

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Mezinárodní kamionová doprava ve firmě Kristensson s.r.o.
Jakub Kubeč

Bakalářská práce
2009

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Jakub KUBEC**

Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**

Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**

Název tématu: **Mezinárodní kamionová doprava ve firmě Kristensson
s. r. o.**

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

Úvod

1. Charakteristika silniční dopravy v ČR a zahraničí
2. Analýza současného stavu ve firmě Kristensson s. r. o.
3. Návrhová opatření

Závěr

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

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

Datum zadání bakalářské práce: **28. listopadu 2008**

Termín odevzdání bakalářské práce: **1. června 2009**



prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.

děkan

L.S.



prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.

vedoucí katedry

V Pardubicích dne 28. listopadu 2008


Prohlašuji:

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

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

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 26. 5. 2009


Jakub Kubec

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval vedoucímu práce doc. Ing. Rudolfovi Kampfovi, Ph.D., za odborné vedení, cenné rady a připomínky, které mi pomohly při zpracování bakalářské práce.

ANOTACE

Bakalářská práce se zabývá mezinárodní kamionovou dopravou ve firmě Kristensson s.r.o. Práce je rozdělena do tří částí. První kapitola bakalářské práce obsahuje obecnou charakteristiku, legislativní normy a mezinárodní úmluvy platné v silniční dopravě. Druhá část práce se věnuje představení společnosti Kristensson s.r.o., předmětu jejího podnikání a analýze současného stavu přepravy zboží. Závěrečná část práce hodnotí stav společnosti pomocí SWOT analýzy. Na základě této analýzy jsou vyvozeny optimalizační opatření a možné návrhy na zlepšení.

KLÍČOVÁ SLOVA

nákladní silniční doprava, zasílatelství, optimalizace, SWOT analýza

TITLE

Kristensson's International Truck Transportation

ANNOTATION

This report provides analysis of Kristensson's role in the international trucking and freight transportation industry. The first part of the document provides a general overview of the characteristics, legislative specifications and international regulations with respect to ground transportation of freight. Further discussion of Kristensson's entrepreneurial activity is introduced in the second part of the report with focus on its current standing as a freight transport provider. Final part evaluates the firm's position using SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, and Threats) analysis. As a result of SWOT analysis, specific optimization and improvement recommendations may be derived.

KEYWORDS

truck transportation, contracting, optimization, SWOT analysis

Obsah

Úvod	8
1 Charakteristika silniční dopravy v ČR a zahraničí	9
1.1 Základní pojmy	9
1.2 Obecná charakteristika silniční dopravy	10
1.2.1 Historie silniční dopravy	10
1.2.2 Současnost	11
1.2.3 Budoucnost silniční dopravy	12
1.3 Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA	14
1.4 Eurolicence	14
1.5 Zahraniční vstupní povolení	15
1.6 Právní úprava silniční dopravy	16
1.6.1 Základní legislativní normy	16
1.6.2 Podmínky provozování silniční dopravy	17
1.7 Mezinárodní smlouvy v silniční dopravě	19
1.7.1 Úmluva CMR	19
1.7.2 Dohoda ADR	19
1.7.3 Dohoda ATP	20
1.7.4 Nařízení 561/2006	21
1.7.5 Úmluva TIR	21
1.7.6 Karnet ATA	22
1.8 Mezinárodní instituce v silniční dopravě	22
1.8.1 Mezinárodní silniční unie IRU	22
1.8.2 Konference ministrů dopravy – CEMT	23
1.8.3 Transfrigoroute International TI	23
1.8.4 Mezinárodní sdružení silničních kongresů – AICPR	24
2 Provozování silniční dopravy ve firmě Kristensson s.r.o.	25
2.1 Představení společnosti	25
2.1.1 Historie firmy	25
2.1.2 Profil společnosti	26
2.2 Organizační uspořádání	27
2.3 Portfolio nabízených služeb	29
2.3.1 Mezinárodní kamionová doprava	29

2.3.2	Spedice	30
2.3.3	Skladování	31
2.4	Přeprava zásilek	31
2.4.1	Vytížení vozidel.....	31
2.4.2	Přepravní smlouva	31
2.4.3	Objednávka přepravy.....	32
2.4.4	Technologie a zajištění přepravy.....	33
2.4.5	Faktory ovlivňující cenu za přepravu	33
2.5	Vozový park	34
2.5.1	Nákup dopravní techniky	35
2.5.2	Návěsové soupravy.....	37
2.5.3	Přívěsové soupravy.....	37
2.5.4	Opravy a údržba	38
2.6	Řidiči	39
2.6.1	Výběr řidičů.....	39
2.6.2	Školení bezpečné a ekonomické jízdy.....	40
2.6.3	Pravidelná legislativní školení.....	41
2.6.4	Pravidelné lékařské prohlídky	42
2.7	Marketing	43
2.8	Systém řízení jakosti.....	43
3	Návrhová opatření	44
3.1	SWOT analýza.....	44
3.2	Vnitřní prostředí	46
3.3	Vnější prostředí	47
3.4	Optimalizační návrhy a opatření.....	48
	Závěr.....	51
	Použitá literatura.....	52
	Seznam tabulek.....	54
	Seznam obrázků.....	55
	Seznam zkratk.....	56
	Seznam příloh.....	57

Úvod

Tato bakalářská práce se zabývá mezinárodní kamionovou dopravou ve firmě Kristensson s.r.o. Do roku 1989 byla v bývalém Československu veškerá silniční nákladní doprava zajišťována pomocí státního podniku ČSAD, respektive jejími pobočkami, rozmístěnými po celém území ČSSR. Po roce 1989 nastalo uvolnění trhu, jehož důsledkem byl nárůst mezinárodního odchodu se západními zeměmi. Tato situace vytvořila ideální prostředí pro vznik soukromých dopravních společností, které se snažily proniknout na dosud zakázaný „západ“. Úroveň služeb poskytovaných nově vzniklými firmami byla zpočátku mnohdy žalostná. To se však postupem času změnilo.

V současné době jsou české dopravní společnosti na srovnatelné úrovni se zeměmi západní Evropy. Významným mezníkem pro segment dopravy byl vstup České republiky do Evropské Unie. Zjednodušily se podmínky pro poskytování těchto služeb a byla odbourána většina bariér, které znemožňovaly či ztěžovaly přepravu zboží přes hranice. Tyto skutečnosti odstartovaly další silný nárůst dopravců na našem území a zároveň se mnoho malých podnikatelů z první poloviny devadesátých let transformovalo v globální poskytovatele logistických služeb. Někteří, a mezi ně patří i Kristensson s.r.o., se však rozhodli místo investic do stovky nových vozidel pro specializaci a zkvalitnění svých služeb. To se v současné době, kdy je doprava poznamenána důsledky finanční krize, zdá jako dobrá volba. Velké společnosti se nyní zmítají v problémech souvisejících s platební neschopností a nedostatkem přepravních zakázek.

Cílem této práce je analýza služeb, zmapování současného stavu ve společnosti Kristensson s.r.o. a navržení řešení, které by zlepšily nabídku poskytovaných služeb a upevnily tak postavení společnosti na trhu.

Tato práce bude vycházet z analýzy současného stavu přepravy zásilek v České republice a zahraničí. Zaměří se na společnost Kristensson s.r.o., portfolio nabízených služeb, vozový park a problematiku řidičů. Cílem práce bude navrhnout vhodná optimalizační opatření, které pomohou upevnit postavení firmy na dopravním trhu.

1 Charakteristika silniční dopravy v ČR a zahraničí

Úvodní část této práce se zaměřuje na obecnou charakteristiku silniční dopravy v České republice a v zahraničí. Součástí této kapitoly je historie a vývoj silniční dopravy, podmínky provozování silniční dopravy v České republice, stejně tak jako legislativní úprava pro provozování vnitrostátní a mezinárodní nákladní dopravy

1.1 Základní pojmy

Doprava – je činnost, která spočívá v prostorovém přemísťování osob a věcí s použitím dopravních cest, dopravních prostředků, pohonné energie a pracovních sil.

Dopravce – provozovatel dopravy, který vlastní dopravní prostředky potřebné k realizaci přepravy.

Dopravní cesta – je část prostoru vymezená k provozování dopravy.

Dopravní prostředek – je technický prostředek schopný pohybu po dopravní cestě vlastní silou nebo ve spojení s jinými dopravními prostředky.

Dovozné – smluvená částka, kterou zaplatí přepravce (zasílatel) dopravci za provedenou službu.

Nakládací pomůcky – jsou předměty určené k usnadnění nebo urychlení ložných operací.

Návěs – je konstruovaný pro spojení s tahačem návěsů, podstatná část jeho hmotnosti se přenáší na konstrukci tahače.

Nákladní vozidlo – silniční motorové nebo nemotorové vozidlo pohybující se po pozemních komunikacích za účelem přepravy zvířat nebo věcí.

Paleta – přepravní, manipulační a skladovací jednotka, EUR palety mají normalizovaný rozměr 800 x 1200 mm.

Provozní podmínky – jsou všechny okolnosti, které mají vliv na jízdu, opotřebení a spotřebu PHM vozidla.

Přeprava – vlastní přemístění osob nebo věcí jako výsledek dopravy.

Přepravce – souhrnný název pro odesilatele a příjemce zboží.

Přepravní doklad – doklad o existenci přepravní smlouvy, doprovází zásilku během přepravy. Informuje o místě odeslání, dodání, charakteristice zboží a obsahuje další nezbytné údaje.

Přepravní pomůcky – jsou předměty určené k zajištění bezpečné a kvalitní přepravy.

Přívěs – je přípojné vozidlo u něhož se jen nepodstatná část hmotnosti přenáší na tažné vozidlo.

Tahač – je automobil určený výhradně k tažení přípojného vozidla. Rozeznáváme tahač návěsů a přívěsů.

Vozový park – souhrn dopravních prostředků sloužících k provozování dopravy.

1.2 Obecná charakteristika silniční dopravy

1.2.1 Historie silniční dopravy

Silniční doprava je nejrozšířenějším druhem dopravy. Spolu s vodní dopravou patří mezi nejstarší druhy dopravy, protože nepotřebovaly žádnou mechanickou energii. První silnice, jejíž část se zachovala, byla objevena v Číně a pochází z 24.st.př.n.let. Prvními velkými staviteli byli Římané, kteří vybudovali ve starověku k zajištění svého impéria rozsáhlou silniční síť dlouhou přes 100 000 km. Tyto cesty byly vybaveny dopravním vybavením a řadou náročných dopravních staveb. [14]

Ve středověku se začala doprava rozvíjet až po vzniku velkých státních útvarů v 2. pol. 14. století. Začátek moderní silniční dopravy umožnil vynález spalovacího motoru. V roce 1892 zvětšil Gottlieb Daimler tehdy základní rozměry vozů a zkonstruoval tak první nákladní automobil. Jako první v českých zemích byl roku 1897 v Kopřivnici vyroben

motorový kočár President. Byl vybaven spalovacím motorem a dosahoval rychlosti 25 km/hod. Počátky autobusové dopravy v českých zemích sahají až do roku 1908, kdy byly zřízeny první autobusové linky. Tyto autobusové linky byly zprvu provozovány státní poštou a od roku 1928 státními drahami. Spolu s hospodářským a ekonomickým rozvojem první republiky byl zaznamenán i rozvoj nákladní dopravy. [1] „V roce 1938 už mělo Československo dobře rozvinutou silniční síť, s rozsáhlým vozovým parkem domácí výroby.“ [1]

Po druhé světové válce byl na automobilovou dopravu uvalen zákonem 311/1948 Sb. státní monopol. V průběhu roku 1949 vznikal národní podnik Československá automobilová doprava, který převzal majetkové podstaty znárodněných podniků. Zákon č. 148/1950 Sb. o národních podnicích zavedl nový název Československá státní automobilová doprava. Veškeré přepravní výkony v osobní i nákladní dopravě zajišťoval tento podnik. Jízdy na Maltu nebo Blízký východ nebyly výjimkou. Rok 1989 přinesl velké změny i pro ČSAD. [1]

„Jednotlivé krajské státní podniky byly rozděleny na menší podniky okresního významu. Na základě Zákona o silniční dopravě č. 111/1994 Sb., který liberalizoval poměry v oboru silniční dopravy, začínají vznikat jednotlivé soukromé subjekty zabývající se dopravní činností. Jednotlivé podniky ČSAD procházejí transformací na akciové společnosti a privatizací.“ [1] Postupem času, během 90. let, se na náš dopravní trh postupně dostává i zahraniční konkurence, což znamená konec pro spoustu podniků ČSAD, ve kterých stále funguje „socialistický systém řízení a práce.“

1.2.2 Současnost

Silniční nákladní přeprava patří celosvětově k nejrychleji se rozvíjejícím dopravním oborům. Jejimi základními výhodami je snadná dostupnost díky husté silniční síti, relativní rychlost, flexibilita a přizpůsobivost ke změnám poptávky a situaci na trhu. Silniční doprava je schopna pokrýt většinu přepravních potřeb všech regionů. U všech ostatních druhů dopravy zastává funkci tzv. doplňkové dopravy tj. svozu a rozvozu zátěže.

V současnosti však silniční doprava prochází obdobím hluboké recese. Ekonomická krize dopadla na všechna odvětví národního hospodářství a nepřímým způsobem tak ovlivňuje i automobilové dopravce. Nevýhody silniční dopravy spočívají především v nízké kapacitě dopravních prostředků, největší ekologické zátěži a velkém zahuštění dopravní sítě, s nímž souvisí i množství nehod a negativní dopad na životní prostředí. V současnosti jsou v platnosti přísné emisní normy pro výrobu nových vozidel, které se snaží negativní dopad na

životní prostředí snížit. Energetická náročnost silniční dopravy je mnohonásobně vyšší než u železniční a vodní dopravy.

„Z makroekonomického hlediska je silniční přeprava ve svých důsledcích vždy dražší než její nejčastěji konkurující přeprava železniční. Přitom však výše běžného přepravného bývá zpravidla opačná.“ [2, s. 180] Tento stav je způsoben tím, že v cenách za silniční dopravu jsou málo zohledněny náklady na odstraňování negativního dopadu na životní prostředí, náklady na dopravní infrastrukturu, léčení zraněných, výkon policie a státního dozoru. Nicméně právě přepravné bývá v současnosti tím mnohdy nejvyhledávanějším kritériem pro volbu, který druh dopravy přepravce zvolí. [2]

Po roce 1989 nastal prudký nárůst poptávky po silniční dopravě, který spolu se Zákonem o silniční dopravě č. 111/1994 Sb. umožnil vstup na trh soukromým dopravcům. Špatná a nekompetentní politická rozhodnutí z počátku devadesátých let způsobila neregulovaný nárůst dopravců na trhu. [2] Po našem vstupu do Evropské unie v roce 2004 se objem silniční dopravy ještě skokově zvýšil. Silniční doprava v České republice přepravuje zhruba 82% přepravovaných tun. V současné době ekonomické krize se tento nárůst odráží na velkém převisu nabídky dopravců. V některých relacích je tento převis až 90 % nad skutečnou poptávkou. Množství dopravců na trhu vytvořilo silné konkurenční prostředí, které se projevuje i na výši přepravného, které se i přes neustálé zvyšování nákladů silničních dopravců snižuje. Dopravci si konkurují takovou měrou, že do přepravného nezapočítávají zvýšené náklady za PHM, zvyšující se poplatky za mýto a mnoho dalších nákladů a raději sníží svůj zisk, než aby přišli o zákazníka.

