


Zefektivnění systému mezinárodní kamionové dopravy zboží v dopravní firmě

Ondřej Hanáček

Bakalářská práce
2011

 Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta logistiky a krizového řízení

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta logistiky a krizového řízení
Ústav logistiky
akademický rok: 2010/2011

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: Ondřej HANÁČEK
Osobní číslo: L080452
Studijní program: B 6208 Ekonomika a management
Studijní obor: Logistika a management

Téma práce: Zefektivnění systému mezinárodní kamionové
dopravy zboží v dopravní firmě

Zásady pro vypracování:

1. Provedte rešerši a sběr dostupné literatury spojené s mezinárodní kamionovou dopravou
2. Teoreticky pojednejte o problematice mezinárodní kamionové dopravy
3. Analyzujte problematiku dopravy v konkrétní firmě
4. Zhodnoťte současný stav v této firmě a navrhněte opatření pro zlepšení efektivnosti v dopravě

Rozsah bakalářské práce:

Rozsah příloh:

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

[1] NOVÁK, J. Mezinárodní kamionová doprava plus. 2. vyd. Praha. ASPI Publishing, s. r. o. 2003. 252 st. ISBN 80-86395-53-7.

[2] SIXTA, J.; MAČÁT, V. Logistika – teorie a praxe. 1. vyd. Brno. Computer Press, a. s. 2005. 313 st. ISBN 80-251-0573-3.

[3] SCHULTE, CH. Logistika. 1. vyd. Praha. Victoria Publishing, a.s. 1994. 303 st. ISBN 80-85605-87-2

Další odborná literatura dle doporučení vedoucího bakalářské práce.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Jan Strohmandl**

Ústav logistiky

Datum zadání bakalářské práce: **30. listopadu 2010**

Termín odevzdání bakalářské práce: **6. května 2011**

V Uherském Hradišti dne 2. února 2011



Ing. Romana Bartošíková, Ph.D.
pověřená děkanka



Ing. Jan Strohmandl
ředitel ústavu

ABSTRAKT

Bakalářská práce, na téma Zefektivnění systému mezinárodní kamionové dopravy zboží v dopravní firmě, se vztahuje na konkrétní dopravní podnik, kde analyzuje stávající situaci podniku a poté doporučuje případné změny. Práce je rozdělena na teoretickou část a praktickou část. Teoretická část pojednává o dopravě, vysvětluje základní pojmy spojené s dopravou, popisuje jednotlivé druhy dopravy, silniční a dálniční infrastrukturu a v neposlední řadě legislativní úpravu. Praktická část je zaměřena na konkrétní dopravní firmu. Obsahuje charakteristiku podniku a jeho historii, dále pak je zde vysvětlen systém fungování společnosti. Také jsou zde uvedeny analýzy vybraných částí v systému fungování společnosti, návrhy a doporučení na změnu, aby došlo ke snížení nákladů společnosti.

Klíčová slova:

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

ABSTRACT

Bachelor thesis on the topic To make the Systems of International Transport of Goods in a Forwarding Company more Effective applies to a particular transport company where analyze current situation of the company and then recommend possible changes. Bachelor thesis is divided in theoretical part and practical part. Theoretical part deal about transport, explains basic concepts about transport, describe individual types of transport, road and highway infrastructure and finally legislative modification. Practical part is focuses to concrete transport company. It contains characterization of the company and his history and then is here explain system of company's operation. Also are here describe analysis selected parts in system of company's operation, proposals and recommendations for change in order to reduce the cost of the company.

Keywords:

Transport, International Transport, transportation, road, highway, infrastructure, charges, costs, truck, fuel

N tomto místě bych rád poděkoval panu Ing. Janu Strohmandlovi za odborné rady při vypracování bakalářské práce a také firmě Miroslav Jagoš - autodoprava, obchodní činnost a jejím zaměstnancům za ochotnou a vstřícnou spolupráci a poskytnutí potřebných informací.

Prohlašuji, že

- beru na vědomí, že odevzdáním bakalářské práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby;
- beru na vědomí, že bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k prezenčnímu nahlédnutí, že jeden výtisk bakalářské práce bude uložen v archivu Fakulty logistiky a krizového řízení Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně;
- byl/a jsem seznámen/a s tím, že na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 2 a 3 autorského zákona mohu užit své dílo – bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- beru na vědomí, že pokud bylo k vypracování bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tedy pouze k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské práce využít ke komerčním účelům;
- beru na vědomí, že pokud je výstupem bakalářské práce jakýkoliv softwarový produkt, považují se za součást práce rovněž i zdrojové kódy, popř. soubory, ze kterých se projekt skládá. Neodevzdání této součásti může být důvodem k neobhájení práce.

Prohlašuji,

- že jsem na bakalářské práci pracoval/a samostatně a použitou literaturu jsem citoval/a. V případě publikace výsledků budu uveden/a jako spoluautor/ka;
- že odevzdaná verze bakalářské práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

V Uherském Hradišti dne 14. 12. 2010


.....
podpis studenta/ky

OBSAH

ÚVOD	10
I TEORETICKÁ ČÁST	11
1 DOPRAVA	12
1.1 VYMEZENÍ POJMU DOPRAVA.....	12
1.1.1 DOPRAVA.....	12
1.1.2 MEZINÁRODNÍ DOPRAVA.....	12
1.1.3 DOPRAVNÍ PROSTŘEDKY.....	12
1.2 VYMEZENÍ POJMU PŘEPRAVA.....	13
1.2.1 PŘEPRAVA.....	13
1.2.2 PŘEPRAVNÍ PROSTŘEDKY.....	13
1.3 DOPRAVNÍ LOGISTIKA.....	13
1.3.1 POSTAVENÍ LOGISTIKY V DOPRAVNÍM SYSTÉMU.....	14
1.4 DĚLENÍ DOPRAVY.....	14
1.4.1 VNITŘNÍ - VNITROPODNIKOVÁ.....	14
1.4.2 VNĚJŠÍ - MIMOPODNIKOVÁ.....	15
1.5 DRUHY DOPRAVY.....	15
1.5.1 SILNIČNÍ DOPRAVA.....	15
1.5.2 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA.....	16
1.5.3 LETECKÁ DOPRAVA.....	16
1.5.4 LODNÍ DOPRAVA.....	16
1.5.5 NÁMOŘNÍ DOPRAVA.....	17
1.5.6 KOMBINOVANÁ DOPRAVA.....	17
1.5.7 POTRUBNÍ DOPRAVA.....	17
2 SILNIČNÍ A DÁLNIČNÍ INFRASTRUKTURA	18
2.1 SILNIČNÍ A DÁLNIČNÍ INFRASTRUKTURA ČESKÉ REPUBLIKY.....	18
2.2 SILNIČNÍ A DÁLNIČNÍ INFRASTRUKTURA EVROPY.....	19
2.3 INTEGRACE NAŠÍ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY.....	20
2.4 FINANCOVÁNÍ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY.....	20
2.5 ROZVOJ SILNIČNÍ A DÁLNIČNÍ SÍTĚ V ČESKÉ REPUBLICE.....	21
3 LEGISLATIVA	22
3.1 PODMÍNKY PROVOZU VOZIDEL NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH.....	22
3.2 SILNIČNÍ VOZIDLA PROVOZOVÁNA NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH.....	23
3.3 PROVOZ NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH.....	24
3.4 POPLATKY A DANĚ V MEZINÁRODNÍ KAMIONOVÉ DOPRAVĚ.....	25
3.4.1 SILNIČNÍ DAŇ.....	25
3.4.2 POPLATEK ZA UŽÍVÁNÍ DÁLNIC A RYCHLOSTNÍCH SILNIC.....	25
3.4.3 MÝTNÉ.....	26

3.4.4	SPOTŘEBNÍ DAŇ Z UHLOVODÍKOVÝCH PALIV A MAZIV.....	28
3.4.5	DAŇ Z PŘIDANÉ HODNOTY.....	28
3.4.6	POPLATKY A DAŇE HRAZENÉ DOPRAVCI MEZINÁRODNÍ KAMIONOVÉ DOPRAVY MIMO ČESKOU REPUBLIKU.....	29
3.5	MEZINÁRODNÍ SMLOUVY V SILNIČNÍ PŘEPRAVĚ.....	30
3.5.1	SMLOUVY DVOUSTRANNÉ.....	30
3.5.2	SMLOUVY MNOHOSTRANNÉ.....	31
3.5.2.1	CHARAKTERISTIKA A OBSAH DOHODY CMR.....	32
II	PRAKTICKÁ ČÁST.....	33
4	PŘEDSTAVENÍ SPOLEČNOSTI MIROSLAV JAGOŠ - AUTODOPRAVA, OBCHODNÍ ČINNOST.....	34
4.1	HISTORIE SPOLEČNOSTI.....	34
4.2	POSKYTOVANÉ SLUŽBY.....	34
4.3	VNITŘNÍ ČLENĚNÍ SPOLEČNOSTI A ORGANIZAČNÍ STRUKTURA.....	35
4.4	PŘÍJEM ZAKÁZEK.....	36
4.5	TRASY.....	36
4.6	JÍZDNÍ DOKUMENTY.....	36
4.7	VOZOVÝ PARK.....	37
4.8	NÁKLADY.....	38
5	NÁVRH NA ZMĚNU TRASY.....	39
5.1	POPIS STÁVAJÍCÍ TRASY.....	39
5.2	NÁVRH NOVÉ TRASY.....	40
5.3	SROVNÁNÍ TRAS.....	41
6	POROVNÁNÍ EFEKTIVNOSTI NÁKUPU OJETÝCH A NOVÝCH AUTOMOBILŮ.....	42
6.1	ANALÝZA POŘÍZENÍ OJETÝCH AUTOMOBILŮ.....	42
6.1.1	ROZŠIŘOVÁNÍ VOZOVÉHO PARKU VE SPOLEČNOSTI.....	42
6.1.2	STÁVAJÍCÍ STAV VOZOVÉHO PARKU.....	42
6.1.3	SOUHRN INFORMACÍ.....	43
6.2	ANALÝZA POŘÍZENÍ NOVÝCH AUTOMOBILŮ.....	44
6.2.1	SOUHRN INFORMACÍ.....	45
6.3	POROVNÁNÍ VÝSLEDKŮ.....	47
6.3.1	DALŠÍ SNIŽOVÁNÍ NÁKLADŮ.....	48
6.4	GRAFICKÉ ZNÁZORNĚNÍ POROVNANÝCH VÝSLEDKŮ.....	49
6.4.1	POŘIZOVACÍ CENA.....	49
6.4.2	OPRAVY.....	49
6.4.3	SKUTEČNÁ SPOTŘEBA.....	50
6.4.4	ROČNÍ NÁKLADY.....	50
7	ANALÝZA NÁKUPU PHM.....	51

7.1 SOUČASNÝ SYSTÉM NÁKUPU PHM.....	51
7.2 ROČNÍ SPOTŘEBA A NÁKLADY NA PHM.....	51
7.3 NÁVRH NA EFEKTIVNĚJŠÍ NÁKUP PHM.....	52
8 ZHODNOCENÍ NAVRHOVANÝCH ŘEŠENÍ.....	55
8.1 NÁVRH NA ZMĚNU TRASY.....	55
8.2 POROVNÁNÍ EFEKTIVNOSTI NÁKUPU OJETÝCH A NOVÝCH AUTOMOBILŮ.....	55
8.3 ANALÝZA NÁKUPU PHM.....	55
ZÁVĚR.....	57
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	59
SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....	61
SEZNAM OBRÁZKŮ.....	62
SEZNAM TABULEK.....	63
SEZNAM PŘÍLOH.....	64

ÚVOD

Doprava je jedno z nejdůležitějších odvětví lidské činnosti. Nebýt dopravy, tak bude každý jedinec závislý pouze na tom, co si vyrobí nebo vypěstuje. Proto by bez dopravy nemohl existovat žádný rozvoj civilizace.

V průběhu lidských dějin můžeme sledovat historický 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.

Proto jsou v úvodu práce vymezeny základní termíny spojené s dopravou a jsou zde popsány a rozebrány jednotlivé druhy dopravy, které se v dnešní době využívají. Hlavní důraz je kladen na silniční dopravu, konkrétně mezinárodní kamionovou dopravu.

Je zde popsána a rozebrána silniční a dálniční infrastruktura jak České Republiky tak Evropy, její financování a rozvoj. Dále pak legislativní úprava vztahující se na mezinárodní kamionovou dopravu, poplatky, které se na tuto dopravu vztahují a v neposlední řadě také mezinárodní smlouvy a dokumenty v mezinárodní silniční přepravě.

Druhá část bakalářské práce je zaměřena na konkrétní dopravní firmu, která se v mezinárodní kamionové dopravě pohybuje a podniká v ní. Jedná se o firmu Miroslav Jagoš - autodoprava, obchodní činnost. Cílem této části bakalářské práce je zanalyzovat stávající situaci v této firmě, objasnit její systém fungování a najít a navrhnout případné změny, které by vedly k zefektivnění kamionové dopravy.

Cílem tedy není jenom analýza současného stavu firmy a popisu jejího fungování, ale také na základě teoretických poznatků a dostupných informací v problematice dopravy a zejména mezinárodní kamionové dopravy nalezení vhodných opatření, které by mohly této firmě, v případě zavedení, snižovat náklady. Následující stránky budou k dosažení tohoto cíle směřovat.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 DOPRAVA

1.1 VYMEZENÍ POJMU DOPRAVA

1.1.1 DOPRAVA

Doprava je způsob přemístování objektů z jednoho místa na jiné. Přepřavovány 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. Ve světové ekonomice a politice hraje doprava velmi významnou roli. Mění krajinu – silnice, železnice a kanály ji sice rozdělují, ale spojují města, umožňují obchod a vzájemnou komunikaci mezi lidmi.

