

**Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera**

**Technologie silniční přepravy vybraného zboží firmou Taurus Trans spol.
s r. o. a jeho optimalizace**

Jan Beneš

**Bakalářská práce
2012**

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2011/2012

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: Jan Beneš
Osobní číslo: D09098
Studijní program: B3709 Dopravní technologie a spoje
Studijní obor: Technologie a řízení dopravy: Technologie a řízení dopravních systémů
Název tématu: Technologie silniční přepravy vybraného zboží firmou Taurus Trans spol. s r.o. a jeho optimalizace
Zadávající katedra: Katedra technologie a řízení dopravy

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

Úvod

1. Právní předpisy týkající se provozování silniční nákladní dopravy
2. Analýza firmy Taurus Trans spol. s r.o.
3. Technologie přepravy vybraného zboží
4. Modelová přeprava a její optimalizace

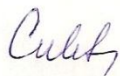
Závěr

Rozsah grafických prací: 2-3
Rozsah pracovní zprávy: 30-40
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná
Seznam odborné literatury:

- (1) Interní materiály firmy Taurus Trans spol. s r.o.
- (2) Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě ve znění pozdějších úprav
- (3) Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy (ATP) [online].
Dostupná na http://www.mdcr.cz/cs/Silnicni_doprava/Nakladni_doprava/atp/

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Pavlína Brožová, Ph.D.
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: 1. února 2012
Termín odevzdání bakalářské práce: 31. května 2012



prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.



doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 1. února 2012

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 22. 5. 2012

Jan Beneš

ANOTACE

Bakalářská práce se zabývá silniční nákladní dopravou. Stěžejní částí je SWOT analýza firmy Taurus Trans spol. s r.o. a modelová přeprava včetně její optimalizace. Dále jsou v práci popsány některé právní předpisy a technologický postup přepravy.

KLÍČOVÁ SLOVA

právní předpisy, silniční přeprava, SWOT analýza, technologický proces

TITLE

The Technology of Road Transport of the Chosen Goods by Taurus Trans Inc. Company and its Optimization

ANNOTATION

The report deals with road haulage. Main part of this report is SWOT analysis of Taurus Trans inc. company and transport model including its optimization. There are described some legislations and technological process of transport.

KEYWORDS

legislation, road transport, SWOT analysis, technological process

Poděkování

Touto cestou bych rád poděkoval své vedoucí práce Ing. Pavlíně Brožové, Ph.D. za rady, odborné vedení a připomínky k práci, dále děkuji panu Františku Mokrejšovi, jednatelem firmy Taurus Trans spol. s r.o., za poskytnuté informace a rady z praxe. V neposlední řadě děkuji také své rodině za podporu ve studiu.

OBSAH

ÚVOD	9
1 PRÁVNÍ PŘEDPISY TÝKAJÍCÍ SE PROVOZOVÁNÍ SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVY.....	10
1.1 Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.....	11
1.1.1 Předmět úpravy.....	11
1.1.2 Pojmy	11
1.1.3 Finanční a odborná způsobilost, dobrá pověst	12
1.1.4 Povinnosti tuzemského dopravce	13
1.1.5 Eurolicence.....	13
1.2 Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti řidičů, ve znění pozdějších předpisů	14
1.2.1 Předmět úpravy.....	14
1.2.2 Zdokonalování odborné způsobilosti.....	14
1.2.3 Výjimky	15
1.2.4 Vstupní školení.....	15
1.2.5 Zkouška.....	16
1.2.6 Rozšíření průkazu profesní způsobilosti řidiče o novou skupinu.....	16
1.2.7 Pravidelné školení.....	17
1.2.8 Průkaz profesní způsobilosti řidiče.....	17
1.3 Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy (Dohoda ATP).....	18
1.3.1 Historie a územní platnost.....	18
1.3.2 Obsah Dohody ATP.....	19
1.3.3 Definice a normy specializovaných prostředků pro přepravu zkazitelných potravin	19
1.3.4 Výběr dopravního nebo přepravního prostředku a teplotní podmínky pro přepravu hluboce zmrazených a zmrazených potravin.....	21
1.3.5 Výběr dopravního nebo přepravního prostředku a teplotní podmínky, které se musí dodržet pro přepravu chlazených potravin.....	22
2 SWOT ANALÝZA FIRMY TAURUS TRANS SPOL. S R.O.....	24
2.1 Silné stránky.....	25
2.2 Slabé stránky.....	33

2.3	Příležitosti.....	35
2.4	Hrozby	37
3	TECHNOLOGIE PŘEPRAVY VYBRANÉHO ZBOŽÍ	39
3.1	Poptávka po přepravě	40
3.2	Kalkulace dopravce a nabídka přepravy.....	40
3.3	Plánování přepravy.....	41
3.4	Provedení přepravy	41
3.5	Fakturace.....	42
3.6	Zaplacení závazků přepravce.....	42
4	MODELOVÁ PŘEPRAVA A JEJÍ OPTIMALIZACE	43
4.1	Přeprava ČR - Španělsko	43
4.1.1	Varianta s nakládkou v místě přepravce	44
4.1.2	Varianta s nakládkou v logistickém centru firmy Taurus Trans spol. s r.o.	45
4.1.3	Pracovní doba řidičů	48
4.2	Přeprava Španělsko - ČR.....	50
4.2.1	Pracovní doba řidičů	51
4.3	Zhodnocení přepravy.....	53
	ZÁVĚR	54
	SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ	55
	SEZNAM TABULEK.....	56
	SEZNAM OBRÁZKŮ.....	57
	SEZNAM ZKRATEK.....	58
	SEZNAM PŘÍLOH.....	59

ÚVOD

Doprava je jednou z důležitých součástí ekonomiky každé země, bez které si současnou společnost už nikdo neumí představit. S dopravou je možné se setkat téměř všude - při cestách za studiem, do zaměstnání nebo za kulturou. Stejně důležitá je i doprava zboží, každý výrobce musí své produkty přemístit k zákazníkům, všichni výrobci proto musí využívat služeb dopravy. Tato bakalářská práce se zabývá silniční nákladní dopravou, kterou se podle statistik Ministerstva dopravy České republiky přepraví asi 4x více tun zboží než přepravou železniční. Někteří přepravci využívají pro svoji přepravu silnici jen částečně, většina ale úplně. Největšími výhodami silniční nákladní dopravy je cena, flexibilita, dostupnost a v neposlední řadě i větší možnosti výběru dopravců. Nevýhodou je naopak kvalita pozemních komunikací nebo rozměrové a hmotnostní omezení.

Jak již název práce napovídá, bude spolupracováno s firmou z praxe. Jedná se o firmu Taurus Trans spol. s r.o., což je silniční dopravce, který se specializuje na export - import zboží, zejména do Španělska a Portugalska. Přepravy ale uskutečňuje po celé Evropské unii. Mezi další oblasti činnosti firmy patří spedice, servis a opravy silničních vozidel a také skladování.

Mezi hlavní cíle práce patří sestavení SWOT analýzy firmy Taurus Trans spol. s r.o. a také vytvoření modelové přepravy, jejímž výsledkem bude optimalizace. Pomocí SWOT analýzy se zjistí interní a externí složky firmy a přehledně se zobrazí její klady a zápory. Z výsledné matice bude patrné, jak si firma na dopravním trhu vede. Výsledkem optimalizace modelové přepravy by měla být co nejekonomičtější úprava trasy, protože v době ekonomické krize je pro konkurenceschopnost nutné, aby byla přeprava finančně dostupná. Tato optimalizace se bude týkat hlavně postupu nakládky a vykládky zboží, protože na samotné trase přepravy není velký prostor pro zlepšení.

Bakalářská práce se bude dále zabývat vybranými právními předpisy v oblasti silniční nákladní dopravy a technologického postupu při přepravě zboží.

1 PRÁVNÍ PŘEDPISY TÝKAJÍCÍ SE PROVOZOVÁNÍ SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVY

Správná organizace dopravy je předpokladem prosperity a růstu každé země. Toho se dosáhne hlavně díky kvalitním právním předpisům, které stanovují přesné podmínky pro většinu odvětví dopravy. Každý provozovatel silniční dopravy (dopravce) se jimi musí řídit. Tyto předpisy jsou často aktualizovány, takže je nutné sledovat jejich platné znění. V dnešní době je již k těmto účelům zřízeno větší množství internetových stránek nebo počítačových programů.

Jedny z největších změn v právních předpisech, jež se zabývají silniční dopravou, nastaly po vstupu České republiky (ČR) do Evropské unie (EU) dnem 1. 5. 2004. Vstupem do EU se Česká republika zavázala k zařazování evropských nařízení do některých českých právních norem. Jiná Nařízení Rady (EHS) začala platit přímo se vstupem do EU.

Vstupem ČR do EU došlo k zásadní změně v oblasti přístupu na trh v mezinárodní silniční dopravě na území členských států Evropské unie. Od 1. května 2004 je přístup na trh jednotlivých členských států zajištěn prostřednictvím tzv. eurolicence. To je doklad, který nahradil dosud používaná zahraniční vstupní povolení a opravňuje k provádění bilaterálních, tranzitních či třetizemních přeprav na území členských států EU. (1)

Další změnou pro dopravce bylo tzv. „otevření hranic“. Dne 21. prosince 2007 vstoupila ČR do Schengenského prostoru, čímž byly zrušeny všechny hraniční kontroly osob i zboží. V současné době je v Schengenském prostoru 25 států.

K 1. 12. 2011 je v ČR schváleno celkem 51 právních předpisů týkajících se dopravy. Tyto předpisy se zabývají zejména pozemními komunikacemi, vozidly, jejich řízením, podmínkami jízdy a provozováním silniční dopravy. Dále musejí čeští dopravci dodržovat právní předpisy EU, mezi nejznámější patří nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) 561/2006, o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy. Pokud dopravce přepravuje nějaké speciální zboží, tak musí dodržovat dohody, které se ho týkají. Mezi ně patří například Evropská dohoda o mezinárodní přepravě nebezpečných věcí (ADR) nebo Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy (Dohoda ATP). Některé z těchto právních předpisů budou popsány v této kapitole.

1.1 Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů

1.1.1 Předmět úpravy

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 a pravomoc i působnost orgánů státní správy na tomto úseku. Zákon se nevztahuje na provozování silniční dopravy pro soukromé potřeby fyzické osoby - provozovatele vozidla, členů jeho domácnosti a jiných osob, pokud není prováděna za úplatu. (2)

1.1.2 Pojmy

Silniční doprava je souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob (linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislužba), zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemísťování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu.

Silniční doprava pro cizí potřeby je doprava, při níž vzniká mezi provozovatelem silniční dopravy a osobou, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje, závazkový vztah, jehož předmětem je přeprava osob, zvířat nebo věcí.

Vnitrostátní silniční doprava je doprava, kdy výchozí místo, cílové místo a celá dopravní cesta leží na území jednoho státu.

Mezinárodní silniční doprava je doprava, při níž místo výchozí a místo cílové leží na území dvou různých států, nebo doprava, při níž místo výchozí a cílové sice leží na území téhož státu, ale část jízdy se uskuteční na území jiného státu.

Provozovatel silniční dopravy (dopravce) je právnická nebo fyzická osoba, která provozuje silniční dopravu podle tohoto zákona. **Tuzemský dopravce** je fyzická osoba s trvalým pobytem nebo právnická osoba se sídlem v České republice, která provozuje dopravu silničními motorovými vozidly, kterým byla přidělena registrační značka Českou republikou. **Zahraniční dopravce** je fyzická osoba s trvalým pobytem nebo právnická osoba se sídlem mimo území České republiky, která provozuje dopravu silničními motorovými vozidly, kterým byla přidělena registrační značka cizím státem.(2)

1.1.3 Finanční a odborná způsobilost, dobrá pověst

Každý, kdo chce provozovat silniční dopravu pro cizí potřeby, musí prokázat dobrou pověst, odbornou a finanční způsobilost. Tyto podmínky prokáže uchazeč na dopravním úřadě, který mu přísluší dle místa trvalého pobytu. Pokud splní tyto tři podmínky, je mu vydána na živnostenském úřadu koncese k provozování motorové dopravy nákladní nebo silniční.

Finanční způsobilost

- je schopnost zajistit zahájení a provozování silniční dopravy, musí trvat po celou dobu provozování silniční dopravy (SD)
- dokazuje se účetními doklady a výčtem vozidel, nejpozději do 31. července následujícího roku
- je 330 000 Kč na první vozidlo a 180 000 Kč na každé další, výše nutné finanční způsobilosti tedy závisí na počtu vozidel

Odborná způsobilost

- pro každý druh dopravy se prokazuje zvlášť
- fyzická osoba (FO) ji prokazuje sama, za právnickou osobu (PO) ji prokáže její statutární orgán nebo jeho zástupce
- prokazuje se zkouškou, která se skládá z testu (má pět předmětů - Obchodně právní a pracovně právní vztahy; SD a mezinárodní smlouvy s ní související; Ceny, daně, daňové řízení, poplatky, pojištění a daňové řízení; Technická základna; Bezpečnost práce a technická zařízení při provozu, údržbě a opravách vozidel) a z případové studie, ve které řeší žadatel zadané příklady, z druhu dopravy, o něž se uchází
- pro celou zkoušku platí zkušební řád a po úspěšném absolvování obdrží uchazeč Osvědčení o složení zkoušky

Dobrá pověst

- bezúhonnost - uchazeč ji dokáže výpisem z trestního rejstříku
- FO nebo PO prokáže dobrou pověst, jestliže mu živnostenský úřad nezrušil živnostenské oprávnění v průběhu předchozích pěti let
- uchazeč neprovozoval SD pro cizí potřeby v průběhu předchozích pěti let neoprávněně
- nebyla uchazeči před podáním žádosti zrušena koncese v předchozích pěti letech

- FO ji prokazuje sama, za PO ji prokáže její statutární orgán nebo jeho zástupce, musí trvat po celou dobu provozování SD

1.1.4 Povinnosti tuzemského dopravce

Tuzemský dopravce je povinen

- používat vozidla registrovaná v ČR s registrační značkou ČR, s platnou technickou prohlídkou a měřením emisí
- zajistit, aby řidiči dodržovali Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006, týkající se doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku
- zajistit přezkoušení řidičů, jejich lékařské prohlídky
- vést záznamy o dobách řízení, přestávek a dobách odpočinku řidičů

Podnikatel v SD (jakákoli FO nebo PO přepravující náklad pro cizí potřebu, buď motorovým vozidlem, nebo jízdní soupravou) je povinen:

- označit vozidla o celkové hmotnosti vyšší než 3,5 t svým obchodním jménem (na obou dveřích písmem minimálně 3 cm vysoké)
- zajistit, aby v každém vozidle byla kopie koncesní listiny
- zajistit, aby práci řidiče v mezinárodní kamionové dopravě (MKD), provozované vozidlem o celkové hmotnosti nad 7,5 t, provozovala bezúhonná osoba s dvouletou praxí na vozidle o celkové hmotnosti nad 3,5 t
- zajistit, aby byly opravy, odstavení a dlouhodobé stání prováděny v místech k tomu určených
- nahlásit před začátkem provozování příslušnému dopravnímu úřadu počet vozidel, jejich registrační značky, užitečnou hmotnost a typ vozidla

1.1.5 Eurolicence

Eurolicence je doklad, který nahrazuje dříve používané zahraniční vstupní povolení. Slouží jako dokument, který musí vlastnit dopravci, provozující silniční nákladní přepravu z členského státu Evropského společenství do státu, jenž členem není, nebo dopravci, kteří členy nejsou, ale část trasy vedou po území člena Evropského společenství. Všichni tito dopravci musí provozovat nákladní SD vozidla, jejichž celková hmotnost přesahuje 6 tun nebo je jejich užitečná hmotnost větší než 3,5 tun. Těchto vozidel je většina, protože přeprava menšími vozidly není tak finančně výhodná.