Nároky na silniční dopravu se neustále zvyšují. Objem přeprav v současnosti klesá a silniční dopravci hledají nová řešení, jak provozovat dopravu ještě levněji a efektivněji.

1.2.3 Budoucnost silniční dopravy

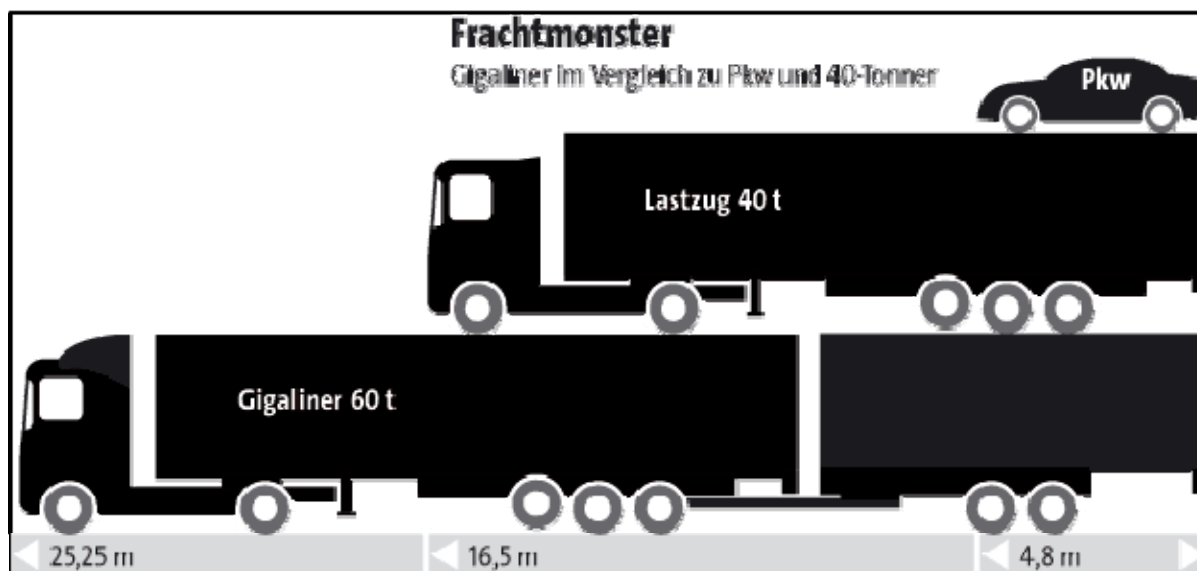
Evropská Unie klade velký důraz na snížení ekologické zátěže nákladní dopravy na životní prostředí. Zavedla proto emisní normy „EURO“, které upravují množství pevných částic (PM), oxidu dusíku (NO_x), oxidu uhelnatého (CO), uhlovodíku (HC) a oxidu uhličitého (CO₂) ve výfukových plynech nově vyrobených vozidel. V roce 1993 začala platit první emisní norma EURO 1. V současnosti je v platnosti norma EURO 4, v září 2009 vstoupí v platnost přísnější norma EURO 5 a od 1. září 2014 vstoupí v platnost ještě přísnější norma EURO 6.

Další možností zvýšení efektivity a snížení ekologické zátěže silniční dopravy je úprava legislativních předpisů, konkrétně délky a celkové hmotnosti soupravy. V zemích

Evropské Unie obecně platí délka soupravy 18,75 m a celková hmotnost 40 t. Ve skandinávských zemích již dlouhá léta platí celková hmotnost 60 t a maximální délka 25,25 m. Evropská komise a její členské státy nyní zvažují nasazení „dlouhých souprav“ EUROKOMBI v jednotlivých zemích, včetně zkušebního nasazení. Rozdíl v jejich délce je patrný z obrázku č. 1. V České republice je od léta 2008 ve zkušebním provozu jedna souprava mezi Rokycany a Mladou Boleslaví. Rozdíl v délce souprav je patrný na obr č. 1. V případě, že chce dopravce provozovat soupravy EUROKOMBI, musí na Ministerstvu dopravy požádat o zvláštní povolení pro užívání dopravní cesty. Předpokladem pro získání povolení musí být: [3]

- provoz po směrově oddělených komunikacích,
- trasa nesmí křížit úrovněvé železniční přejezdy,
- dojezd na dálnici musí být do 10 km od počátečního a cílového místa,
- souprava musí být obrysově osvětlena,
- upřednostňuje se noční provoz,
- dodržení maximální povolené hmotnosti při přejezdu mostů.

Obrázek č. 1 Srovnání návěsové a 25,25 m dlouhé nákladní soupravy.



Zdroj: [18]

1.3 Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA

„Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA je největším sdružením dopravců, podnikajících ve vnitrostátní i mezinárodní nákladní a osobní silniční dopravě. V současné době sdružuje více než 2000 podnikatelských subjektů s téměř 20 000 vozidly. Česmad Bohemia je členem Mezinárodní unie silniční dopravy IRU se sídlem v Ženevě. Sdružení poskytuje autodopracům komplexní služby umožňující podnikání v tomto oboru. Úkolem sdružení je hájit zájmy autodopraců ve vztahu ke státní správě i na mezinárodním poli. Pro své členy i dopravní veřejnost je informačním zdrojem, monitorujícím legislativní podmínky i aktuální situaci na evropských silnicích.“ [4]

„Sdružení automobilových dopravců na podkladě smluvních vztahů s IRU a Ministerstvem financí ČR - GŘC vykonává funkci záručního sdružení podle Celní úmluvy TIR.“ [4] Dále nabízí komplexní systém profesního vzdělávání, vytváří systém informací vydáváním publikací, příruček a časopisu Transport magazin. Sdružení je provozovatelem internetových stránek na adrese www.prodopravce.cz a poskytuje služby usnadňující podnikání v silniční dopravě.

Česmad Bohemia poskytuje své služby prostřednictvím sedmi regionálních pracovišť v Praze, Brně, Ostravě, Hradci Králové, Ústí nad Labem, Českých Budějovicích a Plzni. [4]

1.4 Eurolicence

Vstupem České republiky do Evropské Unie 1.5.2004 odpadla pro dopravce nutnost použití zahraničních vstupních povolení při vjezdu na území členských států. Tato zahraniční vstupní povolení nahradila Eurolicence, která slouží ke všem bilaterálním, třetizemním a tranzitním přepravám. Tento doklad musí mít každý dopravce, který provozuje mezinárodní dopravu (v rámci EU) nákladními automobily o celkové hmotnosti nad 6 tun a užitečné hmotnosti vyšší než 3,5 tun. Opis musí být umístěn v každém vozidle. Eurolicence neopravňuje dopravce provozovat na území států EU kabotáž. Kabotáž je pro dopravce zatím liberalizována pouze s některými konkrétními státy EU a to na základě dvoustranné dohody. [2]

Výdejem Eurolicencí jsou dle zákona o silniční dopravě č.103/2004 Sb. pověřeny Krajské úřady – odbory dopravy. O vydání Eurolicence si dopravce požádá na příslušném formuláři shodném s formulářem o finanční způsobilosti. Počet Eurolicencí není nijak početně omezen, obdrží ji každý podnikatel, který je držitelem platné koncese na mezinárodní silniční dopravu. Každému žadateli bude kromě originálu firemní Eurolicence vydáno tolik opisů,

kolik vozidel s platnou finanční způsobilostí provozuje. Platnost licence je pět let. Cena za vydání prvopisu je 200 Kč, každý další opis pak stojí 50 Kč. [5]

1.5 Zahraniční vstupní povolení

V případě, že chce dopravce přepravovat zboží mimo státy Evropské Unie, musí požádat o zahraniční vstupní povolení. Toto povolení se vztahuje na přepravu věcí vozidly o celkové hmotnosti nad 6 tun a užitečné hmotnosti nad 3,5 tuny. Zahraniční vstupní povolení vydává z pověření Ministerstva dopavy Česmad Bohemia jako jediný zprostředkovatel v ČR. Povolení můžeme členit z několika hledisek:

a) podle počtu obrátů vozidla

- jednorázové (pro jeden obrát vozidla)
- vícerázové (pro více obrátů vozidla)
- trvalé (na určitou dobu bez ohledu na počet obrátů)

b) podle zaměření přeprav

- příhraniční
- pro přepravy loco
- tranzitní
- do námořních přístavů
- pro přepravy těžkých a nadrozměrných nákladů
- pro přepravu nebezpečných věcí
- třetizemní
- povolení CEMT

„Multilaterální povolení CEMT opravňuje k přepravám po území členských států CEMT. Zkratkou CEMT je označována Konference ministrů dopavy evropských zemí. Část povolení může být vydána v podobě 1 měsíčních povolení, obvyklá doba platnosti je 1 rok. Povolení je přenosné a proto dopravce mající toto povolení musí o jeho využívání vést písemný záznam. Záznam musí pravidelně předkládat Česmadu Bohemia, který má právo dopravci toto povolení v případě nevyužívání odebrat.“ [6, s. 17]

Zahraniční vstupní povolení jsou nepřenosná a jsou vydávány pro potřeby konkrétního dopravce.

1.6 Právní úprava silniční dopravy

1.6.1 Základní legislativní normy

Oblast silniční dopravy je upravena mnoha zákony a vyhláškami Ministerstva dopravy. Mezi legislativní normy upravující silniční dopravu patří i Obchodní a Občanský zákoník. Provozování silniční dopravy pro cizí potřeby je živnostenským podnikáním upraveným živnostenským zákonem. Mezi základní legislativní normy v silniční dopravě patří:

Zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě

Zákon upravuje podmínky provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly prováděné pro vlastní a cizí potřeby za účelem podnikání, jakož i práva a povinnosti právnických a fyzických osob s tím spojené. Zákon dále upravuje pravomoc a působnost orgánů státní správy na tomto úseku. [7]

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

Zákon upravuje tyto podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích:

- registraci vozidel a vyřazování vozidel z registru,
- technické požadavky na provoz silničních vozidel a zvláštních vozidel a schvalování jejich technické způsobilosti k provozu na pozemních komunikacích,
- práva a povinnosti osob, které vyrábějí, dovážejí a uvádějí na trh vozidla a pohonné hmoty,
- práva a povinnosti vlastníků a provozovatelů vozidel,
- práva a povinnosti stanice technické kontroly a stanice měření emisí,
- kontroly technického stavu vozidel v provozu.

Zákon dále upravuje výkon státní správy a státního dozoru v oblasti podmínek provozu vozidel na pozemních komunikacích. [8]

Zákon č. 38/1995 Sb. o technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích

Zákon obsahuje ustanovení o technické způsobilosti a schvalování silničních vozidel. Další část zákona se zabývá problematikou zřizování a činností stanic technické kontroly, stanic měření emisí a výkonem státního dozoru nad jejich činností. [9]

Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích

Zákon upravuje práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích, úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích a řidičské průkazy. Dále zákon vymezuje působnost a pravomoc orgánů státní správy ve věcech provozu na pozemních komunikacích.

1.6.2 Podmínky provozování silniční dopravy

Každý, kdo hodlá provozovat vnitrostátní nebo mezinárodní silniční dopravu autobusy, tahači nebo nákladními vozidly o celkové hmotnosti vyšší než 3,5 tuny s výjimkou speciálních vozidel pro cizí účely, musí mít koncesi, pokud je provozování silniční dopravy živností, nebo povolení od dopravního úřadu v ostatních případech. Každý žadatel o koncesi nebo povolení musí na základě zákona č. 111/1994 Sb. splňovat tyto podmínky:

- finanční způsobilost,
- dobrou pověst,
- odbornou způsobilost.

Finanční způsobilostí se rozumí schopnost dopravce finančně zajistit zahájení a řádné provozování silniční dopravy. Finanční způsobilost se prokazuje obchodním majetkem, objemem dostupných finančních prostředků, provozním kapitálem a rezervami na 12 měsíců provozu, a to ve výši 330 000 Kč pro jedno vozidlo a 180 000 Kč pro každé další vozidlo. Vychází se z evidence nahlášených vozidel u dopravního úřadu. Finanční způsobilost se prokazuje dopravnímu úřadu v místě sídla nebo trvalého pobytu žadatele. O splnění finanční způsobilosti vydá příslušný dopravní úřad žadateli písemné potvrzení. Potvrzení finanční způsobilosti je podmínkou vydání koncese k provozování dopravy. Finanční způsobilost musí trvat po celou dobu provozování silniční dopravy. Trvání finanční způsobilosti prokazuje dopravce příslušnému dopravnímu úřadu za každý kalendářní rok nejpozději do 31. března následujícího roku. [7]

Dobrou pověst pro účely zákona č. 111/1994 Sb. má osoba:

- která je bezúhonná podle živnostenského zákona,
- které živnostenský úřad nezrušil v průběhu posledních pěti let na návrh dopravního úřadu nebo Ministerstva dopravy a spojů živnostenské oprávnění,

- které živnostenský úřad nezrušil v průběhu posledních pěti let na návrh dopravního úřadu nebo Ministerstva dopravy a spojů živnostenské oprávnění,
- která neprovozovala silniční dopravu pro cizí potřeby v průběhu posledních pěti let před podáním žádosti neoprávněně.

U právnické osoby musí podmínku dobré pověsti splňovat statutární orgán nebo jeho člen, popřípadě odpovědný zástupce, pokud je ustanoven. U fyzické osoby musí podmínku dobré pověsti splňovat fyzická osoba sama a též odpovědný zástupce, je-li ustanoven. Dobrá pověst se zkoumá pět let zpět od podání žádosti a musí trvat po celou dobu provozování dopravy. Dopravní úřad provádí prověrku dobré pověsti dopravce nejméně jednou za pět let. [7]

Odbornou způsobilost k provozování silniční dopravy pro cizí potřeby prokazuje žadatel osvědčením o odborné způsobilosti pro provozování dopravy, které vydává příslušný dopravní úřad na základě úspěšně složené zkoušky z předmětů stanovených prováděcím předpisem a vypracováním případové studie. Odborná způsobilost je soubor odborných znalostí, které se vztahují k provozování silniční dopravy pro cizí potřeby, jakož i schopnost jejich uplatnění při provozování této dopravy. Odborná způsobilost se prokazuje zvlášť pro každý druh dopravy. Osvědčení o odborné způsobilosti pro provozování dopravy se předkládá příslušnému živnostenskému úřadu.