Jako jeden z nejstarších způsobů dopravy je chůze a nošení nákladu. Dalším historickým způsobem dopravy je využití zvířat, která mohou posloužit k jízdě, nošení nebo k tahání nákladu. K dopravě po vodě se od dávné historie používají plavidla. Moderní doba přinesla rozšíření dopravy pomocí vozidel a letadel. V sektoru národního hospodářství patří doprava mezi nejrychleji se rozvíjející odvětví. Důsledky tohoto rozvoje jsou nepříznivé pro životní prostředí. [4]

1.1.2 MEZINÁRODNÍ DOPRAVA

Pojem mezinárodní dopravy chápeme tak, že místa, kde doprava začíná a kde končí, leží na území jiných států. Nebo může být místo nakládky a vykládky na území jednoho státu, ale trasa vedoucí do cílového místa musí vést přes jiný stát. Řečeno jednou větou, při mezinárodní dopravě musí dojít k překročení státních hranic. Za mezinárodní dopravu se nepovažuje tzv. doprava peážní. Jedná se o dopravu vedoucí přes území cizího státu zpět do státu výchozího za předpokladu, že na území cizího státu není tzv. tarifní bod. (nemůže zde být např. prováděna nakládka, příkládka či vykládka atp.). [1]

1.1.3 DOPRAVNÍ PROSTŘEDKY

Hlavní složkou dopravy je její technická základna, která se skládá z dopravních prostředků, dopravních cest a v neposlední řadě dopravních zařízení. Dopravními prostředky rozumíme pohyblivá technická zařízení, kterými se uskutečňuje přeprava osob a nákladů. Dělíme je podle různých hledisek, např. na pozemní, vodní a vzdušné dopravní prostředky. Podle

druhu komunikace se dělí na silniční a kolejová vozidla, vznášedla, lodě říční a námořní nebo letecké dopravní prostředky. V neposlední řadě jsou dělena podle druhu přepravovaných objektů na dopravní prostředky osobní, nákladní a speciální. Dopravní prostředky mohou být poháněny lidskou silou, zvířecí silou, silou strojů nebo přírodními živly. [5]

1.2 VYMEZENÍ POJMU PŘEPRAVA

1.2.1 PŘEPRAVA

Termínem přeprava rozumíme výsledný efekt přemíst'ovacího (dopravního) procesu, tj. vlastní výsledná změna prostorového bytí v čase. Z ekonomického pohledu tzv. realizace užitné hodnoty dopravy (vlastního přemístění, resp. přemíst'ovacího procesu). Dále rozumíme přepravou 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. [1]

1.2.2 PŘEPRAVNÍ PROSTŘEDKY

Přepravní prostředky jsou technické prostředky, které nám umožňují provést přepravu dopravním prostředkem ve vhodných jednotkách. Přepravní prostředek nemá kolečka a sám nejede, je ukládán na dopravní prostředek, kterým je přemíst'ován. Hlavním úkolem přepravních prostředků je optimalizace rozsahu manipulací, které provázejí pohyb zboží. Z hlediska přepravy spotřebního zboží lze přepravní prostředky rozčlenit do tří základních skupin – palety, přepravky a kontejnery. Mezi základní požadavky, které jsou kladeny na přepravní prostředky, jsou ochrana zboží, vhodné rozměry, stohovatelnost přepravních prostředků, dobrá manipulovatelnost, stabilita, vhodnost obalu pro automatickou manipulaci, dobrá údržba, snadná likvidace a v neposlední řadě recyklovatelnost. [5]

1.3 DOPRAVNÍ LOGISTIKA

Dopravní logistika má za úkol koordinaci, synchronizaci a optimalizaci pohybu zásilek po dopravní síti od místa a okamžiku, kdy do sítě vstupují až po okamžik a místo, kdy ze sítě vystupují, tj. počínaje převzetím od přepravce – odesílatele až po předání přepravci – příjemci, a to za účasti jednoho nebo více druhů dopravy. Jelikož je pohyb

každé zásilky zprostředkovan pohybem přepravních prostředků, dopravních prostředků, manipulačních prostředků a zařízení a přenosem informací, zabývá se dopravní logistika také koordinací, synchronizací a optimalizací prostorového rozmístění, kapacit a pohybů všech těchto prostředků a zařízení. [5]

1.3.1 POSTAVENÍ DOPRAVY V LOGISTICKÉM SYSTÉMU

Přechod české ekonomiky do tržních podmínek vytvořil nutnost změnit chování dopravců s cílem jejich realizace na přepravním trhu. Přepravní trh vytváří podmínky pro konkurenci mezi jednotlivými druhy dopravy, ale i mezi dopravci stejného technického druhu dopravy a tím i výběr optimálního druhu dopravy nebo kombinace druhů dopravy na konkrétním materiálovém toku. Zároveň však vytváří i podmínky pro kombinaci druhů dopravy, jež může cíleně zabezpečovat zasilatelská firma jako poradce pro řešení optimalizace logistického řetězce nebo jako logistický partner, který zajišťuje dopravu formou outsourcingu nebo jeden z dopravců, který zajišťuje přepravní služby v režimu „z domu do domu“. Je zřejmé, že doprava, jako nositel fyzického přemístění, působí jako významný intenzifikační faktor na logistickém řetězci. [5]

1.4 DĚLENÍ DOPRAVY

Doprava je zabezpečována různými podnikatelskými subjekty, které jsou navzájem propojeny v relativně složitý dopravní systém. V tomto systému fungují jednotlivé dílčí dopravy jako podsystémy. Dopravní organizace, které působí v tomto systému, se pak mohou zaměřovat na určitou oblast přepravní práce, nebo provozovat činnost v rámci několika dílčích dopravních systémů. Jednotlivé výrobní, obchodní, popřípadě jiné organizace většinou oddělují dopravu na vnitropodnikovou a mimopodnikovou. [6]

1.4.1 VNITŘNÍ - VNITROPODNIKOVÁ

Vnitropodniková doprava se realizuje v rámci výroby a to většinou specializovanými dopravními a manipulačními prostředky uvnitř dílen provozu a závodů. Tento pohyb zboží souvisí s výrobním procesem, používá často speciálních dopravních a manipulačních prostředků. U jednotlivých organizací je často různě specifická. [6]

1.4.2 VNĚJŠÍ - MIMOPODNIKOVÁ

Mimopodniková doprava probíhá mimo prostory organizace a to na veřejných komunikacích při zásobování a distribuci zboží, nebo přesunu polotovarů mezi jednotlivými závody. Představuje tu část logistiky, která je nejsilněji ovlivňována vnějšími podmínkami. K hlavním vlivům je třeba počítat existující infrastrukturu, vnější dopravní prostředky, právní předpisy, ale i vznikající vedlejší dopravní náklady, jako např. poplatky za užívání silnic, celní poplatky nebo stojné.

Organizace se také většinou musí rozhodnout, zda pro vnější dopravu vytvoří vlastní závodovou dopravu, nebo využijí služeb jiných organizací. Každá z možností má přirozeně své kladné i záporné stránky. [6,3]

1.5 DRUHY DOPRAVY

1.5.1 SILNIČNÍ DOPRAVA

Silniční nákladní doprava je nejrozšířenějším druhem nákladní dopravy u nás. Přepravuje nejvíce zboží a docíluje nejvyšších přepravních výkonů v tunových kilometrech. Je vhodná pro zabezpečení přímé přepravy zvláště hodnotnějších druhů zboží na krátké, střední i dlouhé vzdálenosti. Vzhledem ke své rychlosti a spolehlivosti je vhodná pro uplatnění v logistických systémech. Umožňuje nejširší pokrytí trhu. Její pružnosti je do určité míry dána hustotou silniční sítě. Pro svou univerzálnost většinou nejlépe vyhovuje požadavkům zákazníků, a proto se objem zboží přepravovaného autodopravci stále zvyšuje.

Pro nákladní přepravu velkého množství zboží se využívá nákladních automobilů. Vzhledem k hustotě silniční sítě v Evropě je jejich využití nezávislé na určitých stanicích. Prakticky je možné najíždět do jakéhokoliv místa určení a přepravovat tak zboží dům od domu. Při měnících se úkolech přepravy jsou nákladní automobily velmi flexibilní. U nákladních automobilů je také možno očekávat menší prostoje a doby čekání v porovnání s jinými dopravními prostředky.

Mezi nejvýznamnější přednosti silniční dopravy patří její rychlost a flexibilita, kdy je schopna přizpůsobit se nejrůznějším změnám. Využívá se především na kratší a střední vzdálenosti. Výhodou je i různorodost vozového parku, kdy je možno zvolit typ tohoto vozu pro různé přepravované zboží. A v neposlední řadě patří mezi výhody tohoto

druhu dopravy lepší ochrana zboží, schopnost přepravy specifických nákladů nebo vzájemná nezávislost jednotlivých přeprav.

Silniční doprava má ovšem také své nedostatky. Jedná se např. o rychle rostoucí náklady na přepravu, značná závislost na počasí, hustota silničního provozu nebo také negativní vliv na životní prostředí a velká nehodovost. [6,3]

1.5.2 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Je druhou nejvýznamnější dopravou v České republice. Je vhodná pro přepravu na střední a dlouhé vzdálenosti zvláště hromadných a rozměrných dodávek jako např. stavebnin, hutních a strojírenských výrobků, dřeva apod.

Výhody železniční dopravy spočívají mj. v přepravě velkých zásilek, než je to možné v silniční nákladní dopravě, v nezávislosti na intenzitě dopravního provozu, v minimální závislosti na počasí apod.

Mezi nedostatky nynější železniční dopravy patří její nízká rychlost, nepravidelné jízdy nákladních vlaků, nemožnost určení doby dodání zásilek, menší přizpůsobivost měnícím se požadavkům apod. [6,3]

1.5.3 LETECKÁ DOPRAVA

Letecká doprava je stále ještě považována za nadstandardní způsob přepravy. Využívá se na kratší a dlouhé vzdálenosti ovšem na kratší vzdálenosti ji konkuruje levnější železniční, popř. kombinovaná doprava. Nabízí mimořádně vysokou přepravní rychlost a kapacitu. Její hlavní nevýhodou je vysoká cena a závislost na počasí, z čehož někdy vyplývající nepravidelnost. A v neposlední řadě je také nutné zajistit další pozemní dopravu, která snižuje celkovou rychlost letecké dopravy. Je vhodná pro přepravu malých, lehkých, ale cenných zásilek, které jsou náročné na dobu dodání. [6,3]

1.5.4 LODNÍ DOPRAVA

Lodní dopravu je možno rozdělit do několika kategorií. A sice na lodní dopravu po vnitrozemských vodních cestách, po jezerech, pobřežní námořní dopravu a mezinárodní námořní dopravu. Nejčastěji se tímto druhem dopravy přepravují rozpracované materiály a suroviny, které se převážejí ve velkém. Jedná se např. o rudu, obilí, dřevo, uhlí, ropu aj. V mezinárodní

přepravě lodní doprava převládá. Mezi výhody lodní dopravy řadíme vysokou hromadnou kapacitu a příznivé přepravní náklady. Mezi nevýhody patří omezená síť dopravních tratí a zvýšené náklady na manipulaci a překládku. [5,3]

1.5.5 NÁMOŘNÍ DOPRAVA

Námořní doprava má význam pro náš zahraniční obchod. Většinou vyžaduje speciální přepravní prostředky a speciální obalovou techniku. Nejčastěji se používá pro produkty s nízkou hodnotou a v případech, kdy rychlost přepravy není určující. Ze všech druhů dopravy je asi nejlevnější. Mezi její nevýhody patří omezenost na blízké přístavy a závislost na bouřích, krách, mlze apod. Dělí se na líniovou a trampovou. [5,3,6]

1.5.6 KOMBINOVANÁ DOPRAVA

Pro přepravu využívá různých druhů dopravy a optimálních kombinací jejich nasazení na realizaci požadovaného přemístění zboží. Bývají v ní spojeny přednosti silniční dopravy pro svoz a rozvoz zásilek s výhodami železniční nebo vodní dopravy. Nevýhodou tohoto druhu dopravy jsou vysoké náklady na překládku, často i nižší rychlost a čekání na překladištích. Je založena na přepravě zboží v jedné nákladové jednotce nebo vozidle postupným použitím různých druhů dopravy bez manipulace se samotným zbožím při změně druhu dopravy. [6,3]

1.5.7 POTRUBNÍ DOPRAVA

U potrubní dopravy tvoří dopravní cesty, přepravní nádoby a dopravní prostředky integrovanou jednotku. Pro přepravu se využívá tíhová síla nebo stacionární zařízení. Potrubí se používá zejména pro přepravu vody, nafty, naftových produktů a zemního plynu. Mezi hlavní výhody potrubní dopravy patří vysoká spolehlivost, zboží je v potrubí chráněno před krádežemi a pašováním, minimální zatížení hlučností a šetrnost k životnímu prostředí. [3]

2 SILNIČNÍ A DÁLNIČNÍ INFRASTRUKTURA

Infrastrukturu lze definovat jako soubor dopravních sítí, jejich vybavení nejrůznějšími stavbami a zařízeními a dopravních prostředků, které se na této síti pohybují.

Infrastruktura silniční dopravy je zásadně důležitá pro hospodářský růst, pohyblivost pracovních sil i konkurenceschopnost v rámci mezinárodní dělby dopravní práce. Je to jeden z klíčových faktorů, který působí na ekonomický rozvoj a prostorové uspořádání státu.

Silniční síť, tak jak ji známe dnes, vznikala dlouholetým vývojem. Nejprve existovaly nebezpečné stezky sloužící převážně pro pěší dopravu, následovaly částečně zpevněné cesty, které sloužily pro potahovou dopravu. Dalším vývojovým stupněm silniční sítě byly starověké silnice se zpevněnou jízdní dráhou, které zajišťovaly dopravu celoročně. Dnešní silnice se vyznačují dokonale zpevněným jízdním pásem a uspořádanou dopravou.

Silnice je pozemní komunikace se zpevněným jízdním pásem, který umožňuje trvalou, bezpečnou a plynulou dopravu v každém počasí. Vozovka je doplněna řadou dalších zařízení a její sjízdnost je neustále udržována.

Pozemní komunikace můžeme dělit podle mnoha hledisek. Nejčastěji užívaná je hierarchická struktura, která dělí komunikaci z hlediska důležitosti. Současná struktura dělí pozemní komunikace na dálnice, rychlostní silnice, silnice I. - III. třídy, místní komunikace a účelové komunikace. [7]

2.1 SILNIČNÍ A DÁLNIČNÍ INFRASTRUKTURA ČESKÉ REPUBLIKY

Silniční a dálniční infrastruktura ČR dnes plně neodpovídá současným potřebám výroby i života společnosti, nestačí tempu nárůstu intenzit. Z hlediska hustoty je silniční síť na našem území plně vyhovující. Problémem je ale její zanedbatelnost a nízká kvalita. Dlouhodobě přibývá komunikací, jejichž stav je havarijní. Její kvalitu dále snižují nevhodné směrové a výškové vedené trasy, nevyhovující šířkové uspořádání, lokální závady atd. K tomuto stavu přispělo také nedostatečné financování.

Rozhodující dopravní význam mají dálnice a silnice I. třídy, které přenášejí největší podíl dopravního výkonu a zároveň spojují nejdůležitější politická a hospodářská centra. Na síti dálnic a rychlostních silnic v ČR můžeme najít dvě centra. Prvním z nich je hlavním město

Praha, odkud vede řada komunikací. Druhým je pak oblast okolo Olomouce a Přerova, kde se sbíhá řada komunikací s dálnicí D1.

Pro restrukturalizaci a modernizaci silniční sítě v ČR je nutná dostavba dálnic a rychlostních komunikací a to v takovém měřítku, aby byla srovnatelná s infrastrukturou zemí Evropské unie.

Podrobnější body k silniční infrastruktuře ČR:

- „Hustota základní silniční sítě v ČR je $0,7 \text{ km/km}^2$ a při zahrnutí místních silničních komunikací dokonce $1,44 \text{ km/km}^2$.
- Nejvýznamnější silnice ČR tvoří tzv. vybranou síť, z čehož určitá část patří do tzv. vymezených tahů silniční sítě.
- Dálniční síť v ČR má mít plánovaný rozsah celkem 1 005 km. V provozu je dosud 516 km z její celkové délky. Dálniční síť tvoří zatím nesouvislou síť - s výjimkou Slovenska a Německa - nepropojenou se sousedními státy.
- Co se týče tzv. rychlostních komunikací (silnic), v ČR je jejich plánovaná délka přes 1 130 km. V provozu je jich zatím přes 343 km.
- Silnice I. třídy postavené ve čtyřpruhovém profilu mají v ČR plánovanou délku necelých 118 km, z toho je v současnosti v provozu necelých 91 km.
- Naše současná silniční síť sice vyhovuje svojí hustotou, avšak ve většině případů nevyhovuje kvalitou. Vykazuje velké množství nedostatků jak ve směrovém, tak i v šířkovém uspořádání. Rovněž počet úrovněových křížení a průjezdů hlavních tahů obcemi je značný.” [7,1]

2.2 SILNIČNÍ A DÁLNIČNÍ INFRASTRUKTURA EVROPY

Pro svoji zeměpisnou polohu i tvar území je ČR jednou z nejvíce zatížených zemí Evropy z hlediska tranzitní dopravy. Spojením jednotlivých národních sítí na evropském kontinentu vzniká evropská silniční síť. Přes naše území tak směřuje celá řada mezinárodních silničních tahů. Pro infrastrukturu silniční dopravy je závazná Evropská dohoda o hlavních mezinárodních dopravních tepnách - AGR. Tato dohoda byla podepsána v roce 1950 v Ženevě a požaduje, aby silnice, které jsou zařazeny do mezinárodní silniční sítě E, byly uvedeny do souladu s podmínkami uvedenými v příloze této smlouvy.