O eurolicenci žádá dopravce na stejném dopravním úřadě, na kterém žádal o koncesi. Dopravní úřad ověří, zda splňuje žadatel všechny podmínky pro provozování mezinárodní silniční dopravy a pokud ano, tak mu do 15- ti dnů od doručení žádosti vydá originál eurolicence. Dále mu vydá tolik kopií, kolik vozidel nahlásil dopravce na dopravním úřadě. Veškeré náklady (zejména na vydání originálu a kopií) hradí dopravce.

1.2 Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti řidičů, ve znění pozdějších předpisů

1.2.1 Předmět úpravy

Tento zákon upravuje získávání a zdokonalování odborné způsobilosti řidičů, bez které nelze být řidičem z povolání (kromě výjimek). Řízení bez profesního průkazu je sankcionováno pokutou 5 000 - 10 000 Kč a zákazem řízení na 6-12 měsíců a 5 body do bodového systému. Tento zákon byl několikrát novelizován, největší změny jsou opět způsobeny nutnými novelizacemi po vstupu ČR do Evropské unie. Od 1. 4. 2008 platí nové podmínky pro získání odborné způsobilosti. Všechna školení se provádí v akreditovaných střediscích. Tento zákon dále upravuje nařízení týkající se autoškol, akreditovaných středisek a samotného získávání řidičských průkazů.

1.2.2 Zdokonalování odborné způsobilosti

Zdokonalování odborné způsobilosti řidičů se musí zúčastnit každý řidič, který:

- a) je občanem členského státu EU a má na území ČR trvalý pobyt,
- b) je občanem členského státu EU a má na území ČR přechodný pobyt, v trvání alespoň 185 dnů v kalendářním roce,
- c) je občanem jiného než členského státu EU a vykonává závislou práci pro zaměstnavatele, který sídlí na území ČR nebo na jejím území podniká,

pokud řídí motorové vozidlo, k jehož řízení ho opravňuje řidičské oprávnění skupiny C, C+E, D a D+E nebo jejich podskupin C1, C1+E, D1 a D1+E nebo řidičské oprávnění uznávané jako rovnocenné. Vysvětlení skupin a podskupin řidičských oprávnění je uvedeno v následující tabulce.

Tabulka č. 1 - Označení skupin řidičských oprávnění

Označení skupiny	Oprávnění k řízení vozidel
C	Převyšující přípustnou hmotnost 3 500 kg, s výjimkou skupin D a D1
C1	Převyšující přípustnou hmotnost 3 500 kg, avšak nepřevyšují 7 500 kg, s výjimkou skupin D a D1
D	Pro přepravu osob s více než 8 místy k sezení, kromě místa řidiče
D1	Pro přepravu osob s více než 8 místy k sezení, avšak ne s více než 16 místy k sezení, kromě místa řidiče
E	Přípojně vozidlo převyšující maximální přípustnou hmotnost 750 kg

Zdroj: Zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů, upraveno autorem

1.2.3 Výjimky

Výjimkami se rozumí řidiči z povolání, kteří k výkonu své práce nemusí vlastnit profesní průkaz. Jsou to zejména řidiči, jejichž zaměstnavatelem je stát nebo kraj. Mezi ně patří řidiči vozidel Armády ČR, Policie ČR, Celní správy ČR, Hasičského záchranného sboru ČR a jednotek dobrovolných hasičů, řidiči zdravotnické záchranné služby a Správy státních hmotných rezerv. Dále jsou to vozidla používaná pro vlastní potřebu, vozidla s nejvyšší povolenou rychlostí (zapsanou v technickém průkazu) do 45 km.hod⁻¹ nebo vozidla používaná ve výcviku nových řidičů. Profesní průkaz nemusí vlastnit ani řidiči traktorů, vozidel ve zkušebním provozu, nebo řidiči vozidel, která zabezpečují civilní obranu.

1.2.4 Vstupní školení

Vstupní školení musí absolvovat všichni noví řidiči, kteří chtějí získat profesní způsobilost řidiče. Toto školení má dvě formy - vstupní školení se základním nebo rozšířeným rozsahem. To, které školení musí uchazeč absolvovat, zjistí podle svého věku. Pokud je věk uchazeče o profesní způsobilost řidiče na vozidla skupiny C a C + E vyšší než 21 let a na vozidla D a D + E vyšší než 23 let, absolvuje školení se základním rozsahem. Pokud je řidič mladší, musí absolvovat vstupní školení s rozšířeným rozsahem. Tato školení jsou zakončena zkouškou. Skládají se z výuky (teorie) a výcviku (jízdy s lektorem). V následující tabulce je popsán rozsah vstupního školení (hodnoty jsou uvedeny ve vyučovacích hodinách).

Tabulka č. 2 - Rozsah vstupního školení

	Rozsah	Výuka	Výcvik
Základní rozsah	140	130	10
Rozšířený rozsah	280	260	20

Zdroj: (3), upraveno autorem

1.2.5 Zkouška

Zkouška se skládá na obecním úřadě s rozšířenou způsobilostí příslušnému podle sídla provozovatele školicího střediska. Forma zkoušky je písemná (80 otázek rozdělených do osmi kategorií - uchazeč musí mít správně alespoň 7 otázek z každé kategorie). Zkouška se může opakovat maximálně třikrát, po druhém opakování se musí uchazeč podrobit výuce předmětu, ve kterém u zkoušky neuspěl (tzn., že neměl 7 správně zodpovězených otázek). Pokud při dalším opakování opět neuspěje, musí se podrobit novému vstupnímu školení.

Kategorie otázek:

- a) teorie pokročilého řízení a zásad bezpečné a defenzivní jízdy
- b) uplatnění vnitrostátních a mezinárodních právních předpisů vztahujících se k SD
- c) bezpečnost provozu a ekologického provozu vozidla,
- d) poskytování služeb a logistiky
- e) hospodářské prostředí a organizace dopravního trhu
- f) sociálně - právní prostředí v silniční dopravě
- g) zdravotní rizika a jejich předcházení v provozu na pozemních komunikacích
- h) prevence a řešení mimořádných událostí v provozu na pozemních komunikacích. (3)

1.2.6 Rozšíření průkazu profesní způsobilosti řidiče o novou skupinu

Toto rozšíření mohou využít řidiči, kteří jsou držiteli průkazu profesní způsobilost na C a C + E a chtějí ho rozšířit na D a D + E nebo opačně. Pro uchazeče platí stejná věková hranice jako při získávání odborné způsobilosti, tzn., že uchazeč o profesní skupiny na vozidla C a C + E, který dosáhl 21 let a na vozidla D a D + E, který dosáhl 23 let, absolvuje školení se základním rozsahem. Pokud je uchazeč mladší, musí absolvovat školení s rozšířeným rozsahem.

Tabulka č. 3 - Rozsah rozšíření průkazu způsobilosti řidiče

	Rozsah	Výuka	Výcvik
Základní rozsah	45	35	10
Rozšířený rozsah	100	80	20

Zdroj: (3), upraveno autorem

1.2.7 Pravidelné školení

Pravidelné školení jsou povinni absolvovat všichni držitelé průkazu profesní způsobilosti, kteří vykonávají zaměstnání řidiče (kromě výjimek uvedených výše). Rozsah tohoto školení je 35 hodin do konce pátého roku od data vydání průkazu profesní způsobilosti řidiče. Je rozděleno do ročních kurzů po sedmi vyučovacích hodinách. Pravidelné školení není zakončeno žádnou zkouškou, jeho absolvování je zapsáno do formuláře Potvrzení o absolvování pravidelného školení (Příloha č. 1), které uchazeč odevzdá při žádosti o nový profesní průkaz. Pravidelná školení organizují akreditovaná školicí střediska.

1.2.8 Průkaz profesní způsobilosti řidiče

Pokud uchazeč splní dané podmínky pro získání tohoto průkazu, bude mu proti žádosti vydán na obecním úřadě s rozšířenou působností dle jeho trvalého pobytu. Žadatel musí na úřadě předložit řidičský průkaz, zaplatit správní poplatek ve výši 200 Kč a doložit, že složil zkoušku (pokud ji skládal na jiném dopravním úřadě) nebo předložit Potvrzení o absolvování pravidelného školení. Průkaz profesní způsobilosti řidiče má platnost pět let. Při převzetí nového průkazu musí účastník starý průkaz odevzdat.



Obrázek č. 1 - Průkaz profesní způsobilosti řidiče

Zdroj: Autor

1.3 Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy (Dohoda ATP)

Při přepravě zkazitelných potravin je nutné dodržovat pravidla, která zaručí čerstvost a nezávadnost těchto potravin. Potraviny je nutné přepravit od výrobce (pěstitel, chovatel) ke konečnému spotřebiteli tak, aby byla zachována co nejvyšší možná jakost. Tohoto se docílí díky Dohodě ATP, která ve svých přílohách stanovuje výběr vhodných vozidel, jejich kategorizaci, označení a jiné, a také samotné teploty pro přepravu.

Některé druhy potravin je možné více či méně chránit před rychlou zkázou i jiným způsobem, než je udržování vhodné teploty, zejména použitím některých konzervačních látek nebo procesů. Patří sem (mimo jiné) termosterilace, sušení, uzení a zmrazování anebo okyselení, solení, mléčné kysání a jiné obdobné metody. Mnoho z těchto procesů však mění základní chuťové vlastnosti potravin a v některých případech i jejich kvalitu, vhodnost používání pro určité věkové skupiny obyvatel anebo vhodnost používání vůbec. U části těchto potravin se nejen nezmenší nároky na tepelný režim jejich dalšího chránění, ale naopak se zvýší (zmrazené potraviny). (4)

1.3.1 Historie a územní platnost

Dohoda ATP byla uzavřena 1. 9. 1970 v Ženevě, v platnost vstoupila 21. 11. 1976, v tehdejší ČSSR vstoupila v platnost v roce 1983. Dohodu ATP vypracovala Pracovní skupina pro přepravu zkazitelných potravin EHK OSN, od doby vstupu v platnost je Dohoda ATP pravidelně měněna a doplňována. Elektronická verze Dohody ATP je dostupná na internetových stránkách Ministerstva dopravy ČR.

Dohoda ATP platí v 45 státech na čtyřech kontinentech, některé další státy použily údaje obsažené v této dohodě jako základ svých národních předpisů týkajících se dané problematiky. Smluvními státy Dohody ATP jsou: Albánie, Andora, Azerbajdžán, Bělorusko, Belgie, Bosna a Hercegovina, Bulharsko, Česká republika, Černá Hora, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Gruzie, Holandsko, Chorvatsko, Irsko, Itálie, Kazachstán, Lotyšsko, Litva, Luxemburg, Maďarsko, Bývalá jugoslávská republika Makedonie, Maroko, Moldavsko, Monako, Německo, Norsko, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Rumunsko, Ruská Federace, Řecko, Srbsko, Slovensko, Slovinsko, Španělsko, Švédsko, Spojené království, Spojené Státy Americké, Tunisko, Ukrajina a Uzbekistán. Smluvní strany musí přijímat a dodržovat všechna

opatření vyplývající z Dohody ATP a jejích dodatků, zejména musí kontrolovat, zda vozidla a přepravní prostředky vyhovují předepsaným normám.

1.3.2 Obsah Dohody ATP

Samotná Dohoda ATP se skládá ze čtyř kapitol a 20 článků. První kapitola se zabývá specializovanými vozidly a přepravními prostředky. Druhá kapitola upravuje jejich použití (v dopravě silniční, železniční a námořní, pokud je prováděna do vzdálenosti 150 km, bez překládky a po této námořní přepravě následuje přeprava suchozemská), a také se zabývá postupem při nedodržení teplotních hodnot během přepravy. Třetí kapitola obsahuje různá ustanovení např., že smluvní státy mohou uzavírat dvoustranné či mnohostranné smlouvy, v nichž si mohou stanovit přísnější podmínky než ty, které požaduje Dohoda ATP. Poslední kapitola obsahuje závěrečná ustanovení týkající se podmínek ratifikace smlouvy, vypovězení smlouvy a postupu při sporech mezi smluvními stranami smlouvy.

Pro přepravu zkazitelných potravin jsou důležitější přílohy této smlouvy.

1.3.3 Definice a normy specializovaných prostředků pro přepravu zkazitelných potravin

Tato část se zabývá kategorizací vozidel a přepravních prostředků (PP), jejich označováním, kontrolou, měřením teploty. Tento dokument je nejrozsáhlejší částí celé Dohody ATP, má čtyři dodatky.

Kategorizace dopravních prostředků (DP):

Izotermický dopravní nebo přepravní prostředek je takový prostředek, který je sestaven z tepelně izolovaných stěn (dveře, podlaha, střecha) tak, aby nedocházelo k výměně tepla mezi vnitřním a vnějším povrchem skříně. Tento dopravní nebo přepravní prostředek má normální (značení IN) nebo zesílenou izolaci (IR).

Chlazený dopravní nebo přepravní prostředek je izotermický DP nebo PP, který je při použití jiného než strojního nebo absorpčního zdroje chladu schopen snížit a udržovat danou teplotu dle své třídy při venkovní teplotě + 30°C. Zdrojem chladu v těchto prostředcích nejčastěji bývá přírodní nebo suchý led, zkapalněné plyny nebo eutektické desky.

Tabulka č. 4 - Třídy chlazených dopravních a přepravních prostředků

Třída	Nejvyšší teplota skříně
A	+ 7 °C
B	- 10 °C
C	- 20 °C
D	0 °C

Zdroj: (5), upraveno autorem

Na následující tabulce je popsáno označení chlazených DP a PP.

Tabulka č. 5 - Označení chlazených dopravních a přepravních prostředků

Název DP, PP	Označení
Chlazený dopravní nebo přepravní prostředek s normální izolací třídy A	RNA
Chlazený dopravní nebo přepravní prostředek se zesílenou izolací třídy A	RRA
Chlazený dopravní nebo přepravní prostředek se zesílenou izolací třídy B	RRB
Chlazený dopravní nebo přepravní prostředek se zesílenou izolací třídy C	RRC
Chlazený dopravní nebo přepravní prostředek s normální izolací třídy D	RND
Chlazený dopravní nebo přepravní prostředek se zesílenou izolací třídy D	RRD

Zdroj: (5), upraveno autorem

Chladicí a mrazicí dopravní nebo přepravní prostředek je izotermický DP nebo PP, využívající strojní nebo absorpční chladicí zařízení, které je schopno snížit a udržovat danou teplotu dle své třídy při venkovní teplotě + 30°C.

