

ANALÝZA LOGISTIKY V DOPRAVNÍ FIRMĚ

Martina Gregorová

Bakalářská práce
2012



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta logistiky a krizového řízení

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta logistiky a krizového řízení
Ústav logistiky
akademický rok: 2011/2012

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Martina GREGOROVÁ**
Osobní číslo: **L09282**
Studijní program: **B 6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Logistika a management**

Téma práce: **Analýza logistiky v dopravní firmě**

Zásady pro vypracování:

1. Tvorba teoretické části, zabývající se problematikou zvoleného tématu bakalářské práce, výklad použitých metod, pro řešení praktické problematiky.
2. Stručný popis společnosti, analýza současného stavu logistického systému společnosti.
3. Návrh zlepšení s využitím metod, popsaných v teoretické části bakalářské práce.
4. Zhodnocení navržených zlepšení v kontextu k teorii a praxi.

Rozsah bakalářské práce:

Rozsah příloh:

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

Seznam odborné literatury:

[1] PERNICA, Petr. LOGISTIKA PRO 21. STOLETÍ : Supply chain management. Táboritká 23, 130 00 Praha 3 : Radix, spol. s r.o., 2005. ISBN 80-86031-59-4.

[2] SVOBODA, Vladimír. DOPRAVA Jako součást logistických systémů. Táboritká 23, 130 00 Praha 3 : Radix, spol. s r.o., 2006. ISBN 80-86031-68-3.

[3] GHIANI, Gianpaolo. Introduction to logistics systems planning and control. [s.l.] : Hoboken, NJ, USA: J. Wiley, 2004. ISBN 047-001404-0.

Další odborná literatura dle doporučení vedoucího bakalářské práce.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Martin Hart, Ph.D.**

Ústav logistiky

Datum zadání bakalářské práce: **15. prosince 2011**

Termín odevzdání bakalářské práce: **11. května 2012**

V Uherském Hradišti dne 20. února 2012



prof. Ing. Josef Polášek, Ph.D.
děkan



doc. Ing. Jaroslav Rašner, CSc.
ředitel ústavu

ABSTRAKT

Bakalářská práce se zabývá analýzou logistiky a souvisejících oblastí v dopravní firmě. V teoretické části jsou popsány jednotlivé oblasti týkající se silniční dopravy, jsou zde uvedeny výhody a nevýhody silniční dopravy. Pozornost je také věnována logistickým službám, logistickému podniku a logistickému informačnímu systému. Na základě teoretických poznatků je zpracovaná praktická část. Je zde provedena analýza současného stavu a navržena určitá zlepšení.

Klíčová slova: analýza, logistika, dopravní logistika, logistický podnik, doprava, dopravce, logistické služby.

ABSTRACT

This work is concerned with analysis of logistics and connected topics about transport company. There are described concrete fields of activity related to haulage in the theoretical part of the work. There are presented advantages and disadvantages of haulage in this part of the work. There is also devoted attention to services, company and information system of logistics. The practical part of this work is adapted according to the theoretical part of the work. There is made analysis of present state and also proposed an improvement in this part of the work.

Keywords: analysis, logistics, transport logistics, logistic company, haulage, haulier, logistic services.

PODĚKOVÁNÍ

Na tomto místě bych ráda poděkovala panu Ing. Martinu Hartovi, Ph.D. pod jehož vedením jsem zpracovávala bakalářskou práci. Dále řediteli firmy Zlíntrans a.s. panu Lubomíru Vinterovi a za poskytnuté informace a čas, který mi věnoval. A v neposlední řadě bych chtěla poděkovat mé rodině za podporu během studia.

