

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, O. P. S., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**LOGISTIKA A DOPRAVA JAKO ZÁKLAD
KONKURENCESCHOPNOSTI A PROSPERITY
FIRMY**

Autor práce: Radim Šíma

Studijní obor: Regionální studia

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: Ing. Jiří Dušek, Ing. Ladislav Skořepa, Ph.D.

Katedra: Katedra evropských studií a veřejné správy

2009

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně s využitím uvedených pramenů a literatury.

Souhlasím, aby práce byla uložena v knihovně Vysoké školy evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích a zpřístupněna ke studijním účelům.

.....

Děkuji vedoucím bakalářské práce Ing. Jiřímu Duškovi a Ing. Ladislavu
Skořepovi, Ph.D. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

Obsah

ÚVOD	6
1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE	7
2 ÚVOD DO LOGISTIKY A DOPRAVY	8
2.1 POJEM LOGISTIKA	8
2.2 HISTORIE LOGISTIKY	8
2.3 DEFINICE LOGISTIKY	9
2.4 POJEM DOPRAVA	11
3 PODNIKOVÁ LOGISTIKA	13
3.1 LOGISTICKÝ ŘETĚZEC A NÁSTROJE MANAGEMENTU PODNIKOVÉ LOGISTIKY	13
3.2 PODSTATA LOGISTICKÉHO ŘETĚZCE.....	14
3.3 PODNIKOVÉ OPATŘOVÁNÍ	15
4 DOPRAVNÍ SOFTWARE VE FIRMĚ	16
4.1 CHARAKTERISTIKA SPOLEČNOSTI	16
4.2 BYZNYS WIN.....	16
4.2.1 <i>Struktura systému</i>	18
4.2.2 <i>Modul doprava</i>	19
4.3 VYRWIN	20
4.3.1 <i>Postup při vyplňování</i>	20
4.3.2 <i>Prohlížení a následné úpravy již pořízené nakládky</i>	22
4.4 KNIHA JÍZD	22
4.4.1 <i>Spolupráce s Kilometrovníkem ČR a SR</i>	22
4.4.2 <i>Spolupráce s GPS</i>	23
5 NÁKLADNÍ DOPRAVA VE FIRMĚ	24
5.1 DOPRAVA USKUTEČNOVANÁ VLASTNÍMI DOPRAVNÍMI PROSTŘEDKY	24
5.1.1 <i>Provoz a evidence nákladních vozidel</i>	24
5.1.2 <i>Školení řidičů</i>	25
5.1.3 <i>Režim opuštění závodu</i>	25
5.2 EXTERNÍ DOPRAVCI	25
5.2.1 <i>Spediční a přepravní firmy</i>	26
5.2.2 <i>Expresní přepravní společnosti</i>	26
5.2.3 <i>Sledování zásilky</i>	27
5.3 OBJEDNÁVKA A DOPRAVA VÝROBKU K ZÁKAZNÍKOVÍ	28
5.4 DOPRAVA MATERIÁLU.....	29
5.5 INTRASTAT	30
5.5.1 <i>Povinnost vykazovat údaje do INTRASTATu</i>	30
5.5.2 <i>Předmět vykazování</i>	31
5.5.3 <i>Formy výkazů</i>	31
5.5.4 <i>Příklady vykazování do INTRASTATu</i>	32
6 NÁKLADY NA FIREMNÍ DOPRAVU	33
7 OSOBNÍ DOPRAVA VE FIRMĚ	36
7.1 OSOBNÍ DOPRAVA VOZIDLY FIRMY	36
7.1.1 <i>Pohonné hmoty a jejich dopad na firemní náklady</i>	36
7.1.2 <i>Služební jízda</i>	37
7.1.3 <i>Zodpovědnost za vozidlo a jeho servis</i>	38
7.1.4 <i>GPS</i>	39

7.1.5	<i>Firemní investice do GPS a její návratnost</i>	40
7.1.6	<i>Možnost zapůjčení služebního vozidla</i>	40
7.1.7	<i>Osobní doprava soukromými vozidly</i>	41
8	SILNIČNÍ DAŇ	42
8.1	PŘEDMĚT DANĚ	42
8.2	POPLATNÍCI DANĚ	43
8.3	SAZBY DANĚ	43
8.4	PŘÍKLADY VÝPOČTU SILNIČNÍ DANĚ VE FIRMĚ	45
9	POŘIZOVÁNÍ DOPRAVNÍ PROSTŘEDKŮ VE FIRMĚ	46
9.1	KOUPĚ ZA HOTOVÉ	46
9.2	PLATBA PROTIÚČTEM	46
9.3	FINANČNÍ LEASING	46
9.3.1	<i>Příklad leasingového splátkového režimu</i>	48
9.4	OPERATIVNÍ LEASING	49
9.4.1	<i>Přednosti operativního leasingu</i>	49
9.5	PODKLADY PRO UZAVŘENÍ SMLOUVY	50
	ZÁVĚR	51
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	53
	SEZNAM OBRÁZKŮ	55
	SEZNAM TABULEK	56
	SEZNAM GRAFŮ	57
	SEZNAM PŘÍLOH	58
	ABSTRAKT	64
	ABSTRACT	65

Úvod

Tato bakalářská práce zkoumá oblast logistiky ve středně velké firmě VERALA, jejíž hlavní náplní je výroba elektrických rozvaděčů. Práce je především zaměřena na oblast logistiky a dopravy v tomto podniku a také na řízení těchto operací. Co je v dnešní době jedním ze základních prvků úspěšné firmy? Pokud chce firma prosperovat a být konkurenceschopná, musí mít v první řadě perfektně zvládnutou oblast logistiky a tím pádem i dopravy. V první řadě je důležité nahlížet na logistiku jako na vědu a její následnou aplikaci do chodu společnosti a také na dopravu a zásobování, které jsou hlavními součástmi logistiky. Součástí kvalitní logistiky je také dopravní software, který je používán ve společnosti a který je v dnešní době nezbytný. Mezi významné části firemní logistiky patří nákladní doprava, která zahrnuje firemní vozový park, dopravu zajišťovanou externími dopravci a také dopravu materiálu. Další významnou částí firemní logistiky je osobní doprava, do které spadá vozový park osobních automobilů pro obchodní zástupce, služební jízdy a nově také systém GPS, do kterého firma investovala za účelem úspor pohonných hmot. Nedílnou součástí firemní logistiky je také vykazování do systému INTRASTAT a také dodržování zákona o silniční dani. Důležitým faktorem, který může firmě zaručit prosperitu a konkurenceschopnost je kombinace využívání vlastních vozidel a služeb externích dopravců. Náklady na provoz vlastních vozidel a náklady při využívání externích dopravců nejsou zanedbatelné a promítají se do celkového rozpočtu společnosti. Proto je nezbytné najít úspory v nákladech na logistiku a najít nejlepší varianty její koordinace. Dalším aspektem, který může firmě ušetřit nemalé finanční prostředky je využívání služeb leasingových společností a orientace mezi finančním leasingem a operativním leasingem, a to jak pro pořizování firemních vozidel, tak například při pořizování strojového vybavení firmy.

Proto by tato práce mohla posloužit jako příručka, která mapuje oblast logistiky a dopravy ve středně velké firmě a která je zaměřena na základní otázky týkající se těchto oblastí.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Hlavním cílem této bakalářské práce je celková analýza logistiky ve středně velké firmě. Jsou zde uvedeny výpočty nákladů při provozu vlastního vozového parku a nákladů při využívání externích dopravců. Součástí těchto výpočtů je také jejich následné porovnání. Dále se tato práce zabývá pořizováním firemních vozidel prostřednictvím finančního nebo operativního leasingu a jsou zde uvedeny vzorové příklady při koupi těchto vozidel a následné vyhodnocení výhod a nevýhod.

Druhá kapitola je zaměřena na samotnou logistiku po teoretické stránce, protože logistika představuje široké spektrum činností od plánování dodávek, přes dopravu a zásobování konče. Logistiku nelze popsat několika větami. S postupem času se stále rozvíjí. Hlavní věcí, která je v této kapitole popsána je, že pokud chce firma prosperovat, musí mít oblast logistiky zvládnutou do nejmenších detailů. A to firma VERALA bezpochyby má.

Třetí kapitola popisuje podnikovou logistiku se zaměřením na logistické řetězce ve spolupráci s managementem podniku. Zde je důležité, aby si každá firma individuálně stanovila své priority a základní logistické otázky.

Čtvrtá kapitola je věnována softwaru, který firma používá k ulehčení své práce a zkvalitnění evidence v oblasti dopravy. Software hraje důležitou roli a firma věnuje velkou částku peněz na jejich nákup a další vylepšování. Tyto vynaložené peníze se firmě několikanásobně vrací zpět v podobě vyšší produktivity práce.

V páté, šesté a sedmé kapitole je popsána nákladní a osobní doprava ve firmě, která je stěžejní oblastí celkové dopravy firmy. Jsou zde také uvedeny náklady na firemní dopravu a pomocí výpočtů je zde porovnáno, zda se firmě vyplatí objednávat dopravu u externích dopravců, nebo zda je výhodnější udržovat si vlastní rozsáhlý vozový park.

Osmá kapitola cituje zákon o silniční dani, která patří k firemní dopravě a firma se o ni musí zajímat a dodržovat ji v souladu s platným zákonem.

V poslední kapitole je zpracováno téma pořizování dopravních prostředků. Zde jsou uvedeny možnosti, ze kterých si firma může vybírat při koupi nového vozidla. U finančního leasingu bude uvedena kalkulace leasingu pro nové vozidlo a následně srovnána výhodnost finančního a operativního leasingu při pořizování dopravního prostředku.

2 Úvod do logistiky a dopravy

Na začátku nového tisíciletí je logistika stále důležitější kategorií a důležitým polem působnosti v rozhodujících makro a mikroekonomických oborech hospodářské činnosti. Je zřejmé, že pilíře ekonomické prosperity nebudou stačit jen takové momenty, jako je stabilita, velikost, úspory z rozsahu (economies of scales), striktní hierarchie atd. Pro úspěšné podnikání nebudou stačit ani takové atributy, jako je tradice, dobrý plánovací systém či dobře zavedené praktiky výzkumu trhu. Rostoucí vliv informačních, komunikačních a moderních logistických systémů ve svém důsledku vede hospodářství ke zkracování časů a vzdáleností. Je minulostí, kdy na dotaz či poptávku potenciálního zákazníka bylo možné odpovědět do týdne. Nezávislá kupující či uživatel stanovisko do dvou dnů, zpravidla ztrácí důvěru v osloveného dodavatele a přechází ke konkurenci. V souvislosti se vzdáleností se pak hovoří o smršťování globálního světa, časoprostorové kompresi (time space compression).¹

2.1 Pojem logistika

Slovo logistika je etymologicky odvozeno od řeckého základu „logos“, což se dá přeložit jako *počítání, rozum*. Pojem logistika je všeobecně chápán jako proces zásobování, užívaný ve vojenských oblastech. Má údajně svůj původ ve francouzštině, kde slova „logis“ nebo „loger“ znamenají obydlí, bivakovat, úkryt, zaopatřit.²

2.2 Historie logistiky

Logistika našla první teoretické a praktické uplatnění ve vojenství, kdy byzantský císař Leontos VI. (886 – 911) vydal „Souhrnný výklad vojenského umění“.

Dodnes relevantním pro logistiku je Švýcar Antoine-Henry de Jomini, který svou publikací „Précis de l'art de la guerre (Náčrt vojenského umění) – 1838 – položil základ vojenské logistiky. Pojem logistika se v té době používal i pro jistou část matematiky - filosofickou matematiku.

V následujících dekádách si „logistika“ našla cestu do terminologie vojenství. V období mussoliniovské Itálie v polovině 30. let 20. století italský tisk psal o „logistice“, konkrétně o transportních problémech při invazi do Etiopie.

¹ KAPOUN, J.: *SCM: vytváření, účinky a výhody*. Logistika. 2005. č. 5, str. 25-27

² STEHLÍK, A., KAPOUN, J.: *Logistika pro manažery*. Praha: Ekopress, 2008. 264 str. ISBN 978-80-86929-37-8

Při přípravě invaze Američané používali pojmy *logistic* nebo *logistics* pro zásobování skladů zbraněmi, municí, náhradními díly. Německé Wehrmacht ale používalo název „Nachschub“ nebo „Intendenz“.

Ve vojenské logistice jsou náklady druhořadé, cílem je co nejlépe podpořit bojové jednotky. Logistika musí zajistit úspěchy vojenské strategie a taktice jednotek na bojišti: na zemi, ve vzduchu, na moři.

Oproti tomu civilní logistiku musí někdo zaplatit – její zadavatel. Kdo chce něco přepravit, musí to i zaplatit. Je uměním logistických manažerů najít správné optimum mezi náklady a výkonností (službami) logistiky. Maximum neexistuje. Nelze např. chtít luxusní balení pro obyčejný sýr. Trh by nebyl ochoten cenu zaplatit.

Nejstručněji lze jak vojenskou, tak civilní logistiku definovat jako „podporu“ (Support)³.

2.3 Definice logistiky

Dodnes platné definice logistiky:

„...řízení všech činností, které zajišťují pohyb a koordinaci zásobování a spotřeby při tvorbě časové a místní užitnosti zboží.“⁴

„...ucelené řešení a koordinace veškerých hmotných a nehmotných operací v rámci výrobních a oběhových procesů, které vznikají v důsledku dělby práce a vztahují se ke konkrétní finální produkci resp. k zakázce.“⁵

„...systém tvorby, řízení, regulace a vlastního průběhu materiálového toku, energie, informací a přemísťování osob.“⁶

„...soubor činností zaměřených na dodání určitého množství zboží s minimálními náklady do místa, v němž v dané době existuje poptávka.“⁷

„...projekt a provoz fyzického, řídicího a informačního systému, který má za cíl, aby výrobky překonávaly čas a prostor.“⁸

„...veškerá opatření týkající se toku materiálu, informací a hodnot od vývoje přes plánování a organizaci výroby, zásobování, produkci a distribuci až po zpracování informací.“⁹

³ PERNICA, P.: *Logistický management*. 1. vyd. Praha: Radix, 1998. ISBN 80-86031-13-6.

⁴ KISLINGEROVÁ, E.: *Ekonomika a management organizací*. Praha: VŠE, 2006, ISBN 80-245-0999-7.

⁵ JINDRA, J.: *Obchodní logistika*. Praha: VŠE, 1992. ISBN 80-7079-806-8.

⁶ IHDE, G. B.: *Distributionslogistik*, Stuttgart: Ravensburger, 1980.

⁷ KAPOUN, J.: *Význam nových opatřovacích strategií pro průmyslový podnik*. Logistika. 2006. č. 1.

⁸ CHRISTOPHER, M.: *Logistika v marketingu*. Praha: Management Press, 2000. ISBN 80-7261-007-4.