Tabulka č. 6 - Chladících a mrazících dopravních a přepravních prostředků

Třída	Teplota skříně
A	+ 12°C až 0°C
B	+ 12°C až - 10°C
C	+ 12°C až - 20°C
D	0°C a nižší
E	- 10°C a nižší
F	- 20°C a nižší

Zdroj: (5), upraveno autorem

Tabulka č. 7 - Označení chladících a mrazících dopravních a přepravních prostředků

Název dopravních a přepravních prostředků	Označení
Chladicí a mrazicí dopravní nebo přepravní prostředek s normální izolací tř. A	FNA
Chladicí a mrazicí dopravní nebo přepravní prostředek se zesílenou izolací tř. A	FRA
Chladicí a mrazicí dopravní nebo přepravní prostředek se zesílenou izolací tř. B	FRB
Chladicí a mrazicí dopravní nebo přepravní prostředek se zesílenou izolací tř. C	FRC
Chladicí a mrazicí dopravní nebo přepravní prostředek s normální izolací tř. D	FND
Chladicí a mrazicí dopravní nebo přepravní prostředek se zesílenou izolací tř. D	FRD
Chladicí a mrazicí dopravní nebo přepravní prostředek se zesílenou izolací tř. E	FRE
Chladicí a mrazicí dopravní nebo přepravní prostředek se zesílenou izolací tř. F	FRF

Zdroj: (5), upraveno autorem

Vyhřívací dopravní nebo přepravní prostředek je izotermický DP nebo PP, který je vybaven vytápěcím zařízením umožňujícím zvýšit a udržet teplotu uvnitř prázdné skříně, bez dalšího přívodu tepla a to po dobu alespoň 12 hodin na teplotě + 12°C ve třídě A (venkovní teplota - 10 °C) nebo ve třídě B (venkovní teplota je - 20 °C).

Označení těchto vozidel je následující: vyhřívací dopravní nebo přepravní prostředek s normální izolací třídy A (CNA), vyhřívací dopravní nebo přepravní prostředek se zesílenou izolací třídy A (CRA), vyhřívací dopravní nebo přepravní prostředek se zesílenou izolací třídy B (CRB).

Kontroly dodržování teplotní propustnosti musí být provedeny každých 6 let. Každé vozidlo schválené pro přepravu dle Dohody ATP musí mít certifikační štítek (Příloha č. 2), který je umístěn na viditelném místě.

1.3.4 Výběr dopravního nebo přepravního prostředku a teplotní podmínky pro přepravu hluboce zmrazených a zmrazených potravin

Tato součást Dohody ATP stanovuje teploty potravin zmrazených a hluboce zmrazených potravin, které nesmí být překročeny po celou dobu přepravy, ale také při nakládce a vykládce. V DP nebo PP musí být dodržována určená teplota nebo teplota nižší. Překročení této teploty je možné pouze krátkodobě o 3°C a to jen na povrchu potravin, při činnosti jako je např. odmrazování výparníku. Výjimka je u potravin, které jsou určeny k okamžitému zpracování v místě vykládky, u takovýchto potravin smí být během přepravy teplota zvyšována.

Tabulka č. 8 - Teplotní podmínky pro přepravu hluboce zmrazených a zmrazených potravin

Potravina	Teplota při přepravě
Zmrzlina	- 20 °C
Zmrazené nebo hluboko zmrazené ryby, výrobky z ryb, měkkýši, korýši a všechny jiné hluboko zmrazené potraviny	- 18°C
Všechny zmrazené potraviny (kromě másla)	- 12 °C
Máslo	- 10°C

Zdroj: (5), upraveno autorem

Tato část obsahuje dva dodatky. První dodatek se zabývá monitorováním teplot vzduchu při přepravě hluboko zmrazených potravin. Z tohoto dodatku vyplývá, že každý DP nebo PP musí být vybaven registračním přístrojem pro monitorování teplot vzduchu ve stanovených intervalech. Tyto údaje o teplotách musí dopravce uchovat po dobu nejméně jednoho roku. Druhý dodatek popisuje postup pro výběr vzorků a měření teplot při přepravě zchlazených, zmrazených a hluboko zmrazených zkazitelných potravin.

1.3.5 Výběr dopravního nebo přepravního prostředku a teplotní podmínky, které se musí dodržet pro přepravu chlazených potravin

Teplota v DP nebo PP musí být po celou dobu přepravy, včetně nakládky a vykládky, taková, aby nepřekročila maximální teplotu, která je uvedena v tabulce č. 9. Tato tabulka je rozdělena do sedmi skupin podle toho o jakou potravinu se jedná, jde zejména o čerstvé maso, mléko, mléčné výrobky, ryby nebo zeleninu. Uvedené teploty musí být dodrženy po celou dobu přepravy, i během nakládky i vykládky.

Tabulka č. 9 - Teplotní podmínky pro přepravu chlazených potravin

Potravina	Teplota při přepravě
Čerstvé mléko	+ 6 °C
Červené maso a vysoká zvěřina (jiné, než čerstvé vnitřnosti)	+ 7 °C
Masné výrobky, pasterizované mléko, čerstvé mléčné produkty (jogurt, kefir, smetana, čerstvý sýr), předvařené potraviny (maso, ryby, zelenina), k jídlu připravená čerstvá zelenina a zeleninové výrobky, rybí výrobky dále neuvedené	bud' + 6 °C, nebo teplota uvedená na etiketě, nebo v přepravních dokumentech
Zvěřina (jiná, než vysoká), drůbež a králíci	+ 4 °C
Čerstvé vnitřnosti	+ 3 °C
Sekané maso	bud' + 2 °C, nebo teplota uvedená na etiketě, nebo v přepravních dokumentech
Čerstvé ryby, měkkýši a korýši	v tajícím ledu, nebo při teplotě tajícího ledu

Zdroj: (5), upraveno autorem

2 SWOT ANALÝZA FIRMY TAURUS TRANS SPOL. S R.O.

SWOT analýza je metoda, kterou se popisuje vnitřní a vnější prostředí zejména firem. Ve vnitřní části SWOT analýzy se hodnotí silné (Strengths) a slabé (Weaknesses) stránky firmy. Ve vnější části se upozorňuje na příležitosti (Opportunities) firmy a hrozby (Threats), které by v budoucnu mohly negativně ovlivnit její rozvoj. Silné a slabé stránky ve SWOT analýze jsou obvykle měřeny interním hodnotícím procesem nebo porovnáváním s konkurencí. Externí složky analýzy (příležitosti a hrozby) nemůže firma ovlivnit, ale může je identifikovat pomocí různých faktorů (ekonomických, technických, demografických, legislativních atp.). Mezi silné složky se řadí věci, jež přinesou výhody jak firmě, tak zákazníkům. Slabé složky jsou ty, které firma dělá méně kvalitně, nebo se jí nedaří. Příležitosti jsou skutečnosti, jež mohou lépe uspokojit potřeby zákazníka a přinést tak firmě úspěch zvýšením poptávky. Hrozby jsou naopak události snižující poptávku. Díky kvalitně zpracované SWOT analýze se může firma dozvědět, jakým směrem by se v budoucnu měla ubírat, aby co nejlépe využila své možnosti, ať už finanční nebo personální.

Tabulka č. 10 - SWOT analýza firmy Taurus Trans spol. s r.o.

Silné stránky	Slabé stránky
dlouholetá zkušenost dobré jméno vozový park vztahy se stálými zákazníky využívání databanky RAALTRANS zázemí firmy možnost přepravy rychlezkazitelného zboží menší nákladní vozidla firemní autoservis logistické centrum v areálu firmy vlastní čerpací stanice	dostupnost webové stránky přejezdy mezi nakládkami
Příležitosti	Hrozby
zkvalitnění poskytovaných služeb po vybudování rychlostní silnice R35 získání nových zákazníků vstup do jiného odvětví silniční dopravy	ztráta zákazníků růst ceny PHM a mýtného negativní legislativní opatření konkurence

Zdroj: Autor

2.1 Silné stránky

V této kapitole budou popsány silné stránky firmy Taurus Trans spol. s r.o. To jsou zejména skutečnosti, které se firmě dlouhodobě daří kvalitně zajišťovat.

- **dlouholetá zkušenost**

Firma vznikla v roce 1997, její hlavní činností bylo zasilatelství, zejména mezinárodní. Další rok rozšířila firma svou činnost o mezinárodní dopravu zakoupením prvních nákladních vozidel. Díky zaměření obchodních aktivit zákazníků se firma specializuje zejména na export a import do Španělska a Portugalska. Firma se také zabývá vnitrostátními přepravami a mezinárodními přepravami do ostatních států, zejména EU.

Předmětem podnikání firmy je:

- silniční motorová doprava nákladní
- koupě zboží za účelem jeho dalšího prodej a prodej
- zprostředkovatelská činnost
- zasilatelská činnost
- provozování čerpacích stanic s palivy a mazivy
- opravy silničních vozidel

- **dobré jméno**

Mezi hlavní faktory ovlivňující dobrou reputaci firmy rozhodně patří důsledné sledování realizace a průběhu zakázek, solidní vystupování zaměstnanců a jejich komunikace se zákazníky. Nezanedbatelnou část dobrého jména firmy u široké veřejnosti tvoří sponzoring. Firma je hlavním sponzorem fotbalového klubu a jedním z hlavních sponzorů mezinárodních motokrosových závodů konaných v nedaleké obci. Ze společenských akcí se firma zapojuje do pořádání módních přehlídek, dětských besídek, přispívá na provoz mateřské školky a sboru dobrovolných hasičů.

- **vozový park**

Vozový park firmy je vzhledem k její velikosti a možnostem, které má, poměrně velký. Čítá 25 vozidel kategorie N3 (celková hmotnost nad 12 tun) a 3 vozidla kategorie N2 (celková hmotnost od 3,5 t do 12 t). Firma vlastní 24 návěsů, z nichž je 14 plachtových a 10 chladících a mrazících. Každý návěs má kapacitu 33 europalet. Stáří vozového parku je také na velmi dobré úrovni, všechna vozidla mají stáří šest a méně let.

Díky tomu uspoří firma finance nejen v oblasti servisu a oprav, ale také může uplatňovat daňové slevy. Například na vozidla stará (doba od jejich první registrace) maximálně šest let (to znamená na vozidla patřící firmě) je sleva, dle zákona č. 16/1993 Sb., O dani silniční, ve znění pozdějších předpisů, 40 % z celkové částky, která měla být zaplacená. U vozidel, jejichž stáří je maximálně 3 roky, je sleva 48 %, slevu 25 % lze uplatnit na vozidla, která byla prvně registrována nejdéle před devíti lety. Při celkovém počtu vozidel, jež firma vlastní, ušetří ročně až statisíce korun.

Další výhodou je ekologičnost vozidel. Všechna vozidla firmy dodržují emisní normy EURO 4, velká část vozidel dokonce normy EURO 5. Tím méně zatěžují životní prostředí a také snižují finanční náklady, protože čím vyšší norma EURO, tím nižší mýtné se platí.

Podle (6) průměrné stáří vozidel v České republice

- a) s celkovou hmotností do 12 tun je 5,5 let
- b) s celkovou hmotností nad 12 tun je 7,6 let.

Z toho vyplývá, že vozidla firmy Taurus Trans spol. s r.o. jsou novější než průměrná vozidla pohybující se po českých silnicích.



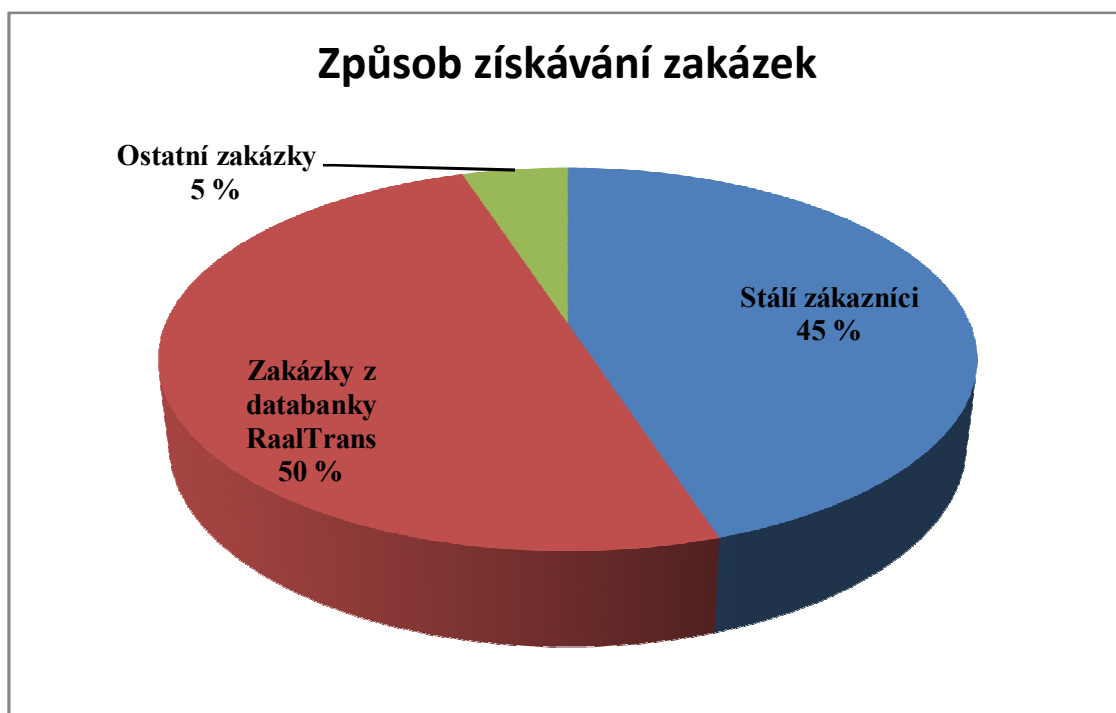
Obrázek č. 2 - Nákladní vozidlo s návěsem

Zdroj: Autor

- **vztahy se stálými zákazníky**

Během dlouholeté historie navázali zaměstnanci firmy mnoho dobrých kontaktů, které jim zajišťují dlouhodobý příliv zakázek. Firma si cení zejména dlouhodobé spolupráce s firmami ve Španělsku, ale také s několika velkými podniky

sídlícími v České republice. Stálé zákazníky si firma zajistila zejména aktivním přístupem a osobním kontaktem se zákazníky. Následující obrázek znázorňuje způsob získávání zakázek firmy. Nejvýznamnější zakázky jsou z databanky RAALTRANS a od stálých zákazníků. Ostatní objednávky přepravy jsou získané například díky internetovým stránkám nebo doporučením od jiných partnerů. Zajímavostí je, že firma téměř vůbec nevyužívá možnosti tištěné inzerce, protože forma této propagace by představovala spíše více nákladů než získaných zákazníků.



