

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

Zlepšení organizace přeprav v TH&S, s.r.o.

Bc. Jana Hermanová

Diplomová práce

2019

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Akademický rok: 2018/2019

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Jana Hermanová**  
Osobní číslo: **D17462**  
Studijní program: **N3708 Dopravní inženýrství a spoje**  
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**  
Název tématu: **Zlepšení organizace přeprav v TH&S, s.r.o.**  
Zadávací katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

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

Úvod

1. Základní aspekty silniční dopravy
2. Analýza současného systému v TH&S, s.r.o.
3. Návrh na zlepšení organizace přeprav v TH&S, s.r.o.
4. Zhodnocení navrhovaných řešení

Závěr


Rozsah grafických prací: dle doporučení vedoucí/ho  
Rozsah pracovní zprávy: 50 - 60 stran  
Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická  
Seznam odborné literatury:  
dle pokynů vedoucí/ho práce

Vedoucí diplomové práce: Ing. Pavla Lejsková, Ph.D.  
Katedra dopravního managementu, marketingu  
a logistiky

Datum zadání diplomové práce: 31. října 2018  
Termín odevzdání diplomové práce: 17. května 2019

  
doc. Ing. Libor Švadlenka, Ph.D.  
děkan

L.S.

  
doc. Ing. Jaroslava Hyršlová, Ph.D.  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 12. dubna 2019

Prohlašuji:

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

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 9/2012 Pravidla pro zveřejňování závěrečných prací a jejich základní jednotnou formální úpravu, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna v Univerzitní knihovně a prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 15. 5. 2019



Bc. Jana Hermanová

Ráda bych poděkovala vedoucí práce Ing. Pavle Lejskové, Ph.D. za vstřícný přístup a cenné rady při zpracovávání diplomové práce.

## **ANOTACE**

Diplomová práce, na téma Zlepšení organizace přeprav v TH&S, s.r.o., se vztahuje na konkrétní dopravní firmu. Analýza se týká aktuální situace firmy a doporučuje případné změny. Práce je rozdělena na teoretickou část a praktickou část. Teoretická část pojednává o dopravě. Vysvětluje základní pojmy spojené s dopravou a popisuje jednotlivé druhy dopravy. Pojednává o silniční a dálniční infrastruktuře a rozepisuje související legislativu. Praktická část je zaměřena na firmu TH&S, s.r.o.. Obsahuje charakteristiku podniku, jeho historii a organizaci společnosti. Také jsou zde uvedeny analýzy vybraných částí v systému fungování společnosti, návrhy a doporučení na změnu.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

Doprava, mezinárodní doprava, přeprava, silnice, dálnice, infrastruktura, poplatky, náklady, nákladní automobil, pohonné hmoty

## **TITLE**

Improving the organization of transportation in the TH & S, s.r.o

## **ANNOTATION**

The thesis, on the topic of Transport Organization Improvement in TH&S, s.r.o., applies to a particular transport company where it analyzes the current situation of the company and then recommends any changes. The thesis is divided into theoretical part and practical part. The theoretical part deals with transport, explains the basic concepts associated with transport, describes the different types of transport, road and motorway infrastructure and last but not least the legislative regulation. The practical part is focused on a specific transport company. It contains the characteristics of the company and its history, then it explains the functioning of the company. Also included are analyzes of selected parts in the company's operating system, suggestions and recommendations for change.

## **KEYWORDS**

Transport, international transport, transportation, road, highway, infrastructure, charges, costs, truck, fuel

# OBSAH

ÚVOD .....	9
1 ZÁKLADNÍ ASPEKTY SILNIČNÍ DOPRAVY .....	10
1.1 Přeprava .....	10
1.2 Doprava .....	11
1.3 Druhy dopravy .....	12
1.3.1 Pozemní a potrubní doprava .....	12
1.3.2 Vodní doprava .....	13
1.3.3 Letecká doprava .....	14
1.4 Logistika .....	14
1.4.1 Klíčové aktivity logistiky .....	15
1.4.2 Logistika v mezinárodním obchodě .....	16
1.5 Mezinárodní silniční nákladní doprava .....	17
1.5.1 Specifika mezinárodní silniční nákladní dopravy .....	18
1.6 Silniční a dálniční infrastruktura v ČR .....	19
1.7 Legislativa .....	22
1.7.1 Vnitrostátní předpisy .....	22
1.7.2 Evropské předpisy .....	23
1.7.3 Mezinárodní dohody .....	24
1.8 Daně a poplatky v mezinárodní silniční nákladní dopravě .....	25
1.8.1 Poplatky v dopravě .....	25
1.8.2 Daně v dopravě .....	28
2 ANALÝZA SOUČASNÉHO SYSTÉMU V TH&S, s.r.o. ....	30
2.1 Představení společnosti TH&S, s.r.o. ....	30
2.2 Vnitřní členění společnosti a organizační struktura .....	31
2.3 Vozový park .....	32
2.4 Sledování polohy vozidel .....	36
2.5 Péče o vozový park .....	37
2.6 Plánování přeprav .....	38
2.7 Nasmlouvání přeprav a jejich fakturace .....	40
2.8 Převážní dokumenty .....	40
2.9 Náklady společnosti .....	41
2.10 Analýzy přepravních tras .....	41

2.10.1	Přepravní trasa z Lukavice do Albstadtu a zpět .....	42
2.10.2	Přepravní trasa z Lukavice do Moersu a zpět.....	45
2.10.3	Přepravní trasa z Lukavice do Zaventemu a zpět.....	48
2.11	Vyhodnocení analýzy organizace přeprav ve společnosti TH&S, s.r.o. ....	51
3	NÁVRH NA ZLEPŠENÍ ORGANIZACE PŘEPRAV V TH&S, s.r.o. ....	53
3.1	Zlepšení organizace přepravy do Albstadtu a zpět.....	53
3.1.1	Dokládka Stuttgart–Náchod .....	54
3.1.2	Zlepšení organizace přepravy do Albstadtu - vyhledání stálého klientska .....	57
3.2	Zlepšení organizace přepravy do Zaventemu.....	57
3.2.1	Dokládka Dobruška–Gummersbach.....	57
3.2.2	Zlepšení organizace přepravy do Zaventemu – vyhledání stálého klienta .....	60
4	ZHODNOCENÍ NAVRHOVANÝCH ŘEŠENÍ.....	62
	ZÁVĚR .....	67
	POUŽITÁ LITERATURA .....	69
	SEZNAM TABULEK.....	73
	SEZNAM OBRÁZKŮ .....	74
	SEZNAM ZKRATEK.....	75
	SEZNAM PŘÍLOHA.....	76



# ÚVOD

Doprava a přeprava jsou součástí sociálních a ekonomických aktivit celého státu. Týká se každého jednotlivce.

V průběhu historie je možné sledovat vývoj dopravy. Od počátku lidstva existovala prakticky pouze doprava po vlastních nohou. Později začali lidé využívat pro pohyb nebo přesun také zvířata, vznikaly transporty pomocí vodních toků, moří a oceánů. Budovaly se první dopravní cesty a infrastruktury apod. Postupně se doprava a její druhy přetransformovaly až do dnešní podoby. Silniční nákladní doprava celosvětově náleží k velmi progresivně se rozvíjejícím dopravním oborům. Svoji rychlostí, operativností, dostupností a rychlou přizpůsobivostí se změnám poptávce patří k velmi tvrdým konkurentům dalších dopravních odvětví.

Přepravní služby jsou zvláštní obchodovatelnou komoditou. Mezi odlišná specifika patří skutečnost, že dopravce si nemůže vytvořit zásoby na období zvýšené poptávky, jako je tomu na trhu se zbožím. Úspěšný dopravce tedy musí disponovat dostatečným množstvím dopravních prostředků, aby mohl na zvýšenou poptávku po přepravě reagovat.

Dopravní trh je silně konkurenční. Společnosti, které podnikají ve stejném druhu přepravy, mohou konkurovat rozsahem, kvalitou poskytovaných služeb a hlavně cenou. Pro spokojenost klienta je důležitá optimalizace zadané přepravy. Mezi nejdůležitější kritéria patří spolehlivost, termín vyzvednutí a dodání, cena služby.

Diplomová práce se zaměřuje na provozování silniční nákladní dopravy. Věnuje se dopravní společnosti TH&S, s.r.o. Cílem práce je zlepšení organizace přeprav společnosti, a to na základě analýzy fungování společnosti a dále sledování využití jízd vozidel. Na základě výsledků budou navržena opatření, která by mohla napomoci ke zlepšení organizace přeprav ve společnosti TH&S, s.r.o.

# 1 ZÁKLADNÍ ASPEKTY SILNIČNÍ DOPRAVY

Spotřební trh je založen na obchodování se spotřebním zbožím, které je rozváženo po celém světě, jelikož místo výroby se zpravidla liší od místa jeho spotřeby. Obchodní společnosti tak na trhu vystupují buď jako exportéři, kdy své zboží vyvážejí z České republiky do jiných států, nebo jako importéři, kdy naopak zboží ze zahraničí dovážejí do tuzemska, kde ho prodají konečným spotřebitelům nebo jiným obchodním společnostem, případně mohou zaujímat pozici jak importéra, tak i exportéra, pokud dovezou zboží do České republiky, odkud ho následně vyvezou do zahraničí. To vše se děje pomocí mezinárodní dopravy.

CTI Reviews (2013, s. 25-26) definuje mezinárodní dopravu jako přemístění osob či věcí z jednoho místa na druhé, kdy dochází k překročení státních hranic jednoho či více států, přičemž se tyto státy mohou nacházet i na rozdílných kontinentech.

Jaké druhy dopravy se k tomu nabízejí a jaký je rozdíl mezi dopravou a přepravou, je uvedeno v následujících podkapitolách.

## 1.1 Přeprava

Novák (2003, s. 252) rozumí přepravou výsledný efekt přemíst'ovacího (dopravního) procesu. Z ekonomického pohledu tzv. realizace užité hodnoty dopravy (vlastního přemístění, resp. přemíst'ovacího procesu). Dále se přepravou rozumí také přepravní služby, tj. v širším smyslu označení souhrnu všech aktivit, zahrnující vlastní přemíst'ovací proces, ale i služby, které s tímto procesem souvisejí. Jedná se např. o nakládku, vykládku, překládku, pojištění, celní formality meziskladování atd. V poslední době se sem zahrnuje i dopravní, respektive přepravní logistika. Společnost, která přepravu zajišťuje, se nazývá dopravce, zatímco její objednavatel je přepravcem, přičemž mezi sebou tyto subjekty uzavírají přepravní smlouvu.

Novák (2003, s. 252) rozlišuje přepravu na:

- a) **přepravu zboží**, která bývá často označována jako nákladní doprava a vzniká přijetím objednávky, převzetím zásilky nebo započítáním přepravy,
- b) **přepravu osob**, kterou se pro změnu rozumí osobní doprava, kdy k uzavření přepravní smlouvy dochází přijetím objednávky nebo zaplacením jízdného.

Ministerstvo dopravy ČR (2016) dělí přepravu na:

- a) *intermodální*, která spočívá v přepravě zboží v jedné přepravní jednotce (např. paleta, kontejner, snímatelná nástavba apod.), při níž se použije několik různých druhů dopravy, aniž by došlo k samotné manipulaci se zbožím,
- b) *multimodální*, v rámci které se použijí alespoň dva různé druhy dopravy, přičemž v jejím rámci dochází k manipulaci se zbožím.

## 1.2 Doprava

Málek a Čujan (2008, s. 121) definují dopravu jako způsob přemístování objektů z jednoho místa na jiné. Přepravovány mohou být např. předměty, lidé ale také informace nebo energie. Technologie, která je použita k dopravě, se skládá z dopravních prostředků, dopravní infrastruktury a organizace dopravy. Provozovatel dopravy se nazývá dopravce. Zároveň se doprava dělí na kolejovou, silniční, leteckou, říční a městskou hromadnou. Podle míst přepravy lze rozlišovat dopravu vnitrostátní, zahraniční a tranzitní.

**Tabulka 1** Klasifikace činnosti dopravy a skladování dle CZ NACE

Hlavní kategorie	Číslo označení	Název
49 – Pozemní a potrubní doprava	49.1	Železniční osobní doprava meziměstská
	49.2	Železniční nákladní doprava
	49.3	Ostatní pozemní osobní doprava
	49.4	Silniční nákladní doprava a stěhovací služby
	49.5	Potrubní doprava
50 – Vodní doprava	50.1	Námořní a pobřežní osobní doprava
	50.2	Námořní a pobřežní nákladní doprava
	50.3	Vnitrozemská vodní osobní doprava
	50.4	Vnitrozemská vodní nákladní doprava
51 – Letecká doprava	51.1	Letecká osobní doprava
	51.2	Letecká nákladní doprava a kosmická doprava
52 – Skladování a vedlejší činnosti v dopravě	52.1	Skladování
	52.2	Vedlejší činnosti v dopravě
53 – Poštovní a kurýrní činnosti	53.1	Základní poštovní služby poskytované na základě poštovní licence
	53.2	Ostatní poštovní a kurýrní činnosti

Zdroj: Jurová (2016, s. 186)

## 1.3 Druhy dopravy

Jurová (2016, s. 186) se v členění dopravy opírá o klasifikaci ekonomických činností CZ – NACE, konkrétně o sekci H týkající se dopravy a skladování. Podle ní se doprava dělí na níže uvedené hlavní kategorie:

- a) pozemní a potrubní doprava,
- b) vodní doprava,
- c) letecká doprava.

### 1.3.1 Pozemní a potrubní doprava

Jurová (2016, s. 187) definuje pozemní dopravu jako dopravu osob či nákladu po silnici a kolejích. Potrubní dopravou pak přepravu plynů, kapalin, vody, odpadních kalů a jiných komodit, a to dálkovým potrubím (např. ropovodem, plynovodem).

Železniční dopravu Jurová (2016, s. 189) dělí na železniční osobní dopravu meziměstskou a železniční nákladní dopravu, kterou se rozumí nákladní doprava po hlavních i vedlejších železničních tratích.

Gašparík a Kolář (2017, s. 30) definují železniční dopravu jako dopravu, která se uskutečňuje železničními dopravními prostředky, mezi něž patří osobní a nákladní vozy, hnací vozidla, pomocná a speciální vozidla, a to po železničních tratích. Tyto tratě mohou být:

- a) **celostátní** – železniční trať slouží mezinárodní a celostátní veřejné dopravě,
- b) **regionální** – železniční trať má regionální a místní význam, přičemž je začleněná do celostátní nebo jiné regionální železniční dráhy,
- c) **místní** – železniční trať, která je „*technicky či provozově oddělená od ostatních drah s charakterem neveřejné osobní drážní dopravy (turistický provoz). Cílem tohoto opatření je nezatěžovat tyto dráhy náročnými požadavky, které musí splnit dráhy sloužící běžnému železničnímu provozu,*“
- d) **vlečka** – železniční trať sloužící k vlastní potřebě provozovatele nebo jiného podnikatele, přičemž je začleněna do celostátní nebo regionální dráhy,
- e) **speciální** – železniční trať určená především k zabezpečení dopravní obslužnosti obce (metro).

Jurová (2016, s. 189) definuje také ostatní pozemní dopravu, jíž se rozumí pozemní osobní doprava, která v sobě nezahrnuje železniční dopravu, tvoří ji doprava po kolejích jako součást městských či příměstských dopravních systémů. Konkrétně se jedná o osobní dopravu zajišťovanou autobusy, trolejbusy, tramvají, metrem, lanovkou či vlekem a v neposlední řadě i taxislužbu.

Silniční nákladní doprava podle Jurové (2016, s. 190-191) zahrnuje všechny činnosti pozemní dopravy s výjimkou železniční. Konkrétně se jedná o:

- a) *„přepravu vytěženého dřeva,*
- b) *přepravu zboží,*
- c) *dopravu chladícími vozy,*
- d) *těžkou nákladní dopravu,*
- e) *přepravu ve velkém, včetně cisternových vozů a sběr mléka zemědělci,*
- f) *přepravu automobilů,*
- g) *přepravu odpadů a odpadních materiálů bez jeho sběru či likvidace.“*

Silniční nákladní doprava také zahrnuje pronájem nákladního automobilu i s řidičem a nákladní dopravu vozidly, která jsou tažena lidmi nebo zvířaty.

Machková a kol. (2014, s. 165) považuje silniční nákladní dopravu za jeden z nejrychleji se rozvíjejících oborů dopravy, který díky své rychlosti, mobilitě a dostupnosti úspěšně konkuruje jak letecké dopravě, tak i dopravě železniční a říční. Na druhou stranu má negativní vliv na životní prostředí a vede k zahlcování silniční a dálniční sítě.

Tranzitní dopravu definuje Vyhláška č. 16/1969 Sb., o Úmluvě o tranzitním obchodu vnitrozemských států, ve znění pozdějších předpisů (Česko, 1969), podle níž se tranzitem *„rozumí průvoz zboží, včetně nedoprovázených zavazadel, přes území smluvního státu mezi vnitrozemským státem a mořem, jestliže průvoz je částí celkové cesty, která začíná nebo končí na území onoho vnitrozemského státu, a která zahrnuje námořní dopravu, jež přímo předchází takový průvoz nebo po něm následuje.“*

### 1.3.2 Vodní doprava

Vodní dopravu lze charakterizovat jako dopravu osob a nákladu po vodě bez ohledu na její pravidelnost, přičemž do ní patří také vlečení a tlačení lodí, plavba lodí pro potřeby exkurze, zábavy či poznávání, ale i doprava trajektem a vodními taxi atd.

Kromě definice vodní dopravy Jurová (2016, s. 193) tento druh dopravy člení následovně:

- a) **námořní a pobřežní osobní doprava** – zahrnuje dopravu cestovními plavidly, která jsou určena pro plavbu na moři nebo v pobřežních vodách, ale i na velkých jezerech apod.,
- b) **námořní a pobřežní nákladní doprava** – zahrnuje dopravu nákladu prostřednictvím plavidel k tomu určených, a to jak na moři, tak i v pobřežních vodách a na velkých jezerech,

- c) **vnitrozemská vodní osobní doprava** – zahrnuje dopravu osob ve vnitrozemských vodách plavidly, která nejsou určena pro plavbu po moři. Jedná se například o plavbu po řece, jezeru, kanálu a jiných vnitrozemských vodách, která zahrnují i přístaviště a přístavy, ale i pronájem výletních lodí s posádkou,
- d) **vnitrozemská vodní nákladní doprava** – také vnitrozemská vodní nákladní doprava představuje dopravu po vnitrozemských vodách plavidly, která nejsou určena pro plavbu na moři, za účelem dopravy nákladu.

### 1.3.3 Letecká doprava

Stejně jako u předešlých druhů dopravy, i v případě letecké dopravy se dle Jurové (2016, s. 195) jedná o dopravu osob a nákladu, letecky, a dále dopravu kosmickým prostorem. Letecká doprava se tedy dělí na:

- a) **letecká osobní doprava** – jedná se o dopravu osob letecky na pravidelných linkách podle letových řádů, charterové lety a vyhlídkové lety, ale i pronájem leteckých prostředků s operátorem a přepravu cestujících, která je zajišťována aerokluby z důvodu instruktáže nebo zábavy, přičemž zahrnuje jak pravidelnou, tak **nepravidelnou** vnitrostátní a mezinárodní dopravu osob,
- b) **letecká nákladní doprava** – podle Svatoše (2009, s. 253) se jedná o nejmladší odvětví dopravy, přičemž jeho hlavní výhoda spočívá v rychlosti přepravy, která je důležitá zejména v případě přepravy zboží, jehož užitná hodnota se delší přepravou snižuje nebo zcela znehodnocuje (např. potraviny, květiny), dále u výrobků s termínovanou dodávkou (např. na veletrh, módní trendy), dodávek náhradních dílů, ale i léků, lidských orgánů, zvířat či hmotné humanitární pomoci,
- c) **kosmická doprava** – podle Svatoše (2009, s. 253) se týká vypouštění satelitů a kosmických dopravních prostředků a kosmické dopravy osob a nákladu.

Pro potřeby textu je vhodné také zmínit dopravu tranzitní a mezinárodní silniční nákladní dopravu.

## 1.4 Logistika

Svatoš (2009, s. 246) definuje logistiku jako komplexní a systematický přístup k optimalizaci nákladů a minimalizace rizik, který v sobě zahrnuje celý tok zboží, a to od dopravy surovin k výrobcí, až po odevzdání zboží konečnému spotřebiteli. Proto také nesouhlasí s užitím slova „logistika“ jako synonyma slova „doprava“, přestože ji někteří dopravci používají v názvu, jelikož ne každý dopravce či speditér v rámci naplňování své činnosti splňuje definici logistiky.

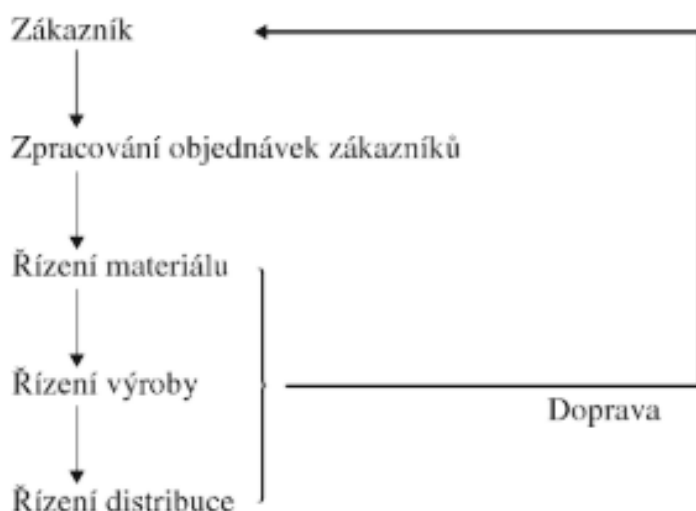
Nicméně Machková a kol. (2014, s. 161) si pod pojmem logistika představuje fyzické přemístění zboží, které je nutné k realizaci každé obchodní operace, a to za pomoci hmotných i nehmotných prostředků, kdy mezi ty hmotné patří jak pohyb hotových výrobků, tak i obalů a odpadků, zatímco nehmotnými prostředky se rozumí soubor logistických činností a služeb včetně pohybu informací.