⁹ PERNICA, P.: *Logistika (základy)*. Praha: VŠE, 1991. ISBN 80-4079-158-6.

„...organizace, plánování, řízení a uskutečňování toku zboží, počínaje vývojem a nákupem a konče výrobou a distribucí podle objednávky finálního zákazníka ta, aby byly splněny všechny požadavky trhu při minimálních nákladech a minimálních kapitálových výdajích.“¹⁰

„...věda o koordinaci aktivních a pasivních prvků podniku, směřující k nejnižším nákladům v čase, ke zlepšení flexibility a přizpůsobivosti podniku na měnící se obecné hospodářské podmínky a měnící se trh.“¹¹

„...časově vztažené umíst'ování zdrojů...nebo, jinými slovy, logistika uvádí do vztahů zboží, lidi, výrobní kapacity a informace, aby byly na správném místě, ve správném čase, ve správném množství, ve správné kvalitě za správnou cenu.“¹²

Pokud všechny definice shrneme, vyjadřují tyto rozdílné definice logistiky následující:

Logistika je efektivní rozmístění zdrojů v čase, logistika je strategické řízení celého dodavatelského řetězce. Logistika je uměním a vědou řídit a kontrolovat tok zboží, energií, informací a ostatních zdrojů k zákazníkovi. Logistika zahrnuje všechny činnosti nutně realizované pro zajištění předání výrobku nebo služby konečnému zákazníkovi. Při optimalizaci logistiky je nutné posuzovat její funkčnost jako celek. Logistika je klíčovou součástí strategie celého podniku¹³.

Základní oblasti logistiky:

- Předpověď poptávky (Demand planning, forecasting)
- Řízení zásob a nákupu (Inventory management and replenishment)
- Řízení zákaznického servisu (Customer service)
- Řízení distribuce (Distribution management)
- Doprava (Transport)
- Skladování (Warehousing)

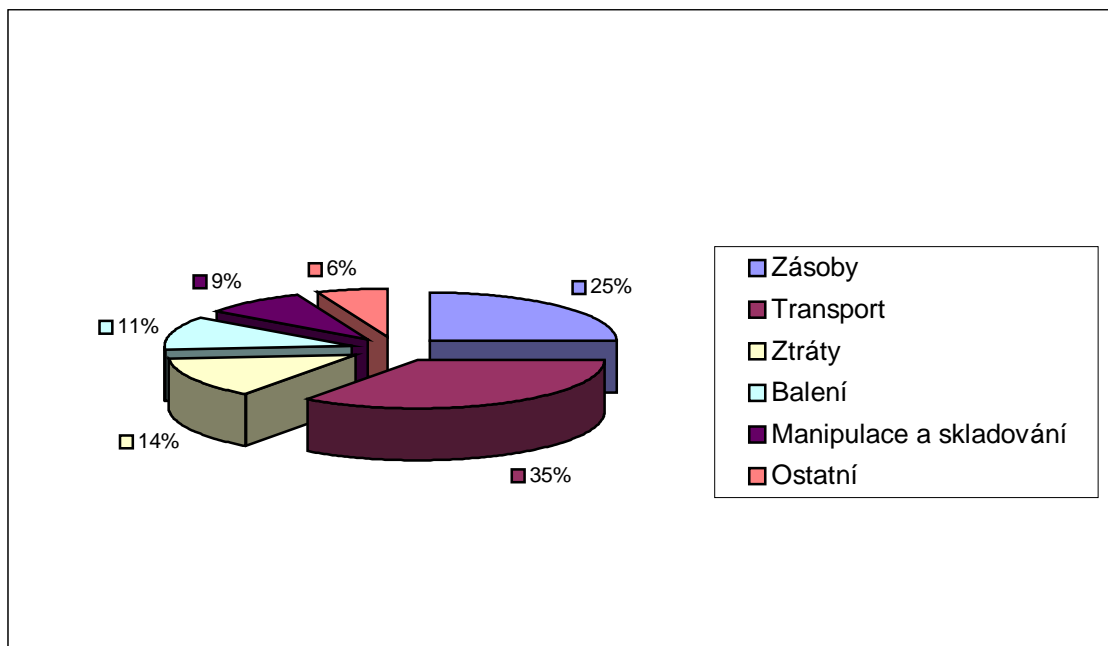
¹⁰ PERNICA, P.: *Logistika (základy)*. Praha: VŠE, 1991. ISBN 80-4079-158-6.

¹¹ KORTSCHAK, B. H.: *Co je logistika*. Praha: UDI, 1991.

¹² STEHLÍK, A.: *Logistika – strategický faktor manažerského úspěchu*. 1. vyd. Brno: Studio Contrast, 2003. ISBN 80-238-8332-4.

¹³ *Logistika – efektivní řízení materiálových toků*. [online]. 2008 [cit. 22.1.2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.logistika.cz>>.

Graf 1: Typické rozložení logistických nákladů¹⁴



2.4 Pojem doprava

Při sledování fyzických oběhových procesů se setkáváme s pojmy doprava a přeprava. Dopravu zde chápeme jako součást hospodářské infrastruktury s tím, že jejím produktem je nehmotný užitečný efekt, tedy přemístění (přeprava). Toto je širší pojetí doprava. Užší vymezení pojmu doprava představuje pohyb dopravních prostředků (aktivních prvků logistiky) po dopravní cestě.

Produkt dopravy, tedy přeprava, není skladovatelný, a když si uvědomíme, že vnik nároků na dopravu je převážně náhodný, pak nutné zabezpečení rezerv technických kapacit nezpůsobuje nehospodárnost, ale zabraňuje omezení nabídky. Charakteristické jevy jsou pak dopravní špičky a dopravní sedla, kdy nemáme k dispozici „skladovatelný“ užitečný efekt, přemístění. Je tedy zřejmé, že podmínkou efektivnosti dopravy je předpoklad, že realizací přepravy bude užitečná hodnota (hmotný statek, zboží) spotřebována. V opačném případě vznikají ztráty.

- ztráty, které se rovnají nákladům nespotřebovaných užitečných hodnot
- ztráty, které se rovnají nákladům na přemístění těchto užitečných hodnot¹⁵

¹⁴ *Logistika – efektivní řízení materiálových toků*. [online]. 2008 [cit. 22.1.2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.logistika.cz>>.

¹⁵ CEMPÍREK, V.: *Kurýrní, expresní a balíkové služby*. Logistika. 2007, č. 5, s. 38.

Ekonomická teorie pak jen dodává, že zboží se přepravuje z místa, kde má malý užitek (je ho dostatek) do místa, kde má velký užitek (jeho nedostatek).

Produkt dopravy, tedy přepravu, není možno skladovat, je však možno tento efekt měřit. Jednotkou přemístění je jeden tunový kilometr (tkm). Tunový kilometr však nemůže vzniknout bez výkonu (efektu) vozidla, tj. táry. Potom celkový efekt je roven:

$$\sum \text{hrtkm} = \sum \text{tkm} + (\text{tkm} / \text{Zd}) \times t \times (1 + \alpha)$$

Kde:

$\sum \text{hrtkm}$ – výkon v hrubých tunových km (čisté a tárové)

$\sum \text{tkm}$ – výkon v čistých tunových kilometrech (zboží)

Zd – dynamické vytížení vozidla (s ohledem na vzdálenost přepravy)

T – tára vozidla (vlastní hmotnost vozidla)

α – koeficient prázdného běhu vozidla (běh v prázdném stavu)¹⁶

¹⁶ STEHLÍK, A.: *Logistika – strategický faktor manažerského úspěchu*. 1. vyd. Brno: Studio Contrast, 2003. ISBN 80-238-8332-4.

3 Podniková logistika

Podniková logistika se v konečném efektu dotýká oblastí materiálového hospodářství, teorie volby místa podnikání, dopravy, balení, paletizace, kontejnerizace, vychystávání. V literatuře jsou pojmy *Physical Distribution*, *Business Logistics*, *Industrial Logistics*, *Materials Management*, *Market Logistics*, z části užívána jako synonyma.¹⁷

Klasická podniková logistika má následující charakteristické znaky:

- zabývá se fyzickými objekty (suroviny, polotovary, výrobky), relevantními daty a informacemi. Ty fyzický tok buď předbíhají (avízo o odeslání), doprovázejí (např. průvodky) nebo dobíhají (faktury),
- překonávají prostor, tedy vzdálenosti,
- jejich přesun z místa A do místa B znamená časový rozdíl,
- jejich přesun z místa A do místa B vyžaduje energii a vytváří tak i jistotu setrvačnosti,
- logistika vždy způsobuje náklady a výdaje, které je potřeba pokrýt a vydat,
- logistiku nelze maximalizovat.¹⁸

3.1 Logistický řetězec a nástroje managementu podnikové logistiky

Management průmyslového (výrobního) nebo obchodního podniku znamená organizování, plánování, rozhodování a kontrolování opatření k dosažení buď strategických, taktických nebo operativních cílů.

Cíle managementu jsou určeny dle následujících faktorů:

- Čeho má být dosaženo?
- Do kdy (termíny)?
- Kde (v podniku, na trhu)?
- Kým (odpovědnost)?
- Kdo to kontroluje?

¹⁷ STEHLÍK, A.: *Logistika – strategický faktor manažerského úspěchu*. 1. vyd. Brno: Studio Contrast, 2003. ISBN 80-238-8332-4.

¹⁸ KAPOUN, J.: *Role dodavatelů a distributorů v SCM*. Logistika. 2007. č. 9.

Nejedná se pouze o jednotlivé cíle, ale o celý jejich systém, přičemž některé cíle jsou:

- harmonické – doplňují se, zesilují se navzájem
- neutrální – dosažení jednoho cíle neovlivňuje dosažení jiného
- protichůdné – dosažení jednoho cíle ohrožuje dosažení jiného¹⁹

Se všemi těmito podnikovými cíli úzce souvisí „logistický řetězec“. Tento pojem je nejdůležitějším pojmem logistiky. Označujeme jím takové dynamické propojení trhu spotřeby s trhy surovin, materiálů a dílů v jeho hmotném a nehmotném aspektu, které je účelné od poptávky konečného zákazníka, která se váže na konkrétní zakázku, výrobek, druh a surovinu výrobků.

Logistický řetězec znamená obecně vzájemná návaznost všech aktivit a článků, jejichž uskutečnění je nezbytné pro dosažení efektu, jež vykazuje synergii. Namísto pojmu logistický řetězec se původně používal a občas používá termín logistický kanál nebo logistický „ropovod“ (logistics pipeline).²⁰

3.2 Podstata logistického řetězce

Existují tři nadoborové podstatné priority, které jsou z pohledu podniku nutné pro utváření efektivních logistických řetězců:

- *Transparentnost* (průhlednost) podél celé délky řetězce, tj. dodávkové a odbytové situace – ta má největší význam prakticky pro všechny podniky tvořící články řetězce. Ty očekávají diferencovanější, přesnější a aktuálnější informace o stavu surovin, materiálů, dílů a hotových výrobků.
- *Konektivita* (propojitelnost) článků do integrovaného řetězce – jí se rozumí schopnost vyměňovat, interpretovat a používat závažné informace přes hranice organizací a systémů s podstatně nižší spotřebou ručního zpracování je předpokladem pro hladkou integraci a vzájemné spojování rostoucího počtu procesů do dodavatelského řetězce.
- *Agilnost* partnerů usilujících o rychlé a cílevědomé dosažení praktických změn na základě získaných informací. Aktuální a diferencované údaje jsou pro podniky málo užitečné, jestliže neumožňují patřičně pružnou odezvu existující opatrovací, výrobní a prodejní struktury. Proto

¹⁹ CHRISTOPHER, M.: *Logistika v marketingu*. Praha: Management Press, 2000. ISBN 80-7261-007-4.

²⁰ STEHLÍK, A.: *Obchodní logistika*. 4. vyd. Brno: MU, 1997. ISBN 80-2101217-X.

požadavek agilnosti s sebou nevyhnutelně nese i přizpůsobení či flexibilitu podnikových procesů.²¹

Podstatným zdrojem nejistoty pro logistické řetězce je stále větší nutnost flexibility či mobility. Dopravní proudy mobilitu stále více omezují. Na mnoha komunikacích jsou často kongesce (dopravní zácpy).²²

3.3 Podnikové opatřování

Podnikové opatřování jak v průmyslovém tak obchodním podniku znamená manažerské a technické zajišťování přesunu zboží ve formě energií, surovin, polotovarů, komponentů, podsystémů a hotových výrobků od dodavatelů do podniku, až po přijímací rampu a zásobní sklad. Pod podnikovým opatřováním se rozumí souhrn logistických úkolů a opatření při přípravě a vykonávání nákup, buď pro výrobu nebo pro další prodej, tedy pro průmyslové nebo obchodní podniky. Opatřování je základní funkcí konvenční podnikové logistiky.²³

Nákup v logistickém pojetí řeší především tyto strategické až operativní otázky:

- Kde nakoupit?
- Jak objednávat?
- Jak balit a vytvářet manipulační jednotky?
- Jak přepravit, distribuovat?
- Jak řídit pohyb zboží?

Otázku, co nakoupit, řeší marketing, nikoliv logistika.

²¹ VIESTOVÁ, K.: *Distribúcia a logistika*. Bratislava: ALFA, 1993.

²² VIESTOVÁ, K.: *Distribúcia a logistika*. Bratislava: ALFA, 1993.

²³ SCHULTE, CH.: *Logistika*. Praha: Victoria Publishing, a. s., 1994.

4 Dopravní software ve firmě

Ve firmě VERALA je využíváno několik programů pro řízení logistických operací, které slouží ke zjednodušení řízení většiny činností v oblasti dopravy.

4.1 Charakteristika společnosti

Společnost VERALA s.r.o. byla založena v roce 1992 odkoupením části společnosti s třicetiletou historií výroby nn (nízkonapěťový) rozváděčů. Kvalitním marketingem, flexibilitou a vysokou kvalitou výroby postupem času dokázala firma získat významný podíl na trhu, okruh stálých zákazníků a pověst dodavatele rozváděčů s vysokou technickou úrovní a kvalitou.

Základní firemní filozofie, z které vychází veškerá činnost firmy, je být vždy připraven realizovat přání našich partnerů a zákazníků. Vysoké kvalitě výrobků je podřízen celý výrobní proces. Používají se nejmodernější výrobní technologie, zpracování dokumentace CAD systémy a dokončuje se certifikace řízení jakosti.

V roce 1998 firma koupila výrobní areál, který umožnil velkosériovou výrobu rozváděčů při zachování individuálního přístupu k jednotlivým zákazníkům. V současné době firma zaměstnává 200 zaměstnanců na ploše 5000 m². Pro zajištění rostoucí technické úrovně výrobků je trvale věnována velká pozornost inovaci technického vybavení a stálému zvyšování odborné úrovně zaměstnanců.

