a pracovní smlouva řidiče, pokud není řidič zároveň dopravcem.“ [2, § 3]*

Tuzemský dopravce musí mít:

- k provozování mezinárodní silniční dopravy zahraniční povolení podle mezinárodní smlouvy nebo právního řádu cizího státu, do něhož nebo přes nějž se přeprava provádí,
- k provozování mezinárodní silniční dopravy do členských zemí EU licenci Společenství, tzv. eurolicenci. [3]

1.3 Mezinárodní instituce v silniční dopravě

Významné mezinárodní organizace začaly vznikat při rychlém rozvoji mezinárodní silniční dopravy. Díky činnosti těchto institucí vzniklo několik mezinárodních dohod, které upravují vztahy a principy v MKD. Nejdůležitější mezinárodní instituce silniční dopravy jsou popsány dále. [5]

1.3.1 Mezinárodní silniční unie - IRU

Mezinárodní silniční unie, celým názvem International Road Transport Union (dále IRU), byla založena v Ženevě v roce 1948. Cílem této organizace je zastupovat živnostenské a hospodářské zájmy spojené s mezinárodní silniční přepravou cestujících a nákladu. IRU je v mezinárodní silniční dopravě nejvýznamnější institucí a udržuje blízký vztah i s ostatními mezinárodními, státními a soukromými organizacemi, např. s Radou Evropy, Evropskou konferencí ministrů dopravy nebo s Evropským společenstvím. Českou republiku v IRU zastupuje od roku 1993 sdružení silničních dopravců ČESMAD BOHEMIA. [6]

Největším přínosem Mezinárodní silniční unie je především sjednocení smluvních přepravních vztahů a zjednodušení procesu celního řízení, které je pozitivní zejména pro stranu poptávky po mezinárodní kamionové dopravě. Dalším důležitým krokem je zavedení elektronického nákladního listu CMR. [7]



Obr. 1.1 Logo organizace IRU

Zdroj: [8].

1.3.2 Mezinárodní asociace zasílatelských svazů - FIATA

Mezinárodní asociace zasílatelů byla založena ve Vídni v roce 1926 jako zájmové podnikatelské sdružení zasílatelů s cílem chránit a podporovat zájmy speditérů v celosvětovém měřítku. FIATA je v současné době nejvýznamnější a největší světovou zasílatelskou asociací, a zároveň i největší a nejvlivnější nevládní asociací v oblasti přepravy.



Obr. 1.2 Logo asociace FIATA

Zdroj: [9].

Členy tohoto společenství mohou být národní svazy zasílatelů, samostatné zasílatelské firmy, obchodní společnosti, celní firmy atd. Hlavní činností této asociace je zlepšování postavení zasílatelů na globálním trhu přepravních služeb a podpora vzájemné spolupráce mezi zasílateli. [6]

1.3.3 Transfrigoroute International - TI

Transfrigoroute International (zkráceně TI) je další významnou světovou nevládní institucí působící v MKD, která se zabývá přepravou zboží pod kontrolovanou teplotou. Organizace vznikla v Paříži v roce 1955 pod záštitou výboru pro vnitrozemskou dopravu Evropské hospodářské komise OSN a Mezinárodní unie silniční dopravy. [7]



Obr. 1.3 Logo organizace Transfrigoroute International

Zdroj: [10].

Základním posláním členů TI je sjednocení pravidel a podmínek přeprav v mezinárodní kamionové dopravě zboží pod kontrolovanou teplotou, ale i ochrana společných zájmů dopravců podnikajících v této oblasti přeprav. Členem TI je od roku 1978 i zájmové sdružení našich dopravců ČESMAD. [11]

1.3.4 Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA

ČESMAD BOHEMIA je nejstarším a největším českým sdružením dopravců, kteří podnikají v mezinárodní nákladní a osobní silniční dopravě v České republice. ČESMAD BOHEMIA vzniklo v roce 1992 spolu se Sdružením ČESMAD SLOVAKIA při rozdělení ČSFR na dva státy. Tyto dvě sdružení vznikly rozdělením organizace ČESMAD (Sdružení československých mezinárodních automobilových dopravců), které působilo od roku 1966. [11]

ČESMAD BOHEMIA (logo viz Obr. 1.4) v současnosti sdružuje téměř 2 200 podnikatelských subjektů takřka s 25 000 vozidel. Díky své síle a dlouholetým zkušenostem má Sdružení velmi významné postavení při tvorbě a úpravě legislativy, která se týká silniční dopravy a mezivládních smluv. Dceřinou společností je Institut silniční dopravy (ISD), který poskytuje poradenské služby s úzkým zaměřením na oblast dopravy. ČESMAD BOHEMIA je také společníkem ve společnosti BOHEMIAKOMBI, jejímž hlavním cílem je přesunutí nákladů ze silnice na železnici formou zásilek kombinované dopravy. [12]



Obr. 1.4 Logo sdružení ČESMAD BOHEMIA

Zdroj: [12].

1.4 Mezinárodní smlouvy v silniční dopravě

Vztahy v mezinárodní silniční dopravě jsou upraveny mezinárodními smlouvami. Můžeme je dělit podle počtu zúčastněných smluvních stran na bilaterální (dvoustranné) a multilaterální (mnohostranné) smlouvy. [13]

1.4.1 Bilaterální smlouvy

Smlouvami bilaterálními jsou označovány mezivládní dohody o mezinárodní silniční dopravě uzavírané mezi vládou ČR a vládami dalších států. Mezi dohody dvoustranné patří:

- zahraniční (vstupní) povolení,
- eurolicence,
- povolení CEMT,
- ekologické normy.

Zahraniční (vstupní) povolení

Tuzemský dopravce k provozování mezinárodní silniční dopravy potřebuje zahraniční povolení podle mezinárodní smlouvy nebo právního řádu cizího státu do něhož nebo přes něj se přeprava provádí, mimo Evropskou Unii a státy Evropského hospodářského

prostoru. Kvůli množství a druhů vstupních povolení do jednotlivých států jsou ovlivňovány podnikatelské aktivity dopravců v MKD. [5]

Zahraniční vstupní povolení se člení podle časové platnosti na jednorázové a trvalé povolení. Jednorázové povolení opravňuje dopravce k jedné jízdě do země určení a k jedné jízdě ze země určení nebo k tranzitu tam i zpět. Trvalé povolení platí pro neomezený počet jízd ve vymezeném časovém období. Zahraniční povolení dopravcům v České republice vydává ČESMAD BOHEMIA. [5]

Eurolicence

Eurolicence neboli licence Společenství je doklad, který opravňuje dopravce mezinárodní kamionové dopravy v členských státech EU k provozování mezinárodní dopravy pro cizí potřeby na území států EU. Eurolicenci musí mít každý dopravce mezinárodní dopravy, který provozuje nákladní vozidla o užitečné hmotnosti nad 3,5 tuny. Jedná se o doklad, který vstupem České republiky do EU nahradil zahraniční vstupní povolení pro všechny členské státy EU. [6]

Příslušnými orgány pro vydávání eurolicence jsou krajské úřady. Každý dopravce obdrží originál eurolicence a tolik opisů, kolik provozuje vozidel, ať vlastních nebo na základě smluv o pronájmu nebo leasingu. Opisy eurolicence musí být ve vozidle k dispozici pro případnou kontrolu. [14]

Povolení CEMT

Povolení CEMT patří mezi nejpoužívanější povolení v mezinárodní kamionové dopravě. CEMT se od ostatních dvoustranných dohod odlišuje svým mnohostranným charakterem s platností pro všechny své členské státy. CEMT je povolení pro mezinárodní silniční nákladní dopravu pro cizí potřeby, která je prováděná na základě systému kontingentu (počtu povolení) dopravními podniky se sídlem v členském státě CEMT. Povolení je možné využívat mezi členskými státy CEMT nebo tranzitem přes území jednoho nebo více členských států CEMT. Využívá se převážně při přepravách v Evropě a nahrazuje stále ve větší míře úmluvu TIR. Povolení CEMT se vydává s platností na jeden měsíc nebo na jeden kalendářní rok. [6]

Ekologické normy

Ekologické normy nabývají stále většího významu v MKD ve spojitosti s různými jednorázovými i trvalými povoleními (včetně povolení CEMT). Některá povolení mohou

být provozována pouze vozidly, které splňují určité ekologické nebo konstrukční standardy, např. normy EURO IV, EURO V nebo EURO VI. Tyto vozidla musí být vybavena příslušnými certifikáty. [6]

Evropské emisní normy jsou souborem nařízení a požadavků Evropské unie, které stanovují hodnoty pro složení výfukových plynů pro všechna motorová vozidla prodávaná v členských zemích EU. Cílem ekologické normy je postupné snižování škodlivých výfukových plynů všech vozidel. [5]

1.4.2 Multilaterální smlouvy

Smlouvy multilaterální jsou smlouvy mnohostranné, které podepisují tři nebo více smluvních stran. Pro silniční dopravu jsou významné následující dohody:

- **Úmluva CMR** - Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě,
- **Úmluva TIR** - Celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetu,
- **Dohoda ADR** - Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí,
- **Úmluva ATP** - Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy,
- **Úmluva AETR** - Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční přepravě. [7]

Úmluva CMR

Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě se řadí mezi mnohostranné mezinárodní dohody. Úmluva CMR byla uzavřena roku 1956 v Ženevě a sjednotila vztahy vyplývající z přepravní smlouvy v mezinárodní kamionové dopravě. Podle CMR nemají přepravní smlouvy nařízeny povinnou písemnou formu, ale ustanovení dohod mají závazný charakter. Úmluva se vztahuje na každou smlouvu o silniční přepravě zásilek za úplaty realizovanou v rámci mezinárodní dopravy silničním nákladním vozidlem, pokud místo převzetí zásilky a místo dodání leží ve dvou různých státech, z nichž alespoň jeden je smluvním státem dohody CMR. [6]

Nejdůležitějším přepravním dokumentem je nákladní list CMR, který je průkazným dokladem o uzavření a obsahu přepravní smlouvy, ale také o převzetí zásilky. Tento doklad obsahuje 3 původní vyhotovení. První vyhotovení je v červené barvě a po vyplnění je odevzdán odesílateli zboží. Druhý list je modré barvy, doprovází zásilku a

obdrží ho příjemce při předání zboží. Třetí díl nákladního listu je předtištěný v zelené barvě a ponechává si ho dopravce. Nákladní list může být vystaven i ve více listech. Další díly jsou černé barvy a jsou určeny pro potřeby dopravce, zasílatele nebo celního úřadu. Řádně vyplněný a potvrzený nákladní list CMR je nezbytným dokladem pro případný spor. [15]

Nákladní list musí obsahovat tyto 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 jakoukoli opačnou doložku podléhá ustanovením této Úmluvy.“ [15, s. 118]*

Úmluva TIR

Celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetu TIR je rychlá a plynulá mezinárodní tranzitní silniční doprava zboží. V současnosti je celní režim TIR jedním z nejrozšířenějších a zakládá se na přepravě zboží tranzitem v celně prověřených a uzavřených vozidlech, kdy jsou po dobu přepravy poplatky a cla zajištěny mezinárodní zárukou. Největší výhodou přepravy s úmluvou TIR je zjednodušení celního řízení, kdy ke kontrole zboží dochází pouze na začátku a na konci přepravy. V tranzitních státech se uskutečňuje pouze potvrzení karnetu TIR a kontrola zaplombování nákladového prostoru. [11]

Dohoda ADR

Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí vznikla v roce 1957, aby vedla ke snížení rizikům a stanovení společných postupů při provádění přeprav

s nebezpečnými věcmi. Samotná dohoda ADR má relativně stručný obsah, kdežto její dvě přílohy jsou velmi rozsáhlé a k tomu se pravidelně novelizují. Dohoda ADR je v silniční nákladní dopravě základní mezinárodní legislativní normou, která upravuje vztahy a podmínky pro realizaci těchto přeprav. [11]

Za nebezpečné věci jsou považovány všechny látky, materiály a předměty, jejichž vlastnosti mohou v případě dopravní nehody nebo v případě mimořádné události negativně ohrozit život nebo zdraví lidí, zvířat nebo ohrozit životní prostředí. Mezi tyto vlastnosti patří zejména hořlavost, žíravost, výbušnost, jedovatost, radioaktivita apod. [11]

Úmluva ATP

Úmluva ATP je Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy. Dohoda byla sjednána v roce 1970 v Ženevě a začleněna do naší legislativy v roce 1982. Úmluva ATP řeší problematiku přepravy velkého množství rozmanitých komodit zboží, věcí, látek a předmětů nejrůznější povahy. K zachování původní jakosti těchto nákladů je potřeba nejen správná volba speciálně konstruovaných a vybavených dopravních a přepravních prostředků, ale také přísné dodržování příslušných opatření, která zajišťují stálou teplotu nebo možnost ovlivňování teploty během přepravy. Nejčastěji jde o činnosti jako je vyhřívání, chlazení, mrazení nebo udržování určité teploty. [6]

Dohoda ATP se nezabývá celou problematikou mezinárodních přeprav věcí pod kontrolovanou teplotou, ale pouze vztahy v mezinárodní přepravě rychle zkazitelných potravin a problémy specializovaných dopravních a přepravních prostředků. Nejdůležitější mezinárodní institucí, která se zabývá mezinárodní silniční přepravou zboží pod kontrolovanou teplotou je Transfrigoroute International (viz kapitola 1.3.3). [7]

Úmluva AETR

Úmluva AETR je Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě. Dohoda byla sjednána v Ženevě roku 1970, v bývalém ČSSR začala platit až roku 1976. Znalost Úmluvy AETR dopravci a řidiči je velmi důležitá, protože nedodržení pravidel dohody je celoevropsky velmi přísně sledováno a trestáno. [11]

Dohoda AETR řeší problematiku:

- „*minimálního věku řidičů,*

- *denní a týdenní doby řízení a jejího rozvržení,*
- *přerušení (přestávek) jízdy,*
- *denní a týdenní doby odpočinku včetně míst jeho realizace,*
- *kontrolního zařízení - tzv. tachografu a jeho záznamových listů,*
- *opatření zajišťující dodržování ustanovení této Dohody.*“ [6, s. 199]

Dopravce ve vnitrostátní a mezinárodní kamionové dopravě musí zajistit, aby řidič při kontrole předložil záznamy o jízdě za posledních 28 kalendářních dnů. Podle ustanovení o kontrolním zařízení musí být předepsané zabudování a používání kontrolního zařízení ve vozidlech podle stanovených požadavků země registrace vozidla. Kontrolním zařízením je tachograf (analogový nebo digitální) a záznamový list nebo záznam z elektronického tachografu. [5]