System mezinárodní silniční sítě E je označení důležitých silničních tahů, jež přesahují hranice jednotlivých států. Tyto silnice jsou značeny zelenobílou značkou začínající písmenem E a dvěma až třemi číslicemi. V dnešní době existují dva typy E silnic. První skupinu, třídu A, tvoří základní silnice a vedlejší silnice; druhá skupina, třída B, je tvořena silnicemi doplňkovými.

Podle dohody AGR měří síť mezinárodních silnic na našem území 2 644 km. Ze základních tahů prochází územím ČR čtyři. Na tuto síť navazuje dalších 5 tahů, zbývající tahy tvoří doplňkovou síť. [7]

2.3 INTEGRACE NAŠÍ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY

Česká republika již přistoupila k některým mezinárodním dohodám týkajícím se silničních dopravních sítí. Jedná se o dohody TEM - Transevropská dálnice sever-jih, již zmíněná dohoda AGR - Evropská dohoda o hlavních silnicích s mezinárodním provozem a dohoda AGTC - Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované přepravy a souvisejících objektech.

V multimodální přepravě je ČR bezprostředně zainteresovaná na zásadní přestavbě dvou nejvýznamnějších transevropských multimodálních koridorů. Jedná se o IV. multimodální koridor transevropské sítě na trase Berlín - Praha - Brno - Břeclav - Vídeň/Bratislava; a VI. multimodální koridor transevropské sítě na trase Gdaňsk - Katowice - Ostrava - Žilina. [1]

2.4 FINANCOVÁNÍ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY

Pro úspěšný rozvoj dopravy je nutné zajistit patřičné priority při financování její infrastruktury. To přímo vychází z mezinárodních závazků, zejména s uvedením naší dopravní sítě do potřebných norem a požadavků stanovených evropskými dohodami a zařazením částí naší infrastruktury do příslušných transevropských dopravních sítí.

Za zásadní strategický problém je uváděn nedostatek státních finančních prostředků a systém jejich přerozdělování. Ve srovnání s vyspělými státy Evropy jsou investice v ČR do oblasti infrastruktury dlouhodobě omezené. Proto nemohou být tyto investice financovány ze státních prostředků. Podle některých oficiálních zdrojů je proto jejich nedostatek

třeba financovat náhradními zdroji, např. zvýšenými fiskálními poplatky nebo daněmi, pochopitelně rostoucími již tak vysoké náklady našich dopravců. [1]

2.5 ROZVOJ SILNIČNÍ A DÁLNIČNÍ SÍTĚ V ČESKÉ REPUBLICE

Strategickým záměrem při modernizaci silniční sítě ČR je dobudování dálniční sítě a sítě rychlostních silnic. Silniční síť ČR neodpovídá současným dopravním potřebám a mezinárodním standardům. Je také nutné, aby ve velkých městech pokračovalo postupné převedení tranzitní silniční dopravy mimo jejich centra a došlo tak k jejich ochraně od negativních účinků silniční dopravy.

Cílem tohoto rozvoje je zlepšení stavu a vybavenosti silniční sítě tak, aby odpovídala rostoucímu dopravnímu zatížení, ekologickým požadavkům a kvalitnímu napojení naší silniční sítě na silniční síť mezinárodní. Také je velmi důležitá realizace programu úpravy silnic v okolí hraničních přechodů, resp. na přístupech k nim.

Možný rozvoj našich silničních sítí je chápán v souladu s předpokládaným vývojem přepravních nároků české a evropské ekonomiky. Ze strukturálních změn v české ekonomice vyplývá i rychlé zvyšování hybnosti v silniční dopravě a trvalé prodlužování přepravních vzdáleností a zvyšování výkonů v nákladní silniční dopravě.

Vzhledem ke své geografické poloze patří ČR již dlouhodobě k nejvíce dopravně zatíženým státům Evropy. Přes naše území směřuje řada mezinárodních tahů, resp. přepravních zátěžových proudů evropské dopravy. [1]

3 LEGISLATIVA

Prakticky každá lidská činnost je v dnešní době ovlivněna nejrůznějšími zákon, předpisy, právními úpravami nebo nařízeními apod. Nejinak je tomu také v mezinárodní kamionové dopravě, kdy je potřeba tato nařízení, zákony a předpisy, které se na podnikání v mezinárodní kamionové dopravě vztahují, znát a řídit se podle nich. Následující část bakalářské práce se bude touto problematikou zabývat.

3.1 PODMÍNKY PROVOZU VOZIDEL NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH

V období po sociálně-ekonomických změnách vznikl zákon o technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích. Tento zákon byl doplněn také vyhláškami o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích a o pravidelných technických prohlídkách a měření emisí silničních vozidel. Obsah těchto zákonů a vyhlášek se stal právním základem současné právní úpravy.

Strategickým zlomem v organizačních vztazích týkající se nové právní úpravy podmínek provozu vozidel na pozemních komunikacích byly změny v působnosti a kompetencích mezi Ministerstvem vnitra ČR a Ministerstvem dopravy ČR.

Problematiku podmínek provozu vozidel na pozemních komunikacích řeší zákon č. 56/2001 Sb. Hlavním úkolem tohoto zákona je vytvoření jednotné a komplexní právní úpravy podmínek způsobilosti silničních vozidel k provozu na pozemních komunikacích a způsobu prokazování této způsobilosti. Tento zákon také stanoví technické požadavky kladené na bezpečnost provozu, ochranu životního prostředí, energetickou náročnost, práva a povinnosti vlastníků a provozovatelů vozidel spojených s jejich uvedením do provozu a podmínek jejich provozování, povinnosti výrobců vozidel a v neposlední řadě také podmínky provozu stanic technické kontroly a stanic měření emisí a práva a povinnosti jejich provozovatelů.

„Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, se ve svém obsahu systémově zaměřuje především na:

- *Registraci a registr silničních motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, zápis údajů do registru, práva a povinnosti jejich vlastníků a provozovatelů.*
- *Schvalování typu hromadně vyráběných vozidel a jejich součástí, řízení o schválení typu a práv a povinností výrobců a osob tyto uvádějící na trh.*
- *Způsobilost vozidel k provozu na pozemních komunikacích, povinnosti provozovatelů vozidel uvedených do provozu, pravidelné technické prohlídky a pravidelná měření emisí a na podmínky vyřazení vozidel z provozu."*

Nový zákon zavedl také registr silničních vozidel. Jedná se o seznam silničních motorových vozidel, do nějž se zapisují údaje o vozidle a jeho vlastníkově či provozovateli, který vede okresní úřad. Registrací vozidla uděluje tento úřad souhlas s uvedením silničního vozidla do provozu. Každé takové vozidlo musí být označeno státní poznávací značkou, resp. registrační značkou ČR, kterou vlastníkově vydá zmíněný úřad. Značka musí být stanoveným způsobem pevně připevněna k danému vozidlu. K tomu také okresní úřad vydá vlastníkově vozidla dva doklady. Technický průkaz vozidla a osvědčení o registraci vozidla. V osvědčení o registraci vozidla jsou základní údaje uvedené v technickém průkazu vozidla a jeho vlastníkově a provozovateli slouží k identifikaci vozidla. Osvědčení o registraci vozidla musí mít řidič vozidla vždy u sebe. [1]

3.2 SILNIČNÍ VOZIDLA PROVOZOVÁNA NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH

„Silniční vozidlo je definováno jako vozidlo, které je vyrobené a určeno k provozu na pozemních komunikacích. Za jiné než silniční vozidlo zákon považuje vozidlo, které je vyrobeno k jiným účelům, ale může být na pozemních komunikacích využíváno.“

Dělení silničních vozidel a jiných vozidel do různých kategorií bylo v ČR poprvé stanoveno v § 1 až 11 vyhlášky č. 102/1995 Sb. a nově i v zákoně č. 56/2001 Sb. V závislosti na stanovení technických podmínek jsou vozidla rozdělena do kategorií L, M, N, O a T.

Obsah jednotlivých kategorií:

- Kategorie vozidel L obsahuje motorová vozidla zpravidla s méně než čtyřmi koly.
- Kategorie vozidel M se člení na M1 - vozidla, která mají nejvýše osm míst k přepravě osob, kromě místa řidiče, nebo víceúčelová vozidla; M2 - vozidla, která mají

více než osm míst k přepravě osob, kromě místa řidiče, a jejichž nejvyšší přípustná hmotnost nepřevyšuje 5 000 kg; M3 - vozidla, která mají více než osm míst k přepravě osob, kromě místa řidiče, a jejichž největší přípustná hmotnost převyšuje 5 000 kg.

- Kategorie vozidel N se člení na N1 - vozidlo, jehož největší přípustná hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg; N2 - vozidlo, jehož největší přípustná hmotnost převyšuje 3 500 kg, avšak nepřevyšuje 12 000 kg; N3 - vozidlo, jehož největší přípustná hmotnost převyšuje 12 000 kg. Do této kategorie se zahrnují též speciální automobily určené pro vykonávání určitých prací, tj. i tahače určené k tažení návěsů.
- Kategorie vozidel O se člení na O1 - přípojná vozidla, jejichž největší přípustná hmotnost nepřevyšuje 750 kg; O2 - přípojná vozidla, jejichž největší přípustná hmotnost převyšuje 750 kg, ale nepřevyšuje 3500 kg; O3 - přípojná vozidla, jejichž největší přípustná hmotnost je nad 3500 kg, ale nepřevyšuje 10 000 kg; O4 - přípojná vozidla, jejichž největší přípustná hmotnost převyšuje 10 000 kg.
- Kategorie vozidel T obsahuje traktory zemědělské nebo lesnické.

Toto mezinárodní rozdělení vyhláška doplňuje o vnitrostátní kategorii vozidel R (ostatní vozidla), do níž se zařazují vozidla, která nelze do výše uvedených kategorií zařadit. [1,8]

3.3 PROVOZ NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH

Provoz na pozemních komunikacích je upraven zákonem č. 361/2000 Sb., který nabyl účinnosti v lednu 2001. V souladu s požadavku EU převádí tento zákon výkon správních činností ve věcech provozu na pozemních komunikacích z Policie ČR a Ministerstva vnitra ČR na Ministerstvo dopravy ČR.

Tento zákon přináší některé významné změny i do oblasti přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a sankcí za ně. Zákon obsahuje pravidla provozu na pozemních komunikacích, práva a povinnosti účastníků silničního provozu, povinnosti provozovatelů vozidel, omezení jízdy některých vozidel, překážky provozu, povinnosti ohlášení dopravní nehody policii, úpravu provozu na pozemních komunikacích, osoby oprávněné k zastavení vozidla, řidičská oprávnění a jejich podskupiny, lékařské prohlídky řidičů, odbornou způsobilost k řízení motorových vozidel apod. [1]

3.4 POPLATKY A DANĚ V MEZINÁRODNÍ KAMIONOVÉ DOPRAVĚ

Na osoby, které podnikají v mezinárodní kamionové dopravě, se vztahují i některé charakteristické daně a poplatky. V této části bakalářské práce se proto budu zabývat těmito daněmi a poplatky.

3.4.1 SILNIČNÍ DAŇ

V ČR je silniční daň upravena zákonem č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších právních předpisů.

Silniční daň se vztahuje vždy na uživatele (provozovatele, resp. držitele) vozidla, který toto vozidlo užívá k podnikání. Pokud je nákladním vozidlem souprava vozidel, posuzuje se každá jeho část soupravy zvlášť.

V oblasti silniční daně mají svou úlohu celní orgány, které vykonávají správu silniční daně u zahraničních osob. Vybírají silniční daň u motorových vozidel, která jsou evidována v zahraničí a jsou využívána k podnikání.

Vozidla, která splňují ekologické a bezpečnostní požadavky EURO 2, EURO 3 a EURO 4, mají možnost snížení sazby silniční daně. V zákoně č. 493/2001 Sb. jsou ale uvedena také vozidla, pro která naopak platí zvýšení základní sazby silniční daně. Jedná se o vozidla registrovaná v ČR do konce roku 1989. Tímto opatřením je kladen tlak na dopravce, aby používaly novější a ekologičtější vozidla.

V mezinárodní kamionové dopravě může přicházet v úvahu i osvobození od silniční daně. To se vztahuje pouze na vozidla, která se zdržují ve zdaňovaném období mimo ČR nepřetržitě alespoň 183 dní. Dále se může jednat o osvobození zkušebních vozidel se zvláštní přidělenou značkou. A v neposlední řadě mohou být od silniční daně osvobozena vozidla, která jsou součástí kombinované přepravy, avšak vždy pouze do celkové vzdálenosti 50 km ujeté po silnici. [1]

3.4.2 POPLATEK ZA UŽÍVÁNÍ DÁLNIC A RYCHLOSTNÍCH SILNIC

Dálnice a rychlostní silnice se smí v ČR používat pouze po zaplacení poplatku za jejich užívání. Tato povinnost byla v ČR poprvé upravena zákonem č. 134/1994 Sb. a později zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

Vozidla, která dálnice a rychlostní silnice využívají, musí být označena dálniční známkou (kuponem) platnou pro příslušné časové období. Existují známky celoroční, měsíční, desetidenní a pro kamiony o celkové hmotnosti nad 12 tun i denní. Tato známka prokazuje zaplacení uživatelského poplatku. Takto vybrané peníze jsou směřovány do speciálního fondu a jsou určeny k výstavbě a údržbě dálnic a rychlostních silnic.

Ceny známek pro rok 2011 jsou:

- roční - 1 200 CZK
- měsíční - 350 CZK
- desetidenní - 250 CZK

Zaplacení dálničního poplatku se prokazuje dvoudílným kupónem, jehož první díl s vyplněným registračním číslem musí být vylepen celou svou plochou přímo na vnitřní straně skla předního okna a musí být umístěn na pravém dolním okraji. Druhý díl kupónu si řidič ponechá u sebe pro případnou kontrolu. Vozidlo je od placení dálničních poplatků osvobozené, pokud je ve vozidle přepravována osoba těžce zdravotně postižená.

Známka je platná, jestliže jsou splněny následující podmínky:

- Obsahuje údaj o registračním čísle (na obou částech kupónu), který se shoduje s registračním číslem, kterým je opatřeno motorové vozidlo nebo první motorové vozidlo jízdní soupravy. V případě změny registračního čísla vozidla se kupón nemění.
- Obě části mají shodné označení – dvou-písmennou sérii a šestimístné pořadové číslo.
- U časových kupónů (měsíční, týdenní) část kupónu nalepená na sklo obsahuje vyznačení doby platnosti – provedené prodejcem proděravěním kleštěmi – odpovídající době, kdy je motorovým vozidlem nebo jízdní soupravou dálnice nebo rychlostní silnice užita. Časový kupón bez označení doby platnosti je neplatný.

Po uplynutí doby platnosti kupónu musí být nalepený díl z předního skla vozidla odstraněn.

[1,9,10]

3.4.3 MÝTNÉ

Dalším poplatkem, které dopravci musí platit, je mýtné. Výše tohoto poplatku je různá na dálnicích a rychlostních silnicích a na silnicích I. třídy. Sazby jsou také rozdílné pro různá

časová období a liší se také podle emisní normy motorů automobilů. Následující tabulky zobrazuje sazby mýtného pro rok 2011 na území ČR.