Obrázek č. 3 - Způsob získávání zakázek

Zdroj: (7)

- **využívání databanky RAALTRANS**

Spediční databanky jsou aplikace, sloužící dopravcům, kteří mají volná celá vozidla, nebo mají jen nevytížené vozidlo. Slouží také přepravecům (nejčastěji výrobní podniky nebo podnikatelé), jež potřebují přepravit zboží.

System je jednoduchý - software, který si dopravce zakoupí od některé z firem, jež se touto problematikou zabývají, je nainstalován do počítačů dopravce, ten je tak pomocí internetu spojen s databází všech uživatelů. Dopravce tak vidí nabídky a potřeby všech klientů, kteří je do společné databáze zadali. Těchto databank je několik desítek, například Spedition 3000, Evropská dopravní databáze TRANS,

E-spedice a další. Firma Taurus Trans spol. s r.o. využívá služeb databanky RAALTRANS.

Princip systému RAALTRANS je založen na pořízení vlastních nabídek uživatelem na jeho počítači a zaslání této nabídky do centra pomocí programu RAALTRANS Editor, a dále na možnosti stažení nabídek od ostatních uživatelů z databanky RAALTRANS. Na následujícím obrázku je vyobrazena editace vlastní nabídky v programu RAALTRANS. Dopravce v tomto okně zadá všechny údaje důležité pro přepravu.

Obrázek č. 4 - Detailní zadávací formulář RAALTRANS
Zdroj: (8)

Po získání zakázky má dopravce dvě možnosti:

- 1) počká, až se na zadanou nabídku ozvou ostatní uživatelé systému RAALTRANS
- 2) zobrazí si nabídky od ostatních uživatelů a najde si protinabídku ke své nabídce. (8)

Program je rozdělen do několika částí:

- *Pořízení*- dopravce může zadat vlastní nabídky nákladů, volných aut a inzerátů
- *Prohlížení* - slouží k prohlížení nabídek od ostatních uživatelů se zobrazením kontaktů na zadávající firmu. V *Prohlížení* si dopravce může nechat zobrazit dále např. zprávu RAALTRANS a ComArr, souhrn všech zadaným vlastních nabídek
- *Seznam firem* – zde si dopravce může nechat zobrazit všechny firmy v systému RAALTRANS s kontaktními informacemi (adresa, telefon, fax, email,...)
- *Archivace* slouží pro uložení nabídek, které dopravce realizoval nebo právě realizuje
- *Přejezdy* slouží k setřídění nabídek podle vzdálenosti od dopravcem zadaných míst (odkud/kam) a místy nakládky a vykládky v zadaných nabídkách. Jinak řečeno nalezne nabídky, jejichž místo nakládky se nachází např. 100 km od zadaného místa a vykládka je 100 km od zadaného místa vykládky
- *Párování* - k zadaným nabídkám zobrazí odpovídající přepravy/volné vozy podle zadaných kritérií
- *Kilometrovník* slouží k výpočtu vzdálenosti na konkrétní nabídce bez nutnosti přepisovat místa do jiného kilometrovníku. Dopravce má možnost zvolit typ auta, zadaný náklad a rychlosti na určitých typech silnic, pro které se vzdálenost a náklady budou počítat
- *Přenos dat* se stará o zasílání nabídek a aktualizaci nabídek ostatních uživatelů zobrazovaných v programu. (8)

V následující tabulce č. 11 je uveden příklad výpisu z databanky RAALTRANS. Zákazník zadá počáteční a cílovou destinaci přepravy. A databanka mu vypíše možné alternativy zadané do systému jinými dopravci.

Tabulka č. 11 - Příklad výpisu z databanky RAALTRANS (ČR - Rumunsko)

Odkud	Kam	N	S	L	M	Druh	Propozice	Datum
28601:Čáslav	Arad	N		13,6	24	Plachta		16.11
47001:Česká Lípa	Timisoara			6,5	2,7	Plachta		16.11
50000:Hradec Král.	Bucuresti			0,5	0,01	Skříň		16.11
50600:Jičín	Bucuresti	N		2,4	2,4	Plachta	6 epal	21.11
50801:Hořice	Oradea			0	1,8	Plachta	9pal, 1,8t	15.11
51741:Kostelec n. O.	Ploiesti	N		13,6	24	Plachta		18.11
51741:Kostelec n. O.	Constanta	N		13,6	24	Plachta		18.11
51741:Kostelec n. O.	Ploiesti		S	15,6	24	Plachta		18.11
51741:Kostelec n. O.	Constanta		S	15,6	24	Plachta		18.11
56002:Česká Třebová	Satu Mare			0	2,25	Plachta	11pal22,5t	16.11

Zdroj: www.raal.cz

Vysvětlivky tabulky: *N- návěs*

S- souprava

L- délka v metrech

M- hmotnost v tunách

- **zázemí firmy**

Firma Taurus Trans spol. s r. o. sídlí v obci Dolní Újezd, která leží asi 10 km od města Litomyšle. V areálu firmy se nachází parkoviště pro nákladní vozidla, firemní autoservis, logistické centrum firmy a také vlastní čerpací stanice. V těsné blízkosti je nově postavena administrativní budova, kterou sice firma nevlastní, ale pronajímá si v ní své kanceláře. Hlavní výhodou je, že jsou všechny subjekty téměř na jednom místě, což značně ušetří čas zaměstnanců, kteří potřebují projednat něco v jiném oddělení (například pro řidiče, jenž zjistil na svém vozidle nějakou závadu, není problém dojít do autoservisu a požádat mechanika o pomoc).

- **možnost přepravy rychlezkazitelného zboží**

Firma vlastní deset chladících a mrazících návěsů, díky nimž může přepravovat zboží, které podléhá rychlé zkáze dle Dohody ATP. Více o dohodě ATP je popsáno v první kapitole této práce. Každý návěs má kapacitu 33 europalet (rozměr palety je 1 200 x 800 mm) a užitečná hmotnost každého návěsu je 24 tun. Tyto návěsy jsou využívány zejména k importu zboží z Portugalska a Španělska. Samozřejmě jsou využívány i k jiným přepravám, výhodou oproti plachtovému návěsu je, že tento

má skříňové provedení, tzn. pevné stěny. Díky tomu je náklad lépe chráněn, jak před vlivy počasí, tak před případným poškozením.

- **menší nákladní vozidla**

Firma vlastní 3 vozidla kategorie N2 (celková hmotnost do 12 tun). Tato vozidla jsou využívána výhradně na vnitrostátní přepravu. Často je jimi rozváženo zboží, které do skladu firmy přivezou více objemová nákladní vozidla s návěsem, ta jsou využívána především k mezinárodní dopravě. Díky tomu, že si někteří zákazníci objednají přepravu zboží, jež se vejde do těchto vozidel (N2), ušetří firma finance, protože provoz vozidla kategorie N3 je pochopitelně dražší, než vozidel s menší celkovou hmotností. Je to dáno zejména tím, že tato vozidla mají motory o menším objemu, tudíž mají menší spotřebu, a hlavně jsou lehčí. Také platí nižší mýto, protože mají méně náprav.

- **firemní autoservis**

Od roku 2000, kdy firma přikoupila další vozidla, bylo nutností zbudovat vlastní autoservis, který se stará o bezproblémový chod vozového parku. Služby autoservisu slouží zejména pro opravu a údržbu vozidel firmy, ale mohou ho využívat i jiní zákazníci, což se ale neděje moc často. Což je dáno hlavně tím, že starat se o 28 vozidel a 24 návěsů zabere poměrně dost času a prioritou servisu samozřejmě je, aby byla všechna vozidla firmy provozuschopná. V autoservisu jsou zaměstnání dva kvalifikovaní pracovníci. Dříve se servis nacházel asi 2 km od sídla firmy, ale v současnosti je již součástí celého komplexu.

- **logistické centrum v areálu firmy**

V roce 2009 bylo vybudováno menší logistické centrum ležící v areálu firmy. Potřeba vybudovat toto logistické centrum přišla v době, kdy firma začala získávat zákazníky, kteří neměli vlastní sklady, nebo měly jejich sklady nedostatečnou kapacitu. Sklad je tedy využíván hlavně pro překládku kusového a paletizovaného zboží, jeho skladování, shromažďování a distribuci. Dále tu dochází k balení, uložení, fixaci a paletizaci kusového zboží. Sklad má kapacitu asi 1 000 europalet, což je pro firmu naprosto dostačující. Logistické centrum je vyobrazeno na obrázku č. 5.



Obrázek č. 5 - Logistické centrum firmy Taurus Trans spol. s r.o.

Zdroj: Autor

- **vlastní neveřejná čerpací stanice**

V areálu firmy se nachází i vlastní neveřejná čerpací stanice na naftu o objemu 33 000 litrů. Tím, že má firma k dispozici vlastní čerpací stanici, dochází k finančním i časovým úsporám. Před začátkem jízdy si řidiči pohodlně natankují v areálu firmy a nemusí čekat u jiných čerpacích stanic. Samozřejmě, že pokud jede řidič na nějakou delší trasu, musí zejména při cestě zpět natankovat i u nějaké jiné stanice. Finance firma uspoří tím, že nakoupí naftu do své neveřejné stanice za příznivější cenu, než za jakou by nakoupila stejné množství ve veřejné čerpací stanici. Cena je snížena o množstevní slevu dodavatele a také o přírážku (marži) prodejce. K 1. 12. 2011 stál litr nafty z této neveřejné čerpací stanice asi 28 Kč. Všichni provozovatelé čerpacích stanic se musí řídit zákonem č. 311/2006 Sb., O pohonných hmotách, ve znění pozdějších úprav. Tento zákon zpracovává přepisy Evropského společenství, příslušné této problematice. Vlastní neveřejné čerpací stanice je vyfocena na následujícím obrázku č. 6.



Obrázek č. 6 - Vlastní čerpací stanice

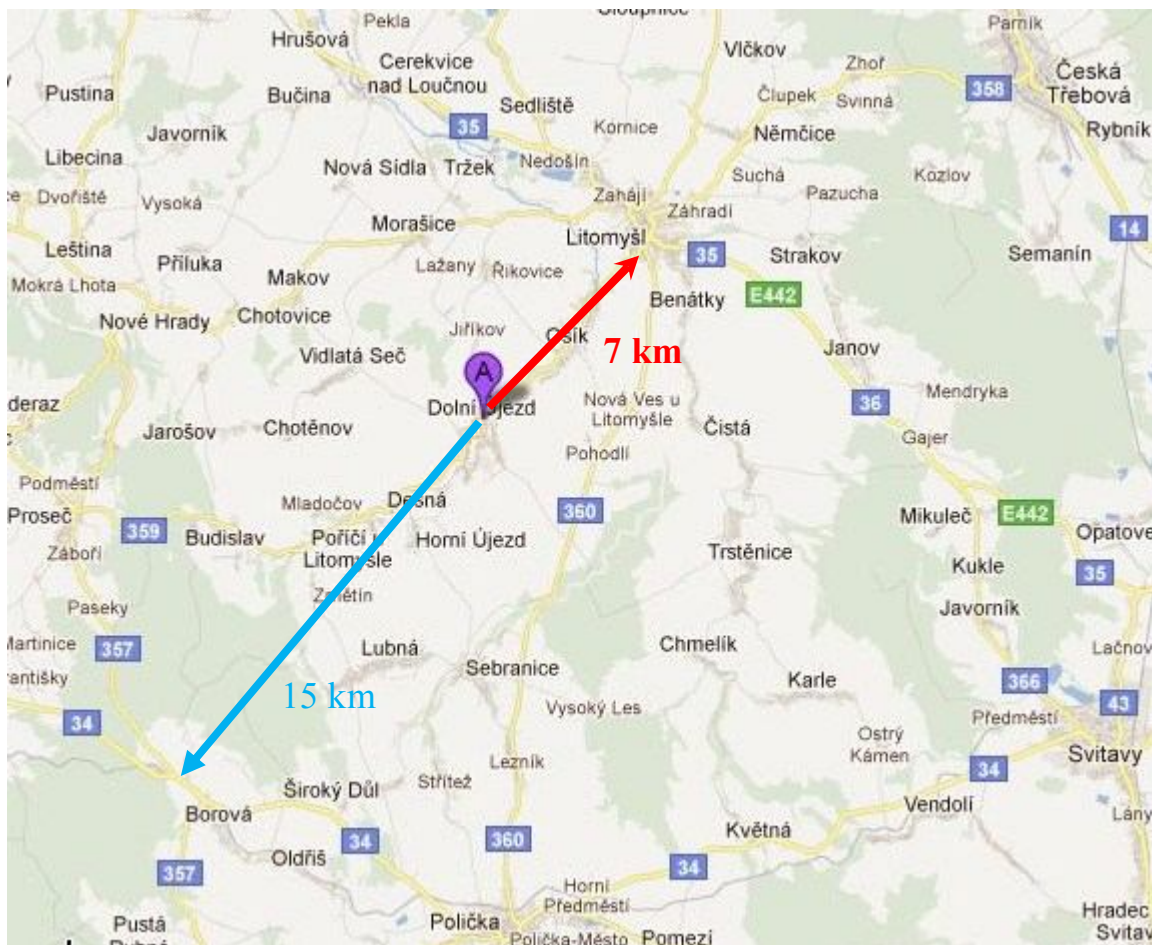
Zdroj: Autor

2.2 Slabé stránky

V následující kapitole jsou popsány slabé stránky firmy Taurus Trans spol. s r.o., které by se měla snažit firma zlepšit, i když některé věci sama ovlivnit nemůže (např. dostupnost).

- **dostupnost**

Sídlo firmy je umístěno těsně u silnice II/359, mezi městy Litomyšl a Proseč. Tento areál je však poměrně daleko od silnic I. třídy. Z hlavního tahu mezi Čechy a Moravou tzn. silnicí I/35 (mezinárodní silnice E 442) a v budoucnu plánované R35, je sídlo firmy vzdáleno asi 7 km po silnici II/359. Tato silnice I/35 navazuje u Hradce Králové na D11 a u Mohelnice na R35, která následně navazuje na D1. Další silnice I/34 navazující také na D1, je od sídla vzdálena asi 15 km po silnicích druhé a třetí třídy. Na následujícím obrázku je znázorněna mapa areálu (označeno písmenem A). V obrázku jsou šipkami vyznačeny trasy a vzdálenosti k nejbližším silnicím I. třídy (I/35 je vyznačena červeně, trasa k I/34 je vyznačena modře).



Obrázek č. 7 - Mapa sídla

Zdroj: www.maps.google.cz, upraveno autorem

- **webové stránky**

Webové stránky firmy Taurus Trans spol. s r.o. jsou dostupné na adrese www.taurustrans.cz. Stránky umožňují prohlížení ve třech jazykových verzích - v české, anglické a také španělské. Tento jazyk nebývá u českých dopravců častým, ale vzhledem k tomu, že se tato firma specializuje na import a export právě do Španělska a Portugalska, je toto jazykové rozdělení pochopitelné a určitě správné. Menu webových stránek je přehledně rozděleno do sedmi oddílů (Úvod, mezinárodní spedice, mezinárodní doprava, historie firmy, ostatní služby, kde firmu najdeme a kontakt). V každé kategorii, kterou se firma zabývá, je velmi stručně popsáno o jakou problematiku se v dané věci jedná. Stručnost je zřejmě jedním z největších nedostatků stránek, mezi další patří také neaktuálnost - např. zde není uvedeno možnost skladování. Na stránkách by také mohl být zveřejněn vozový park firmy.