V současné době se nejčastěji využívají digitální tachografy, kdy mají řidiči své čipové karty, které používají místo záznamových listů. Výhodou digitálních tachografů je možnost zaznamenávání dat na kartu řidiče a jejich uložení na kartě po dobu 28 dnů. V záznamovém zařízení jsou pak data uchována 1 rok. Dopravce musí zajistit uložení dat z tachografu nejméně po dobu 12-ti měsíců od data posledního zápisu a předložit je na vyžádání kontrolním orgánům. [5]

1.5 Činnosti při provozování silniční dopravy

1.5.1 Vyhledávání a plánování přeprav

Pro dopravce v silniční nákladní dopravě je důležitá práce dispečerů, kteří vyhledávají volné náklady a poskytují ložné plochy. Dispečeri postupně plánují podle zakázek rozpis tras pro jednotlivé nákladní automobily s ohledem na bezpečnostní přestávky řidičů. Dispečeri musí plánovat jízdy kamionů tak, aby měli co nejméně nevytížených přejezdů. Plánováním přepravy se dopravce snaží minimalizovat své variabilní náklady. [5]

Dopravní firmy mají stabilní nebo nové zákazníky. Komunikace se stabilními klienty probíhá u většiny firem telefonicky nebo pomocí e-mailu. U mnoha dopravních společností, ale stálí zákazníci nevyužijí všechnu přepravní kapacitu, a proto je neustále potřeba vyhledávat nové klienty, aby byla vozidla co nejvíce vytížená. [5]

K vyhledávání přeprav a zároveň nových klientů se nejčastěji využívá různých databází spedičních a dopravních firem. Tyto databáze jsou ve většině případů placené a k jejich

užívání je nutné zakoupení licence a úhrada měsíčních poplatků. Mezi nejznámější databanky patří TimoCom, RaalTrans, Trans.EU a Teleroute. Databanky poskytují uživatelům prohlížet a vyhledávat volné přepravy, zadávat prázdné vozy a zobrazit informace o firmě, která nabídku vložila. Pokud je pro dopravce nabízená přeprava zajímavá, tak dispečerů kontaktují zadavatele a dohodnou podmínky, za kterých jsou schopni zásilku přepravit. Cílem plánování přeprav z celistvého pohledu logistiky je zvyšování hospodárnosti, dodržování dodacích lhůt, zmenšování počtu chyb a fixních nákladů.

1.5.2 Sledování polohy vozidel

V současné době můžeme pozorovat nárůst silniční dopravy, která zabezpečuje značnou část přepravy osob a zboží. Ve spojitosti s tím se neustále zvyšují nároky na její kontrolu, řízení a sledování. V této kapitole popíšu princip pro sledování polohy nákladních vozidel a přiblížím poskytované služby těchto systémů.

Monitorování vozidel pomocí GPS se používá stále více ve firmách s větším vozovým parkem, ale i u soukromých vozidel kvůli jejich zabezpečení. Systém sledování vozidel je založen na principu snímání dat o poloze vozidla GPS lokátorem, který je zabudovaný ve vozidle a v pravidelných intervalech zaznamenává polohu vozidla pomocí GPS přijímače. Poloha je dále odeslána GPRS modemem na určitý server, který zpracuje tato data. Jednotka odesílá na server data o poloze spolu s identifikačním číslem. Server ověří tato data a uloží je do centrální databáze. Pomocí webové aplikace je zprostředkovan přístup k datům a jejich vizualizace na mapové podklady. [16]

Monitorování nákladních vozidel v silniční dopravě je v dnešní době nedílnou součástí každé dopravní firmy, která chce být konkurenceschopná a prosperovat. Pokud se zaměříme na dopravní společnosti je pro ně důležité zajistit provoz vozidel a práci řidičům. Většina dopravních podniků chtějí mít přehled nad svými vozidly a znát, jak efektivně řidiči vykonávají svou práci.

Hlavním cílem dopravní firmy je přeprava zboží z jednoho místa do druhého. Z této trasy musí podnik znát informace potřebné pro výpočet ceny za přepravu zákazníkovi, mzdy zaměstnanci a vyhodnocení správnosti a efektivity vykonané práce. Pro získání těchto informací může firma použít sledovací zařízení, které data vyhodnotí. Většina sledovacích systémů poskytuje tyto funkce: knihu jízd, sledování vozidla v reálném čase, sledování spotřeby PHM, plánování jízd, zabezpečení vozidla, kontrolu dodržování

pracovní doby, vyhodnocení jízdního stylu a výpočet nákladů na provoz vozidla. Mezi nejznámější sledovací systémy vozidel patří ONI systém, Webdispečink, Lokátory.cz, GPS Dozor nebo O2 Car Control. [17]

Funkce sledování vozidla v reálném čase umožňuje sledování a okamžitou kontrolu polohy vozidla. Sledování vozidel je nejdůležitější funkcí monitorovacích systémů, protože umožňuje neustále sledování vozidla, řidiče a nákladu na mapě. Tyto informace jsou důležité nejen pro dopravní firmu, ale také pro informování zákazníka o průběhu zásilky. Díky geolokaci je možné naplánovat nejlepší trasu přepravy, a tím snížit náklady firmy a zároveň minimalizovat negativní dopady na životní prostředí. Pomocí systému sledování vozidel máme přehled o trase jízdy, ujetých kilometrech, času řízení či stání vozidla, dodržení stanovené trasy a povolené rychlosti. [17]

1.5.3 Správa vozového parku

Správa vozového parku se skládá z činností, které souvisí s pořízením, správou, servisem a konečným odpisem vozidel. Všechny aktivity týkající se zejména nákupu, financování nákupu, pronájmu vozidel, administrativě vozového parku, oprav a servisních prohlídek, obměn a prodeje vozidel. Správcem vozového parku je většinou pověřený pracovník, který plánuje, obstarává a kontroluje provedení těchto činností. V podnicích s menším vozovým parkem je většinou zodpovědná osoba, která má na starost zároveň více funkcí. Ve firmách s velkým vozovým parkem je často více správců, kteří mají na starost pouze určitou skupinu vozů. [18]

Dále se věnuji nejdůležitějším činnostem, které správa vozového parku dopravní firmy nejčastěji řeší.

Výběr vozového parku

Volba vhodného nákladního vozidla a způsob jeho nákupu je důležitým rozhodnutím při podnikání v kamionové dopravě. U výběru vozidel je nutné si určit, jaké vozy budou pro firmu nejvíce užitečné. Pro správnou volbu nákladního vozidla je důležité si stanovit, jaké objemy a typy přeprav bude dopravní firma provádět, a také zda přeprava bude poskytována speciálními nebo univerzálními dopravními prostředky. Dále se výběr vozidla odvíjí od toho, jaký materiál chce firma přepravovat. [19]

Každý majitel společnosti může mít jiné požadavky při výběru vozidla. Při koupi nového vozu je největším rozhodujícím faktorem cena. Většinou se částka za auto liší podle

vybavení, kategorie vozidla a značky. Při pořízení vozu je důležitá jeho značka, kdy velké množství dopravních firem jsou věrni pouze jedné. Důvodem mohou být zkušenosti s konkrétní značkou, kompatibilita náhradních dílů, smluvní značkové servisy nebo množstevní slevy při koupi více vozů téže značky. Vozový park však nemusí být pouze jedné značky záleží na majiteli a jeho preferencích. Samozřejmě jednoznačkový park vozidel působí z vizuální stránky velmi dobře. [19]

Financování vozového parku

V této části budou popsány nejčastější možnosti financování vozového parku. Financování vozidel je možné hotově, pomocí úvěru nebo pronájmu. Není jednoznačné, která z těchto variant je nejvýhodnější, proto je nutné zvážit a porovnat všechny možnosti a nabídky.

a) Vlastní zdroje

Předpokladem financování vozového parku z vlastních zdrojů jsou volné finanční prostředky firmy. Výhodou tohoto pořízení majetku je, že společnost se nezadluží, koupí vozu se stává i vlastníkem a nemusí splácet pravidelné úvěrové či leasingové splátky. Hlavní nevýhodou je jednorázový výdaj, který společnost zatíží v roce koupě vozidla. [20]

b) Úvěr

Při financování vozu pomocí úvěru se kupující stává hned vlastníkem vozu. Většina úvěrových společností žádá zástavu, kterou může být koupené auto nebo se musí uvést ručitel. Díky tomu je společnost chráněna v případě neplacení. Úvěr se splácí v podobě měsíčních splátek stanovených ve smlouvě. Majitel vozu si může uplatňovat daňové odpisy. [19]

c) Finanční leasing

Finanční leasing je druh dlouhodobého pronájmu, kdy nájemce platí leasingové splátky a po skončení smlouvy odkupuje pronajaté vozidlo. Po celou dobu smlouvy vůz vlastní leasingová firma a nájemce je provozovatel vozidla. Finanční leasing je vhodný pro společnosti, které nemají dostatek vlastních prostředků pro koupi vozu. Leasingové splátky jsou daňově uznatelné a zároveň se nezahrnují do rozvahy firmy. [20]

d) Operativní leasing

Podstatou operativního leasingu je, že po skončení smlouvy (doby pronájmu), nedochází k odkupu, ale vozidlo se vrací zpět leasingové společnosti. Výhodou je, že nájemce může získat i některé služby navíc, např. servis vozu, pojištění v ceně nebo možnost zapůjčení náhradního vozidla po dobu opravy. Všechny splátky jsou daňově uznatelné jako u finančního leasingu, rozdílem je kratší doba pronájmu. [20]

Opravy a servisní prohlídky vozidel

Všechna vozidla provozována na pozemních komunikacích v ČR musí být technicky způsobilá podle Zákona č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu na pozemních komunikacích.

Za dobrý technický stav nákladního vozidla zodpovídá majitel, který musí zabezpečit pravidelné technické prohlídky a měření emisí. V EU je důležité, aby nákladní vozidla splňovala ekologické normy (viz kapitola 1.4.1), nejnovější emisní normou je EURO VI. Řidič je povinen provést před začátkem jízdy standartní kontrolu vozu. Většinou se skládá pouze z nejzákladnějších činností jako je funkčnost světel a brzd, kontrola stavu pneumatik, fixace nákladu apod. Společnost může mít vlastní servis, smluvní značkový nebo neznačkový. Pokud je nákladní vozidlo v záruce, tak servisní prohlídka probíhá v autorizovaném servise zdarma, majitel platí pouze výměnu motorového oleje. [19]

2 Analýza současného stavu ve firmě Pavel Pospíšil

V druhé kapitole bakalářské práce je představena dopravní firma Pavel Pospíšil, její vozový park a zákazníci. Dále jsou popsány služby, které firma poskytuje a jednotlivé kroky při realizaci přepravy. Na závěr jsou nastíněny plány a projekty firmy do budoucna.

2.1 Charakteristika firmy

Společnost byla založena v roce 1995 jejím současným majitelem Pavlem Pospíšilem v Hradčanech nedaleko města Prostějov. Firma se specializuje na vnitrostátní a mezinárodní kamionovou dopravu, záležitostelství a servis nákladních automobilů (převážně vlastních).

V současnosti se dopravní firma zaměřuje především na trasu mezi Českou republikou a Rakouskem, která tvoří až 90 % všech přeprav zboží. Zbýlých 10 % přeprav směřuje nejčastěji do Maďarska, Slovinska, Itálie, Chorvatska, Německa a na Slovensko. Firma dříve přepravovala zboží po celé Evropě, ale v posledních letech zjistila, že nejvýhodnější je se specializovat na určitou oblast, což v tomto případě je přeprava do Rakouska.

Majitel firmy vlastní 46 nákladních aut a velmi si zakládá na stejném vzhledu a designu, proto jsou všechna vozidla zelená a pouze značky DAF, zastoupená modelovou řadou LF, CF a XF. Vzhledem ke složení vozového parku je možné přepravit zásilky od hmotnosti 10 kg až do 25 tun a od minimálních rozměrů po velkoobjemové zásilky.

Firma v minulosti poskytovala také přepravu rychle zkazitelného zboží a nebezpečného nákladu skupiny ADR, ale kvůli malé poptávce po těchto přepravách byla nucena nákladní auta zabezpečující tento typ přepravy prodat.

S počtem 60 zaměstnanců se v České republice firma řadí mezi středně velké dopravní společnosti s českým kapitálem. Firma má sjednané pojištění odpovědnosti za škodu vzniklou při přepravě podle úmluvy CMR do výše plnění 10 milionů korun.



Obr. 2.1 Logo firmy Pavel Pospíšil

Zdroj: firma Pavel Pospíšil.

2.1.1 Vývoj firmy

Dopravní firma Pavel Pospíšil vznikla v roce 1995, kdy se zabývala pouze vnitrostátní přepravou a opravou vozidel. V té době majitel vlastnil pouze jedno vozidlo značky AVIA, které si sám vytěžoval a zároveň obstarával samotnou přepravu zboží. Nejvíce se zabýval expresní přepravou a mezi jeho odběratele patřily hlavně fyzické osoby. Později majitel koupil několik nákladních vozidel DAF (Obr. 2.2) a zaměstnal první řidiče.

Významným milníkem ve vývoji firmy byl rok 2004, kdy se Česká republika stala členem Evropské unie. České republice se otevřely zahraniční trhy, což vedlo k růstu objemu přepravy. Firma začala postupně rozšiřovat nejen vozový park o nové tahače a návěsy, ale i množství zaměstnanců. Firma Pavel Pospíšil se plynule zvětšovala až do roku 2008, kdy propukla ekonomická krize, která byla pro mnoho dopravních společností likvidační. Při oslabení ekonomiky začalo postupně ubývat množství poptávaných přeprav. V této době musela firma přehodnotit svou ekonomickou situaci a začít prodávat starší nákladní auta nebo zlevnit své služby v některých případech až o 40 %. Majitel v této krizi musel propustit z původních více než sto zaměstnanců asi desetinu pracovníků. Firma tuto těžkou dobu přežila také díky dlouholeté spolupráci se zahraničními partnery, kteří poskytovali stabilní práci.

Při odstupování krize začalo pomalu docházet ke zvyšování poptávky po přepravě a dopravní firma se mohla začít vracet do starých zajetých kolejí. Majitel firmy začal postupně obnovovat vozový park a část vozidel s užitečnou hmotností do 3,5 t byla vyměněna za vozy s užitečnou hmotností do 6 t nebo 8,5 t včetně hydraulických čel.