Žadatel skládá zkoušky před příslušným dopravním úřadem v místě trvalého pobytu žadatele. Zkouška se nově od 1.června.2008 skládá ze dvou písemných částí. První část je tvořena testem s písemnými otázkami skládající se z těchto předmětů:

- obchodně - právní vztahy a pracovní právní vztahy,
- silniční doprava a mezinárodní smlouvy s ní související,
- ceny, daně, daňové řízení, poplatky, pojištění a celní řízení,
- technická základna,
- bezpečnost práce a technických zařízení při provozu, údržbě a opravách vozidel.

Druhou část tvoří případová studie, při níž žadatel prokazuje schopnost praktického uplatnění svých znalostí. Jedná se o praktické cvičení, kdy žadatel u požadovaného druhu dopravy vyhodnotí zadanou přepravu z hlediska výběru vozidla, dokladů potřebných k přepravě, věku řidiče, organizace přestávek apod. zvolením správné odpovědi. [10]

1.7 Mezinárodní smlouvy v silniční dopravě

1.7.1 Úmluva CMR

Právní úprava přepravní smlouvy je ve vnitrostátní nákladní přepravě upravena obecným ustanovením XIV. dílu Obchodního zákoníku. V případě mezinárodní přepravy je v platnosti multilaterální smlouva zvaná CMR. „Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě“ - CMR byla sjednána v Ženevě roku 1958. V roce 1974 smlouvu ratifikovalo i Československo a Česká republika jako nástupnický stát ji rovněž respektuje.

Úmluva CMR upravuje podmínky přepravní smlouvy v mezinárodní silniční dopravě, užívané doklady a odpovědnost dopravce. Nezbytnou podmínkou platnosti je, aby se jednalo o mezinárodní přepravu, při níž je výchozí nebo cílový stát členem Úmluvy CMR. Podmínky se nevztahují na přepravy pošty, mrtvol a stěhování svršků. Ustanovení mají závazný charakter. Úmluvu CMR je možné použít i na kombinovanou dopravu s výjimkou přeložení nákladu. V případě překročení dodací lhůty nebo ztráty zásilky, které jsou zaviněny jiným druhem dopravy, nenese silniční dopravce podle této úmluvy odpovědnost.

Dokladem o uzavření přepravní smlouvy je nákladní list CMR. Jedná se o unifikovaný nákladní list, který se vystavuje ve třech barevně odlišených vyhotoveních a obsahuje obvykle 2-3 kopie. Červený list obdrží odesílatel, modrý doprovází zásilku a po ukončení přepravy jej obdrží příjemce, zelený list je určen pro dopravce a kopie jsou užity podle potřeby.

Úmluva CMR dále upravuje povinnosti odesílatele, práva a povinnosti silničního dopravce a stanovuje výši náhrady v případě poškození nebo ztráty zásilky dopravcem. Pokud není v přepravní smlouvě sjednána dodací lhůta, upravuje Úmluva CMR i dodací lhůty.

1.7.2 Dohoda ADR

Dohoda ADR - „Evropská dohoda o mezinárodní přepravě nebezpečných věcí“ považuje za nebezpečné věci všechny látky, materiály a předměty, jejichž chemicko-fyzikální vlastnosti mohou v případě dopravní nehody nebo v případě mimořádné události negativně ovlivnit život nebo zdraví osob, zvířat nebo životního prostředí. [2]

Velmi důležitou součástí Dohody ADR jsou dvě přílohy A a B. V příloze A jsou ustanovení o nebezpečných látkách a předmětech. Dále jsou v příloze A uvedeny nebezpečné látky a věci vyloučené z přepravy, resp. ty z nich, které je možno za určitých podmínek přepravovat. V příloze B jsou uvedena ustanovení o silničních dopravních prostředcích určených k přepravě nebezpečných věcí, o jejich přepravě, o způsobech jejich manipulace

apod. Těmito podmínkami by měla být dostatečně zajištěna nejen bezpečnost silničních přeprav, ale i ochrana životního prostředí. [2]

1.7.3 Dohoda ATP

Mezinárodní přepravu snadno zkazitelného zboží upravuje multilaterální Dohoda ATP, celým názvem „Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy“. Dohoda ATP se vztahuje na přepravu prováděnou silničními, železničními a přepravními prostředky nebo jejich kombinací. Ustanovení této dohody se vztahují na tyto mezinárodní přepravy:

- hluboko zmrazených potravin (pod -18 stupňů Celsia) a zmrazených potravin,
- dalších potravin vyjmenovaných v příloze dohody. [6]

Dohoda ATP nezahrnuje celou problematiku mezinárodních přeprav věcí pod kontrolovanou teplotou, ale zabývá se pouze její podstatnou částí, tj. vztahy v mezinárodní přepravě rychle zkazitelných potravin, problematikou specializovaných dopravních a přepravních prostředků k těmto přepravám určených. Dále se dohoda zabývá specializovanými dopravními a přepravními prostředky, které musí splňovat normy, které jsou uvedeny v přílohách této dohody. Smluvní strany jsou zavázány přijímat a dodržovat všechna opatření vyplývající z ustanovení této dohody. [2] Dohoda ATP dělí dopravní a přepravní prostředky do těchto kategorií:

- izotermické,
- chlazené,
- chladící a mrazící,
- vyhřívací.

Dopravní a přepravní prostředky používané při přepravách na základě Dohody ATP musí být podle této dohody schváleny a vybaveny certifikačním štítkem nebo osvědčením ATP, který prokazuje, že dopravní nebo přepravní prostředek odpovídá této dohodě. Kontroly specializovaných prostředků se provádí:

- před uvedením do provozu,
- periodicky,
- na žádost orgánů státní správy.

1.7.4 Nařízení 561/2006

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) 561/2006 nahrazuje nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a č. 3821/85 z roku 1985 o harmonizaci určitých sociálních a právních předpisů v silniční dopravě. Dále upravuje podmínky hospodářské soutěže mezi jednotlivými druhy pozemní dopravy, zejména v silniční dopravě. Další část nařízení se věnuje zlepšení pracovních podmínek a bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Toto nařízení je mylně označováno jako Dohoda AETR, která je stále platná v členských státech Dohody AETR mimo území Evropského společenství. Nařízení 561/2006 převzalo převážnou část svého obsahu z dohody AETR, některá ustanovení a předpisy se však liší. Nařízení Rady 561/2006 bylo vytvořeno mimo jiné také díky nově zavedeným digitálním tachografům, které musí mít každé nově vyrobené vozidlo spadající do působnosti tohoto nařízení od 1. května 2006.

Nařízení 561/2006 se vztahuje na nákladní vozidla o celkové hmotnosti převyšující 3,5 tuny nebo vozidla převážející více než devět osob včetně řidiče. Nařízení se vztahuje jak na mezinárodní, tak i na vnitrostátní dopravu. Součástí je i výčet výjimek, na která vozidla se toto nařízení nevztahuje. Nařízení mimo jiné upravuje tyto činnosti:

- doby řízení,
- doby odpočinku,
- odpovědnost dopravce,
- výjimky,
- způsob zaznamenávání doby jízdy a odpočinku,
- kontroly , postupy a sankce státní správy.

1.7.5 Úmluva TIR

Celní úmluva o přepravě zboží na podkladě karnetu TIR – Úmluva TIR je svojí podstatou i rozsahem jednou z nejdůležitějších mezinárodních úmluv používaných v MKD. Jedná se o nenahraditelný mezinárodní tranzitní a celní systém, který v současnosti využívají dopravci při přepravách na Balkán, Dálný a Střední východ, do některých zemí v Africe, Asii a do států SNS.

Karnet TIR je mezinárodní celní doklad, který ručí celním orgánům v režimu tranzitu za celní dluh do výše 50.000 \$. Karnety TIR vydává ČESMAD Bohemia, který je zároveň národním záručním sdružením. Mezinárodní záruční sdružení je IRU.

„Zboží přepravované na podkladě karnetu TIR podle ustanovení úmluvy nepodléhá u pohraničních celních placení, nebo skládání dovozních, nebo vývozních cel a poplatků. Aby byla zaručena přeprava zboží s minimálními potížemi při tranzitu a zároveň s maximálními zárukami pro celní správy ve všech tranzitních zemích, je do systému TIR zakotveno pět základních požadavků - pět základních pilířů tranzitního systému TIR.“ [11]

- zboží je přepravováno v celně bezpečných vozidlech nebo kontejnerech,
- ohrožená cla a daně jsou po dobu přepravy zajištěna mezinárodně platnou zárukou,
- zboží je doprovázeno mezinárodně uznávaným karnetem, který vstupuje v platnost v zemi odeslání a který slouží jako kontrolní doklad v zemi odeslání, tranzitu a určení,
- kontrolní opatření celních úřadů, uskutečněná v zemi odeslání, jsou uznávána v tranzitních zemích i zemi určení,
- kontrolovaný přístup dopravců i vydávajících a záručních sdružení do systému TIR. [11]

1.7.6 Karnet ATA

Karnet ATA je mezinárodní celní záruční doklad, který umožňuje dočasný vývoz zboží osvobozeného od cla a daní. Národním záručním sdružením je Hospodářská komora České republiky. Karnet ATA lze použít pro obchodní vzorky, reklamní filmy, zařízení potřebná pro výkon povolání, vědeckovýzkumný materiál nebo pro prezentaci na různých veletrzích a výstavách ve zhruba šedesáti zemích světa. Karnet ATA podobně jako Karnet TIR umožňuje rychlé celní odbavení na pohraničních celnicích.

1.8 Mezinárodní instituce v silniční dopravě

1.8.1 Mezinárodní silniční unie IRU

Mezinárodní silniční unie IRU byla založena v Ženevě roku 1948. Jejím cílem je soustřeďovat a zastupovat živnostenské a celohospodářské zájmy spojené s mezinárodní silniční dopravou. IRU je nejvýznamnější organizací v mezinárodní silniční dopravě a udržuje úzký vztah s jinými mezinárodními organizacemi jako jsou Rada Evropy, Evropská konference ministrů dopravy, Evropské společenství a další mezinárodní a národní organizace. Českou republiku zastupuje v IRU od roku 1993 ČESMAD Bohemia. [2]

IRU je zároveň mezinárodní řídicí a ručící organizací v systému TIR, která se podílí na sjednocování předpisů a vypracování významných dokumentů pro provozování osobní a nákladní dopravy. [6, s. 15]

V roce 2001 prošla IRU zásadní organizační změnou, kde byly zřízeny dvě řídicí rady. Jedna rada se zabývá problematikou nákladní a druhá řídicí rada se zabývá problematikou osobní dopravy. Tyto řídicí rady v současnosti reprezentují její vrcholné orgány zabývající se stanovováním hlavních zásad činnosti celé organizace a její vnitřní organizační strukturou. Výkonným orgánem IRU je prezidium a generální sekretariát se sídlem v Ženevě. „Významný je každé dva roky pořádaný mezinárodní kongres, jehož se mimo členy a přidružené členy účastní také zástupci nejdůležitějších mezinárodních, státních i soukromých organizací a orgánů. Závěry mezinárodních kongresů IRU zpravidla přinášejí významné podklady pro činnost IRU v dalším období.“ [2, s. 183]

1.8.2 Konference ministrů dopravy – CEMT

„CEMT je mezivládní organizace se sídlem v Paříži. Byla založena v roce 1953 sedmnácti západoevropskými zeměmi, které podepsaly v Bruselu zakládací protokol. Vrcholným orgánem je Rada ministrů členských zemí CEMT, která zasedá jednou ročně. V průběhu roku zasedají pracovní orgány CEMT a Výbor zástupců, který připravuje zasedání Rady ministrů.“ [12]

CEMT se zabývá racionalizací a zefektivněním všech druhů pozemské dopravy. Jejím záměrem je i harmonizace předpisů, udržitelný rozvoj, investice do dopravního sektoru a vznik integrovaného evropského dopravního systému. Česká republika je řádným členem této organizace.

1.8.3 Transfrigoroute International TI

„Svaz Transfrigoroute International (TI) byl založen v roce 1955 s cílem podporovat rozvoj temperovaných přeprav potravin a zboží tekutého i pevného skupenství. Zasazuje se o co nejvyšší standardy v oblasti kvality, bezpečnosti a ochrany životního prostředí při přepravách pod kontrolovanou teplotou.“ [13]

TI sdružuje nejen dopravce, ale i výrobce nástaveb, chladicích agregátů, vozidel a příslušenství, kteří jsou členy národních organizací. V současné době má TI 25 národních svazů z evropských zemí a severní Afriky. Českým členem je Sdružení ČESMAD Bohemia.

„TI se podílí na přípravě všech mezinárodních dohod upravujících přepravu pod kontrolovanou teplotou, zejména pak na Úmluvě o mezinárodních přepravách snadno

zkazitelných potravin a o dopravních prostředcích, které jsou pro tyto přepravy určeny' (Dohoda ATP), jež vznikla v roce 1970 na půdě OSN. S velkou pozorností sleduje TI i návrhy směrnic Evropské unie v této oblasti.“ [13]

1.8.4 Mezinárodní sdružení silničních kongresů – AICPR

„AICPR je nejstarší organizace v rámci silniční dopravy. Byla založena v roce 1908 v Paříži, kde má také sídlo a má celosvětovou působnost. Jedná se o smíšenou organizaci, ve které jsou vlády, veřejné instituce, právnické i soukromé osoby. Hlavní náplní tohoto sdružení je rozšiřování informací a vědecko-technický pokrok v oblasti výstavby dálnic, silnic, mostů a silničního ruchu.“ [14, s. 115]

2 Provozování silniční dopravy ve firmě Kristensson s.r.o.

Druhá kapitola představuje společnost Kristensson s.r.o., její historii, portfolio nabízených služeb a analýzu současného stavu přepravy zásilek. Dále se věnuje vozovému parku a problematice řidičů.

2.1 Představení společnosti

2.1.1 Historie firmy

Zakladatelem firmy J.A. Kristensson je pan Jan Anders Kristensson občan švédského království, po kterém je tato firma pojmenovaná. Mateřská firma J.A. Kristensson Åkeri AB má v dopravním oboru dlouholetou tradici. Na švédském trhu působí již od roku 1952. Švédská pobočka v současnosti disponuje 63 soupravami Volvo, kde 50% tvoří izotermické návěsy a zbytek návěsů je plachtových. V roce 1990 vznikla pobočka Kristensson GmbH v německém Rostocku, která má ve svém vozovém parku 30 tahačů Renault, kterými zajišťuje přepravy pro firmu Schenker BTL AB a Scansped. O čtyři roky později byla založena pobočka v České republice, ve městě Trutnově. Firma Kristensson s.r.o. byla zapsána do Obchodního rejstříku v prosinci roku 1994.

V lednu roku 1995 byla firmě vydána koncesní listina na silniční motorovou dopravu nákladní a to jak vnitrostátní, tak mezinárodní. Společnost je samostatným právním subjektem a vystupuje svým jménem ve všech právních vztazích. Právní postavení společnosti je upraveno Obchodním zákoníkem, Živnostenským zákonem, mezinárodními úmluvami, platnými zákony a vyhláškami. Předmět podnikání je stanoven ve výpisu z obchodního rejstříku vedeného Krajským soudem v Hradci Králové, oddílu C, vložka 7355.