Firemní produkce je určena pro výstavbu investičních technologických celků, obchodních center a průmyslových výrobních linek.

Přes 85 % výroby je vyváženo do zemí Evropské unie.

4.2 BYZNYS Win

Systém *BYZNYS Win* je podnikový informační systém pro zpracování ekonomických agend pro oblast účetnictví. Systém *BYZNYS Win* je legislativním oddělením společnosti J. K. R. konfrontován s vývojem v České republice a jsou do něho prováděny zásahy v souladu s vývojem v této oblasti. Systém *BYZNYS Win* je základním stavebním kamenem digitálního nervového systému firmy. Je projektován pro zvládnutí vysokých nároků uživatele z hlediska objemu zpracovávaných dat a náročnosti na zpracování a výstupů. Systém výrazně podporuje komunikaci s prostředky **Microsoft OFFICE**. Jednotlivé tabulky lze přímo přenést do Microsoft Excel. Při tisku korespondence jsou využívány šablony Microsoft Word. Systém zasílá

sestavy a zprávy (s možností automatického naplánování) prostřednictvím e-mailu či SMS na mobilní telefony.

Systém *BYZNYS Win* je založen na každodenním pořizování prvotních dokladů při každodenní běžné práci ve firmě: pokladna, sklad, fakturace, mzdová a finanční účtárna. Na základě účetního přednastavení souvztažností jednotlivých případů dochází v systému k rychlé účetní likvidaci prvotních dokladů a jejich přenosu do vrcholového modulu Finanční účetnictví. Po aktualizaci jednotlivých účetních knih dochází k okamžitému zjištění výsledku celého hospodářského subjektu v reálném čase. Výsledek hospodaření lze členit na jednotlivá střediska. Ukončení ročního účetního období spočívá v kompletní automatizované roční závěrce včetně příloh a podkladů pro daňové přiznání a celostátních výkazů.

Vzájemná provázanost jednotlivých modulů systému *BYZNYS Win* zajišťuje snadnou práci při vystavování prvotních a účetních dokladů a urychluje tím celé rutinní pořizování do systému.

Primární obchodní a účetní moduly pokrývají rozsáhlou problematiku celé firmy. Způsob účetní likvidace je schopen pružně respektovat zvyklosti uživatele. Systém podléhá 2 krát ročně pravidelnému auditu. Veškeré výstupy jsou plně modifikovatelné. Je zabezpečeno variabilní sledování salda, středisek, DPH, účtování v cizích měnách, zpracování odložené roční závěrky včetně příloh i podkladů pro statistiku, daňového přiznání a celostátních výkazů. Jedním ze základních analytických záměrů je důraz na řešení a podporu manažerského rozhodování.

Systém plně podporuje diverzifikaci činností v uživatelském subjektu. Zvládá standardní pořizování prvotních dokladů při každodenní běžné práci obsluhy. Pořizování prvotních dokladů může být odděleno od následné účetní likvidace. Plně podporované je množství variantních způsobů předkontací a masek zpracování. Systém plně podporuje jazykové varianty. Slovník pojmů obsahuje přibližně 35 000 výrazů používaných v systému. Zabezpečuje komplexní překlad menu, všech sestav a interaktivní komunikace s uživatelem. V současnosti je k dispozici slovenština, angličtina a němčina. To vše znamená, že tento program značně ulehčuje práci nejen zaměstnancům v oddělení dopravy, ale také všem zaměstnancům, kteří s tímto oddělením spolupracují (např. mzdová a finanční účtárna, sklad).²⁴

²⁴ J. K. R.: *Help manuál ByznysWin*. Příbram: J. K. R., 2008.

4.2.1 Struktura systému

System je rozčleněn do těchto modulů:

Jádro systému

Finanční účetnictví

Fakturace

Evidence majetku

Mzdy a personalistika

Skladové hospodářství

Bankovní operace

Zakázky

Pokladna

Informace

Manažer

CRM - modul *CRM* poskytuje společnosti podporu nejen pro navazování vztahů s potenciálními partnery, ale také pro udržování vztahů s partnery stávajícími

Workflow

BYZNYS Win mobile

BYZNYS Win OLAP - modul *BYZNYS Win OLAP* využívá moderních technologií pro podporu manažerského rozhodování. Prostřednictvím tohoto modulu lze nadefinovat a následně zautomatizovat kompletní proces přípravy dat do datového skladu. Slouží k zjednodušení a k urychlení operací

Doprava – (viz. *Modul doprava*)

Výroba

Excellent

BYZNYS Win shop

Všechny tyto moduly jsou pro práci důležité a plně se využívají. Záleží pouze na tom, v jakém odvětví firma pracuje a podle toho lze jednotlivé moduly uzpůsobit. Pro práci v oblasti firemní dopravy je nejvýznamnější modul *Doprava*.

4.2.2 Modul doprava

Nejpoužívanějším a také nejdůležitějším modulem ve firmě VERALA je modul *Doprava*.

Tento modul umožňuje:

- a) evidenci automobilů
- b) pořízení tuzemských a zahraničních cestovních příkazů
- c) pořízení stazky
- d) sledování opotřebovanosti pneumatik
- e) sledování termínů a výsledků technických prohlídek
- f) evidovat prohlídky výfukových plynů a výměny olejů
- g) pořizování rezervací automobilu v plánovacím kalendáři
- h) výpočet silniční daně

Pořízení stazky slouží především k výpočtu ujetých km, normované spotřeby, k výpočtu odvezených osob a odvezených tun. Prostřednictvím "stazek" je kompletně sledován provoz vozidel.

Stazky pak dále slouží ke zpracování podkladů pro fakturaci k danému odběrateli a podkladům pro odměny řidičů.

Pořízení stazky lze spustit z modulu *Doprava*. Pokud ještě nebyla založena řada pro Stazky bude uživatel při pořízení první stazky dotázán na vyplnění řady stazky a způsobu její evidence.

Na již vytvořené *stazky* lze pořídit vydanou fakturu na počet ujetých kilometrů, na počet odvezených osob, na počet odvezených tun, na počet hodin strávených na cestě a to dle číselníku prodejních cen nebo dle nastavení.

4.3 VyrWin

Program *VyrWin* se využívá k objednávání dopravy uvnitř firmy. Tento program usnadňuje práci s objednávkami a také pomáhá pracovníkům při nakládkách a vykládkách, díky lepší přehlednosti o přepravovaném nákladu.

4.3.1 Postup při vyplňování

Nastavením požadovaného data se dostaneme k vlastnímu pořízení objednávky. Zobrazí se nový list (*časová tabulka nakládek*). Pomocí aktivních kolonek zpracovávají objednávky tato oddělení:

Oddělení realizace vyplňuje

Datum

- ve tvaru DD:MM:YY.

Čas

- volíme si sami požadovaný čas.

Kam

Uvnitř ČR – zvolíme město (města) a k nim připojíme počet míst vykládání tzv. vykládek.

Mimo ČR (export nebo dodání do země EU) – zvolíme cílový stát, popř. název dceřiné společnosti.

Metry

- vypočítané metry pro nákladku, které potřebujeme znát kvůli úložným prostorům nákladního automobilu (např. kolik palet se vejde do nákladního automobilu).

Typ nákladky

- zvolíme typ nákladky z předurčených vzorů (typů) nakládek (např. kontejner, paleta).

Hodnota nákladky

- zvolíme prodejní ceny bez DPH, u exportu a dodání do země EU přepočteme cenu kurzem EUR.

Objednává

- zvolíme jméno člověka, který objednává.

Středisko doprava vyplňuje

Poveze zpět

- zapisuje dispečer, kolik se poveze zboží, palet, atd.

Firma

- ukazuje nám dopravní firmu. Vyplňuje jen dispečer dopravy. Součástí této položky je číselník dopravců, který spravuje také pouze dispečer a je za něj zodpovědný.

SPZ

- (státní poznávací značka) slouží hlavně k identifikaci nakládky a následnému zapsání vjezdu do firmy a následného výjezdu z firmy.

Řidič

- zde zapisujeme jméno zodpovědného řidiče.

Kontakt

- (hlavně telefonní číslo mobilního telefonu) tento údaj vyplňujeme z důvodů komunikace mezi řidičem a firmou pokud by nastaly nějaké nepředvídatelné potíže při cestě.

Cena dopravy

- zadáme cenu bez DPH.

Položky dat

- při předávání výdejek skladník podepisuje jejich převzetí přímo na skladě. Předávající (řidič) se podepíše, že předal požadované zboží. Přebírající (skladník) doplní hodinu a připojí svůj podpis.

Vrácení dokladu

- na základě tohoto údaje může být zaplácena faktura za dopravu.

Skladník má možnost vyplňovat *časovou tabulku nakládek* v předstihu 48 hodin před samotnou nakládkou. Tato krajní mez slouží již jenom k doplnění informací dříve zadané dopravy (tzn. u tuzemské dopravy), protože v těchto případech platí povinnost v návaznosti na rezervace objednat dopravu týden až čtrnáct dní dopředu. Před vyplněním je potřeba seznámit se s pevnými termíny nakládek a požadavky již zapsanými v tabulce, protože tak zabráníme nesouladu se svojí představou a s možnostmi skladu.

4.3.2 Prohlížení a následné úpravy již pořízené nakládky

Pokud chceme upravit nebo změnit nakládku, můžeme tak učinit pomocí programu *VyrWin*. Musíme si pomocí vyhledávače najít příslušný den a poté zvolit nakládku, kterou chceme změnit. Pomocí aktivní ikony *Změnit* se nám ukáže celá nakládka a my můžeme začít s její opravou nebo zrušením. Když opravíme vše, co jsme potřebovali, uložíme data pomocí ikony *Zapiš*.

Pokud si chceme nakládku pouze prohlédnout (např. při kontrole kvůli případné reklamaci) a nic neměnit, můžeme postupovat naprosto stejně s výjimkou, že nesmíme nic ukládat a při ukončení použijeme ikonu *Konec*.

4.4 Kniha jízd

Kniha jízd je program určený firmám a podnikatelům, kteří používají osobní či nákladní vozidla v rámci své výdělečné činnosti a potřebují vést evidenci uskutečněných jízd. Firmě pomáhá k evidenci, řidičů, ceníků a obvyklých tras k zákazníkům. Společně s jízdami se zaznamenávají provozní náklady a pro vozidla v soukromém vlastnictví se pomocí *Knihy jízd* provádí také výpočet jízdních náhrad. Program samozřejmě umožňuje provádět tisk zaevidovaných jízd a měsíčních výkazů, ve kterých je uvedena statistika a průměrná spotřeba pro libovolné vozidlo a období.

4.4.1 Spolupráce s Kilometrovníkem ČR a SR

Kilometrovník ČR a SR obsahuje 35 500 dopravně propojených míst (v tom všechny obce a části obcí) a podrobnou digitální mapu ČR a SR. Systém umožňuje výpočet kilometrové vzdálenosti libovolné trasy se zvoleným počtem tranzitních míst a její uložení do *knihovny obvyklých tras*. Současně umožňuje zobrazení zpracované trasy v digitální mapě ČR a SR. Mapové podklady ČR a SR je možné doplnit o podrobné uliční sítě až 150 měst ČR a SR.

Například, když zadáme trasu z firmy VERALA (ul. Klatovská) do Brna (ul. Ostravská). Kilometrovník nám zobrazí:

Celková délka: 254.4 km

Celková doba: 3:24 (při předpokládané průměrné rychlosti 80 km/h)

4.4.2 Spolupráce s GPS

Kniha jízd zpracovává údaje o poloze vozidla, které jsou automaticky ukládány do paměti mobilní jednotky na základě přijatého signálu z družicového systému GPS. Data s podrobným časovým a polohovým průběhem jízdy sledovaného vozidla se mohou zobrazit v podrobné digitální mapě ČR.

Například, pokud nás zajímá, kde se nacházelo vozidlo dne 15. 10. 2008 v 13:45 h, zadáme čas a datum. GPS nám zobrazí: 15. 10. 2008 - 13:45 - Školní ul., Příbram.

5 Nákladní doprava ve firmě

Firma zajišťuje dopravu pomocí vlastních dopravních prostředků a také objednává dopravu od externích dopravců.

5.1 Doprava uskutečňovaná vlastními dopravními prostředky

Firma VERALA má menší vozový park nákladních a osobních automobilů. Firma vlastní nákladní automobil Mercedes Atego, který se však chystá prodat, z důvodů poruchovosti a vysokých nákladů na opravy. Z tohoto důvodu plánuje firma koupit nového nákladního vozidla (viz kapitola *Náklady na dopravu*). Dále pak vlastní 2x Škodu 706 MTSP 24 sklápěč, 2x traktory Zetor, Avii 31 TL (r. v. 1993) a jeřáb TATRA. Nákladní vůz Mercedes je jediným vozidlem, které je používáno k rozvozu výrobků distributorům. Vozidla Škoda 706, Zetor, Avie a jeřáb slouží většinou pro jízdu v okolí města Příbram a jeho okolí. Jejich hlavní činností jsou údržby a opravy uvnitř areálu firmy. Pokud je potřeba vyslat vozidlo například za hranice okresu, musí být vystaveno speciální povolení od oddělení dopravy. Firma také spolupracuje s Technickými službami Příbram například při zimním úklidu nebo při údržbě areálu firmy.

5.1.1 Provoz a evidence nákladních vozidel

Evidence činnosti vozidel se uskutečňuje dvěma technickými prostředky. Každé starší vozidlo (např. Škoda 706 MTSP, Avia 31 TL) je vybaveno tachografem, do kterého se vkládá kotouček (kolečko), který zaznamenává průběh provozu vozidla. Novější vozidla (Mercedes Atego) jsou vybavena systémem GPS (viz GPS). Každý řidič vozidla bez GPS musí vyplnit knihu jízd. Do knihy jízd se zapisuje začátek jízdy (počáteční stav tachometru, místo a datum) a dále cíl cesty (konečný stav tachometru, místo a datum). Musí zde být rovněž uvedena všechna navštívená místa v průběhu jízdy, počet kilometrů ujetých mezi nimi. Udává se také číslo střediska, pro které se jízda uskutečňuje (např. 0170 – středisko distribuce). Poté následuje zaznamenávání údajů do programu *BYZNYS Win*, které se dělá v průběhu roku. Aktivujeme modul *Dopravy* a pak zadáme *Pořízení stazky*, objeví se předtištěná tabulka, do které zapisujeme SPZ vozidla, počet ujetých kilometrů, počet litrů pohonných hmot a cenu za 1 litr. Dále pak případné opravy (výměna pneumatik, STK, výměna oleje atd.). Knihy jízd vozidel firmy VERALA jsou 5 let archivovány na oddělení dopravy.

5.1.2 Školení řidičů

Firma pořádá školení řidičů zpravidla jednou do roka. Školení se většinou koná v prostorách firmy a organizuje ho vedoucí personálního oddělení firmy. Řidiči se o konání školení dozvídají přibližně 14 dní předem.