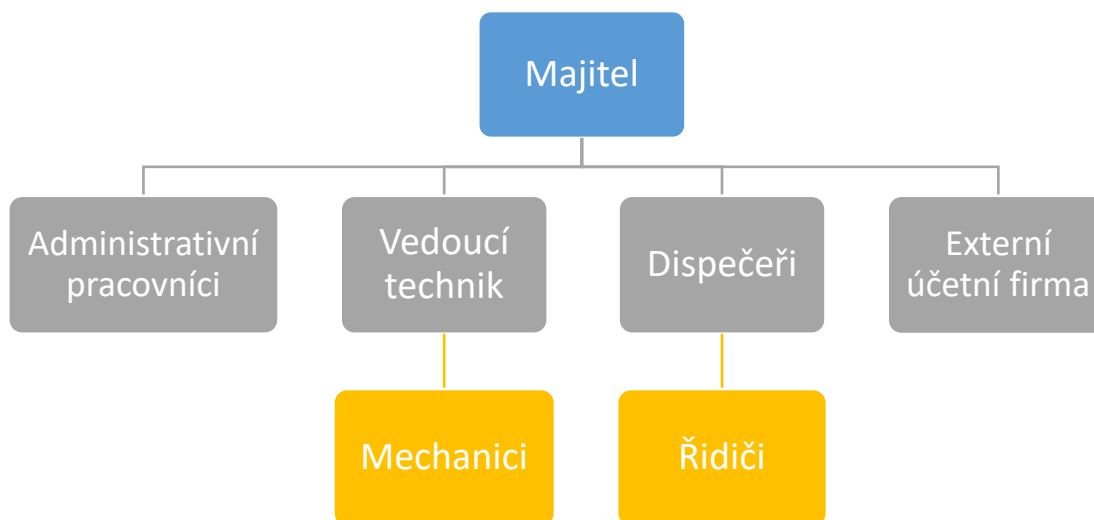
Obr. 2.2 Historický vozový park

Zdroj: firma Pavel Pospíšil.

V současnosti je firma Pavel Pospíšil považována za spolehlivého a stabilního dopravce v mezinárodní kamionové dopravě.

2.1.2 Organizační struktura

Firma Pavel Pospíšil je řízena na základě lineární organizační struktury. Společnost má celkem 57 zaměstnanců, z toho 48 řidičů nákladních vozidel, 3 mechaniky a 6 pracovníků v kanceláři. Organizační struktura firmy je vyznačena na Obr. 2.3.



Obr. 2.3 Organizační struktura firmy Pavel Pospíšil

Zdroj: vlastní zpracování.

Majitel firmy Pavel Pospíšil je zároveň i jednatelem, který řídí všechny činnosti společnosti a jedná svým jménem. Povinností vlastníka firmy je uzavírání smluvních závazků, komunikace s bankami, odpovědnost za správné vedení účetnictví, plánování financí atd. Majiteli se přímo zodpovídají všichni zaměstnanci firmy. Činnost jednatele je spojena s obrovskou zodpovědností a také pravomocemi.

Administrativní pracovníci zajišťují fakturaci služeb zákazníkům, připravují podklady pro zpracování mezd a účetnictví, starají se o provozní a organizační záležitosti. Dále vedou administrativní agendu a organizují školení zaměstnanců. Tyto činnosti ve firmě zastávají 2 administrativní pracovníci.

Vedoucí technik je ve společnosti pouze jeden, ale často je zastupován majitelem firmy. Tento pracovník zodpovídá za dobrý technický stav a provozuschopnost nákladních i osobních vozidel podniku. Dále zajišťuje objednávání náhradních dílů, technické prohlídky, měření emisí, údržby a opravy všech vozidel. Při poruše vozidla mimo

provozovnu zajišťuje odtažení vozu a objednává jej do nejbližšího servisu (nejčastěji servis DAF). Vedoucí technik plánuje údržbu a opravy vozidel a je nadřízeným mechaniků.

Mechanici mají na starost opravu a údržbu všech firemních vozidel. V případě potřeby také vykonávají překládku nákladních vozidel pomocí vysokozdvizného vozíku. V současnosti majitel zaměstnává 3 mechaniky. Servisní dílna je součástí budovy v místě sídla firmy.

Dispečeri obstarávají efektivní vytížení všech nákladních vozidel, plánují trasu a následně o ní informují řidiče. Nabízejí a poptávají přepravy přes spediční databanky RaalTrans a TimoCom. Komunikují s řidiči a zákazníky, nejčastěji telefonicky. Dispečeri také řeší neobvyklé situace, jako jsou překročení užitečné hmotnosti nákladního vozidla, nepřipravené zboží na nakládku a tím vznik zpoždění atd. Funkci dispečera vykonává i majitel společnosti. Firma zaměstnává 3 dispečery, kteří jsou nadřízenými řidičů.

Řidiči jsou důležitou součástí každé dopravní firmy, ale je velmi obtížné najít řidiče spolehlivé a pracovité. Hlavním úkolem řidičů je řídit svěřený vůz, provádět běžnou kontrolu a údržbu před jízdou a zajistit naložení správného zboží podle objednávky. V současné době firma zaměstnává 48 řidičů, z toho 30 jezdí na velkých autech, 16 řidičů na malých kamionech a 2 řidiči jsou jako tzv. náhradníci.

Externí účetní firma společnosti Pavel Pospíšil sídlí ve Vyškově. Účetní firma spolupracuje s Pavlem Pospíšilem už od vzniku jeho společnosti. Mezi hlavní služby patří vedení účetnictví a zpracování mezd.

2.2 Vozový park

Vozový park firmy Pavel Pospíšil v současnosti tvoří 46 nákladních vozidel. Tento počet se neustále mění, protože staré vozy jsou prodávány a vyměňovány za novější modely. Všechna vozidla jsou zelená s logem společnosti a značky DAF, zastoupená modelovou řadou LF, CF a XF.

Firma vlastní a rozděluje nákladní vozy na tzv. malá auta (sola) a velká auta (soupravy). Mezi malá nákladní auta se řadí vozy značky DAF LF 55 a DAF CF 320. Soupravy se skládají z tahačů značky DAF XF 106 a návěsů.

DAF LF 55 - 14 vozidel s valníkovou nástavbou od firmy Cargo Design Opava. Vozidla jsou vybavena třístrannou shrnovací plachtou s hliníkovými vraty a hydraulickým čelem s nosností 1,5 t. Na tento typ vozu je možné naložit 21 palet a jeho užitečná hmotnost je 8 t.



Obr. 2.4 DAF LF 55

Zdroj: vlastní zpracování.

DAF CF 320 - 2 vozidla, která jsou velmi podobná předchozímu typu LF 55. Hlavním rozdílem a také výhodou je přizvednutí střechy při boční nakládce a možnost naložit 23 palet.



Obr. 2.5 DAF CF 320

Zdroj: vlastní zpracování.

DAF XF 106 - 26 tahačů z toho 17 s návěsy Schwarzmüller (typy Lowdeck, Ultralight) a 9 klasických návěsů Kröne. Návěs Lowdeck je určen pro velkoobjemovou přepravu a je specifický svým sníženým podvozkem. Ultralight je typ odlehčeného návěsu, jehož výhodou je možnost naložení větší hmotnosti a při jízdě bez nákladu má menší spotřebu pohonných hmot.



Obr. 2.6 DAF XF 106 s návěsem

Zdroj: vlastní zpracování.

DAF XF 106 - 4 nákladní auta a tandemové přívěsy značky Wecon. Tyto soupravy jsou určeny pro velkoobjemové přepravy s kapacitou až 38 palet a užitečnou hmotností 24 t.



Obr. 2.7 DAF XF 106 s tandemovým přívěsem

Zdroj: vlastní zpracování.

Podle majitele firmy je nejvýhodnějším nákladním vozidlem DAF XF 106 v kombinaci s návěsem Schwarzmüller Lowdeck. Všechna vozidla splňují nejnovější emisní normu EURO VI. V následující tabulce (Tab. 2.1) je charakterizován vozový park firmy.

Tab. 2.1 Charakteristika vozového parku

Typ vozidla	Skupina	Počet vozidel	Celková hmotnost (t)	Užitečná hmotnost (t)	Počet palet (ks)
DAF LF 55	SOLO	14	16	8	21
DAF CF 320	SOLO	2	18	8	23
DAF XF 106 + Schwarzmüller	SOUPRAVA	17	40	24	34
DAF XF 106 + Kröne	SOUPRAVA	9	40	24	34
DAF XF 106 + tandem. přívěs	SOUPRAVA	4	40	24	38

Zdroj: vlastní zpracování.

2.2.1 Péče o vozový park

Firma Pavel Pospíšil má v rámci svého vozového parku pouze vozidla od firmy DAF, s kterou spolupracuje od začátku podnikání. Už několik let společnost financuje svá nově nakoupená vozidla pouze z vlastních zdrojů. Výhodou je nezádlužení a okamžité vlastnictví vozu.

Na nově nakoupená vozidla se vztahuje záruka. U tahačů DAF je záruka poskytována 3 roky a u návěsů 2 roky. Po dobu záruky jsou vozidla opravována v autorizovaných servisech zdarma, společnost platí pouze výměnu motorového oleje.

Majitel zodpovídá za technický stav vozidel, ale řidiči jsou povinni provádět před začátkem jízdy základní kontrolu vozu. V případě závady na vozidle musí řidič informovat mechanika, který vyhodnotí závažnost poruchy a odstraní ji. Firma má vlastní servisní dílnu s mechaniky, kteří provádí většinu oprav a servisů firemních vozidel. Opravy v externích servisech jsou prováděny výjimečně, pouze pokud je oprava vozu

komplikovaná a firma nevlastní vhodné vybavení nebo mechanici nemají danou kvalifikaci pro určitou opravu.

Pro nákladní vozidla je sjednané havarijní pojištění se službou odtahu do nejbližšího značkového servisu. Nejčastěji jsou to autorizované servisy DAF v dané lokalitě.

Emisní kontroly a STK se musí vykonávat v pravidelné lhůtě jedenkrát za rok. Tyto kontroly jsou prováděny nejčastěji na STK ve Vyškově, kde jsou vozidla předem objednána.

2.3 Zákazníci

Pavel Pospíšil poskytuje služby v silniční nákladní dopravě a jeho cílem je uspokojit široký okruh zákazníků. Dopravní firma rozděluje své klienty na stálé a na klienty využívající služby jednorázově. Tato kapitola bude zaměřená na 10 největších stálých zákazníků firmy za rok 2020 (viz Graf 2.1).

Největším odběratelem je firma Gebrüder Weiss GmbH, které bylo za poskytnuté služby v roce 2020 vyfakturováno nejvíce. Gebrüder Weiss je rakouská dopravní a logistická firma, která má po celém světě více než 150 poboček. Poskytuje firmě Pavel Pospíšil vyřízení malých aut až z 80 % z Rakouska do ČR. Pro Gebrüder Weiss jsou převáženy výhradně střešní systémy značky PREFA z Pöchlarnu po celé ČR.

Druhým významným zákazníkem je přepravní a logistická společnost Wenzel logistics GmbH, která byla založena v roce 1998 v Premstätten u Grazu. Pro tuto společnost je poskytováno zásobování z Kalsdorfu pro obchodní řetězec Lidl po celé ČR. Na těchto trasách je přepravováno spotřební zboží prostřednictvím jízdních souprav společnosti. Pro firmu Wenzel logistics je často zajišťována přeprava sběrného papíru z ČR do Rakouska.

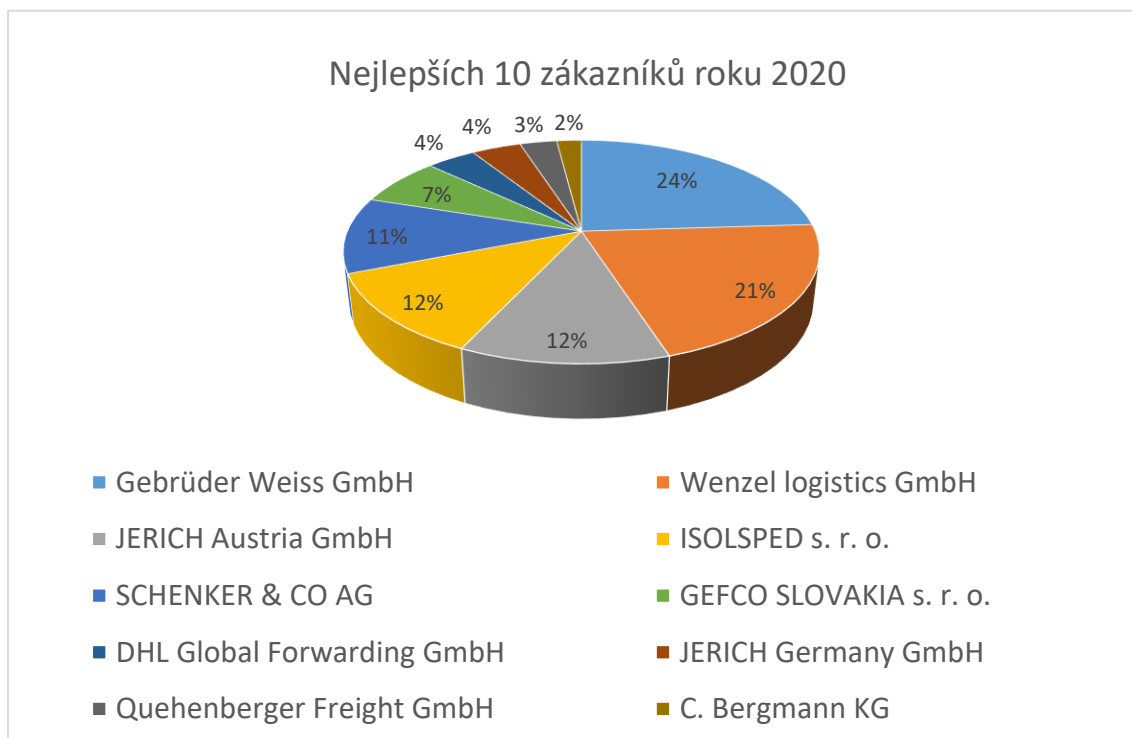
Dalším podstatným klientem je společnost JERICH, která zprostředkovává přepravu rakouské společnosti AGRANA z Gleisdorfu do ČR. Na této relaci jsou převáženy plné nerezové nádrže (kontejnery) pro potravinářský průmysl a zpět prázdné.