V psaném textu se na těchto stránkách objevuje také několik překlepů. Chybí také nějaký objednávkový formulář, kde by zákazník vyplnil alespoň základní požadavky a parametry o nákladu, ale vzhledem k tomu, že firma přes webové stránky získává minimum zakázek, není to nutností. Na stránkách je také uvedena mapa sídla firmy, která bohužel nejde v některých prohlížečích zvětšit. Ve stejné kategorii by také mohly být uvedeny GPS souřadnice. Autor doporučuje webové stránky aktualizovat a investovat do jejich úpravy ve výše zmíněných bodech.

- **přejezdy mezi nakládkami**

Dlouhé přejezdy mezi nakládkami jsou velkým problémem. Zejména v zahraničí řidiči nakládají na více místech a často se stává, že se nakládka celého návěsu protáhne až na dva dny, což prodlužuje celkovou dobu přepravy. Při samotné nakládce se mnoho času ušetřit nedá, protože technologický postup nakládek a vykládek moc ovlivnit nelze. Lze ale lépe propracovat postup při výběru místa nakládky (kam se pojedje nejdříve atd.) tak, aby bylo co nejméně prostojů a zbytečně najetých kilometrů. Tento problém je řešen v poslední kapitole této práce.

2.3 Příležitosti

Mezi příležitosti se řadí věci, které mohou firmu posunout na vyšší úroveň ve zprostředkovávání zakázek nebo v získání nových zákazníků.

- **zkvalitnění poskytovaných služeb po vybudování R35**

Rychlostní silnice R35 by měla být po svém dokončení nejdelší rychlostní silnice v České republice. Povede v úseku: státní hranice s Německem - Liberec - Turnov - Hradec Králové - Vysoké Mýto - Mohelnice - Olomouc - Lipník nad Bečvou. Tato silnice je důležitou tepnou vnitrostátního významu, ale je také zahrnuta do transevropské dálniční sítě. Silnice R35 spojí sever Moravy s východními a severními Čechami. Po dokončení bude R35 navazovat na dálnici D11, dále umožní kvalitní spojení mezi do Německa a Polska. Spojení s dálnicí D11 ušetří vozidlům firmy čas, protože v současnosti řidiči jezdí po silnici II/35, která je v některých městech přetížená. Například při měření intenzity provozu Ředitelstvím silnic a dálnic v roce 2010 bylo spočítáno, že městem Litomyšl, po silnici I/35, projelo téměř 20 000 vozidel za 24 hodin. Výhled do roku 2040, počítá s tím, že by měla být intenzita v tomto úseku až dvojnásobná, což je pro tuto komunikaci absolutně

neudržitelné. Po dokončení úseku R35 se doprava vyvede jak z centra Litomyšle, tak i Vysokého Mýta, kde také často dochází ke kongescím. Dostavba rychlostní silnice R 35 je jednou z největších příležitostí, nejen pro firmu Taurus Trans spol. s.r.o., jak zlepšit kvalitu nákladní dopravy. Velkým plusem je, že dostavba úseku mezi Hradcem Králové a Mohelnicí, je jednou z nejvyšších priorit v plánech na dostavbu české dálniční sítě.

- **získávání nových zákazníků**

Firma by se měla snažit o získávání nových zákazníků. Jako velká příležitost se v tomto směru jeví používání dalších spedičních databank. V současnosti firma využívá pouze RAALTRANS. Nabízí se například databanka Timocom, ale samozřejmě je těchto programů několik. Dalším prostředkem pro získání nových zákazníků je zlepšení webové prezentace firmy. V neposlední řadě je to i reklama a sponzoring, přestože v této činnosti je firma na velmi dobré úrovni.

- **vstup do jiného odvětví silniční dopravy**

Mezi další příležitosti firmy patří vstup do jiného odvětví silniční dopravy. Tato možnost není většinou levnou záležitostí, protože pro jeho realizaci je často nutné nakoupit nová vozidla, nebo jinak vynaložit finance pro zřízení nové služby. Pro firmu Taurus Trans spol. s r.o. se nabízí několik možností pro rozšíření služeb. Nedaleko sídla firmy se nachází jedno z největších zemědělských družstev v České republice, které by mohlo využívat její služby. Do tohoto družstva jsou často dováženy volně ložené sypké materiály, jež by firma Taurus Trans spol. s r.o. mohla také přepravovat, nutností by ovšem bylo zakoupení sklápěcího návěsu nebo návěsu s výtlačným čelem, určených pro přepravu tohoto zboží.

Dalším typem zboží, které by mohla firma přepravovat je nebezpečné zboží, přepravované dle ADR. Opět by bylo nutností vynaložit finance na vozidla, zejména na jejich schválení pro přepravy dle ADR, na nákup speciálních ochranných prostředků atd. Dále by bylo nutno proškolit řidiče a zajistit bezpečnostního poradce, což by znamenalo další náklady.

2.4 Hrozby

Hrozby jsou události, které mohou negativně ovlivnit chod firmy. Některé hrozby mohou ovlivnit firmu jen nepatrně, jiné markantněji.

- **ztráta zákazníků, kteří omezí nebo ukončí výrobu**

Ztráta stálých zákazníků, kteří by buď omezili, nebo úplně ukončili svoji výrobu, by firmě způsobila problémy. S úbytkem zakázek by nebyl dostatek práce pro řidiče a vozidla by měla zbytečné prostoje.

- **růst ceny PHM a mýtného**

S pravděpodobným růstem pohonných hmot se bude muset zvýšit i cena za přepravu. Tuto skutečnost by firma mohla částečně eliminovat vlastní neveřejnou čerpací stanicí, díky níž by se jí zdražení mohlo dotknout méně. Stejná situace nastane pravděpodobně s mýtem, jenž se vybírá ve většině států v Evropě. V ČR se platí za užívání dálnic, rychlostních silnic a také silnic I. třídy, u kterých se zvažuje, že by se mýtné vybíralo na všech silnicích této kategorie. Mýtné se platí podle počtu náprav a emisní normy EURO.

- **negativní legislativní opatření vůči silniční dopravě**

Mezi negativní legislativní opatření vůči silniční dopravě patří zejména další zákazy jízd nákladních vozidel u nás i v okolních státech. Následující tabulka popisuje zákazy jízdy vozidel kategorie N2 a N3 v uvedených státech v období mimo prázdniny. Údaje v tabulce znamenají časové rozmezí, v němž nesmí nákladní vozidla jezdit (mimo výjimek).

Tabulka č. 12 - Zákazy jízd nákladních vozidel mimo období prázdnin

	ČR	Německo	Rakousko	Slovensko	Polsko
Sobota			15-24		
Neděle	13-22	0-22	0-22	0-22	
Státní svátek	13-22	0-22	0-22	0-22	8-22

Zdroj: www.policie.cz

Následující tabulka popisuje zákazy jízd nákladních vozidel v uvedených státech v období prázdnin.

Tabulka č. 13 - Zákazy jízd nákladních vozidel v období prázdnin

	ČR	Německo	Rakousko	Slovensko	Polsko
Pátek	17-21				18-22
Sobota	7-13	7-20	15-24	7-20	8-14
Neděle	13-22	0-22	0-22	0-22	8-22
Státní svátek	13-22	0-22	0-22	0-22	8-22

Zdroj: www.policie.cz

Dalším legislativním omezením jsou přísnější normy na ochranu životního prostředí. V budoucnu lze očekávat zákaz provozu vozidel, která nebudou splňovat ekonomické normy, např. EURO 0. Dalším omezením jsou ekologické zóny, ty jsou používány zejména v centrech velkých měst, takže se týkají spíše osobních vozidel.

- **konkurence**

Konkurence je v silniční nákladní dopravě poměrně velká, proto je několik konkurenčních dopravců i v okolí firmy Taurus Trans spol. s r.o. Ve výčtu jsou vybrány firmy, které mají přibližně stejný počet vozidel a zabývají se podobnými odvětvími.

- **Firma Cobra Transport, s.r.o.**

Společnost sídlící v nedaleké Litomyšli (asi 7 km od sídla firmy Taurus Trans spol. s r.o.) vznikla ve stejný rok jako firmy Taurus Trans spol. s r.o. Zabývá se téměř stejnými odvětvími (mezinárodní a vnitrostátní nákladní doprava, zasilatelství a skladování). Firma vlastní 25 vozidel a je asi největším konkurentem firmy Taurus Trans spol. s r.o. v okolí. Firma vlastní jeden chladicí a mrazicí návěs.

- **Firma DAMOTRANS s.r.o.**

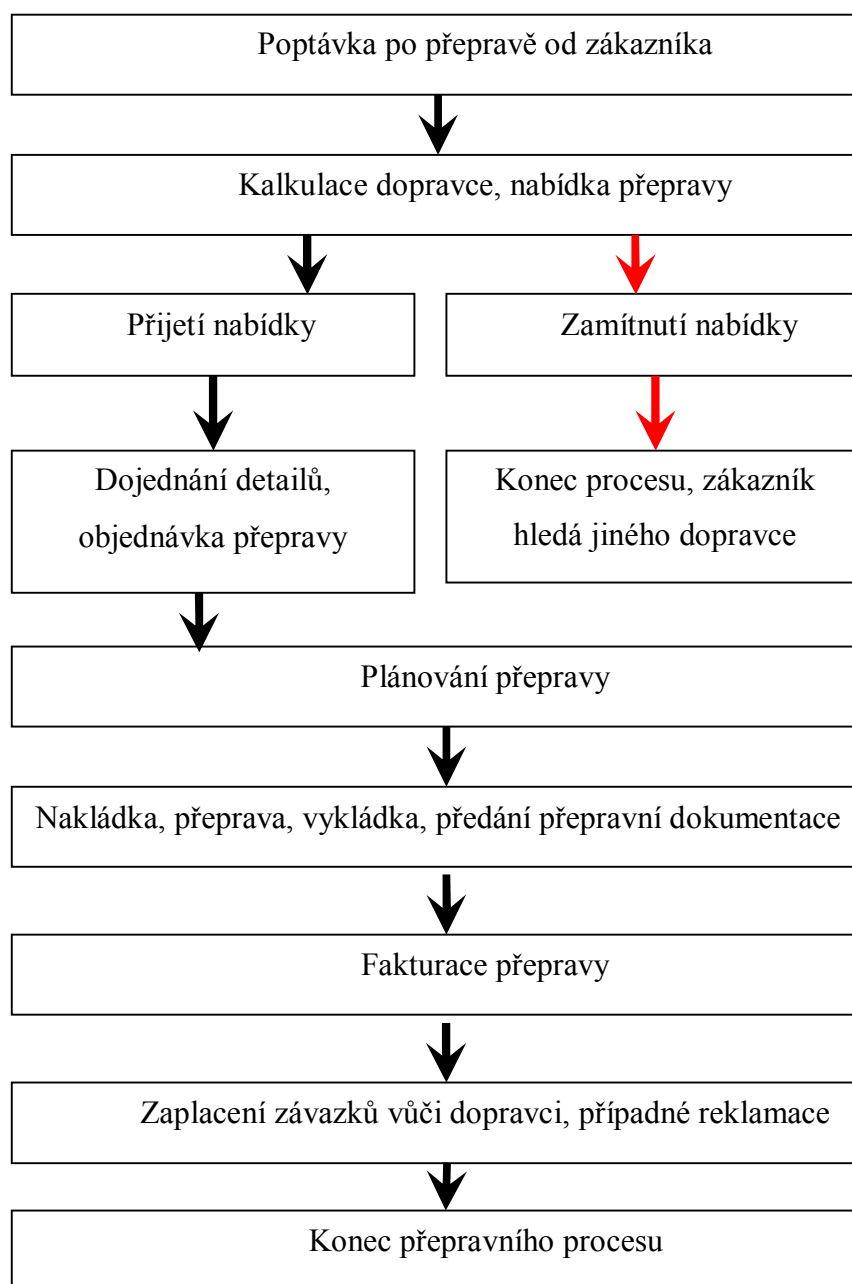
Tento dopravce má sídlo v obci Hnátnice (asi 35km), nedaleko Ústí nad Orlicí. Firma byla založena roku 1991, v současnosti vlastní 19 nákladních vozidel a specializuje se na přepravy do západní Evropy.

- **Firma OMNIPOINT spol. s.r.o.**

Tato firma vznikla v roce 1991 v Žamberku (asi 43 km), specializuje se zejména na vnitrostátní a mezinárodní kamionovou dopravou. Firma také provozuje nadrozměrnou přepravu a přepravu nebezpečných věcí dle ADR.

3 TECHNOLOGIE PŘEPRAVY VYBRANÉHO ZBOŽÍ

Technologie silniční přepravy je souhrn činností, při nichž je pohybem dopravních prostředků přepravováno zboží nebo osoby. Tato přeprava je konána mezi dvěma, nebo více místy a v požadovaném čase. Technologie přepravy má mnoho bodů, které musí být splněny, aby mohlo dojít k přepravě samotné. V této kapitole budou teoreticky popsány jednotlivé body celého procesu technologie přepravy. Technologický postup je znázorněn v následujícím schématu.



Obrázek č. 8 - Technologický postup přepravy
Zdroj: Autor

3.1 Poptávka po přepravě

Požadavek na přepravu podává zákazník (přepravce) dopravci. Tato situace je klasickým příkladem střetu poptávky a nabídky. Stranu poptávky reprezentuje přepravce (v nákladní dopravě) nebo cestující (v osobní dopravě). Poptávající hledá přepravní službu, od které očekává přepravu nákladu nebo cestujících. Cílem přepravce je minimalizace nákladů, z toho vyplývá, že hledá rychlou, spolehlivou, bezpečnou a také ekonomicky výhodnou službu.

V této fázi technologického procesu je nutné, aby přepravce co nejpodrobněji specifikoval své požadavky na přepravu. Při podávání požadavku na přepravu by měl přepravce uvést zejména:

- název objednatele přepravy
- hmotnost, rozměry a způsob balení zboží
- místo a datum nakládky a vykládky
- nutnost přepravy podle Dohody ADR nebo ATP, nebo nadrozměrného zboží
- zvláštní požadavky (např. pro zboží vysoké hodnoty).

Tyto požadavky předá přepravce vybranému dopravci, který mu nabídne podmínky, za kterých je ochoten provést přepravu.

3.2 Kalkulace dopravce a nabídka přepravy

Po obdržení požadavku na přepravu zpracuje dopravce kalkulaci přepravy. Základem kalkulace je cenotvorba. V dopravě se používá několik druhů cen, jsou to ceny smluvní, maximální a věcně usměrňované ceny. V nákladní dopravě se většinou používají smluvní ceny. V ceně navrhované dopravcem jsou zahrnuty veškeré náklady na přepravu a také přiměřený zisk. Mezi náklady, z nichž se vypočítává cena přepravy, patří:

- PHM, náklady na pneumatiky, údržbu vozidel, mýtné
- mzdy zaměstnanců
- daně, pojištění vozidel a odpisy.