Řidiči se ho musí nejen zúčastnit, ale také splnit zadaný test a úkoly, které k testu patří. Potvrzení o proškolení je řidič povinen mít u sebe při každé jízdě. Kopie potvrzení o proškolení je uložena na personálním a mzdovém oddělení.

Řidič motorového vozidla musí mít při řízení u sebe:

- a) řidičský průkaz
- b) osvědčení o registraci vozidla podle zvláštního právního předpisu,
- c) doklad prokazující pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla podle zvláštního právního předpisu,
- d) osvědčení profesní způsobilosti řidiče, pokud jde o řidiče, který je povinen účastnit se zdokonalování odborné způsobilosti podle zvláštního předpisu.

5.1.3 Režim opuštění závodu

Pravidla stanovená ve vnitropodnikovém předpisu stanovují, že jakékoli vozidlo může opustit areál firmy pouze tehdy, pokud dostane povolení od vedoucí oddělení dopravy. Potvrzení je uvedeno v počítači v programu *BYZNYS Win*. Řidič má možnost dopředu si rezervovat automobil. Pokud je jeho datum a čas schválen, vedoucí oddělení rezervuje vozidlo v programu *BYZNYS Win*, v modulu *Doprava* a dále *Rezervace automobilu*. Řidič si poté může vyzvednout klíče od vozidla na vrátnici. Vrátný nesmí vydat klíče nikomu, kdo nemá potvrzení. To si sám zkontroluje ve svém počítači a až pak může klíče vydat.

5.2 Externí dopravci

Téměř většina (přibližně ¾) nákladní dopravy je u firmy VERALA zajišťována vnějšími tzv. externími dodavateli. Externí dodavatelé jsou různé dopravní či spediční firmy. Firma si objednává jejich služby hlavně z důvodů nižších nákladů. Firma má totiž obrovský objem dopravy a pokud by si dopravu musela zajišťovat sama, znamenalo by to pro ní vysoké náklady, které by v konečném důsledku nepříznivě ovlivňovaly výsledek hospodaření. Musela by totiž udržovat velmi rozsáhlý vozový park a musela by se sama zaměřit na organizační stránku exportu výrobků. A protože se na trhu vyskytuje velké množství kvalitních spedičních firem, firma se rozhodla využívat jejich služeb.

5.2.1 Spediční a přepravní firmy

Hlavním kritériem k přidělení zakázky určité spediční firmě je samozřejmě cena, spolehlivost, dobrá pověst firmy a hlavně kvalita poskytovaných služeb. Pak následuje samotné vyhledávání té nejvýhodnější spediční firmy. Prvním krokem je zaslání požadavku elektronickou cestou (internet, e-mail) nebo telefonicky určitému dopravci. Protože firmu zajímá hlavně cena zakázky, musíme uvést cílovou destinaci (odkud kam chceme zboží dopravit) a množství nákladu, který bude předmětem dopravy. Dopravce obratem pošle informace o přibližné ceně zásilky a také zašle kontakt pro přesnější informace. Firma osloví vždy několik spedičních firem najednou a po obdržení informací od všech dopravců je vyhodnotí a vybere nejvýhodnější cenu. Vyhodnocení probíhá tak, že vedoucí dopravy porovná všechny nabídky a vybere tu nejvýhodnější z nich. Rozhodujícím faktorem je především cena. Té spediční firmě je pak přidělena zakázka. Firma si vede interní evidenci spedičních firem, se kterými již spolupracovala. V praxi to vypadá tak, že každému státu nebo městu, do kterého firma výrobky vyváží, je přidělen určitý dopravce. Při stálých službách získává firma od spedičního dopravce určité slevy. Firma spolupracuje se spedičními firmami CN Cargo, DFDS Transport, P&P Spedition - Trading.

5.2.2 Expresní přepravní společnosti

Hlavní rozdílem mezi spediční a expresní přepravou je hlavně rychlost a také velikost zásilky. Expresní služby zajišťují přepravu menších zásilek. Kritériem je váha do 500 kg a rozměry 240 x 120 x 150 cm. Kritéria se liší podle místa přepravy (Evropa, Afrika, atd.).²⁵ Pokud chce firma co **nejrychleji** přepravit například nové vzorky k odběrateli do zahraničí, využívá služeb expresní společnosti. Firma často posílá zásilky do Polska, kde má důležitého odběratele.

Pokud chce firma začít spolupracovat s expresní společností, musí s ní nejprve uzavřít smlouvu a pak stačí pouze před každou přepravou vyplnit nákladní list (viz příloha I a příloha II). Povolení k uzavření smlouvy s expresní společností musí dát majitel firmy. Zástupce firmy předá zásilku na podatelnu, která pak objedná vybranou společnost. Při předání zásilky se vyplňuje standardní formulář, kde se uvede datum, místo doručení a podpisy. Všechny formuláře se archivují. Firma využívá služby nadnárodních společností DHL, FedEx, TNT, Geis).

²⁵ STEHLÍK, A.: *Mezinárodní doprava a zasilatelství I*. 1. vyd. Brno: MU, 1996. ISBN 80-210-1451-2.

5.2.3 Sledování zásilky

Další výhodou expresních společností je, že můžeme zásilku sledovat 24 hodin denně pomocí internetu. Tuto službu nabízí většina velkých společností a u všech je založena na stejném principu. Fungování je dále popsáno pro společnost FedEx.

Tab. 1: Informace o cenách jednotlivých expresních společností²⁶

Náklady na zásilku o hmotnosti do 10 kg do Polska do 24 hodin včetně DPH	
TNT	4280,- Kč
DHL	4140,- Kč
FedEx	4220,- Kč
Geis	4010,- Kč

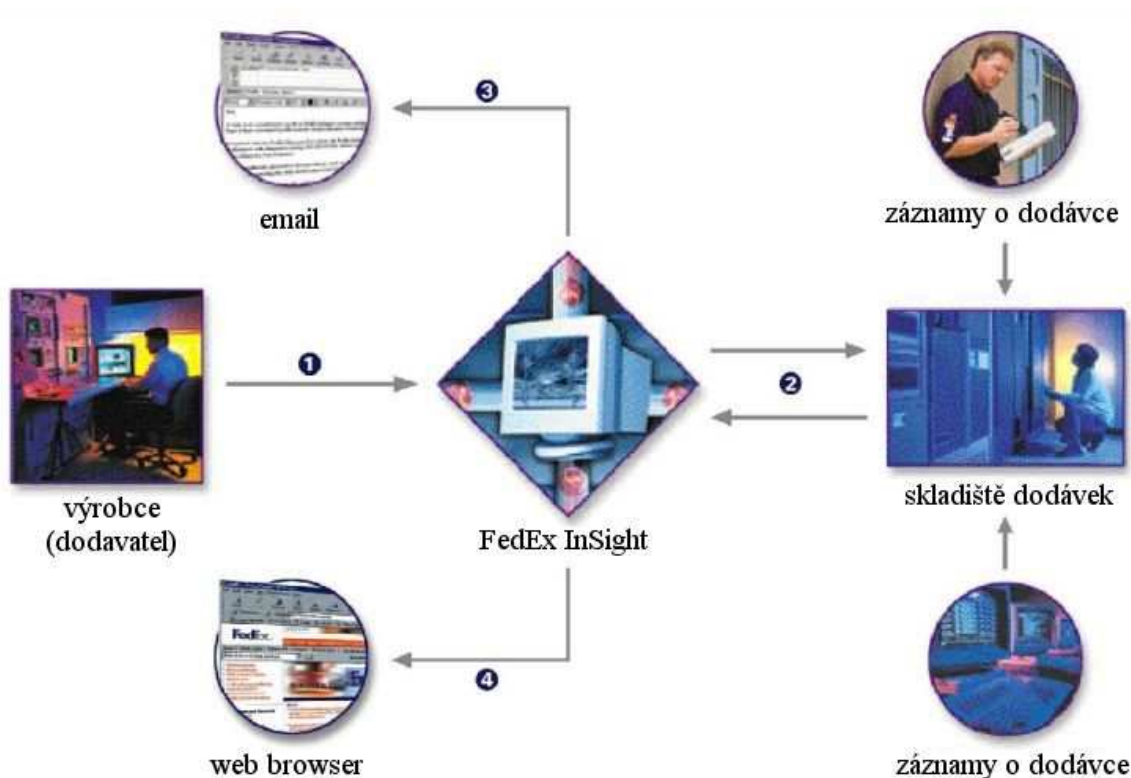
Podmínky sledování zásilek:

- aby mohl výrobce (odesílatel) sledovat či dohlížet na své dodávky, musí být zaregistrován v systému dané společnosti,
- po zaregistrování zákazníka do systému dojde k nastavení profilu zákazníka a nahrání záznamů a dat o dodávce – například nascannováním čárových kódů. Podle stanovených podmínek je pak snadné zasílat emailem informace o tom, že například dodávka z Taiwanu do České republiky se zdržela na celnici v Turecku,
- systém ověří informace a emailem okamžitě oznámí dodavateli-výrobci případná zdržení a také mu poradí, jak dále postupovat. Potom co dodavatel přijme daná opatření, systém mu zašle další e-mail s informací, že jeho dodávka je připravena na doručení,
- aktuální stav výše zmíněné dodávky je sledován systémem a je možné ho sledovat i prostřednictvím určeného internetového prohlížeče.²⁷

²⁶ Telefonicky přes infolinky TNT, DHL, FedEx, Geis k datu 1.3.2009.

²⁷ STEHLÍK, A.: *Mezinárodní doprava a zasilatelství I.* 1. vyd. Brno: MU, 1996. ISBN 80-210-1451-2.

Obr. 1: Sledování zásilky²⁸



5.3 Objednávka a doprava výrobku k zákazníkovi

Ve firmě dochází také k situacím, kdy si zákazník není schopen zajistit odvoz zakoupeného výrobku. Tento postup platí obecně při jakékoli objednávce. Tuto situaci řeší oddělení realizace prostřednictvím oddělení dopravy. Zákazník, který chce dopravit nakoupené výrobky, musí nejprve zaslat požadavek na oddělení dopravy. Pokud se jedná o vnitrostátní přepravu, může tak učinit elektronickou cestou, tzn. prostřednictvím programu *VyrWin* zašle požadavek na oddělení dopravy. Pokud jde o zahraniční přepravu, musí zákazník e-mailem zaslat formulář (objednávku). V této objednávce musí být uvedeno datum, místa nakládek a vykládek (odkud kam) a také telefonní čísla na kontaktní osoby. Po zaslání požadavků přicházejí na řadu pracovníci obchodní realizace, kteří kontaktují sklad. Ke kontaktu dochází zasláním souboru s objednávkou pomocí programu *VyrWin*. Tento soubor se nahrává do snímače čárových kódů a vytiskne se seznam požadovaných výrobků, který pomáhá zodpovědnému pracovníkovi k uskutečnění samotné nakládky. Pracovník si ze seznamu

²⁸ *FedEx Express* [online]. 2009 [cit. 6.3.2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.fedex.com/cz/insight/checklist.html?link=4>>.

postupně odškrťává jednotlivé položky při snímání dat z identifikačních štítků jednotlivých výrobků. Každý výrobek má svůj identifikační štítek, který se nachází na obalu výrobku a obsahuje následující informace:

1. čárový kód
2. název výrobku
3. skladové inventární číslo
4. informace o samotném výrobku

Po dokončení nakládky se ze snímače přenesou data do počítače, resp. do programu *VyrWin*. Program data vyhodnotí, uloží a vytvoří protokol o nakládce. Ten se pak předá řidiči, který ho potvrdí svým podpisem a vydá se na cestu k zákazníkovi. Každý protokol se archivuje a pracovník skladu pomocí těchto protokolů vytvoří výdejky ze skladů. Po vytisknutí z počítače se z výdejky stává dodací list (viz příloha III a příloha IV). Originál dodacího listu s podpisem řidiče se archivuje, kopii si bere řidič a předá ji se zásilkou odběrateli. Dodací listy slouží oddělení realizace jako podklady pro fakturaci. Kromě automobilové dopravy lze zajišťovat také lodní nebo leteckou přepravu, pokud se jedná o kontejnerovou přepravu. Ta se zajišťuje pomocí externích (spedičních) dopravců.

Pokud má zákazník speciální požadavky, měl by objednávkový formulář do firmy přinést osobně, popřípadě si domluvit schůzku s vedoucí oddělení dopravy a projednat s ní nejvýhodnější řešení. V případě běžných zakázek, mohou zákazníci využít služeb interní pošty firmy, tj. předat objednávkový formulář v podatelně. Pošta se každý den ve 13 hodin vyhodnocuje a formuláře se předávají vedoucí oddělení dopravy, která zpracuje a rozešle objednávky.

5.4 Doprava materiálu

Dopravu materiálu zajišťují pracovníci zásobovacího oddělení spolu s vedoucí dopravy. Pokud je pro firmu nutné objednat materiál, postupuje se tak, že firma vyplní formulář pro objednání materiálu (viz příloha V). Záleží, zda doprava materiálu bude probíhat uvnitř České republiky, nebo zda se bude jednat o dopravu zahraniční. U zahraniční dopravy použijeme program *BYZNYs Win* a je třeba uvést místo proclení popř. hraniční přechod, přes který bude zásilka přepravována. U vnitrostátní dopravy zašle vedoucí oddělení dopravy formulář pro objednávku dopravy dodavateli materiálu. Pokud se jedná o náklad se speciálními požadavky na jeho přepravu, je třeba na to předem upozornit a náklad viditelně označit. Po přijetí materiálu vedoucí skladu vystaví příjemku na materiál.

Objednávka musí obsahovat tyto informace:

1. adresu místa nakládky
2. kontaktní osobu + telefonní číslo
3. hmotnost a rozměry a nákladu
4. datum, od kdy je náklad připraven k naložení
5. hodiny, ve kterých lze náklad naložit
6. druh přepravovaného materiálu
7. druh balení, případně způsob nakládání

5.5 INTRASTAT

INTRASTAT je systém sběru dat pro statistiku obchodu se zbožím mezi členskými státy Evropské unie, pokud při jeho přijetí nebo odeslání není povinnost předkládat celním orgánům celní prohlášení. Vykazují se v něm údaje o obchodu uvnitř Evropské unie. Systém *INTRASTAT* je povinný pro všechny členské státy Evropské unie, není však jednotný v oblasti sběru prvotních údajů (např. formy výkazu, organizační zabezpečení). Jedná se tedy o statistický systém, který slouží k zjišťování údajů o pohybu zboží uvnitř Evropské unie s ohledem na tok DPH. Povinnost vykazovat data pro *INTRASTAT* se týká osob, které překročí asimilační práh při přijetí nebo odeslání zboží, o němž je třeba uvádět údaje do výkazů pro *INTRASTAT* a je dána vyhláškou č. 201/2005 Sb. Údaje z výkazů pro *INTRASTAT* umožňují sestavit měsíční statistiky zahraničního obchodu České republiky.²⁹

5.5.1 Povinnost vykazovat údaje do INTRASTATu

Povinnost provádění *INTRASTAT* je dána ustanoveními předpisů Evropské unie. Pro ČR jsou tato ustanovení dále upravena celním zákonem (§ 319) a příslušnou prováděcí vyhláškou k němu (č. 201/2005 Sb.). **Povinnost vykazovat data pro *INTRASTAT* se týká osob, které překročí osvobozující hodnotový práh zvláště při přijetí a zvláště při odeslání zboží, o němž je třeba uvádět údaje do výkazů pro *INTRASTAT*.** Povinnost vykazovat data pro *INTRASTAT* však nevzniká osobě, která není v České republice registrována k DPH a nemá tak povinnost podávat přiznání k DPH (neplátce DPH).