Sazby mýtného pro dálnice a rychlostní silnice:

a) pro časové období v pátek od 15.00 hod. do 21.00 hod. včetně

TABULKA MÝTNÝCH SAZEB (KČ/KM)								
Emisní třída 0-II			Emisní třída III-IV			Emisní třída V a vyšší		
Počet náprav								
2	3	4≤	2	3	4≤	2	3	4≤
3,59	6,48	9,45	2,65	5,08	7,35	2,12	4,06	5,88

b) pro ostatní časová období v týdnu

TABULKA MÝTNÝCH SAZEB (KČ/KM)								
Emisní třída 0-II			Emisní třída III-IV			Emisní třída V a vyšší		
Počet náprav								
2	3	4≤	2	3	4≤	2	3	4≤
2,83	4,54	6,63	2,09	3,56	5,15	1,67	2,85	4,12

Sazby mýtného pro silnice I. třídy

a) pro časové období v pátek od 15.00 hod. do 21.00 hod. včetně

TABULKA MÝTNÝCH SAZEB (KČ/KM)								
Emisní třída 0-II			Emisní třída III-IV			Emisní třída V a vyšší		
Počet náprav								
2	3	4≤	2	3	4≤	2	3	4≤
1,71	3,15	4,55	1,25	2,45	3,50	1,00	1,96	2,80

b) pro ostatní časová období v týdnu

TABULKA MÝTNÝCH SAZEB (KČ/KM)								
Emisní třída 0-II			Emisní třída III-IV			Emisní třída V a vyšší		
Počet náprav								
2	3	4≤	2	3	4≤	2	3	4≤
1,35	2,21	3,19	0,99	1,71	2,45	0,79	1,37	1,96

[16]

3.4.4 SPOTŘEBNÍ DAŇ Z UHLOVODÍKOVÝCH PALIV A MAZIV

Spotřební daň z uhlovodíkových paliv a maziv patří z fiskálního hlediska mezi daně nepřímé. Pro dopravce se jedná o neodčitatelnou daň, jejíž výše je začleněna do celkové ceny pohonných hmot. Spotřební daně na palivo představují v současnosti ve všech státech EU největší část fiskálních příjmů z provozu mezinárodní kamionové dopravy.

Rozdíly v cenách paliva, respektive v jejich daňovém zatížení, jsou ve státech EU různé. Tyto rozdíly přinášejí i některé problémy. Konkrétně se jedná např. o to, že se palivo často nenakupuje ve státě spotřeby. Kamion natankuje před státní hranicí a posléze tento stát opustí. Proto ve státě, kde už netankuje, ale spotřebovává „palivo z jiného státu," nemůže přispívat na náklady, které toto vozidlo způsobí.

Fiskální příjmy z této spotřební daně souvisejí i s tzv. vedlejšími - negativními účinky dopravy. Tyto účinky představují pravděpodobně největší externí náklady silniční dopravy. Jsou vždy úzce spojeny nejen s mírou spotřeby paliva, ale také s jeho kvalitou a chemickým složením.

Je zřejmé, že i v této oblasti je z národohospodářského hlediska nezbytné uplatňovat další doplňkové ekonomické nástroje. Problémem však zůstává jejich efektivní využití. [1]

3.4.5 DAŇ Z PŘIDANÉ HODNOTY

Mezinárodní kamionová doprava zboží a peněz se pro účely DPH rozumí přeprava dopravním prostředkem z místa v zahraničí do místa v zahraničí přes tuzemsko nebo z místa v zahraničí do místa v tuzemsku a naopak. Tento druh dopravy je osvobozen od povinnosti uplatňovat DPH na výstupu. Osoba, která podniká v mezinárodní kamionové dopravě

a osoba poskytující související služby s touto dopravou mají nárok na odpočet DPH na vstupu. Jedná se o daň nepřímou. [1]

3.4.6 POPLATKY A DANĚ HRAZENÉ DOPRAVCI MEZINÁRODNÍ KAMIONOVÉ DOPRAVY MIMO ČESKOU REPUBLIKU

Jedná se o výdaje, jimiž jsou naši dopravci mezinárodní kamionové dopravy zatíženi mimo již uvedené úhrady a kterými podléhají i mimo území České republiky. Jedná se o:

- Proclení pohonných hmot a vrácení DPH za pohonné hmoty - do a z České republiky mohou zahraniční vozidla bezcelně provést 200 litrů pohonných látek, které jsou v nádrži vozidla - není-li mezivládní dohodou určeno jinak. Tento limit je celními orgány velmi často kontrolován. Tato právní úprava je zpravidla běžná i pro ostatní evropské státy. Co se týká vrácení DPH za pohonné hmoty, je možná asi v 16 státech Evropy, přičemž sazby DPH jsou v těchto státech odlišné. Po vstupu České republiky do EU mohou naši dopravci žádat o vrácení DPH v dalších státech EU, ale mohou využívat např. i slevy na silničních poplatcích v některých státech nebo využívat vyšší celkové hmotnosti kamionů.
- Uživatelské poplatky za používání silniční infrastruktury - v EU byly tyto poplatky zavedeny jako určitý protiklad platby mýta a to v místech, kde byla platba mýta z nějakých důvodů nemožná nebo nežádoucí. Základním rozdílem mezi mýtem a tímto poplatkem je v tom, že uživatelský poplatek je z důvodů funkční jednoduchosti vztažen na všechny dálnice a silnice dálničního typu a ne pouze na určitých částech infrastruktury, jako je tomu v případě mýta. Uživatelské poplatky jsou zpravidla odvozeny z celkové doby používání infrastruktury a nikoli z ujeté vzdálenosti. Jejich výhoda spočívá v tom, že představují významně menší překážku dopravního provozu (nevyžadují výstavbu zvláštních mýtnic apod.). Zaplacení tohoto poplatku se prokazuje nálepkou nalepenou na čelním skle vozidla. Každý stát je odpovědný za uplatnění poplatků na svém území jak na domácí, tak na zahraniční dopravce. Ovšem v některých státech jsou zpoplatněna pouze cizí vozidla a vlastní nákladní vozidla s celkovou hmotností nad 12 tun.
- Mýtné - jedná se o nejvýznamnější poplatek za použití částí silniční dopravní infrastruktury. Mýto používá řada států ke zpoplatnění užití dálnic nebo jiných úseků infrastruktury, jako např. tunelů nebo mostů. Sazby mýtného se mezi státy liší.

V dnešní elektronické době se využívá také tzv. elektronické mýtné. Jde o moderní způsob výběru mýta pomocí elektronického sledování pohybu vozidel. Tato vozidla musí být vybavena příslušnou palubní jednotkou. Používají se dva základní typy systému a to mikrovlnný a satelitní. Systém elektronického mýtného může být kombinován se systémem poplatků hrazených pomocí dálničních známek a s financováním prostřednictvím silniční daně. Tento systém zavedlo Rakousko, Německo a Švýcarsko. V České republice bylo elektronické mýtné pro vozidla s celkovou hmotností nad 12 tun zavedeno v roce 2007 na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla, kde je vybudováno asi 178 mýtných bran. Od roku 2010 se povinnost platit elektronické mýtné začala vztahovat na všechna vozidla o celkové hmotnosti nad 3,5 tuny. [1,11]

3.5 MEZINÁRODNÍ SMLOUVY V SILNIČNÍ PŘEPRAVĚ

Vztahy v mezinárodní silniční dopravě a přepravě jsou upraveny řadou mezinárodních smluv, které je možno členit podle mnoha hledisek. Toto členění, zejména v oblasti veřejnoprávních smluvních vztahů, se však velmi často uvádí podle počtu zúčastněných smluvních stran. Jedná se tedy o smlouvy dvoustranné a mnohostranné. [1]

3.5.1 SMLOUVY DVOUSTRANNÉ

Smlouvy dvoustranné jsou také označovány jako smlouvy bilaterální. Jedná se o mezivládní dohody o mezinárodní silniční dopravě, které uzavírá vláda České republiky s vládami jiných států.

Na přepravní trh v silniční dopravě působí řada administrativních opatření, která mají mnohdy omezující charakter. V současné době je bezesporu takovým opatřením uplatňování kontingentů (množství, limitů, počtů), zahraničních vstupních povolení, respektive povolení pro mezinárodní přepravu věcí.

Množství a druhy zahraničních povolení pro mezinárodní kamionovou dopravu do jednotlivých států tak zcela ovlivňují podnikatelské aktivity našich dopravců a tím i jejich možnosti přepravovat zboží pro naše přepravce a zasilatele.

Zahraniční vstupní povolení regulují kapacitu a rozsah naší mezinárodní kamionové dopravy. Proto dochází k omezování realizace konkrétních exportních nebo importních obchodních operací hmotným zbožím.

Druhy zahraničních povolení jsou podle jejich časové platnosti členěny na:

- Jednorázová povolení - Opravňují dopravce k jedné jízdě do a ze země určení nebo k jedné tranzitní jízdě tam i zpět.
- Trvalá povolení - Tato povolení jsou platná pro neomezený počet jízd v předem daném časovém období.

Zahraněční povolení mezinárodní kamionové dopravy lze také členit podle typů realizovaných přeprav:

- Loco povolení - Jde o nejčastější povolení sloužící pro jednu plnou přepravu ve směru exportu a pro jednu ve směru importu.
- Tranzitní povolení - Slouží k realizaci jedné přepravy přes území státu vydávajícího toto povolení ve směru tam i zpět.
- Třetizemní povolení - Umožňuje realizovat přepravu vozidlem jednoho státu ze státu druhého státu do státu třetího. Jde tedy o podnikání cizího dopravce na cizím dopravním trhu. Proto jsou tato povolení velice často omezována.
- Příhraniční povolení - Jsou vydávána jako povolení jednorázová, ale přeprava je omezena pouze na určitou vzdálenost od státních hranic obou států.

Mezi zahraničními vstupními povoleními pro mezinárodní kamionovou dopravu mají ojedinelý význam povolení CEMT. Tato povolení mají platnost pro všechny členské státy CEMT. Význam těchto povolení spočívá v jejich možnosti využití pro třetizemní přepravy a to bez jakýchkoliv omezení. Povolení mají platnost po dobu jednoho měsíce nebo jednoho kalendářního roku. [12,1]

3.5.2 SMLOUVY MNOHOSTRANNÉ

Smlouvy mnohostranné se také nazývají smlouvy multilaterální. Mezi tyto smlouvy se řadí:

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

[12]

3.5.2.1 CHARAKTERISTIKA A OBSAH DOHODY CMR

Dohoda CMR je speciální právní úprava pro obor mezinárodní silniční přepravy nákladů za úplatu. Vztahuje se na problematiku některých obsahových náležitostí přepravních smluv uzavíraných v mezinárodní kamionové dopravě. Neřeší např. cenovou problematiku nebo problematiku postupu při uzavírání přepravních smluv. Nelze ji však ani použít mimo rozsah její platnosti, tj. např. ve vnitrostátní silniční dopravě. Dohodou CMR není možno smluvně sjednávat cokoli, co by bylo v rozporu s jejím obsahem, resp. co by zabraňovalo jejímu správnému použití.

Ustanovení Dohody CMR mají závazný charakter. Nelze je jakkoli jinak upravovat ani obcházet či dokonce nerespektovat. Všechna ujednání, která se přímo nebo nepřímo odchyľují od ustanovení znění Dohody CMR, jsou neplatná a právně neúčinná.

Dohoda CMR se vztahuje na každou smlouvu o silniční přepravě zásilek za úplatu realizovanou v rámci MKD silničním vozidlem, jestliže alespoň jeden stát, kde je přeprava realizovaná, je smluvním státem Dohody CMR.

Dohoda také stanovuje jednotná pravidla pro přepravně-právní vztahy v MKD. Upravuje vztahy mezi dopravcem a odesílatelem a zároveň přiznává některá práva a povinnosti příjemci. Upravuje i průvodní doklady k přepravovanému nákladu, řeší zásady odpovědnosti dopravce a odesílatele a postup při uplatňování návrhů na náhradu škody. [1,13]

Shrnutí teoretické části:

Teoretická část bakalářské práce nejprve objasnila základní termíny spojené s dopravou a charakterizovala jednotlivé druhy dopravy. Poté se zaměřila na silniční infrastrukturu ČR a Evropy. Následující kapitola se věnovala legislativní úpravě dopravy, různým poplatkům spojených s dopravou a na závěr objasnila mezinárodní smlouvy v silniční dopravě.

II. PRAKTICKÁ ČÁST

4 PŘEDSTAVENÍ SPOLEČNOSTI MIROSLAV JAGOŠ - AUTODOPORAVA, OBCHODNÍ ČINNOST

4.1 HISTORIE SPOLEČNOSTI

Vznik firmy se datuje k roku 1993, kdy došlo k zahájení činnosti pořízením prvních dvou automobilů. Postupem času docházelo k rozšiřování vozového parku. Firma nejprve působila na vnitrostátní úrovni, kde vyhledávala zakázky pro přepravu a současně docházelo k obchodování s vínem, které bylo nakupováno za účelem dalšího prodeje. Během následujících 3-4 let docházelo k rozrůstání firmy a vozového parku.

Protože firma prozatím nevlastnila pozemek pro parkování a odstavení automobilů, musela si tento prostor pronajmout v místním statku.

V roce 1996 byla pořízena první potravinová cisterna na dovoz vína ze zahraničí, které bylo určeno pro vlastní potřebu a začalo tak docházet k mezinárodní dopravě. Po roce 1999 byly koupeny další dvě cisterny a tahače a firma si zároveň odkoupila pozemek, na kterém provozuje činnost dodnes. Mezitím si majitel založil firmu Vinařství Mutěnice, s. r. o. Cisterny nesloužily jen pro vlastní potřebu na dovoz vína ze zahraničí, ale jezdily také pro cizí potřebu, kdy převážely sirupové šťávy, potravinové oleje a ovocné mošty.

Firma vlastnila také plachtové návěsy a spolupracovala s firmou DVS Hodonín a vyvážela jejich produkty do obchodních řetězců. Později byla spolupráce s touto firmou ukončena a došlo k orientaci pouze na potřeby firmy Vinařství Mutěnice, s. r. o.

V průběhu let docházelo k růstu firmy a k dokupování vozidel až do současného stavu. Firma od svého vzniku sídlí v obci Mutěnice.

4.2 POSKYTOVANÉ SLUŽBY

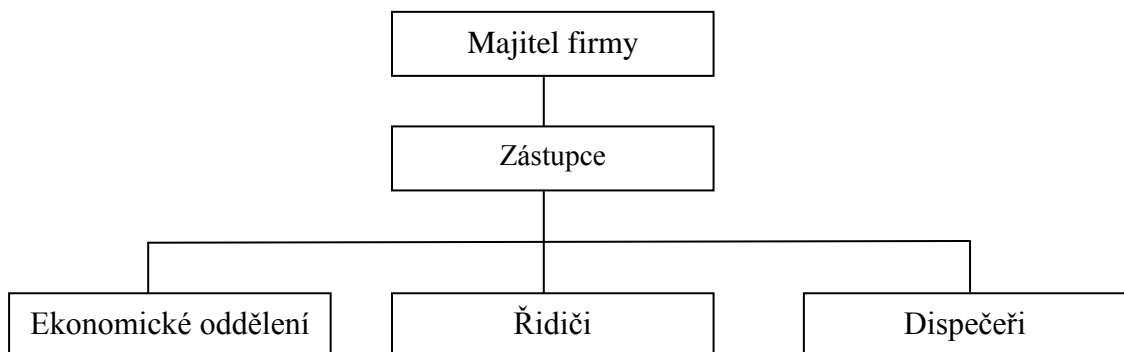
Firma z převážné většiny pracuje pro firmu Vinařství Mutěnice, s. r. o., která se zabývá nákupem a prodejem vína. Toto víno je stáčeno na specializovaných stáčecích linkách do skleněných nebo plastových láhví, popřípadě kartonových krabic nebo prodáváno stáčené jako tzv. sudové víno a prodáváno v obchodních řetězcích a jiných prodejnách.

Dalo by se říct, že firma teoreticky pracuje pro jinou firmu, ale de facto jezdí „sami pro sebe,” přesněji řečeno pro stejného majitele obou firem.

V praxi funguje doprava tak, že pokud jede firma do zahraničí pro víno, např. do Itálie, tak nejprve jede automobil na Slovensko do mlékárny, kde naloží mléko, které následně veze do Itálie. Zde je mléko vypuštěno. Poté je cisterna vymyta a vydesinfikována louhem a následně je do ní napuštěno víno, se kterým se cisterna vrací zpět.

4.3 VNITŘNÍ ČLENĚNÍ SPOLEČNOSTI A ORGANIZAČNÍ STRUKTURA

Obr. 1 Organizační struktura společnosti



Zdroj: vlastní

Firma Miroslav Jagoš - autodoprava, obchodní činnost zaměstnává v současné době 29 zaměstnanců. Z toho 3 dispečery, 24 řidičů a 2 zaměstnance na ekonomickém oddělení.