Čtvrtým důležitým zákazníkem je česká společnost ISOLSPED s. r. o., pro kterou se vozí ze závodu v Krupce u Teplic tepelná izolace pro stavební průmysl po celém Rakousku.

Nejčastější přepravovanou komoditou ve firmě Pavel Pospíšil jsou komponenty pro automobilový průmysl. Automobilové komponenty jsou přemísťovány mezi ČR a

Rakouskem pro firmy SCHENKER, GEFCO SLOVAKIA, DHL Global Forwarding a Quehenberger Freight.

Pro společnost C. Bergmann KG je převáženo železo z Rakouska do ČR.



Graf 2.1 Nejlepších 10 zákazníků roku 2020

Zdroj: firma Pavel Pospíšil - vlastní zpracování.

2.4 Poskytované služby

Hlavní činností firmy Pavel Pospíšil je poskytování vnitrostátní a mezinárodní silniční nákladní dopravy provozované vozidly nad 3,5 tuny. Kamionovou přepravu provádí nejčastěji mezi Českou republikou a Rakouskem. Firma Pavel Pospíšil se specializuje na přepravu zboží na území Rakouska, ale své přepravní služby poskytuje po celé Evropské unii. Pavel Pospíšil se v menším měřítku věnuje i zasílatelské činnosti a servisu vozidel. Všechny služby firma poskytuje na základě živnostenského oprávnění viz Příloha A.

2.4.1 Tuzemská přeprava

Firma Pavel Pospíšil nabízí služby ve vnitrostátní silniční nákladní dopravě od roku 1995. Vlastní 46 nákladních vozidel, které realizují přepravu zboží v rámci České republiky. Vnitrostátní přepravu poskytuje především pro stálé zákazníky nebo za účelem přiblížení

vozidla k místu další nakládky. Tuzemská přeprava je nejčastěji provozována tzv. malými vozidly, což jsou vozy s užitečnou hmotností do 8 tun.

2.4.2 Mezinárodní přeprava

V současnosti se dopravce zaměřuje nejvíce na přepravu nákladů do Rakouska, protože z ostatních zemí Evropy je pro firmu velmi obtížné sehnat přepravy zpět do ČR a vytížit nákladní vozidlo za přijatelnou cenu. Firma Pavel Pospíšil tedy poskytuje služby v oblasti mezinárodní kamionové dopravy z 90% do Rakouska. Zbýlých 10% přeprav se jezdí do Maďarska, Slovinska, Itálie, Chorvatska, Německa a na Slovensko. V rámci Rakouska je přeprava zásilek uskutečňována nejvíce do oblasti Grazu, Vídně, Klagenfurtu, Amstettenu a Linze.

2.4.3 Zasilatelství

Zasilatelskou činnost poskytuje od roku 1997. Nabízí svým zákazníkům spediční služby, pokud není sama schopna poskytnout volné dopravní prostředky nebo se jedná o zvláštní přepravy, například přeprava nebezpečného zboží nebo nadrozměrných nákladů. Firma využívá k vyhledávání nákladů nejčastěji moderní databáze RaalTrans a TimoCom (viz 2.5.1). V jiných případech se na firmu obrací stálí zákazníci prostřednictvím e-mailu nebo telefonicky. Pavel Pospíšil poskytuje zasilatelství a zastupování v celním řízení.

2.4.4 Servis vozidel

Pavel Pospíšil se kromě předchozích činností věnuje i servisu vozidel. Firma má živnostenské oprávnění k provozování oprav silničních vozidel od roku 1994 (viz Příloha A). Disponuje vlastním servisem se třemi mechaniky, kteří provádí veškeré opravy.

Nejčastěji jsou servisovány vlastní automobily firmy od osobních až po nákladní. V případě nezaplnění celkové kapacity opravny jsou poskytovány služby i zákazníkům. Velmi často je prováděn servis prodaných vozidel značky DAF, ale i jakéhokoliv jiného vozu. Firma má i sklad náhradních dílů, ve kterém jsou zejména součástky na nákladní automobily DAF.

2.5 Postup při realizaci přepravy

Firma Pavel Pospíšil má za dobu svého podnikání velké množství zákazníků, kteří se na ni obrací s realizací přepravy svých zásilek. Firmu často oslovují i noví zákazníci, kteří poptávají přepravu svého zboží. V této kapitole bude přiblížen postup firmy při realizaci přepravy.

2.5.1 Vyhledávání a plánování přepravy

Při vyhledávání a plánování přeprav je nejdůležitější práce dispečerů, kteří se zákazníky komunikují německy, anglicky, italsky a samozřejmě česky. Zákazníci jsou oslovováni pomocí dopravních databank. Stálí klienti se často ozývají sami buď to telefonicky nebo e-mailem.

Firma Pavel Pospíšil používá k vyhledávání a plánování přeprav spediční databanku RaalTrans a burzu nákladů TimoCom.

RaalTrans

Spediční databanka RaalTrans je česká databáze nákladů a volných vozů. RaalTrans vznikl v roce 1992, aby ulehčil práci dopravním, spedičním a výrobním firmám. Společnost poskytuje klientům unikátní software, aby mohli co nejlépe využívat kontaktní databanku nabídek přeprav a volných vozů. Současně mají klienti možnost zadávat i vlastní nabídky, a to v počítačovém programu RaalTrans Editor. Tento software v sobě zahrnuje soubor moderních funkcí, které pomáhají usnadnit práci dispečerům a poskytovatelům přeprav. V systému RaalTrans je denně zadáno až 150 000 nabídek přeprav a prázdných vozů, což jej řadí mezi významné evropské poskytovatele dopravních informací. [21]

TimoCom

TimoCom je původem německá burza nákladů, která je celoevropsky nejsilnější databází. Tato burza zpracuje denně až 750 000 mezinárodních nabídek přeprav a volných vozů. Součástí systému je i síť s více než 45 000 ověřených firem. TimoCom se nejčastěji využívá pro hledání kabotážních přeprav po Německu a pro MKD realizovanou po celé Evropě. Burzu nákladů využívají více zahraniční firmy. TimoCom nabízí i velké množství doplňkových služeb. [22]

2.5.2 Uzavírání přepravy

Uzavření přepravy následuje po vyhledání vhodného zákazníka. Komunikace se zákazníkem probíhá telefonicky nebo e-mailem. Subjekty se domlouvají na podmínkách pro uskutečnění přepravy a zejména na ceně. Firma Pavel Pospíšil má tzv. smluvní ceny za přepravu, které se odvíjí především podle trasy a vytížení nákladního vozu.

Jakmile se dopravce a zákazník dohodnou na podmínkách přepravy, tak zákazník posílá dopravci objednávku přepravy e-mailem. Dopravní firma zkontroluje, zda objednávka souhlasí s dohodnutými podmínkami. Pokud vše odpovídá, tak ji dopravce podepíše a pošle zpět zákazníkovi. Tím je přeprava uzavřena a pokračuje její realizace.

2.5.3 Realizace přepravy

Po potvrzení závazné objednávky následuje realizace přepravy. Dispečer posílá řidiči pokyny k přepravě většinou SMS zprávou, kde jsou vypsány nejdůležitější informace k nakládce a vykládce. Pokyny vychází z objednávky přepravy, zpravidla obsahují datum, čas a přesnou adresu nakládky, referenční číslo (kód) nakládky a adresu místa vykládky.

Řidič se po příjezdu na nakládku hlásí většinou na vrátnici, kde musí sdělit referenční číslo nakládky, podle kterého je poslán k příslušné rampě. Jakmile je kamion přistaven na nakládací rampě, tak pracovníci skladu naloží zboží a předají řidiči vyplněné průvodní doklady. Řidič si musí naložený náklad upevnit a zkontrolovat podle objednávky.

Dalším úkolem řidiče je dopravit naložený náklad na místo vykládky. Po uskutečnění přepravy na místo vykládky se řidič znovu hlásí na vrátnici s přiděleným číslem. Potom následuje stejný postup jako na nakládce. Příjemce si zkontroluje zásilku podle průvodních dokladů a objednávky, zda je všechno v pořádku a povolí pracovníkům skladu vykládku. Po vyložení celého nákladu si příjemce zkontroluje, jestli nedošlo během přepravy k výraznému poškození. Příjemce potvrdí průvodní doklady a vrátí je řidiči. Tyto doklady slouží jako podklad pro fakturaci přepravy zákazníkům.

2.5.4 Vyúčtování a fakturace přepravy

Vyúčtování a fakturace následuje po uzavření přepravy a její realizaci. Vyúčtování se většinou provádí následující pracovní den po příjezdu řidičů, nejčastěji se vrací

z pracovních cest v pátek večer nebo v sobotu ráno. Po příjezdu do areálu firmy jsou řidiči povinni odevzdat všechny průvodní doklady (dodací listy, nákladní listy CMR).

Vyúčtování přepravy uskutečňují administrativní pracovníci neboli fakturanti po přijetí průvodních dokladů. Fakturanti rozdělí jednotlivé průvodní doklady a k nim připojí odpovídající objednávky přeprav.

Dále následuje fakturace provedené přepravy na konkrétního zákazníka v programu Pohoda. V tomto programu kontrolují administrativní pracovníci i zaplacení faktur, které mají splatnost obvykle 60 dnů, ale často až 90 dnů podle podmínek společností. Vystavená faktura je odeslána poštou nebo e-mailem zákazníkovi k zaplacení. Úhrada faktury je možná v korunách nebo v eurech převodem na bankovní účet firmy. Při nedodržení doby splatnosti administrativní pracovníci obvolávají neplaticí zákazníky a urgují zaplacení faktur.

2.5.5 Sledování polohy vozidel

Sledování polohy vozidel ve firmě Pavel Pospíšil je prováděn pomocí systému Webdispečink. Všechna nákladní vozidla jsou vybavena mobilní jednotkou, která je nainstalována přímo do vozu a poskytuje lokaci pomocí GPS.

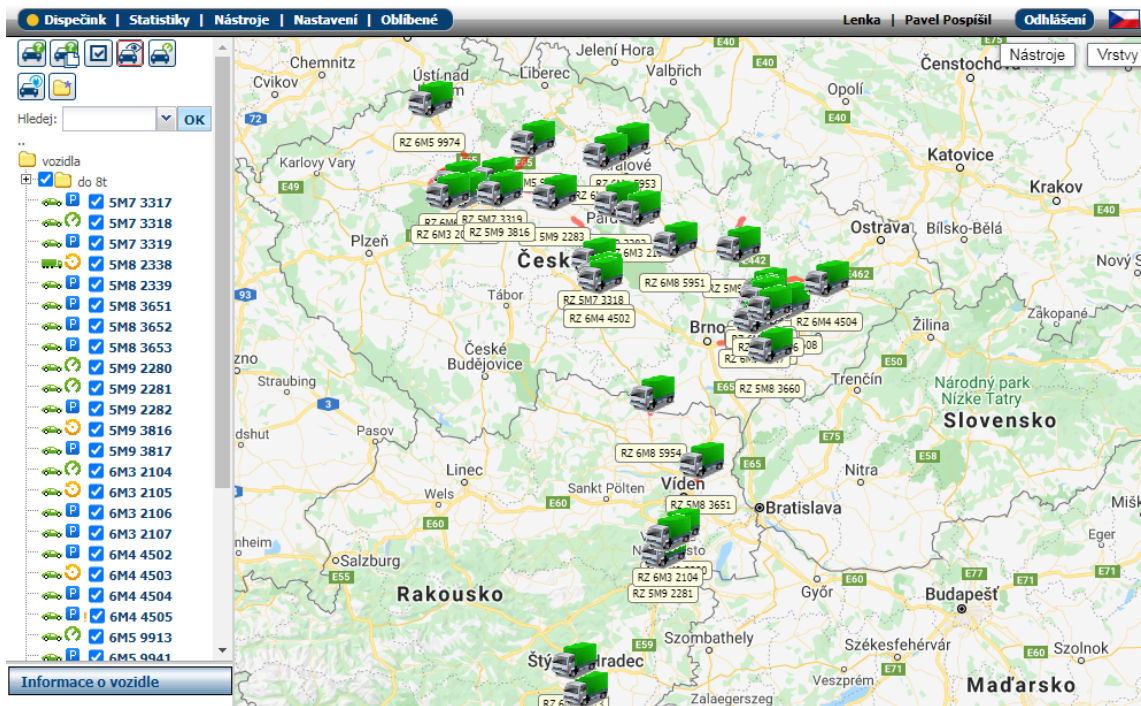
Systém výrazně ulehčuje práci dispečerům, kteří vidí aktuální polohu všech nákladních vozidel a mohou kontrolovat dodržování optimální trasy. Tento systém dispečerům umožňuje poskytovat klientům průběžné informace o pohybu jejich zakázky.

Webdispečink

Webdispečink je komplexní systém GPS sledování vozidel a řízení vozového parku libovolné velikosti. Tento systém využívá aktualizované mapové podklady od společnosti Google. Webdispečink není třeba instalovat, k jeho použití stačí webový prohlížeč a připojení k internetu. Součástí systému je i aplikace pro mobilní telefony a tablety. [23]

Pro firmu je primární funkcí tohoto systému sledování aktuální polohy (viz Obr. 2.8) a pohyb všech nákladních vozidel v reálném čase. Kromě této prvotní kontrolní funkce, plní systém také funkci ochranou a v případě, že dojde k odcizení vozidla, je možné vozidlo pomocí systému lokalizovat. Důležitou vlastností Webdispečinku je také možnost zadávání upozornění na různé situace, např. platnost STK, zdravotní prohlídky řidičů, platnost čipových karet nebo záruční servis. Další funkcí systému jsou statické

přehledy o jízdách jednotlivých řidičů nebo elektronická kniha jízd, která slouží pro výpočet cestovních náhrad (diet).



Obr. 2.8 Výstřižek ze systému Webdispečink

Zdroj: firma Pavel Pospíšil - vlastní zpracování.

2.6 Výhled firmy do budoucna

Majitel firmy Pavel Pospíšil neustále obnovuje vozový park, ale o jeho větším rozšíření prozatím nepřemýšlí. Hlavním důvodem je koronavirová pandemie, která s sebou přináší i ekonomickou krizi. Covid-19 totiž v roce 2020 výrazně poznamenal činnost silniční nákladní dopravy a také letos je hlavním důvodem rizik a nejistoty. S tím jsou spojená nová restriktivní opatření a jejich negativní dopad na činnost výrobního sektoru a poptávku domácností. Kvůli této skutečnosti majitel odložil i ostatní plány a projekty k dalšímu rozvoji firmy. [24]

Základním projektem je zvětšení a zpevnění parkoviště v místě sídla firmy, kde parkují výhradně malá nákladní vozidla. Ostatní vozy parkují na pronajatých parkovištích, což pro firmu není efektivní a zvyšuje to její náklady.