#### 1.4.1 Klíčové aktivity logistiky

Podle Štůska (2007, s. 7-8) mezi klíčové aktivity logistiky patří:

- **řízení standardních služeb zákazníkům** – zahrnuje určení potřeb zákazníků a jejich požadavků na logistiku včetně zpětné vazby, zároveň stanovuje úroveň poskytovaných služeb,
- **řízení cyklu objednávek** – zahrnuje metody přenosu informací o objednávkách a stanovení postupu pro určení nákupních a prodejních objednávek a zásob,
- **řízení zásob** – určuje strategii zásobování surovinami i hotovými výrobky, prognózuje krátkodobý odbyt, stanovuje skladbu sortimentu v zásobovacích místech a metody řízení zásob,
- **řízení výroby** – zabývá se plánováním výrobního programu, termínu a kapacit, přičemž zahrnuje i řízení výrobního procesu,
- **řízení distribuce** – zahrnuje rozhodování o distribučním kanálu a stanovuje počet, velikost a umístění zásobovacích center,
- **řízení dopravy** – zahrnuje zpracování požadavku na dopravu a výběr dopravy i dopravní služby, její časové naplánování včetně stanovení postupu nakládky a vykládky a následně přepravní trasy.

Z níže uvedeného obrázku 1 je patrné, jak se dopravní logistika promítá do jednotlivých funkcí logistiky jako takové.



**Obrázek 1** Využití dopravní logistiky v obchodním procesu (Štůska, 2007, s. 9)

### 1.4.2 Logistika v mezinárodním obchodě

Jak již bylo výše uvedeno, cílem logistiky je dle Machkové a kol. (2014, s. 161) komplexní uspokojení specifických potřeb zákazníků v konkrétním místě a v optimálním čase, přičemž v současnosti je významným znakem logistiky rostoucí počet vztahů a vazeb včetně kvality mezi nimi i mezi jednotlivými články logistického řetězce v mezinárodním měřítku. S tím však souvisí potřeba přemístit zboží v přesně stanoveném množství a termínu za přijatelnou cenu a s minimálním dopadem na životní prostředí, a to za podmínek stanovených zákazníkem.

V praxi je tohoto efektu velmi těžké dosáhnout, přesto se moderní dopravní logistika zaměřuje na komplexní řešení daného problému, kdy se prostřednictvím interakce logistických řetězců snaží redukovat časové ztráty dopravy zboží k zákazníkovi při současném zlepšování kvality poskytovaných služeb a snižování nákladů.

Machková a kol. (2014, s. 161) také zastává názor, že volba dopravních prostředků závisí na celé řadě faktorů, které bezprostředně souvisejí s fyzickým přemístěním zakoupeného zboží, jež jsou však do značné míry dány ustanoveními uzavřené kupní smlouvy. Nicméně mezi tyto faktory může patřit také povaha zboží, způsob jeho zabalení, přepravní vzdálenost, klimatické podmínky, technická a jiná logistická vybavenost přepravce apod. V případě České republiky, jejíž geografická poloha jí znemožňuje přímý přístup k moři, mají tuzemští přepravci ztíženou dopravní logistiku o nutnost použít v rámci své podnikatelské činnosti námořní dopravu pouze zprostředkovaně.

Stejně jako logistický řetězec mezinárodní dopravy také výši přepravních nákladů v zahraničním obchodě dle Machkové a kol. (2014, s. 162) ovlivňuje celá řada faktorů,



zejména pak na jeho teritoriální a komoditní struktuře. Jelikož Česká republika uskutečňuje mezinárodní obchod především se sousedními státy, jsou přepravní náklady relativně nízké, přičemž objem a komoditní struktura obchodní výměny zboží mezi jednotlivými státy umožňuje poměrně rovnoměrně vytížit dopravní prostředky jak při vývozu, tak dovozu. Přitom nejdůležitější roli dopravy v mezinárodním obchodu zastává silniční kamionová doprava a železniční nákladní doprava.

## 1.5 Mezinárodní silniční nákladní doprava

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (Česko, 1994), definuje mezinárodní silniční dopravu jako dopravu, u níž se výchozí a cílové místo nachází na území dvou různých států, případně se obě místa nachází na území téhož státu, část jízdy se uskutečňuje na území jiného státu a nejedná se tedy o vnitrostátní silniční dopravu.

Machková a kol. (2014, s. 166) člení mezinárodní silniční nákladní dopravu na:

- a) **dvoustrannou** – mezinárodní doprava, při níž se nakládka nebo vykládka uskutečňuje ve státě, ve kterém je vozidlo registrováno k provozu,
- b) **příhraniční** – mezinárodní doprava, při níž se nakládka a vykládka uskutečňuje ve dvou různých státech, které však nejsou státem, ve kterém je dané vozidlo registrováno k provozu,
- c) **kabotáž** – mezinárodní doprava, v rámci které je nakládka a vykládka uskutečňována v rámci jednoho státu, v tomto státě není vozidlo registrováno k provozu.

Dle Nováka a kol. (2005, s. 268) patří mezinárodní silniční nákladní doprava k nejprogresivněji rozvíjejícím se oborům dopravy, a to především kvůli její rychlosti, dostupnosti, operativnosti a rychlé přizpůsobitelnosti změnám poptávky, díky čemuž její podíl na světovém přepravním trhu rychle roste, za cenu neregulovaného nárůstu počtu dopravců, a tím i dlouhodobé stagnaci ceny přepravného.

Co se týče definice mezinárodní silniční nákladní přepravy, charakterizuje ji Novák a kol. (2005, s. 270) jako mezinárodní silniční nákladní dopravu, která je realizována vozidly (resp. jejich soupravami) s užitnou hmotností větší než 3,5 tuny, přičemž v praxi je označována jako mezinárodní kamionová doprava, zkráceně MKD, přestože se nejedná o oficiální odborný termín. Dokladem o uzavření smlouvy o mezinárodní dopravě je pak podle Svatoše (2009, s. 259) nákladní list, neboli CMR, který je vystavován na základě Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě.

Mezinárodní doprava má svá specifika, jak je uvedeno níže.

### 1.5.1 Specifika mezinárodní silniční nákladní dopravy

Mezinárodní silniční nákladní doprava se uskutečňuje na základě Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě tzv. CMR (Česko, 1975), která se vztahuje na všechny smlouvy o silniční nákladní dopravě, která je realizovaná za úplatu, pokud je místo převzetí a místo dodání v jiném státě, přičemž jeden ze států danou úmluvu podepsal. Zároveň nedovoluje volnost při sjednávání podmínek dopravy, proto se její ustanovení nepoužívají pro vnitrostátní dopravu, která je svým obsahem v rozporu s úmluvou.

Na druhou stranu Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě tzv. CMR (Česko, 1975) neuvádí povinnost, aby měly přepravní smlouvy písemnou podobu, a její ustanovení platí i tehdy, pokud je silniční nákladní vozidlo po část dopravy přepravováno po moři, železnici, vnitrozemní vodní cestě nebo vzduchem, pouze za předpokladu, že z něho nebyl náklad přeložen. Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě tzv. CMR (Česko, 1975) pak dodává, že ustanovení úmluvy neřeší nakládku, vykládku a uložení zboží v dopravním prostředku stejně jako odpovědnost za tyto úkony. Na druhou stranu stanovuje odpovědnost dopravce za úplnou či částečnou ztrátu nákladu a jeho poškození, a to od doby jeho převzetí, až po jeho předání oprávněnému příjemci. Výjimkou je situace, kdy danému poškození či ztrátě nemohl zabránit.

Podle Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě tzv. CMR (Česko, 1975) je dopravce rovněž zodpovědný za včasné dodání nákladu. Pokud tedy překročí sjednanou dodací lhůtu, aniž by k tomu byl oprávněný důvod, může oprávněná osoba v souladu s ustanoveními úmluvy požádat o náhradu škody, pouze do výše dopravného a pouze tehdy, pokud od převzetí zásilky příjemcem neuplynulo více než 21 dní. Naopak odesílatel zodpovídá za škodu, pokud k ní došlo v důsledku nepřesnosti nebo neúplnosti údajů uvedených v nákladním listě a dále tehdy, pokud spolu s nákladním listem nedodal veškeré doklady či neposkytl všechny potřebné informace nutné k dopravě zásilky. Z toho vyplývá, že je povinen k zásilce připojit kromě nákladního listu i další dokumenty nutné k celnímu a dalšímu úřednímu řízení (např. povolení k vývozu či dovozu, doklady o rostlinolékařské kontrole). Přitom dopravce není povinen zjišťovat, zda jsou poskytnuté doklady a informace správné, úplné či dostačující.

Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě tzv. CMR (Česko, 1975) považuje za doklad o uzavření přepravní smlouvy ve smyslu úmluvy CMR výše zmiňovaný nákladní list CMR, který zároveň slouží jako potvrzení akceptace přepravních podmínek dle Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě. Nákladní list CMR je vyhotovován ve 3 vyhotovení, které podepíše odesílatel a dopravce, kdy si první vyhotovení

(červené) ponechá odesílatel, druhé vyhotovení (modré) si ponechá příjemce a třetí vyhotovení (zelené) si ponechá dopravce.

Pokud je v rámci mezinárodní silniční nákladní přepravy přepravován nebezpečný náklad, řídí se jeho doprava dle Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě tzv. CMR (Česko, 1975) Evropskou dohodou o mezinárodní silniční dopravě nebezpečných věcí tzv. ADR (CRDR spol. s r.o., 2018), podle které je nebezpečný náklad tříděn do osmi klasifikací dle stupně nebezpečnosti:

1. výbušné látky a předměty,
2. plyny,
3. hořlavé kapaliny:
  - hořlavé tuhé látky, samovolně se rozkládající látky a znečlivělé výbušniny,
  - samozápalné látky,
  - látky, které ve styku s vodou vytvářejí hořlavé plyny,
4. látky podporující hoření:
  - organické peroxidy,
5. toxické látky:
  - infekční látky,
6. radioaktivní látky,
7. žíravé látky,
8. jiné nebezpečné látky a předměty.

Evropská dohoda o mezinárodní silniční dopravě nebezpečných věcí (Envi Group, 2017) má dvě přílohy:

1. **Přílohu A** - „zařazuje jednotlivé látky a předměty podle jejich vlastností do tříd a stanoví podmínky pro jejich balení, značení kusů, společnou nakládku a používání a vyplňování přepravních dokladů,“
2. **Přílohu B** - „upravuje technické požadavky na vozidla určená k přepravě nebezpečných věcí podle jednotlivých tříd, na vybavení vozidel, jejich zajištění, označení, doprovod a podobně.“

## 1.6 Silniční a dálniční infrastruktura v ČR

Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky (2011) považuje dopravní infrastrukturu za významný faktor regionálního rozvoje, jelikož zajišťuje spojení mezi lidmi a hospodářskými subjekty v prostoru, a tím umožňuje územní dělbu práce, v důsledku čehož

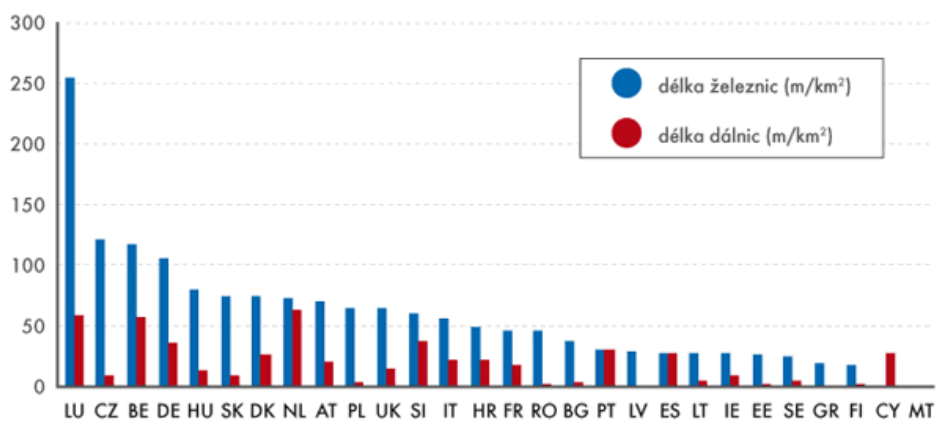
přispívá k socioekonomickému rozvoji. Za dopravní infrastrukturu přitom považuje dopravní cesty, zařízení a doprovodné technické zázemí.

Silniční a dálniční infrastruktura je dle Lalíka (2011, s. 105) tvořena silničními pozemky dálnic, silnic I., II. a III. třídy, silnic místních komunikací I. a II. třídy a výjimečně i silnic místních komunikací III. třídy, a to včetně pozemků, na kterých jsou umístěny součásti komunikace (např. náspy, mosty, opěrné zdi, doprovodné a izolační zeleně), a dále pozemky staveb dopravních zařízení a dopravního vybavení (např. autobusová nádraží, terminály, odstavná stání pro autobusy a nákladní automobily, hromadné a řadové garáže, ale i odstavné a parkovací plochy, areály údržby pozemních komunikací a čerpací stanice pohonných hmot).

Novák (2003, s. 19-21) chápe silniční a dálniční infrastrukturu České republiky jako významný problémový okruh, který ovlivňuje další rozvoj a kvalitu služeb v mezinárodní kamionové dopravě, a to v důsledku mohutného navýšení silniční dopravy, která se negativně promítla i do zatížení silniční a dálniční sítě i silničních přechodů. V důsledku toho se některá místa dopravní sítě stala neúnosnými, což se projevilo v rozvoji kombinované dopravní silnice – železnice, kdy je po část dopravy nákladu kamion přepravován na speciálních železničních vozech.

Za problém ji považuje také ČESMAD BOHEMIA – Sdružení dopravců podnikajících ve vnitrostátní i mezinárodní nákladní a osobní dopravě v České republice (2019), a to z hlediska prudce se zhoršujícího stavu silnic nižších tříd, nedostatečné údržby dálnic a silnic I. třídy, ale i z hlediska havarijního stavu velké části mostů, jelikož všechny tyto faktory představují pro dopravce podstatné navýšení provozních nákladů na údržbu a opravu vozidel. Dle daného sdružení je ve špatném až havarijním stavu v České republice kvůli dlouhodobému podfinancování oprav přes 2 000 silničních mostů, 44 % ze 49 000 km silnic nižších tříd a 1 705 mostů z celkového počtu 12 520 mostů, které na nich stojí, přičemž tento stav trvá již od roku 1996.

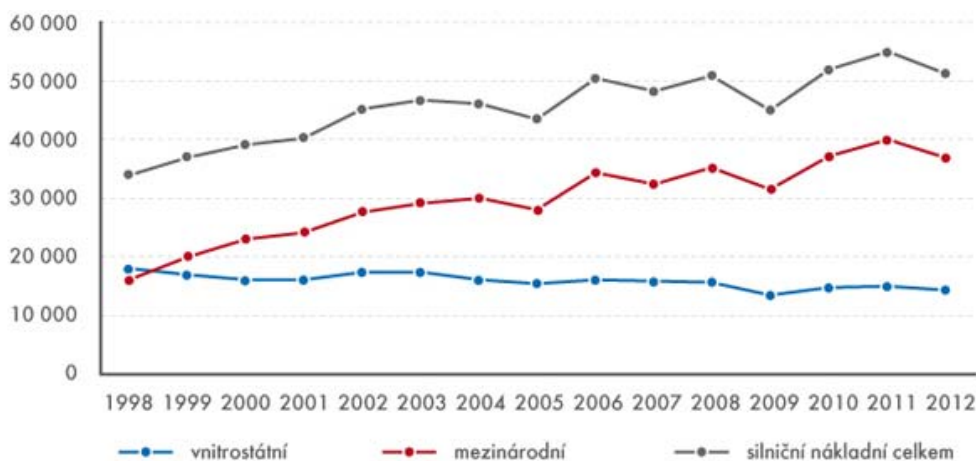
Ze statistického hlediska (Gotvaldová, 2013) také nelze dopravní infrastrukturu České republiky hodnotit pozitivně, zejména co se týče délky dálnic, která zaostává za průměrem v rámci zemí Evropské unie, přičemž Český statistický úřad ČR souhlasí se sdružením ČESMAD BOHEMIA, že se od roku 1998 nic nezměnilo. Od této doby se délka dálnic navýšila o pouhý 1,5násobek, což znamená, že s necelým 1 km dálnice na 100 km<sup>2</sup> zaostává Česká republika za průměrem Evropské unie, který činí 1,6 km dálnic na 100 km<sup>2</sup>. Hustotu dopravní sítě v zemích Evropské unie pro rok 2010 zachycuje níže uvedený obrázek 2.



Pozn.: Za Maltu nebyla data předložena, za Řecko chybí data za délku dálnic.

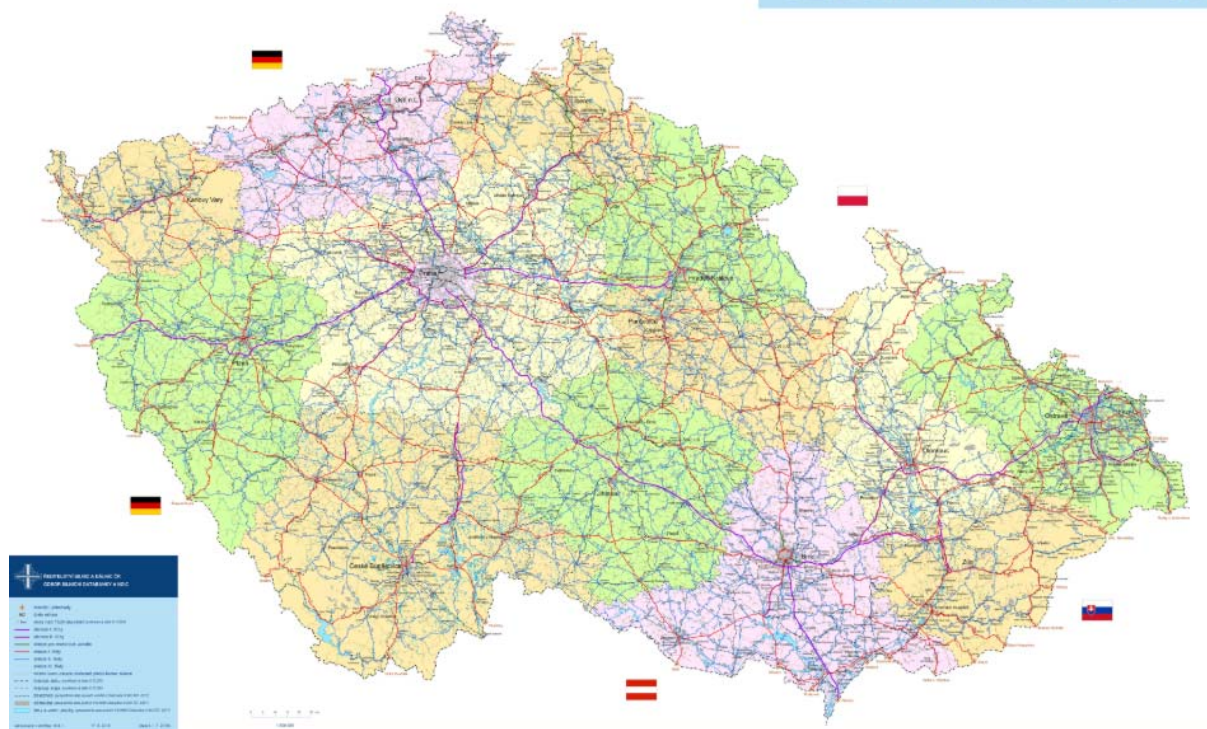
**Obrázek 2** Hustota dopravní sítě zemí EU v roce 2010 (Gotvaldová, 2013)

Přitom se dle Bouškové (2013) v roce 2012 více než 3/4 nákladní přepravy uskutečnilo na silnici, kdy sice od roku 1998 klesl objem přepravovaného zboží (v t) o necelých 28 %, zvýšily se přepravní výkony silniční dopravy (v tkm), a to o 51 %, v důsledku čehož vzrostla průměrná přepravní vzdálenost ze 72 km v roce 1998 na 151 km v roce 2012. Příčinou je více než zdvojnásobení výkonu mezinárodní silniční nákladní dopravy (na 230 %). Naopak vnitrostátní silniční nákladní doprava za dané období klesla o téměř 20 %. Vývoj přepravních výkonů silniční nákladní dopravy (v mil. tkm) za dané období zachycuje níže uvedený obrázek 3.



**Obrázek 3** Přepravní výkony silniční nákladní dopravy (v mil. tkm) (Boušková, 2013)

Hustotu silniční a dálniční sítě České republiky ke dni 1. 7. 2018 pak zachycuje níže uvedený obrázek 4.



**Obrázek 4** Hustota silniční a dálniční sítě ČR v roce 2018 (Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2018)

## 1.7 Legislativa

Se vstupem České republiky do Evropské unie bylo dle Adamce (2008, s. 127) nutné harmonizovat právní předpisy ČR s odpovídajícími směnicemi Evropského společenství, kdy jsou ustanovení jeho směrnic, nařízení a rozhodnutí pro členské státy závazná a vyžadují jejich přejímání do zákonů a předpisů členských států včetně České republiky. V případě dopravy se harmonizace právních předpisů týkala zejména mezinárodní a tranzitní přepravy.

O jaké právní předpisy se jedná, zachycují níže uvedené podkapitoly.

### 1.7.1 Vnitrostátní předpisy

Mezinárodní silniční nákladní doprava je v České republice upravována níže uvedenými vnitrostátními předpisy:

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

- **Vyhláška č. 522/2006 Sb.**, o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě (Česko, 2006a) - upravuje jednotné postupy, systém a předmět kontrol a státního odborného dozoru v silniční dopravě a zároveň stanovuje vzor paměťové kontrolní karty,
- **Nařízení vlády č. 589/2006 Sb.**, kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě (Česko, 2006b) - upravuje odchylně pracovní dobu a dobu odpočinku členů osádky nákladního automobilu, jejichž zaměstnavatel je dopravcem,
- **Vyhláška č. 156/2008 Sb.**, o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů (Česko, 2008) – upravuje vstupní a pravidelná školení v oblasti pokročilého racionálního řízení a zásady bezpečné a defenzivní jízdy, dále uplatnění vnitrostátních a mezinárodních právních předpisů vztahujících se k silniční dopravě, bezpečnosti provozu a ekologického provozu vozidla, ale i v oblasti prevence a řešení mimořádných událostí v provozu na pozemních komunikacích aj.