- dispečeri - hlavní pracovní náplní dispečera je příjem objednávek na přepravu a jejich následné zpracování. Rozděluje řidiče na jednotlivé zakázky, dohlíží na pracovní morálku a zpracovává jednotlivé jízdy. V případě poruchy automobilu zajišťuje servis pro jejich odstranění.
- řidiči - mimo to, že řídí automobil, který mu byl přidělen, má na starost také nakládku a vykládku zboží. Je zodpovědný, že naložený sortiment odpovídá objednavce. Musí dbát na to, aby převážené zboží doručil nepoškozené. Za toto zboží ručí. Má také na starost vyplnění dodacích listů a jiných dokumentů. Při případné nehodě musí zavolat policii a další záchranné složky. Mimo to pečuje o svěřený automobil dle svých možností a udržuje jej v čistotě a v provozuschopném stavu
- ekonomické oddělení - pracovní náplní ekonomického oddělení je řádné vedení účetnictví, vyřizování faktur, příprava mezd apod.

4.4 PŘÍJEM ZAKÁZEK

Firma Miroslav Jagoš - autodoprava, obchodní činnost jezdí pro potřeby firmy Vinařství Mutěnice, s. r. o. Tato firma získává objednávky od svých odběratelů na požadovaný sortiment vína a termín pro dodání. Následně dojde k naplánování výroby pro tuto objednávku s termínem, kdy bude zboží připraveno pro expedici. Současně jsou tyto informace předány dopravní firmě, která musí vyplanovat a přichystat automobily pro přepravu.

Z hlediska dovozu vína do výroby přichází objednávky od sklepmistrů, kteří mají na starost skladování a ošetřování vína. Pokud dojde ke snížení skladových zásob, předávají požadavek na odrůdu a množství vína dopravní firmě, která zajistí dovoz tohoto vína.

4.5 TRASY

Přestože se Mutěnice řadí k významným vinařským obcím, produkce vinic, ve vlastnictví majitele firem, je pro jeho potřeby nedostačující. Proto musí drtivou většinu vína dovážet ze států jižněji položených. Mezi země, ze kterých je nejčastěji víno dováženo, patří Itálie, Rakousko, Maďarsko a Slovinsko. Obvykle je rozhodující nabízený sortiment a cena. Zpracované a láhvové víno je poté rozváženo po celé České republice a na Slovensko.

4.6 JÍZDNÍ DOKUMENTY

Firma používá několik druhů dokumentů, které jsou důležité pro provozování mezinárodní kamionové dopravy. Veškerou dokumentaci zpracovávají dispečeri, kteří potřebné dokumenty získávají od řidičů. Dokumenty jsou také důležité pro řádné vedení účetnictví.

Jako jeden z nejdůležitějších dokumentů v mezinárodní kamionové dopravě je Dokument CMR (viz příloha P I - III). 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 (viz příloha P IV). Ten je důležitý pro obě strany, tedy odesílatele a příjemce. Tímto dokumentem se dokládá převzetí přepravovaného předmětu v daném termínu. Doklad obsahuje identifikační a kontaktní informace, jak o odesílateli, tak o příjemci. Dále obsahuje datum vystavení, předmět a množství přepravovaného předmětu a termín dodání.

Protože firma převáží potraviny, musí mít také chemické rozborů těchto potraviny. Tyto rozborů si zajišťuje vždy odesílatel. Na základě těchto rozborů je odesílateli udělen certifikát, který umožňuje vývoz potravin ze země.

Dalším dokumentem, který firma používá, je "Záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku" (viz příloha P V). Tento dokument si vede každý řidič sám. Vozidla jsou vybavena tachografem, který obsahuje tento dokument a zaznamenává časy nakládky a vykládky, informace o době řízení a bezpečnostních přestávkách.

4.7 VOZOVÝ PARK

Firma Miroslav Jagoš - autodoprava, obchodní činnost má pro svou potřebu k dispozici mnoho tahačů a nákladních nebo cisternových návěsů. Tyto tahače a návěsy jsou různého stáří a technického stavu. Mimo níže uvedené tahače a návěsy vlastní firma ještě nákladní automobil MB ATEGO 1828. Přehled vozového parku udává následující tabulka.

Tab. 1 Přehled tahačů a návěsů

TAHAČE	NÁVĚSY - NÁKLADNÍ	NÁVĚSY - CISTERNY
DAF FT 95XF430	PNV 04	CARDI 773.105S
MAN 19.463	PANAV NV 35	CARDI 773.105S
MAN 19.463	FLIEGL SDS 350	CARDI 773.105S
MAN 19.463	KRONE SPD	MAGYAR 80 A
MAN 19.464 FLS	PANAV NV 35	CARDI 793 105
MAN 19.414 FLS	TRAILOR	MAGYAR 80A
MAN 19.414 FLS	KÖGEL SNCO	MENCI
VOLVO FH 12	KÖGEL SNCO	MENCI SL 105
MAN 19.402 FTL	KÖGEL SNCO	MENCI SL 105
MAN TGA 18.430	SCHMITZ AG	MENCI SL 105
MAN TGA 01	KÖGEL SN 24	NC 33.25.23
MAN TGA 01	KÖGEL SN 24	
MAN 18.410 FLT	KÖGEL SN 24	
MAN TGA 01	SAMRO ST 39	
MAN TGA 01		
MAN TGA 18. 440		

MAN TGA 18. 440		
MAN TGA 18. 440		
MAN TGA 18.390		
MAN TGA 18.440		
MAN TGA 18.440		
MAN TGX 26.440		

Zdroj: vlastní

4.8 NÁKLADY

Tak jako v každé firmě, tak i ve firmě Miroslav Jagoš - autodoprava, obchodní činnost, se dají náklady rozdělit na variabilní, tedy proměnlivé, jejichž výše roste s objemem přepravy, a náklady fixní, tedy stálé, jejichž výše není přímo závislá na objemu přepravy.

Většinu variabilních nákladů tvoří náklady na pohonné hmoty a mazadla, servis, náhradní díly, poplatky za mýto a dálniční známky, za parkovné apod.

Mezi fixní náklady společnosti se řadí leasingové splátky tahačů a návěsů, platy zaměstnanců, platby zákonného a havarijního pojištění apod.

5 NÁVRH NA ZMĚNU TRASY

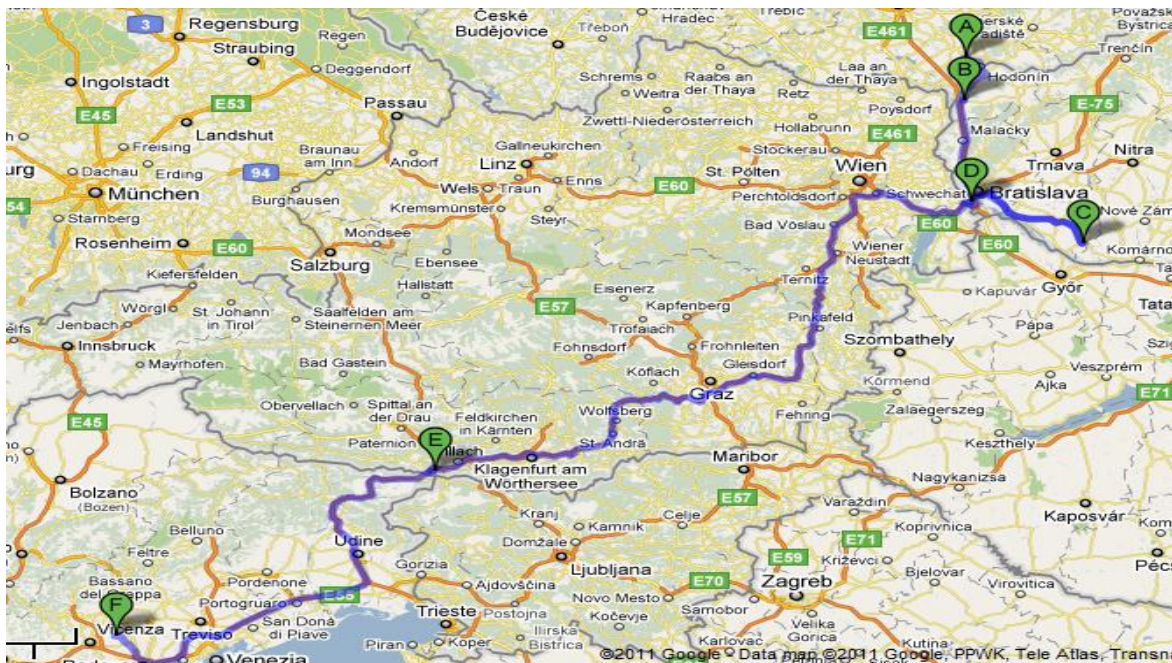
5.1 POPIS STÁVAJÍCÍ TRASY

V kapitole 4.2 je popsán systém dopravy ve společnosti Miroslav Jagoš - autodoprava, obchodní činnost, který spočívá v dovážení vína především z Itálie. Proto, aby byl automobil vytižen i na cestě do Itálie, firma spolupracuje se slovenskou mlékárnou a vyváží jejich produkty do této země. Tato mlékárna se nachází ve slovenském městě Veľký Meder. Jakmile automobil vyjíždí z Mutěnic, jede přes hraniční přechod Hodonín a dále pak do města Kúty. Odtud přes Bratislavu do Velkého Mederu. Po naložení mléka se automobil vydá zpět do Bratislavy a na hraničním přechodu Kittsee vjede do Rakouska. V Rakousku jede přes město Arnoldstein a odtud do italského města Gazzo, kde dojde ke složení vína a vydesinfikování cisterny. Celá tato trasa měří 1160 km.

Po očištném procesu a vyplnění veškerých dokumentů přejíždí automobil do měst, kde naloží objednané víno a vrací se zpět do ČR. Zpáteční trasa automobilu vede po trase Gazzo - Arnoldstein - Mikulov - Mutěnice.

Následující obrázek zobrazuje trasu automobilu do Itálie:

Obr. 2 Stávající trasa kamionů do Itálie



Zdroj: vlastní

Trasa:

A - Mutěnice, Česká Republika

B - Kúty, Slovensko

C - Veľký Meder, Slovensko

D - Kittsee, Rakousko

E - Arnoldstein, Rakousko

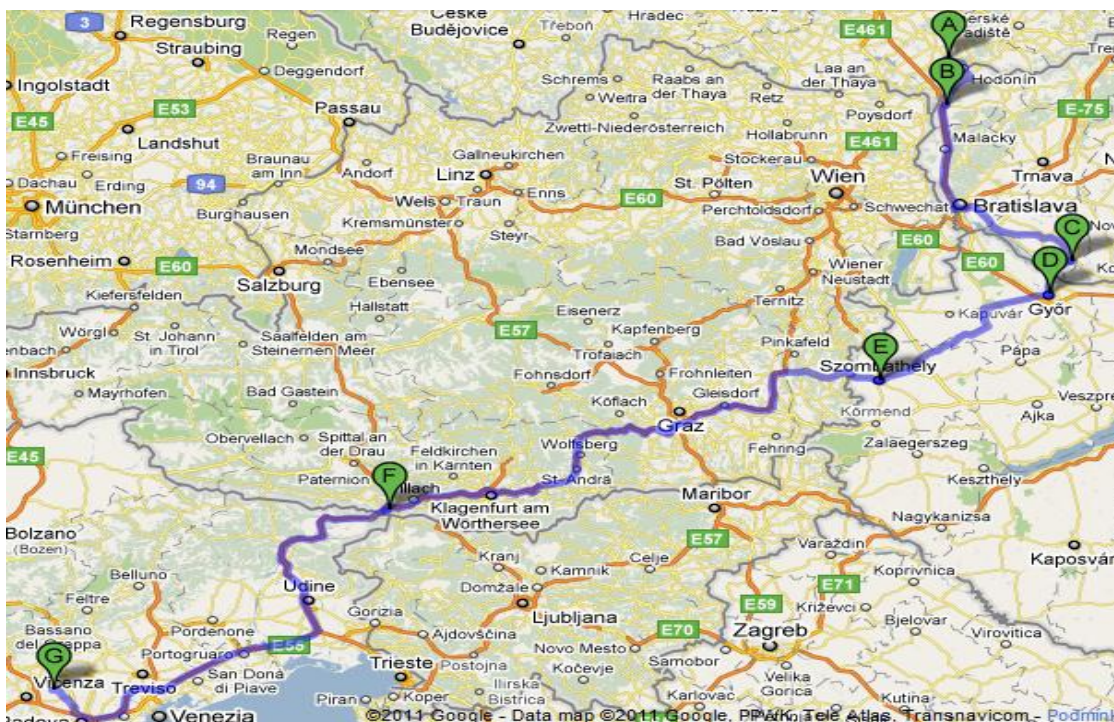
F - Gazzo, Itálie

5.2 NÁVRH NOVÉ TRASY

Z obrázku č. 2 je patrné, že se automobil z bodu C vrací do Bratislavy, aby zde mohl přes bod D přejet do Rakouska. Tato vzdálenost, kdy se automobil vrací je asi 85 km.

Pokud by se automobil z bodu C nevracel a jel přes maďarská města Győr a Szombathely a odtud najel na používanou trasu v Rakousku až do Itálie, celkové množství ujetých kilometrů by se tak snížilo na 890. Následující obrázek zobrazuje změnu trasy.

Obr. 3 Navržená trasa kamionů do Itálie



Zdroj: vlastní

Trasa:

A - Mutěnice, Česká Republika

B - Kúty, Slovensko

C - Veľký Meder, Slovensko

D - Győr, Maďarsko

E - Szombathely, Maďarsko

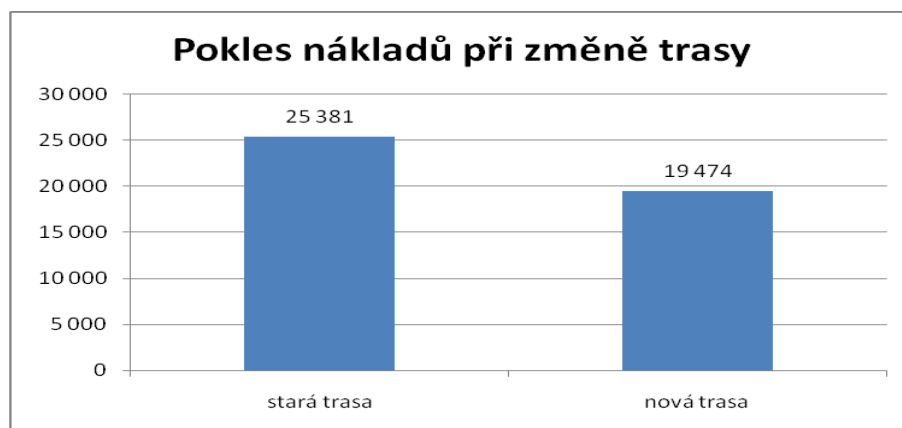
F - Arnoldstein, Rakousko

G - Gazzo, Itálie

5.3 SROVNÁNÍ TRAS

Při změně trasy je patrné celkové snížení počtu kilometrů oproti stávající trase, která je dlouhá 1160 km. Nově navržená trasa měří 890 km, tzn., že je o 270 km kratší. Firma vykalkulovala průměrné náklady na 1 ujetý km na 21,88 Kč za rok 2010. Byly spočtené jako podíl celkových nákladů ku celkovým počtem ujetých kilometrů za rok 2010 a obsahují náklady na pohonné hmoty, opravy a náhradní díly automobilů, odpisy, silniční daň, různá pojištění, leasingové splátky, nájemné, mzdy, stravné, mýtné v ČR a evropských zemích, cestovní výdaje, ostatní provozní náklady a správní režii. Průměrné náklady na jednu cestu do Itálie byly tedy 25 381,- Kč. Při zkrácené trase by se tak celkové náklady snížily o 5 907,- Kč na **19 474,- Kč**. Pochopitelně se bude tento rozdíl lišit podle aktuálních nákladů na 1 km.