Zatím největším plánovaným projektem je stavba čerpací stanice nedaleko sídla firmy, kde má majitel koupené pozemky u dálnice. Tento projekt by znamenal obrovskou investici, která by se firmě mohla v budoucnu několikanásobně vrátit. Bohužel z důvodu koronavirové pandemie se tento projekt musí na nějakou dobu odložit.

2.7 SWOT analýza

SWOT analýza patří mezi základní metody strategické analýzy a používá se pro vyhodnocení současného stavu firmy. Silné a slabé stránky mají původ ve vnitřním prostředí firmy, příležitosti a hrozby se zaměřují především na vnější prostředí. V následující tabulce je zobrazena provedená SWOT analýza firmy Pavel Pospíšil.

Tab. 2.2 SWOT analýza

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none">• Dlouholeté působení na trhu• Dobré jméno firmy• Poskytované kvalitní služby• Stálí zákazníci• Vlastní areál a servis s mechaniky• Kvalitní vozový park značky DAF	<ul style="list-style-type: none">• Majitel firmy zastupuje příliš mnoho funkcí• Neexistence webových stránek• Nedostatečné místo pro parkování všech nákladních vozidel v areálu
PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
<ul style="list-style-type: none">• Snížení spotřeby PHM• Zvýšení poptávky po přepravě• Podpora vzdělání zaměstnanců• Noví stálí zákazníci• Vstup na nové přepravní trhy	<ul style="list-style-type: none">• Zhoršení ekonomické situace• Nezaplacení faktur odběrateli• Růst cen PHM a mýtného• Nedostatek řidičů• Velmi nízké ceny některých dopravců• Ztráta zákazníků

Zdroj: vlastní zpracování.

Silné stránky

Silné stránky firmy jsou především dlouholeté zkušenosti na dopravním trhu, dobré jméno firmy a stálí zákazníci, kteří poskytují pravidelné zakázky a vytížení nákladních vozidel. Kvůli vlivu konkurence, která tlačí ceny za přepravu velmi nízko musí firma poskytovat kvalitní služby, zákaznický servis a flexibilitu. Firma má také kvalitní vozový park značky DAF, který je často obměňován za nové vozy. Oprava nákladních vozidel probíhá nejčastěji ve vlastním servise v areálu firmy.

Slabé stránky

Mezi slabé stránky firmy lze zařadit majitele, který zastupuje příliš mnoho funkcí. Díky tomu nevěnuje pozornost případné optimalizaci nákladů, inovacím nebo implementaci nových projektů. Majitel zastupuje funkci dispečera, administrativního pracovníka, vedoucího technika případně i mechanika. Další slabou stránkou je marketing, který je na velmi nízké úrovni. Jedinou reklamou jsou nákladní vozidla, která jsou zelené barvy s logem firmy a značky DAF. Velmi špatnou reklamou je pro firmu neexistence webových stránek, která může potenciální zákazníky od spolupráce odradit. Pomocí lepšího marketingu by firma mohla být viditelnější pro budoucí zákazníky. Do slabých stránek také patří nedostatečné místo pro parkování všech nákladních vozidel v areálu. Firma má pouze omezený prostor pro stání vozidel, kdy v areálu firmy nejčastěji parkují jen malá auta. Soupravy musí parkovat na pronajatých místech pro stání, tím se zvyšují náklady firmy.

Příležitosti

Příležitost pro firmu vidím ve snížení spotřeby pohonných hmot, které jsou největší nákladovou položkou. Úsporou PHM by firma mohla dosáhnout vyšších zisků a následně snížit své ceny pro zákazníky v boji proti konkurenci. Zvýšení poptávky po přepravě by znamenalo větší vytížení vozidel a tím více ujetých kilometrů. Mezi další příležitostmi firmy je nutné zahrnout podporu vzdělávání zaměstnanců, ať už se jedná o školení ekonomické jízdy řidičů nebo jiné vzdělávací programy. Další příležitostí je vstup na jiné přepravní trhy a tím získání nových stálých zákazníků.

Hrozby

Určitou ochranou proti hrozbám jsou příležitosti, kterým je nutné věnovat dostatečnou pozornost. Obrovskou hrozbou všech firem je nepříznivá ekonomická situace, kterou nedokážou ovlivnit. Mezi hrozby lze zařadit nízké ceny konkurenčních dopravců, nezaplacené faktury odběrateli, nedostatek řidičů nebo ztráta zákazníka. Další hrozbou dopravních podniků je růst cen PHM, kdy je nutné optimalizovat své náklady pro udržení zákazníků.

3 Návrh racionalizačních opatření

Tato kapitola bakalářské práce je zaměřena na analýzu činností, zjištění nedostatků ve firmě Pavel Pospíšil a následně na doporučení možností k jejich odstranění.

3.1 Návrh na zavedení webových stránek

Jako hlavní opatření k upevnění postavení firmy Pavel Pospíšil na dopravním trhu je podle mého názoru zavedení webových stránek. Jejich neexistence je pro firmu velmi špatnou reklamou. Zákazníci hledající informace, ať už kontakt, sídlo firmy nebo poskytované služby, jsou tak odkázáni na ostatní webové stránky, které obsahují často nesprávné údaje.

Firma Pavel Pospíšil ještě nedávno webové stránky měla, avšak byly graficky i obsahově na velmi nízké úrovni, proto byly smazány. Tyto stránky neobsahovaly aktuální informace o firmě a fotografie nákladních vozidel byly spíše historické. Proto jsem se rozhodla na tento problém poukázat.

Pro vytvoření a následnou správu webových stránek by si Pavel Pospíšil měl vybrat externí firmu prostřednictvím outsourcingu. Externí firma by stránky spravovala alespoň jednou ročně a aktualizovala zastaralé údaje.

Webové stránky by mohly obsahovat tyto záložky:

- Titulní stránka,
- O nás,
- Poskytované služby,
- Vozový park,
- Kariéra,
- Kontakt.

Návrh obsahu jednotlivých záložek na vytvořené webové stránce firmy. Titulní stránka by měla být reprezentativní, kde by bylo logo firmy a základní informace. V záložce O nás bych popsala aktuální informace o firmě a stručně její historii. V další záložce bych vypsala služby, které firma poskytuje i s doplňkovými systémy, např. sledování polohy vozidel pomocí systému Webdispečink. Záložka Vozový park by obsahovala informace o počtu a typu vozidel, které firma nabízí k provedení přepravy a fotografie těchto vozů.

V záložce Kariéra by se nabízela volná pracovní místa. Pracovní pozice by byly detailně popsány, jaké znalosti a kvalifikace firma požaduje za jakou mzdu. Poslední záložkou na webové stránce firmy by byl Kontakt. Tato záložka by měla obsahovat e-maily a telefonní čísla na majitele firmy, dispečery a servis. Dále adresu a její polohu na mapě pro snadnější lokalizaci firmy. Na internetové stránce by měla být také možnost překladu do anglického a německého jazyka, protože velké množství zákazníků jsou cizí firmy.

3.2 Návrh analýzy spotřeby PHM

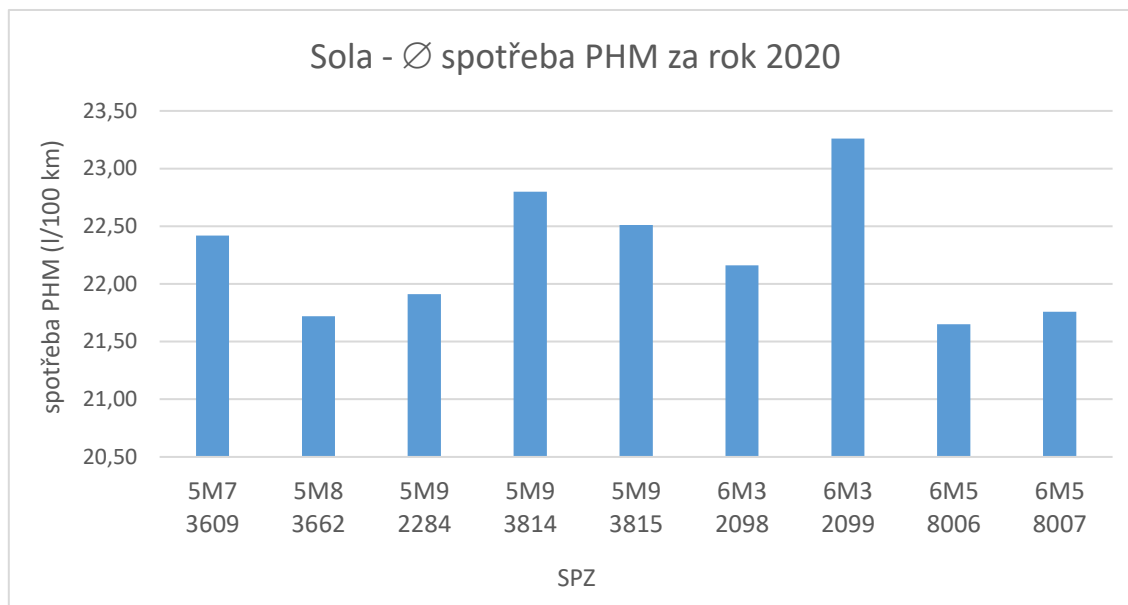
Pohonné hmoty jsou jednou z největších nákladových položek každé dopravní firmy. Náklady na PHM jsou závislé na jejich ceně a spotřebě. Cenu pohonných hmot dopravci ovlivnit nemohou, ale spotřebu ano.

Všechna nákladní vozidla firmy tankují motorovou naftu. Tankování řidiči provádí výhradně na čerpacích stanicích Shell prostřednictvím tankovacích karet, díky kterým má firma zvýhodněné ceny za vysoký objem tankovaných PHM. Čerpací stanice Shell provádí fakturaci zpětně, takže řidič při odběru PHM nic neplatí. Podle vyúčtování PHM od společnosti Shell kontrolují administrativní pracovníci, zda fakturace souhlasí s účtenkami za tankování. Pokud pracovník zjistí nesoulad, tak prošetřuje, zda nebyly PHM odčerpané na černo.

V následujících dvou grafech jsou porovnána pouze vozidla, která byla v provozu celý rok 2020, aby byly zaručeny stejné podmínky. První graf č. 3.1 zobrazuje roční průměrnou spotřebu PHM malých vozidel a druhý graf č. 3.2 ukazuje roční průměrnou spotřebu PHM souprav. Grafy jsou vypracovány na základě tabulek viz Příloha B. Cílem analýzy spotřeby PHM je určit nejefektivnější a zároveň neekonomická vozidla. V případě úsporných řidičů navrhnout jejich ohodnocení a řidičům s neúspornou jízdou navrhnout možná řešení.

V grafu 3.1 je porovnána spotřeba pohonných hmot malých aut za rok 2020. Z grafu je patrné, že se spotřeba těchto nákladních vozidel pohybovala v průměru na 100 km okolo 22 l. Nejnižší spotřebu do 22 l/100 km měla 4 nákladní auta s SPZ 6M5 8006, 5M8 3662, 6M5 8007 a 5M9 2284. Řidiče těchto vozidel bych navrhovala odměnit za jejich úspornou jízdu, která v nákladech firmy může za rok udělat nemalou částku. Naopak nejvyšší spotřebu PHM v roce 2020 dosáhl řidič vozidla 6M3 2099, jehož průměrná spotřeba na 100 km byla přes 23 l. Doporučila bych upozornit řidiče na jeho neúspornou

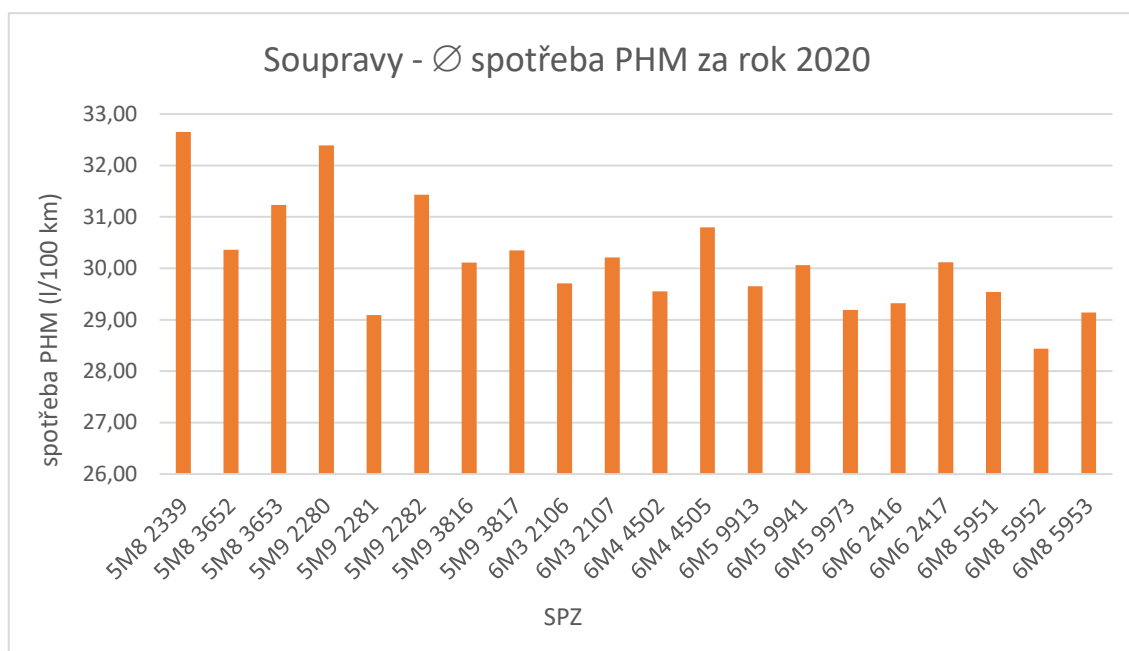
jízdu, popřípadě bych navrhla školení ekonomické jízdy popsané v následující kapitole 3.2.1.



Graf 3.1 Sola - Ø spotřeba PHM za rok 2020

Zdroj: vlastní zpracování.