Osvobozující práh je stanoven pro odeslání zboží v hodnotě přesahující **čtyři milióny Kč** a pro přijetí zboží v hodnotě přesahující **dva milióny Kč**. Určuje

²⁹ POLÁK, P.: *Intrastat – kombinovaná nomenklatura*. Praha: Bova Polygon, 2005. ISBN 80-7273-126-2.

se z hodnoty, která by jako fakturovaná měla být vykázána do *INTRASTATu* v případě, že povinnost vykazovat do něj údaje již dané osobě vznikla. Zboží osvobozené od vykazování do *INTRASTATu* se do celkové hodnoty určující hranici osvobozujícího prahu nezapočítává, zatímco například údaje o zboží vráceném zpět, náhradním nebo určeném ke zpracování dle smlouvy jsou pro stanovení osvobozujícího prahu stejně rozhodující, jako údaje o přímých nákupech a prodeích zboží. Pro výpočet překročení osvobozujícího prahu je možné používat k přepočtu rozhodujících hodnot v zahraniční měně na Kč i směnné kurzy používané pro vedení účetnictví, pro přiznání DPH, přiznání k osvobození od DPH i kurzy určené k výpočtu celní hodnoty.³⁰

Překročení osvobozujícího prahu sleduje každý subjekt, kterému by mohla vzniknout povinnost vykazovat údaje do *INTRASTATu*, sám zvlášť za odeslání a zvlášť za přijetí zboží, a to v rámci každého kalendářního roku počínaje od 1. ledna.

5.5.2 Předmět vykazování

Do statistiky obchodu mezi členskými státy, to je *INTRASTAT*, se zahrnuje všechno zboží, které má status Společenství a pohybuje se mezi členskými státy, s výjimkou zboží osvobozeného od vykazování.

Zbožím Společenství je zboží:

- úplně získané nebo vyrobené na území Společenství (tzn. EU)
- zboží ze zemí a území, které nejsou součástí celního území, propuštěné do volného oběhu
- zboží vyrobené nebo získané ze zboží uvedeného dříve.

(Viz též ustanovení článku 4 nařízení Rady (EHS) č. 2913/92 ze dne 12. října 1992, kterým se vydává celní kodex Společenství, ve znění pozdějších předpisů). Za zboží se považuje všechno zboží, které lze zařadit do kombinované nomenklatury, to znamená všechny věci movité a elektrická energie.

5.5.3 Formy výkazů

Výkaz pro *INTRASTAT* lze vyhotovit na předepsaném tiskopise v papírové formě, přičemž je výhodné z důvodů časové úspory při předání výkazu údaje z něj předat současně celnímu úřadu i v elektronické podobě (například na disketě, CD).

Nejvýhodnější a nejobvyklejší je vyhotovení i odeslání výkazu bez použití tiskopisu elektronicky v předepsaném elektronickém formátu.

³⁰ POLÁK, P.: *Intrastat – kombinovaná nomenklatura*. Praha: Bova Polygon, 2005. ISBN 80-7273-126-2.

5.5.4 Příklady vykazování do INTRASTATu

Česká osoba nakupuje zboží v USA, a to je dopravované do ČR přes Německo, kde je německými celními orgány propuštěno do volného oběhu.

Zboží, mající již status zboží Společenství a dopravené z Německa, musí být ve výkazu pro INTRASTAT uvedeno jako zboží přijaté ze státu odeslání Německo.

Zboží nám na sklad přijde 1. 10. 2008, ale fakturu obdržíme až 12. 12. 2008. Ve kterém měsíci se bude vykazovat pohyb zboží?

Pokud zboží obdržíme v 10. měsíci, musíme ho v tomto měsíci vykázat. I přesto, že ještě nemáme k dispozici fakturu, musíme hodnotu zboží stanovit přibližně. Pokud po obdržení faktury zjistíme, že přibližná fakturovaná hodnota za zboží, kterou jsme do výkazu uvedli, překročila za kalendářní měsíc více než 1.000.000 Kč, musíme údaj o této hodnotě následně opravit, a to nejpozději do 30 dnů ode dne, kdy jsme se o opravované chybě dozvěděli. V opačném případě se fakturovaná hodnota neopravuje.

Kdy se vyazuje zboží v INTRASTAT? Je to v okamžiku dodání zboží nebo vystavení faktury?

INTRASTAT je statistický systém pro sledování pohybu zboží mezi členskými státy Evropské unie, a proto zboží vyazuje v okamžiku dodání nikoli vystavení faktury.

Německá firma nám zasílá v elektronické podobě potvrzený dodací list, odmítá nám ho zasílat již poštou. Bude tento dodací list takto potvrzený považován za věrohodný, můžeme předané zboží osvobodit od daně? Jedná se cca o 10 dodávek za měsíc.

Pokud dodací list obsahuje všechny náležitosti potřebné k vyplnění INTRASTATu, je tento doklad pokládán pro INTRASTAT za dostačující. Zboží může být osvobozeno od daně na základě daňového dokladu.³¹

³¹ GALOČÍK, S., PAIKERT, O.: *Intrastat a DPH v příkladech*. Praha: Grada Publishing a. s., 2008.

6 Náklady na firemní dopravu

Při realizaci dopravy se podnik rozhoduje mezi dopravou vlastní a uskutečňovanou externími dopravci. V této kapitole jsou srovnány náklady mezi vlastní dopravou a dopravou externí. Důvod je prostý, je důležité zjistit, která doprava je pro firmu výhodnější. Výpočty se budou týkat firemního vozidla Mercedes Atego (užitečná hmotnost 4,5 t, r. v. 1999), který je však poruchový a firma se ho chystá nahradit vozidlem IVECO ML 120 (užitečná hmotnost 4,4 t, r. v. 2005). Obě tato vozidla splňují ekologické požadavky EURO 3, proto je sazba silniční daně snížena na 6 300 Kč. Budou zde srovnány náklady na 1 km u vozidel podobné užitečné hmotnosti a zjistím výsledné náklady. To nám pomůže přibližně zjistit, která doprava je levnější, a proto více vyhovuje firmě v její dopravní politice. Údaje o vozidle Mercedes Atego byly získány v programu *BYZNYS Win* v modulech *Vyúčtování nákladů na vozidlo*, v modulu *Evidence majetku* a v *Knize jízd*.

Tab. 2: Náklady na provoz vozidla Mercedes Atego

Mercedes Atego (vlastní vozidlo)	
Termín provozu	1.1.2008 - 31.12.2008
Pohonné hmoty	221 230 Kč
Mzda a náklady na řidiče	525 803 Kč
Silniční daň	12 600 Kč
Dálniční známka	8 000 Kč
Odpisy	175 956 Kč
Servis a náhradní díly	89 326 Kč
Celkové náklady	1 038 315 Kč
Ujeté km	49 328 km
Náklady na 1 km provozu	21,05 Kč

Náklady vozidla Mercedes Atego ovlivnil hlavně fakt, že vůz je poruchový a prošel generální opravou motoru, která stála přibližně 65 000 Kč.

Nyní se pokusím vypočítat přibližné, resp. budoucí náklady na vůz IVECO. Budu vycházet z údajů, které uvádí výrobce a ponechám srovnatelný provoz jako u vozu Mercedes Atego.

Tab. 3: Náklady na provoz vozidla IVECO ML 120

IVECO ML 120 (vlastní vozidlo)	
Termín provozu	1.1.2008 - 31.12.2008
Pohonné hmoty	218 000 Kč
Mzda a náklady na řidiče	525 000 Kč
Silniční daň	12 600 Kč
Dálniční známka	8 000 Kč
Odpisy	165 320 Kč
Servis a náhradní díly	10 000 Kč
Celkové náklady	938 920 Kč
Ujeté km	50 000km
Náklady na 1 km provozu	18,78 Kč

Pro výpočet nákladů na externí dopravu jsem použil faktury od externích dopravců. Vybírána byla ta vozidla, která spadají do stejné nebo podobné kategorie jako firemní vůz Mercedes Atego. U všech vozů se jednalo o dopravu uvnitř České republiky. Pro výpočet byl použit prostý aritmetický průměr.

Tab. 4: Náklady na provoz vozidel externích dopravců

Vozidla externích dopravců		
Vozidlo	Cena	Počet najetých km
Renault (4,7 t)	6 232 Kč	430 km
Renault (4,7 t)	1 810 Kč	138 km
Renault (4,7 t)	505 Kč	40 km
IVECO (4,4 t)	12 011 Kč	803 km
DAF (3,5 t)	550 Kč	45 km
AVIA (3 t)	3 733 Kč	252 km
Mercedes (4.5 t)	2 480 Kč	171 km
MAN (4.5 t)	6 689 Kč	512 km
Renault (4,7 t)	610 Kč	50 km
Celkem	34 620 Kč	2 441 km
Náklady na 1 km provozu 14,18 Kč		

Z výpočtů vyplývá, že v první řadě by se firmě vyplatilo vyměnit nákladní vůz Mercedes Atego za nákladní vůz IVECO ML 120. Rozdíl v nákladech na 1 km provozu je přibližně 2,20 Kč. Výměna těchto vozidel by se vyplatila nejen z toho důvodu, že Mercedes Atego je starší vůz, který má najeto více jak 400 000 km, prodělal generální opravu a je poruchový, ale také hlavně proto, že vůz IVECO má nižší spotřebu než Mercedes, má také levnější náhradní díly a především tříletou záruku od prodejce na poruchy motoru.

Ale hlavní věcí, která vyšla z výpočtů najevo je, že nejvíce se firmě vyplatí doprava zajišťovaná externími dopravci. Z tabulky (viz Tab. 4) jasně vyplývá, že pokud firma využije externího dopravce na vzdálenosti od 40 km do 800 km v rámci České republiky, může ušetřit 5 – 6 Kč na 1 km jízdy oproti tomu, než kdyby využívala svůj vlastní nákladní vůz.

Takže v rámci úsporných opatření by firma mohla omezit využívání svého nákladního vozu na menší vzdálenosti do 40 km a při výjimečných situacích také na delší vzdálenosti. Ale na ostatní firemní dopravu by měla využívat služby externích dopravců.

7 Osobní doprava ve firmě

Osobní dopravou rozumíme samotnou dopravu zaměstnanců. Oblast osobní dopravy ve firmě VERALA je velmi frekventovaná. A to z důvodu, že firma udržuje skoro každodenní styk s odběrateli. Ten zajišťují hlavně obchodní zástupci. Důležitý je také kontakt s dodavateli, při zajišťování materiálu. Neméně důležitý je i kontakt se samotnými zákazníky. Objeví-li se například nějaká reklamáce kvůli závadě na výrobku, firma vysílá do terénu servisní techniky a pracovníky z reklamačního oddělení. Všechny tyto věci se dějí za pomoci osobní dopravy.

7.1 Osobní doprava vozidly firmy

Firma má také vozový park služebních automobilů: Škoda Octavia (kombi), Škoda Fabia (kombi), Škoda Felicia (kombi), Volkswagen Bora, Mitsubishi Lancer, Subaru Outback, Peugeot Boxer. Celý vozový park spravuje oddělení dopravy.

7.1.1 Pohonné hmoty a jejich dopad na firemní náklady

Firma využívá služeb karet CCS. Díky tomu mohou řidiči výhodně čerpat pohonné hmoty (PHM) po celé ČR i na Slovensku. Firma má smlouvu s čerpací stanicí BORO, která se nachází poblíž objektu společnosti. Řidiči vozidel, která jezdí na benzin nebo naftu, musí před odevzdáním vozidla načerpat zpět plnou nádrž. Řidiči jezdící s vozidly na LPG toto nařízení dodržovat nemusí. Je tomu tak z bezpečnostních důvodů, jelikož by se nemělo parkovat s plnou plynovou nádrží. Na PHM jsou vypsány cenové limity, které řidiči nesmí překročit. Zjistí-li se, že některý z řidičů opakovaně překročil tyto cenové limity, je řidič vyzván k vysvětlení příčin. Může se tedy stát, že řidič zaplatí rozdíl ze svého platu. Oddělení dopravy dohlíží na spotřebu PHM a využívá k tomu program *BYZNYS Win*.

Na firemní náklady má také vliv zdražování pohonných hmot. Pokud vezmeme v potaz, že obchodní zástupce firmy VERALA najezdí v průměru 6 500 km měsíčně (firma má 8 obchodních zástupců) a firemní nákladní vozidlo Mercedes Atego najezdí v průměru 5 300 km měsíčně. A samozřejmě externí dopravci zpravidla okamžitě reagují na zvýšení cen pohonných hmot a tím pádem se také zvyšuje cena přepravy.

Tab. 5: Roční rozdíl firemních nákladů pro osobní vozy při zdražení nafty o 1 Kč

Škoda Fabia 1.4. TDI		
Průměrná spotřeba	5,5 l / 100 km	5,5 l / 100 km
Cena 1 l nafty	24,90 Kč	25,90 Kč
Měsíční náklady	8 905 Kč	9 230 Kč
Celkové měsíční náklady	71 240 Kč	73 840 Kč
Celkové roční náklady	854 880 Kč	886 080 Kč
Roční rozdíl	31 200 Kč	

Tab. 6: Roční rozdíl firemních nákladů pro nákladní vůz při zdražení nafty o 1 Kč

Mercedes Atego		
Průměrná spotřeba	14 l / 100 km	14 l / 100 km
Cena 1 l nafty	24,90 Kč	25,90 Kč
Měsíční náklady	18 497 Kč	19 239 Kč
Celkové roční náklady	221 964 Kč	230 868 Kč
Roční rozdíl	8 904 Kč	

7.1.2 Služební jízda

Každý z pověřených pracovníků (hlavně pracovníci oddělení reklamace, servisu a obchodní zástupci) může zažádat o rezervaci služebního automobilu. Pro tuto činnost existuje modul *Plánovací kalendář* v programu *BYZNYS Win*. V tomto modulu vidí žadatel, která vozidla jsou v daný termín k dispozici, tzn. že mají povolení k výjezdu. Pokud se pro některé z nich rozhodne, musí si v modulu *Rezervace automobilů* dané vozidlo předem zamluvit. Poté se rezervace vozidla stvrzuje tím, že se žadatel telefonicky nebo osobně spojí s vedoucí oddělení dopravy, která rezervaci potvrdí.