### 1.7.2 Evropské předpisy

Pro harmonizaci vnitrostátních právních předpisů v oblasti nákladní silniční přepravy bylo čerpáno z níže uvedených právních předpisů Evropské unie:

- **Nařízení Evropského parlamentu a rady (ES) č. 1071/2009**, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon podnikatele v silniční dopravě (Evropský parlament a Rada EU, 2009a) – upravuje přístup k povolání podnikatele v silniční dopravě a výkon tohoto povolání,
- **Nařízení Evropského parlamentu a rady (ES) č. 1072/2009**, o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy (Evropský parlament a Rada EU, 2009b) – upravuje vydání Eurolicence i její zamítnutí, osvědčení řidiče a kabotáž,
- **Nařízení Evropského parlamentu a rady (ES) č. 561/2006**, o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkající se silniční dopravy (Evropský parlament a Rada EU, 2006) – stanovuje pravidla pro dobu řízení, přestávky v řízení a dobu odpočinku řidičů zajišťujících silniční přepravu zboží a zlepšení pracovních podmínek i bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích,
- **Nařízení Evropského parlamentu a rady (EU) č. 165/2014**, o tachografech v silniční dopravě (Evropský parlament a Rada EU, 2014) – „stanovuje povinnosti a požadavky týkající se konstrukce, montáže, používání, zkoušení a kontroly

tachografů používaných v silniční dopravě za účelem kontroly dodržování nařízení (ES) č. 561/2006,“

- **Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85**, o záznamovém zařízení v silniční dopravě (EHS, 1985) – upravuje zásady a působnost použití záznamového zařízení, jeho typ, montáž, použití a kontrolu,
- **Nařízení Komise (EU) č. 581/2010**, o stanovení maximálních časových úseků pro stahování příslušných údajů z přístroje ve vozidle a z karty řidiče (Komise EU, 2010) - „*stanovuje maximální časové úseky, během nichž musí být stahovány příslušné údaje z přístroje ve vozidle a z karty řidiče pro Nařízení Evropského parlamentu (ES) č. 561/2006.*“

### 1.7.3 Mezinárodní dohody

Dalším legislativním rámcem, který upravuje mezinárodní silniční nákladní dopravu, jsou mezinárodní dohody:

- **Vyhláška č. 11/1975 Sb.**, o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) (Česko, 1975) – stanovuje jednotnou úpravu podmínek přepravní smlouvy v mezinárodní silniční nákladní dopravě, zejména přepravní doklady a odpovědnost dopravce,
- **Dodatkový protokol CMR** – podle Ministerstva dopravy ČR (2011) umožňuje elektronické vydání nákladních listů a elektronickou komunikaci zúčastněných stran,
- **Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě AETR** – dle Ministerstva dopravy ČR (2010) dohoda upravuje minimální věk řidičů, dobu řízení, bezpečnostní přestávky a kontrolu jejich dodržování zaměstnavatelem,
- **Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy ATP** – podle Ministerstva dopravy ČR (2015) dohoda stanovuje normy specializovaných prostředků pro přepravu zkazitelných potravin, metody a postupy kontroly izolačních vlastností a účinnosti chladících nebo vytápěcích zařízení těchto dopravních prostředků a dále postup kontroly izotermických, chlazených, chladících a mrazících a vyhřívacích dopravních z hlediska jejich souladu s normami této dohody,
- **Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí ADR** (EnviGroup, 2017) – obsahuje klasifikaci nebezpečných látek a předmětů, požadavky na dopravní prostředky, které je převážejí a jejich přepravu jako takovou, a dále obsahuje seznam smluvních států akceptujících dohodu.



## 1.8 Daně a poplatky v mezinárodní silniční nákladní dopravě

OECD (2018, s. 121) nahlíží na daně a poplatky jako na určitou míru regulace rostoucí dopravy a mezinárodní silniční nákladní dopravy s ohledem na ochranu životního prostředí, přičemž příjmy z nich plynoucí se od roku 2000 zdvojnásobily právě v důsledku růstu silniční nákladní dopravy, ale i zavedení mýtného. Nicméně i tak představují velmi malý podíl na celkovém ekologickém zdanění.

Adamec (2008, s. 41) mezi ně řadí:

### a) poplatky:

- mýtné,
- poplatky z přepravy nadměrných nákladů,
- parkovací poplatky,
- poplatky za vjezd do městských center či jiných lokalit,

### b) daně:

- registrační daně z vozidel,
- cirkulační daně z vozidel,
- spotřební daně na pohonné hmoty.

### 1.8.1 Poplatky v dopravě

Adamec (2008, s. 43-44) definuje **mýtné** jako nástroj zpoplatnění dopravní infrastruktury z výkonového hlediska, kdy je určeno pro motorová vozidla s povolenou hmotností nad 12 tun, přičemž je placeno buď předem (vložením předplatného před vjezdem na zpoplatněnou komunikaci), nebo až po použití komunikace v pravidelných zúčtovacích obdobích, která jsou sjednána smlouvou mezi dopravcem a provozovatelem elektronického zařízení. S výjimkou několika málo úseků jsou přitom v České republice zpoplatněny všechny dálnice a rychlostní komunikace.



**Obrázek 5** Mapa zpoplatnění dálnic v ČR (Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2019)

Sazby mýtného platné od roku 2015 jsou zachyceny v níže uvedené tabulce 2.

**Tabulka 2** Sazby mýtného v ČR od roku 2015 (v Kč/km)

emisní třída	EURO 0-II			EURO III-IV			EURO V			tarif Euro6 EURO VI, EEV		
	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+
počet náprav	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+
dálnice a rychlostní silnice	3,34	5,70	8,24	2,82	4,81	6,97	1,83	3,13	4,52	1,67	2,85	4,12
– pátek 15-20 h	4,24	8,10	11,76	3,58	6,87	9,94	2,33	4,46	6,46	2,12	4,05	5,88
silnice I. třídy	1,58	2,74	3,92	1,33	2,31	3,31	0,87	1,50	2,15	0,79	1,37	1,96
-- pátek 15-20 h	2,00	3,92	5,60	1,69	3,31	4,74	1,10	2,15	3,07	1,00	1,96	2,80
autobusy	1,38			1,15			1,04			0,80		

Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR (2015)

Podle Ministerstva dopravy ČR (2019a) platí dopravce **poplatek z přepravy nadměrného nákladu** tehdy, pokud vozidlo nebo souprava překročí míry stanovené

Vyhláškou č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel, a to na základě povolení vydaného obecním úřadem (pro místní komunikaci), krajským úřadem (pro silnice I., II. a III. třídy v daném kraji, s výjimkou dálnice) nebo Ministerstvem dopravy ČR (pro dálnice a tehdy, pokud trasa přesahuje obvod jednoho kraje). Povolení se vydává v souladu s § 25 odst. 6 písm. a) Zákona č. 634/2004 Sb., o pozemních komunikacích, přičemž poplatek za jeho vydání se řídí přílohou Zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích.

Konkrétně se dle Česka (2004) jedná o položku č. 35 Sazebníku správních poplatků. Pokud náklad přesahuje pouze největší přípustné rozměry, šířka nepřesáhne 3,5 m, činí správní poplatek 4 500 Kč, v případně tranzitní dopravy činí poplatek 25 000 Kč. V ostatních případech závisí výše správního poplatku na řadě faktorů, jak je uvedeno v tabulce 3.

**Tabulka 3** Správní poplatky pro přepravu nadměrného nákladu

I	Největší povolená hmotnost (t)					
	do 60	nad 60	nad 80	nad 100	nad 120	nad 150
<b>Sazba (v Kč)</b>	6 000	12 000	20 000	30 000	40 000	60 000
II	Překročení největší povolené hmotnosti na nápravu					
	x	x	3–10 %	11–20 %	21–30 %	nad 30 %
<b>Sazba (v Kč)</b>	x	x	5 000	15 000	30 000	60 000
III	Celková šířka (v mm)					
	x	nad 3 500	nad 4 000	nad 4 500	nad 5 000	nad 5 500
<b>Sazba (v Kč)</b>	x	3 000	6 000	10 000	15 000	20 000
<b>Celkový poplatek I. + II. + III. + tranzitní doprava</b>						

Zdroj: Česko (2004)

Další poplatek se týká **zápisu silničního vozidla do registru vozidel ČR**, na základě kterého je dle Ministerstva dopravy ČR (2019b) vydána nová registrační značka a technický průkaz. Tyto úkony se neobejdou bez správních poplatků, které jsou uvedeny v tabulce 4.

**Tabulka 4** Správní poplatky spojené s registrem vozidel

<b>Registrace motorového vozidla nejméně se 4 koly</b>	800,- Kč
<b>Registrace přípojného vozidla do 750 kg hmotnosti včetně</b>	500,- Kč
<b>Registrace přípojného vozidla nad 750 kg hmotnosti</b>	700,- Kč
<b>Vyřazení vozidla z registru silničních vozidel (tzv. depozit)</b>	200,- Kč
<b>Zánik vozidla</b>	bez poplatku
<b>Vydání registrační značky (2 ks)</b>	450,- Kč
<b>Firemní karta pro digitální tachografy</b>	700,- Kč

Zdroj: Česko (2004)

### 1.8.2 Daně v dopravě

Jednou z daní v mezinárodní kamionové dopravě, které se dopravce nevyhne, je **silniční daň**, která se platí dle Zákona č. 16/1993 Sb. za každý automobil zařazený v obchodním majetku podniku. V případě silničního vozidla s největší povolenou hmotností nad 3,5 t, který je určen k přepravě nákladů to platí i tehdy, pokud není určen k podnikání a je registrován v ČR. Výše silniční daně se řídí Zákonem č. 16/1993 Sb., o dani silniční, konkrétně § 6, který uvádí roční sazbu daně podle:

- zdvihového objemu motoru v  $\text{cm}^3$ ,
- součtu největších povolených hmotností na nápravy v tunách a počet náprav a návěsů,
- největší povolenou hmotnost v tunách a počet náprav u ostatních vozidel.

Hervíř (2015) uvádí, že při první registraci použitého vozidla kategorie M1 a N1 se platí **ekologická daň**, která představuje poplatek za to, že dané silniční motorové vozidlo nesplňuje emisní normy, které mají označení EURO 0 až EURO 5, přičemž platí, že čím vyšší má norma číslo, tím nižší emise dané vozidlo vypouští do ovzduší. V případě, že auto splňuje emisní normu EURO 3, EURO 4 nebo EURO 5, ekologický poplatek se neplatí. Pokud splňuje emisní normu EURO 2, platí jeho dopravce správní poplatek ve výši 3 000 Kč, za EURO 1 činí poplatek 5 000 Kč a u EURO 0 činí poplatek 10 000 Kč.

Celní správa ČR (2018) za daň v dopravě považuje **spotřební daň z minerálních olejů**, kterou dopravce platí při nákupu pohonných hmot a jejíž výše se odvíjí od množství natankované pohonné hmoty. Sazby spotřební daně stanovuje Zákon č. 353/2003 Sb., o spotřebních daních, přičemž u pohonných hmot se tento zákon musí řídit minimálními sazbami daně dle nařízení Evropské unie. Sazby spotřební daně pro minerální oleje jsou uvedeny v tabulce 5.

**Tabulka 5** Sazby spotřební daně z minerálních olejů

Kód nomenklatury	Text	Sazba daně
2710	motorové benziny, ostatní benziny a letecké pohonné hmoty benzinového typu podle § 45 odst. 1 písm. a) s obsahem olova do 0,013 g/l včetně	12 840 Kč/1000 l
	motorové benziny, ostatní benziny a letecké pohonné hmoty benzinového typu podle § 45 odst. 1 písm. a) s obsahem olova nad 0,013 g/l	13 710 Kč/1000 l
	Střední oleje a těžké plynové oleje podle § 45 odst. 1 písm. b)	10 950 Kč/1000 l
	těžké topné oleje podle § 45 odst. 1 písm. c)	472 Kč/t
	odpadní oleje podle § 45 odst. 1 písm. d)	660 Kč/1000 l
2711	zkapalněné ropné plyny podle § 45 odst. 1 písm. e)	3 933 Kč/t
	zkapalněné ropné plyny podle § 45 odst. 1 písm. f)	0 Kč/t
	zkapalněné ropné plyny podle § 45 odst. 1 písm. g)	1 290 Kč/t

Zdroj: Celní správa ČR (2018)

## **2 ANALÝZA SOUČASNÉHO SYSTÉMU V TH&S, s.r.o.**

Hlavním cílem této části práce je zjistit systém fungování vybrané společnosti, její aktuální stav vozového parku a vyhodnocení využití jízd vozidel. Pro spolupráci při zpracování této diplomové práce byla oslovena společnost TH&S, s.r.o.

### **2.1 Představení společnosti TH&S, s.r.o.**

Společnost s názvem TH&S, s.r.o. byla založena v roce 2010 v Lukavici u Rychnova nad Kněžnou (region Orlických hor). Výpis z obchodního rejstříku je zobrazen v příloze A. Společnost se zabývá vnitrostátní a mezinárodní silniční nákladní dopravou. Specializuje se především na přepravy zboží mezi Českou republikou, Německem a Belgií. Tyto přepravy tvoří převážnou většinu zakázek. Firma má mnoho stálých zákazníků, pro které jezdí více než 75 % ze svých zakázek. Výhodou tohoto systému je, že řidiči jezdí pravidelně stejné trasy do stejných firem. Práce je pro řidiče pozitivní v pravidelnosti. Pro zákazníky je výhodná v tom, že mají stálého partnera. Zbytek zakázek (do 25 %) vyhledává společnost převážně pomocí dopravních databází, aby se podařilo optimálně využít kapacitu vozidla a dosáhnout zisku. Kromě uvedených zemí samozřejmě jezdí nákladní vozidla i do ostatních států EU, které zobrazuje obrázek 6. Pro provozování silniční dopravy byla společnosti udělena koncesní listina, která je zobrazena v příloze B. Společnost má své vlastní prostory v areálu v Lukavici u Rychnova nad Kněžnou. Tento areál měla společnost nejprve pronajatý, v roce 2012 jej odkoupila od Zemědělského družstva Lukavice, které zde dříve provozovalo svou podnikatelskou činnost. Areál prošel kompletní rekonstrukcí. V generelu areálu se nachází kancelářské prostory vedení firmy, kanceláře provozů firmy, skladovací hala, opravárenská dílna, sklad náhradních dílů, čerpací stanice, mycí zóna a plochy pro dopravu v klidu.



**Obrázek 6** Specializace přeprav do evropských zemí (Autodoprava, ©2019)

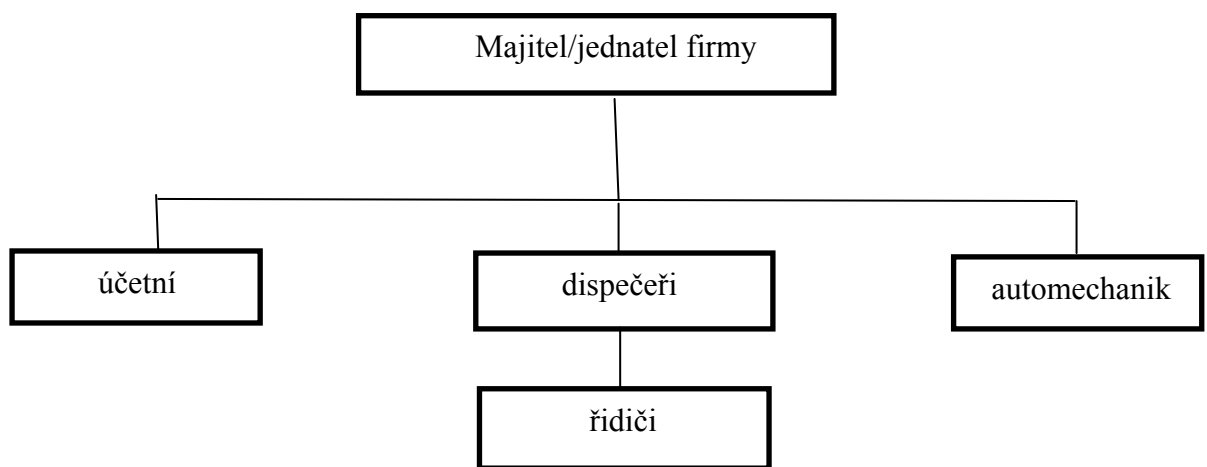
## 2.2 Vnitřní členění společnosti a organizační struktura

Společnost TH&S, s.r.o. zaměstnává v současné době 15 zaměstnanců, z toho dva dispečery, 11 řidičů, jednoho automechanika a jednu účetní:

- majitel/jednatel – společnost má jednoho majitele, který je současně jediným jednatelem společnosti a kromě kontrolní činnosti nad vedením společnosti a vyjednávání obchodní činnosti, vykonává také práci dispečera a řidiče tzn. že vedle uzavírání obchodních smluv, přepravuje zboží, vytěžuje a plánuje jízdy vozidel,
- dispečer – hlavní pracovní náplní dispečera je příjem objednávek od stávajících klientů, reagování na poptávky potencionálních nových zákazníků, plánování jízd a vytěžování vozidel, rozděljuje řidiče na jednotlivé zakázky, dohlíží na pracovní morálku a zpracovává jednotlivé jízdy a v případě poruchy automobilu zajišťuje servis na jejich odstranění, dále zastupuje také částečně práci řidiče, kdy vykonává přepravy na krátkých trasách,
- řidič – řídí přidělený nákladní automobil, stará se o nakládku a vykládku zboží, je zodpovědný, aby naložené zboží odpovídalo objednávce a musí dbát na to, aby

převážené zboží doručil nepoškozené, dále kontroluje bezpečné uložení zboží na vozidle a zajištění proti pohybu a zodpovídá za vyplnění dodacích listů a jiných přepravních dokumentů, při případné nehodě musí zavolat policii a další záchranné složky, také pečuje o svěřený automobil,

- účetní – pracovní náplní účetní je řádné vedení účetnictví, vystavování a příjem faktur, příprava mezd,
- automechanik – pracuje převážně na dílně, kde provádí potřebnou údržbu a drobné opravy vozidel a vykonává práci řidiče na vnitrostátních přepravách.



**Obrázek 7** Organizační struktura společnosti (Autor)

### 2.3 Vozový park

Více jak polovina vozidel společnosti je značky Mercedes-Benz. Je to dáno firemní historickou spokojeností s jejich spolehlivostí. Při následném rozšíření a obměně vozového parku se společnost rozhodla pořídit už i vozy jiných značek dle svých aktuálních potřeb a nabídek trhu. Součástí vozového parku jsou tahače a návěsy různého stáří a technického stavu.

Společnost se snaží provádět průběžnou obměnu starších vozidel za nové. Díky tomu je jejich průměrné stáří 24,6 měsíců. Ve všech případech návěsů se jedná o plachtové valníkové návěsy, třístranně shrnovací se zadními vraty. Všechny návěsy jsou určeny k přepravě různorodého zboží loženého na paletách či v krabicích a jiných obalových materiálech. Návěsovou soupravu společnosti TH&S, s.r.o. zobrazuje obrázek 8.





**Obrázek 8** Návěsová souprava (Vozový park, ©2019)

Popis a rozměry návěsové soupravy zobrazuje obrázek 9.



**Obrázek 9** Rozměry návěsové soupravy (Vozový park, ©2013)

K zajištění spolehlivosti všech vozidel je pravidelně prováděna kontrola a údržba vozidel automechanikem – kmenovým zaměstnancem společnosti. Všechna vozidla splňují emisní normu EURO5, která je důležitá zejména pro Německo. Vozidla starší emisní třídy musí platit mnohem větší poplatky za vjezdy do měst.

Společnost TH&S, s.r.o. dále disponuje plachtovými dodávkami značky Mercedes-Benz a Renault. Jednu z plachtových dodávek společnosti zobrazuje obrázek 10.



**Obrázek 10** Plachtová dodávka (Vozový park, ©2019)

Rozměry plachtové dodávky:

- délka 4,25 m,
- šířka 2,25 m,
- výška 2,1 m,
- nosnost 1 100 kg,
- max. 8 europalet.

K přepravě malého množství zboží má společnost k dispozici i 2 vozidla pick-up značky Mercedes-Benz. Vozidlo typu pick-up společnosti je zobrazeno na obrázku 11.



**Obrázek 11** Pick-up (Vozový park, ©2019)

Rozměry pick-upu:

- délka 1,4 m,
- šířka 1,3 m,
- výška 1,1 m,
- nosnost 600 kg,
- max. 1 europaleta.

Celý vozový park společnosti TH&S, s.r.o. (typ vozidla, registrační značka a stáří) je uvedený v tabulce 6. Každý tahač má svůj přidělený návěs.