Obr. 4 Pokles nákladů při změně trasy



Zdroj: vlastní

6 POROVNÁNÍ EFEKTIVNOSTI NÁKUPU OJETÝCH A NOVÝCH AUTOMOBILŮ

V následující kapitole dojde k porovnávání nákupu nových a ojetých nákladních tahačů. Nové tahače, byť dražší, by mohly firmě v konečném důsledku snižovat některé náklady.

6.1 ANALÝZA POŘÍZENÍ OJETÝCH AUTOMOBILŮ

Tato podkapitola se bude zabývat analýzou nakoupených ojetých automobilů ve společnosti a zobrazí potřebné informace ke stanovení určitých nákladů.

6.1.1 ROZŠÍŘOVÁNÍ VOZOVÉHO PARKU VE SPOLEČNOSTI

Firma Miroslav Jagoš - autodoprava, obchodní činnosti využívá pro své aktivity mnoho nákladních automobilů. Přirozeně dochází u těchto automobilů k postupnému opotřebování a jejich údržba a provozuschopnost se stává postupem času nákladnější. Logické proto je, že firma musí svůj vozový park pravidelně obnovovat o novější automobily.

Firma pravidelně kupuje nové nákladní tahače. Ovšem pořizuje automobily ojeté a již používané a to z důvodu nižších pořizovacích nákladů. Nabídky takových automobilů hledá prostřednictvím internetu nebo inzerátů ve specializovaném tisku.

Proto bych se chtěl v této části bakalářské práce pokusit porovnat pořizování ojetých a nových automobilů. Domnívám se, že pořizování nových automobilů, i když s vyššími pořizovacími náklady, se může v celkovém důsledku projevit jako ekonomicky efektivnější.

6.1.2 STÁVAJÍCÍ STAV VOZOVÉHO PARKU

Následující tabulka č. 2 udává informace o současných automobilech, které firma využívá pro mezinárodní dopravu, jejich pořizovací ceny, stav tachometru v době pořízení, výčet některých nákladů za rok 2010 a další informace. Tahače jsou v tabulce uvedeny pod pracovním označením MAN 1-10.

Tab. 2 Přehled informací o pořízených automobilech

TAHAČ	POŘIZOVACÍ CENA	STAV TACHOMTRU	SPOTŘEBA PHM	SKUTEČNÁ SPOTŘEBA	OPRAVY	ŽIVOTNOST
MAN 1	1 813 357,-	303 073	35,6	25 302	151 874,-	7
MAN 2	1 813 114,-	293 308	36,9	31 088	130 524,-	7
MAN 3	2 567 881,-	690	31,2	32 854	85 220,-	10
MAN 4	2 567 881,-	785	31,7	35 522	90 158,-	10
MAN 5	2 495 198,-	771	32,5	32 196	88 453,-	10
MAN 6	895 140,-	150 657	34,0	33 741	130 879,-	8
MAN 7	2 334 710,-	772	31,1	36 509	72 365,-	10
MAN 8	1 431 360,-	361 666	40,2	34 706	165 455,-	6
MAN 9	1 514 666,-	360 000	40,5	35 491	159 751,-	6
MAN 10	991 440,-	241 000	35,9	32 450	122 658,-	7

Zdroj: vlastní

V tabulce č. 2 jsou data uvedena:

- pořizovací cena v Kč včetně přeplatku za leasing nebo úvěr,
- stav tachometru v Km v době pořízení vozidla,
- spotřeba PHM v l/100 km,
- skutečná spotřeba PHM v litrech za rok 2010,
- opravy v Kč včetně náhradních dílů za rok 2010,
- životnost v letech.

6.1.3 SOUHRN INFORMACÍ

Informace uvedené v tabulce č. 2 jsem zprůměroval a zjistil jsem tak informace o jednom automobilu. Dále je potřeba uvést, že jeden automobil najezdí přibližně za jeden rok 80-100 000 km. Pokud má automobil naježděno cca milion kilometrů, firma automobil nahradí za novější. Z toho předpokládám životnost jednoho automobilu.

- pořizovací cena: $(1\,813\,357 + 1\,813\,114 + 2\,567\,881 + 2\,567\,881 + 2\,495\,198 + 895\,140 + 2\,334\,710 + 1\,431\,360 + 1\,514\,666 + 991\,440)/10 = \underline{\underline{1\,840\,674,-}}$

- stav tachometru: $(303\,073 + 293\,308 + 690 + 785 + 771 + 150\,657 + 772 + 361\,666 + 360\,000 + 241\,000)/10 = \underline{171\,127\text{ Km}}$
- spotřeba PHM: $(35,6 + 36,9 + 31,2 + 31,7 + 32,5 + 34,0 + 31,1 + 40,2 + 40,5 + 35,9)/10 = \underline{34,91}$
- skutečná spotřeba: $(25\,302 + 31\,088 + 32\,854 + 35\,522 + 32\,196 + 33\,741 + 36\,509 + 34\,706 + 35\,491 + 32\,450)/10 = \underline{32\,986\text{ l}}$
- náklady na opravy: $(151\,874 + 130\,524 + 85\,220 + 90\,158 + 88\,453 + 130\,879 + 72\,365 + 165\,455 + 159\,751 + 122\,658)/10 = \underline{119\,733,-}$
- předpokládaná životnost: $(7 + 7 + 10 + 10 + 10 + 8 + 10 + 6 + 6 + 7)/10 = \underline{8\text{ let}}$

Následující tabulka č. 3 udává souhrnné informace o jednom automobilu, který nese pracovní označení MAN OJ.

Tab. 3 Souhrnné informace o jednom ojetém automobilu

TAHAČ	POŘIZOVACÍ CENA	STAV TACHOMETRU	SPOTŘEBA PHM	SKUTEČNÁ SPOTŘEBA	OPRAVY	ŽIVOTNOST
MAN OJ	1 840 674,-	171 127	34,9	32 986	119 733,-	8

Zdroj: vlastní

Z tabulky č. 3 lze vyčíst, že pokud firma kupuje ojetý automobil, jeho pořizovací cena je 1 840 674,- Kč a jeho životnost je přibližně 8 let. Roční náklady na jeden automobil jsou tedy 230 084,- Kč $(1\,840\,674,-/8)$. K tomu je potřeba připočítat roční náklady na opravy, tedy 119 733,- Kč a tím se celkové roční náklady zvyšují na **349 817,- Kč**. Z tabulky je také patrné, že jeden automobil spotřebuje průměrně za jeden rok 32 986 litrů pohonných hmot.

Pro výpočet průměrných ročních nákladů na jeden automobil byly použity pouze náklady, které budou rozdílné u nových a ojetých automobilů. Ostatní náklady, jako např. náklady na zákonné a další pojištění, mzdové náklady apod., nebyly brány v potaz, protože se nijakým způsobem nebudou u nových a ojetých automobilů lišit.

6.2 ANALÝZA POŘÍZENÍ NOVÝCH AUTOMOBILŮ

Prostřednictvím internetu jsem od prodejců nových automobilů a různých inzerátů získal výčet deseti nových automobilů a jejich technické specifikace. Následující tabulka č. 4 zobrazuje informace o těchto automobilech, jejich pořizovací ceny, emisní normy motorů,

průměrné spotřeby PHM a další informace. Automobily jsou opět pracovníčně označeny jako MAN 1-10.

Tab. 4 Přehled informací o nových automobilech

TAHAČ	POŘIZOVACÍ CENA	EMISNÍ NORMA	SPOTŘEBA PHM	ŽIVOTNOST
MAN 1	2 148 000,-	EEV	30,4	12
MAN 2	2 082 000,-	EEV	29,7	12
MAN 3	2 046 000,-	EEV	30,1	12
MAN 4	1 964 400,-	EEV	32,4	12
MAN 5	1 935 000,-	EEV	31,9	12
MAN 6	1 768 800,-	EURO 5	29,6	12
MAN 7	1 872 000,-	EURO 5	28,9	12
MAN 8	1 873 000,-	EURO 5	29,3	12
MAN 9	1 918 800,-	EURO 5	30,0	12
MAN 10	2 010 000,-	EEV	29,7	12

Zdroj: vlastní

V tabulce č. 4 jsou data uvedena:

- pořizovací cena v Kč včetně DPH,
- spotřeba PHM v l/100 km,
- životnost v letech.

6.2.1 SOURHN INFORMACÍ

Informace uvedené v tabulce č. 4 nyní zprůměruji a zjistím tak informace o jednom automobilu. Jak je uvedeno výše, jeden automobil najezdí přibližně za jeden rok 80 - 100 000 km. Pokud má automobil naježděno cca milion kilometrů, firma se ho v tomto okamžiku zbavuje. Když bude nový automobil vytěžován méně než starší a ročně najezdí dolní hranici uvedeného intervalu, tedy 80 000 km, jeho životnost může být až 12 let.

- pořizovací cena: $(2\,148\,000 + 2\,082\,000 + 2\,046\,000 + 1\,964\,400 + 1\,935\,000 + 1\,768\,800 + 1\,872\,000 + 1\,873\,000 + 1\,918\,800 + 2\,010\,000)/10 = \underline{\underline{1\,961\,800,-}}$

- spotřeba PHM: $(30,4 + 29,7 + 30,1 + 32,4 + 31,9 + 29,6 + 28,9 + 29,3 + 30,0 + 29,7)/10 = \underline{\underline{30,21}}$
- předpokládaná životnost: **12 let**
- náklady na opravy: Výše těchto nákladů se dá do budoucna samozřejmě jen těžko odhadnout. I když prodejci poskytují až tříleté záruční doby a náklady jsou v tomto období prakticky nulové, tak po uplynutí této doby musí firma do servisu a oprav začít investovat. Postupem času tyto náklady rostou díky stárnutí a opotřebování vozidla. Nicméně by měly být tyto náklady celkově nižší než u automobilů ojetých. Pomocí informací z tabulky č. 2 vidíme rozdíly ročních nákladů na opravy u novějších automobilů (MAN 3, 4, 5, 7) a starších (MAN 1, 2, 6, 8, 9, 10). Tento rozdíl je asi 40%. Je potřeba vzít v potaz postupný růst těchto nákladů a proto se tento rozdíl bude zmenšovat. Kvalifikovaným odhadem tedy určím průměrné roční náklady na opravy o 30 % nižší než u automobilů ojetých. Budu tedy kalkulovat s výší **83 813 Kč.**

Pokud firma kupuje nový automobil, děje se tak prostřednictvím leasingu nebo úvěru. Proto je potřeba připočítat k průměrné pořizovací ceně přelatek za leasing, respektive úvěr.

a) *LEASING*

Většina prodejců automobilů požaduje 30 % akontaci z pořizovací ceny. Firma se snaží splatit automobil do 5 let. Výše úroku se pohybuje okolo 15 % p.a. Z těchto informací spočítám, že celková cena včetně přelátku je tedy **2 548 740,- Kč.**

b) *ÚVĚR*

Pokud firma kupuje automobil na úvěr, úrok se většinou pohybuje okolo 10 % p.a. Předpokládaná doba splácení je opět 5 let. Z toho tedy určím, že výše přelátku bude 539 147,- Kč, takže celková cena pořízení automobilu prostřednictvím úvěru bude

2 500 947,- Kč.

Samozřejmě vždycky bude záležet na konkrétních podmínkách leasingu nebo úvěru a podle výše úroků se bude celková cena měnit. Vycházel jsem z hodnot, které má většinou firma k dispozici.

Následující tabulka č. 5 udává souhrnné informace o jednom automobilu, který nese pracovní označení MAN NO.

Tab. 5 Souhrnné informace o jednom novém automobilu

TAHAČ	POŘIZOVACÍ CENA	PC VČETNĚ PŘEPLATKU ZA LEASING	PC VČETNĚ PŘEPLATKU ZA ÚVĚR	SPOTŘEBA PHM	OPRAVY	ŽIVOTNOST
MAN NO	1 961 800,-	2 548 740,-	2 500 947,-	30,2	83 813,-	12

Zdroj: vlastní

Z tabulky č. 5 lze vyčíst, že cena nového automobilu se na trhu pohybuje okolo částky 1 961 800,- Kč a tento automobil by mohl sloužit až 12 let. Firma Miroslav Jagoš - autodoprava, obchodní činnost kupuje automobily na leasing nebo z úvěru. Prostřednictvím leasingu by tak pořizovací cena vzrostla na 2 548 740,- Kč a prostřednictvím úvěru na 2 500 947,- Kč. Roční náklady na jeden automobil by tedy byly 212 395,- Kč (2 548 740,-/12), respektive 208 412 Kč (2 500 947,-/12). K tomu je potřeba připočítat odhadované roční náklady na opravy, tedy 83 813,- Kč a tím se celkové roční náklady zvyšují na **296 208 Kč**, respektive **292 225 Kč**.

6.3 POROVNÁNÍ VÝSLEDKŮ

Na základě uvedené analýzy dvou zkoumaných kategorií vozidel, tj. nákupu ojetých a nových vozidel, nyní dojde ke srovnání jednotlivých položek.

- *Pořizovací cena:* Tato položka je přirozeně u nových automobilů vyšší než u automobilů ojetých. Protože si firma Miroslav Jagoš - autodoprava, obchodní činnost nemůže dovolit kupovat automobily za hotové peníze, musí tak činit pomocí leasingu nebo úvěru. Z výsledků je patrné, že využití úvěru je o malou částku levnější. Bude vždy záležet na konkrétních podmínkách a výši úroku za leasing nebo úvěr.

Před čerpáním leasingu nebo úvěru může také firma spolupracovat se společnostmi, které se zabývají finančním plánováním a poradenstvím a mohou tak vyjednat nejlepší úrok a platební podmínky. Tato služba nepřináší pro firmu další náklad.

- *Spotřeba PHM:* Při vývoji a výrobě nových automobilů tlačí výrobci spotřebu pohonných hmot motorů níže. Z uvedených výsledků vidíme, že průměrná spotřeba na sto kilometrů klesla z 34,9 na 30,2 litrů, tedy o 4,7 litru což se projeví na celkové spotřebě.
- *Opravy:* Nové automobily mají tu výhodu, že se na ně vztahuje záruka v délce trvání až 3 let. Proto může firma v tomto období počítat s nulovými náklady na opravy

a servis. Po skončení záruční doby již musí firma opravy financovat sama. Výše těchto nákladů bude ovlivněna péčí o technický stav automobilu a jeho průběžnými kontrolami. I tak je předpoklad, že budou roční náklady na opravy nižší než u automobilů ojetých.

- Životnost: Protože má ojetý automobil v době pořízení přirozeně naježděno "x" kilometrů, jeho životnost bude pro firmu Miroslav Jagoš - autodoprava, obchodní činnost nižší než u automobilů zcela nových. V podmínkách firmy (myšleno množství ujetých kilometrů za rok a okamžik zbavení se automobilu) je životnost ojetého automobilu asi 8 let. Životnost u nového automobilu je předpokládána o 4 roky delší, tedy 12 let.

6.3.1 DALŠÍ SNIŽOVÁNÍ NÁKLADŮ

- Skutečná spotřeba: Z uvedené analýzy je patrné, že jeden ojetý automobil spotřebuje ročně přibližně 32 986 litrů pohonných hmot při spotřebě 34,9 litrů na sto ujetých kilometrů. U nového automobilu se spotřeba pohybuje okolo 30,2 litrů na sto kilometrů. Z toho vyplývá, že nový automobil by za rok spotřeboval asi 28 544 litrů, tedy o 4 442 litrů méně. Nižší spotřeba PHM pochopitelně snižuje firmě náklady.
- Náklady na silniční daň: Podle zákona o silniční dani může dojít ke snížení sazby daně a to pro vozidla, která splňují emisní normu EURO 5 a vyšší. Po dobu prvních 36 měsíců od data první registrace se sazba snižuje o 48%, po dobu následujících 36 měsíců se sazba snižuje o 40% a po dobu dalších 36 měsíců se sazba snižuje o 25%. Po uplynutí 108 kalendářních měsíců od data první registrace vozidla končí možnost snížení sazby.