Od počátku svého působení měla firma Kristensson s.r.o. pouze zapůjčený vozový park od své mateřské pobočky. Jednalo se o 4 soupravy VOLVO F12. Později v roce 1997 zakoupila společnost Kristensson s.r.o. první vlastní soupravu VOLVO FH12. Firma původně sídlila v nevhodných prostorech městské zástavby, proto se následně přestěhovala do pronajatých prostor společnosti M-Silnice v Trutnově - Poříčí. Firma má k dispozici parkovací místa pro 15 nákladních souprav, myčku a dostatek skladovacích prostor pro náhradní díly a pneumatiky. V roce 2000 vstoupila společnost Kristensson s.r.o. do sdružení automobilových dopravců – ČESMAD Bohemia.

2.1.2 Profil společnosti

V současnosti je ve vozovém parku společnosti Kristensson s.r.o. 22 nákladních souprav. Firma nabízí svým zákazníkům komplexní dopravní a spediční služby na profesionální úrovni. Společnost se od jejího založení specializuje na přepravy do Rakouska Itálie, Německa a nově také do Slovinska. V současné době hospodářské krize se firma nevyhýbá ani vnitrostátní dopravě.

Posláním firmy je služba zákazníkovi, která musí být vždy a za každých okolností službou seriózní. Cílem společnosti Kristensson s.r.o. je stát se pro své zákazníky spolehlivým a solidním partnerem. Vedení společnosti si uvědomuje, že poskytování kvalitních služeb vyžaduje profesionální tým vyškolených pracovníků. Zaměstnanci firmy Kristensson s.r.o. jsou neustále proškolení a vzděláváni. Bez neustálého školení a zdokonalování zaměstnanců by firma nebyla schopna plnit náročná přání svých zákazníků.

Základní cíle společnosti:

- spokojený zákazník,
- poskytování kvalitních dopravních a spedičních služeb,
- poskytování služeb prostřednictvím vysoce kvalifikovaných a vyškolených pracovníků,
- rychlé řešení krizových situací,
- vstřícný přístup k zákazníkovi,
- vysoká kvalita vozového parku,
- dobré vystupování řidičů ,
- ochrana životního prostředí.

Společnost Kristensson s.r.o. má uzavřeny tyto druhy pojištění:

- pojištění pro případ odcizení motorových vozidel,
- pojištění odpovědnosti za škody způsobené silničním dopravcem,
- pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla,
- pojištění odpovědnosti organizace za škodu při pracovních úrazech a nemocech z povolání,
- živelné pojištění.

2.2 Organizační uspořádání

Kristensson s.r.o. je svou velikostí na rozhraní malé a střední firmy, proto není organizační uspořádání nijak složité. Organizační struktura je znázorněna v příloze č.1.

Jednatel

Společnost zastupuje statutární zástupce – jednatel, který za společnost jedná navenek a podepisuje dokumenty. Jednatel odpovídá za tvorbu celofiremní strategie, systému managementu jakosti a firemní kultury. Vytváří hospodářskou politiku celé společnosti, koordinuje veškeré činnosti a jedná se svými strategickými dodavateli. Jednatel zpracovává na základě výsledků marketingové analýzy a strategických záměrů společnosti konkrétní nabídku služeb pro své zákazníky. Služby nabízí jednatel během osobní návštěvy u zákazníka.

Dispečer

Hlavní náplní dispečera je organizace provozu nákladních vozidel ve společnosti Kristensson s.r.o. Dispečer musí koordinovat všechna vozidla, získávat vytížení od zákazníků a posuzovat efektivnost přeprav. Všechny získané zakázky zapisuje do plánu přeprav.

Plán přeprav sestavuje dispečer přiřazením konkrétních objednávek k vozidlům a jejich řidičům. Tento plán je veden na dispečinku. Do plánu přeprav jsou zapisovány stručné informace o přepravě. Konkrétní přidělení objednávky plánuje dispečer s ohledem na priority dané strukturou zákazníků:

- stálí (smluvní zákazníci),
- ověření zákazníci (dobrá platební kázeň, dlouhodobější spolupráce),
- noví zákazníci.

Všechny zakázky, které chce dispečer získat musí posoudit z hlediska cenové kalkulace. Ceny za přepravu jsou smluvní. U stálých zákazníků jsou ceny součástí rámcové smlouvy. U zákazníků s nimiž není uzavřena rámcová smlouva, vychází dispečer při sjednávání ceny z předběžného propočtu tržby na jeden km. Při návrhu ceny přihlíží k aktuálnímu stavu na přepravním trhu (nabídka, poptávka), k srovnatelným cenám konkurence a z těchto hledisek posuzuje i případnou nabídku ceny ze strany zákazníka. Dispečer operativně reaguje na vzniklé situace.

Pomocný dispečer

Jeho úkolem je především administrativa v dispečerském řízení. Pomocný dispečer vypracovává objednávky přeprav, připravuje doklady a dokumenty řidičům. V případě absence dispečera zastává funkci hlavního dispečera. Jeho dalším úkolem je sledovat dopravní informace, novinky v dopravě a administrativní pomoc řidičům. Pomocný dispečer seznámí řidiče s dispozicemi pro jízdu. Má na starosti doklady, které vydává řidičům před jízdou. Jedná se o tyto doklady:

- DZVV ke konkrétní přepravě, peněžní záloha,
- doklady o činnosti mimo přepravní výkon,
- zahraniční povolení k přepravě pro jednotlivé země (je-li vyžadováno),
- písemné dispozice dispečera, případně kopie objednávek od zákazníka.

Technik

Náplní práce provozního technika je především komplexní péče o vozový park. Mezi tyto činnosti patří:

- pravidelná kontrola a údržba vozidel,
- provádění pravidelného technického ošetření,
- opravy vozidel (plánování oprav, realizace oprav),
- kontroly vozidel v rámci platné legislativy (STK, měření emisí, ověřování tachografů),
- dodávky náhradních dílů a příslušenství.

Provozní technik předává vozidla řidičům, kontroluje stav svěřené techniky, provádí namátkové kontroly a realizuje drobné opravy vozidel.

Další činností provozního technika je fakturace. K faktuře přiloží připravené doklady. Zpracovanou fakturu se všemi přílohami odešle provozní technik na adresu uvedenou v objednávce přijaté dispečerem. Kopii faktury s příslušnými doklady předá účetní k zaúčtování a archivaci.

Provozní technik dále kontroluje :

- dodržení dispozic řidičem (porovnává skutečnost vykázanou na DZVV s přepravním plánem, objednávkou, případně dalšími dispozicemi),
- dodržení zásad bezpečnosti práce podle evropského nařízení 561/2006,
- správnost celního řízení (podle kontrolních útržků celních dokladů, listů CMR),
- řádné potvrzení přepravních dokladů příjemcem a odesilatelem.

Účetní

Účetní společnosti Kristensson s.r.o. vede účetnictví včetně personální a mzdové agendy. Zpracovává data na počítači pomocí programu BYZNYS. Účetní jednotka postupuje dle zákona č.563/1991 Sb. o účetnictví .

Personální agenda zahrnuje přijímání a propouštění zaměstnanců, vedení kmenových karet a mezd se všemi odvody sociálního a zdravotního pojištění za zaměstnance, včetně daní a ročního zúčtování daně.

Firma využívá internetové bankovníctví, vede korunový a eurový účet. Drobné výdaje a cestovní náhrady jsou vypláceny z pokladny, která je rovněž v korunách a eurech. Účetní zapisuje přijaté faktury a zároveň je účetně likviduje.

Vzhledem k tomu, že firma je plátcem DPH, měsíčně odevzdává příslušnému finančnímu úřadu přiznání k dani z přidané hodnoty. Čtvrtletně provádí výpočet a odvod silniční daně.

Na konci účetního období účetní zpracovává závěrku a daňové přiznání. Zároveň také tvoří opravné položky k pohledávkám. Firma Kristensson s.r.o. využívá služeb daňového poradce, který provádí audit veškerého účetnictví stávajícího roku.

2.3 Portfolio nabízených služeb

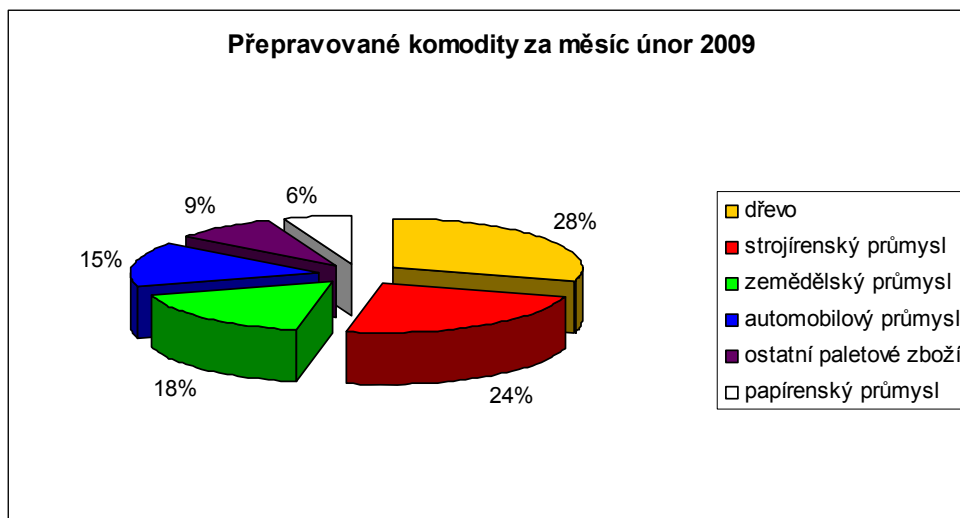
Následující část práce se věnuje charakteristice portfolia služeb, které nabízí společnost Kristensson s.r.o.

2.3.1 Mezinárodní kamionová doprava

Firma Kristensson s.r.o. se už od svého založení specializuje na mezinárodní kamionovou dopravu. Firma je schopna přepravit kusové zásilky od 100 kg do 26,8 tun. K těmto účelům používá klasické návěsové nebo velkoobjemové soupravy, které nabízejí vnitřní výšku ložného prostoru 3 metry.

Od počátku svého působení se firma zaměřuje na přepravy do Německa, Rakouska, Itálie a Francie. V průběhu činnosti se firma začala specializovat ještě na přepravy do méně obvyklé destinace, do Slovinska. V současnosti lze za stěžejní destinace označit Rakousko, Slovinsko a Itálii. Každý den má společnost v těchto státech svá vozidla a je schopna plnit přepravní potřeby svých zákazníků. Jak lze vidět na obr. č. 2, mezi nejčastěji přepravované komodity lze označit dřevo, zboží pro strojírenský, zemědělský průmysl, papírenský a automobilový průmysl.

Obrázek č. 2 Přepravované komodity za měsíc únor 2009



Zdroj: Autor

Mezi největší zákazníky společnosti Kristensson s.r.o. patří společnost Agro CS Česká Skalice, pro kterou firma přepravuje hnojivo a rašelinový substrát. Další velmi významný zákazník je společnost pewag s.r.o., která je výrobcem špičkových sněhových řetězů. V současné době spolupracuje firma Kristensson s.r.o. s nadnárodní společností DHL, pro kterou zajišťuje přepravy hraček, pošty a kusového zboží.

2.3.2 Spedice

Nedostatek vlastních vozidel a možnost poskytnout svým zákazníkům další službu vedl firmu Kristensson s.r.o. ke zřízení mezinárodní spedice. Společnost nabízí svým zákazníkům spediční služby především pro zakázky, které není schopna pokrýt vlastními vozy, nebo v případě, že se jedná o zakázky pro které nemá firma vhodné vozidlo (přepravy dle Úmluvy ADR, ATP, nadrozměrné zásilky, atd.).

Pro tyto případy má firma Kristensson s.r.o. silného partnera, společnost JIPOCAR Jihlava s.r.o., se kterou úzce spolupracuje. Tato moderní dopravní společnost splňuje všechny požadavky, které firma Kristensson s.r.o. požaduje od svých dopravních partnerů v případě spedičního vyřízení zakázky. V případě volby jiného dopravního partnera požaduje firma Kristensson s.r.o. tyto náležitosti:

- spolehlivost,
- zbožové pojištění,
- upínací popruhy pro správné zajištění nákladu,
- certifikát kvality ISO 9001:2000 je výhodou.

2.3.3 Skladování

Stále častější požadavky zákazníků vedli společnost Kristensson s.r.o. k nákupu budovy ve které byly zřízeny skladovací prostory. Nyní má firma skladovací prostory o ploše 200 m² s kapacitou 180 paletových míst. Skladování provozuje firma jako doplňkovou a okrajovou činnost. Ve skladu není prozatím zaveden žádný informační a komunikační systém. Firma vlastní vysokozdvihný vozík Desta o užitečné hmotnosti 2.5 tuny. Skladovací plochy slouží především ke kompletování nákladů, které budou naloženy na sběrné kamiony do jednotlivých evropských zemí. Firma je schopna zajistit překládku vlastních nebo cizích kamionů. V případě překládky se jedná většinou o zboží, se kterým se danému dopravci nevyplatí jet do cílové destinace, v případě, že nesežene další dokládky.

2.4 Přeprava zásilek

Tato kapitola analyzuje současný stav přepravy zásilek, vznik přepravní smlouvy, způsob objednání dopravy a samostatnou technologii zajištění přepravy.

2.4.1 Vytížení vozidel

Dispečer vytěžuje vozidla na základě plánu přeprav. Jednotlivé zakázky získává nejčastěji od stálých zákazníků nebo na základě oslovování svých spedičních partnerů. V případě, že nemá dispečer potřebné vytížení je nucen hledat vhodný náklad. K tomu má firma Kristensson s.r.o. kontaktní databanku RAALTRANS od společnosti ComArr nebo evropskou databanku TimoCom. Do těchto databank zadávají výrobní podniky, odesilatelé a zasilatelé své zásilky. Dopravci mohou do této databanky zadávat, kde mají své volné vozy. Ke každému nákladu je uvedena hmotnost, požadovaný vůz, cena, která je buď smluvní nebo pevně daná, datum nakládky a vykládky. U volných vozů, které nabízejí dopravci, je volná kapacita (počet ložných metrů nebo tun) a nabízená destinace (odkud kam).

2.4.2 Přepravní smlouva

Společnost Kristensson s.r.o. uzavírá se svými zákazníky Smlouvy o přepravě věci. Jedná se o smlouvu uzavřenou mezi dopravcem a přepravcem o podmínkách přepravy věci z určitého místa do místa doručení. Firma rozlišuje dva druhy smluv:

- A) **Smlouva rámcová** - smluvní vztah, uzavřený písemně na dobu určitou nebo neurčitou k opakovanému plnění jednotlivých smluvních úkonů (zpracovává jednatel).
- B) **Smlouva jednorázová** - uzavřená písemně nebo ústně formou objednávky pro individuální smluvní úkon (zpracovává a vyhodnocuje dispečer).