Graf 3.2 zobrazuje průměrnou spotřebu pohonných hmot souprav v roce 2020. Spotřeba velkých nákladních vozidel se v průměru pohybovala okolo 30 l/100 km. Tato spotřeba je dost vysoká a měla by odpovídat spíše zimním měsícům, kdy se ve spotřebě projevuje i nezávislé topení. Velmi dobrá spotřeba za celý rok je tedy někde kolem 29 l/100 km. Úplně nejlepší spotřebu 28,44 l/100 km měl řidič vozidla s SPZ 6M8 5952, který by si zasloužil nejen finanční odměnu, ale také pochvalu od majitele firmy. Do normy okolo 29 l/100 km se řadilo ještě několik řidičů souprav s SPZ 5M9 2281, 6M8 5953, 6M5 9973 a 6M6 2416. Tyto řidiče bych jako motivaci za úspornou jízdu doporučila odměnit, ať už finančním nebo jiným způsobem. Nejhorší spotřebu nad 32 l/100 km měli řidiči vozidel 5M8 2339 a 5M9 2280. U těchto vozidel může hrát roli i to, že jsou o něco starší než ostatní vozy. Každopádně bych řidiče o jejich neúsporné jízdě informovala a případně jim navrhla školení ekonomické jízdy (viz 3.2.1).



Graf 3.2 Soupravy - Ø spotřeba PHM za rok 2020

Zdroj: vlastní zpracování.

Při porovnávání těchto dat je zřejmé, že na spotřebu PHM má vliv množství faktorů. Mezi faktory ovlivňující spotřebu vozidla můžeme zařadit technické vlastnosti vozu, charakter přepravovaného zboží, stav silnic nebo členění terénu. Ve spotřebě se také promítá celkový počet ujetých kilometrů a zásadním vlivem je styl jízdy řidiče.

3.2.1 Školení ekonomické jízdy

V rámci předchozí analýzy spotřeby PHM je jedním z návrhů přihlásit řidiče s vysokou spotřebou na kurz ekonomické jízdy. Řidiči, kteří absolvují školení by měli být produktivnější a pomáhat firmě snížit náklady na PHM. Kurz se skládá z teoretické i praktické výuky. Společnosti poskytující kurzy na svých stránkách uvádí, že řidiči absolvující školení se naučí v krátké době jezdit o 5 - 10 % úsporněji. Známymi poskytovateli kurzů jsou DAF, ČESMAD BOHEMIA, Dopravní akademie nebo Dekra. Cena kurzů od těchto firem se pohybuje v rozmezí 3 000 - 5 000 Kč za řidiče. Při školení větší skupiny řidičů jsou potom poskytovány slevy.

Mezi výhody tohoto školení dále patří:

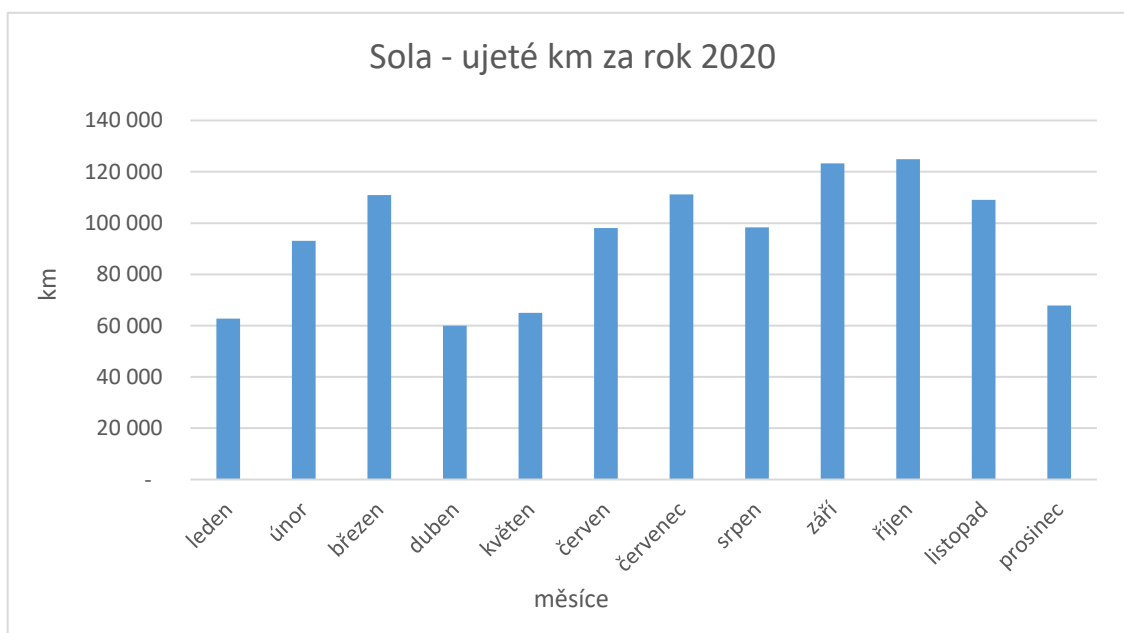
- snížení emisí CO₂,
- zvýšení spolehlivosti vozidla,
- zvýšení produktivity řidiče,
- zvýšení bezpečnosti. [25]

Pro firmu Pavel Pospíšil mi připadá nejlepší společnost DAF, která provádí výuku na vozech DAF LF, CF a XF. Zaměstnanci firmy jezdí těmito vozy, proto by školení mohlo mít velký přínos.

3.3 Návrh analýzy ujetých kilometrů

V této kapitole jsou porovnány ujeté kilometry malých aut a souprav za rok 2020. Ujeté kilometry mají zásadní vliv na množství spotřebovaných pohonných hmot. Grafy jsou vypracovány na základě tabulek viz Příloha C.

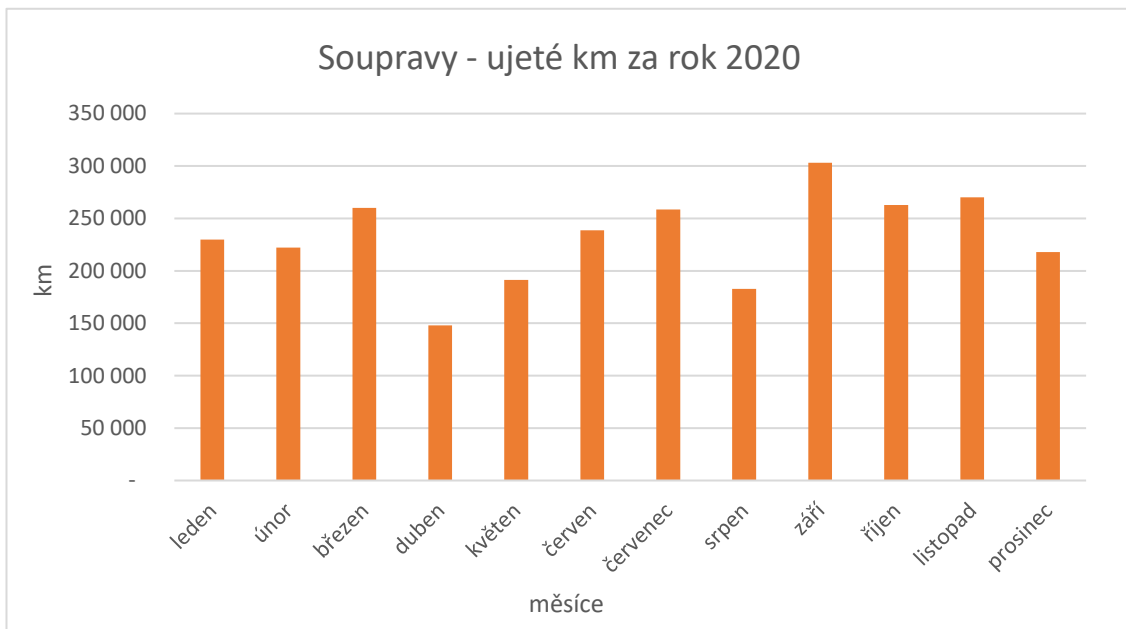
V grafu č. 3.3 jsou porovnány ujeté kilometry malých vozidel za jednotlivé měsíce roku 2020. Nejméně kilometrů bylo najeto v dubnu, a to lehce přes 60 000 km. V tomto měsíci bylo odstaveno 5 nákladních aut, ať už z důvodu prodeje nebo opravy vozidla, nemoci nebo dovolených řidičů. Mezi další měsíce s velmi malým počtem ujetých kilometrů patří leden, květen a prosinec. Naopak nejvíce ujetých kilometrů bylo v říjnu (124 900 km) a v září (123 300 km), dokonce jednou tolik než v dubnu. Hlavním důvodem je pouze jedno odstavené nákladní vozidlo a také návrat řidičů z dovolených.



Graf 3.3 Sola - ujeté km za rok 2020

Zdroj: vlastní zpracování.

Graf č. 3.4 zobrazuje ujeté kilometry souprav v roce 2020. Výrazně nejméně kilometrů bylo najeto v dubnu (147 900 km). V tomto měsíci bylo odstaveno 9 souprav ze stejných důvodů jako u malých aut. Další nedostačující měsíce v počtu ujetých kilometrů byly srpen a květen. Naprosto největší počet ujetých kilometrů byl v září a dosahoval 303 100 km.

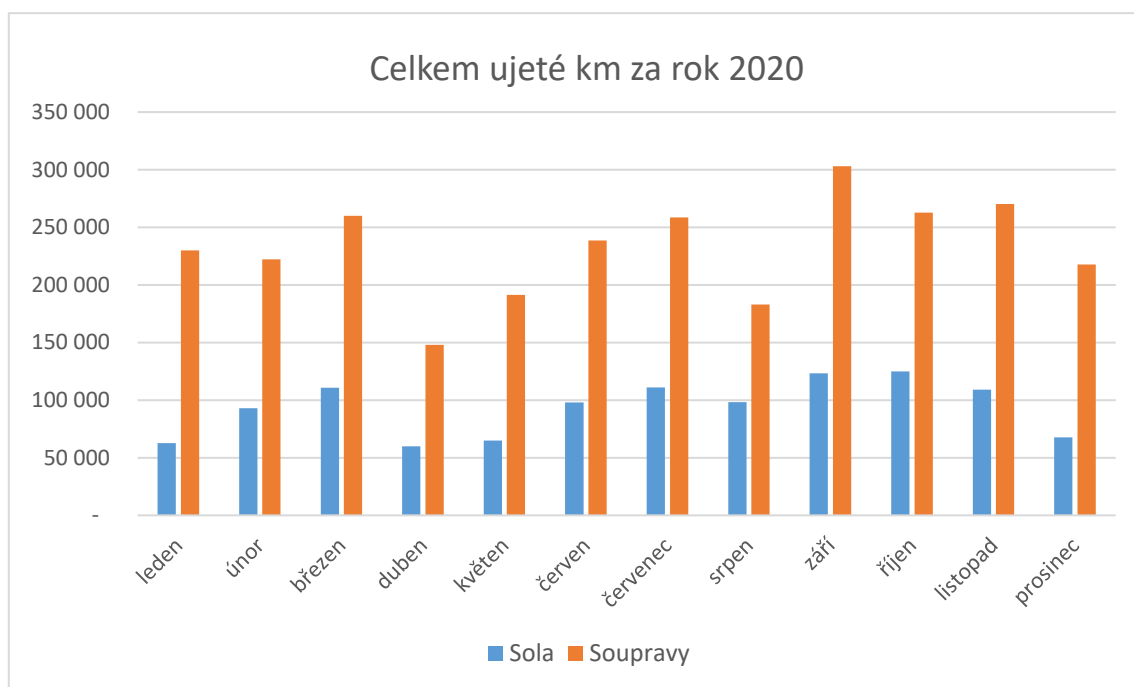


Graf 3.4 Soupravy - ujeté km za rok 2020

Zdroj: vlastní zpracování.

V posledním grafu 3.5 jsou srovnány celkové ujeté kilometry všech vozidel firmy za rok 2020. Ujeté kilometry malých aut a souprav se liší hlavně kvůli počtu jednotlivých vozidel. Malých aut je přesně 16 a souprav 30, proto jsou v grafu tak velké rozdíly za jednotlivé měsíce. Sola ujela za celý rok 1 124 400 km a soupravy 2 785 200 km. Celkem všechna vozidla firmy Pavel Pospíšil tedy ujela 3 909 600 km a zhruba natankovala 1 086 000 l motorové nafty.

Porovnáním těchto údajů je patrné, že počet ujetých kilometrů závisí na množství nákladních vozidel v provozu, na četnosti dovolených a onemocnění řidičů. O dovolené musí řidiči žádat dopředu a musí být schváleny majitelem firmy. Nejčastěji se projeví úbytek přeprav v letních měsících a v prosinci, kdy zaměstnanci ve firmách čerpají své dovolené. V roce 2020 měla na celkové ujeté kilometry také velký vliv koronavirová pandemie, která ovlivnila silniční přepravu a řidiče, kteří museli být v karanténě kvůli nakažení nebo podezření na tuto nemoc.



Graf 3.5 Celkem ujeté km za rok 2020

Zdroj: vlastní zpracování.

Firmě Pavel Pospíšil bych doporučila zaměstnat několik tzv. náhradníků, kteří by byli ve firmě pouze brigádně. Mohlo by se jednat například o řidiče ve starobním důchodu, kteří by si chtěli příležitostně přivydělat a firma by nemusela v případě dovolených nebo onemocnění řidičů auta odstavit.

4 Vyhodnocení

V této kapitole jsou vyhodnoceny poznatky a opatření, které byly vytvořeny k upevnění postavení firmy na dopravním trhu.

4.1 Vyhodnocení návrhu na zavedení webových stránek

Zavedení webových stránek jsem doporučila kvůli zlepšení marketingu firmy, který je na velmi nízké úrovni. Jedinou reklamou jsou polepená nákladní vozidla, případně inzerát v novinách na volná pracovní místa. Zavedení internetových stránek by mělo být pro firmu důležité i v boji proti konkurenci.

Majitel by měl udělat výběrové řízení pro zvolení vhodné firmy poskytující vytvoření a následnou správu webových stránek. Externí firma by spravovala a aktualizovala informace podle dohody s majitelem.

Webové stránky by podle mého názoru mohly obsahovat základní záložky: Titulní stránka, O nás, Poskytované služby, Vozový park, Kariéra a Kontakt. Dále jsem navrhla stručný obsah, který by záložky mohly zahrnovat.

V současné době s obrovskou konkurencí na dopravním trhu je nutné poskytovat nejen kvalitní služby, ale zároveň je podpořit odpovídajícím marketingem a být tak o krok napřed před konkurencí.