Cena za přepravu se může během roku často měnit, je to způsobeno zejména zvyšováním ceny PHM, ale také ročním obdobím, ve kterém je přeprava poptávána. V zimních měsících bývá poptávka vyšší, v létě naopak nižší. Na ceně se odrazí i to, jestli bude vozidlo vytíženo i cestou zpět. Cena PHM je jednou z nejvyšších položek nákladů, vzhledem ke spotřebě nákladních vozidel (přibližně 30 litrů/100 km) může činit čtvrtinu

až třetinu ceny. Pokud má dopravce dlouhodobější smlouvu, ve které je uvedena i smluvní cena, bývá 30 - 40 % ceny proměnné (mění se podle čtvrtletních cen nafty, které se zjistí z dat statistického úřadu).

Tuto kalkulaci předá dopravce přepravci, ten nabídne

- a) přijme, podepíše s dopravcem smlouvu o přepravě a objedná přepravu, nebo
- b) odmítne a vyjednává s dopravcem o jiné nabídce, nebo hledá jiného dopravce.

3.3 Plánování přepravy

Pokud se dopravce s přepravcem dohodli na podmínkách smlouvy, musí dopravce zahájit přípravu a plánování přepravy. Dopravce musí vybrat vhodný dopravní prostředek, kterým bude zboží přepraveno. Vozidlo musí mít vhodnou ložnou plochu, užitečnou hmotnost, musí splňovat požadované podmínky přepravcem (plachtové, skříňové vozidlo). Pokud se jedná o přepravu zkazitelných potravin, musí být vybráno vozidlo podléhající dohodě ATP, jedná-li se o nebezpečné zboží, musí být vozidlo schváleno pro přepravu dle ADR.

Dopravce musí naplánovat trasu přepravy, aby byla rychlá, bezpečná a ekonomicky výhodná. Určí, po kterých komunikacích má řidič jet, nejvhodnější místa k čerpání přestávek a denních odpočinků. Tyto hodnoty jsou pouze orientační, protože rychlost jízdy se může vzhledem k podmínkám na pozemních komunikacích lišit oproti navrhovanému plánu.

Při plánování přepravy by měl dopravce hledat zakázku pro zpáteční cestu, protože pokud by jelo vozidlo prázdné, tak by byla celá přeprava ekonomicky nevýhodná. V tomto směru dopravci využívají zejména dopravní databanky, které jim umožňují sledovat nabízené přepravy, nebo vložení vlastní nabídky o nevyužitém vozidle.

3.4 Provedení přepravy

Samotné provedení přepravy se skládá ze čtyř hlavních kategorií. Jsou to nakládka, převzetí, popřípadě vyplnění přepravní dokumentace, jízda z místa nakládky do místa vykládky a vykládka zboží. Mezinárodní doprava je provozována podle Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR), kterou musí všichni dopravci dodržovat.

Dopravce naplánuje čas odjezdu vozidla tak, aby bylo na nakládce v požadovaný čas. Řidič je povinen zajistit, aby nebylo vozidlo přetíženo, musí řádně zafixovat náklad, za který odpovídá, a také zkontrolovat stav nákladu. Při nakládce vyplní přepravní dokumentaci,

u mezinárodní dopravy se vždy jedná o nákladní list CMR, vyplnit může i jiné dokumenty, které jsou vyžadovány např. přepravcem.

Jízdu z místa nakládky do místa vykládky vykonává řidič po stanovené trase a musí při ní dodržovat Nařízení ES č.561/2006, které udává doby řízení, přestávek a odpočinků. Při každé přestávce v řízení by měl zkontrolovat vozidlo.

V místě vykládky provede řidič kontrolu nepoškozenosti zboží a vydá zboží k vykládce. Potvrdí dokumentaci o předání zboží příjemci, kopii listu si uchová, případně ještě převezme další dodací listy.

3.5 Fakturace

Po provedení přepravy předá řidič dopravci přepravní dokumenty, ten je musí uchovávat po předepsanou dobu. Následně vystaví fakturu, kde uvede dohodnutou smluvní cenu, popřípadě nějaké další příplatky, o nichž by měl včas informovat přepravce. Spolu s fakturou předá dopravce nákladní list CMR a dodací list. Splatnost faktury se liší podle smluvních ujednání, nejčastěji bývá 30, 60 až 90 dní.

3.6 Zaplacení závazků přepravce

Po obdržení faktury běží přepravci doba splatnosti, do které musí fakturu uhradit. V tomto časovém horizontu by měla být částka připsána na účet dopravce. Přepravce může případně podat reklamaci nebo požadovat určité penále, pokud byla překročena doba dodání dle sjednané smlouvy o přepravě mezi dopravcem a přepravcem. Dopravce může žádat o vyšší cenu za přepravu, pokud se zvýšily jeho náklady v důsledku např. nesprávně zabaleného zboží.

Bodem 3.6 Zaplacení závazků přepravce končí celý přepravní proces.

4 MODELOVÁ PŘEPRAVA A JEJÍ OPTIMALIZACE

Jako modelová přeprava bude v této práci zvolena přeprava zboží z ČR do Španělska a zpět. Bude uskutečněna vozidlem firmy Taurus Trans spol. s r.o. Vzhledem k vzdálenosti cílové destinace, ale i povaze zboží je žádoucí, aby byla osádka tvořena dvěma řidiči, čímž se sníží doba dodání a také cena přepravy. Do Španělska se bude přepravovat zboží od tří českých přepravců, ze Španělska se přepraví zkazitelné potraviny z města Almería do Brna.

4.1 Přeprava ČR - Španělsko

Zboží přepravované do Španělska pochází od tří různých přepravců. Nakládka tedy bude probíhat na třech místech. Všechno zboží je loženo na europaletách (EPAL) o rozměrech 1200 x 800 mm. Celková hmotnost zboží není vyšší než maximální užitečná hmotnost návěsu (24 tun). Nakládka musí probíhat v opačném pořadí, v jakém dojde k vykládce (tzn. první naložené zboží musí být vyloženo jako poslední). Je proto nutné předem naplánovat nejkratší trasu a zvážit všechny možnosti nakládky popřípadě vykládky.

Tabulka č. 14 - Údaje o zboží

Sídlo přepravce	Počet kusů	Druh zboží	Místo vykládky
Brno	15 EPAL	výrobky z pryže	Zaragoza
Olomouc	10 EPAL	krmivo	Madrid
Hradec Králové	8 EPAL	kovové výrobky	Valladolid

Zdroj: Autor

Každý druh zboží přepravuje jiný přepravce, takže musí být na každou přepravu vlastní smlouva. To také znamená, že každý druh zboží musí mít vlastní přepravní dokumentaci (zejména CMR list).

Před samotnou nakládkou je nutné vybrat vhodné vozidlo. Celkový objem přepravovaného zboží je 33 EPAL, proto je nutné zvolit návěs s touto kapacitou. Výběr vozidla ovlivňuje i zboží pro zpáteční cestu. Ze Španělska do ČR se budou přepravovat zkazitelné potraviny, proto je nutné zajistit návěs s regulovatelnou teplotou, v tomto případě je to chladicí a mrazicí návěs Schwarzmüller označení FRC. Vybraný tahač je Scania R 420.

Existuje několik variant tras. Tyto trasy se liší zejména podle pořadí nakládky a vykládky. Vykládka je závislá na pořadí nakládky, protože je každé zboží odesíláno do jiného místa. V této části práce budou popsány dvě varianty trasy, obě trasy mají téměř

shodnou cestu mezi ČR a Španělskem, liší se hlavně v trasování mezi místy nakládky a místy vykládky. Pro přehlednost bude trasa rozdělena na tři části. První část bude jízda po ČR, druhá část bude jízda mezi ČR (Rozvadov) a Španělskem do města Zaragoza (tato jízda bude v obou variantách stejná) a poslední částí bude jízda ze Zaragoza do místa nové nakládky Almería. Trasa by měla být vedena po dálnicích a silnicích co možná nejvyšší kvality, což zaručuje vyšší průměrnou rychlost i lepší ochranu zboží. Přeprava v obou variantách začíná v sídle firmy v Dolním Újezdě u Litomyšle.

4.1.1 Varianta s nakládkou v místě přepravce

Vybrané vozidlo bude muset postupně přijet ke všem přepravcům, kteří mu předají náklad a přepravní dokumenty. Je důležité zvolit takový postup nakládky, aby vozidlo najelo co nejméně kilometrů, čímž se minimalizují náklady. Postup nakládky je vyznačen červenou barvou na obrázku č. 8. Nakládka bude provedena v pořadí:

1. Hradec Králové
2. Olomouc
3. Brno

Z tohoto vyplývá, že vykládka ve Španělsku bude muset být v pořadí:

1. Zaragoza
2. Madrid
3. Valladolid

Tabulka č. 15 - Délka trasy varianta 1

Trasa	Délka
ČR	650 km
Rozvadov - Zaragoza	1 836 km
Zaragoza - Almería	1 290 km
Celkem	3 776 km

Zdroj: Autor

Vysvětlivky tabulky: *Trasa ČR: Dolní Újezd, Hradec Králové, Olomouc, Brno, Rozvadov*

Trasa R-Z: Obrázek č. 9

Trasa Z-A: Zaragoza, Madrid, Valladolid, Madrid, Almería

4.1.2 Varianta s nakládkou v logistickém centru firmy Taurus Trans spol. s r.o.

Předpoklad této varianty je ten, že je zboží od všech přepravců přepraveno (vozidly kategorie N2 firmy Taurus Trans spol. s r.o., nebo jiným dopravcem) do logistického centra a následně je všechno zboží přeloženo do vybraného vozidla tak, aby mohla být provedena vykládka v následujícím pořadí:

1. Zaragoza
2. Valladolid
3. Madrid

Tabulka č. 16 - Délka trasy varianta 2

Trasa	Délka
ČR	340 km
Rozvadov - Zaragoza	1 836 km
Zaragoza - Almería	1 203 km
Celkem	3379 km

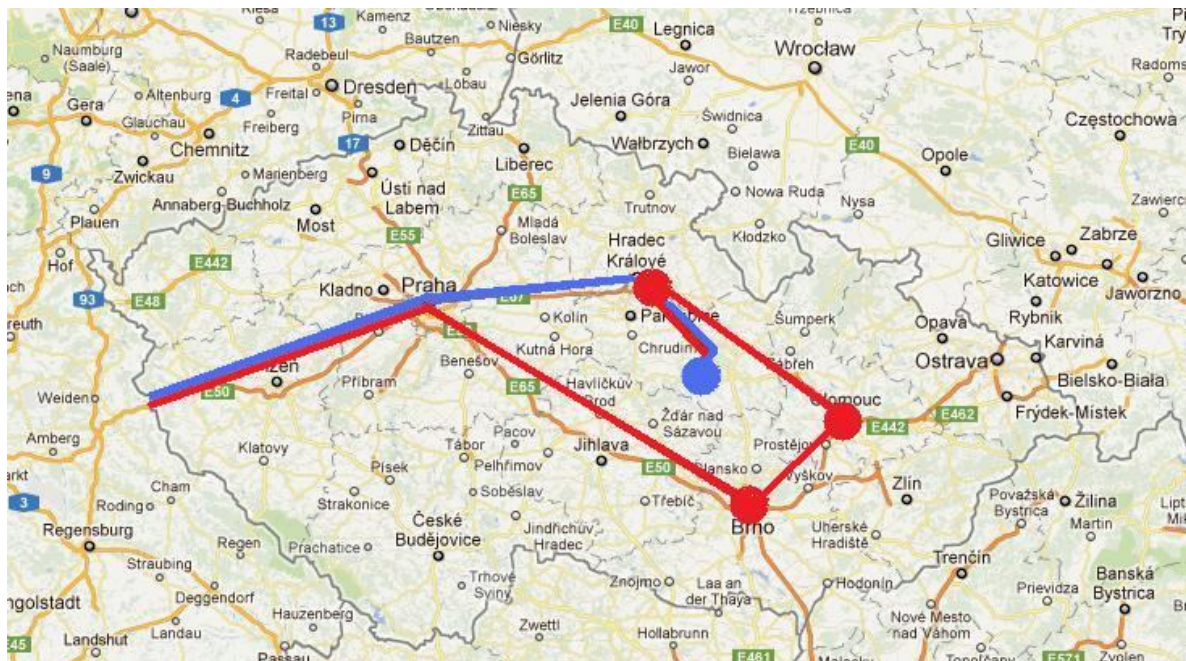
Zdroj: Autor

Vysvětlivky tabulky: *Trasa ČR: Dolní Újezd, Hradec Králové, Rozvadov*

Trasa R-Z: Obrázek č. 9

Trasa Z-A: Zaragoza, Valladolid, Madrid, Almería

Při plánování přepravy by měla být zvolena varianta, při níž bude **zboží naloženo v logistickém centru firmy**, protože rozdíl najetých kilometrů činí 397 km. To ušetří nejen finance, ale hlavně dobu přepravy. Nutností je ale přeprava od přepravců do logistického centra. Na následujících obrázcích č. 8 - 10 je znázorněna trasa přepravy. Červenou barvou je zvýrazněna varianta s nakládkou u přepravců, modrou barvou je znázorněna varianta s nakládkou v logistickém centru firmy Taurus Trans spol. s r.o. Trasa přepravy mezi Rozvadovem a Zaragozou je pro obě varianty shodná. Vzdálenosti mezi místy zastavení jsou pro lepší přehlednost vyznačeny vzdušnou čarou.