**Tabulka 6** Seznam vozidel

<b>Vozidlo + RZ</b>	<b>Návěs + RZ</b>	<b>Stáří vozidla (v měsících)</b>
<b>Tahač Mercedes Actros 6AB 8910</b>	Schmitz 4H7 8795	24
<b>Tahač Mercedes Actros 7AA 4203</b>	Schmitz 6H3 7970	7
<b>Tahač Mercedes Actros 7AA 4204</b>	Schmitz 4H7 0888	7
<b>Tahač Mercedes Actros 6AE 6785</b>	Schmitz 6H4 4474	17
<b>Tahač Renault T 6H7 4138</b>	Schmitz 6H3 7920	23
<b>Dodávka Mercedes Sprinter 6H7 3850</b>	/	23
<b>Dodávka Mercedes Sprinter 6H3 7430</b>	/	30
<b>Dodávka Mercedes Sprinter 5H9 0583</b>	/	49
<b>Dodávka Mercedes Sprinter 6H1 4093</b>	/	30
<b>Renault Master 6H4 4345</b>	/	26
<b>Pick-up Mercedes Citan 6H0 6564</b>	/	45
<b>Pick-up Mercedes Citan 6H8 6741</b>	/	15

Zdroj: technické průkazy vozidel (TH&S, s.r.o., © 2019)

## 2.4 Sledování polohy vozidel

Pohyb všech vozidel společnosti TH&S, s.r.o. je monitorován pomocí služby T-Mobile Car pro dodávky, FleetBoard pro nákladní vozidla značky Mercedes-Benz a Optifleet pro nákladní vozidla Renault. Všechna vozidla jsou vybavena palubní jednotkou příslušného systému, která je nainstalována přímo do vozu a zajišťuje lokalizaci pomocí GPS. Zjištěné údaje jsou odesílány přes GPRS přímo na server. Poté už se stačí připojit k aplikacím systému z jakéhokoli počítače přes uživatelský účet a dispečeré mohou jednoduše sledovat pohyb všech vozidel. Ukázkou takového sledování zobrazuje příloha C. Systém především napomáhá dispečerům kontrolovat dodržování optimální nebo doporučené trasy a časový harmonogram přepravy, odhalit černé jízdy a vybočení z optimální trasy. Díky tomu může společnost ušetřit nemalé náklady. Kromě toho je možné si pro kontrolu přehrát průběh cesty i s uvedením rychlostí jízdy a časů a také vést elektronickou knihu jízd. Tento systém dispečerům umožňuje podávat průběžné informace o pohybu nákladu klientům. Všichni řidiči jsou také vybaveni mobilními telefony. V případě dopravních problémů, zdržení, nebo jakýchkoli problémů probíhá telefonická komunikace mezi dispečery a řidičem. Vedle kontrolní funkce, která je pro společnost primární, plní systém také ochrannou funkci. V případě, že by došlo k odcizení vozidla, je možné odcizené vozidlo pomocí systému lokalizovat.

## 2.5 Péče o vozový park

Každý řidič společnosti má přidělené vozidlo a je odpovědný za jeho technický stav. V případě jakékoliv závady na vozidle je důležité, aby řidič informoval mechanika, případně dispečera. Drobné opravy si na vozidle provádějí sami řidiči, nebo ve spolupráci s automechanikem společnosti. V areálu společnosti je k dispozici vybavená dílna. V jejím vybavení je montážní jáma s jámovým hydraulickým zvedákem a také sklad náhradních dílů. Sklad obsahuje nejdůležitější náhradní díly pro případ okamžité potřeby. Ostatní díly se po nahlášení závady objednávají u společnosti Inter Cars. Automechanik provádí plánovanou údržbu a běžné opravy všech tahačů a návěsů. Nová vozidla jsou z důvodů záruky v případě garančních prohlídek a oprav odvezena do odborného servisu. Do odborného servisu bývají odvezena vozidla i v případě některých závažnějších oprav, popřípadě vozy, které měly nehodu a potřebují odborný zásah.

Mytí vozidel provádějí řidiči po příjezdu ze služební cesty, jednou za týden. V areálu společnosti je mytí prováděno teplou tlakovou vodou a strojem WAP s integrovaným dávkovačem mycích prostředků.

Společnost má v areálu vlastní čerpací stanici na naftu, kde se nachází jedna nadzemní nádrž o objemu 7 000 litrů. Řidiči po návratu ze služební cesty vozidlo před odstavením dotankují tak, aby bylo připraveno na další výjezd. Vzhledem k objemu nádrží tahačů, který je 660 litrů první nádrž a 360 litrů druhá nádrž, se nadzemní nádrž doplňuje většinou jednou za týden. Společnost dlouhodobě odebírá palivo (naftu) od jednoho dodavatele Agro Žamberk za smluvní ceny. Dříve bylo odebíráno palivo i od jiných společností, které ale měly problém s kvalitou dodávaného paliva. To se projevovalo především zvýšenou spotřebou paliva u vozů. Kromě čerpací stanice na naftu má společnost TH&S, s.r.o. v areálu i vlastní čerpací stojan na AdBlue. Jedná se o vodní roztok močoviny, který je bez zápachu, není toxický a doplňuje se do samostatné nádrže stejně jako nafta ze stojanu na čerpací stanici. Přísadu AdBlue využívají novější vozidla, která plní emisní normu EURO 5, popř. EEV. Dále společnost využívá při tankování u čerpacích stanic služeb Eurowag.

W.A.G. payment solutions a.s., společnost působící pod značkou Eurowag má partnerské pobočky u různých čerpacích stanic a s dopravci uzavírá smluvní ceny za pohonné hmoty. V praxi to funguje tak, že řidič přijede k partnerské benzinové pumpě, natankuje si nádrž a u pokladny pouze přiloží palivovou kartu Eurowag. Každá palivová karta je přidělena konkrétnímu vozidlu. Společnost Eurowag pak dopravci zašle jednou týdně souhrnnou

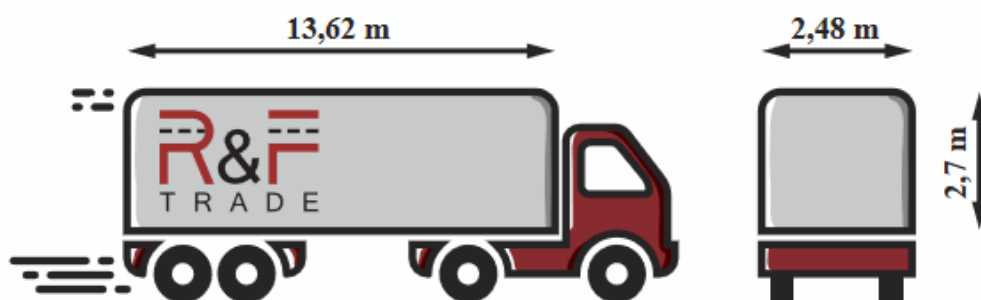
fakturu za pohonné hmoty. Palivové karty dávají kontrolu nad všemi náklady, které se týkají paliva.

Tahače návěsů i návěsy musí být na technickou prohlídku přistaveny v pravidelné lhůtě jedenkrát za rok. Termíny technických prohlídek jsou kontrolovány pracovníkem automechanikem, dispečerem a příslušným řidičem. V případě, že je vozidlo třeba přistavit na pravidelnou technickou prohlídku, je po dohodě řidiče s dispečerem domluven a objednan termín prohlídky. Měření emisí a technické prohlídky vozidel jsou prováděny u společnosti STK se sídlem v Rychnově nad Kněžnou.

## **2.6 Plánování přeprav**

U plánování přeprav je velmi důležitá práce dispečerů, kteří vyhledávají a přijímají zakázky, a poté podle zakázek postupně plánují rozpis jízd pro jednotlivé vozy s ohledem na pracovní dobu a bezpečnostní přestávky řidičů. Cesty jsou plánovány tak, že řidiči obvykle vyjíždějí na cestu na začátku týdne, a to v pondělí nebo nejdéle v úterý ráno a v průběhu čtvrtka či pátku se vrací zpět do areálu společnosti. Důležité při plánování je, aby bylo co nejméně přejezdů, kdy musí vozidla jet nevytížená a průměrná cena za přepravu dosáhla požadované optimální průměrné ceny 12 Kč/km u dodávky a 26,50 Kč/km u návěsové soupravy (optimální průměrné ceny jsou stanoveny jednatelem společnosti TH&S, s.r.o. na základě interní kalkulace). Při přepravě se většinou jedná o celovozové a kusové zásilky. Kusové zásilky jsou přepravovány formou dokládky. Dokládka znamená postupné zaplňování transportního vozidla zbožím. Jedná se tedy o zásilky, které nenaplní celou jeho kapacitu. Převozní vozidlo postupně nakládá více dokládkových zásilek. Cena dokládky se pak stanovuje podle velikosti, kolik zabere ložných metrů nákladového prostoru a jakou má hmotnost. Vysvětlení ložného metru zobrazuje obrázek 12.

## Co jsou ložné metry?



Ložný metr LDM je normovaný rozměr z oblasti nákladní dopravy. Ložný metr je 1 metr ložného prostoru nákladního vozidla na délku. Při šířce nákladního vozidla 2,48 m odpovídá 1 ložný metr 2,48 m<sup>2</sup> (2,48 m na šířku × 1 m na délku).

Standardní návěs, viz obrázek, má tedy ložnou plochu 13,62 LDM.

**Obrázek 12** Ložný metr (Co jsou ložné metry?, ©2017)

Společnost se zaměřuje především na přepravu zboží mezi Českou republikou, Německem a Belgií. Se stálými klienty probíhá každodenní komunikace telefonicky nebo emailem. Stálí klienti ovšem ne vždy využívají maximální přepravní kapacitu společnosti. Z tohoto důvodu je třeba neustále vyhledávat nové klienty a snažit se o maximální vytížení vozidel. K tomuto vyhledávání využívají dispečeři připojení k databázi nákladů a volných vozů. Tato databáze je hojně využívána i u ostatních dopravních a spedičních společností. Využívání těchto databází je zpoplatněné paušální částkou 1 800 Kč bez DPH měsíčně. Je třeba koupit program včetně licence na její používání a hradit měsíční poplatek. Je možnost aktuálně nahlédnout do databáze a vybrat si z nabízených přeprav. Společnost využívá databázi RaalTrans. V databázi jsou registrovány stovky dopravních a spedičních firem z České republiky a ze zahraničí.

V databázích je možné prohlížet a vyhledávat nabídky přeprav a volných vozů a zároveň zobrazit data o firmě, která nabídku zadala. Nabídky je možné si filtrovat, např. podle místa, času apod. Pokud je nabízená přeprava vhodná, dispečeři kontaktují zadavatele přepravy a snaží se dohodnout podmínky, za kterých má být daná přeprava provedena.

## 2.7 Nasmlouvání přeprav a jejich fakturace

V prvním kroku je nejdůležitější kontaktovat klienty a dohodnout se na podmínkách přepravy. V dnešní době převládají ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě tzv. smluvní ceny, které jsou závislé především na vzdálenosti přepravy a velikosti přepravovaného zboží, od toho se odvíjí výše mýta a cena za palivo. Po telefonické dohodě zasilatelská firma - klient zašle e-mailem nebo faxem písemnou objednávku – smlouvu o provedení přepravy. V této smlouvě musí být přesně uvedeny podmínky, za kterých se musí daná přeprava vykonat (především místo nakládky, místo vykládky, rozměry a typ zboží, cena za přepravu a splatnost). Každá změna se musí okamžitě konzultovat s klientem, aby se předcházelo případným zbytečným problémům a nepříjemnostem.

U stálých klientů bývají tyto smluvní ceny uzavírány smluvně na určité období, obvykle na jeden rok. Komunikace se stálými klienty bývá rychlejší. Většinou je s nimi společnost domluvena tak, že do pátku daného týdne zašlou e-mailem objednávky přeprav na týden následující již automaticky.

Po příjezdu řidiče ze služební cesty do areálu společnosti se s řidičem vykoná vyúčtování přepravy, kdy si dispečeri převezmou průvodní doklady k přepravě, zkontrolují se potvrzení od příjemců a odesílatelů objednávek. Řidič také odevzdá své záznamy o provozu vozidla, ze kterých je mu pak vypočítáno zahraniční stravné (diety) za uplynulé období, obvykle se jedná o týdenní záznamy. Fakturaci provedené přepravy má na starost účetní. Obvyklá splatnost faktur je 60-90 dní.

## 2.8 Přepravní dokumenty

Společnost používá několik druhů dokumentů, které jsou důležité pro provozování mezinárodní silniční nákladní dopravy. Jeden z nejdůležitějších dokumentů v mezinárodní silniční nákladní dopravě je dokument CMR, který je zobrazen v příloze D. V tomto dokumentu je uvedena identifikace převáženého zboží, jméno a kontakt na odesílatele a příjemce a ostatních osob zainteresovaných v dopravě. Tento dokument vystavuje odesílatel zboží, který jej předá přepravci a ten poté příjemci zboží. Každá strana má tak kopii tohoto dokumentu.

Dalším dokumentem je dodací list, který je zobrazen v příloze E. Ten je důležitý pro obě strany, tedy odesílatele a příjemce. Tímto dokumentem se dokládá převzetí



přepřavovaného předmětu v daném termínu. Doklad obsahuje identifikační a kontaktní informace, jak o odesílateli, tak o příjemci. Dále obsahuje datum vystavení, předmět a množství přepřavovaného předmětu a termín dodání.

Dalším dokumentem, který podnik používá, je Záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku. Tento dokument je zobrazen v příloze F. a každý řidič si jej vede sám. Vozidla jsou vybavena digitálním tachografem, který zaznamenává časy nakládky a vykládky, informace o době řízení a bezpečnostních přestávkách.

## **2.9 Náklady společnosti**

Náklady dopravní společnosti se dělí na náklady variabilní a fixní. Mezi základní fixní náklady u dopravní společnosti patří roční odpisy a pojištění. Společnost má na všechna svá vozidla ve vozovém parku uzavřeno zákonné pojištění tzv. povinné ručení a havarijní pojištění. Vozidla jsou pojištěna v rámci jedné pojistné smlouvy, to je tzv. flotilové pojištění, což přináší dobrý přehled a jednoduchou správu pojištění celého vozového parku a případné finanční výhody. Mezi další fixní náklady je třeba zahrnout silniční daň (za tahač činí 23 700 Kč ročně a návěs 27 300 Kč ročně, plachtová dodávka 3 600 Kč ročně) dálniční známky a povinná školení řidičů. Co se týká mezd, tak řidiči jsou odměňováni měsíčně a jejich hrubá mzda má pevný základ a dále záleží na počtu ujetých kilometrů, se mzdovými náklady souvisejí také náklady na zdravotní a sociální pojištění, které hradí zaměstnavatel za své zaměstnance.

K variabilním nákladům patří zahraniční a tuzemské cestovní náhrady pro řidiče tzv. diety. Mezi variabilní náklady, které jsou závislé na počtu ujetých kilometrů, patří náklady na pohonné hmoty a náklady za použití dopravních cest – mýto (jehož sazba je závislá na emisní normě daného vozu). Dále jsou to náklady vynaložené na údržbu a opravy vozidel a k těmto nákladům lze zařadit také náklady na STK a měření emisí, které jsou prováděny v jednoročním intervalu stanoveném zákonem.

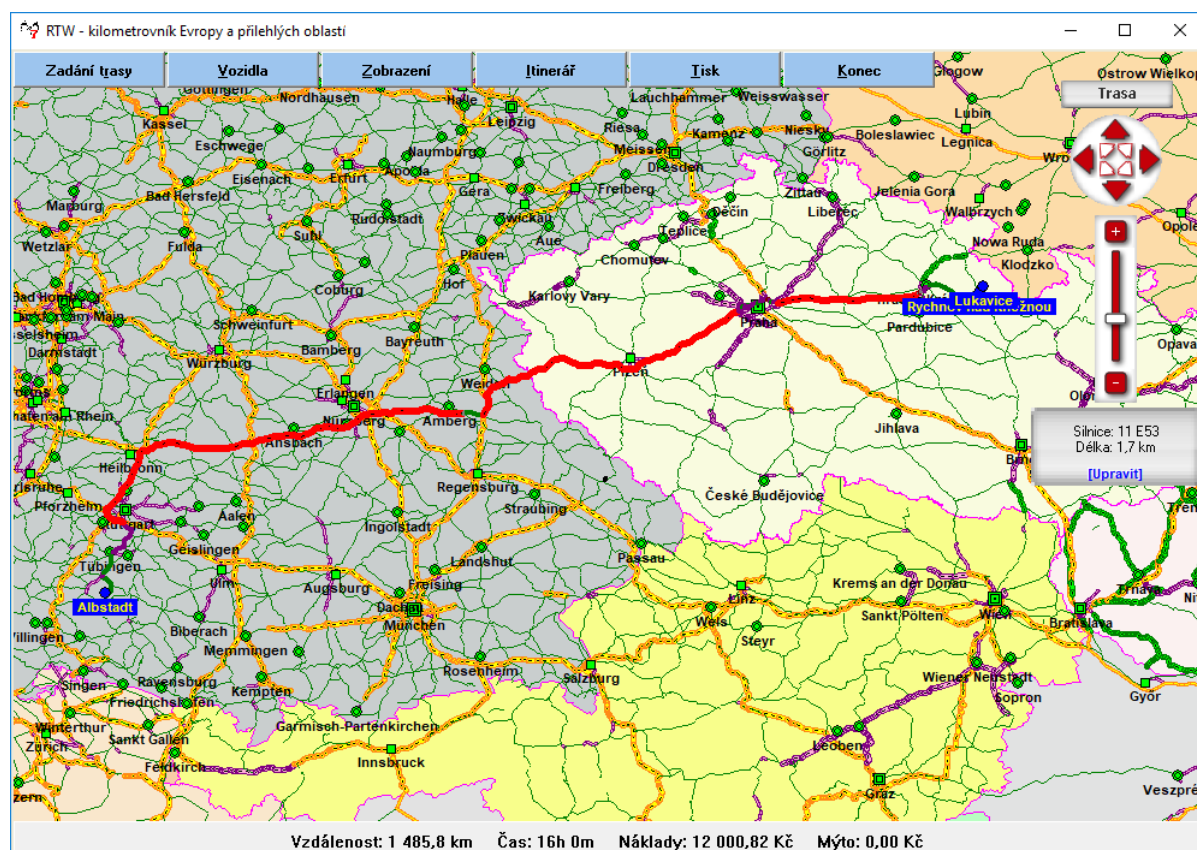
## **2.10 Analýzy přepravních tras**

K této analýze byla vybrána tři vozidla na třech pravidelných trasách. Plachtová dodávka na trase z České republiky do německého města Albstadt a zpět. Dále dvě plachtová nákladní vozidla typu Lowdeck na trase z České republiky do německého města Moers a zpět

a dále z České republiky do belgického města Zaventem a zpět. Tyto tři přepravy jsou jako jediné u společnosti stále a pravidelně ježděné jednou týdně. Z toho důvodu byly doporučeny i jednatelem společnosti pro zpracování do diplomové práce. Ostatní přepravy, které společnost vykonává, jsou jednorázové nebo se nejezdí pravidelně, a proto by případná zjištění u těchto mimořádných přeprav a analýza vytíženosti neměla takový význam.

### 2.10.1 Přepravní trasa z Lukavice do Albstadtu a zpět

První přeprava se týká exportu a importu do Německa do města Albstadt. Při přepravě do Albstadtu si klient Assa Abloy objednává celý nákladový prostor plachtové dodávky s dodáním expres<sup>1</sup>. Celý nákladový prostor znamená, že si klient může k přepravě připravit až osm europalet o celkové hmotnosti maximálně 1 100 kg. Stejně tak při přepravě z Albstadtu má klient objednaný celý nákladový prostor. Import již není expresní. Cena za vývoz je domluvena na 320 eur bez DPH. Cena za dovoz 6 000 Kč bez DPH. Tyto ceny jsou smluvně sjednané na tzv. celovozové zásilky, neboť klient nedokáže předem určit množství přepravovaného zboží. Trasu této přepravy zobrazuje obrázek 13.



**Obrázek 13** Zobrazení trasy Lukavice – Albstadt a zpět (program RaalTrans) (TH&S, s.r.o., © 2019)

<sup>1</sup> Expresní přeprava je určena pro zásilky vyžadující kratší čas doručení než je u běžných typů služeb. Expresní přeprava je realizována v závislosti na konkrétním požadavku zákazníka.

Výpočet<sup>2</sup>:

$$P_c = P_{exp} + P_{imp} \text{ [Kč]} \quad (1)$$

kde:

$P_c$  ... cena celkem za přepravu [Kč]

$P_{exp}$  ... cena za vývoz [Kč]

$P_{imp}$  ... cena za dovoz [Kč]

$$14\,196,80 = 8\,196,80 + 6\,000$$

Celkem je tedy za přepravu účtováno 14 196,80 Kč bez DPH.

Podle poskytnuté informace od jednatele společnosti je požadovaná optimální průměrná cena 12 Kč/km (náklady včetně optimálního zisku). Nákladově kalkuluje společnost s cenou 8,90 Kč/km, tzn. že po rozpočtení všech variabilních a fixních nákladů společnosti vychází, že jeden ujetý kilometr plachtovou dodávkou stojí společnost 8,90 Kč. Aby společnost dosáhla ziskovosti, musí být průměrná cena za přepravu, resp. celková fakturovaná částka dělená počtem ujetých kilometrů vyšší jak 8,90 Kč/km.

$$P_{skut} = P_c : s \text{ [Kč/km]} \quad (2)$$

kde:

$P_c$  ... cena celkem za přepravu [Kč]

$s$  ... délka trasy [km]

$P_{skut}$  ... skutečná cena průměrná [Kč/km]

$$9,55 = 14\,196,80 : 1\,486$$

Skutečná průměrná cena za přepravu je 9,55 Kč/km

$$N_{ujkm} < P_{skdokl} < P_{opt}$$

kde:

$N_{ujkm}$  ... náklad na ujetý kilometr [Kč/km]

$P_{opt}$  ... optimální průměrná cena [Kč/km]

$P_{skdokl}$  ... skutečná cena průměrná za přepravu s dokládkou [Kč/km]

$$8,90 < 9,55 < 12$$

---

<sup>2</sup> v případě přepočtu použit kurz k 18. 3. 2019 – 25,615 Kč

Přeprava dosahuje ziskovosti, ale průměrná cena přepravy 9,55 Kč/km nedosahuje optimální průměrné ceny 12 Kč/km. Časový harmonogram takové přepravy zobrazuje tabulka 7.