Přepavní smlouva vzniká v silniční dopravě mnoha způsoby:

- potvrzením objednávky (ústním nebo písemným),
- řidičovým potvrzením NL CMR,
- přistavením vozidla k nakládce,
- převzetím zboží k přepravě.

2.4.3 Objednávka přepravy

Přijaté objednávky zpracovává a vyhodnocuje dispečer přeprav. V případě potvrzení objednávky souhlasí dispečer s realizací přepravy, čímž vzniká přepravní smlouva. Veškeré potřebné údaje si dispečer zaznamená do plánu přeprav a předá objednávku pomocnému dispečerovi, který objednávku s dalšími informacemi předá řidiči.

Před potvrzením objednávky musí dispečer vyhodnotit, zda-li bude mít volnou kapacitu pro tuto přepravu, zda-li se dá stihnout v daném termínu (dle Evropského nařízení 561/2006) a především, jestli je nabízená cena za přepravu v poměru k nákladům adekvátní. Tato skutečnost je velmi důležitým faktorem.

V případě, že dispečer nemůže dodržet požadavky na přepravu, objednávku nepotvrdí.

Objednávku lze učinit:

- telefonicky,
- elektronicky (e-mailem),
- písemně (poštou nebo faxem).

Na základě správných dispozic v objednávce může dopravce zajistit přepravu s odbornou péčí a včas.

Objednávka musí obsahovat:

- jméno, adresu, telefon, fax a osobu zodpovědnou za odesilatele (zasilatele),
- místo nakládky (adresa vč. PSČ...),
- místo vykládky,
- údaje o zásilce (druh zboží, popis zboží, hmotnost, obsah, počet kusů, zvláštní povaha zásilky...),

- nároky na vozidlo a jeho vybavení (počet kurtů, výbava ADR, ochranné rohy...),
- datum nakládky (případně přesné určení času),
- datum vykládky (případně přesné určení času),
- cena za přepravu,
- splatnost.

2.4.4 Technologie a zajištění přepravy

Samotná přeprava začíná v okamžiku, kdy pomocný dispečer přepoše objednávku se všemi dispozicemi (adresa a čas nakládky, adresa a čas vykládky, druh zboží, počet kusů, hmotnost, případně kontaktní osoby a zvláštní vybavení) řidiči kamionu, který přistaví vozidlo na nakládku. Řidič musí dispečerovi avizovat příjezd na nakládku a případně průběh nakládky. Povinností odesilatele je naložit kamion a vystavit potřebné dokumenty (faktura, dodací listy, NL CMR).

Po naložení zboží vyjíždí řidič na místo určení. V průběhu přepravy se pravidelně hlásí dispečerovi. Samozřejmostí je dodržování všech legislativních norem v průběhu přepravy. Po příjezdu na vykládku se řidič nahlásí dispečerovi, vyloží zboží a čeká na další pokyny.

Fakturace probíhá po ukončení přepravy, poté co řidič odevzdá nákladní list CMR a dodací listy. Účetní oddělení firmy tuto přepravu zaúčtuje, vystaví fakturu a k ní připojí potvrzené doklady. Faktura je splatná obvykle do 60 dnů ode dne vystavení.

2.4.5 Faktory ovlivňující cenu za přepravu

Existuje celá řada faktorů, které ovlivňují cenu za přepravu. Mezi nejvýznamnější patří:

- vzdálenost,
- hmotnost nákladu,
- objem nákladu,
- dodací termín,
- druh dopravního prostředku,
- přepravní oblast,
- speciální přepravy,
- zda-li se jedná o přepravu vnitrostátní nebo mezinárodní.

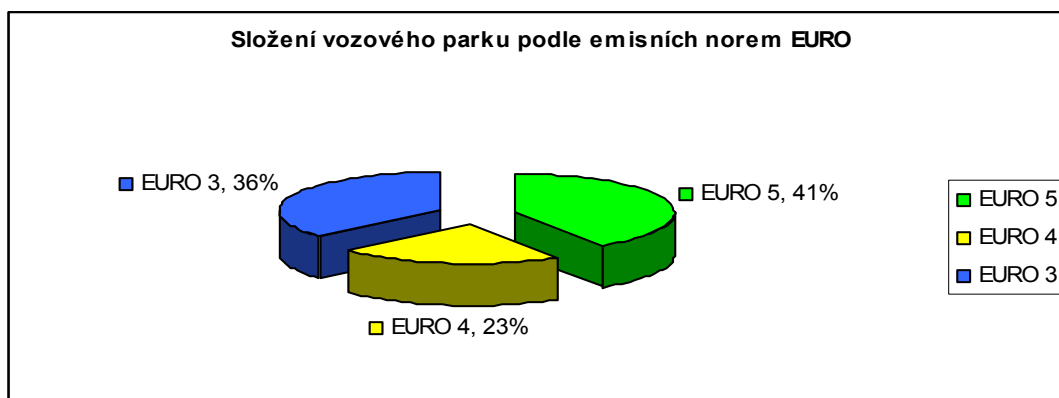
2.5 Vozový park

Zpočátku provozovala firma Kristensson s.r.o. pouze plachtové návěšové soupravy. Firma však chtěla proniknout i na trh kontejnerových přeprav a tak si experimentálně pronajala podvozek pro přepravu ISO kontejnerů. Přepravy kontejnerů se však firmě nerentovaly podle původních představ a ekonomických plánů a tak firma pronajatý podvozek vrátila a této oblasti dopravy se již nevěnuje. Společnosti se však naskytlá možnost přepravy objemného zboží, na které nejsou návěšové soupravy vhodné. Na přání dlouholetého zákazníka, který rozšířil svoje výrobní portfolio o objemné zboží, nakoupila firma dvě velkoobjemové soupravy. Přepravy lehkého a objemného zboží se firmě osvědčily i u jiných zákazníků a proto se počet velkoobjemových souprav neustále rozrůstá. V současnosti provozuje firma Kristensson s.r.o. ve svém vozovém parku tato vozidla:

- 14 návěšových souprav s tahači Volvo,
- 3 návěšové soupravy s tahači Renault,
- 5 velkoobjemových souprav.

Management firmy si uvědomuje negativní vliv kamionové dopravy na životní prostředí, proto se snaží tyto dopady na přírodu snížit. Firma pravidelně obměňuje svůj vozový park. V případě nákupu nových vozidel preferuje společnost nejekologičtější vozidla splňující emisní normu EURO 5, která ještě nevstoupila v platnost. Jak lze vidět na obr. č. 3, vozidla provozovaná firmou Kristensson s.r.o. plní přísné limity dle norem EURO 3 - EURO 5. Složení vozového parku je uvedeno v tabulce č. 1.

Obrázek č. 3 Složení vozového parku dle emisních norem EURO



Zdroj: Autor

Tabulka č.1 Složení vozového parku společnosti Kristensson s.r.o.

ČÍSLO	TAHAČ / VALNÍK	TYP	OBJEM	NOSNOST	EMISNÍ NORMA
1.	VOLVO FH12 420	N	91 cbm	25200 kg	EURO 3
2.	VOLVO FH12 460	N	91 cbm	25000 kg	EURO 3
3.	VOLVO FH12 460	N	91 cbm	25000 kg	EURO 3
4.	VOLVO FH12 460	N	91 cbm	25000 kg	EURO 3
5.	VOLVO FH12 460	N	91 cbm	25000 kg	EURO 3
6.	VOLVO FH12 500	N	91 cbm	25000 kg	EURO 3
7.	VOLVO FH12 500	S	120 cbm	24000 kg	EURO 3
8.	VOLVO FH12 500	S	120 cbm	24000 kg	EURO 3
9.	RENAULT Premium 440	N	91 cbm	25000 kg	EURO 4
10.	RENAULT Premium 450	N	91 cbm	25000 kg	EURO 5
11.	RENAULT Premium 450	N	91 cbm	25000 kg	EURO 5
12.	VOLVO FH 480	N	91 cbm	25000 kg	EURO 4
13.	VOLVO FH 480	N	91 cbm	25000 kg	EURO 4
14.	VOLVO FH 480	N	91 cbm	25000 kg	EURO 4
15.	VOLVO FH 480	S	120 cbm	24000 kg	EURO 4
16.	VOLVO FH 480	S	120 cbm	24000 kg	EURO 5
17.	VOLVO FH 480	S	120 cbm	24000 kg	EURO 5
18.	VOLVO FH 520	N	91 cbm	25000 kg	EURO 5
19.	VOLVO FH 520	N	91 cbm	25000 kg	EURO 5
20.	VOLVO FH16 580	N	91 cbm	26800 kg	EURO 5
21.	VOLVO FH16 580	N	91 cbm	26800 kg	EURO 5
22.	VOLVO FH16 580	N	91 cbm	26800 kg	EURO 5
N – návěsová souprava S – velkoobjemová souprava					

Zdroj: Autor

2.5.1 Nákup dopravní techniky

Společnost Kristensson s.r.o. si vždy pečlivě vybírá dodavatele dopravní techniky. Nároky a požadavky na nová vozidla jsou vždy velmi vysoké. Nákup nové dopravní techniky konzultují s řidiči. Ostatně jsou to oni, kteří budou trávit většinu času v kabině nákladního vozu. Při každém nákupu firma zvažuje všechny klady a zápory jednotlivých dodavatelů. Firma Kristensson s.r.o. si pořizuje nadstandartně vybavená vozidla, díky nimž je vyhledávaná a ceněná mezi řidiči. Výsadním dodavatelem se stala společnost VOLVO Trucks. Tato švédská společnost nabízí firmě Kristensson s.r.o. dopravní techniku s vysokou

užžitnou hodnotou, na kterou se může kdykoliv a kdekoliv spolehnout. Experimentálně nakoupila firma v roce 2006 tři tahače Renault Premium, které nyní testuje. V současnosti se tyto vozy prověřují především z hlediska provozní spolehlivosti a spotřeby pohonných hmot. Management firmy posuzuje při nákupu dopravní techniky následující faktory:

- spolehlivost,
- životnost,
- bezpečnost pro posádku,
- spotřeba pohonných hmot,
- servisní služby,
- poprodejní služby,
- pořizovací cena,
- ceny v autorizovaných servisech a ceny náhradních dílů.

Obrázek č. 4 Tahač VOLVO FH12 420



Zdroj: Autor

V případě návěsů a přívěsů je současný dodavatel firma Schwarzmüller. U této kategorie dopravní techniky se hledí především na pohotovostní hmotnost daného prostředku, protože čím nižší je pohotovostní hmotnost, tím vyšší je užitečná hmotnost a profit dopravce.

Firma Kristensson s.r.o. pravidelně obměňuje svůj vozový park. V minulosti nepřesahovalo průměrné stáří vozového parku tři roky. V současné době, v době hospodářské krize, kdy se cena za přepravu snížila v řádech desítek procent se tato doba nejen u firmy Kristensson s.r.o., ale i u jiných dopravních firem jistě prodlouží. Tento fakt je dalším důvodem, proč musí firma nakupovat spolehlivou a kvalitní dopravní techniku

2.5.2 Návěsové soupravy

Společnost Kristensson s.r.o. má ve svém vozovém parku 17 návěsových souprav. Firma používala v minulosti návěsy firmy General Trailers, Krone a Schwarzmüller. Z dlouhodobého hlediska se jako nejspolehlivější osvědčily návěsy značky Krone a Schwarzmüller. Společnost nakonec zvolila jako dodavatele návěsové techniky firmu Schwarzmüller, která má lepší servisní síť, než její německá konkurence.

Všechny návěsy mají standardní délku 13,62 m, vnitřní výšku 2,80 m a vnitřní šířku 2,48 m. Návěs má objem 91 cbm a lze do něj naložit 33 EUR palet. Pohotovostní hmotnost návěsů je cca 6100 kg a užitečná hmotnost činí cca 25 000 kg. Výjimku tvoří 3 návěsy Schwarzmüller Ultralight, které mají odlehčené Chassis a je na ně možné naložit až 26 800 kg. Všechny návěsy mají shrnovací střechu Edscha umožňující nakládku jeřábem, zadní vrata a shrnovací plachtu. Každý návěs má v bočních lyžinách 13 vázacích ok pro připevnění upínacích popruhů. Dva návěsy jsou navíc vybaveny paletovým košem pro 33 prázdných palet, které lze využít pro zásilky, kde zákazník požaduje tzv. výměnu palet.

Obrázek č. 5 Návěsová souprava VOLVO FH12 460



Zdroj: Autor

2.5.3 Přívěsové soupravy

Pro rozšíření nabídky služeb se firma Kristensson s.r.o. rozhodla v roce 2003 nakoupit přívěsové (tandemové) soupravy. Firma má nyní ve svém vozovém parku 5 souprav. Jedná se o velkoobjemové soupravy s délkou 18,5 m, vnitřní výškou 3 m a šířkou 2,48 m. Souprava má objem 120 cbm a je schopná pojmout 38 EUR palet.

Vozidla jsou plně průjezdná, není třeba je při každé ložné operaci rozpojovat jako klasickou soupravu. Užitečná hmotnost je 24 000 kg. Vozidla mají stejně jako návěsové soupravy shrnovací střechu, zadní vrata a shrnovací plachtu.

Obrázek č. 6 Velkoobjemová souprava VOLVO FH 480



Zdroj: Autor

2.5.4 Opravy a údržba

Všechna nová vozidla značky Volvo jsou pořizována se službou Gold contract. Tato služba znamená, že společnost Volvo bude zajišťovat všechny aktivity kolem servisu a oprav vozu po dobu dohodnutou ve smlouvě za fixní měsíční poplatek. Smlouva se uzavírá na dobu 4 let. Tento balíček obsahuje:

- pravidelné kontrolní prohlídky funkcí nákladního vozu,
- výměny olejů, mazání podvozku,
- veškeré opravy a údržbu,
- kalibrace tachografu,
- výměnu baterií,
- výměnu všech vadných dílů a materiálů.

Vozidla, která nejsou pod servisní smlouvou Gold contract jsou servisována v autorizovaných opravárnách Volvo, případně Renault. Firma Kristensson s.r.o. má jako svůj domovský Volvo servis firmu Karez a.s., Cerekvice nad Loučnou. Tento servis si vybrala díky kvalitním službám, vstřícnému přístupu, ale také díky geografické poloze. Návěsy a přívěsy značky Schwarzmüller jsou opravovány u firmy Vincenci s.r.o., Skuteč. Opravy

drobnějšího rozsahu a výměnu pneumatik si firma zajišťuje sama prostřednictvím firemního technika.

2.6 Řidiči

Doprava je obor s velkou fluktuací zaměstnanců, zvláště řidičů. Velká fluktuace je nepříznivý jev, který negativně ovlivňuje kvalitu poskytovaných služeb dopravních firem. Firma Kristensson s.r.o. si plně uvědomuje tyto skutečnosti a snaží se tento jev maximálně zmírnit. Většina řidičů je u firmy více než 10 let, jsou to hlavně ti řidiči, kteří přišli z bývalých podniků ČSAD. Společnost Kristensson s.r.o poskytuje řidičům v porovnání s konkurencí velmi dobré pracovní a platové podmínky, díky nimž dosahuje firma nízké fluktuace řidičů.