4.2 Vyhodnocení analýzy spotřeby PHM

Analýzu spotřeby PHM jsem vytvořila z důvodu, že pohonné hmoty představují největší nákladovou položku firmy. Cílem této analýzy je zjistit nejefektivnější a neúsporná vozidla, jejichž řidiči budou odměněni nebo naopak jim budou navržnuta možná řešení.

Pro dosažení stejných podmínek jsem porovnávala pouze vozidla, která byla v provozu celý rok 2020. Vozidla jsou rozdělena do dvou skupin na malá auta a soupravy. V rámci malých vozidel se spotřebou do 22 l/100 km byla 4 auta s SPZ 6M5 8006, 5M8 3662, 6M5 8007 a 5M9 2284. Řidiči těchto vozidel byli navržnuti na odměnu za jejich úspornou jízdu. U souprav měl naprosto nejlepší spotřebu 28,44 l/100 km řidič s vozidlem 6M8 5952, který by si zasloužil nejen finanční odměnu, ale také pochvalu od

majitele firmy. Do normy okolo 29 l/100 km se řadilo ještě několik řidičů souprav s SPZ 5M9 2281, 6M8 5953, 6M5 9973 a 6M6 2416. Tyto řidiče bych jako motivaci za úspornou jízdu doporučila také odměnit, ať už finančním nebo jiným způsobem.

Naopak nejhorší spotřebu PHM v rámci malých vozidel měl řidič s SPZ 6M3 2099, jehož průměrná spotřeba byla přes 23 l/100 km. U souprav dosáhli nejvyšší průměrné spotřeby nad 32 l/100 km řidiči vozidel 5M8 2339 a 5M9 2280. Všechny tyto řidiče bych na jejich neúspornou jízdu upozornila a doporučila bych firmě investovat do školení ekonomické jízdy řidičů. Kurz od různých firem se pohybuje v rozmezí 3 000 - 5 000 Kč za řidiče a při školení větší skupiny jsou poskytovány slevy. Tento kurz by měl řidiče naučit, jak být produktivnější a pomáhat firmě snížit náklady na PHM o 5 - 10 %. Nejvýhodnější školení pro firmu Pavel Pospíšil bylo vyhodnoceno od společnosti DAF, která provádí výuku na vozech typu LF, CF a XF.

4.3 Vyhodnocení analýzy ujetých kilometrů

Ujeté kilometry mají podstatný vliv na množství spotřebovaných pohonných hmot. Počet ujetých kilometrů ukazuje efektivnost vytížení vozidel v jednotlivých měsících. Cílem tohoto rozboru je určit nejlepší a nejhorší měsíce v počtu ujetých kilometrů a navrhnout možnosti k jejich zvýšení.

Vozidla jsou jako v předchozích kapitolách rozdělena na malá auta a soupravy. V rámci malých vozidel bylo ujeté nejvíce kilometrů v říjnu (124 900 km) a v září (123 300 km). Soupravy ujely největší počet kilometrů v září a to 303 100 km. Hlavním důvodem těchto dobrých výsledků je minimální počet odstavených vozidel a také návrat řidičů z dovolených.

Naopak nejméně ujetých kilometrů u malých vozidel bylo v dubnu (60 000 km), kdy bylo odstaveno 5 nákladních vozidel. Dalšími měsíci s malým počtem kilometrů jsou leden, květen a prosinec. U souprav bylo výrazně nejméně kilometrů ujeté také v dubnu (147 900 km), kdy bylo odstaveno dokonce 9 souprav. Mezi další měsíce s nedostatečným počtem kilometrů se řadí srpen a květen. Nákladní automobily jsou odstavovány nejčastěji z důvodu prodeje a oprav vozidel, nemoci a dovolených řidičů.

Za celý rok 2020 ujela sola 1 124 400 km a soupravy 2 785 200 km. Celkem všechna auta firmy Pavel Pospíšil najela 3 909 600 km a natankovala okolo 1 086 000 l motorové nafty.

Počet ujetých kilometrů závisí na množství vozidel v provozu, na četnosti dovolených a onemocnění řidičů. V roce 2020 byl počet ujetých kilometrů velmi ovlivněn i koronavirovou pandemií, která přinesla v oblasti dopravy určitá omezení a větší počet nemocných a lidí v karanténě.

Pro zabezpečení vytížení vozidel i přes výpadky stálých řidičů (dovolené, nemoci) bych doporučila zaměstnat několik náhradníků (střídačů), kteří by ve firmě byli pouze brigádně. Těmito střídači by mohli být například řidiči v důchodu, kteří by si rádi přivydělali. Firma by tímto způsobem mohla zajistit zvýšení počtu ujetých kilometrů a nemusela by odstavovat vozidla.

Závěr

Bakalářská práce se skládá z teoretické a praktické části. První kapitola je zaměřena na teoretická východiska při provozování silniční dopravy. V praktické části je charakterizována firma, vozový park, zákazníci, poskytované služby a průběh realizace přeprav. Dále je provedena SWOT analýza, na jejímž základě je v třetí kapitole udělán rozbor některých zjištěných nedostatků a následně jsou navržena možná řešení. Čtvrtá kapitola je zaměřena na vyhodnocení těchto návrhů na zlepšení.

Díky současné nepředvídatelné době jsem si jako cíl mé bakalářské práce stanovila analyzovat současný stav ve firmě Pavel Pospíšil a navrhnout racionalizační opatření k upevnění firmy na dopravním trhu. Analýza současného stavu ve firmě Pavel Pospíšil byla provedena v druhé kapitole této bakalářské práce. Pro upevnění firmy na trhu jsem vypracovala návrh na zavedení webových stránek, analýzu spotřeby PHM a analýzu ujetých kilometrů.

Zavedení webových stránek jsem navrhla kvůli zlepšení marketingu. Firma Pavel Pospíšil poskytuje kvalitní služby, ale její slabou stránkou je nízká úroveň marketingu. Při lepší reklamě a informovanosti veřejnosti by firma mohla získat nové zákazníky a dosáhnout tak vyšších zisků.

Analýzu spotřeby PHM jsem vytvořila, protože pohonné hmoty jsou největší nákladovou položkou firmy. Cílem analýzy bylo vyhodnotit nejefektivnější a neúsporná vozidla. Podle analýzy jsem řidiče s nejlepší spotřebou navrhla odměnit, ať už finančním nebo jiným způsobem. Naopak řidiče s nejhorší spotřebou jsem doporučila na tuto skutečnost upozornit a přihlásit na kurz ekonomické jízdy.

Analýza ujetých kilometrů ukazuje efektivnost vytížení vozidel v jednotlivých měsících. Úkolem této analýzy bylo zjistit nejlepší a nejhorší měsíce v počtu ujetých kilometrů a navrhnout způsob pro efektivnější vytížení vozidel. Jako opatření proti výpadkům stálých řidičů (dovolené, nemoci) jsem doporučila zaměstnat několik náhradníků, kteří by pracovali pouze brigádně. Mohlo by se jednat například o řidiče v důchodu, kteří si chtějí přivydělat. Tímto způsobem by firma mohla zajistit zvýšení počtu ujetých kilometrů a vozidla by nemusela být odstavována.

Seznam zdrojů

- [1] POSELTOVÁ, Olga. *Mezinárodní kamionová přeprava a její postavení v mezinárodním obchodě* [online]. Praha, 2016 [cit. 2020-12-21]. Diplomová práce. Vysoká škola ekonomická v Praze. Dostupné z: https://vskp.vse.cz/52753_mezinarodni-kamionova-preprava-a-jeji-postaveni-v-mezinarodnim-obchode?title=p%C5%99prava
- [2] ČESKO. *Zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě*. In: Sbírnka zákonů. Praha, Parlament ČR, 26. 4. 1994, 37/1994, číslo 111. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-111#cast2>
- [3] NĚMCOVÁ, Jitka. *Logistika silniční dopravy*. Učební texty VŠLG pro bakalářské studium. 2006, 128 stran.
- [4] ČESKO. *Zákon č. 455/1991 Sb. o živnostenském podnikání*. In: Sbírnka zákonů. Praha: Federální shromáždění, 2. 10. 1991, 455/1991, číslo 87. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1991-455/zneni-20200701>
- [5] DVORSKÝ, Vladimír. *Logistika kamionové dopravy* [online]. Brno, 2012 [cit. 2021-01-28]. Diplomová práce. Mendelova univerzita v Brně. Dostupné z: <https://docplayer.cz/18307643-Mendelova-univerzita-v-brne-agronomicka-fakulta-diplomova-prace-bc-vladimir-dvorsky.html>
- [6] NOVÁK, Radek. *Nákladní doprava a zásílatelství*. 2., přeprac. vyd. Praha: ASPI, 2005. ISBN 978-80-7357-086-6.
- [7] NOVÁK, Radek a kol. *Mezinárodní kamionová doprava a zásílatelství*. V Praze: C.H. Beck, 2013. 282 s. ISBN 978-80-7400-514-5.
- [8] Logo společnosti IRU. In: *IRU* [online]. Geneva: IRU, ©2021 [cit. 2021-02-01]. Dostupné z: <https://www.iru.org/>
- [9] Logo společnosti FIATA. In: *FIATA International Federation of Freight Forwarders Associations* [online]. Geneva: FIATA, ©2020 [cit. 2021-02-01]. Dostupné z: <https://fiata.com/>
- [10] Logo společnosti Transfrigoroute International. In: *Transfrigoroute* [online]. Brusel: Transfrigoroute International [cit. 2021-02-10]. Dostupné z: <http://www.transfrigoroute.eu/>

- [11] NOVÁK, Radek. *Mezinárodní kamionová doprava plus*. Vyd. 2., přeprac. Praha: ASPI, 2003. ISBN 80-86395-53-7.
- [12] O Sdružení. In: *O ČESMAD BOHEMIA* [online]. Praha: Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA, ©2011-2021 [cit. 2021-02-01]. Dostupné z: <https://www.prodopravce.cz/o-sdruzeni>
- [13] REZKOVÁ, Ivana. *Právní vztahy v přepravě osob a zboží* [online]. České Budějovice, 2012 [cit. 2021-01-28]. Diplomová práce. Jihočeská univerzita. Dostupné z: https://theses.cz/id/74abvd/Prvn_vztahy_v_peprav_osob_a_zbo.pdf
- [14] ŠIROKÝ, Jaromír. *Provozování silniční dopravy II*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2006. ISBN 80-7194-875-6.
- [15] SEDLÁČEK, Pavel. *Úmluva CMR: (komentář): mezinárodní silniční nákladní doprava: soudní rozhodnutí: výklad jednotlivých ustanovení*. Praha: VOX, 2009. ISBN 978-80-86324-82-1.
- [16] Sledování vozidel. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2019 [cit. 2020-05-11]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Sledov%C3%A1n%C3%AD_vozidel
- [17] SPĚVÁK, Antonín. *Monitorovací systémy a jejich využití v silniční dopravě* [online]. Pardubice, 2018 [cit. 2020-05-11]. Diplomová práce. Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera. Vedoucí práce Ing. Jiří Nožička, Ph.D. Dostupné z: https://dk.upce.cz/bitstream/handle/10195/71146/SpevakA_MonitorovaciSystemy_JN_2018.pdf?sequence=1 &isAllowed=y
- [18] Správa vozového parku (Fleet Management). *Správa vozového parku (Fleet Management) - ManagementMania.com* [online]. Plzeň: ManagementMania.com, © 2011-2016 [cit. 2021-03-08]. Dostupné z: <https://managementmania.com/cs/sprava-vozoveho-parku-fleet-management>
- [19] MASLIKIEWICZOVÁ, Iva. *Analýzy využití vozového parku dopravní firmy* [online]. Praha, 2018 [cit. 2021-03-08]. Bakalářská práce. České vysoké učení technické v Praze, Fakulta dopravní. Dostupné z: <https://dspace.cvut.cz/handle/10467/80889>
- [20] TRHLÍKOVÁ, Jana. *Návrh vhodné varianty financování vozového parku* [online]. Brno, 2009 [cit. 2021-03-08]. Diplomová práce. Vysoké učení technické v Brně,

Fakulta podnikatelská, Ústav ekonomiky. Dostupné z:
https://www.vutbr.cz/www_base/zav_prace_soubor_verejne.php?file_id=14272

[21] Databanka nákladů a volných vozů. *RAALTRANS* [online]. Hradec Králové: RAALTRANS, © 2018–2021 [cit. 2021-03-08]. Dostupné z: <https://www.raal.cz/cs/>

[22] TIMOCOM. *TIMOCOM* [online]. Erkrath: TIMOCOM, © 2021 [cit. 2021-03-08]. Dostupné z: <https://www.timocom.cz/>

[23] GPS sledování vozidel, monitoring vozidel - Webdispečink. *Webdispečink* [online]. Praha: Princip, © 1999-2019 [cit. 2021-03-08]. Dostupné z: <https://www.webdispecink.cz/>

[24] Silniční nákladní doprava: Oslabený evropský sektor čelí kvůli covid-19 dalšímu narušení. *Credendo* [online]. Brusel: Credendo, 2021 [cit. 2021-03-26]. Dostupné z: <https://www.credendo.com/cz/country-news/nakladni-silnicni-doprava-oslabeny-evropsky-sektor-celi-kvuli-covid-19-dalsimu-naruseni>

[25] Školení ekonomické jízdy. *DAF Trucks CZ* [online]. Pardubice: NAPA TRUCKS, 2021 [cit. 2021-04-02]. Dostupné z: <https://napatrucks.cz/skoleni-ekonomicke-jizdy>

Seznam grafických objektů

Seznam obrázků

Obr. 1.1 Logo organizace IRU.....	15
Obr. 1.2 Logo asociace FIATA	15
Obr. 1.3 Logo organizace Transfrigoroute International	16
Obr. 1.4 Logo sdružení ČESMAD BOHEMIA	17
Obr. 2.1 Logo firmy Pavel Pospíšil	27
Obr. 2.2 Historický vozový park	28
Obr. 2.3 Organizační struktura firmy Pavel Pospíšil	29
Obr. 2.4 DAF LF 55.....	31
Obr. 2.5 DAF CF 320	31
Obr. 2.6 DAF XF 106 s návěsem.....	32
Obr. 2.7 DAF XF 106 s tandemovým přívěsem	32
Obr. 2.8 Výstřižek ze systému Webdispečink	40