**Tabulka 7** Časový harmonogram Lukavice-Albstadt

Místo odjezdu	Místo příjezdu	Čas odjezdu	Čas příjezdu	Doba řízení + bezpečnostní přestávka/čas nakládky – vykládky (hod)	Ujeté Km
Lukavice	Rychnov n. Kn.	23.1.2019/ 8:00	8:15	0,25	6
Rychnov n.Kn.	Waidhaus	9:15	14:30	4,00+1,00/1,00	311
Waidhaus	Stuttgart	14:30	19:00	4,5+11,00	311
Stuttgart	Albstadt	24.1.2019/6:00	7:45	1,75/1,00	124
Albstadt	Albstadt	8:45	8:55	0,2	3
Albstadt	Rozvadov	9:55	17:15	6,3+1,00/1,00	429
Rozvadov	Rokycany	17:25	18:05	0,6+11,00	69
Rokycany	Rychnov n. Kn.	25.1.2019/5:05	12:05	4,00+1,00/3,00	226
Rychnov n. Kn.	Lukavice	13:05	13:20	0,25	6
<b>Celkem</b>					1 486

Zdroj: Záznam o době řízení vozidla (TH&S, s.r.o., © 2019)

Podrobný průběh přepravy zobrazuje schéma v příloze G. Je zde rozpočten zisk na jednotlivé úseky v průběhu přepravy, místo nakládky a vykládky, jaké množství zboží se nakládá a vykládá a za jaké smluvní ceny. Je patrné, že vozidlo je na importu minimálně vytižené pouze 25 % a od kilometru 755 se dostává do ztráty, tzn. že průměrná cena za přepravu od kilometru 755 nedosahuje ani ceny nákladu na ujetý kilometr.

$$V = P_{skut} \cdot s \text{ [Kč]} \quad (3)$$

kde:

$V$  ... výnos z přepravy [Kč]

$P_{skut}$  ... skutečná cena průměrná [Kč/km]

$s$  ... délka trasy [km]

$$14\,191,30 = 9,55 \cdot 1\,486$$

$$N = N_{ujkm} \cdot s \text{ [Kč]} \quad (4)$$

kde:

$N$  ... náklady za přepravu [Kč]

$N_{ujkm}$  ... náklad na ujetý kilometr [Kč/km]

$s$  ... délka trasy [km]

$$13\,225,40 = 8,90 \cdot 1\,486$$

$$Z = V - N \text{ [Kč]} \quad (5)$$

kde:

$Z$  ... zisk [Kč]

$V$  ... výnos z přepravy [Kč]

$N$  ... náklady za přepravu [Kč]

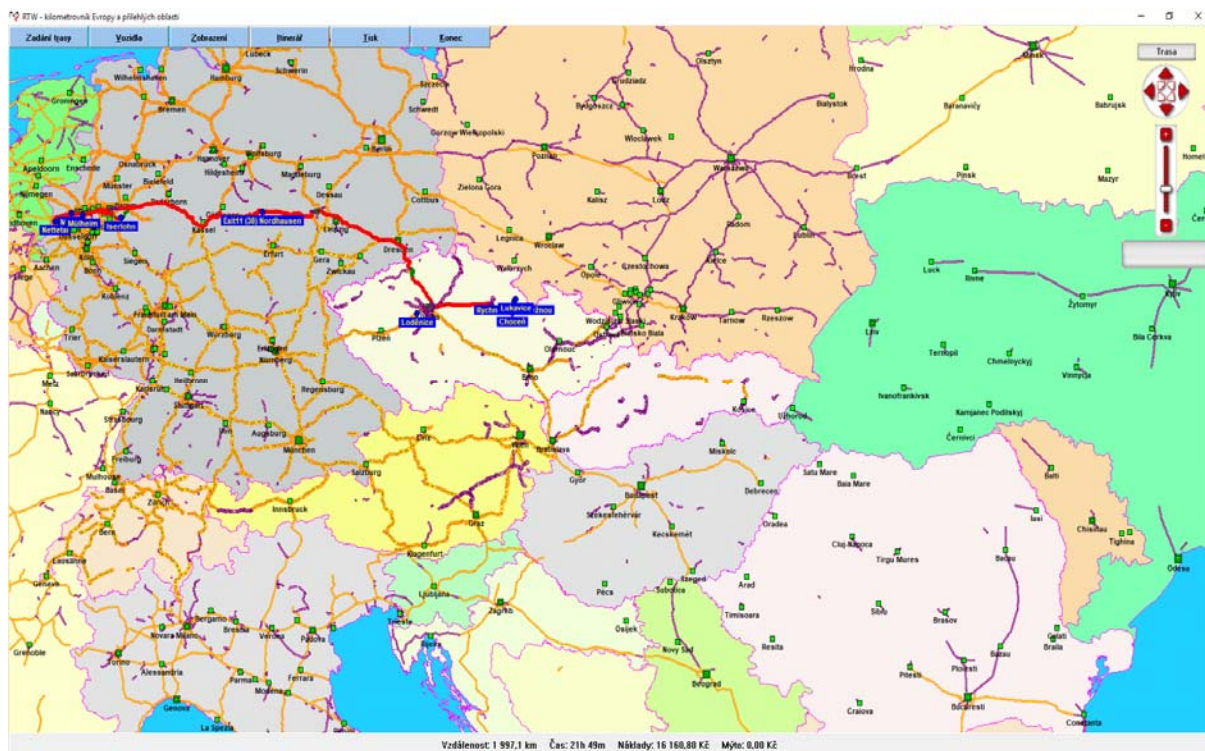
$$965,90 = 14\,191,30 - 13\,225,40$$

Celkový zisk z přepravy je pouhých 965,90 Kč bez DPH.

### 2.10.2 Přepravní trasa z Lukavice do Moersu a zpět

Další významnou přepravou pro společnost TH&S, s.r.o. je do německého města Moers. Tato přeprava je svým množstvím určena pro plachtové nákladní vozidlo tzv. Lowdeck o rozměrech 13,6 ldm, hmotnost 24 000 kg a výška 3 metry. Pro vývoz si klient Energo objednává celý nákladový prostor za cenu 28 000 Kč bez DPH. Zpět z Moersu si klient objednává cca jednu třetinu nákladního vozidla, tedy 4 ldm a hmotnosti 6 000 kg za cenu 450 eur. Aby se vozidlo vytížilo, dokládá se také zbožím pro klienta DDA. Klient DDA požaduje prostor 4,5 ldm a hmotnosti 5 500 kg. Pro tohoto klienta se nakládá na třech místech v Německu ve městě Nettetal a dvakrát ve městě Iserlohn. Klient DDA za tuto přepravu zaplatí 10 000 Kč bez DPH. Nakonec se dokládá ještě zboží pro klienta TESS, a to z Německa z Mülheimu do Rychnova nad Kněžnou. Klient TESS si objednává prostor o velikosti 5 ldm a hmotnosti 8 000 kg za cenu 14 000 Kč bez DPH.

Trasu této přepravy na mapě zobrazuje obrázek 14.



**Obrázek 14** Zobrazení trasy Lukavice–Moers a zpět (program RaalTrans) (TH&S, s.r.o., © 2019)

### Výpočet<sup>3</sup> dosazením do vzorce 1:

$$63\,526,75 = 28\,000 + (11\,526,75 + 10\,000 + 14\,000)$$

Celkem je tedy za přepravu účtováno 63 526,75 Kč bez DPH. Podle poskytnuté informace od jednatele společnosti je optimální, aby průměrná cena přepravy vycházela na 26,50 Kč/km (náklady včetně optimálního zisku).

Nákladově kalkuluje společnost s cenou 20,50 Kč/km. Tzn. že po rozpočtení všech variabilních a fixních nákladů společnosti vychází, že jeden ujetý kilometr nákladním vozidlem Lowdeck stojí společnost 20,50 Kč. Aby společnost TH&S, s.r.o. dosáhla ziskovosti, musí celková cena za přepravu, resp. celková fakturovaná částka dělená celkovým počtem najetých kilometrů dosáhnout částky vyšší jak 20,50 Kč/km.

### Výpočet dosazením do vzorce 2

$$31,80 = 63\,526,75 : 1997$$

Skutečná průměrná cena za přepravu je 31,80 Kč/km.

<sup>3</sup> v případě přepočtu použit kurz k 18. 3. 2019 – 25,615 Kč

$$N_{ujkm} < P_{skut} > P_{opt}$$

kde:

$N_{ujkm}$  ... náklad na ujetý kilometr [Kč/km]

$P_{opt}$  ... optimální průměrná cena [Kč/km]

$P_{skut}$  ... skutečná cena průměrná [Kč/km]

$$20,50 < 31,80 > 26,50$$

Průměrná cena za přepravu 31,80 Kč/km převyšuje požadovanou optimální průměrnou cenu 26,50 Kč/km. Časová náročnost přepravy do Moersu je uvedena v tabulce 8.

**Tabulka 8** Časový Harmonogram Lukavice-Moers

Místo odjezdu	Místo příjezdu	Čas odjezdu	Čas příjezdu	Doba řízení + bezpečnostní přestávka/čas nakládky – vykládky (hod)	Ujeté Km
Lukavice	Choceň	25.2.2019/11:30	12:15	0,75	36
Choceň	Petrovice	13:45	17:15	3,5/1,5	239
Petrovice	Leipzig (D)	17:30	21:45	4,25+9:00	164
Leipzig	Moers (D)	26.2.2019/6:15	14:15	7,00+1,00	511
Moers	Nettetal (D)	15:15	16:00	0,75	38
Nettetal	Mülheim (D)	27.2.2019/9:00	10:00	1,00/1,00	56
Mülheim	Iserlohn (D)	11:00	12:15	1,25/1,00	76
Iserlohn	Iserlohn (D)	13:15	13:30	0,25/1,00	3
Iserlohn	Kassel (D)	15:30	20:00	4,5/1,00	173
Kassel	Hora sv.Seb.	28.2.2019/7:00	12:00	4,5+0,5	369
Hora sv. Seb.	Loděnice	12:30	14:00	1,5/1,00	125
Loděnice	Choceň	15:00	17:30	2,5/1,00	169
Choceň	Rychnov n.Kn.	18:30	19:00	0,5/0,5	32
Rychnov n. Kn.	Lukavice	19:45	20:00	0,25	6
<b>Celkem</b>					1 997

Zdroj: Záznam o době řízení vozidla (TH&S, s.r.o., © 2019)

Podrobný průběh přepravy zobrazuje schéma v příloze H. Je zde rozpočten zisk na jednotlivé úseky v průběhu přepravy, místo nakládky a vykládky, jaké množství zboží se nakládá a vykládá a za jaké smluvní ceny. Ze schématu v příloze H je vidět, že vozidlo je

téměř po celé trase plně vytížené a dosahuje zisku. Při naložení všech zásilek dosahuje 100 % vytížení na vývozu i dovozu.

#### Výpočet dosazením do vzorce 3:

$$62\,526,75 = 31,80 \cdot 1\,997$$

#### Výpočet dosazením do vzorce 4

$$40\,938,50 = 20,50 \cdot 1\,997$$

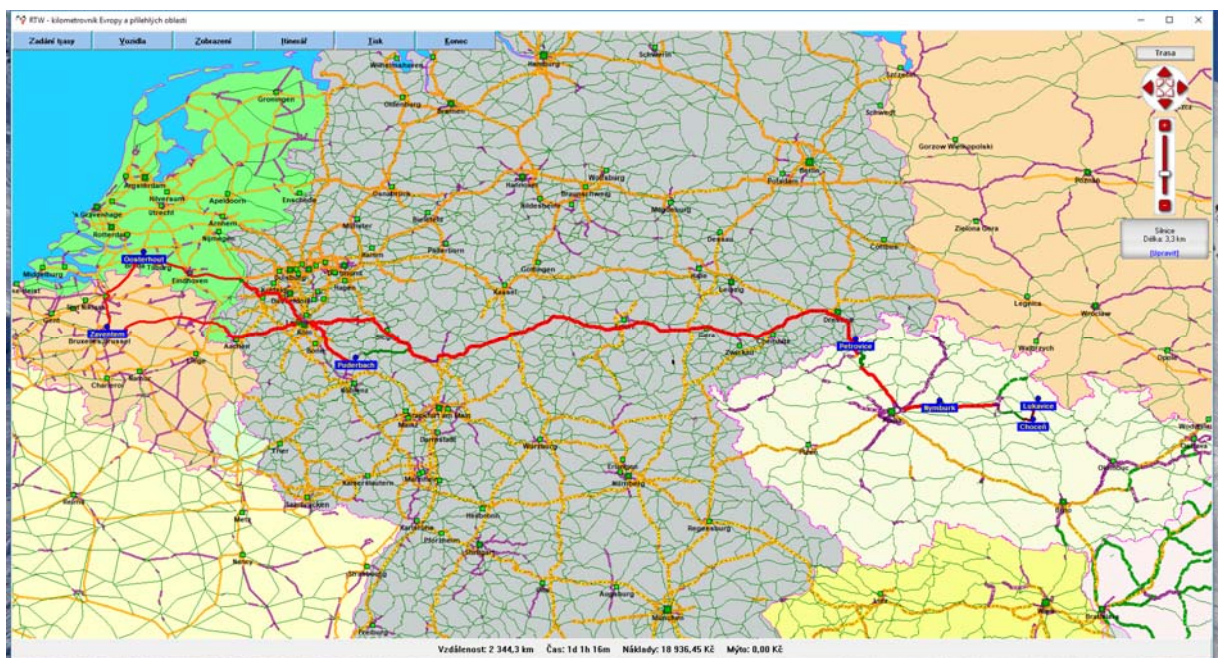
#### Výpočet dosazením do vzorce 5

$$22\,588,25 = 62\,526,75 - 40\,938,50$$

Celkový zisk z přepravy je 22 588,25 Kč bez DPH.

### 2.10.3 Přepravní trasa z Lukavice do Zaventemu a zpět

Poslední třetí přeprava, která se bude analyzovat je rovněž od klienta Energo, a to do Belgie do města Zaventem. Trasu této přepravy nám představuje obrázek 15.



**Obrázek 15** Zobrazení trasy Lukavice–Zaventem a zpět (program RaalTrans) (TH&S, s.r.o., © 2019)

Při tomto vývozu si klient objednává nákladový prostor o velikosti 8 ldm a hmotnosti 10 000 kg za cenu 19 500 Kč bez DPH. V Zaventemu se zpět pro tohoto klienta nakládá zboží zabírající nákladový prostor 4 ldm a hmotnosti 6 000 kg za cenu 10 600 Kč bez DPH. Zbylý



nákladový prostor se vytěžuje dalšími přepravami. Stabilně dokládkou rovněž pro klienta Energo z Německa z Puderbachu zbožím zabírající nákladový prostor 3 ldm a hmotnosti 6 000 kg za cenu 13 000 Kč bez DPH. Zbylý nákladový prostor pak většinou příležitostně dle nabídky přeprav z databáze RaalTrans. V tomto případě je dokládkou z Nizozemí z města Oosterhout, kde byla dojednána přeprava zboží, které zabere 3,5 ldm o hmotnosti 5 000 kg za cenu 9 500 Kč bez DPH.

#### **Výpočet dosazením do vzorce 1:**

$$52\,600 = 19\,500 + (10\,600 + 13\,000 + 9\,500)$$

Celkem je tedy za přepravu účtováno 52 600 Kč bez DPH. Podle poskytnuté informace od jednatele společnosti je optimální, aby průměrná cena přepravy vycházela na 26,50 Kč/km (náklady včetně optimálního zisku).

Nákladově kalkuluje společnost s cenou 20,50 Kč/km. Tzn. že po rozpočtení všech variabilních a fixních nákladů společnosti vychází, že jeden ujetý kilometr nákladním vozidlem Lowdeck stojí společnost 20,50 Kč. Aby společnost TH&S, s.r.o. dosáhla ziskovosti, musí celková cena za přepravu, resp. celková fakturovaná částka dělená celkovým počtem najetých kilometrů dosáhnout částky vyšší jak 20,50 Kč/km.

#### **Výpočet dosazením do vzorce 2:**

$$22,40 = 52\,600 : 2\,345$$

Skutečná průměrná cena za přepravu je 22,40 Kč/km.

$$N_{ujkm} < P_{skdokl} < P_{opt}$$

kde:

$N_{ujkm}$  ... náklad na ujetý kilometr [Kč/km]

$P_{opt}$  ... optimální průměrná cena [Kč/km]

$P_{skdokl}$  ... skutečná cena průměrná za přepravu s dokládkou [Kč/km]

$$20,50 < 22,40 < 26,50$$

Skutečná průměrná cena za přepravu 22,40 Kč/km nedosahuje optimální průměrné ceny 26,50 Kč/km, přesto je přeprava zisková. Časový harmonogram přepravy zobrazuje tabulka 9.

**Tabulka 9** Časový Harmonogram Lukavice-Zaventem

Místo odjezdu	Místo příjezdu	Čas odjezdu	Čas příjezdu	Doba řízení + bezpečnostní přestávka/čas nakládky – vykládky (hod)	Ujeté Km
Lukavice	Choceň	26.2.2019/7:00	7:45	0,75	38
Choceň	Petrovice	8:45	12:15	3,5+1,00/1,00	239
Petrovice	Achen (D)	13:15	20:15	6,00+11,00	638
Achen	Zaventem (B)	27.2.2019/7:15	9:15	2,00/2,00	129
Zaventem	Oosterhout (NL)	12:15	14:00	1,75/1,00	122
Oosterhout	Puderbach (D)	15:00	19:00	4,00+11,00/1,00	311
Puderbach	Petrovice	28.2.2019/6:00	13:15	6,25+1,00	566
Petrovice	Nymburk	13:15	15:45	2,5+1,00	163
Nymburk	Choceň	16:45	18:15	1,5	101
Choceň	Lukavice	1.3.2019/6:00	8:30	1,0/1,5	38
<b>Celkem</b>					2 345

Zdroj: Záznam o době řízení vozidla (TH&S, s.r.o., © 2019)

Podrobný průběh přepravy zobrazuje grafika v příloze CH. Je zde rozpočten zisk na jednotlivé úseky v průběhu přepravy, místo nakládky a vykládky, jaké množství zboží se nakládá a vykládá a za jaké smluvní ceny. Je patrné, že vozidlo je na importu nedostatečně vytížené pouze na 60 % a až od kilometru 1 477 se dostává do zisku.

### Výpočet dosazením do vzorce 3:

$$52\,600 = 22,40 \cdot 2\,345$$

#### Výpočet dosazením do vzorce 4:

$$48\,072,50 = 20,50 \cdot 2\,345$$

#### Výpočet dosazením do vzorce 5:

$$4\,527,50 = 52\,600 - 48\,072,50$$

Celkový zisk z přepravy je 4 527,50 Kč bez DPH.

### 2.11 Vyhodnocení analýzy organizace přeprav ve společnosti TH&S, s.r.o.

Při analýze vybraných tří přeprav bylo zjištěno, že dvě z nich nedosahují požadované optimální průměrné ceny a nejsou tedy příliš efektivně zorganizované. Vozidlo přepravující zboží do Albstadtu a zpět a vozidlo přepravující zboží do Zaventemu a zpět nejsou po celé trase plně vytižena, a proto nepřináší takový ekonomický přínos, kterého by společnost chtěla dosáhnout. Shrnutí údajů o přepravách přehledně zobrazuje tabulka 10.

**Tabulka 10** Shrnutí údajů o přepravách

Převrava	trasa (km)	Fakturace celkem	Průměrná optimální cena (Kč/km)	Skutečná průměrná cena (Kč/km)	Rozdíl	
					Prům.cena (Kč/km)	Celkem za přepravu (Kč)
<b>Albstadt</b>	1 486	14 196,80	12,00	9,55	-2,45	-3 640,70
<b>Moers</b>	1 997	63 526,75	26,50	31,80	5,30	10 584,10
<b>Zaventem</b>	2 345	52 600	26,50	22,40	-4,10	-2 349,10

Zdroj: faktury, záznamy jízd (TH&S, s.r.o., © 2019), vlastní dopočty (autor)

Z uvedeného shrnutí údajů je vidět, že u plachtové dodávky přepravující zboží do Německa do města Albstadt a zpět je výnos o 2,45 Kč/km nižší oproti optimální průměrné ceně 12 Kč/km (cena stanovena jednatelem společnosti dle interní kalkulace). Na celkové trase 1 486 km je to o 3 640,70 Kč bez DPH méně než výnos, kterého by společnost chtěla dosáhnout.

Stejně tak u nákladního vozidla Lowdeck přepravující zboží do Belgie do města Zaventem a zpět je výnos o 4,10 Kč/km nižší oproti požadované optimální průměrné ceně 26,50 Kč/km (cena stanovena jednatelem společnosti dle interní kalkulace). Na celkové trase 2 345 km pak činí výnos o 2 349,10 Kč bez DPH méně, než kterého by společnost chtěla dosáhnout.

Naopak u nákladního vozidla Lowdeck přepravující zboží do Německa do města Moers a zpět je organizace přepravy velmi dobrá. Nákladní vozidlo do Moersu je plně využito, neboť výnos je dokonce nad požadovanou optimální průměrnou cenu o 5,30 Kč/km. Na celkové přepravě je to o celých 10 584,10 Kč bez DPH více než výnos, kterého by společnost chtěla dosáhnout při svých interních propočtech.

Dále bylo zjištěno, že ve společnosti dochází ke vzájemnému překrývání pracovní náplně u zaměstnanců. Dispečeri, kromě své hlavní pracovní činnosti, zastupují v případě potřeby i práci řidičů. Jednatel společnosti v rámci potřeby vykonává práci dispečera a řidiče. Automechanik pracuje také jako řidič. Toto překrývání s sebou může přinášet výhody, ale i značné nevýhody.

### **3 NÁVRH NA ZLEPŠENÍ ORGANIZACE PŘEPRAV V TH&S, s.r.o.**

V této kapitole bude věnováno přepravě do Albstadtu a přepravě do Zaventemu. Přeprava do Albstadtu je na menší množství zboží tedy plachtovou dodávkou a při analýze bylo zjištěno, že ačkoliv není tato přeprava ztrátová, tak nedosahuje ani takového finančního zisku, který by společnost požadovala. Také přeprava do Zaventemu, určená pro nákladní vozidlo Lowdeck nesplňuje optimální průměrnou cenu za přepravu, kterou by společnost požadovala.