2.6.1 Výběr řidičů

V případě přijetí nových řidičů jsou stanovena přísná pravidla, která nebyla porušována ani v dobách největšího nedostatku řidičů.

Podmínky přijetí nového řidiče:

- bezúhonnost,
- řidičské oprávnění skupiny C + E,
- platný profesní průkaz,
- praxe v MKD alespoň 2 roky,
- znalost alespoň jednoho cizího jazyka,
- příjemné vystupování.

Výhody pro řidiče:

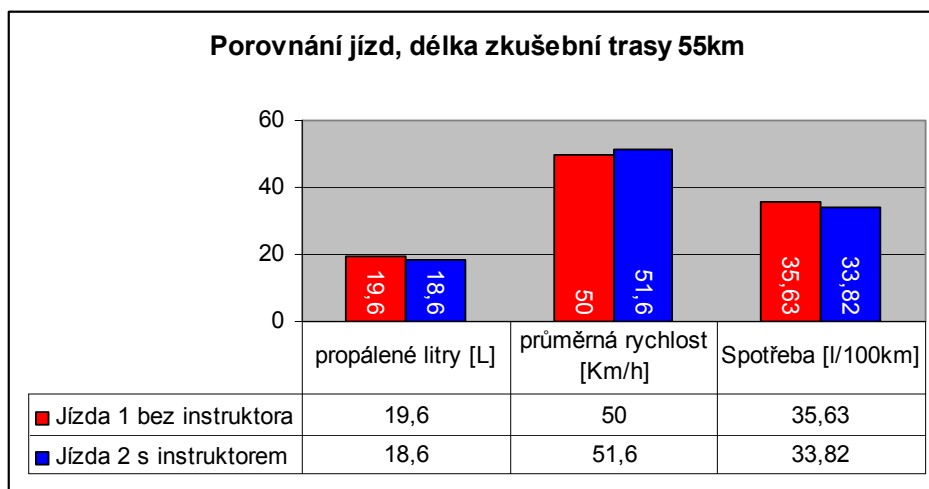
- zázemí stabilní společnosti,
- dobré platové podmínky,
- moderní vozový park Volvo a Renault,
- penzijní pojištění pro stálé zaměstnance,
- sociální výpomoc v mimořádných situacích,
- volné víkendy.

2.6.2 Školení bezpečné a ekonomické jízdy

Každý rok organizuje firma Kristensson s.r.o ve spolupráci se společností VolvoTruckCzech s.r.o školení bezpečné a ekonomické jízdy pro všechny své řidiče. Hlavním cílem tohoto školení je optimalizace dovedností řidičů, což vede k nižší spotřebě paliva a bezpečnějšímu řízení.

Školení probíhá v období vánočních svátků a trvá celý den. Během školení získá řidič nejen teoretické, ale i praktické poznatky. Nejprve probíhá teoretická výuka, pak na základě nových poznatků absolvuje řidič zkušební jízdu s instruktorem ekonomické jízdy, který mu vytkne špatné návyky během jízdy a pomůže mu s implementací nových poznatků. Výsledky jedné z jízd prezentuje obr. č. 7. Toto školení pomáhá nejen řidičům, kteří se profesně zdokonalí, ale i firmě, která po každém školení analyzuje výsledky a úsporu pohonných hmot a snížení provozních nákladů.

Obrázek č. 7 Porovnání jízd



Zdroj: Autor

Management společnosti Kristensson s.r.o. pečlivě sleduje spotřebu PHM, která je významnou nákladovou položkou. Norma spotřeby byla stanovena na 34 L / 100 km. Provozní technik každý měsíc vyhodnocuje data o spotřebách PHM. Na základě těchto dat jsou řidičům vypláceny finanční odměny. Výřez evidence spotřeby PHM je znázorněn v tabulce č. 2.

Tabulka č. 2 Tabulka spotřeby pohonných hmot (vybraná část)

Duben 2009	TUA 5695	1H6 1099	1H7 6607	1H7 6617	2H2 6343	2H2 8626	2H2 8646
Kraus	43 L						
Špráchal		210 L					
Novák			5 L				
Dubánek				22 L			
Černohous					139 L		
Strobo						32 L	
Mlynář							28 L

černé hodnoty - úspora PHM
červené hodnoty - nadspotřeba PHM
norma spotřeby - 34L / 100 km

Zdroj: Interní materiály společnosti Kristensson s.r.o.

2.6.3 Pravidelná legislativní školení

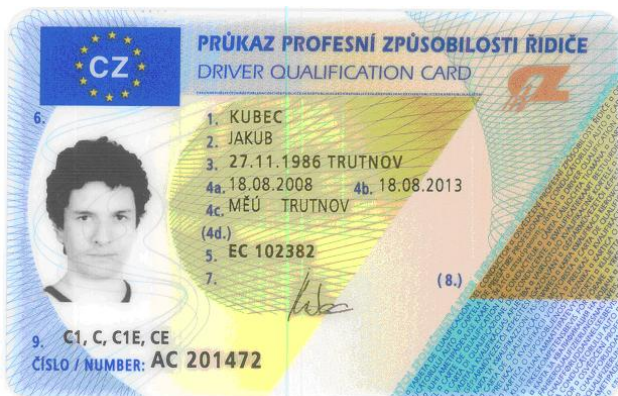
V dubnu roku 2008 začal platit nový zákon č. 374/2007 Sb., který pozměňuje zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti řidičů. Nově se tato povinnost vztahuje na všechny řidiče vozidel s řidičským oprávněním skupiny C, tedy všech vozidel nad 3,5 t celkové hmotnosti. Nový zákon a požadavky na řidiče jsou harmonizovány s předpisy Evropského společenství.

Zákon nově zavádí vstupní školení pro řidiče, kteří nemají profesní průkaz. Řidiči bez profesního průkazu budou muset absolvovat vstupní školení v základním rozsahu 140 hodin, z toho 130 hodin teoretické přípravy a 10 hodin ve zdokonalování řízení. Po absolvování školení musí složit řidič písemnou zkoušku na obecním úřadě. V případě úspěšného složení bude řidiči vydán profesní průkaz.

Řidiči, kteří mají platný profesní průkaz musí nyní v průběhu pěti let absolvovat 35 hodin pravidelného školení. Každý rok musí tedy řidič absolvovat pravidelné sedmi hodinové školení. Po každém školení bude řidiči vydáno potvrzení o absolvování pravidelného školení.[15]

„Podstatnou změnou oproti dřívějšímu školení řidičů je osnova tohoto školení, která má především rozvíjet znalosti a dovednosti řidiče v oblastech vyjmenovaných v zákoně. Školení již tedy nebude pouhým opakováním dopravních předpisů, ale může být cíleně zaměřeno na potřeby firmy, případně konkrétních řidičů. Další podstatnou změnou je, že pravidelné školení již nebude zakončeno zkouškou. Řidiči se tedy již nemusí nervovat z nesmyslného přezkušování, ale mohou se soustředit na to, aby se opravdu něco naučili.“
[15]

Obrázek č. 8 Průkaz profesní způsobilosti řidiče



Zdroj: Autor

2.6.4 Pravidelné lékařské prohlídky

Na základě zákona č. 411/2005 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, se musí všichni řidiči s řidičským oprávněním skupiny C a D včetně příslušných podskupin podrobit pravidelným lékařským prohlídkám, psychologickému a neurologickému vyšetření, včetně EEG. Ze zákona platí náklady na tyto prohlídky zaměstnavatel.

Pravidelné lékařské vyšetření musí mít řidič při žádosti o získání řidičského oprávnění a poté v pravidelných dvouletých intervalech. Po dovršení 50 let musí mít řidič pravidelné jednorozhodní lékařské prohlídky.

Posudek psychologa vystavený na základě dopravně psychologického vyšetření je od 1. července 2006 povinen požadovat každý registrující praktický lékař vystavující profesionálním řidičům potvrzení o absolvování pravidelné lékařské prohlídky. Vstupní lékařské prohlídce se musí profesionální řidič podrobit před zahájením výkonu činnosti a dalším pravidelným lékařským prohlídkám do 50 let věku každé dva roky a po dovršení 50 let věku každoročně. Všichni profesionální řidiči si musí doplnit vyšetření do konce roku 2007. [16]

Společnost Kristensson s.r.o spolupracuje s firmou NEUROPS, která se dokáže flexibilně přizpůsobit časovým požadavkům firmy. Všechna vyšetření probíhají na jednom místě a o výsledku vyšetření je do 14 dnů informován management firmy. Náklady na vyšetření jednoho řidiče činí cca 2.490 Kč.

2.7 Marketing

Společnost Kristensson s.r.o. si je vědoma důležitosti aplikace marketingu, a proto se snaží co nejvíce využívat nástroje marketingového mixu. Firma investuje do reklamy v regionální inzerci, podporuje město Trutnov, sponzoruje množství dobročinných akcí a je dlouholetým oficiálním sponzorem pardubického hokeje. Reklamní plochu této společnosti můžeme nalézt na různých sportovištích a ve sportovních halách. Podílí se také na různých sociálních programech pro postižené děti a přispívá na konkrétní zdravotnické přístroje v Královéhradeckém kraji.

Na své internetové stránce prezentuje firmu, představuje portfolio svých služeb a významné dodavatele. Zákazník si může na těchto stránkách prohlédnout nákladní vozy, schéma jejich ložné plochy, užitečnou hmotnost a objem. Samozřejmostí je reklama umístěná na plachtách návěsů a přívěsů, kde nalezneme nejdůležitější kontakty, ale i možnosti firmy.

Do podvědomí veřejnosti se firma Kristensson s.r.o. dostává také množstvím nejrůznějších reklamních předmětů, které dává nejenom svým obchodním partnerům. Vizitky se staly nedílnou součástí managementu.

2.8 Systém řízení jakosti

Společnost Kristensson s.r.o. klade velký důraz na kvalitu poskytovaných služeb. Management firmy se proto rozhodl o zavedení systému řízení jakosti dle normy ČSN EN ISO 9001:2000, která bude deklarovat kvalitu poskytovaných služeb. Úspěšné vedení a fungování firmy vyžaduje, aby byla řízena systematickým a jasným způsobem. Manažerem jakosti byl jmenován provozní technik, který je zodpovědný za implementaci a správu dokumentů dle normy ISO 9001:2000. Tato norma zajistí odhalení neshody a přijetí takových opatření, která zabrání nesplnění požadavků zákazníka a plýtvání zdroji. Norma dále zajišťuje efektivním fungování všech procesů a neustálé zlepšování systému managementu jakosti. Na plnění normy se podílí všichni zaměstnanci firmy. Kontrola externím auditorem probíhá v pravidelných ročních intervalech, recertifikace probíhá každé dva roky. Audit a recertifikace provádí nezávislá firma, která může certifikát ISO při neplnění norem odebrat.

Výkonnost vedení organizace a s ním spojená filozofie, strategie a praktické postupy managementu jsou zárukou zajištěné budoucnosti firmy.

3 Návrhová opatření

Závěrečná část práce se věnuje celkovému zhodnocení a shrnutí. Tato část obsahuje SWOT analýzu, optimalizační návrhy a doporučení. Tyto návrhy mohou firmě pomoci v silném konkurenčním boji a pomohou ji upevnit svoje postavení na dopravním trhu.

3.1 SWOT analýza

SWOT analýza je metoda, která umožňuje zjistit slabé a silné stránky společnosti Kristensson s.r.o., stejně tak jako příležitosti a hrozby, které před dopravní a spediční firmou stojí. Tato analýza je jednou z marketingových metod, díky níž můžeme komplexně vyhodnotit fungování firmy. Ve vnitřním prostředí firmy jsou vyhodnocovány silné a slabé stránky společnosti, ve vnějším prostředí jsou analyzovány příležitosti a hrozby. Název SWOT analýza je odvozen od počátečních písmen z anglických názvů Strengths, Weaknesses, Opportunities a Threats.

Sestavení SWOT analýzy společnosti Kristensson s.r.o.

Silné stránky:

- dlouholeté zkušenosti,
- dobré jméno na dopravním a spedičním trhu,
- zkušení a vyškolení řidiči mluvící alespoň jedním světovým jazykem,
- kvalitní vozový park,
- kvalitní a vysoce profesionální služby,
- společnost je držitelem certifikátu řízení jakosti dle normy ČSN ISO 9001:2000,
- vysoká míra flexibility,
- stálí zákazníci.
- dobré vztahy se zákazníky,
- dobré vztahy s dodavateli,
- finanční stabilita,
- znalost dopravního trhu.
- vysoká profesionalita zaměstnanců na všech pozicích.

Slabé stránky:

- společnost vlastní pouze plachtová vozidla,
- společnost nevlastní žádný menší nákladní vůz na svoz nebo rozvoz zboží po okolí,
- špatná přístupnost,
- nevyhovující geografická poloha (uzavřená hranice s Polskem pro vozidla nad 9 tun celkové hmotnost),
- vozidla nejsou vybavená sledovacím GPS zařízením,
- firma nemůže vstoupit do velkých výběrových řízení (málo vozidel),
- vyšší cena za poskytované služby,
- velká konkurence dopravců v regionu,
- nevhodné zázemí vlastních prostor.

Příležitosti:

- vstup na nové přepravní trhy,
- vstup do jiného odvětví silniční dopravy (sklápěče, cisterny, mrazírenské vozy...),
- vybudování a prodloužení D11/R11,
- výstavba nového logistického areálu,
- vybudování Volvo Truck servisu,
- získání nových zákazníků na úkor jiných dopravců, kteří museli opustit trh díky současné ekonomické situaci,
- opětovný nárůst kamionové dopravy.

Hrozby:

- ztráta zakázek od zákazníků, kteří byli nuceni ukončit svoji výrobu nebo snížit produkci,
- ztráta zákazníků díky silné konkurenci,
- snižování cen konkurenčními dopravci,
- úpadek zákazníka, nezaplacení za služby,
- růst ceny PHM,
- zavedení nebo zdražení mýta,
- negativní vnímání cen zákazníky,
- legislativní a politická opatření na úkor silniční dopravy,
- špatná ekonomická situace,
- dumpingové ceny velkých dopravních firem.

3.2 Vnitřní prostředí

Analýza obchodní politiky

Výběr dopravce nebo spediční firmy ovlivňují potřeby zákazníků. Někteří zákazníci hledají to nejlevnější řešení a tak se obrací na ty spediční firmy, které danou zakázku prodají neznámému dopravci, který ji levně odveze. Ne vždy je toto řešení nejlepší, protože tito dopravci nemohou za nabízené ceny poskytovat kvalitní služby, profesionální personál a spolehlivý vozový park.

Existuje však množství zákazníků, kteří preferují kvalitní dopravní služby a spolehlivost dodání zásilky, proto se obracejí na renomované dopravní firmy, kterou firma Kristensson s.r.o. bezesporu je.