Na základě platné rezervace si řidič smí vyzvednout klíče od vozidla na vrátnici firmy. Vrátný nesmí předat klíče, nikomu, kdo není uveden v rezervaci automobilů. Po dokončení jízdy řidič vrací klíče na vrátnici. Přijetí i odevzdání klíčů stvrzuje řidič svým podpisem.

Jízda bez schválené rezervace, nebo velké vybočení z naplánované trasy se považuje za tzv. černou jízdu. Rozdíl hradí řidič ze svého platu.

Pokud se stane, že řidič musí jízdu zrušit, musí kontaktovat vedoucí oddělení dopravy a jízdu stornovat a následně upravit v programu *BYZNYS Win*. Může se také stát, že žádosti o přidělení vozidla není vyhověno. Pak tedy žadatel dostane telefonickou zprávu nebo obdrží zprávu e-mailem.

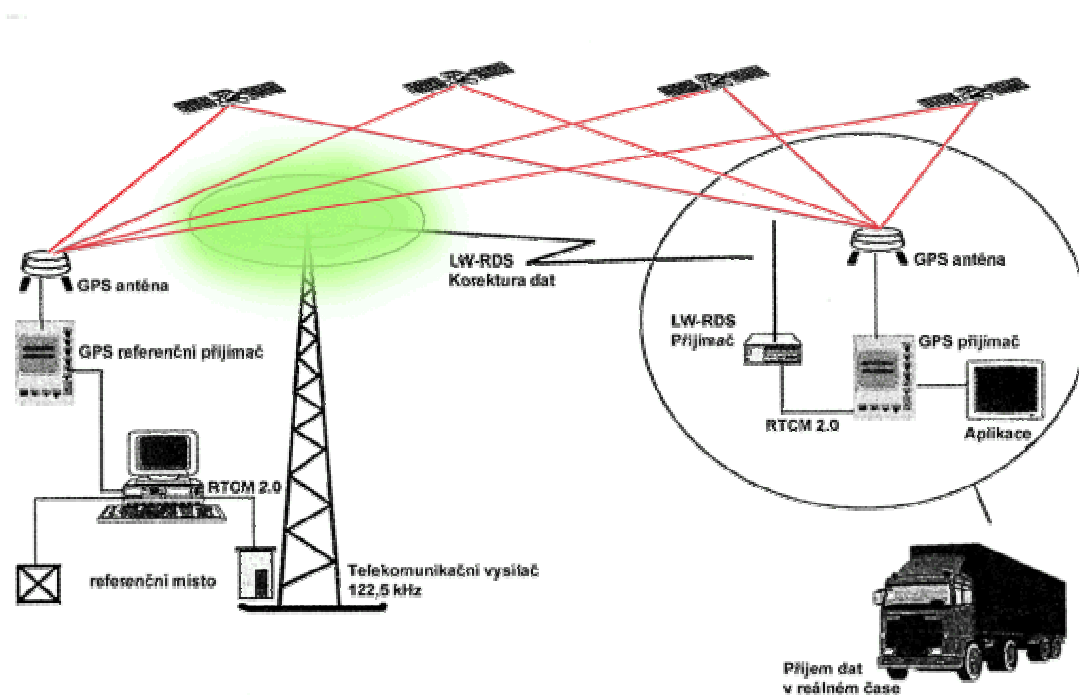
7.1.3 Zodpovědnost za vozidlo a jeho servis

Někteří zaměstnanci firmy mají vozidlo svěřené do osobní péče, tím pádem jsou zodpovědní za stav vozidla. Musí sledovat stav karoserie, stav pneumatik, brzd atd. Zodpovídají také za dobrou reprezentaci firmy, a proto musí udržovat vozidlo po vizuální stránce. Měli by 1x do týdne navštívit myčku automobilů, pokud to vozidlo potřebuje. Nejdůležitější věcí je, že řidič zodpovídá za stav vozidla a musí hlásit případné nutné opravy. Pokud je nutná oprava, nahlásí ji vedoucí oddělení dopravy. Jedná-li se o větší opravu, musí ji nejprve projednat a schválit představenstvo firmy. Zodpovědný řidič musí mít na paměti také termín státní technické kontroly (STK) společně s kontrolou emisí, který musí hlásit v předstihu několika týdnů (přibližně 1 měsíc). Termín STK hlídá také program *BYZNYS Win*, který upozorní na STK v předstihu třiceti dní. Vedoucí oddělení dopravy objedná vozidlo k STK. Menší servisní úpravy (například výměna pneumatik, výměna olejů a filtru, seřízení brzd, atd.) také nahlašuje zodpovědný řidič

7.1.4 GPS

Pro evidenci pohybu vozidel používá firma službu GPS. Global Positioning System (GPS) je soustava družic patřící Spojeným státům, která celosvětově poskytuje 24 hodin denně vysoce přesné informace pro zjišťování polohy a navigaci. Děje se tak pomocí dvaceti čtyř družic NAVSTAR GPS, které se pohybují na oběžné dráze asi 20 000 km nad zemí a vysílají nepřetržitě údaje o přesném čase a o své poloze ve vesmíru. Přijímač GPS na zemi (nebo nad ní) sleduje tři až dvanáct družic a registruje vysílané informace. Z těchto údajů pak určí přesně svoji vlastní polohu a zároveň i to, jakým směrem a jakou rychlostí se přijímač pohybuje.³²

Obr. 2: Princip fungování a komunikace GPS³³



V praxi to znamená, že každé služební vozidlo firmy má zabudovanou malou krabičku, tzv. mobilní jednotku. Pomocí té je vozidlo pod 24 hodinovým dohledem. GPS uvádí jeho přesnou polohu (maximální rozdíl ± 10 m), datum, čas, dobu trvání jeho jízdy. Po návratu zpět do firmy, musí řidič z vozidla vyndat výsuvnou část mobilní jednotky a zapsat konečný stav tachometru. Vše odevzdá na oddělení dopravy.

³² STEINER, I.: *GPS od A do Z*. Garmin, 2006. ISBN 80-239-7516-1.

³³ HOJGR, R.: *GPS praktická uživatelská příručka*. Brno: Computer Press, 2006. ISBN 80-251-1734-0.

Na oddělení dopravy dojde k natažení dat do počítače pomocí programu *LUPUS Control*, který spolupracuje s *BYZNYS Win*.

7.1.5 Firemní investice do GPS a její návratnost

Firma VERALA v roce 2005 investovala do zařízení GPS částku přibližně 200 000 Kč. Cena zahrnovala 10 mobilních jednotek, tzv. čtečku mobilních jednotek, montáž, bezplatný servis po dobu 3 let, školení a software.

Důvod této investice byl prostý. Je důležité mít naprostý přehled o pohybu svého vozového parku a tím pádem zaměstnanců. V současnosti je celý vozový park 24 hodinovým dohledem. Úspěšnost této investice se projevila hned následující rok, kdy výroční zpráva zveřejnila hospodaření za rok 2006 včetně produktivity práce zaměstnanců. Zvýšila produktivita práce jednotlivých obchodních zástupců (v průměru o 14 %) a snížil se počet najetých kilometrů. To vypovídá o tom, že před instalací GPS do vozidel bylo ročně najeto mnoho „černých kilometrů“.

Firma počítá s návratem investice za 7 – 8 let. Přesto byl tento časový horizont velmi těžko spočitatelný z toho důvodu, že bylo téměř nemožné prokázat zaměstnanci přesný počet najetých „černých kilometrů“. Při výpočtu návratnosti investice bylo přibližně stanoveno, že obchodní zástupce ročně najede 1 800 „černých kilometrů“, tzn. při ceně 25 Kč / 1 nafty je roční úspora 2 475 Kč na jednoho obchodního zástupce, resp. 6 300 Kč na jednoho řidiče nákladního vozidla.

Firma investovala velké finanční prostředky na koupi systému GPS pro svá vozidla. Ale je zřejmé, že se jedná o velmi chytrou a perspektivní investici. Nyní má firma přehled o všech svých vozidlech a ztráty na pohonných hmotách jsou minimální.

7.1.6 Možnost zapůjčení služebního vozidla

Firma může svému zaměstnanci zapůjčit služební vozidlo také k používání pro jeho soukromou potřebu. Zaměstnanec o to musí požádat v několikadenním předstihu a to na oddělení dopravy. Pokud firma vozidlo zapůjčí, nemůže si do svých daňových nákladů započítat náklady na pohonné hmoty, které se spotřebují při soukromé jízdě zaměstnance. Zaměstnanec je tedy povinen uhradit částku za pohonné hmoty v plné výši (včetně DPH). Tato částka se vypočte podle ujetých kilometrů soukromé jízdy a ceny za 1 litr pohonných hmot. Vše se musí zapsat do evidence o provozu vozidla. Stane-li se, že zaměstnanec částku za pohonné hmoty neuhradí, tato částka se stává daňově neuznatelným nákladem pro firmu.

7.1.7 Osobní doprava soukromými vozidly

Pracovníci mohou využívat také soukromá vozidla, pokud nejsou k dispozici vozidla služební. Vše se zajišťuje opět přes oddělení dopravy. Zaměstnanec musí vyplnit *Cestovní příkaz* na použití soukromého vozidla a ten odnést k potvrzení vedoucí na oddělení dopravy. Jízdu může pracovník vykonat pouze tehdy, je-li *Cestovní příkaz* podepsán vedoucí oddělení dopravy. Vedoucí oddělení dopravy může *Cestovní příkaz* podepsat pouze tehdy, pokud opravdu není k dispozici žádné služební vozidlo. Po vykonání jízdy má řidič nárok na proplacení nákladů na soukromé vozidlo. Pokud není *Cestovní výkaz* správně vyplněn a podepsán, nesmí mzdový účetní jízdu předat k proplacení na firemní pokladnu. Podmínkou pro užívání soukromého vozidla pro služební účely je, že vozidlo musí mít platné havarijní pojištění a zákonné pojištění odpovědnosti za škody způsobené ostatním účastníkům silničního provozu. Kopie havarijního a zákonného pojištění a velký technický průkaz od vozidla jsou uloženy na personálním oddělení.

Použití soukromého vozidla k pracovní cestě je pro firmu nevýhodné. Jízda je výrazně nákladnější než jízda služebním vozidlem.

8 Silniční daň³⁴

Firma musí sledovat vývoj i aktuální změny v silniční dani. Silniční daň je pro firmu daňově uznatelným nákladem. V České republice je silniční daň upravena zákonem č. 16/1993 Sb.

8.1 Předmět daně

Aby bylo vozidlo předmětem daně, musí být splněny současně tyto podmínky:

- a) silniční vozidlo
- b) používáno k podnikání
- c) provozováno na území ČR
- d) registrováno v ČR

Aby bylo silniční vozidlo s registrační značkou (SPZ) předmětem silniční daně, musí být splněna současně také třetí podmínka. Vozidlo musí být použito:

- a) k podnikání podle § 2 Obchodního zákoníku
- b) k činnosti, z níž příjmy jsou zdaňovány podle § 7 Zákona o dani z příjmu
- c) k činnosti, z níž příjmy jsou předmětem daně z příjmů u subjektů, které nebyly zřízeny nebo založeny za účelem podnikání (§ 18 ZDP)
- d) v přímé souvislosti s výše uvedenými činnostmi (§ 13 ZDP)

Předmětem daně vozidla jsou také vozidla s celkovou hmotností alespoň 12 tun, registrovaná v ČR a určená výlučně k přepravě nákladů, bez ohledu na to, zda jsou používána nebo určena k podnikání. Aby bylo vozidlo předmětem daně, musí být také splněna současně další podmínka, a to, že jde o vozidlo provozované na území ČR. To znamená, že pokud je silniční vozidlo se standardní SPZ (státní poznávací značka) používáno k podnikání celý kalendářní měsíc mimo území ČR, není v tomto kalendářním měsíci předmětem daně. Vozidlo zahrnuté i nezahrnuté v obchodním majetku, je předmětem daně silniční vždy, když toto vozidlo použije kterákoli právnická osoba nebo fyzická osoba ke své podnikatelské činnosti (k činnosti, z níž příjmy jsou předmětem daně z příjmů podle § 7 a § 18 Zákona o dani z příjmu). Přitom není důležité, zda příjem z takovéto činnosti je od daně z příjmů osvobozen.

³⁴ JANOUŠEK, K.: *Daň silniční s komentářem 2008*. Olomouc: ANAG, 2008. ISBN 978-80-7263-470-5.

Podmínka použití vozidla k podnikání se však netýká vozidel s celkovou hmotností (nejvyšší povolenou hmotností) 12 tun a vyšší, registrovaných v ČR a určených pouze pro přepravu nákladů. Taková vozidla jsou předmětem daně vždy, tj. i v případě, že nejsou součástí obchodního majetku a nejsou ani k podnikání používána.

8.2 Poplatníci daně

Poplatníkem daně je fyzická nebo právnická osoba, která:

- a) je provozovatelem vozidla registrovaného v České republice v registru vozidel a je zapsána v technickém průkazu
- b) užívá vozidlo, v jehož technickém průkazu je zapsána jako provozovatel osoba, která zemřela, zanikla nebo byla zrušena, anebo vozidlo, jehož držitel je odhlášen z registru vozidel

Poplatníkem daně je rovněž:

- a) zaměstnavatel, pokud vyplácí cestovní náhrady svému zaměstnanci za použití osobního automobilu nebo jeho přípojného vozidla, pokud daňová povinnost nevznikla již provozovateli vozidla
- b) osoba, která používá vozidlo registrované a určené jako mobilizační rezerva nebo pohotovostní zásoba k účelům uvedeným v § 2 odst. 1
- c) stálá provozovna nebo jiná organizační složka osoby se sídlem nebo trvalým pobytem v zahraničí

Je-li u téhož vozidla poplatníků více, platí daň společně a nerozdílně.

8.3 Sazby daně

Jelikož firma vlastní pouze osobní automobily a menší nákladní automobily, uvádím zde jen sazby pro vozidla, u kterých je základem daně zdvihový objem motoru (osobní automobily) a sazby pro vozidla s 1 nebo 2 nápravami a největší povolenou hmotností 18 t, u kterých je základem daně největší povolená hmotnost a počet náprav (nákladní automobily).