#### **3.1 Zlepšení organizace přepravy do Albstadtu a zpět**

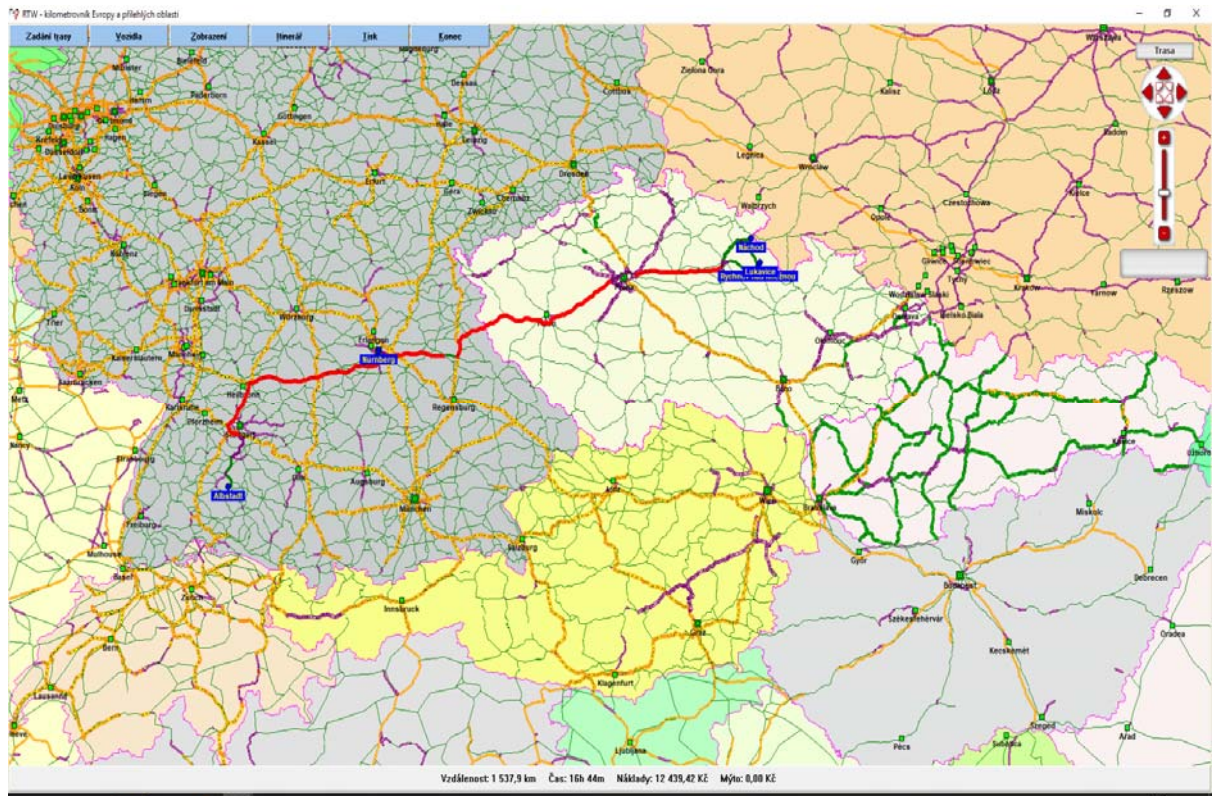
Při analýze bylo zjištěno, že přeprava dosahuje velmi nízkého zisku. Průměrná cena přepravy vychází na 9,55 Kč/km. Optimální by však bylo alespoň 12 Kč/km dle informací zprostředkovaných jednatelem společnosti. Export přeplánovat nelze, neboť klient si objednává celý nákladový prostor dodávky. Jde o celovozovou zásilku, kde cena je smluvně sjednaná na celý prostor. Přeprava je expresní, a proto ihned po naložení musí jet řidič bez zdržení na vykládku tak, aby druhý den nejpozději do 9,00 hod. zboží složil podle ujednání mezi společnostmi a klientem v přepravní smlouvě.

Pro získání optimálního, vyššího ekonomického výnosu a lepšího vytížení je možné lépe zorganizovat import. Ačkoliv má klient objednaný také celý nákladový prostor i pro cestu zpět, tak se zpravidla nakládají max. dvě europalety o hmotnosti do 100 kg. Tyto údaje byly prověřeny po tři měsíce zpětně. Přeprava zpět již není expresní, ale je tu požadavek dodání do druhého dne od naložení do 18,00 hod. Na importu tedy dodávka není zcela vytížená a pro doložení je možnost až šest europalet o hmotnosti do 1 000 kg. Aby se zboží z Albstadtu stihlo vyložit dle smluvních podmínek, je časový prostor pro dokládku v rozmezí 10–16 hod. daného dne po vyložení zboží v Albstadtu.

V databázi RaalTrans, který společnost TH&S, s.r.o. využívá, je nabídka aktualizovaná cca každých pět minut. Je tedy vysoká šance, že se v poměrně krátkém čase najde vhodná dokládková přeprava a dodávka se tak stihne lépe vytížit. Při zpracování diplomové práce proběhlo vytížení dodávky dokládkou z Německa ze Stuttgartu do Náchoda pro spediční firmu Logex.

### 3.1.1 Dokládka Stuttgart–Náchod

Stuttgart je od Albstadtu vzdálen 84 km, tzn. cca 1,5 hodinový přejezd. Za zboží o množství tři europalety a hmotnosti 500 kg byla smluvně sjednaná cena 3 500 Kč bez DPH. Změnu trasy při doložení zboží ve Stuttgartu zobrazuje obrázek 16.



**Obrázek 16** Zobrazení trasy Lukavice–Albstadt s dokládkou Stuttgart (program RaalTrans) (TH&S, s.r.o., © 2019)

Časový harmonogram přepravy zobrazuje tabulka 11.

**Tabulka 11** Časový harmonogram přepravy Albstadt-Lukavice s dokládkou Stuttgart

Místo odjezdu	Místo příjezdu	Čas odjezdu	Čas příjezdu	Doba řízení + bezpečnostní přestávka/čas nakládky – vykládky (hod)	Ujeté Km
Lukavice	Rychnov n. Kn.	23.1.2019/ 8:00	8:15	0,25	6
Rychnov n. Kn.	Waidhaus	9:15	14:30	4,00+1,00/1,00	311
Waidhaus	Stuttgart	14:30	19:00	4,5+11,00	311
Stuttgart	Albstadt	24.1.2019/6:00	7:45	1,75/1,00	124
Albstadt	Albstadt	8:45	8:55	0,2	3
Albstadt	Stuttgart	9:55	11:30	1,5	84
Stuttgart	Rozvadov	12:30	18:00	4,0+1,5/1	316
Rozvadov	Rokycany	18:25	19:05	0,6+11,00	69
Rokycany	Rychnov n. Kn.	25.1.2019/6:05	13:05	4,00+1,00/3,00	226
Rychnov n. Kn.	Náchod	14:05	15:00	1/1	48
Náchod	Lukavice	16:00	16:55	1/1	42
<b>Celkem</b>					1 540

Zdroj: Záznam o době řízení vozidla (TH&S, s.r.o., © 2019)

S touto dokládkou ve Stuttgartu se celá trasa přepravy navýší o 54 km více oproti původní analyzované trase, celkem tedy na 1 540 km. Fakturace za přepravu se společností navýší o smluvní cenu dokládky 3 500 Kč bez DPH a to na 17 696,80 Kč bez DPH.

Výpočet<sup>4</sup>:

$$P_{\text{cdokl}} = P_p + P_{\text{dokl}} \text{ [Kč]} \quad (6)$$

kde:

$P_{\text{cdokl}}$  ... cena celkem za přepravu s dokládkou [Kč]

$P_p$  ... cena celkem za přepravu bez dokládky [Kč]

$P_{\text{dokl}}$  ... cena za dokládku [Kč]

$$17\,696,80 = 14\,196,80 + 3\,500$$

<sup>4</sup> v případě přepočtu použit kurz k 18. 3. 2019 – 25,615 Kč

$$P_{skdokl} = P_{cdokl} : s_2 \text{ [Kč/km]} \quad (7)$$

kde:

$P_{cdokl}$  ... cena celkem za přepravu s dokládkou [Kč]

$s_2$  ... délka trasy s dokládkou [km]

$P_{skdokl}$  ... skutečná cena průměrná [Kč/km]

$$11,50 = 17\,696,80 : 1\,540$$

Skutečná průměrná cena za přepravu s dokládkou je 11,50 Kč/km.

$$N_{ujkm} < P_{skdokl} < P_{opt}$$

kde:

$N_{ujkm}$  ... náklad na ujetý kilometr [Kč/km]

$P_{opt}$  ... optimální průměrná cena [Kč/km]

$P_{skdokl}$  ... skutečná cena průměrná za přepravu s dokládkou [Kč/km]

$$8,90 < 11,50 < 12,00$$

Skutečná průměrná cena za přepravu s dokládkou 11,50 Kč/km stále nedosahuje průměrné optimální ceny 12 Kč/km, ale oproti skutečné průměrné ceně za přepravu bez dokládky se zvýšila o 1,95 Kč/km.

Podrobný průběh přepravy zobrazuje schéma v příloze I. Je zde rozpočten zisk na jednotlivé úseky v průběhu přepravy, místo nakládky a vykládky, jaké množství zboží se nakládá a vykládá a za jaké smluvní ceny. Vozidlo je již na importu více vytížené na 60 % a dosahuje zisku.

#### **Výpočet dosazením do vzorce 3:**

$$17\,710 = 11,50 \cdot 1\,540$$

#### **Výpočet dosazením do vzorce 4:**

$$13\,706 = 8,90 \cdot 1\,540$$

#### **Výpočet dosazením do vzorce 5:**

$$4\,004 = 17\,710 - 13\,706$$

Celkový zisk z přepravy z dokládkou ze Stuttgartu je 4 004 Kč bez DPH.



### **3.1.2 Zlepšení organizace přepravy do Albstadtu - vyhledání stálého klienta**

Dalším návrhem pro zlepšení organizace je najít stálého obchodního partnera a tím zajistit pravidelné lepší využití vozidla. Při hledání stálého klienta je možné vycházet z předchozího jednorázového řešení. Vozidlo bylo dotíženo pomocí aktuální nabídky přeprav z databáze RaalTrans dokládkou ze Stuttgartu. Zadavatelem uvedené dokládky byla společnost Logex, kterou by bylo vhodné oslovit, zda se jedná o pravidelné přepravy a s návrhem uzavření přepravní smlouvy na dlouhodobou spolupráci. Jelikož Logex je pouze spediční společností, mohla by se také oslovit s nabídkou pravidelné přepravy přímo výrobní společnost BOSCH ve Stuttgartu, u které se zboží nakládalo.

V rámci zpracování diplomové práce byly tyto kroky učiněny, ale bez odezvy.

### **3.2 Zlepšení organizace přepravy do Zaventemu**

Při analýze této přepravy bylo zjištěno, že přeprava není ztrátová, ale ani nedosahuje optimální požadované ceny, která je 26,50 Kč/km (cena stanovená jednatelem společnosti na základě interních propočtů). Import je plně vytižen. Na dovozu jsou již tři nakládková místa a převáží se zboží, které zabere 10,5 ldm nákladového prostoru, o hmotnosti 17 000 kg. Z časových důvodů již není možné na importu nabrat více dokládek, neboť by řidič nestihl do pátku vše složit a splnit tak podmínky přepravní smlouvy.

K dosažení požadovaného optimálního výnosu lze však lépe naplánovat export. Při vývozu je naloženo pouze zboží o rozměrech 8 ldm a hmotnosti do 10 000 kg. Zbylých 5,5 ldm (hmotnost 14 000 kg) je na nákladním vozidle k dispozici pro hledání další nakládky pro vývoz. Nákladní vozidlo Lowdeck do Belgie do města Zaventem nakládá a vyjíždí zpravidla v úterý daného týdne. Do pátku předchozího týdne klient tuto skutečnost o čase nakládky a množství přepravovaného zboží upřesňuje. Lze tedy opět využít databázi RaalTrans pro nalezení vhodné dokládky na vývoz. Jelikož nakládka a odjezd probíhá až v úterý, tak možnosti pro hledání dokládky jsou časově cca 2 dny, což je velmi pozitivní a reálné. Bude-li nakládka v blízkém okolí firmy cca do 50 km, může se naložit již v pondělí (vozidlo se naloží a vrátí zpět do areálu společnosti), případně pak v úterý po trase po České republice (tedy rovnou při odjezdu konané přepravy). Jako vhodnou dokládku se podařilo najít přepravu z Dobrušky do Německa do města Gummersbach pro klienta KomarTrans.

#### **3.2.1 Dokládka Dobruška–Gummersbach**

Nakládka v Dobrušce byla možná již v pondělí, případně i v úterý. Výhodnější by bylo ji naložit v pondělí, aby měl řidič v úterý delší výkon pro jízdu. Zboží do Gummersbachu bylo o rozměrech do 5 ldm a hmotnosti 5 000 kg za smluvní cenu 11 500 Kč bez DPH. Při této

dokládce se zvýší počet ujetých kilometrů o pouhých 33 km navíc oproti původní analyzované trase přepravy, převážně jen cesta navíc na nakládku a zpět do areálu společnosti. Místo vykládky je pak po trase. Trasu přepravy zobrazuje obrázek 17.



**Obrázek 17** Zobrazení trasy Lukavice–Zaventem s dokládkou Gummerbach (program RaalTrans) (TH&S, s.r.o., © 2019)

#### Výpočet dosazením do vzorce 6:

$$64\,100 = 52\,600 + 11\,500$$

Ceková fakturace se navýší o cenu dokládky na 64 100 Kč.

Podle poskytnuté informace od jednatele společnosti je optimální, aby průměrná cena přepravy vycházela na 26,50 Kč/km (náklady včetně optimálního zisku).

Nákladově kalkuluje společnost s cenou 20,50 Kč/km. Aby společnost TH&S, s.r.o. dosáhla ziskovosti, musí celková cena za přepravu, resp. celková fakturovaná částka dělená celkovým počtem najetých kilometrů dosáhnout částky vyšší jak 20,50 Kč/km.

#### Výpočet dosazením do vzorce 7:

$$26,95 = 64\,100 : 2\,378$$

Skutečná průměrná cena za přepravu s dokládkou je 26,95 Kč/km.

$$N_{ujkm} < P_{skdokl} > P_{opt}$$

kde:

$N_{ujkm}$  ... náklad na ujetý kilometr [Kč/km]

$P_{opt}$  ... optimální průměrná cena [Kč/km]

$P_{skdokl}$  ... skutečná cena průměrná za přepravu s dokládkou [Kč/km]

$$20,50 < 26,96 > 26,50$$

Skutečná průměrná cena za přepravu s dokládkou 26,96 Kč/km je vyšší než optimální průměrná cena 26,50 Kč/km. Časový harmonogram přepravy zobrazuje tabulka 12.

**Tabulka 12** Časový harmonogram přepravy Zaventem s dokládkou Gummersbach

Místo odjezdu	Místo příjezdu	Čas odjezdu	Čas příjezdu	Doba řízení + bezpečnostní přestávka/čas nakládky – vykládky (hod)	Ujeté Km
Lukavice	Dobruška	25.2.2019/8:00	8:30	0,5	18
Dobruška	Lukavice	9:30	10:00	0,5/1	15
Lukavice	Choceň	26.2.2019/7:00	7:45	0,75	38
Choceň	Petrovice	8:45	12:15	3,5+1,00/1,00	239
Petrovice	Gummersbach (D)	13:15	20:15	7,25+0,75	518
Gummersbach	Aachen	21:15	22:15	1,0+11,00	120
Aachen	Zaventem (B)	27.2.2019/9:15	11:15	2,00/2,00	129
Zaventem	Oosterhout (NL)	14:15	16:00	1,75/1,00	122
Oosterhout	Puderbach (D)	17:00	21:00	4,00+11,00/1,00	311
Puderbach	Petrovice	28.2.2019/8:00	15:15	6,25+1,00	566
Petrovice	Nymburk	15:15	17:45	2,5+1,00	163
Nymburk	Choceň	18:45	20:15	1,5	101
Choceň	Lukavice	1.3.2019/8:00	20:30	1,0/1,5	38
<b>Celkem</b>					2 378

Zdroj: Záznam o době řízení vozidla (TH&S, s.r.o., © 2019)

Podrobný průběh přepravy zobrazuje schéma v příloze J. Je zde rozpočten zisk na jednotlivé úseky v průběhu přepravy, místo nakládky a vykládky, jaké množství zboží se nakládá a vykládá a za jaké smluvní ceny. Vozidlo je již na exportu lépe vytížené na 95 % a dosahuje zisku.

#### **Výpočet dosazením do vzorce 3:**

$$64\,087,10 = 26,95 \cdot 2\,378$$

#### **Výpočet dosazením do vzorce 4:**

$$48\,749 = 20,50 \cdot 2\,378$$

#### **Výpočet dosazením do vzorce 5:**

$$15\,338,10 = 64\,087,10 - 48\,749$$

Celkový zisk z přepravy s dokládku do Gummersbachu je 15 338,10 Kč bez DPH.

### **3.2.2 Zlepšení organizace přepravy do Zaventemu – vyhledání stálého klienta**

Dalším návrhem pro zlepšení organizace je najít stálého obchodního partnera a tím zajistit pravidelné lepší vytížení vozidla. Při hledání stálého klienta je možné vycházet z předchozího jednorázového řešení, kde bylo vozidlo dotíženo pomocí aktuální nabídky přeprav z databáze RaalTrans. Dokládkou do Gummersbachu, kterou bylo vozidlo dotíženo, zadala dopravní společnost KomarTrans. Bylo by vhodné dopravní společnost KomarTrans oslovit, zda se jedná o pravidelné přepravy a s návrhem uzavření přepravní smlouvy na dlouhodobou spolupráci. Také by bylo dobré oslovit s nabídkou pravidelné přepravy přímo výrobní společnost MAREX v Dobrušce, u které se zboží nakládalo.

V rámci zpracování diplomové práce byly tyto kroky učiněny. Společnost KomarTrans nemá o dlouhodobou spolupráci zájem. Dispečeri společnosti TH&S, s.r.o. však mohou dopravní společnost KomarTrans kontaktovat a aktuálně přepravu každý týden popsat.

Po oslovení společnosti MAREX bylo zjištěno, že skutečně odesílá materiál do Gummersbachu pravidelně každý týden. Za přepravu platí společnost MAREX jejich smluvnímu dopravci (pravděpodobně společnosti KomarTrans) 15 000 Kč bez DPH. Přes databázi RaalTrans byla tato přeprava sjednána za cenu 11 500 Kč bez DPH. Společnost KomarTrans si tedy nechává provizi za sjednání přepravy ve výši 3 500 Kč bez DPH.

Jelikož společnost TH&S, s.r.o. dosahuje požadované optimální průměrné ceny i s cenou za dokládku ve výši 11 500 Kč bez DPH, mohla by daný rozdíl využít jako možnost k vyjednávání pro získání dlouhodobé spolupráci jako výhodu nad konkurencí.

## 4 ZHODNOCENÍ NAVRHOVANÝCH ŘEŠENÍ

Společnost má mnoho stálých klientů a dobré jméno, ze kterého může dále profitovat. Navíc má zkušené řidiče s dlouholetou praxí a průběžně obnovuje svůj vozový park. Při analýze však bylo zjištěno, že vozidla na některých přepravách nedosahují očekávaného výnosu, neboť vozidla nejsou plně vytižena. Při návrhu na zlepšení organizace přeprav bylo tedy nutné věnovat se vytiženosti vozidel a sehnat vyhovující doklázky. Dalšími dokládkami se tak zvýší fakturace, a tím i ekonomický výnos společnosti. Souhrnně zobrazuje tabulka 13.

**Tabulka 13** Zhodnocení přeprav

Přeprava	Celková fakturace (Kč)		ujeté Km		Průměrná cena za přepravu (Kč/km)			Vytíženost vozidla (%)			
	přeprava bez doklázky	přeprav s dokládkou	přeprava bez doklázky	přeprava s dokládkou	přeprava bez doklázky	přeprava s dokládkou	optimální	přeprava bez doklázky		přeprava s dokládkou	
								export	import	export	import
Albstadt	14 196,80	17 696,80	1486	1540	9,55	11,5	12	100	25	100	62
Zaventem	52 600	64 100	2345	2378	22,40	26,96	26,5	60	77	95	77

Zdroj: faktury, záznamy jízd (TH&S, s.r.o., © 2019), vlastní dopočty (autor)

Na přepravě plachtovou dodávkou do města Albstadt je při využití navrhované doklázky ze Stuttgartu navýšena celková fakturace o 3 500 Kč bez DPH. Průměrná cena za přepravu se zvýšila o 1,95 Kč/km. Vytíženost vozidla se vzhledem k nákladovému prostoru a hmotnosti zvýší o 37 %. Časová náročnost se při naložení zboží ve Stuttgartu prodloužila o necelé čtyři hodiny, jelikož není pro vozidlo naplánovaná další pravidelná přeprava v daném týdnu, tak tím není ovlivněn žádný další výjezd vozidla. Důležitá je pouze týdenní povinná přestávka pro řidiče v rozsahu 45 hodin. Ani povinná přestávka není využitím doklázky ohrožena. Pokud by se podařilo dojednat dlouhodobou spolupráci formou pravidelné realizované doklázky do Albstadtu, tak by se měsíční fakturace mohla navýšit minimálně o 14 000 Kč bez DPH (4 × 3 500 Kč). Při sjednávání pravidelné doklázky na této trase by měla cena dosahovat minimálně výše 4 241 Kč bez DPH (při úvaze 50 přejezdových kilometrů).

Výpočet:

$$P_{\text{mindokl}} = (P_{\text{opt}} \cdot s) - (P_{\text{skut}} \cdot s) + (P_{\text{opt}} \cdot x) \text{ [Kč]} \quad (8)$$

kde:

$P_{\text{mindokl}}$  ... minimální cena za dokládku [Kč]

$P_{\text{opt}}$  ... optimální průměrná cena [Kč/km]

$P_{\text{skut}}$  ... skutečná průměrná cena za přepravu [Kč/km]

$s$  ... délka trasy [km]

$x$  ... počet přejezdových kilometrů [km]

$$4\,241 = (12 \cdot 1\,486) - (9,55 \cdot 1\,486) + (12 \cdot 50)$$

Díky této ceně za dokládku pak společnost dosáhne požadované optimální průměrné ceny za dopravu. Množství zboží hledané pro dokládku musí být maximálně o množství šest europalet a hmotnosti 1 000 kg. Cena za přepravu bývá smluvní, ale minimálně v závislosti na počtu ujetých kilometrů (12 Kč/km) a zohlednění objemu a hmotnosti zboží.