Obrázek č. 9 - Trasa po ČR

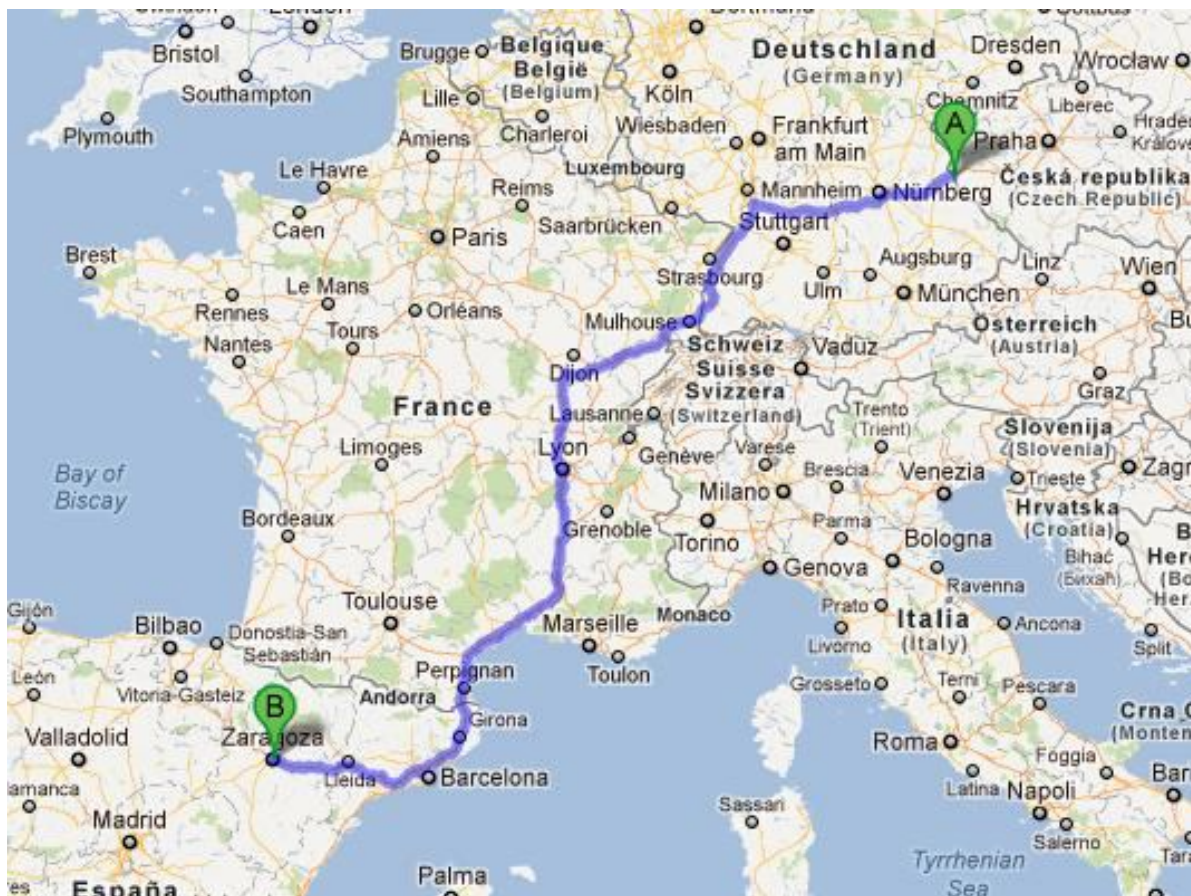
Zdroj: www.maps.google.cz, upraveno autorem

Vysvětlivky: Červená barva - nakládka v sídle přepravců

Modrá barva - nakládka v LC firmy Taurus Trans spol. s r.o.

Autor doporučuje využívání varianty s nakládkou v LC firmy Taurus Trans spol. s r.o. Při této variantě je trasa kratší asi o 400 km, tato optimalizace kladně působí na dobu dodání, která se zkrátí o více než 5 hodin. Další výhodou navrhované optimalizace je finanční úspora - při spotřebě 30 litrů/100km se uspoří téměř 100 litrů nafty, což při současných cenách (asi 36,50 Kč/litr) činí přibližně 4 400 Kč. Nezanedbatelná bude i úspora za mzdu řidiče a opotřebení silničního vozidla. Trasa je vedena po dálnicích, rychlostních silnicích a silnicích I. a II. třídy.

Na následujícím obrázku je znázorněna trasa mezi Rozvadovem a Zaragozou.



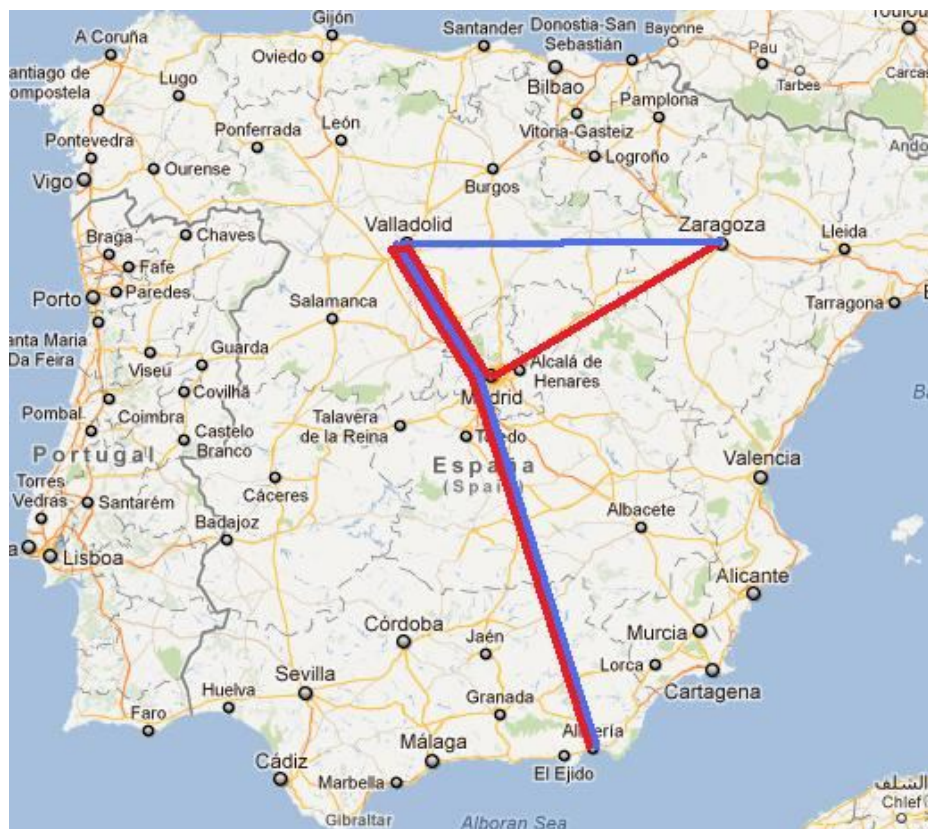
Obrázek č. 10 - Trasa Rozvadov - Zaragoza

Zdroj: www.maps.google.cz

Trasa je vedena zejména po dálnicích a rychlostních silnicích. Převážně tranzituje přes Francii a Německo.

Na následujícím obrázku č. 10 je znázorněna trasa ze Zaragozy do Almerie.

Vykládka nákladu musí být provedena podle toho, jak bylo zboží naloženo, z tohoto důvodu je proces jízdy mezi jednotlivými městy rozdílný. Po vykládce následuje přejezd do místa nakládky - Almerie. Při jízdě podle „modré“ varianty se po Španělsku trasa zkrátí asi o 90 kilometrů.



Obrázek č. 11 - Trasa po Španělsku

Zdroj: www.maps.google.cz, upraveno autorem

Vysvětlivky: Červená barva - postup vykládky dle nakládky v sídle přepravní

Modrá barva - postup vykládky dle nakládky v LC firmy Taurus Trans

4.1.3 Pracovní doba řidičů

Pracovní doba řidičů se řídí podle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006, ve znění pozdějších předpisů. Řidiči musí dodržovat předepsané časové hodnoty, které jim udávají nepřetržitou dobu řízení 4,5 hodin, celkovou denní dobu řízení maximálně 9 hodin (2x týdně může být 10 hodin). Přestávka v řízení po maximálně 4,5 hodinách musí být v trvání nejméně 45 minut, tato přestávka může být rozdělena, přičemž druhá část přestávky musí trvat alespoň 30 minut.

Denní doba odpočinku (DDO) musí trvat nejméně 11 nepřerušovaných hodin, nebo může být rozdělena na 3 hodiny a 9 hodin. Lze trávit tzv. zkrácenou DDO v trvání nejméně 9 hodin, lze ji ale užít maximálně třikrát za týden. Týdenní doba řízení může být nejvýše 56 hodin, přičemž lze řídit pouze šest dní v týdnu. Po této době nastoupí řidič týdenní dobu odpočinku v trvání nejméně 45 hodin, nebo v trvání 24 hodin (zbytek musí nahradit v následujících třech týdnech). Týdenní pracovní doba je nejvýše 60 hodin. Za 14 dní může řidič řídit vozidlo nejvýše 90 hodin. Ze Zákoníku práce (zákon č. 262/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů)

vyplývá, že každý pracovník musí po šesti hodinách práce absolvovat přestávku na jídlo a oddech v trvání minimálně 30 minut. Časové limity dvou řidičů jsou upraveny takto: každý řidič musí absolvovat nepřetržitou dobu odpočinku v trvání alespoň devíti hodin v rámci každých třiceti hodin.

Tabulka č. 17 - Pracovní doby řidičů (ČR - Španělsko)

Datum	Místo	Čas	Doba trvání (h)	Ujetá vzdálenost (km), poznámka
4.6.2012	Dolní Újezd	18:00	4,48	336
	Rozvadov	22:29		
	Rozvadov	22:30	4,46	335
	Forst	2:58		
5.6.2012	Forst	3:00	4,41	331
	École- Vallentine	7:25		
	École- Vallentine	7:30	4,46	335
	Tournon-sur-Rhone	11:58		
	Tournon-sur-Rhone	12:00	3	225
	Saint-Jean-da Védas	15:00		
	Saint-Jean-da Védas	15:00 -0:00	9	DDO
6.6.2012	Saint-Jean-da Védas	0:00	4,4	330
	Rubí	4:24		
	Rubí	4:25	3,85	290
	Zaragoza	8:16		
	Zaragoza	8:16-9:16	1	Vykládka
	Zaragoza	9:16	4,46	335
	Estepár	13:44		
	Estepár	13:45	1,4	105
	Valladolid	15:10		
	Valladolid	15:10-15:55	0,75	Vykládka
	Valladolid	15:55	2,8	212
	Madrid	18:43		
	Madrid	18:43-19:43	1	Vykládka
6.6.2012	Madrid	19:45	1,02	77
	Dosbarrios	18:46		
7.6.2012	Dosbarrios	18:46-4:05	9,32	DDO + čerpání PHM
	Dosbarrios	4:05	4,48	336
	Bogarre	8:34		
	Bogarre	8:35	1,87	140
	Almería	10:28		

Zdroj: Autor

Vysvětlivky tabulky: *1. řidič, 2. řidič, denní doba odpočinku*

V této modelové přepravě bude výpočet pracovní doby řidičů počítán pro variantu s nakládkou v logistickém centru firmy Taurus Trans spol. s r.o. Bude uvažována průměrná rychlost 75 km/h. Pracovní doba řidičů je popsána v následující tabulce. V tabulce je také znázorněna přístavná jízda do Almerie, kde proběhne nakládka na zpáteční cestu.

Přeprava z České republiky do Španělska končí vyložením nákladu, potvrzením a předáním přepravní dokumentace. Celková doba přepravy je 49,47 hodin. Do této doby není započítáván čas přístavné jízdy.

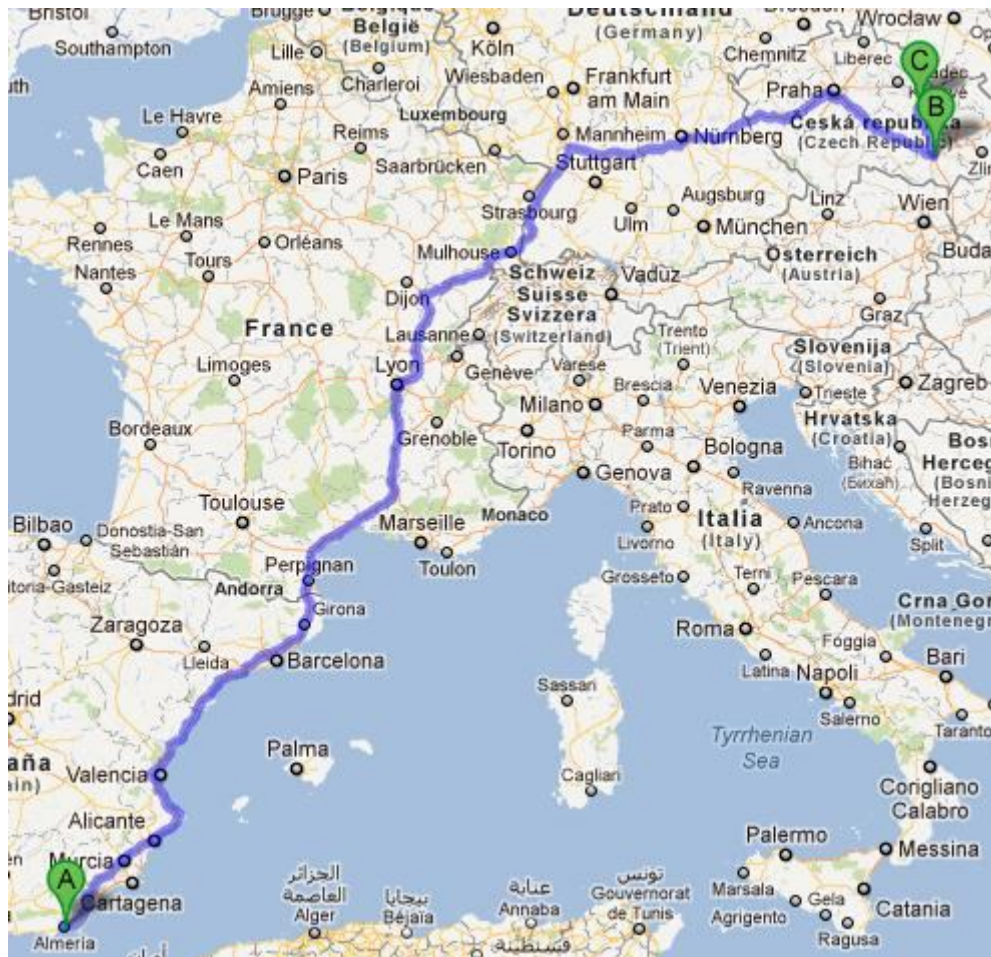
4.2 Přeprava Španělsko - ČR

Zboží přepravované do ČR bude naloženo v Almerii a cílovou destinací bude Brno. Místo nakládky leží asi 550 km jižně od Madridu, kde byla provedena vykládka. Tato jízda byla provedena bez nákladu, tudíž nebude finančně výnosná. Optimalizovat by se tento problém dal tím, že by se změnilo místo nakládky. Nejvhodnější by byla nakládka přímo v Madridu, což není bohužel vždy možné, a tak jsou v některých případech tyto přejezdy nutné. Modelová přeprava počítá s tím, že přejezd do místa nakládky byl proveden v předchozí kapitole, tudíž tato přeprava začíná nakládkou v Almerii.

Výhodou této přepravy je naopak to, že nakládka probíhá v jednom místě, čímž se eliminují přejezdy mezi nakládkami a také problematika výběru trasy jako v případě přepravy do Španělska. Trasa je znázorněna na následujícím obrázku č. 11. Přeprava z Almerie bude končit vykládkou v Brně, vozidlo však bude muset přejet z Brna do sídla firmy v Dolním Újezdu u Litomyšle.

Zboží je loženo na 33 EPAL a jedná se o zkazitelné potraviny, před nakládkou je tedy nutné zapnout chladicí zařízení na návěsu, k dostatečnému nachlazení by mělo stačit jeho zapnutí při poslední výměně řidičů v Bogarre, 1,87 hodin před samotnou nakládkou.

Chladicí návěs má vlastní záznamové zařízení, které na kotoučky zaznamenává teplotu návěsu. Toto chladicí zařízení je poháněno vlastním naftovým agregátem.