Tab. 7: Roční sazba daně dle zdvihového objemu motoru

Zdvihový objem motoru	Roční sazba daně v Kč
do 800 cm ³	1 200
nad 800 cm ³ do 1250 cm ³	1 800
nad 1250 cm ³ do 1500 cm ³	2 400
nad 1500 cm ³ do 2000 cm ³	3 000
nad 2000 cm ³ do 3000 cm ³	3 600
nad 3000 cm ³	4 200

Tab. 8: Roční sazba daně dle počtu náprav a hmotnosti

POČET NÁPRAV	HMOTNOST	ROČNÍ SAZBA DANĚ V Kč
1 náprava	do 1 tuny	1 800
	nad 1 t do 2 t	2 700
	nad 2 t do 3,5 t	3 900
	nad 3,5 t do 5 t	5 400
	nad 5 t do 6,5 t	6 900
	nad 6,5 t do 8 t	8 400
	nad 8 t	9 600
2 nápravy	do 1 tuny	1 800
	nad 1 t do 2 t	2 400
	nad 2 t do 3,5 t	3 600
	nad 3,5 t do 5 t	4 800
	nad 5 t do 6,5 t	6 000
	nad 6,5 t do 8 t	7 200
	nad 8 t do 9,5 t	8 400
	nad 9,5 t do 11 t	9 600
	nad 11 t do 12 t	10 800
	nad 12 t do 13 t	12 600
	nad 13 t do 14 t	14 700
nad 14 t do 15 t	16 500	
nad 15 t do 18 t	23 700	

8.4 Příklady výpočtu silniční daně ve firmě

Výpočet silniční daně pro firemní vozidla Škoda Fabia (1.4 TDI) a Volkswagen Bora (2.3i).

Tab. 9: Silniční daň firemních vozidel dle zdvihového objemu motoru

Typ vozidla	Škoda Fabia	VW Bora
Zdvihový objem	1398 cm ³	2 300 cm ³
Silniční daň	2 400 Kč	3 600 Kč

Tab. 10: Silniční daň firemních nákladních vozidel Avia a Mercedes Atego dle počtu náprav a hmotnosti

Typ nákladní vozu	Avia	Mercedes Atego
Počet náprav	2	2
Hmotnost	3 t	12 t
Silniční daň	3 900 Kč	12 600Kč

Výpočet silniční daně pro soukromé zaměstnance využívané pro firemní účely podle počtu dní používání. Používá se při platbě silniční daně, pokud zaměstnavatel vyplácí náhrady svému zaměstnanci za použití osobního automobilu.

Tab. 11: Silniční daň při používání soukromého automobilu zaměstnance

Typ vozidla	Škoda Fabia	Škoda Fabia
Datum použití	1.1.2008 - 2.1.2008	1.1.2008 - 30.3.2008
Silniční daň	25 Kč	2 225 Kč

Z toho vyplývá, že by pravděpodobně bylo výhodnější zaplatit roční sazbu daně, jelikož roční daň činí 2 400 Kč.

Koupili jsme do firmy auto na leasing. Musí být zaplacen silniční daň u tohoto auta po celý rok, nebo stačí jen v období, kdy v účetnictví vykazují náklady na užívání vozidla (nákup pohonných hmot)?

Jelikož o leasingu účtujeme, tedy je zahrnut do obchodního majetku, musíme platit silniční daň po celý rok.

9 Pořizování dopravní prostředků ve firmě

Firma si při pořizování nových vozidel může zvolit, jakým způsobem vozidlo zakoupí. Vozidlo může koupit hotově, nebo využít služby leasingu.

9.1 Koupě za hotové

Nejjednodušší avšak nikoli nejběžnější forma platby nového či ojetého vozu. Firma si vybere vůz, který po té zaplatí hotově na pokladně příslušné pobočky nebo bankovním převodem. Tuto formu platby firma nevyužila na žádné své vozidlo, protože je pro ni výhodnější použít služby leasingu (viz finanční a operativní leasing).

9.2 Platba protiúčtem

Platba vozu protiúčtem představuje poměrně rozšířený způsob úhrady kupní ceny automobilu. Je využívána jak právníckými tak fyzickými osobami. Princip platby protiúčtem funguje následovně: stávající vůz je odborně oceněn, vykoupen a následně zařazen do nabídky ojetých vozů. Rozdíl v ceně vykoupeného ojetého vozu a nového vozu uhradí zákazník hotově.

9.3 Finanční leasing

Finanční leasing optimalizuje cash flow firmy, přináší jí daňové výhody a po skončení leasingu se firma stává vlastníkem vozidla. Výhodné leasingové sazby v Kč nebo EUR jsou pevně stanoveny na celou dobu leasingu a nemění se za žádných okolností. Je to způsob platby nových i ojetých vozů využíváný většinou právníckými osobami. Jedná se velmi rozšířený způsob úhrady kupní ceny automobilu. Obecný princip financování nákupu vozu leasingem spočívá ve třech krocích, jdoucích po sobě v následujícím pořadí: složení akontace, platby dohodnutých splátek a odkup vozu za zůstatkovou hodnotu.³⁵

Akontace - jinými slovy záloha. Její výše se vypočítává z ceny vozu a může být různá. Výši určuje zákazník na základě vlastních potřeb či možností. Výše akontace má, spolu s délkou leasingové smlouvy, přímý vliv na výši splátek. Obecně se výše akontace pohybuje v rozmezí 20 až 60 %.

³⁵ VALOUCH, P.: *Leasing v praxi*. Praha: Grada Publishing a. s., 2009. ISBN 978-80-247-2923-7.

Splátka - její výše je ovlivňována jednak výší akontace, ale také délkou smlouvy. Čím je akontace vyšší a délka smlouvy větší, tím je měsíční splátka nižší. Splátky bývají zpravidla měsíční nebo čtvrtletní. Každá splátka zahrnuje kompletní povinné i havarijní pojištění předmětu leasingu v dohodnutém rozsahu.

Délka leasingu - je rovněž proměnlivá položka a může se pohybovat v rozmezí od 36 do 60 měsíců.

Zůstatková hodnota - není-li ve smluvních podmínkách stanoveno jinak, bývá předmět leasingu ve vlastnictví pronajímatele. Proto je po uplynutí doby leasingu jeho předmět odprodán nájemci za zůstatkovou cenu (např. 1000 Kč). Konkrétní podmínky se mohou lišit dle jednotlivých společností poskytujících tento druh služby. Některé společnosti nabízejí bonus v podobě správy firemního vozového parku a přebírají veškerou administrativu spojenou s provozem firemních vozidel (bezhotovostní nákup pohonných hmot, pravidelná i mimořádná údržba a opravy, pojištění, pořízení a výměn a pneumatik, nonstop silniční asistence, náhradní vozidlo).³⁶

Tab. 12: Přehled měsíčních splátek u vozidla ŠKODA Fabia Combi 1.4 TDI (cena 387.900 Kč)³⁷

Doba nájmu v měsících	Roční nájezd v tis. km	Měsíční splátka v Kč (bez DPH)
36	20	7 942
48	20	7 598
36	25	8 454
48	25	7 932
36	30	8 916
48	30	8 138
36	35	9 223
48	35	8 693
36	40	9 546
48	40	9 465

³⁶ VALOUCH, P.: *Leasing v praxi*. Praha: Grada Publishing a. s. 2009. ISBN 978-80-247-2923-7.

³⁷ Údaje z klientského centra ŠkoFIN s. r. o. ze dne 7.1.2009.

9.3.1 Příklad leasingového splátkového režimu

Firma pořídila na leasing osobní vůz Volkswagen Passat (2.0 TDI) za cenu 700 000 Kč.

Tab. 13: Základní údaje pro leasing k vozidlu Volkswagen Passat³⁸

Cena bez DPH:	588 235 Kč	Sazba DPH z PL:	19%
DPH:	111 765 Kč	Sazba DPH marže:	19%
Cena s DPH:	700 000 Kč	Délka leasingu:	36 měsíců
Zůstatková hodnota (bez DPH):	1 000 Kč	Zůstatková hodnota včetně DPH:	1 190 Kč

Tab. 14: Rovnoměrný tříletý měsíční splátkový režim³⁹

Mimořádná splátka bez DPH / s DPH		SPLÁTKA k úhradě bez DPH	DPH z ceny PL	DPH z marže LS	Splátka včetně DPH	Celková suma úhrady
10%	58 824 Kč	70 000 Kč	16 788 Kč	2 789 Kč	19 978 Kč	790 398 Kč
15%	88 235 Kč	105 000 Kč	15 888 Kč	2 634 Kč	18 907 Kč	786 842 Kč
20%	117 647 Kč	140 000 Kč	14 991 Kč	2 479 Kč	17 840 Kč	783 430 Kč
25%	147 059 Kč	175 000 Kč	14 093 Kč	2 324 Kč	16 772 Kč	779 982 Kč
30%	176 471 Kč	210 000 Kč	13 195 Kč	2 168 Kč	15 702 Kč	776 462 Kč
35%	205 882 Kč	245 000 Kč	12 296 Kč	2 013 Kč	14 633 Kč	772 978 Kč
40%	235 294 Kč	280 000 Kč	11 398 Kč	1 858 Kč	13 564 Kč	769 494 Kč
45%	264 706 Kč	315 000 Kč	10 499 Kč	1 703 Kč	12 495 Kč	766 010 Kč
50%	294 118 Kč	350 000 Kč	9 600 Kč	1 548 Kč	11 425 Kč	762 490 Kč
55%	323 529 Kč	385 000 Kč	8 701 Kč	1 392 Kč	10 354 Kč	758 934 Kč
60%	352 941 Kč	420 000 Kč	7 804 Kč	1 237 Kč	9 287 Kč	755 522 Kč

Firma využila ke koupi vozidla variantu s 50 % mimořádnou splátkou, především z důvodu nižší sumy celkové úhrady.

³⁸ Údaje z akční nabídky společnosti ŠkoFIN s. r. o. ze dne 7.1.2009.

³⁹ Údaje z klientského centra ŠkoFIN s. r. o. ze dne 7.1.2009.

9.4 Operativní leasing

Je další možnou formou financování koupě automobilu, jejíž princip se v zásadě podobá finančnímu leasingu. Hlavní rozdíly oproti finančnímu leasingu jsou následující:

- možnost stanovení výše odkupní ceny vozu,
- doba leasingu je 6 - 50 měsíců,
- v případě operativního leasingu s uzavřenou kalkulací zahrnuje pravidelná splátka i servisní náklady na provoz vozu (garanční prohlídky, výměna pneumatik, poskytnutí náhradního automobilu, atd.). Operativní leasing s otevřenou kalkulací se shoduje s finančním leasingem a splátka tudíž nezahrnuje servisní náklady,
- leasingová společnost je vlastníkem vozidla po celou dobu financování,
- po skončení leasingu se vůz vrací leasingové společnosti nebo je odkoupen nájemcem za zůstatkovou cenu,
- v obecné rovině představuje, z daňového hlediska, měsíční nájem nákladově odečitatelnou položku, záleží ovšem na délce nájmu.⁴⁰

9.4.1 Přednosti operativního leasingu

1. **nižší měsíční splátky** - oproti finančnímu leasingu o cca 30 - 40 %
2. **nižší nebo nulová akontace**
3. **volitelná doba pronájmu**, nejčastěji 12 až 48 měsíců
4. **je vázán menší kapitál zákazníka** - při více vozidlech se příznivě projevuje v "cash flow"
5. **každá splátka do nákladů** - odpadají starosti s účtováním
6. **vyvedení závazků mimo rozvahu** - nezatěžuje závazkovou stranu finančních výkazů
7. **úhrada všech daní a poplatků** - havarijního pojištění, povinného ručení, dálniční známky a silniční daně
8. **sledování a řízení servisních nákladů** - v případě "full servisu" máte jako zákazník přehled o nákladech obvykle prostřednictvím reportů nebo internetu a sledováním kilometrových proběhů

⁴⁰ ŠkoFIN – Operativní leasing. [online]. [cit. 10.1.2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.skofin.cz/produkty/operativni-leasing/informace>>.

9. **odložení investičního rozhodnutí** - o tom, zda zákazník auto koupí nebo nekoupí do svého majetku rozhodne až v okamžiku skončení leasingu, ne při jeho uzavírání
10. **odpadají starosti s obnovou vozového parku** - při obnově vozového parku zajistí leasingová společnost servis od objednání vozu až po dodání na místo určení (do sídla firmy)
11. **poradenská činnost při výběru vhodnosti vozidla** - spočívá mj. ve srovnání cen jednotlivých typů, jejich užitné hodnoty, srovnání cen a nákladů na provoz.
12. **možné cenové zvýhodnění při nákupu vozidel** - poskytované některými importéry na tento typ leasingu. Důvodem poskytnutí slevy je, že zákazníkem pro importéra není v tomto případě konečný nájemce, ale leasingová společnost s obecně větším odběrem vozidel.⁴¹

9.5 Podklady pro uzavření smlouvy

Při uzavírání leasingové smlouvy je nutné předložit tyto doklady:

1. výpis z obchodního rejstříku (ne starší než 3 měsíce)
2. osvědčení o daňové registraci
3. občanský průkaz statutárního zástupce
4. notářsky ověřená plná moc k zastupování žadatele, nejedná-li statutární orgán
5. tři výpisy z běžného účtu za poslední tři měsíce (vždy poslední výpis v měsíci)
6. objednávka nebo proforma faktura nebo faktura - daňový doklad s údaji o předmětu leasingu⁴²

⁴¹ VALOUCH, P.: *Leasing v praxi*. Praha: Grada Publishing a. s. 2009. ISBN 978-80-247-2923-7.

⁴² Údaje z clientského centra ŠkoFIN s. r .o. ze dne 7.1.2009.

Závěr

Cílem této bakalářské práce bylo zmapovat oblast logistiky a dopravy ve středně velké firmě a především předložit ucelený přehled o tomto tématu. Tato práce by mohla být jakousi příručkou, která by dokázala uživateli zodpovědět základní otázky, které se týkají z této oblasti.

Na základě výpočtů bylo ukázáno, že firmě se nevyplatí udržovat rozsáhlý vozový park. Firma si může vystačit pouze s osobními automobily pro své obchodní zástupce a také jí stačí využívat jedno firemní nákladní vozidlo pro své potřeby a výjimečné situace. Pro hlavní firemní dopravu zboží a materiálu je pro firmu výhodné využívat služeb externích dopravců. Jedním z úspěšných kroků, které firma podnikla, byla investice do systému GPS. Firma investovala velké finanční prostředky na koupi systému GPS pro svá vozidla. Ale je zřejmé, že se jedná o velmi chytrou a perspektivní investici. V současnosti je vozový park pod 24 hodinovým dohledem. Nyní má firma přehled o všech svých vozidlech a ztráty na pohonných hmotách jsou minimální. Návratnost investice je přibližně 7 – 8 let. Při rozhodování o koupi nového vozidla měla firma na výběr mezi finančním leasingem nebo operativním leasingem. Firma zvolila finanční leasing z toho důvodu, že v té době měla pro koupi vyhrazenou vyšší částku v hotovosti a především z důvodu nižší sumy celkové úhrady. Operativní leasing firma zřejmě využije při pořízování strojového zařízení.