U přepravy do města Zaventem nákladním vozidlem Lowdeck je při využití navrhované dokládky do Gummersbachu navýšena celková fakturace o 11 500 Kč bez DPH. Průměrná cena za přepravu se zvýšila o 4,56 Kč/km a převyšuje požadovanou optimální průměrnou cenu. Vytíženost vozidla se vzhledem k nákladovému prostoru a hmotnosti zvýší o 35 %. Časová náročnost se při naložení dokládky prodloužila o 13 hodin, ale i tak se řidič stihne do pátku vrátit. Vozidlo jezdí pouze jednu přepravu v daném týdnu, a tak je důležitá pouze týdenní povinná přestávka pro řidiče v rozsahu 45 hodin, která není využitím dokládky ohrožena. Při dojednání dlouhodobé spolupráce formou pravidelné dokládky do Gummersbachu by se měsíční fakturace navýšila minimálně o 46 000 Kč bez DPH ( $4 \times 11\,500$  Kč). Zajištěná dokládka na této trase by měla dosahovat ceny minimálně ve výši 3 674 Kč bez DPH (při úvaze 50 přejezdových kilometrů).

#### Výpočet dosazením do vzorce 8:

$$3\,674 = (26,50 \cdot 2\,345) - (22,40 \cdot 2\,345) + (26,50 \cdot 50)$$

S touto cenou za dokládku pak společnost dosáhne alespoň požadované optimální průměrné ceny za dopravu. Množství zboží hledané pro dokládku musí být maximálně o velikost 5,5 ldm a hmotnosti 14 000 kg. Cena za přepravu bývá smluvní, ale minimálně v závislosti na počtu ujetých kilometrů (26,50 Kč/km) a zohlednění objemu a hmotnosti

zboží. Vytěžování formou dokládek zejména pak pravidelných dokládek, je pro dopravce výhodné z ekonomického hlediska. V případě dobré organizace a vyřízení jízdy vozidla společnost zpravidla dosáhne většího zisku, než kdyby upřednostnila pouze celovozové zásilky. Pro klienta je výhoda v tom, že šetří náklady na přepravu, zboží je přepraveno rychleji než sběrnými službami a není již více překládáno, a proto nehrozí poničení zbytečnou manipulací. Vytěžování vozidel je zároveň šetrné k životnímu prostředí.

Společnost by se neměla ve sledování vozidel držet pouze požadovaných optimálních průměrných cen, které si stanovila podle svých interních výpočtů a celkové fakturace, ale také by se měla řídit sledováním komplexní vytiženosti prostoru a hmotnosti vozidla. Dispečeri se musí plně věnovat své práci v plánování jízd a neřešit přepravy pouze operativně využitím databáze přeprav RaalTrans. Pro společnost je určitou výhodou, že se zaměstnanci dokáží zastoupit. Zastupitelnost však musí mít předem stanovená pravidla, jak postupovat v případě potřeby nepřítomnosti pracovníka. Pokud bude docházet k častému překrývání pracovních funkcí, kdy dispečeri zastupují práci řidičů, nebudou mít pak dostatečný časový prostor pro efektivní organizaci přeprav společnosti. Je nutné hledat nové klienty a navázat s nimi dlouhodobou spolupráci a dojednat pravidelné doklázky, poté budou vozidla lépe vytižena a společnost dosáhne vyššího zisku. Kromě databáze přeprav lze využít i informace z internetu, kde si dispečeri mohou vyhledat výrobní firmy po trase přepravy a poptat u nich možnou spolupráci. V dnešní době má většina firem své webové stránky s kontakty. Na dispečery u společnosti TH&S, s.r.o. není kladen požadavek znalosti cizích jazyků. Je nutné dispečerům poskytnout jazykové kurzy. Se znalostí cizího jazyka budou schopni poptat i zahraniční firmy a více se tak rozšiřují možnosti získání nových klientů a pravidelných dokládek. Společnost se tak stane více konkurenceschopnou. Vzdělávací centrum OKO se sídlem v Rychnov nad Kněžnou má v nabídce jazykové kurzy německého i anglického jazyka. Je možné si vybrat klasický skupinový kurz např. obchodní angličtiny za cenu 3 600 Kč bez DPH/osoba (kurz obsahuje 15 lekcí ve skupině osmi lidí). Dále nabízí individuální firemní kurzy za cenu 59 520 Kč bez DPH. Individuální firemní kurz za cenu 59 520 Kč je nabídnut na míru společnosti TH&S, s.r.o. pro tři osoby (dva dispečeri + účetní) v rozsahu 96 vyučovacích hodin (620 Kč/hodina). Společnost může požádat o finanční podporu na vzdělávání zaměstnanců prostřednictvím projektů Evropské Unie. Projekt umožňuje zaměstnavatelům získat příspěvek na vzdělávání svých zaměstnanců a refundaci jejich mezd po dobu školení. Společnosti TH&S, s.r.o. by bylo hrazeno 50 % – 85 % nákladů vynaložených na odborný rozvoj zaměstnanců zapojených do projektu. Mzdové náklady jsou vypláceny až do výše 100 % skutečně vzniklých mzdových nákladů za dobu, kdy se



zaměstnanec účastnil vzdělávání, maximálně do výše 33 000 Kč měsíčně za jednoho zaměstnance. Vzdělávací centrum dokonce nabízí rady s vyplněním žádosti a administrativou v průběhu vzdělávání.

Společnost TH&S, s.r.o. by měla zamezit duplicitě úkolů u dispečerů. Dispečerům by se měla striktně přidělit vozidla, tak, aby si každý z nich za svá přidělená vozidla komplexně zodpovídal (od plánování jízd, po převzetí přepravních dokumentů). Organizace práce po přidělení vozidel bude ve společnosti průhlednější a může přinést časovou úsporu. Společnost by dále měla zvážit zavedení softwaru pro dispečery. Kvalitní naplánování přepravních tras, přesné a včasné informace o pohybu vozidel, možnost vyhodnocení a průběžné kontroly skutečných přepravních nákladů jsou nezbytné předpoklady pro efektivní organizaci dopravy. Pro zvýšení efektivity plánování využívá stále více spedičních a dopravních společností podpory softwarových řešení. Společnost TH&S, s.r.o. v současné době využívá pouze databázi RaalTrans a systém GPS sledování vozidel. Na trhu je ale k dispozici mnoho programů, které pomáhají dispečerům v trasování a optimalizaci přeprav (např. D&Comm, Plantour nebo XTrack). Tyto programy disponují hromadnými plánovači, vyhodnocují přepravy a jsou vhodné pro všechny typy nákladních vozidel. Navíc jde většina z nich přímo uzpůsobit potřebám společnosti. Při své každodenní práci prochází dispečer poměrně náročným procesem, kdy na základě objednávek musí dosáhnout optimálního plánu přepravních tras z hlediska časového i kilometrového. Navíc musí respektovat celou řadu omezení, která jsou na plán tras kladena – nakládky/vykládky v přesně určených časových oknech, přiřazení určitého typu vozidla určitému klientovi, omezení vjezdu vozidel nad 3,5 tuny do centra města apod. V neposlední řadě je nutné, aby vozidla na plánované trasy byla optimálně vytižena prostorově i hmotnostně a dosáhla optimálního požadovaného výnosu. Čím vyšší je počet každodenně plánovaných dodávek, je struktura omezení komplikovanější, tím horších výsledků dispečer dosahuje manuálním sestavováním plánů pro jednotlivá vozidla bez pomoci softwarových systémů. Cena takového programu zahrnuje:

- registraci do systému (licenci) cca 100 Euro bez DPH,
- cena za palubní jednotku cca 149 Euro bez DPH,
- montáž palubní jednotky cca 29 Euro bez DPH
- měsíční poplatek za užívání cca od 13,9 Euro bez DPH (podle aktivovaných služeb).

Několik minut práce dispečera ve výsledku šetří řádově stokoruny.

Pro vnitrostátní přepravy, které v případě potřeby vykonávají dispečeri, by bylo mnohem výhodnější zaměstnat člověka na snížený pracovní úvazek (brigáda, dohoda

o pracovní činnosti, dohoda o provedení práce). DPP a DPČ umožňují zaměstnavateli jednodušší zaměstnávání, než je uzavření klasické pracovní smlouvy. Zaměstnance je možné bez větších administrativních nároků rychle přijmout, a naopak i rychle propustit. Jejich výhodou také je, že do určité hranice není nutné platit odvody na sociální a zdravotní pojištění. Tyto odvody do limitních částek neplatí zaměstnanec ani zaměstnavatel, a náklady na práci by tak byli pro společnost nižší. Navíc tyto mimořádné přepravy neprobíhají každý den, aby se využil zaměstnanec na plný pracovní úvazek

Kvalitní plánování je základem organizace efektivního rozvozu, je však pouze začátkem komplexního procesu organizace dopravy. Pokud jej dopravce dokáže zvládnout, tak ušetří skutečně vysoké finanční částky. Naopak společnost, která optimalizaci podcení, zbytečně plýtvá nejen penězi, ale i trpělivostí svých zákazníků.

## ZÁVĚR

Doprava je nedílnou součástí života každého člověka. Bez dopravy, tj. bez pohybu dopravních prostředků po dopravních cestách, by nedošlo k přemístění zboží, osob nebo zpráv na místo jejich určení. Doprava, kromě pohybu dopravních prostředků, zahrnuje i činnosti jako nakládku, vykládku a další činnosti. Výsledkem dopravy je přemístění neboli přeprava. Dopravou se zabývá dopravce.

Přepravní trh je specifickým trhem služeb. Nákladní doprava závisí na výrobě. Pokud trh výrobků klesá, projeví se pokles i na přepravním trhu, protože není zboží k přepravě. Dalšími znaky přepravního trhu jsou rozptýlenost dopravního procesu na velkém prostoru a změna místa přepravovaného objektu během dopravního procesu.

Tato diplomová práce je věnována silniční nákladní dopravě, která je v posledních letech velmi rozšířená. Práce byla zaměřena na společnost s názvem TH&S, s.r.o., která byla založena v roce 2010 v Lukavici. Společnost má vozový park s pěti tahači a pěti návěsy, dále pět dodávek a dva pick-upy. O všechna vozidla dobře pečuje a průběžně jej obnovuje, a díky tomu je průměrné staří vozidel 24,6 měsíců. Společnost se zabývá mezinárodní i vnitrostátní silniční nákladní dopravou a zaměřuje se především na přepravu zboží mezi Českou republikou, Německem a Belgií. Za dobu svého působení má své stálé klienty, kterým své služby poskytuje pravidelně. Se stálými klienty probíhá každodenní komunikace telefonicky anebo e-mailem. Stálí klienti ovšem nevyužívají všechnu přepravní kapacitu společnosti, proto je potřeba neustále vyhledávat doklázky od jiných klientů, aby byla vozidla vytížená. K tomuto dotěžování vozidel využívají dispečeri připojení k databázi dopravních a spedičních firem RaalTrans. Jízdy vozidel jsou plánovány tak, že vyjíždějí na trasu v pondělí nebo úterý a v průběhu čtvrtka nebo pátku se vrací do areálu společnosti. Důležité při organizování přepravy je, aby vozidla měla co nejméně přejezdů a byla vytížená k dosažení požadovaného optimálního zisku. Diplomová práce se zabývala analýzou vybraných přeprav a využití jízd vozidel, při které bylo zjištěno, že přeprava do Albstadtu a zpět a také přeprava do Zaventemu a zpět není plně vytížená a nedosahuje tak požadovaného zisku. Během návrhu na zlepšení daných přeprav byla využita databáze přeprav RaalTrans. Přeprava do Albstadtu byla dotížena na exportu přepravou ze Stuttgartu do Náchoda a přeprava do Zaventemu byla dotížena na importu přepravou z Dobrušky do Gummersbachu. Operativně se tak podařilo přepravy lépe vytížit objemově i hmotnostně a dosáhnout mnohem lepšího zisku na obou přepravách. Dále byli osloveni klienti dokládkových přeprav s možností dlouhodobé spolupráce. Dispečeri by tedy měli lépe organizovat a vytěžovat uvedené přepravy do

Albstadtu a do Zaventemu nejlépe formou dokládek. Dispečeri by se komplexně měli více věnovat své práci plánování jízd, vyhledávat nové stálé klienty a zajistit tak pravidelné doklázky. K tomu společnost přispěje odstraněním překrývání pracovních funkcí, duplicity práce a rozšířením znalostí dispečerů.

Na závěr diplomové práce je třeba shrnout, že řešená společnost musí sledovat vytížení komplexně a nedržet se pouze stanovené optimální průměrné ceny. Je důležité, aby firma TH&S, s.r.o. zlepšila kvalifikaci a motivaci svých klíčových zaměstnanců na pozici dispečer. Pokud nebudou tito pracovníci efektivněji vytěžovat vozidla a proaktivně vyhledávat nové klienty, bude díky dlouhodobému trendu zvyšování firemních režii, společnost přicházet o zisk. To může mít existenční následky.

## POUŽITÁ LITERATURA

ADAMEC, Vladimír, 2008. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-2156-9.

Autodoprava, 2019. *TH&S, s.r.o.: Transport Herman & spedition* [online]. [cit. 2019-04-15]. Dostupné z: <http://th-s.cz/autodoprava/>

BOUŠKOVÁ, Marie, 2013b. Mezinárodní silniční doprava nabrala obrátky. *Statistika&My* [online]. 2013, č. 11-12 [cit. 2019-01-09]. Dostupné z: <http://www.statistikaamy.cz/2013/12/mezinarodni-silnicni-doprava-nabrala-obratky/>

Celní správa ČR, 2018. Přehled sazeb spotřebních daní. In: *BusinessInfo.cz* [online]. 6. 1. 2018 [cit. 2019-01-12]. Dostupné z: <https://www.businessinfo.cz/cs/clanky/prehled-sazeb-spotrebnich-dani-3475.html>

CRDR spol. s r.o., 2018. Přeprava nebezpečných látek a věcí v režimu ADR. *Dokumentacebozp.cz* [online]. © 2019 [cit. 2019-01-11]. Dostupné z: <https://www.dokumentacebozp.cz/aktuality/adr-preprava-nebezpecnych-latek-a-veci/>

CTI Reviews, 2013. *International Logistics*. 2nd ed. California: Content Technologies. ISBN 9781467291187.

Co jsou ložné metry?, ©2017. *Onlinedispecer.cz* [online]. [cit. 2019-04-20]. Dostupné z: <https://www.onlinedispecer.cz/loznetrometry/>

ČESKO, 1969. Vyhláška č. 16 ze dne 27. prosince 1968 o Úmluvě o tranzitním obchodu vnitrozemských států. In: *Sbírka zákonů České republiky* [online]. Částka 7 [cit. 2018-12-30]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1969-16/zneni-0>

ČESKO, 1975. Vyhláška č. 11 ze dne 27. listopadu 1974 o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR). In: *Sbírka zákonů České republiky* [online]. Částka 4 [cit. 2019-01-11]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1975-1>

ČESKO, 1993. Zákon č. 16 ze dne ze dne 21. prosince 1992 o dani silniční. In: *Sbírka zákonů České republiky* [online]. Částka 6 [cit. 2019-01-12]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1993-16>

ČESKO, 1994. Zákon č. 111 ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě. In: *Sbírka zákonů České republiky* [online]. Částka 37 [cit. 2019-01-01]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-111>

ČESKO, 2004. Zákon č. 634 ze dne ze dne 26. listopadu 2004 o správních poplatcích. In: *Sbírka zákonů České republiky* [online]. Částka 215 [cit. 2019-01-12]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-634#prilohy>

ČESKO, 2008. Vyhláška č. 156 ze dne 28. dubna 2008 o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů. In: *Sbírka zákonů České republiky* [online]. Částka 48 [cit. 2019-01-11]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2008-156>

- ČESKO, 2006a. Vyhláška č. 522 ze dne 13. listopadu 2006 o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě. In: *Sbírka zákonů České republiky* [online]. Částka 168 [cit. 2019-01-11]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2006-522>
- ČESKO, 2006b. Nařízení vlády č. 589 ze dne 6. prosince 2006, kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě. In: *Sbírka zákonů České republiky* [online]. Částka 188 [cit. 2019-01-11]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2006-589>
- EHS, 1985. Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85, o záznamovém zařízení v silniční dopravě. In: *Eur-lex.europa.eu* [online]. © 2019 [cit. 2019-01-11]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=CELEX:31985R3821>
- Envi Group, 2017. Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí ADR. *Envigroup.cz* [online]. ©2015-2019 [cit. 2019-01-11]. Dostupné z: <http://www.envigroup.cz/adr-preprava-nebezpecnych-latek.html>
- Evropský parlament a Rada EU, 2006. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006, o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkající se silniční dopravy. In: *Eur-lex.europa.eu* [online]. © 2019 [cit. 2019-01-11]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?qid=1547239270681&uri=CELEX:32006R0561>
- Evropský parlament a Rada EU, 2009a. Nařízení Evropského parlamentu a rady (ES) č. 1071/2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon podnikatele v silniční dopravě. In: *Eur-lex.europa.eu* [online]. © 2019 [cit. 2019-01-11]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=CELEX%3A32009R1071>
- Evropský parlament a Rada EU, 2009b. Nařízení Evropského parlamentu a rady (ES) č. 1072/2009, o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy. In: *Eur-lex.europa.eu* [online]. © 2019 [cit. 2019-01-11]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?qid=1547238916842&uri=CELEX:32009R1072>
- Evropský parlament a Rada EU, 2014. Nařízení Evropského parlamentu a rady (EU) č. 165/2014, o tachografech v silniční dopravě. In: *Eur-lex.europa.eu* [online]. © 2019 [cit. 2019-01-11]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?qid=1547239871444&uri=CELEX:32014R0165>
- GAŠPARÍK, Jozef a Jiří KOLÁŘ, 2017. *Železniční doprava: technologie, řízení, grafikony a dalších 100 zajímavostí*. Praha: Grada. ISBN 978-80-271-0058-3.
- GOTVALDOVÁ, Jana, 2013a. Jaká je infrastruktura a dopravní park v ČR a EU? *Statistika&My* [online]. 2013, č. 11-12 [cit. 2019-01-09]. Dostupné z: <http://www.statistikaamy.cz/2013/12/jaka-je-infrastruktura-a-dopravni-park-v-cr-a-eu/>
- HERVÍŘ, Marek, 2015. Ekologická daň auta 2019. In: *Autotrip.cz* [online]. 2. 1. 2015 [cit. 2019-01-12]. Dostupné z: <https://autotrip.cz/ekologicka-dan-auta-tabulka/>
- JUROVÁ, Marie, 2016. *Výrobní a logistické procesy v podnikání*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-5717-9.

Komise EU, 2010. Nařízení Komise (EU) č. 581/2010, o stanovení maximálních časových úseků pro stahování příslušných údajů z přístroje ve vozidle a z karty řidiče. In: *Eur-lex.europa.eu* [online]. © 2019 [cit. 2019-01-11]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?qid=1547240598396&uri=CELEX:32010R0581>

LALÍK, Michal, 2011. *Prováděcí vyhlášky ke stavebnímu zákonu*. Praha: C. H. Beck. ISBN 978-80-7400-378-3.

MACHKOVÁ, Hana, Eva ČERNOHLÁVKOVÁ a Alexej SATO, 2014. *Mezinárodní obchodní operace*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-4874-0.

MÁLEK, Zdeněk, Zdeněk ČUJAN, 2008. *Základy logistiky*. Zlín: Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně. ISBN 978-80-7318-729-3.

Ministerstvo dopravy ČR, 2010. Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě AETR. In: *Sbírka mezinárodních smluv* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy ČR [cit. 2019-01-11]. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava/Pravni-predpisy/Legislativa-silnicni/Evropska-dohoda-o-praci-osadek-vozidel-v-mezinarodni-silnicni-doprave-AETR-\(62\\_2010-Sb-m-s\).pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava/Pravni-predpisy/Legislativa-silnicni/Evropska-dohoda-o-praci-osadek-vozidel-v-mezinarodni-silnicni-doprave-AETR-(62_2010-Sb-m-s).pdf.aspx)

Ministerstvo dopravy ČR, 2011. *Dodatkový protokol CMR*. [online]. Praha: Ministerstvo dopravy ČR [cit. 2019-01-11]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava/Pravni-predpisy/Legislativa-silnicni/Dodatkovy-protokol-CMR.pdf.aspx>

Ministerstvo dopravy ČR, 2015. *Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy ATP*. [online]. Praha: Ministerstvo dopravy ČR [cit. 2019-01-11]. Dostupné z: [http://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava/Preprava-zkazitelnych-potravin/Preprava-zkazitelnych-potravin-\(ATP\)/ATP2015cz.pdf.aspx](http://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava/Preprava-zkazitelnych-potravin/Preprava-zkazitelnych-potravin-(ATP)/ATP2015cz.pdf.aspx)

Ministerstvo dopravy ČR, 2016. Kombinovaná doprava. In: *Mdcz.cz* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, 20.12.2016 [cit. 2018-12-22]. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Kombinovana-doprava-\(2\)/kombinovana-doprava-\(1\)](https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Kombinovana-doprava-(2)/kombinovana-doprava-(1))

Ministerstvo dopravy ČR, 2019a. Přeprava nadměrných a nadrozměrných nákladů. *Mdcz.cz* [online]. © 2019 [cit. 2019-01-12]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Pozemni-komunikace/Preprava-nadmernych-a-nadrozmernych-nakladu>

Ministerstvo dopravy ČR, 2019b. Jaká vozidla podléhají registraci? *Mdcz.cz* [online]. © 2019 [cit. 2019-01-12]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Registrace-vozidel/Jak-registrovat?returl=/Dokumenty/Silnicni-doprava/Registrace-vozidel>

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2011. *Dopravní infrastruktura*. [online]. Praha: MMR ČR [cit. 2019-01-09]. Dostupné z: [http://www.dotaceu.cz/getmedia/1d6967c5-279b-4917-904e-1ae665d9e67c/MMZ\\_2011\\_02\\_doprava\\_v2\\_1d6967c5-279b-4917-904e-1ae665d9e67c.pdf](http://www.dotaceu.cz/getmedia/1d6967c5-279b-4917-904e-1ae665d9e67c/MMZ_2011_02_doprava_v2_1d6967c5-279b-4917-904e-1ae665d9e67c.pdf)

NOVÁK, Radek, 2003. *Mezinárodní kamionová doprava plus*. Praha: ASPI. ISBN 80-86395-53-7.

NOVÁK, Radek a kol., 2005. *Nákladní doprava a zasílatelství*. Praha: ASPI. ISBN 978-80-7357-086-6.

OECD, 2018. *Hodnocení politik životního prostředí OECD: Česká republika 2018*. Paříž: OECD Publishing. ISBN 978-92-643-1037-7.

Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2015. Sazby mýtného. *Myto.cz* [online]. © 2019 [cit. 2019-01-12]. Dostupné z: <http://www.mytocz.eu/cs/mytny-system/sazby-mytneho/index.html>

Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2018. Silniční a dálniční síť ČR (dle správního členění). *Rsd.cz* [online]. © 2015-2019 [cit. 2019-01-09]. Dostupné z: [https://www.rsd.cz/wps/wcm/connect/09ba316f-464f-43ca-8ca3-1d11b7c3ec42/2018\\_7\\_cr\\_500bar.jpg?MOD=AJPERES](https://www.rsd.cz/wps/wcm/connect/09ba316f-464f-43ca-8ca3-1d11b7c3ec42/2018_7_cr_500bar.jpg?MOD=AJPERES)

Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2019. Mapa zpoplatnění. *Myto.cz* [online]. © 2019 [cit. 2019-01-12]. Dostupné z: <http://www.mytocz.eu/cs/mytny-system/mapa-zpoplatneni/index.html>

Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA, z.s., 2019. Pozice silniční infrastruktura a její financování. *Prodopravce.cz* [online]. ©2011-2019 [cit. 2019-01-09]. Dostupné z: <http://www.prodopravce.cz/pozice-silnicni-infrastruktura-a-jeji-financovani>

SVATOŠ, Miroslav, 2009. *Zahraniční obchod*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-2708-0.

ŠTŮSEK, Jaromír, 2007. *Řízení provozu v logistických řetězcích*. Praha: C. H. Beck. ISBN 978-80-7179-534-6.

TH&S, s.r.o., © 2019. Interní dokumenty společnosti. Lukavice: TH&S, s.r.o.

Vozový park, 2019. TH&S, s.r.o.: TH&S, s.r.o., [online]. [cit. 2019-04-15]. Dostupné z: <http://th-s.cz/vozovy-park/>

Vozový park, ©2013. *Autodoprava Siegl* [online]. [cit. 2019-04-20]. Dostupné z: <http://www.autodopravasiegl.cz/vozovy-park.html>



## SEZNAM TABULEK

Tabulka 1	Klasifikace činnosti dopravy a skladování dle CZ NACE.....	11
Tabulka 2	Sazby mýtného v ČR od roku 2015 (v Kč/km).....	26
Tabulka 3	Správní poplatky pro přepravu nadměrného nákladu .....	27
Tabulka 4	Správní poplatky spojené s registrem vozidel.....	28
Tabulka 5	Sazby spotřební daně z minerálních olejů.....	29
Tabulka 6	Seznam vozidel .....	36
Tabulka 7	Časový harmonogram Lukavice-Albstadt.....	44
Tabulka 8	Časový Harmonogram Lukavice-Moers .....	47
Tabulka 9	Časový Harmonogram Lukavice-Zaventem .....	50
Tabulka 10	Shrnutí údajů o přepravách .....	51
Tabulka 11	Časový harmonogram přepravy Albstadt-Lukavice s dokládkou Stuttgart .....	55
Tabulka 12	Časový harmonogram přepravy Zaventem s dokládkou Gummersbach .....	59
Tabulka 13	Zhodnocení přeprav .....	62

## SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1	Využití dopravní logistiky v obchodním procesu .....	16
Obrázek 2	Hustota dopravní sítě zemí EU v roce 2010.....	21
Obrázek 3	Přepravní výkony silniční nákladní dopravy (v mil. tkm) .....	21
Obrázek 4	Hustota silniční a dálniční sítě ČR v roce 2018 .....	22
Obrázek 5	Mapa zpoplatnění dálnic v ČR.....	26
Obrázek 6	Specializace přeprav do evropských zemí .....	31
Obrázek 7	Organizační struktura společnosti .....	32
Obrázek 8	Návěsová souprava.....	33
Obrázek 9	Rozměry návěsové soupravy.....	33
Obrázek 10	Plachtová dodávka .....	34
Obrázek 11	Pick-up .....	35
Obrázek 12	Ložný metr .....	39
Obrázek 13	Zobrazení trasy Lukavice – Albstadt a zpět .....	42
Obrázek 14	Zobrazení trasy Lukavice–Moers a zpět .....	46
Obrázek 15	Zobrazení trasy Lukavice–Zaventem a zpět .....	48
Obrázek 16	Zobrazení trasy Lukavice–Albstadt s dokládkou Stuttgart .....	54
Obrázek 17	Zobrazení trasy Lukavice–Zaventem s dokládkou Gummerbach.....	58

## **SEZNAM ZKRATEK**

<b>ADR</b>	Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route
<b>AETR</b>	Accord européen sùr les transports routiers
<b>ATP</b>	Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports
<b>CMR</b>	Convention Marchandise Routière
<b>DP</b>	Dohoda o provedení práce
<b>DPČ</b>	Dohoda o pracovní činnosti
<b>ČR</b>	Česká republika
<b>EU</b>	Evropská unie
<b>GPS</b>	Global Positioning System
<b>GPRS</b>	General Packet Radio Service

## SEZNAM PŘÍLOHA

Příloha A .....	I
Příloha B .....	II
Příloha C .....	IV
Příloha D .....	IV
Příloha E .....	VI
Příloha F .....	VII
Příloha G .....	VIII
Příloha H .....	IX
Příloha CH .....	X
Příloha I .....	XI
Příloha J .....	XII



## Příloha A Výpis z OR

Tento výpis z veřejných rejstříků elektronicky podepsal "Krajský soud v Hradci Králové [IČ 00215716]" dne 13.4.2019 v 16:53:35.  
EPVid:ih+2ZSWFmp6edztW4MwRJg

### Výpis

z obchodního rejstříku, vedeného  
Krajským soudem v Hradci Králové  
oddíl C, vložka 27390

<b>Datum vzniku a zápisu:</b>	18. února 2010
<b>Spisová značka:</b>	C 27390 vedená u Krajského soudu v Hradci Králové
<b>Obchodní firma:</b>	TH&S, s.r.o.
<b>Sídlo:</b>	č.p. 252, 516 03 Lukavice
<b>Identifikační číslo:</b>	287 87 153
<b>Právní forma:</b>	Společnost s ručením omezeným
<b>Předmět podnikání:</b>	výroba, obchod a služby neuvedené v přílohách 1 až 3 živnostenského zákona
<b>Statutární orgán:</b>	
<b>  jednatel:</b>	VLASTIMIL HERMAN, dat. nar. 22. srpna 1970 č.p. 252, 516 03 Lukavice Den vzniku funkce: 18. února 2010
<b>Způsob jednání:</b>	Jednatel je statutárním orgánem společnosti a jedná jménem společnosti ve všech věcech samostatně.
<b>Společníci:</b>	
<b>  Společník:</b>	VLASTIMIL HERMAN, dat. nar. 22. srpna 1970 č.p. 252, 516 03 Lukavice
<b>  Podíl:</b>	Vklad: 200 000,- Kč Splaceno: sto procent Obchodní podíl: 100%
<b>Základní kapitál:</b>	200 000,- Kč

## Příloha B Koncese



U. 10. 11



Městský úřad Rychnov nad Kněžnou  
odbor správních činností a živnostenský úřad  
516 01 Rychnov nad Kněžnou, Havlíčkova 136

U. 10. 11  
TH

Č. j.: ŽÚ/2372/2011/Ze/7  
Sp. značka: ŽÚ/2372/2011/Ze

Vyřizuje: Lenka Zezulková  
Telefon: 494509456  
Fax: 494535519

### ROZHODNUTÍ

Městský úřad Rychnov nad Kněžnou, Odbor správních činností a živnostenský úřad, příslušný podle § 2 odst. 1 zákona č. 570/1991 Sb., o živnostenských úřadech, ve znění pozdějších předpisů, rozhodl o žádosti o koncesi níže uvedeného žadatele ze dne 07.09.2011

**t a k t o :**

podle § 53 zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů,

**s e u d ě l u j e k o n c e s e**

právnické osobě

Obchodní firma: **TH&S, s.r.o.**  
Identifikační číslo: **28787153**  
Sídlo: **516 03, Ľukavice 252**  
Předmět podnikání: **Silniční motorová doprava - nákladní vnitrostátní provozovaná vozidla o největší povolené hmotnosti do 3,5 tuny včetně, - nákladní vnitrostátní provozovaná vozidla o největší povolené hmotnosti nad 3,5 tuny, - nákladní mezinárodní provozovaná vozidla o největší povolené hmotnosti do 3,5 tuny včetně, - nákladní mezinárodní provozovaná vozidla o největší povolené hmotnosti nad 3,5 tuny, - vnitrostátní příležitostná osobní, - mezinárodní příležitostná osobní**

Podmínky pro provozování živnosti dle § 27 odst. 3 živnostenského zákona:

Číslo případu: 360705/U2011/3631/Ze

ZIV 2 0p050 2009 DOP 0109/031

Zdroj: (TH&S, s.r.o., © 2019)

V případě provozování silniční motorové dopravy vnitrostátní a mezinárodní příležitostné osobní autobusy, musí podnikatel prokázat a splňovat finanční způsobilost v souladu se zákonem č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, v platném znění, a jeho prováděcími předpisy.

Vznik práva provozovat živnost: dnem nabytí právní moci rozhodnutí o koncesi

Koncese se uděluje na dobu neurčitou.

Současně se podle § 53 odst. 3 živnostenského zákona schvaluje ustanovení odpovědného zástupce:

*Odpovědný zástupce:*

Jméno a příjmení: **Vlastimil Herman**  
Datum narození: **22.08.1970**  
Bydliště: **Dlouhá Ves 145**  
**516 01, Rychnov nad Kněžnou**

#### **Odůvodnění:**

Na základě kladného stanoviska Krajského úřadu Královéhradeckého kraje, odboru dopravy a silničního hospodářství, jako orgánu státní správy vyjadřujícího se k žádosti o koncesi, rozhodl správní orgán tak, jak je ve výroku uvedeno.

#### **Poučení:**

Proti tomuto rozhodnutí lze podat odvolání ve lhůtě 15 dnů ode dne jeho oznámení; prvním dnem lhůty je den následující po dni oznámení rozhodnutí. Odvolání se podává u Městského úřadu Rychnov nad Kněžnou a rozhoduje o něm Krajský úřad Královéhradeckého kraje, Odbor vnitra a krajský živnostenský úřad, oddělení krajský živnostenský úřad.

V Rychnově nad Kněžnou dne 03.10.2011

Jiří Mašek, v. r.  
vedoucí obecního živnostenského úřadu



Účastníci řízení:

TH&S, s.r.o.

Vlastimil Herman

Za správnost vyhotovení: Lenka Zezulková

Datum: 03.10.2011

2 /



# Příloha C Sledování vozidla

Renault Trucks CZ, s.r.o.  
TH&S s.r.o.

Optifleet

## Sestava sledování vozidla




Zpráva vytvořena: 4.3.19 8:38  
Interval data: 25.2.19 0:00 - 4.3.19 0:00  
Výběr: 6H7 4138  
Vybraná vyvolání: Činnost řidiče

Čas události	Vyvolání události	Jméno řidiče	Činnost řidiče	Podrobnosti činnosti	Ujetá vzdálenost t (km)	Palivo (l)	Stav paliva (%)	Doba trvání	Souhrn	
									Vzdálenost t (km)	Palivo (l)
6H7 4138										
25.2.19 11:55	Činnost řidiče	Mácha Jaroslav	Jízda	-	162 136,00	46 045,92	100%	0:00	0,00	0,00 CZ, Lukavice, Královéhradecký kraj, 31815
25.2.19 11:57	Činnost řidiče	Mácha Jaroslav	Odpočinek	-	162 136,00	46 045,94	100%	0:02	0,00	0,02 CZ, Lukavice, Královéhradecký kraj, 31815
25.2.19 12:20	Činnost řidiče	Mácha Jaroslav	Jízda	-	162 136,00	46 046,38	100%	0:25	0,00	0,46 CZ, Lukavice, Královéhradecký kraj, 31815
25.2.19 13:07	Činnost řidiče	Mácha Jaroslav	Odpočinek	-	162 173,00	46 059,25	100%	1:12	37,00	13,33 CZ, Chocení 1, Pardubický kraj, Vysokomýtská
25.2.19 14:10	Činnost řidiče	Mácha Jaroslav	Jízda	-	162 173,00	46 059,33	100%	2:15	37,00	13,41 CZ, Chocení 1, Pardubický kraj, Vysokomýtská
25.2.19 15:14	Činnost řidiče	Mácha Jaroslav	Odpočinek	-	162 242,00	46 079,05	100%	3:19	106,00	33,13 CZ, Osice, Královéhradecký kraj, D11
25.2.19 15:16	Činnost řidiče	Mácha Jaroslav	Jízda	-	162 242,00	46 079,11	100%	3:21	106,00	33,19 CZ, Osice, Královéhradecký kraj, D11
25.2.19 18:24	Činnost řidiče	Mácha Jaroslav	Odpočinek	-	162 510,00	46 143,29	100%	6:29	374,00	97,37 DE, Roßwein, Sachsen, A14
25.2.19 19:09	Činnost řidiče	Mácha Jaroslav	Jízda	-	162 510,00	46 143,35	100%	7:14	374,00	97,43 DE, Roßwein, Sachsen, A14

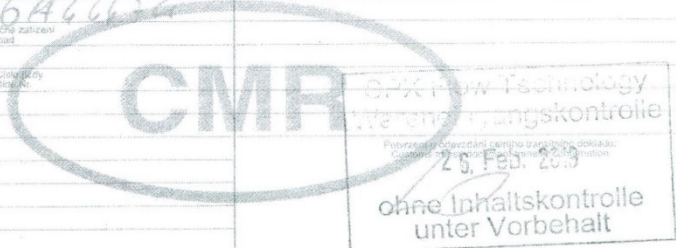
Zdroj: (TH&S, s.r.o., © 2019)

# Příloha D CMR

## 3 Exemplář pro dopravce Copy for carrier

<b>1 Odesílatel (jméno, adresa, země)</b> Sender (name, address, country)  <b>ENERGO CHOCEŇ, s.r.o.</b> Nádražní 631, 565 01 Choceň Czech Republic -20- IČ: 25932423 DIČ: CZ25932420		<b>MEZINÁRODNÍ NÁKLADNÍ LIST č.</b> INTERNATIONAL CONSIGNMENT NOTE CZ Ta <b>1885484</b> Tato přeprava podléhá, i pokud bylo ujednáno jinak, podmínkám a přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (CMR) This carriage is subject not with standing any clause to the contrary, to the Convention on the Contract for the International Carriage of goods by road (CMR)					
<b>2 Příjemce (jméno, adresa, země)</b> Consignee (name, address, country) TH&S 516 03 Lukavice 252 tel.: 731 582 139 DIČ: CZ28787153		<b>16 Dopravce (jméno, adresa, země)</b> Carrier (name, address, country) TH&S 516 03 Lukavice 252 tel.: 731 582 139 DIČ: CZ28787153					
<b>3 Místo vstupu zboží</b> Place of delivery of the goods Místo / Place: <i>HOŘKOV</i> Země / Country: <i>DE</i>		<b>17 Další dopravci (jméno, adresa, země)</b> Successive carrier (name, address, country)					
<b>4 Místo a datum převzetí zboží</b> Place and date of taking over the goods Místo / Place: <i>HOŘKOV</i> Země / Country: <i>DE</i> Datum / Date: <i>22</i>		<b>18 Výhrady a poznámky dopravce</b> Carrier's reservations and observations					
<b>5 Příložené doklady</b> Attached documents <i>1.2.2019-2.00080</i>							
<b>6 Signo a štítky</b> Marks and Nbs <i>2x 25x25</i> <i>2x BULLET OF PIPING</i>	<b>7 Počet kusů</b> Number of packages	<b>8 Druh obalu</b> Method of packing	<b>9 Omezení zboží</b> Nature of the goods	<b>10 Statistické číslo</b> Statistical number	<b>11 Hmotnost</b> Gross weight in kg <i>4000</i>	<b>12 Objem</b> Volume in m <sup>3</sup>	
<b>UN číslo</b> UN Number	<b>Oficiální pojmenování</b> Official description	<b>5. vzor(ů) bezpečnostní(ích) značk(y)ček</b> Warning label	<b>Obalová skupina</b> Packing group	<b>13 Pokyny odesílatele (celní a jiné formality)</b> Sender's instructions			<b>19 K řízení</b> To be paid by: Dopravné / Carriage charges Slevy - Deductions Sálto - Balance Dodatek výlohy / Supplement Charges Jiné výlohy / Other charges Různé - Others Celkem a placení / Total
<b>14 Dobírka</b> Reimbursement				<b>20 Zvláštní ujednání</b> Special agreements			
<b>15 Pokyny ohledně placení dopravného</b> Instructions as to payment for carriage Vypracováno / Carriage paid Nevpracováno / Carriage forward				<b>24 Zboží obdrženo</b> Goods received Datum / Date: <i>22.2.2019</i>			
<b>21 Vystavovatel / Issuer</b>  <b>ENERGO CHOCEŇ, s.r.o.</b> Nádražní 631, 565 01 Choceň Czech Republic -20- IČ: 25932423 DIČ: CZ25932420		<b>25 Dopravce / Carrier</b>  516 03 Lukavice 252 tel.: 731 582 139 DIČ: CZ28787153		<b>26 Zboží obdrženo</b> Goods received Datum / Date: <i>22.2.2019</i>			
<b>22 Podpis a razítko odesílatele</b> Signature and stamp of the sender <i>6444153</i>		<b>23 Podpis a razítko dopravce</b> Signature and stamp of the carrier <i>6446654</i>		<b>27 Číslo DZV</b> DZV No.			
<b>28 Úložné zařízení</b> Pylload		<b>29 Přívězy / návěsy</b> Trailer / semitrailer		<b>26 Číslo DZV</b> DZV No.			
<b>29 Hranice přechodu</b> Borders		<b>30 Všechny příložené doklady</b> All attached documents		<b>31 Různé</b> Remarks			

Sdělení o odpovědnosti dopravce  
 But formo para hui in de compari cu cariera  
 1 - 15 and 21 + 22  
 Odesílatel a příjemce mají rovněž odpovědnost  
 Sender has as complete responsibility



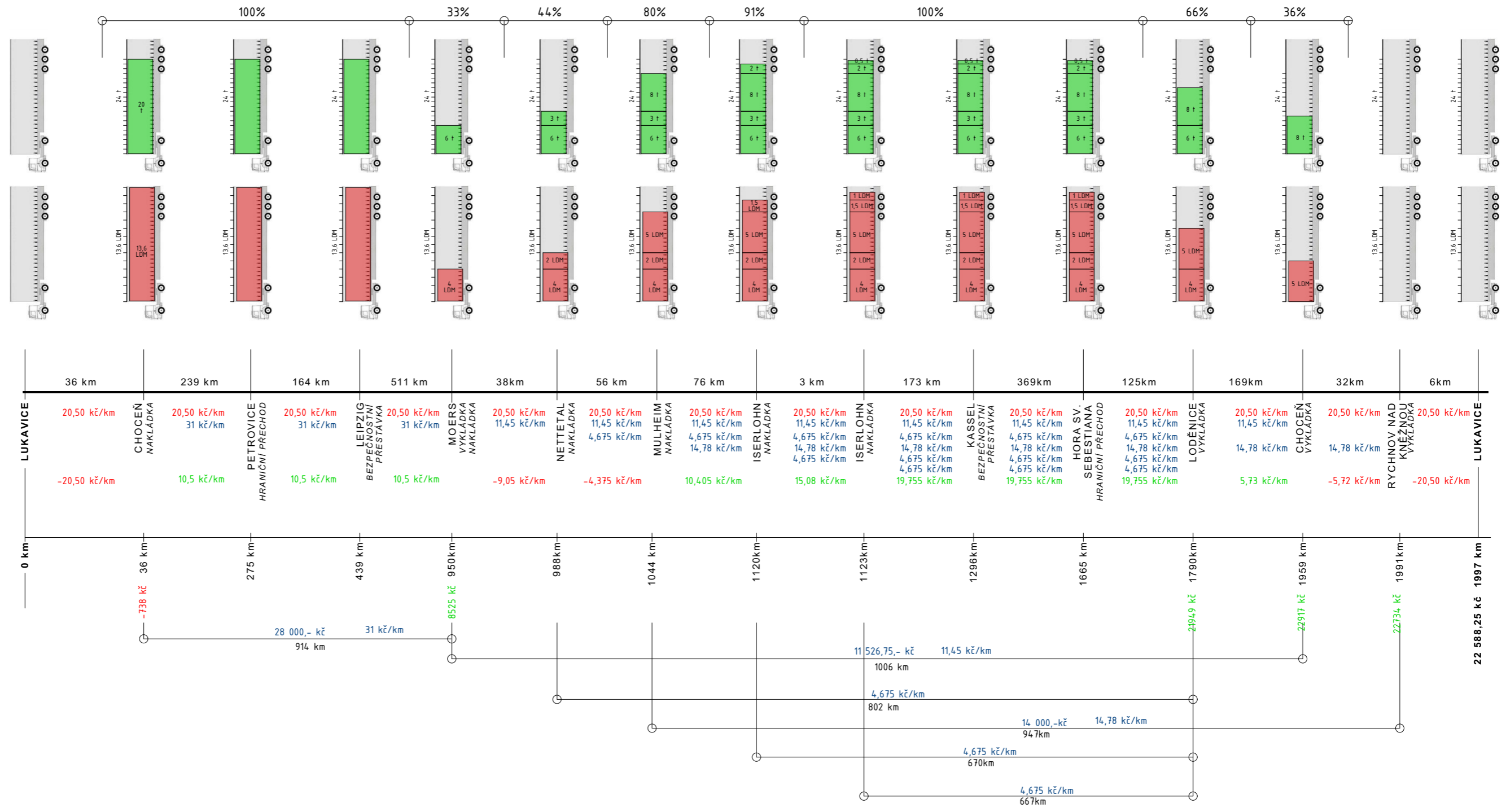
Zdroj: (TH&S, s.r.o., © 2019)







**Příloha H** Schema přepravy Lukavice -Moers



Zdroj: faktury, záznamy jízd (TH&S, s.r.o. , © 2019), vlastní dopočty (autor)







**Příloha J** Schema přepravy Lukavice - Zventem s dokládkou