Tab. 6 Souhrnné informace obou kategorií

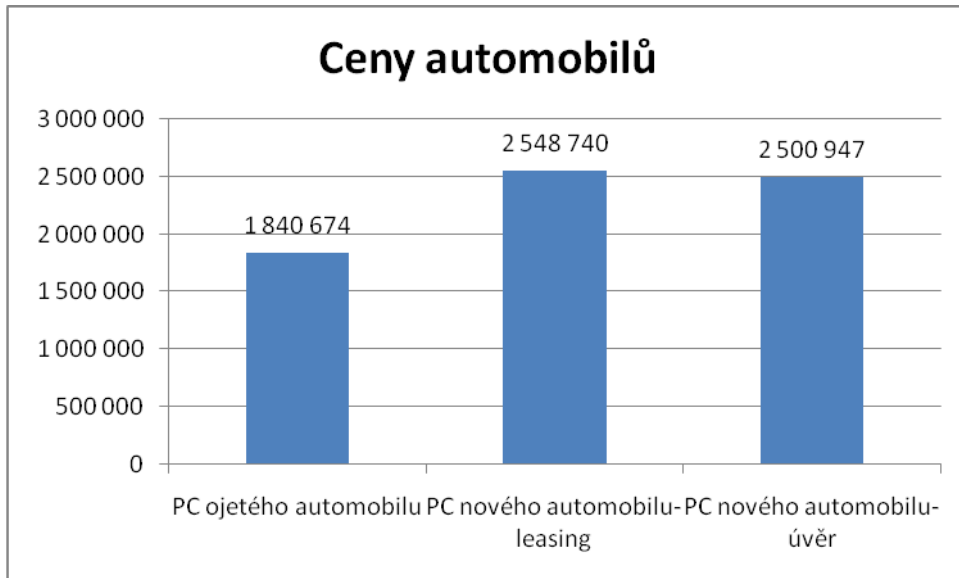
TAHAČ	POŘIZOVACÍ CENA	STAV TACHOMETRU	SPOTŘEBA PHM	OPRAVY	ŽIVOTNOST	ROČNÍ NÁKLADY
MAN OJ	1 840 674,-	171 127	34,9	119 733,-	8	349 817,-
MAN NO	2 548 740,- (2 500 947,-)	0	30,2	83 813,-	12	296 208,- (292 225,-)

Zdroj: vlastní

6.4 GRAFICKÉ ZNÁZORNĚNÍ POROVNANÝCH VÝSLEDKŮ

6.4.1 POŘIZOVACÍ CENA

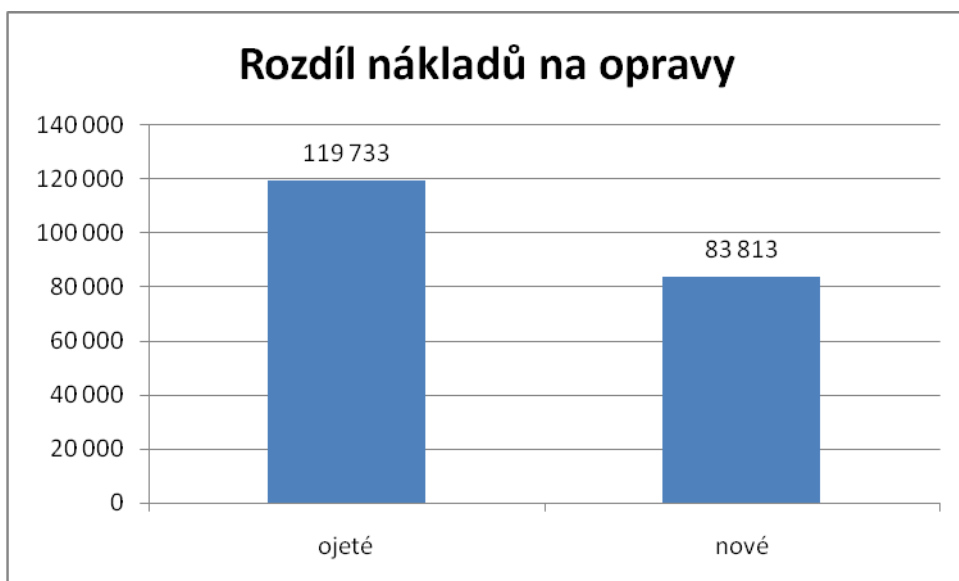
Obr. 5 Rozdíl pořizovacích cen



Zdroj: vlastní

6.4.2 OPRAVY

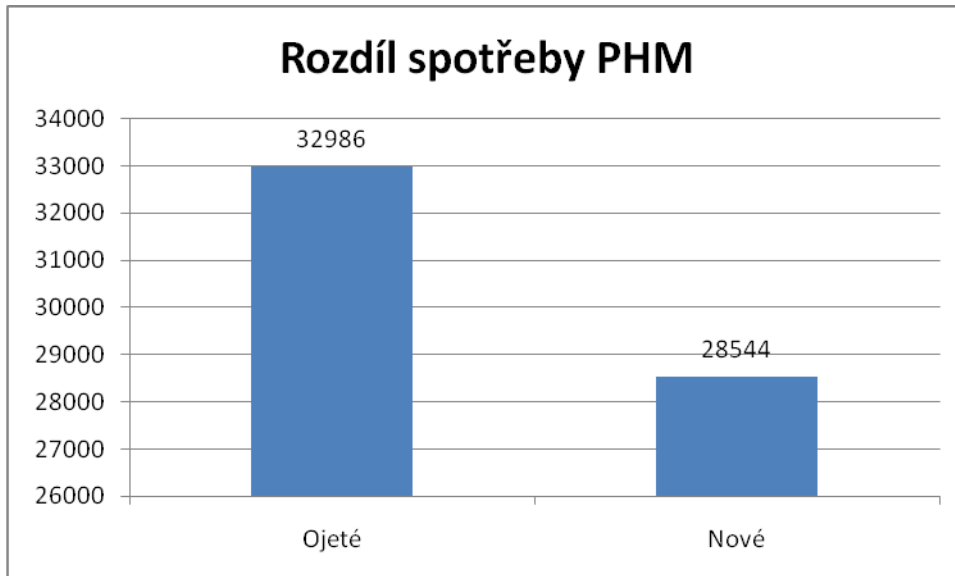
Obr. 6 Rozdíl ročních nákladů na opravy



Zdroj: vlastní

6.4.3 SKUTEČNÁ SPOTŘEBA

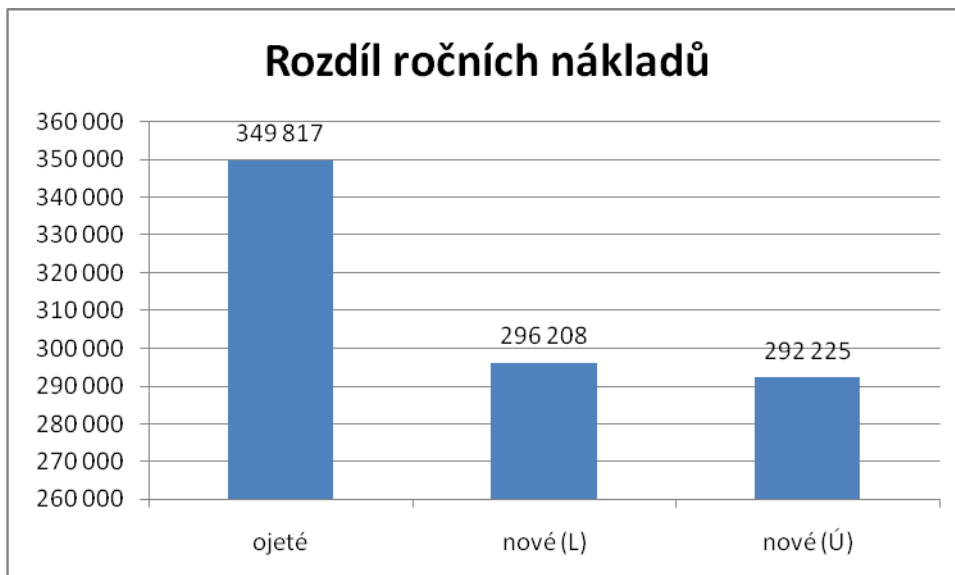
Obr. 7 Rozdíl roční spotřeby PHM



Zdroj: vlastní

6.4.4 ROČNÍ NÁKLADY

Obr. 8 Rozdíl ročních nákladů



Zdroj: vlastní

7 ANALÝZA NÁKUPU PHM

7.1 SOUČASNÝ SYSTÉM NÁKUPU PHM

Firma Miroslav Jagoš - autodoprava, obchodní činnost nenakupuje pohonné hmoty do svých automobilů klasickým způsobem, tedy čerpáním u benzinových pump, ale řadu let používá zaběhnutý systém, který spočívá v tom, že si pohonné hmoty nechá dovážet z Rakouska. Cena jednoho litru je přibližně o 1 Kč nižší než ceny u benzinových pump v ČR.

V areálu firmy je nádrž, jejíž objem je 25 000 litrů, kde pohonné hmoty skladuje. Firma za měsíc spotřebuje přibližně 3 takové nádrže. Pokud se automobil chystá na cestu, tak si z této nádrže natankuje a toto množství mu vydrží na celou trasu cesty a nemusí tak nikde palivo doplňovat.

7.2 ROČNÍ SPOTŘEBA A NÁKLADY NA PHM

Následující tabulka č. 7 udává množství spotřebovaných pohonných hmot za první 3 měsíce roku 2011 u jednotlivých automobilů a výše nákladů na PHM. Pomocí internetu jsem zjistil průměrné ceny PHM u tuzemských benzinových pump od začátku letošního roku.

- průměrná cena PHM za měsíc leden 2011: 32,76 Kč/litr
- průměrná cena PHM za měsíc únor 2011: 32,88 Kč/litr
- průměrná cena PHM za měsíc březen 2011: 33,88 Kč/litr
- průměrná cena PHM celkem: 33,17 Kč/litr [14]

Z výše uvedeného výčtu tedy vidíme, že se aktuální cena PHM na českých benzinových pumpách pohybuje okolo 33,17 Kč/litr. Tuto cenu nyní snížím o 1 Kč, která činí zmiňovanou slevu, jež má firma k dispozici v rámci stávajícího systému nákupu PHM. Budu tedy kalkulovat s cenou 32,17 Kč/ litr a v následující tabulce č. 7 určím výši nákladů. Automobily nesou opět pracovní označení MAN 1-10.

Tab. 7 Spotřeba a výše nákladů PHM

TAHAČ	SPOTŘEBA PHM (V LITRECH)	VÝŠE NÁKLADŮ (V KČ)
MAN 1	6 511,4	209 471,7
MAN 2	7 522,1	241 985,9
MAN 3	7 981,6	256 768,1
MAN 4	8 570,4	275 709,7
MAN 5	8 028,3	258 270,4
MAN 6	8 302,7	267 097,8
MAN 7	7 911,4	254 509,7
MAN 8	8 847,1	284 611,2
MAN 9	6 988,0	224 803,9
MAN 10	7 419,2	238 675,4
CELKEM	78 082,2	2 511 904,3

Zdroj: vlastní

Z tabulky č. 7 lze vyčíst, že firma za první tři měsíce roku 2011 spotřebovala 78 082,2 litrů pohonných hmot. Za toto palivo zaplatila 2 511 904,3 Kč, kdy cena za jeden litr byla 32,17 Kč.

7.3 NÁVRH NA EFEKTIVNĚJŠÍ NÁKUP PHM

Protože firma při nákupu PHM využívá pouze výše zmíněný systém, přichází tak o možnost nákupu PHM za případné nižší ceny v zahraničí. Pokud by sledovala ceny u benzínových pump na trase, kterou jede kamion, mohlo by tak dojít k nákupu za ještě nižší ceny, než za které firma nakupuje nyní.

Samozřejmě, že cena je relativní a každý prodejce má ceny rozdílné. U pohonných hmot to navíc platí dvojnásob, protože se tato cena neustále mění. Následující řešení má poukázat na možné využití jiného systému nákupu a je určena pro krátkodobé hledisko z důvodu měnících se cen, ale zato by k němu mělo docházet v intenzivních intervalech.

Prostřednictvím internetu jsem hledal ceny pohonných hmot v Evropě, konkrétněji ve státech, kudy vedou trasy automobilů. Např. na Slovensku je průměrná cena 30,78 Kč nebo ve Slovinsku dokonce 30,22 Kč. Ceny byly aktualizovány k 18. 3. 2011. [15]

Pokud by tedy firma měla možnost nakupovat PHM za tyto ceny v uvedených státech a nevyužívala pouze stávající systém, došlo by k poklesu nákladů na nákup PHM. Následující tabulka č. 8 zachycuje snížení nákladů na nákup. Výše nákladů je uvedena v Kč.

Tab. 8 Rozdíl nákladů při nákupu PHM ve vybraných státech

	STÁVAJÍCÍ STAV	SLOVENSKO	SLOVINSKO
VÝŠE NÁKLADŮ	2 511 904,3	2 403 370,1	2 359 644,1

Zdroj: vlastní

Z tabulky č. 8 je patrná změna výše nákladů na nákup PHM. Pro výpočet byla použita stejná spotřeba litrů PHM a výše uvedené ceny v jednotlivých státech.

a) SLOVENSKO

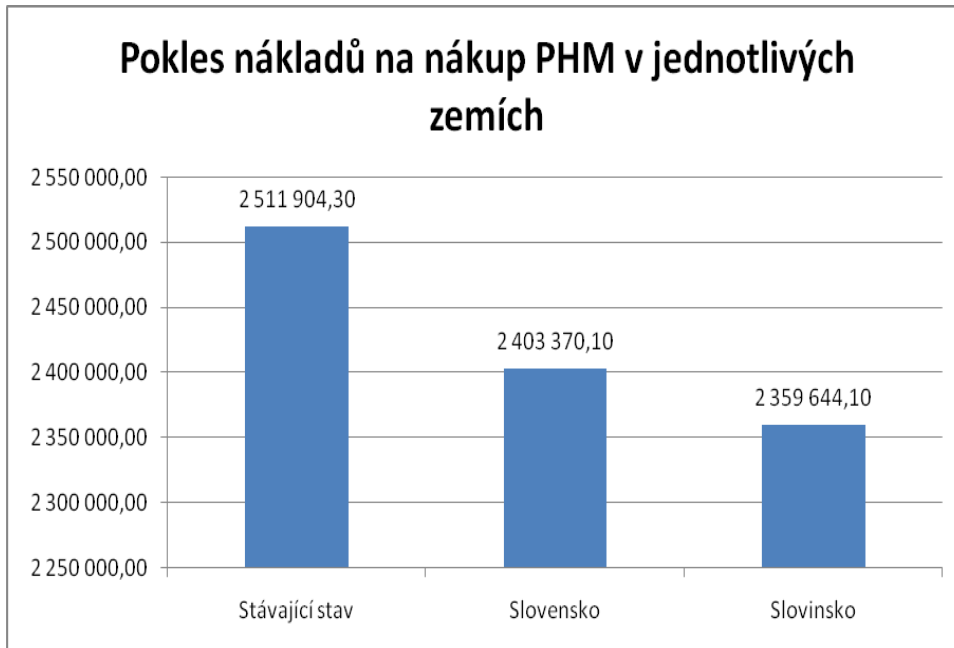
Pokud by firma nakoupila pohonné hmoty na Slovenských benzinových pumpách za výše uvedenou cenu, náklady na tento nákup by byly ve sledovaném období o **108 534,2 Kč** nižší.

b) SLOVINSKO

Pokud by firma nakoupila pohonné hmoty na Slovinských benzinových pumpách za výše uvedenou cenu, náklady na tento nákup by byly ve sledovaném období o **152 260,2 Kč** nižší.