Snížení cen za poskytované služby by ovlivnilo jejich kvalitu. Touto cestou se však firma Kristensson s.r.o. vydat nechce. Množství zákazníků si zvyklo na standart poskytovaných služeb a je ochotno si za ně mírně připlatit.

Analýza propagace

Společnost Kristensson s.r.o. propaguje služby na svých vozidlech, které mají jednotný design a od většiny vozidel konkurenčních firem se výrazně liší. Společnost dlouhodobě podporuje pardubický hokej, reklamu má umístěnu na propagačních materiálech a reklamních plochách HC Moeller Pardubice. V minulosti měla firma reklamu na mantinelech a dresech pardubických hokejistů.

Kristensson s.r.o. se dále prezentuje v regionálních denících a na svých internetových stránkách. Množství reklamních předmětů podporuje propagaci firmy.

Analýza produktu

Firma Kristensson s.r.o. nabízí komplexní dopravní a spediční služby. Zakázky, které není firma schopna pokrýt svými dopravními prostředky zajistí formou spedice. Mezi další činnosti firmy patří zprostředkování obchodu a služeb, technické činnosti v dopravě, údržba motorových vozidel a maloobchod s motorovými vozidly.

Analýza lidských zdrojů

Firma Kristensson s.r.o. zaměstnává dispečera, pomocného dispečera, provozního technika, účetní a 22 řidičů. Jednatel firmy dohlíží na činnost všech zaměstnanců a je s nimi v neustálém kontaktu. Pokud se zákazník rozhodne pro firmu Kristensson s.r.o. může si být

jistý, že jeho zboží odveze řidič, který je na profesionální úrovni, ovládá alespoň jeden světový jazyk, za každých okolností se chová slušně a reprezentuje svoji firmu.

3.3 Vnější prostředí

Analýza zákazníků

Firma Kristensson s.r.o. má v České republice tři stěžejní zákazníky. Těmto zákazníkům přikládá firma nejvyšší důležitost, je s nimi v neustálém kontaktu a plní veškeré jejich požadavky. Těmto stálým zákazníkům poskytuje firma slevy. Další významné zákazníky má firma v Rakousku, ale i ve Slovinsku a Německu.

Firma Kristensson s.r.o. se neustále snaží oslovovat a získávat nové zákazníky. Tyto kroky jsou však mnohdy velmi obtížné. Konkurence a málo produktivních podniků v trutnovském regionu snižuje míru úspěchu při získávání nových zákazníků. Firma se proto snaží kontaktovat zahraniční partnery, pro které jsou kvalitní dopravní služby za přiměřené ceny výhodnou volbou.

Analýza dopravní dostupnosti

Firma Kristensson s.r.o. sídlí na periferii města Trutnova poblíž silnice I/14. Dopravní spojení města Trutnova na mezinárodní silniční síť je poměrně složité, přilehlé komunikace I/14, I/16 a I/37 jsou pro podmínky mezinárodní kamionové dopravy naprosto nevyhovující. Nejbližší napojení na silnici mezinárodního významu je v Jaroměři, konkrétně se jedná o silnici E67 propojující Prahu, Hradec Králové a Polsko.

Firma nemůže využít ani své geografické polohy v mezinárodní dopravě do Polska, vzhledem k tomu, že nejbližší hraniční přechod na silnici I/16 je uzavřen pro nákladní dopravu nad 9 tun. Velkým přínosem pro region trutnovska, ale také pro firmu Kristensson s.r.o. bude dostavba dálnice D11 (R11) propojující Českou republiku a Polsko. Dostavbou této komunikace vznikne firmě kvalitní spojení s Polskem a Spolkovou republikou Německo.

Analýza konkurence

V oblasti mezinárodní kamionové dopravy existuje na dopravním trhu velmi silná konkurence. Firmě Kristensson s.r.o. konkurují velcí a silní dopravci z České republiky, ale hlavně dopravci z Polska a Pobaltských republik, kteří nabízejí dopravní služby za nižší ceny. Po vstupu České republiky do Evropské Unie v roce 2004 se tato skutečnost ještě umocnila.

Po prvním květnu 2009 mohou provozovat zahraniční dopravci kabotážní dopravu na území České republiky. Časem se ukáže, jak tato skutečnost ovlivnila vnitrostátní dopravu.

Firma Kristensson s.r.o. neustále sleduje konkurenční dopravce a snaží se svým zákazníkům nabídnout více než její konkurenti.

Analýza technologického prostředí

Společnost Kristensson s.r.o. dbá na kvalitu svých služeb a proto používá moderní dopravní techniku, jejíž stáří nepřesahuje 5 let. Firma Kristensson s.r.o. se na tuto techniku může kdykoliv spolehnout a výrazně se tím snižuje riziko nedodání zásilky ve stanovený čas.

V oblasti informačních technologií a výpočetní techniky používá firma standardní vybavení s důrazem na pravidelné obměňování.

Analýza politicko-legislativní

V této oblasti zastává důležitou roli sdružení autodopraců Česmad Bohemia, které hájí zájmy autodopraců. Toto sdružení se aktivně podílí na tvorbě nových předpisů a lobuje za zájmy dopravců na politické půdě. Důležitou roli hrají zákony, nařízení a předpisy, které musejí dopravci shodně dodržovat.

3.4 Optimalizační návrhy a opatření

Na základě vypracované SWOT analýzy bylo navrženo několik opatření. Ty byly dále inspirovány zkušenostmi, informacemi a materiály, které byly k dispozici při zpracování této práce. Opatření by měla sloužit analyzované společnosti ke zlepšení a upevnění její pozice na trhu.

Vozový park

Společnost Kristensson s.r.o. eviduje ve svém vozovém parku celkem 22 nákladních vozidel. Všechna vozidla mají celkovou hmotnost 40 tun. Tato vozidla však nejsou příliš vhodná pro svoz a rozvoz zásilek menších rozměrů a hmotností.

Na základě těchto skutečností by měla společnost Kristensson s.r.o. zvážit nákup alespoň jednoho vozidla s celkovou hmotností 12 tun. Toto vozidlo by zajišťovalo svoz zásilek pro sběrné kamiony a naopak. Vozidlo bych doporučil vybavit hydraulickým čelem, díky němuž by byl řidič nezávislý na manipulační technice.

Výhody tohoto řešení spočívají v úspoře nákladů, zejména pak pohonných hmot a mýta. Mezi další výhody patří operativnost, rychlost a flexibilita.

Obrázek č. 9 VOLVO FL



Zdroj: [19]

Zázemí společnosti

Společnost Kristensson s.r.o. doposud sídlí v pronajatém areálu, který nespĺňuje všechny požadavky moderního dopravce. Společnost má již koupené vhodné pozemky pro zřízení svého areálu vybaveného kapacitní odstavnou plochou, administrativní budovou, skladovací plochou, myčkou a menší dílnou pro drobné opravy.

V této oblasti by měla společnost uvážit výstavbu nakládací rampy, která by eliminovala nutnost použití vysokozdvizného vozíku. Řidič by si tak mohl sám kdykoliv naložit nebo složit zboží pomocí paletového vozíku. Toto řešení by výrazně urychlilo nakládku i vykládku zásilek.

Servis nákladních vozidel

V souvislosti s dostavbou dálnice D11 a jejím napojení na polskou dálniční síť se firmě otevírá možnost postavit v novém areálu servis nákladních vozidel. Díky očekávané frekvenci vozidel a vhodnému umístění by servis neměl nouzi o zakázky.

Možným řešením by bylo vybudovat autorizovaný servis vozidel VOLVO, který nemá v Královéhradeckém kraji hustou síť servisů. Servis by byl rozšířen o základní opravy vozidel konkurenčních značek a servis přípojných vozidel. Firma by díky této investici výrazně ušetřila za servis vlastních vozidel a eliminovala by množství marných jízd do servisu.

Systém sledování vozidel

Oblast dispečerského řízení by mohla být vylepšena prostřednictvím online sledováním vozidel pomocí technologie GPS. Dispečer využívá ke zjišťování polohy vozidla GSM telefon. Tato technologie je v současné době zastaralá a mnohdy zdlouhavá.

Existuje mnoho sledovacích zařízení, která nabízejí nejrůznější funkce. Ze zjištěných informací by bylo pro společnost Kristensson s.r.o. nejvhodnější vybavit vozidla systémem Dynafleet od společnosti Volvo. Tímto systémem lze vybavit všechna vozidla ve vozovém parku společnosti Kristensson s.r.o. Instalace tohoto systému je tedy možná nejenom do vozidel značky Volvo, ale i Renault.

„Dynafleet je online dopravní informační systém, který pomáhá ke zvyšování ziskovosti. Umožňuje v reálném čase sledovat polohu vozidel, spotřebu paliva, jízdní doby a styl jízdy řidičů s vozidlem, zasílání zpráv a celou řadu dalších funkcí. Systém poskytuje srozumitelné a přesné informace, čímž usnadňuje přijímání správných rozhodnutí.“ [17]

Obrázek č. 10 Dopravní informační systém Dynafleet



Zdroj: [20]

Oblast reklamy

Společnost Kristensson s.r.o. využívá mnoha možností prezentace. Svoje reklamy má na vlastních vozidlech, na vozidlech smluvních dopravců, podporuje pardubický hokej, různé sportovní a dobročinné akce, využívá reklamy v místních inzertních novinách.

Další možností, jak by se mohla společnost prezentovat je jednotné oblečení, které by nosili řidiči společnosti Kristensson s.r.o. a řidiči jejích smluvních dopravců. Pokud se chce společnost odlišovat od ostatních firem, musí být i řidič jednoznačně identifikovatelný a musí být jasné, ke které společnosti patří. Spousta zákazníků si slušných a čistě oblečených řidičů váží. Společnost tak mohou zaměstnanci prezentovat nejenom profesionalitou, ale také kvalitním oblečením s logem firmy.

Závěr

Jednou ze skutečností ovlivňující postavení dopravních společností na trhu je velký počet konkurentů způsobený nárůstem objemu přeprav během předchozích patnácti let. Tento fakt způsobil přebytek dopravních kapacit nad počtem přepravovaných zásilek. Nepříznivý stav ještě umocnil nástup finanční krize a s ní související hospodářské recese. Z důvodů snižování produkce u většiny podniků se zvýšil rozdíl mezi nabídkou a poptávkou po dopravních službách. Velké množství dopravních společností v současné době ukončuje svoji činnost především z nedostatku zakázek a platební neschopnosti.

Společnost Kristensson s.r.o. je na dopravním trhu vnímána jako měřítko kvality. Zaměřuje se především na mezinárodní přepravy do Rakouska, Slovinska a Itálie. Je to dopravní firma s letitou tradicí, která dosahuje každoročně dobrých ekonomických výsledků. Získané finanční prostředky efektivně investuje například do modernizace a nákupu nové dopravní techniky. Pouze tak je totiž možné dosáhnout dlouhodobě udržitelného rozvoje společnosti na rychle se rozvíjícím dopravním trhu se silnou konkurencí

Cílem této práce bylo analyzovat současný stav přepravy zásilek ve společnosti Kristensson s.r.o., zhodnotit poskytované služby, postavení na trhu a navrhnout vhodná optimalizační opatření. Základem pro navržená opatření bylo zpracování SWOT analýzy, která je efektivním nástrojem pro zhodnocení silných a slabých stránek společnosti, včetně analyzování příležitostí a hrozeb, které přináší externí prostředí. Pokud chce být společnost na trhu úspěšná, musí dokonale zmapovat nejen situaci uvnitř podniku, ale především vnější prostředí, které je plné podnětů, jejichž správným využitím je možné zlepšit postavení na trhu.

První část práce obsahuje obecnou charakteristiku, legislativní normy a mezinárodní úmluvy platné v silniční dopravě. Druhá kapitola se věnuje představení společnosti Kristensson s.r.o., předmětu jejího podnikání a analýze stávající situace přepravy zboží. Závěrečná část práce hodnotí stav společnosti pomocí SWOT analýzy. Na základě této analýzy jsou vyvozeny optimalizační opatření a možné návrhy na zlepšení.

Stanoveného cíle bylo dosaženo na základě zhodnocení a analýzy současného stavu přepravy zásilek ve společnosti Kristensson s.r.o., ze kterého vplynuly optimalizační návrhy. Mezi ně patří rozšíření vozového parku o rozvážková vozidla, online systém sledování vozidel, zlepšení zázemí firmy, servis nákladních vozidel a jednotné oblečení řidičů. Navržená opatření by měla pomoci společnosti Kristensson s.r.o. upevnit postavení na trhu, umožnit efektivnější využití času, informací a eliminovat náklady.

Použitá literatura

- [1] *www.liaznavzdy.cz* [online]. 2006 [cit. 2009-02-26]. Dostupný z WWW: <<http://www.liaznavzdy.cz/csad.php>>.
- [2] NOVÁK, Radek; PERNICA, Petr; SVOBODA, Vladimír; ZELENÝ, Lubomír. *Nákladní doprava a zasilatelství*. 2. přeprac. Vyd. Praha: ASPI, a.s. 2005. 412 s. ISBN 80-7557-086-6.
- [3] ČERNÁ, Jaroslava. *ČESMAD BOHEMIA* [online]. 28.11.2008 [cit. 2009-03-22]. Dostupný z WWW: <<http://www.prodopravce.cz/zprava-i6288.php>>.
- [4] *www.prodopravce.cz* [online]. 2005 [cit. 2009-03-24]. Dostupný z WWW: <<http://www.prodopravce.cz/cesmad-6.php>>.
- [5] ČERNÁ, Jaroslava. *ČESMAD BOHEMIA* [online]. 6.6.2008 [cit. 2009-03-26]. Dostupný z WWW: <<http://www.prodopravce.cz/clanek-i2799-3-1.php>>.
- [6] JOZOVÁ, Mária; MARTINŮ, Pavla. *Přeprava a zasilatelství : kamionová doprava*. Praha : Vyšší odborná a Střední průmyslová škola dopravní, 1997. 84 s.
- [7] Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě
- [8] Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích
- [9] MILETÍN, Jiří, et al. *Autodoprava*. 1. vyd. Praha : Verlag Dashöfer, 2001. ISBN 80-86229-23-8.
- [10] BRACHTL, František. *Odborná způsobilost dopravce* [online]. 1.7.2008 [cit. 2009-03-29]. Dostupný z WWW: <<http://www.kr-zlinsky.cz/docDetail.aspx?docid=30963 &doctype=ART&nid=2658&cpi=1>>.
- [11] HAVELKOVÁ, Michaela. *ČESMAD BOHEMIA : karnety TIR* [online]. 2005 [cit. 2009-05-03]. Dostupný z WWW: <<http://www.jedeme-v-tom-spolu.cz/sluzby-28.php>>.