Obrázek č. 12 - Trasa Španělsko - ČR

Zdroj: www.maps.google.cz

Vysvětlivky tabulky: *A - Almería*

B - Brno

C - Dolní Újezd

4.2.1 Pracovní doba řidičů

Pracovní doba řidičů je popsána v následující tabulce a přímo navazuje na tabulku č. 17. Tabulka začíná nakládkou zboží v městě Almería, následuje popis pracovní doby řidičů, jejich střídání v řízení a povinná denní doba odpočinku. Celá přeprava je ukončena příjezdem do sídla firmy v Dolním Újezdě u Litomyše. Délka trasy z Almerie do Brna je asi 2 735 km, z Brna do sídla firmy asi 94 km.

Tabulka č. 18 - Pracovní doby řidičů (Španělsko - ČR)

Datum	Místo	Čas	Doba trvání (h)	Ujetá vzdálenost (km), poznámka
7.6.2012	Almería	10:28-12:28	2	Nakládka
	Almería	12:30	2,6	195
	Librilla	15:06		
	Librilla	15:06	4,47	335
	Moncoffa	19:35		
	Moncoffa	19:35	4,48	336
8.6.2012	VilalbaSasserna	0:04		
	VilalbaSasserna	0:05	0,91	68
	Medinyá	1:00		
	Medinyá	1:00-10:12	9,19	DDO
	Medinyá	10:12	4,5	337
	Piolenc	14:47		
	Piolenc	14:47	4,46	334
	Saint Didier	19:15		
	Saint Didier	19:15	4,47	335
	Schutterwald	23:00		
	Schutterwald	23:00	4,5	337
9.6.2012	Traunfield	3:30		
	Traunfield	3:30	2,94	220
	Popovice	6:27		
	Popovice	6:27-15:35	9,13	DDO+čerpání PHM
	Popovice	15:35	3,2	240
	Brno	18:47		
	Brno	18:47-20:47	2	Vykládka
	Brno	20:47	1,25	94
	Dolní Újezd	21:02		

Zdroj: Autor

Vysvětlivky tabulky: *1. řidič, 2. řidič, denní doba odpočinku*

Doba přepravy byla přibližně 77 hodin, včetně přístavné jízdy. První řidič řídil celkem 42 hodin, druhý řidič řídil 41 hodin. Po příjezdu do areálu firmy předají přepravní dokumentaci ke každé zásilce (4 NL CMR) a dodací listy. Přibližně od 21:02 hodin nastoupí řádnou (45 hodin), nebo zkrácenou (24 hodin) týdenní dobu odpočinku.

4.3 Zhodnocení přepravy

Modelová přeprava je rozdělena na dvě části - přepravu zboží z ČR do Španělska a zpět. Optimalizace je provedena zejména při jízdě do Španělska, kde autor popsal trasu při nakládce zboží v sídle tří přepravců a navrhl trasu při nakládce zboží v logistickém centru v areálu firmy v Dolním Újezdě u Litomyšle. Tento způsob nakládky ovlivní i postupné projíždění míst vykládky, které musí probíhat v opačném pořadí jako nakládka. Při nakládce u přepravců musí dopravce zvolit takový postup, aby ušetřil co nejvíce kilometrů nejen v ČR, ale také ve Španělsku při vykládce. Pokud nakládka proběhne v logistickém centru firmy Taurus Trans spol. s r.o., tak si může dopravce zvolit trasu přepravy po území Španělska způsobem, aby vozidlo najezdilo co nejmenší vzdálenost, a tím ušetřilo nejen finance, ale i dobu dodání zboží.

Při autorem doporučené optimalizaci se doba dodání zkrátí o více než 5 hodin, protože volba trasy není závislá na místech nakládky, ale vykládka se může zvolit tak, aby byla ujeta co nejkratší trasa. Úspora vzdálenosti je téměř 400 km, čehož je docíleno stejnými důvody jako u časové úspory. Ve finančních důsledcích to znamená úsporu na naftě téměř 4 400 Kč. Další ušetřené finance budou za mzdy řidičů (řádově do tisícikoruny) a také za opotřebení vozidel nebo za poplatky za užívání rychlostních silnic a dálnic. V neposlední řadě se dosáhne i dřívějšího návratu řidičů a vozidla, které může být využito k další přepravě.

ZÁVĚR

Bakalářská práce se zabývá přepravou zboží silniční nákladní dopravou, popisem vybraných právních předpisů a SWOT analýzou firmy Taurus Trans spol. s r.o.

První kapitola popisuje právní předpisy týkající se silniční nákladní dopravy. V práci se autor zaměřil na dva zákony, které stanovují podmínky pro provozování silniční dopravy a pro školení řidičů. Dalším právním předpisem popsáním v práci je Dohoda ATP, jež upravuje přepravu zboží pod kontrolovanou teplotou.

Ve druhé kapitole je provedena SWOT analýza firmy Taurus Trans spol. s r.o., která popisuje silné a slabé stránky firmy, její příležitosti na dopravním trhu a hrozby, které mohou ohrozit její stávající pozici na trhu. Výsledkem analýzy je matice, v níž je přehledně uvedeno interní a externí prostředí firmy. Každá část SWOT analýzy je následně jednotlivě rozklíčována a popsána. Tuto část práce považuje autor, spolu s poslední kapitolou za nejdůležitější. Výsledkem je zjištění, že silné stránky převažují nad slabými, tudíž si firma na dopravním trhu vede obstojně. Dále autor provedl drobné připomínky a návrhy na úpravu webových stránek firmy Taurus Trans spol. s r.o.

Třetí kapitola zpracovává technologii přepravy zboží. Celý technologický proces od poptávky zákazníka po zaplacení faktury za přepravu, kterou proces končí, je přehledně zobrazen na obrázku č. 7. Každý bod procesu je samostatně rozepsán a je tak vysvětlena jeho problematika.

Poslední kapitolou této bakalářské práce je modelová přeprava, která se týká přepravy zboží z ČR do Španělska a zpět. Autor v přepravě do Španělska uvedl dvě varianty trasy (liší se v postupu nakládky a vykládky) a provedl optimalizaci, která uspoří téměř 400 kilometrů. Tato optimalizace ušetří, jak náklady na naftu (téměř 4 400 Kč), mzdu řidiče a opotřebení vozidla, ale také dobu dodání nákladu. Všechny tyto skutečnosti přepravu zlevňují a zvyšují konkurenceschopnost firmy. Výhodou optimalizace je i dřívější návrat řidičů a vozidla, které může být použito pro další přepravy.

SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

- (1) Eurolicence, osvědčení řidiče [online]. c 2006. [cit. 2011 - 11 - 29]. Dostupné na <http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Nakladni_doprava/Povolovací+řízení/Povolovací+řízení+s+členskými+státy+EU/>
- (2) Zákon č. 111/1994 Sb., O silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů
- (3) Zákon č. 247/2000 Sb., O získávání a zdokonalování odborné způsobilosti řidičů, ve znění pozdějších předpisů
- (4) KYNCL, J.; KUBEC, J.; SELLNER, K.: *Mezinárodní doprava I.* Pardubice: Univerzita Pardubice, 1996, 99 stran. ISBN 80-7194-043-7
- (5) Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy (ATP) [online]. c 2006 [cit. 2012-02-20]. Dostupná na <http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Nakladni_doprava/atp/>
- (6) Stáří vozidel v ČR [online] c 2011. [cit. 2011-11-14]. Dostupné na <<http://www.rsd.cz/doc/Informacni-servis/jaka-auta-skutecne-jezdi-na-ceskych-silnicich>>
- (7) Interní materiály firmy Taurus Trans spol. s r.o., poskytnuté dne 7. 10. 2011
- (8) Popis databanky RAALTRANS [online]. c2008 [cit. 2011-11-14]. Dostupné na <http://www.raal.cz/cs/popis-raal#stru_n__popis>

SEZNAM TABULEK

Tabulka č. 1 - Označení skupin řidičských oprávnění.....	15
Tabulka č. 2 - Rozsah vstupního školení.....	16
Tabulka č. 3 - Rozsah rozšíření průkazu způsobilosti řidiče.....	17
Tabulka č. 4 - Třídy chlazených dopravních a přepravních prostředků.....	20
Tabulka č. 5 - Označení chlazených dopravních a přepravních prostředků.....	20
Tabulka č. 6 - Chladících a mrazících dopravních a přepravních prostředků.....	20
Tabulka č. 7 - Označení chladících a mrazících dopravních a přepravních prostředků.....	21
Tabulka č. 8 - Teplotní podmínky pro přepravu hluboce zmrazených a zmrazených potravin.....	22
Tabulka č. 9 - Teplotní podmínky pro přepravu chlazených potravin.....	23
Tabulka č. 10 - SWOT analýza firmy Taurus Trans spol. s r.o.	24
Tabulka č. 11 - Příklad výpisu z databanky RAALTRANS (ČR - Rumunsko).....	30
Tabulka č. 12 - Zákazy jízd nákladních vozidel mimo období prázdnin.....	37
Tabulka č. 13 - Zákazy jízd nákladních vozidel v období prázdnin.....	38
Tabulka č. 14 - Údaje o zboží.....	43
Tabulka č. 15 - Délka trasy varianta 1.....	44
Tabulka č. 16 - Délka trasy varianta 2.....	45
Tabulka č. 17 - Pracovní doby řidičů (ČR - Španělsko).....	49
Tabulka č. 18 - Pracovní doby řidičů (Španělsko - ČR).....	52

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek č. 1 - Průkaz profesní způsobilosti řidiče.....	17
Obrázek č. 2 - Nákladní vozidlo s návěsem.....	26
Obrázek č. 3 - Způsob získávání zakázek.....	27
Obrázek č. 4 - Detailní zadávací formulář RAALTRANS.....	28
Obrázek č. 5 - Logistické centrum firmy Taurus Trans spol. s r.o.....	32
Obrázek č. 6 - Vlastní čerpací stanice	33
Obrázek č. 7 - Mapa sídla	34
Obrázek č. 8 - Technologický postup přepravy	39
Obrázek č. 9 - Trasa po ČR.....	46
Obrázek č. 10 - Trasa Rozvadov - Zaragoza.....	47
Obrázek č. 11 - Trasa po Španělsku	48
Obrázek č. 12 - Trasa Španělsko - ČR.....	51

SEZNAM ZKRATEK

ADR	Evropská dohoda o mezinárodní přepravě nebezpečných věcí
ATP	Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy
CMR	Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě
ČR	Česká republika
ČSSR	Československá socialistická republika
DDO	denní doba odpočinku
DP	dopravní prostředek
EHK OSN	Evropská hospodářská komise Organizace spojených národů
EPAL	europaleta o rozměrech 1200 x 800 mm
EU	Evropská unie
FO	fyzická osoba
LC	logistické centrum
MKD	mezinárodní kamionová doprava
PHM	pohonné hmoty
PO	právnícká osoba
PP	přepravní prostředek
SD	silniční doprava

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1	Potvrzení o absolvování pravidelného školení
Příloha č. 2	Certifikační štítek dle Dohody ATP

PŘÍLOHY

Příloha č. 1

**Potvrzení
o absolvování pravidelného školení**

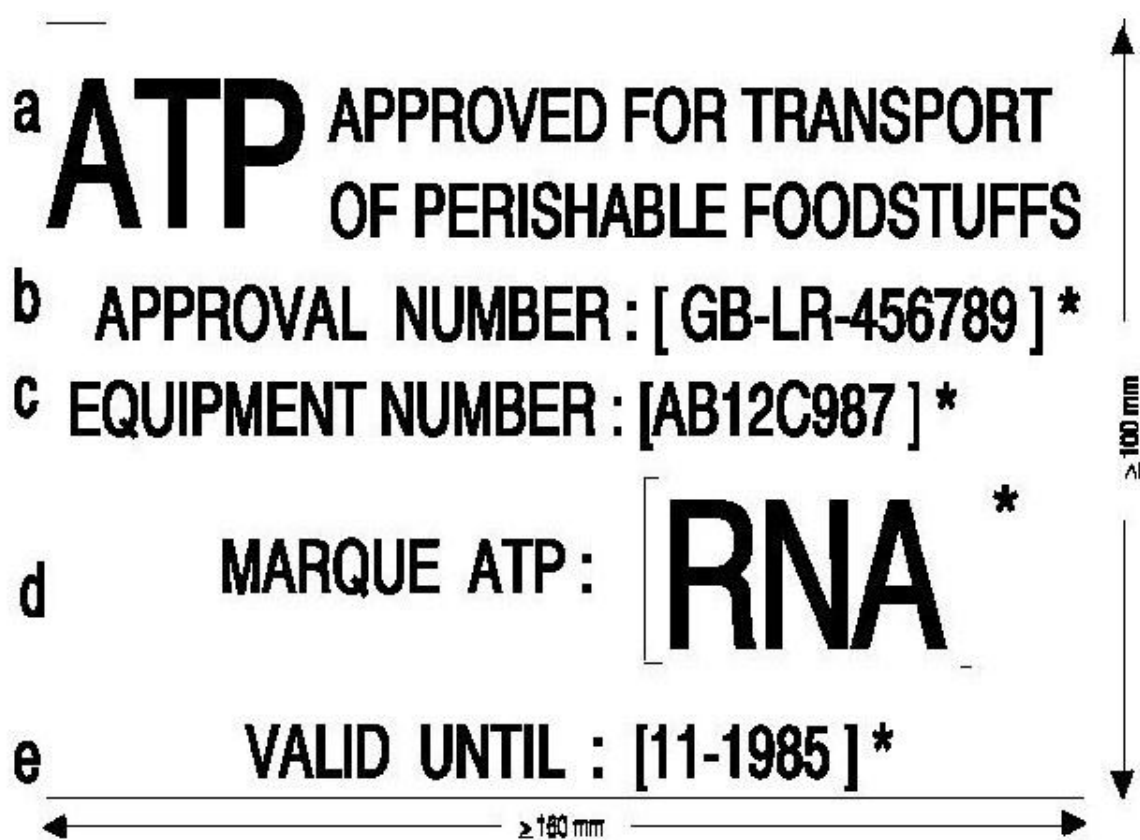
pan/paní **Beneš Jan** nar. **5.6.1990**

bytem **Litomyšl, Desná 143**

**absolvoval/a pravidelné školení v rámci zdokonalování odborné
způsobilosti řidičů**

Datum	Školící středisko
27.3. 2010	Evidenční číslo 37/2010 Vyšší odborná škola a Střední odborná škola technická AUTOŠKOLA 570 13 Litomyšl T.G. Masaryka 659 IČO: 62032321 č. tel. 461618681 fax 461618691 Razítko a podpis
19.3. 2011	Evidenční číslo 42/2011 Vyšší odborná škola a Střední odborná škola technická AUTOŠKOLA 570 13 Litomyšl T.G. Masaryka 659 IČO: 62032321 DIČ: CZ62032321 č. tel. 461618681 fax 461618691 Razítko a podpis
	Evidenční číslo
	Razítko a podpis
	Evidenční číslo
	Razítko a podpis
	Evidenční číslo
	Razítko a podpis

Příloha č. 2 - Štítek ATP



* Údaje v hranatých závorkách jsou uvedeny jako příklad