Seznam grafů

Graf 2.1 Nejlepších 10 zákazníků roku 2020	35
Graf 3.1 Sola - Ø spotřeba PHM za rok 2020	45
Graf 3.2 Soupravy - Ø spotřeba PHM za rok 2020	46
Graf 3.3 Sola - ujeté km za rok 2020	47
Graf 3.4 Soupravy - ujeté km za rok 2020.....	48
Graf 3.5 Celkem ujeté km za rok 2020	49

Seznam tabulek

Tab. 2.1 Charakteristika vozového parku	33
Tab. 2.2 SWOT analýza.....	41

Seznam zkratek

ADR	Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí
AETR	Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční přepravě
ATP	Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy
CEMT	Evropská konference ministrů dopravy
CMR	Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě ČR
EU	Evropská unie
FIATA	Mezinárodní asociace zasilatelských svazů
GPS	Globální polohový systém
IRU	Mezinárodní silniční unie
MKD	Mezinárodní kamionová doprava
PHM	Pohonné hmoty
Sb.	Sbírka
SPZ	Státní poznávací značka
STK	Stanice technické kontroly
TI	Transfrigoroute International
TIR	Celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetu

Seznam příloh

Příloha A	Výpis z živnostenského rejstříku
Příloha B	Spotřeba PHM za rok 2020
Příloha C	Ujeté km za rok 2020

Výpis z živnostenského rejstříku



Magistrát města Prostějova
odbor obecní živnostenský úřad
796 01 PROSTĚJOV, Nám. T.G.Masaryka 130/14

Č. j.: OŽÚ 7530/2012

Výpis z živnostenského rejstříku

Jméno a příjmení: **Pavel Pospíšil**
Rodné číslo: **721112/4459**
Datum narození: **12.11.1972**
Bydliště: **Hradčany 71, 798 07, Hradčany-Kobeřice**
Obchodní firma: **Pavel Pospíšil**
Místo podnikání: **Hradčany 71, 798 07, Hradčany-Kobeřice**
Identifikační číslo: **48466883**

Živnostenské oprávnění č. 1

Předmět podnikání: **Opravy silničních vozidel**
Vznik oprávnění: **11.07.1994**
Doba platnosti oprávnění: **na dobu neurčitou**

Živnostenské oprávnění č. 2

Předmět podnikání: **Silniční motorová doprava - nákladní provozovaná vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti přesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí, - nákladní provozovaná vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti nepřesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí**
Vznik oprávnění: **17.01.1995**
Doba platnosti oprávnění: **na dobu neurčitou**

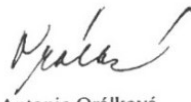
Živnostenské oprávnění č. 3

Předmět podnikání: **Výroba, obchod a služby neuvedené v přílohách 1 až 3 živnostenského zákona**
Obory činnosti: **Zasilatelství a zastupování v celním řízení**
Vznik oprávnění: **29.10.1997**
Doba platnosti oprávnění: **na dobu neurčitou**

Úřad příslušný podle § 71 odst. 2 živnostenského zákona: **Magistrát města Prostějova**

v Prostějově dne 08.01.2013




Ing. Bc. Antonie Orálková
vedoucí odboru obecní živnostenský úřad

Spotřeba PHM za rok 2020

Tab. Sola - spotřeba PHM

SPZ	leden	únor	březen	duben	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec	celkem
5M7 3609	22,39	23,22	22,48	21,56	22,92	22,61	21,60	22,31	21,70	22,19	23,41	22,63	22,42
5M8 3662	21,45	21,59	21,73	21,75	21,99	20,89	20,36	21,64	22,51	21,80	21,81	23,06	21,72
5M9 2284	22,25	22,73	22,82	21,74	22,41	21,24	21,64	20,84	21,19	21,10	22,09	22,82	21,91
5M9 3814	22,57	23,99	22,62	21,85	23,31	22,49	22,78	21,10	24,37	22,20	23,11	23,18	22,80
5M9 3815	22,54	23,72	22,99	21,47	21,73	22,89	21,70	21,93	21,37	22,38	22,25	25,18	22,51
6M3 2098	22,63	22,37	23,17	21,85	21,77	22,74	22,28	21,76	21,58	21,24	22,08	22,42	22,16
6M3 2099	23,20	23,43	24,42	23,07	22,65	23,36	23,55	23,06	22,74	22,71	22,85	24,04	23,26
6M5 8006	22,88	21,69	21,96	21,52	21,70	21,31	21,04	20,77	21,26	21,54	21,93	22,22	21,65
6M5 8007	23,00	22,48	22,06	21,93	21,49	20,75	20,67	21,83	21,01	21,91	21,80	22,13	21,76

Tab. Soupravy - spotřeba PHM

SPZ	leden	únor	březen	duben	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec	celkem
5M8 2339	32,55	32,33	33,00	34,35	33,56	29,62	32,43	30,55	32,45	33,80	33,08	34,07	32,65
5M8 3652	30,45	31,83	30,65	30,84	32,85	30,00	29,57	29,52	29,02	31,30	29,21	29,02	30,36
5M8 3653	28,99	30,20	32,38	27,40	29,92	29,08	29,67	36,09	30,18	32,70	33,75	34,42	31,23
5M9 2280	34,33	32,32	32,55	32,86	29,86	31,32	28,87	33,99	31,03	33,58	32,42	35,59	32,39
5M9 2281	30,71	29,60	29,64	29,73	29,10	27,16	27,35	28,22	28,75	28,23	29,67	30,86	29,09
5M9 2282	29,09	32,44	32,10	31,96	30,03	30,62	32,48	31,63	29,20	32,06	31,86	33,64	31,43
5M9 3816	30,31	28,87	31,22	31,25	29,63	30,10	27,74	30,84	31,04	27,53	30,37	32,37	30,11
5M9 3817	30,93	29,17	30,67	29,66	31,09	30,75	29,08	30,22	29,37	29,46	31,51	32,28	30,35
6M3 2106	29,54	30,75	30,98	30,15	27,38	29,36	28,45	28,95	29,29	29,79	29,99	31,90	29,71
6M3 2107	31,65	32,81	30,05	30,08	30,18	30,48	30,04	27,82	28,34	29,80	28,89	32,41	30,21
6M4 4502	29,52	29,65	29,27	30,02	28,68	28,77	28,82	32,01	29,09	30,25	29,22	29,33	29,55
6M4 4505	31,01	30,70	31,92	31,58	29,34	31,19	30,92	31,59	29,26	30,91	30,38	30,78	30,80
6M5 9913	26,23	32,68	29,41	29,81	29,27	28,09	29,33	29,58	30,00	29,03	30,37	32,01	29,65
6M5 9941	30,74	29,73	31,87	30,75	29,28	28,63	29,43	29,70	28,85	29,99	29,28	32,52	30,06
6M5 9973	27,81	30,69	28,29	31,24	34,75	28,31	27,38	30,50	26,52	26,51	28,68	29,60	29,19
6M6 2416	30,69	29,49	29,53	30,38	28,50	27,30	28,36	29,15	28,06	29,67	29,35	31,36	29,32
6M6 2417	31,15	31,70	30,04	30,26	29,82	29,13	29,80	30,10	28,01	29,83	30,35	31,28	30,12
6M8 5951	29,96	29,85	29,41	34,83	27,95	27,24	31,25	29,78	28,15	27,40	27,99	30,69	29,54
6M8 5952	28,44	28,84	29,22	28,00	29,40	27,78	26,02	27,59	29,61	29,13	28,15	29,07	28,44
6M8 5953	27,13	35,51	30,58	29,17	27,59	29,39	28,35	28,19	29,60	28,43	27,58	28,21	29,14

Ujeté km za rok 2020

Tab. Sola - ujeté km za rok 2020

SPZ	leden	únor	březen	duben	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec
5M3 5823	3737	5693	7185	x	4610	7147	8872	3584	8667	8089	6753	5460
5M7 3609	5024	5408	6411	2736	5952	7522	8055	8800	4728	9500	6523	5223
5M8 2604	1253	4968	6177	x	x	x	6039	8371	9038	6749	6750	5032
5M8 3660	6457	6784	6233	x	4906	8717	6923	8523	7593	9142	5473	5195
5M8 3661	3441	x	6231	5312	5725	9623	7238	3513	4871	8026	6832	4789
5M8 3662	3567	4887	6642	5106	6190	6525	6981	6794	8491	8423	9462	4730
5M9 2283	4086	6952	3621	x	x	x	x	x	x	x	x	x
5M9 2284	3034	7769	7359	5218	3417	6923	3385	8730	7518	11100	7870	5057
5M9 3814	4152	7515	8849	6174	4255	8160	5664	8932	7978	8577	4132	4560
5M9 3815	3989	5958	8429	3289	5440	6635	7446	4983	9898	7401	8617	5040
6M3 2097	x	3510	9729	5135	4177	6382	7553	4696	8708	7477	9008	4506
6M3 2098	5290	6226	6840	7379	4189	8519	9507	5275	8348	8742	8525	5063
6M3 2099	7162	7732	5891	5564	4440	7159	8711	6853	8928	8189	8046	4929
6M4 4801	2639	4867	5160	x	x	x	8100	8535	9163	7406	3458	x
6M5 8006	3745	7710	8030	8095	4495	7805	8160	6465	8910	7950	8875	5155
6M5 8007	5231	7090	8094	6022	7153	6992	8515	4257	10493	8095	8750	3100
Celkem	62807	93069	110881	60030	64949	98109	111149	98311	123332	124866	109074	67839

Tab. Soupravy - ujeté km za rok 2020

SPZ	leden	únor	březen	duben	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec
5M7 3318	9 640	5 260	7 160	x	8 180	8 660	10 050	7 910	8 530	10 250	7 550	2 188
5M7 3319	x	x	x	x	x	x	x	x	3 812	9 736	7 545	7 692
5M8 2338	x	7 850	9 538	9 135	7 150	8 354	5 346	8 228	8 190	11 667	7 597	8 455
5M8 2339	9 800	7 200	10 700	5 600	7 750	11 139	6 579	3 207	13 485	8 490	10 900	5 700
5M8 3651	8 790	7 490	6 670	x	x	8 550	3 613	8 318	6 539	5 840	8 990	7 500
5M8 3652	8 407	8 264	8 949	7 551	7 580	8 227	9 309	6 371	10 412	7 835	10 007	7 305
5M8 3653	7 610	9 270	11 125	4 475	7 090	8 610	12 240	1 840	10 575	9 695	9 870	6 805
5M9 2280	8 475	8 600	12 030	7 030	3 710	9 985	8 130	9 245	8 700	3 010	8 050	7 035
5M9 2281	9 403	9 255	9 462	7 698	7 598	10 815	6 900	8 602	9 631	8 929	8 464	6 971
5M9 2282	10 220	8 310	11 240	6 260	6 910	4 760	10 810	8 660	8 150	9 920	9 160	5 690
5M9 3816	8 439	8 096	11 399	7 255	5 771	7 906	6 752	8 841	11 939	9 645	10 096	7 177
5M9 3817	9 325	5 484	11 960	4 500	7 217	7 783	7 200	2 237	10 163	10 440	7 000	7 210
6M3 2104	2 155	x	x	x	x	10 585	10 145	9 510	9 340	9 610	10 040	8 545
6M3 2105	9 280	8 023	7 390	x	5 173	10 170	8 308	5 678	9 023	9 772	8 471	6 120
6M3 2106	5 895	9 186	11 512	7 747	5 767	9 863	8 995	5 060	12 878	9 575	9 027	7 038
6M3 2107	9 145	8 114	9 930	4 375	8 404	8 211	10 466	5 130	12 668	7 591	9 572	8 216
6M4 4502	9 946	7 452	10 796	8 640	9 094	8 470	11 330	3 519	11 508	9 486	10 843	8 330
6M4 4503	6 561	8 399	6 992	x	5 450	7 066	8 759	5 179	11 273	7 863	9 106	5 829
6M4 4504	8 745	8 665	7 541	5 719	x	8 264	9 767	5 527	7 941	x	1 542	8 199
6M4 4505	8 971	8 581	8 773	7 395	7 604	8 731	8 820	4 252	11 515	9 414	9 829	7 645
6M5 9913	9 455	9 210	12 220	9 780	8 780	10 145	10 775	9 315	12 865	11 455	11 130	9 685
6M5 9941	9 545	9 520	9 595	7 105	8 265	5 170	11 705	9 275	9 585	7 780	10 520	11 295
6M5 9973	7 965	8 543	7 691	7 666	6 102	9 559	7 354	4 060	12 527	8 387	9 466	7 531
6M5 9974	8 029	8 465	5 455	x	9 009	8 016	10 591	6 843	8 857	8 057	5 156	6 681
6M6 2416	8 890	8 660	9 550	6 270	8 580	3 590	12 420	2 580	7 467	14 180	11 000	5 710
6M6 2417	8 610	6 350	8 340	6 250	8 380	5 370	7 080	2 990	13 180	9 220	9 900	6 969
6M8 5951	8 459	7 987	10 117	3 709	9 452	7 988	6 035	7 824	12 282	9 225	11 747	7 117
6M8 5952	8 802	8 817	6 935	6 217	7 410	7 239	9 142	8 704	9 220	8 488	9 662	7 945
6M8 5953	4 210	3 295	9 905	7 500	7 475	7 410	8 915	9 725	11 920	8 810	9 150	7 545
6M8 5954	5 096	7 798	7 110	x	7 486	7 950	10 921	4 270	8 882	8 381	8 876	7 681
Celkem	229 868	222 144	260 085	147 877	191 387	238 586	258 457	182 900	303 057	262 751	270 266	217 809

Autorka	Lenka Pospíšilová
Název BP	Mezinárodní kamionová doprava ve firmě Pavel Pospíšil
Studijní obor	DOL
Rok obhajoby BP	2021
Počet stran	44
Počet příloh	3
Vedoucí BP	Ing. Michal Turek, Ph.D.
Anotace	Tématem mé bakalářské práce je mezinárodní kamionová doprava ve firmě Pavel Pospíšil. V první kapitole jsem popsala teoretická východiska provozování silniční dopravy. V další kapitole se věnuji analýze současného stavu ve firmě. Třetí kapitola obsahuje návrh racionalizačních opatření a poslední částí je vyhodnocení. Cílem práce je analyzovat současný stav ve firmě Pavel Pospíšil a navrhnout racionalizační opatření k upevnění postavení firmy na dopravním trhu.
Klíčová slova	silniční doprava, nákladní doprava, kamionová doprava, mezinárodní, firma, vozidlo
Místo uložení	ITC (knihovna) Vysoké školy logistiky v Přerově
Signatura	