- [12] RYBENSKÁ, Jana; STEINER, Karel. *Ministerstvo vnitra ČR : veřejná správa* [online]. 2000 [cit. 2009-05-04]. Dostupný z WWW: <<http://web.mvcr.cz/archiv2008/casopisy/s/2000/0034/34pril.html>>.
- [13] *Dopravní noviny* [online]. 2004 [cit. 2009-05-04]. Dostupný z WWW: <http://www.dnoviny.cz/layout/tisk.php?id_news=1443>.
- [14] ŽEMLIČKA, Zdeněk; MYNÁŘÍK, Jaroslav. *Doprava a přeprava : 1. díl*. Praha : NADATUR s.r.o., 2008. 161 s.
- [15] KYDLÍČEK, Vladimír. *ČESMAD BOHEMIA* [online]. 27.1.2009 [cit. 2009-05-05]. Dostupný z WWW: <<http://www.prodopravce.cz/sluzby-8-5.php>>.
- [16] VANĚK, Jindřich. *Psychotesty* [online]. 2008 [cit. 2009-03-03]. Dostupný z WWW: <<http://psychotesty.psychology.cz/>>.
- [17] *VOLVO TRUCKS : Dynafleet* [online]. 2009 [cit. 2009-04-22]. Dostupný z WWW: <http://www.volvo.com/trucks/czech-market/cs-cz/services/Transport+information+system+Dynafleet/dynafleet_online_main.htm>.
- [18] BÖCKING, David. *Financial Times Deutschland : gigaliner* [online]. 2009 [cit. 2009-05-20]. Dostupný z WWW: <<http://www.ftd.de/politik/deutschland/:Gigaliner-EU-Bericht-lobt-gescholtene-Riesen-LKW/462650.html?imgpopup=1&nv=Image0>>.
- [19] *VOLVO TRUCKS : Volvo FL* [online]. 2009 [cit. 2009-05-15]. Dostupný z WWW: <<http://www.volvo.com/trucks/czech-market/cs-cz/trucks/Volvo+FL/productPage.htm?TAB=2-2>>.
- [20] *VOLVO TRUCKS : Dynafleet* [online]. 2009 [cit. 2009-05-15]. Dostupný z WWW: <http://www.volvo.com/trucks/czech-market/cs-cz/services/Transport+information+system+Dynafleet/How+it+works/how_it_works.htm>.

Seznam tabulek

Tabulka č. 1 – Složení vozového parku společnosti Kristensson s.r.o.....	35
Tabulka č. 2 – Tabulka spotřeby pohonných hmot (vybraná část).....	41

Seznam obrázků

Obrázek č. 1 – Srovnání návěsové a 25,25 m dlouhé soupravy	13
Obrázek č. 2 - Přepravované komodity za měsíc únor 2009	30
Obrázek č. 3 – Složení vozového parku dle emisních norem EURO	34
Obrázek č. 4 – Tahač VOLVO FH12 420	36
Obrázek č. 5 – Návěsová souprava VOLVO FH12 460.....	37
Obrázek č. 6 – Velkoobjemová souprava VOLVO FH 480	38
Obrázek č. 7 – Porovnání jízd	40
Obrázek č. 8 – Profesní průkaz způsobilosti řidiče	42
Obrázek č. 9 – Volvo FL	49
Obrázek č. 10 – Dopravní informační systém Dynafleet	50

Seznam zkratek

ADR	Evropská dohoda o mezinárodní silniční dopravě nebezpečných věcí
AETR	Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě
AICPR	Mezinárodních sdružení silničních kongresů
ATA	Mezinárodní celní doklad pro dočasný vývoj a dovoz zboží
ATP	Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných
CEMT	Konference ministrů dopravy evropských zemí
CMR	Dohoda o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě
ČSAD	Československá automobilová doprava
ČSN	České technické normy
DPH	Daň z přidané hodnoty
DZVV	Denní záznam výkonu vozidla
EEG	Elektroencefalografie
EHS	Evropské hospodářské společenství
EU	Evropská unie
GPS	Global positioning system
GŘC	Generální ředitelství cel
MKD	Mezinárodní kamionová doprava
PHM	Pohonné hmoty
TI	Transfrigoroute international
TIR	Celní úmluva o mezinárodní přepravě na podkladu karnetu TIR
STK	Stanice technické kontroly
SNS	Svaz nezávislých států
SWOT	Analýza silných a slabých stránek, hrozeb a příležitostí

Seznam příloh

Příloha č. 1 – Organizační uspořádání společnosti Kristensson s.r.o.

Příloha č. 2 – Koncesní listina

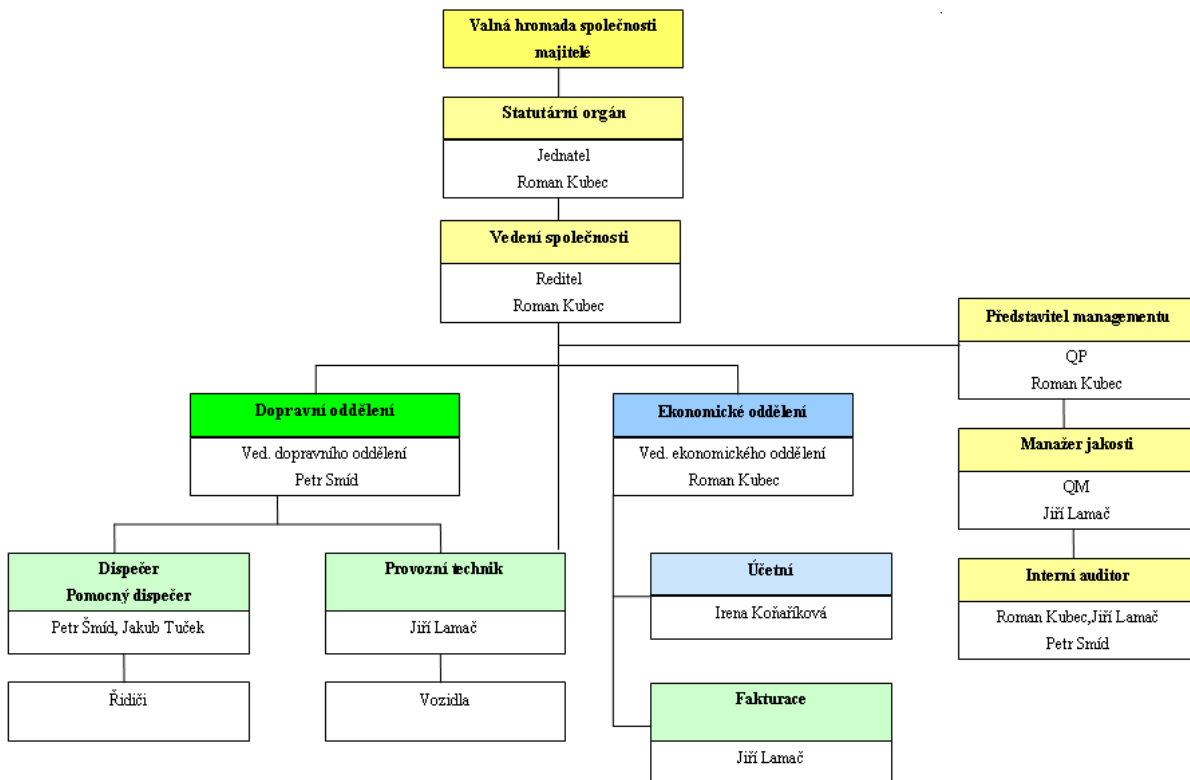
Příloha č. 3 – Eurolicence

Příloha č. 4 – Certifikát ISO 9001:2000

Příloha č. 5 – Záznam o provozu vozidla

Příloha č. 6 – Digitální karta řidiče

Organizační uspořádání společnosti Kristensson s.r.o.



Zdroj: Interní materiály společnosti Kristensson s.r.o.

Koncesní listina

Městský úřad Trutnov - obecní živnostenský úřad

Koncesní listina

ZMĚNA

č.j. : 0-014-05/95 ZM4 V Trutnově dne 16.1.2006
ev. č.: 361000-8588 04
rej.č.: 14191

vydaná právnické osobě

podle § 56 odst. 3 zákona číslo 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání, ve znění pozdějších předpisů, na základě ohlášení změny ze dne 9.1.2006

Obchodní firma : **KRISTENSSON, spol. s r.o.**
Sídlo : Sportovní ul., 541 03 Trutnov
Identifikační číslo: **620 62 336**

Předmět podnikání : **Silniční motorová doprava nákladní**
- vnitrostátní
- mezinárodní

Doba, na kterou se koncesní listina vydává: neurčitou
Den vzniku práva provozovat živnost: 30.1.1995


Jana Vsetečková
ved. obecního živnostenského úřadu

Eurolicence

Evropské hospodářské společenství

CZ¹⁾Krajský úřad
Královéhradeckého krajeLICENCE č. 016614
pro mezinárodní silniční přepravu zboží pro cizí potřebyTato licence opravňuje²⁾ Kristensson spol.s.r.o.
Sportovní ul.

54103 Trutnov

k mezinárodní silniční přepravě zboží pro cizí potřeby na všech dopravních cestách, na celou jízdu nebo část jízdy, na území Společenství podle nařízení Rady (EHS) č. 881/92 z 26. března 1992 a podle všeobecných podmínek této licence.

Zvláštní poznámky:

Tato licence platí od 11.8.2005 do 11.8.2010

Vydáno v Hradci Králové dne 11.8.2005



3)

1) Mezinárodní poznávací značky států:

(A) Rakousko, (B) Belgie, (CY) Kypr, (CZ) Česká republika, (D) Německo, (DK) Dánsko, (E) Španělsko, (EST) Estonsko, (F) Francie, (FIN) Finsko, (GR) Řecko, (H) Maďarsko, (I) Itálie, (IRL) Irsko, (L) Lucembursko, (LT) Litva, (LV) Lotyšsko, (M) Malta, (NL) Nizozemí, (P) Portugalsko, (PL) Polsko, (S) Švédsko, (SK) Slovensko, (SLO) Slovinsko, (UK) Spojené království.

2) Jméno a příjmení (obchodní firma) a úplná adresa (sídlo) dopravce.

3) Podpis a razítka vydávajícího příslušného orgánu nebo instituce

Certifikát ISO 9001:2000

CERTIFIKÁT

ISO 9001:2000



tímto potvrzuje, že organizace

Kristensson
INTERNATIONALE TRANSPORT

KRISTENSSON, spol. s r.o.

oblasti činnosti:

Mezinárodní a vnitrostátní nákladní doprava

místo:

Sportovní ul. * CZ - 541 01 Trutnov III

má zavedený systém managementu kvality, který odpovídá výše uvedené normě (12/2000) a tento účinně uplatňuje. Důkaz byl podán v rámci certifikačního auditu, zpráva č. 809704.

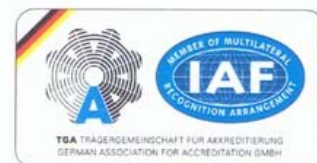
Tento certifikát je platný pouze ve spojení s úspěšně provedeným kontrolním auditem.

Datum první certifikace: 26.11.2002
Tento certifikát je platný do: 14.11.2011
Poslední den auditu: 03.11.2008

Datum poslední recertifikace: 15.11.2008
Registrační číslo certifikátu: 111021003/2
duplikát

E. Jeyls
DEKRA Certification GmbH
Stuttgart, Handwerksstraße 15

DEKRA Certification GmbH
Stuttgart, dne 15.11.2008



QMS-TGA-ZM-05-91-00

DZVV



Kristensson
spol. s r.o.
TRUTNOV

Sportovní ulice
CZ-541 03 TRUTNOV

Fax/Tel.: 499 841 246, 499 735 801

Číslo DZVV 8650

Jméno řidiče	Jakub Kubec	SPZ návěsu/přívěsu	3H3 1618
Jméno řidiče		SPZ tahače/valníku	TUA 5695
		Typ vozidla	VOLVO FH12

Trip data počátek		Trip data konec	
Litry počátek	550 L	Litry konec	660

Datum	Místo	Stav km	Litry
21.1.	JIHLAVA (A+B)	83430	46,4
22.1.	SP. DOBŘENJĚ	84118	760
24.1.	STEBERSDORF	85804	528

Dat. a čas odj.	21.1.	7 ⁰⁰	km odj.	83285		
Dat. a čas příj.	25.1.	17 ⁰⁰	km příj.	86221		
			km celkem	2936		
Doba odpočinku		od	do	Datum	Celkem (h)	Topení (h)
Místo						
SPIELFELD		22 ⁰⁰	7 ⁰⁰	21.-22.1.	9 ⁰⁰	5
LEITMANSDORF		20 ⁰⁰	5 ⁰⁰	22.-23.1.	9 ⁰⁰	9
Wv. NEUSTADT		23 ⁰⁰	6 ⁰⁰	23.-24.1.	9 ⁰⁰	9
JETZSDORF		19 ⁴⁵	7 ⁴⁵	24.-25.1.	12 ⁰⁰	10

	Datum	PSČ	Místo	Stav km	Příj.	nakl vykl	Odj.	Doba řízení	Druh zboží	Váha
CZ	21.1.		HRADEC KRÁLOVĚ	83285		nakl vykl	7 ⁰⁰		DŘEVO	24t
CZ	21.1.		BOROHRÁDEK	83321	8 ⁰⁰	nakl vykl	10 ⁰⁰	1:00		
CZ	21.1.		JIHLAVA	83435	12 ⁴⁵	nakl vykl	15 ³⁰	2:45	DŘEVOTŘÍSKA	20,5t
CZ/A	21.1.		HATĚ	83536	17 ⁰⁰	nakl vykl	17 ⁰⁰	1:30		
A/SLO	22.1.		SPIELFELD	83853	7 ¹⁵	nakl vykl	7 ¹⁵	4:30		
SLO	22.1.	3313	POLZELA	83942	8 ³⁰	nakl vykl	9 ³⁰	1:15		
SLO	22.1.		HRÁSTNIK	84019	11 ¹⁵	nakl vykl	12 ³⁰	1:45	SKLO	9,3t
SLO/A	22.1.		SPIELFELD	84127	14 ⁴⁵	nakl vykl	14 ⁴⁵	2:15		
A/CZ	23.1.		DOLNÍ DVOŘIŠTĚ	84454	15 ⁰⁰	nakl vykl	5 ⁰⁰	4:00		
CZ	23.1.		PRAHA	84677	8 ⁰⁰	nakl vykl	11 ⁰⁰	3:00		
CZ	23.1.		ŘÍKOV	84819	14 ⁰⁰	nakl vykl	15 ⁰⁰	2:30	SUBSTRÁT	18t
CZ/A	23.1.		MIKULOV	85055	20 ³⁰	nakl vykl	20 ³⁰	4:30		
A	24.1.	8020	KLAGENFURDT	85452	11 ⁴⁵	nakl vykl	12 ³⁰	5:15		
A	24.1.	9433	St. ÄNDRE	85506	13 ¹⁵	nakl vykl	14 ⁰⁰	0:45	CIHLY	25,2
A/CZ	25.1.		HATĚ	85674	6 ⁰⁰	nakl vykl	6 ⁰⁰	6:00		
CZ	25.1.		HATĚ	85675	6 ⁰⁰	nakl vykl	6 ⁴⁵	0:15		

Digitální karta řidiče



Zdroj: Autor