Následující graf znázorňuje rozdíly výše nákladů na nákup PHM v jednotlivých zemích:

Obr. 9 Pokles nákladů při nákupu PHM v jednotlivých zemích



Zdroj: vlastní

V této kapitole jsem se pokusil najít řešení, které by snížilo firmě náklady na nákup pohonných hmot. Nejprve jsem zanalyzoval současný systém nákupu PHM a poté uvedl výši nákladů na nákup. Pomocí internetu jsem zjistil průměrné ceny v jiných státech, které jsem porovnal s cenami, za které nakupuje firma.

Z obrázku č. 9 je patrný pokles výše nákladů na nákup PHM na Slovensku a ve Slovinsku ve sledovaném období oproti stávajícímu stavu.

8 ZHODNOCENÍ NAVRHOVANÝCH ŘEŠENÍ

8.1 NÁVRH NA ZMĚNU TRASY

Úvodní část bakalářské práce se zaměřila na konkrétní využívanou trasu kamionu do Itálie, která vede přes Slovensko a Rakousko. Ze slovenského města Veľký Meder se automobily zbytečně vrací asi 85 km na hraniční přechod mezi Slovenskem a Rakouskem. Kdyby automobily jely z tohoto města přes Maďarsko a poté se v Rakousku napojily na využívanou trasu, tak by se celková délka trasy zkrátila o 270 km a náklady na celkovou trasu by poklesly o 5 907,- Kč. Protože jsou všechny automobily vybaveny GPS navigací, je prakticky vyloučeno, že by automobil někde "zabloudil."

8.2 POROVNÁNÍ EFEKTIVNOSTI NÁKUPU OJETÝCH A NOVÝCH AUTOMOBILŮ

Druhá část bakalářské práce byla zaměřena na srovnání nákupu ojetých a nových automobilů. I když se na první pohled může zdát, že pořízení nových automobilů je finančně nákladnější, de facto tomu tak ve skutečnosti i je, v konečném důsledku je pořízení nových automobilů ekonomicky efektivnější a výhodnější. Nový automobil by měl mít delší životnost než ojetý, průměrná spotřeba je také nižší, dochází tak ke snižování spotřebovaného množství pohonných hmot a tedy i výši nákladů, emisní normy motorů jsou u nově vyrobených automobilů nižší, proto má firma možnost uplatňovat slevy na silniční dani. Pořízení nového automobilu je přirozeně ekonomicky nákladnější, proto bude vždycky záležet na aktuální finanční situaci firmy v době pořizování dalšího vozidla. Pokud bude finanční situace příznivá, doporučuji tedy alespoň hlouběji rozmyslet před rozhodnutím, zda koupit automobil opět ojetý nebo již zcela nový, který bude firmě snižovat vybrané náklady a tím se sníží náklady celkové.

8.3 ANALÝZA NÁKUPU PHM

Třetí část bakalářské práce byla zaměřena na systém nákupu pohonných hmot. Cena této položky se neustále mění. Bohužel pro všechny motoristy, je tato změna většinou směrem nahoru a nakupování benzínu a nafty je čím dál víc nákladnější. "Obyčejný člověk" může výdaje na tyto složky omezit tím, že jednoduše bude méně využívat automobil nebo jiné

dopravní prostředky. Dopravní firmy tuto možnost nemají, protože jejich automobily musí neustále jezdit a vytvářet tak pro firmu zisk.

Myšlenkou této studie bylo to, aby firma nevyužívala pouze jejich zažitý systém, ale jednoduše sledovala ceny v zahraničí. Pokud dispečer zná aktuální cenu, za kterou naftu nakupují, může zaúkolovat řidiče tím, aby sledoval ceny u benzinových pump, kolem kterých pojedou. Převážně tedy v uvedených státech, protože zde byla průměrná cena nižší. Pokud narazí na cenu nižší, než mu byla řečena, toto místo si zapamatuje a další automobily, které následně touto trasou pojedou, mohou nakoupit za nižší cenu a firma tak ušetří finanční prostředky. Pokud dojde k pohybu ceny za nákup, tak se celý proces zopakuje.

ZÁVĚR

Po pečlivém zhodnocení současného stavu a systému fungování firmy Miroslav Jagoš - autodoprava, obchodní činnost a důkladnému zanalyzování zkoumaných částí byl vytvořen tento závěr.

Firma Miroslav Jagoš - autodoprava, obchodní činnost není úplně klasická dopravní firma, která vyhledává zakázky pro přepravu, ať už na vnitrostátní nebo mezinárodní úrovni, ale je specifická tím, že se orientuje pouze na potřeby jedné firmy a poskytuje jí své služby. Obě tyto firmy mají totiž společného majitele. Pro tuto firmu dováží víno ze zahraničí, která jej poté zpracuje a následně jej dopravní firma rozváží zákazníkům.

Protože je pro majitele důležité, aby byl vždy zajištěn provoz firmy, která víno zpracovává, efektivita nebo maximální vytížení musí jít někdy u dopravní firmy stranou a ta se tak stává kontraproduktivní. Nicméně byly hledány možnosti, které by k zefektivnění mezinárodní kamionové dopravy v této firmě vedly a snížily tak některé její náklady.

První ze zkoumaných částí byla analýza konkrétní využívané trasy do zahraničí. Na této trase je neefektivní, že se automobil na jedné její části zbytečně vrací na hraniční přechod. Pokud by se automobil v tomto bodu nevracel, ale použil navrženou trasu vedoucí přes Maďarsko, odtud by se později mohl napojit na trasu používanou. Tímto krokem by se celková trasa zkrátila oproti stávající využívané a tím by pochopitelně poklesly náklady na tuto trasu.

Druhá zkoumaná část bylo srovnání nákupu nových a ojetých nákladních automobilů, které firma používá. Investice do nového automobilu je pochopitelně větší, ale tato investice se může firmě zhodnotit a v konečném důsledku snižovat náklady a být tak pro firmu ekonomicky výhodnější. Bude ale vždy záležet na finanční situaci firmy v době, kdy se o koupi nového automobilu rozhoduje. Je tedy záhodno, aby se firma nad touto možností hlouběji rozmýšlela a spočetla si všechny přínosy, které by jí toto rozhodnutí přineslo, a nesáhla vždy po levnější variantě, která se později může projevit jako finančně náročnější.

Poslední zkoumanou částí byl systém nákupu pohonných hmot. Firma používá netradiční způsob tohoto nákupu, kdy pohonné hmoty dováží z Rakouska a skladuje je ve svém areálu. Důvodem toho je pochopitelně cena za pohonné hmoty, protože je o něco nižší než v ČR. Bohužel se tímto systémem firma řeckně okrádá o klasický způsob nákupu pohon-

ných hmot, kdy většinou motoristé sledují ceny u jednotlivých benzinových pump a u těch pak tankují. V některých státech, kudy firemní automobily jezdí, se ceny pohonných hmot pohybují pod hranicí cen u nás nebo v Rakousku. Jde jenom o to, aby řidič, které toto místo uvidí, si jej zapamatoval a poté nahlásil dispečerům, kteří sdělí ostatním řidičům, kde mají tankovat. Protože každé, byť jen malé, snížení ceny za nákup PHM se této firmě vyplatí a ušetří na něm ve finále mnoho finančních prostředků.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] NOVÁK, J. *Mezinárodní kamionová doprava plus*. 2. vyd. Praha: ASPI Publishing, s. r. o., 2003, 252 st. ISBN 80-86395-53-7
- [2] SIXTA, J.; MAČÁT, V. *Logistika - teorie a praxe*. 1. vyd. Brno: Computer Press, a. s., 2005, 313 st. ISBN 80-251-0573-3
- [3] SCHULTE, CH. *Logistika*. 1. vyd. Praha: Victoria Publishing, a.s., 1994, 303 st. ISBN 80-85605-87-2
- [4] MÁLEK, Z.; ČUJAN, Z. *Základy logistiky*. 1. vyd. Zlín: Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, 2008, 121 st. ISBN 978-80-7318-729-3
- [5] SVOBODA, V.; LATÝN, P. *Logistika*. 2. vyd. Praha, vydavatelství ČVUT. 2003
- [6] SIXTA, J.; MAČÁT, V. *Logistika - teorie a praxe*. 1. vyd. Brno: CP Books, a. s., 2005, 313 st. ISBN 80-251-0573-3
- [7] ZURYNEK, J.; ZELENÝ, L.; MERVART, M. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. 1. vyd. Praha: Aspi, a. s., 2008, 280 st. ISBN 978-80-7357-335-5
- [8] Wikipedia: heslo "kategorie vozidel". [online]. 2011-01-25. Dostupný na WWW: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Kategorie_vozidel>
- [9] Wikipedia: heslo "dálniční známka". [online]. 2011-01-26. Dostupný na WWW: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Dálniční_známka>
- [10] MILETÍN, J.; NĚMEC, L. *Autodoprava - ucelený soubor informací pro všechny provozovatele vnitrostátní a mezinárodní silniční dopravy*. svazek 1. Praha: Verlag Dashöfer, s. r. o., 2001-2003, ISBN 80-86229-23-8
- [11] Wikipedia: heslo "elektronické mýtné". [online]. 2011-01-27. Dostupný na WWW: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Elektronické_mýtné>
- [12] PERNICA, P.; NOVÁK, R.; ZELENÝ, L.; SVOBODA, V.; KAVALEC, K. *Doprava a zasilatelství*. 1. vyd. Praha: ASPI Publishing, s. r. o., 2001, 496 st. ISBN 80-8639513-8
- [13] MILETÍN, J.; NĚMEC, L. *Autodoprava - ucelený soubor informací pro všechny provozovatele vnitrostátní a mezinárodní silniční dopravy*. svazek 2. Praha: Verlag Dashöfer, s. r. o., 2001-2003, ISBN 80-86229-23-8

[14] Průměrná cena PHM v ČR [online]. 2011-03-18. Dostupný na WWW:
<<http://www.ccs.cz/prumerna-cena-phm>>

[15] Ceny pohonných hmot v Evropě. [online]. 2011-03-18. Dostupný na WWW:
<http://www.uamk.cz/cs/index.php?option=com_content&view=article&id=79&Itemid=88>

[16] Podnikatel: heslo "sazby mýtného 2011". [online]. 2011-05-06. Dostupný na WWW:
<<http://www.podnikatel.cz/clanky/aktualni-sazby-mapa-mytneho-2011/>>

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

PC Pořizovací cena

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1: Organizační struktura společnosti

Obr. 2: Stávající trasa kamionů do Itálie

Obr. 3: Navržená trasa kamionů do Itálie

Obr. 4: Pokles nákladů při změně trasy

Obr. 5: Rozdíl pořizovacích cen

Obr. 6: Rozdíl ročních nákladů na opravy

Obr. 7: Rozdíl roční spotřeby PHM

Obr. 8: Rozdíl ročních nákladů

Obr. 9: Pokles nákladů při nákupu PHM v jednotlivých zemích

SEZNAM TABULEK

Tab. 1 Přehled tahačů a návěsů.....	35
Tab. 2 Přehled informací o pořízených automobilech.....	37 - 38
Tab. 3 Souhrnné informace o jednom ojetém automobilu.....	39
Tab. 4 Přehled informací o nových automobilech.....	40
Tab. 5 Souhrnné informace o jednom novém automobilu.....	42
Tab. 6 Souhrnné informace obou kategorií.....	43
Tab. 7 Spotřeba a výše nákladů PHM.....	47
Tab. 8 Rozdíl nákladů při nákupu PHM ve vybraných státech.....	48

SEZNAM PŘÍLOH

PŘÍLOHA P I.....	Mezinárodní nákladní list CMR - exemplář pro odesílatele
PŘÍLOHA P II.....	Mezinárodní nákladní list CMR - exemplář pro příjemce
PŘÍLOHA P III.....	Mezinárodní nákladní list CMR - exemplář pro dopravce
PŘÍLOHA P IV.....	Dodací list
PŘÍLOHA P V.....	Záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku

PŘÍLOHA P I: MEZINÁRODNÍ NÁKLADNÍ LIST CMR - EXEMPLÁŘ PRO ODESÍLATELE

1 Exemplář pro odesílatele
Exemplar für Absender

1 Odesílatel (jméno, adresa, země) Absender (Name, Adresse, Land)		MEZINÁRODNÍ NÁKLADNÍ LIST č. 3782601 INTERNATIONALER FRACHTBRIEF Nr. CZ RV 3782601 Tato přeprava podléhá, i pokud bylo ujednáno jinak, podmínkám o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (CMR) Diese Beförderung unterliegt auch im Falle einer gegenseitigen Abmachung den Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr (CMR)					
2 Příjemce (jméno, adresa, země) Empfänger (Name, Adresse, Land)		16 Dopravce (jméno, adresa, země) Frachtführer (Name, Adresse, Land)					
3 Místo vykládky zboží Ausladestelle des Gutes Místo / Ort Země / Land		17 Další dopravci (jméno, adresa, země) Folgende Frachtführer (Name, Adresse, Land)					
4 Místo a datum naložení zboží Einladestelle des Gutes und Datum Místo / Ort Země / Land		18 Výhrady a poznámky dopravce Vorbehalte und Bemerkungen des Frachtführers					
5 Připojené doklady Beiliegende Dokumente							
6 Signo a čísla Zeichen und Nr.	7 Počet balení Anzahl der Kolln	8 Druh obalu Art der Verpackung	9 Označení zboží Bezeichnung des Gutes	10 Statistické číslo Statistische Nr.	11 Hmot. v kg Bruttogewicht Kg	12 Objem m ³ Umfang m ³	
UN číslo UN Nummer	Oficiální pojmenování Offizielle Benennung	č. vzoru(ů) bezpečnostní(ích) značky(ček) Gefahrzeichen(Nummer)	Obalová skupina Verpackungsgruppe				
13 Pokyny odesílatele (celní a jiné formalitty) Anweisungen des Absenders (Zoll- und sonstige Formalitäten)		19 K též: Zu zahlen vom		odesílatel Absender	měna/Währung	příjemce Empfänger	
		Dopravné-Fracht					
		Slevy Ermässigungen					
		Saldo-Saldo					
		Dodat. výlohy Zuschlagskosten					
		Jiné výlohy Sonstige Kosten					
		Různá-Verschied.					
		Celkem k zaplacení Insgesamt zu bezahl.					
14 Dobírka Nachnahme		20 Zvláštní ujednání Besondere Vereinbarungen					
15 Pokyny ohledně placení dopravného Anweisungen über die Frachtverrechnung Vypplacené / Frei Nevypplacené / Unfrei							
21 Vystaveno v / Ausgefertigt in		dne / am		24 Zboží obdržel Gut empfangen		Datum Datum	
22		23		dne		am..... dne	
Podpis a razítko odesílatele Unterschrift und Stempel des Absenders		Podpis a razítko dopravce Unterschrift und Stempel des Frachtführers		(Podpis a razítko příjemce) (Unterschrift und Stempel des Empfängers)			
25 SPZ vozidla / tahače	přívěsu / návěsu						
26 Užitečné zatížení	užitečné zatížení						
27 Číslo DZW	28 Číslo jízdy						
29 Hraniční přechody		Potvrzení o odevzdání celního tranzitního dokladu: Zolltransitdokument empfangen.					
30 Veškeré přírodní doklady							
31 Různá							

Své odepisované části musí vyplnit dopravce.
 Seine unempfangenen Teile sind vom Frachtführer auszufüllen.
 Odesílatel musí zodpovědně vyplnit.
 Vom Absender sind verantwortlich auszufüllen.

Tisk: RVM Opava s.r.o., www.rvm-opava.cz RVM 20060975

PŘÍLOHA P V: ZÁZNAM O DOBĚ ŘÍZENÍ VOZIDLA, BEZPEČNOSTNÍCH PŘESTÁVKÁCH A DOBĚ ODPOČINKU