Vedle silného tlaku na snižování nákladů, vyvolaných změnami ekonomického klimatu, je třeba řešit i realizaci nových požadavků. Jde zejména o potřebu prodeje a především přepravy výrobků v široké škále distribučních řetězců a nutnost poskytovat zákazníkům stále širší paletu služeb. Logistiku v tomto pojetí si lze představit jako posloupnost činností zahrnujících řízení a vlastní realizaci pohybu a skladování materiálů, polotovarů a finálních výrobků. Jde v podstatě o sled výrobních, obchodních, dopravních a jiných operací, končících dopravou výrobků k odběrateli. Každý krok může znamenat další firemní náklady. Realizace procesů v oblasti firemní logistiky může znamenat až tisíce operací, které končí u odběratele, velkoobchodníka, maloobchodníka případně jiného zprostředkovatele. Proto je velmi důležité tyto firemní náklady spojené s logistikou a dopravou stlačit na minimum. Možností, kam firma může ušetřené peníze investovat, je bezpočetně mnoho – počínaje obměnou vozového parku, přes investice do vývoje a výzkumu a zvýšením mezd zaměstnanců konče.

A aby se již několikrát zmíněná slova prosperita a konkurenceschopnost nestala pouze jakýmsi klišé, je důležité se v první řadě zaměřit na oblasti logistiky a dopravy

ve firmě, protože zde při neuváženém nakládání může dojít k velkým finančním ztrátám a naopak při perfektně zvládnutém zacházení může dojít k velkým úsporám, které mohou prosperitu a konkurenceschopnost dané firmě zaručit a pomoci jí k jejímu dalšímu rozšiřování a upevňování její pozice na trhu.

Seznam použité literatury

Literární zdroje

1. CEMPÍREK, V.: *Kurýrní, expresní a balíkové služby*. Logistika. 2007, č. 5, s. 38.
2. GALOČÍK, S., PAIKERT, O.: *Intrastat a DPH v příkladech*. Praha: Grada Publishing a. s., 2008. ISBN 80-247-1968-1.
3. HOJGR, R.: *GPS praktická uživatelská příručka*. Brno: Computer Press, 2006. ISBN 80-251-1734-0.
4. CHRISTOPHER, M.: *Logistika v marketingu*. Praha: Management Press, 2000. ISBN 80-7261-007-4.
5. CHRISTOPHER, M.: *Logistika v marketingu*. Praha: Management Press, 2000. ISBN 80-7261-007-4.
6. IHDE, G. B.: *Distributionslogistik*, Stuttgart: Ravensburger, 1980.
7. J. K. R.: *Help manuál ByznysWin*. Příbram: J. K. R., 2008.
8. JANOUSHEK, K.: *Daň silniční s komentářem 2008*. Olomouc: ANAG, 2008. ISBN 978-80-7263-470-5.
9. JINDRA, J.: *Obchodní logistika*. Praha: VŠE, 1992. ISBN 80-7079-806-8.
10. KAPOUN, J.: *Role dodavatelů a distributorů v SCM*. Logistika. 2007. č. 9.
11. KAPOUN, J.: *SCM: vytváření, účinky a výhody*. Logistika. 2005. č. 5.
12. KAPOUN, J.: *Význam nových opatřovacích strategií pro průmyslový podnik*. Logistika. 2006. č. 1.
13. KISLINGEROVÁ, E.: *Ekonomika a management organizací*. Praha: VŠE, 2006, ISBN 80-245-0999-7.
14. KORTSCHAK, B. H.: *Co je logistika*. Praha: UDI, 1991.
15. PERNICA, P.: *Logistický management*. 1. vyd. Praha: Radix, 1998. ISBN 80-86031-13-6.
16. PERNICA, P.: *Logistika (základy)*. Praha: VŠE, 1991. ISBN 80-4079-158-6.
17. POLÁK, P.: *Intrastat – kombinovaná nomenklatura*. Praha: Bova Polygon, 2005. ISBN 80-7273-126-2.
18. SCHULTE, CH.: *Logistika*. Praha: Victoria Publishing, a. s., 1994.
19. STEHLÍK, A., KAPOUN, J.: *Logistika pro manažery*. Praha: Ekopress, 2008. 264 str. ISBN 978-80-86929-37-8.
20. STEHLÍK, A.: *Logistika – strategický faktor manažerského úspěchu*. 1. vydání. Brno: Studio Contrast, 2003. ISBN 80-238-8332-4.

21. STEHLÍK, A.: *Mezinárodní doprava a zasilatelství I*. 1. vyd. Brno: MU, 1996. ISBN 80-210-1451-2.
22. STEHLÍK, A.: *Obchodní logistika*. 4. vyd. Brno: MU, 1997. ISBN 80-2101217-X.
23. STEINER, I.: *GPS od A do Z*. Garmin, 2006. ISBN 80-239-7516-1.
24. VALOUCH, P.: *Leasing v praxi*. Praha: Grada Publishing a. s., 2009. ISBN 978-80-247-2923-7.
25. VIESTOVÁ, K.: *Distribúcia a logistika*. Bratislava: ALFA, 1993.

Elektronické zdroje:

1. *Logistika – efektivní řízení materiálových toků*. [online]. 2008 [cit. 22.1.2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.logistika.cz>>.
2. *FedEx Express* [online]. 2009 [cit. 6.3.2009]. Dostupné na WWW:<<http://www.fedex.com/cz/insight/checklist.html?link=4>>.
3. *ŠkoFIN – Operativní leasing*. [online]. [cit. 10.1.2009]. Dostupné na WWW: <<http://www.skofin.cz/produkty/operativni-leasing/informace>>.

Ostatní zdroje:

1. Zákaznické centrum TNT, tel. č. 257 083 309. [cit. 1.3.2009].
2. Zákaznické centrum DHL, tel. č. 840 103 000. [cit. 1.3.2009].
3. Zákaznické centrum FedEx, tel. č. 800 133 339. [cit. 1.3.2009].
4. Zákaznické centrum Geis, tel. č. 951 277 777. [cit. 1.3.2009].

Seznam obrázků

OBRÁZEK Č. 1: SLEDOVÁNÍ ZÁSILKY	28
OBRÁZEK Č. 2: PRINCIP FUNGOVÁNÍ A KOMUNIKACE GPS	39

Seznam tabulek

TABULKA Č. 1: INFORMACE O CENÁCH JEDNOTLIVÝCH EXPRESNÍCH SPOLEČNOSTÍ.....	27
TABULKA Č. 2: NÁKLADY NA PROVOZ VOZIDLA MERCEDES ATEGO.....	33
TABULKA Č. 3: NÁKLADY NA PROVOZ VOZIDLA IVECO ML 120	34
TABULKA Č. 4: NÁKLADY NA PROVOZ VOZIDEL EXTERNÍCH DOPRAVCŮ	34
TABULKA Č. 5: ROČNÍ ROZDÍL FIREMNÍCH NÁKLADŮ PRO OSOBNÍ VOZY PŘI ZDRAŽENÍ NAFTY.	37
TABULKA Č. 6: ROČNÍ ROZDÍL FIREMNÍCH NÁKLADŮ PRO NÁKLADNÍ VŮZ PŘI ZDRAŽENÍ NAFTY	37
TABULKA Č. 7: ROČNÍ SAZBA DANĚ DLE ZDVIHOVÉM OBJEMU MOTORU	44
TABULKA Č. 8: ROČNÍ SAZBA DANĚ DLE POČTU NÁPRAV A HMOTNOSTI	44
TABULKA Č. 9: SILNIČNÍ DAŇ FIREMNÍCH VOZIDEL DLE ZDVIHOVÉHO OBJEMU MOTORU	45
TABULKA Č. 10: SILNIČNÍ DAŇ FIREMNÍCH NÁKLADNÍCH VOZIDEL AVIA A MERCEDES ATEGO	45
TABULKA Č. 11: SILNIČNÍ DAŇ PŘI POUŽÍVÁNÍ SOUKROMÉHO AUTOMOBILU ZAMĚSTNANCE ...	45
TABULKA Č. 12: PŘEHLED MĚSÍČNÍCH SPLÁTEK U VOZIDLA ŠKODA FABIA COMBI	47
TABULKA Č. 13: ZÁKLADNÍ ÚDAJE PRO LEASING K VOZIDLU VOLKSWAGEN PASSAT.....	48
TABULKA Č. 14: ROVNOMĚRNÝ TŘÍLETÝ MĚSÍČNÍ SPLÁTKOVÝ REŽIM.....	48

Seznam grafů

GRAF Č. 1: TYPICKÉ ROZLOŽENÍ LOGISTICKÝCH NÁKLADŮ	11
---	----

Seznam příloh

PŘÍLOHA I: NÁKLADNÍ LIST TNT.....	26
PŘÍLOHA II: NÁKLADNÍ LIST DHL.....	26
PŘÍLOHA III: DODACÍ OBALOVÝ LIST	29
PŘÍLOHA IV: DODACÍ LIST	29
PŘÍLOHA V: NÁKUPNÍ OBJEDNÁVKA.....	29

Příloha III: Dodací obalový list

DHL Exel Supply Chain, s.r.o., Loděnická 943, 691 23 Pohodělce					
Dodací obalový list č. <u>11007</u>			Zákazník: XXXXXXXXXXXX		
Datum expedice: <u>11. 11. 2008</u>		Způsob dopravy (SPZ): XXXXXXXXXXXX			
Nebudou-li palety vráceny při závozu v jiném způsobu, budou vráceny při nejbližším závozu, nejpozději však do 30 dní.					
VÝDEJ OBALŮ Č. dod. listu		EUR palety ks nepošk. poškoz.		Jiný obal ks	
130/104823		/			
Celkem:		/			
Počet nástavbových klecí ks: Obaly převzal dopravce:			Datum: <u>11. 11. 2008</u>		
Datum: _____			Podpis: <u>[Signature]</u>		
el CZ přijal obal v počtu ks celkem:		EUR palety ks nepošk. poškoz.		Jiný obal ks	
Datum: _____			Podpis: _____		
razítka Exel : Počet nástavbových klecí ks:			Datum: _____		
Obaly vrátil dopravce: Datum: _____			Podpis: _____		
			razítka zákazníka:		
Příjemce (zákazník) přijal obaly v počtu ks celkem:		EUR palety ks nepošk. poškoz.		Jiný obal ks	
Datum: _____			Podpis: _____		
razítka zákazníka:			Datum: _____		
Podpis: _____			razítka zákazníka:		
Příjemce (zákazník) vrátil obaly v počtu ks celkem:		EUR palety ks nepošk. poškoz.		Jiný obal ks	
Datum: _____			Podpis: _____		
razítka zákazníka:			Datum: _____		
Podpis: _____			razítka zákazníka:		

Příloha IV: Dodací list

list 5 DODACÍ LIST č. 0130104823

Dodávatel: IČO [redacted] Odběratel: IČO 00000000
 DIČ [redacted] DIČ [redacted]

[redacted] [redacted]
 [redacted] [redacted]

Dodací adresa: 00000838 Číslo objednávky: 0015091734
 [redacted] Č. objedn. odběr.: interní MŠ
 [redacted] Datum objednávky: 07.11.2008
 [redacted] Datum dodání: 11.11.2008
 INCOTERM: FH
 tel. [redacted]

Skladový kód	EAN výrobku	Popis	Jednotek v balení	Dodáno balení	Dodáno jednotek
85268-08199-00		Euc.Anti-redness double sachet	270	6	1620

tel. [redacted]

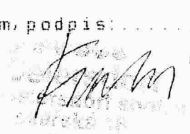
počet balení celkem 6 Hrubá hmotnost 11.34 kg
 počet ks celkem 1620 Skutečně expedovaný počet kartonů

Dopravce stvrzuje svým podpisem převzetí zásilky zboží uvedené na tomto dodacím listě, zejména celkového počtu originálního balení. V případě zjištění rozdílu u odběratele (příjemce zásilky), odpovídá dopravce za vzniklou škodu v plném rozsahu. Za obaly od shora uvedených výrobků byl uhrazen pod číslem smlouvy EK-F-05000027 servisní poplatek za zajištění zpětného odběru a využití obalového odpadu.

V případě nesrovnalosti u dodávce se prosím obraťte na zákaznický servis DHL Exel Supply Chain, s.r.o. ,tel. linka: 800331196

Palety nejsou součástí dodávky zboží, ale jsou ve vlastnictví Beiersdorf spol. s r.o. a podléhají výměnnému systému.

zboží vydal: SPZ: interní MŠ Zboží přijal:
 75963-32
 datum podpisu: Řidič: R.A.T.B. Datum podpisu:
 DHL Exel Supply Chain, s.r.o. Loděnická 963
 91 23 Pohodělce DIČ/VAT: CZ49240650


 [redacted]

Abstrakt

ŠÍMA, R. *Logistika a doprava jako základ konkurenceschopnosti a prosperity firmy : bakalářská práce*. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, o. p. s., 2009. 65 s. Vedoucí bakalářské práce Ing. Jiří Dušek, Ing. Ladislav Skořepa, Ph.D.

Klíčová slova: logistika, doprava, firemní náklady, software

Logistika jako součást firemní politiky se stále více rozvíjí a měla by hrát důležitou roli ve firemním řetězci. Právě perfektně zvládnutá logistika může firmě přinést prosperitu, může jí poskytnout kýžený krok před konkurencí a v neposlední řadě také ušetřit peníze. Logistika a doprava ve firmě se považují za integrované plánování, formování, provádění a kontrolování hmotných a s nimi spojených informačních toků od dodavatele do podniku, uvnitř podniku a od podniku k odběrateli.

První část této práce pojednává o logistice po teoretické stránce. Zabývá se pojmem logistiky, historií logistiky, definicemi logistiky a také popisem základních firemních operací. Druhá část popisuje firemní logistický software a především se zaměřuje na nákladní a osobní dopravu ve firmě. Řeší také firemní náklady spojené s logistikou a dopravou včetně praktických příkladů a tabulek.

Abstract

ŠÍMA, R. *Logistic and transport as a basis of competitive advantage and prosperity of company : Bachelor thesis.* České Budějovice : The College of European and Regional Studies, o. p. s., 2009. 65 p. Supervisor: Ing. Jiří Dušek, Ing. Ladislav Skořepa, Ph.D.

Key words: logistic, transport, company costs, software

Logistic as a part of company policy has been increasingly developing and it should play an important role in company chain. Just perfectly mastered logistic can bring prosperity to the company, it can afford desirable step ahead the competition and last but not least it can save money. Logistic and transport in company are considered as integrated planning, forming, executing and checking material and information flow from supplier to company, inside company and from company to the customer.

The first part of this bachelor thesis deals with logistic theoretically. It summarizes conception of logistic, history of logistic, definitions of logistic and description of basic company operations as well. The second part describes company logistic software and this part is focused principally on freight transport and private transport in the company. It solves company costs which are connected with logistic and transport and it includes schedules and tables.