Prohlašuji, že

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

Prohlašuji,

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

V Uherském Hradišti dne 1.5.2012

Gregorova
.....
podpis studenta/ky

OBSAH

ÚVOD	9
I TEORETICKÁ ČÁST	10
1 SOUČASNÉ TRŽNÍ PROSTŘEDÍ A VÝZNAM LOGISTIKY	11
2 LOGISTIKA	12
2.1 DEFINICE LOGISTIKY	12
2.2 CÍLE LOGISTIKY.....	13
2.3 ÚČASTNÍCI LOGISTIKY.....	14
3 DOPRAVNÍ LOGISTIKA	15
3.1 FUNKCE DOPRAVY V LOGISTICE	15
3.1.1 Logistická doprava	15
3.2 TYPY PŘEPRAVY	16
3.2.1 Silniční doprava	16
3.2.2 Silniční nákladní přeprava.....	17
3.2.3 Dělení silničních nákladních vozidel	18
3.2.4 Návěs a přívěs	18
3.3 VÝHODY A NEVÝHODY SILNIČNÍ DOPRAVY	19
3.4 MEZINÁRODNÍ SMLOUVY V SILNIČNÍ PŘEPRAVĚ.....	19
3.4.1 Bilaterální smlouvy	19
3.4.2 Zahraniční (vstupní) povolení	20
3.4.3 Členění a druhy zahraničních vstupních povolení	20
3.4.4 EUROLICENCE	21
3.4.5 Multilaterální smlouvy	21
3.4.6 Převážní smlouva v mezinárodní silniční dopravě a dohoda CMR.....	21
3.4.7 Silniční přeprava nebezpečných věcí a dohoda ADR.....	22
3.5 PŘEPRAVA JAKO LOGISTICKÝ PROCES	22
3.5.1 Just in time	23
4 LOGISTICKÝ PODNIK A LOGISTICKÉ SLUŽBY	24
4.1 LOGISTICKÝ PODNIK.....	24
4.2 LOGISTICKÉ SLUŽBY	24
4.2.1 Služby dopravce	24
4.2.2 Služby silničních dopravců v nákladní dopravě	25
4.2.3 Služby zasílatelů.....	25
4.2.4 Zasílatelské služby v kamionové dopravě	26
4.2.5 Převážce	26
5 LOGISTICKÝ INFORMAČNÍ SYSTÉM	27
5.1 LOGISTICKÉ INFORMACE	27
5.2 PŘED ZAVEDENÍ INFORMAČNÍCH SYSTÉMŮ.....	27
5.3 ZAVEDENÍ LOGISTICKÉHO INFORMAČNÍHO SYSTÉMU	28
6 LOGISTICKÉ ŘÍZENÍ A LOGISTICKÉ NÁKLADY	29
6.1 LOGISTICKÉ NÁKLADY	29
6.1.1 Logistické výkony	30
6.1.2 Členění logistických nákladů	30

6.2	NÁKLADY SPOJENÉ S DOPRAVOU A DISTRIBUCÍ.....	30
6.3	NÁKLADY NA INFORMAČNÍ SYSTÉM	31
7	SWOT ANALÝZA	32
II	PRAKTICKÁ ČÁST	33
8	POPIS SPOLEČNOSTI.....	34
8.1	PŘEDMĚT ČINNOSTI	34
8.2	ORGANIZAČNÍ STRUKTURA	35
8.3	ROČNÍ PLÁN SPOLEČNOSTI.....	36
9	ANALÝZA LOGISTIKY A SOUVISEJÍCÍCH OBLASTÍ VE FIRMĚ	37
9.1	SKLADBA DOPRAVY	37
9.2	PROCES VYŘIZOVÁNÍ OBJEDNÁVEK DOPRAVY	38
9.3	RENTABILITA DOPRAVY V ROCE 2011	39
9.3.1	Výpočet rentability dopravy.....	40
9.4	PŘÍMÉ NÁKLADY FIRMY	44
9.4.1	Mýtné, dálniční známky a trajekty v Evropě	44
9.4.2	Celní deklarace.....	45
9.4.3	Pojištění nákladu	45
9.5	SPOTŘEBA POHONNÝCH HMOT	46
9.5.1	Přehled ujetých km s nákladem a bez nákladu.....	46
9.6	VOZOVÝ PARK.....	50
9.6.1	Výbava vozidel.....	52
9.6.2	Parkování automobilů	52
9.7	PODNIKOVÝ INFORMAČNÍ SYSTÉM	52
9.7.1	Doprava 3K	52
9.7.2	RaalTrans	56
9.7.3	Karnet TIR, Dohoda ADR, ČESMAD BOHEMIA	57
10	SWOT ANALÝZA	59
10.1	SILNÉ STRÁNKY.....	60
10.2	SLABÉ STRÁNKY.....	60
10.3	PŘÍLEŽITOSTI.....	60
10.4	HROZBY	61
11	NÁVRH ZLEPŠENÍ.....	62
11.1	ÚČETNICTVÍ	62
11.2	PARKOVÁNÍ AUTOMOBILŮ.....	63
11.3	POHONNÉ HMOTY	63
11.4	ZHODNOCENÍ NAVRŽENÝCH ZLEPŠENÍ.....	64
	ZÁVĚR	65
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	67
	SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....	69
	SEZNAM OBRÁZKŮ	71
	SEZNAM TABULEK.....	72
	SEZNAM PŘÍLOH.....	73

ÚVOD

Logistika uvádí do vztahu zboží, lidi, výrobní kapacity a informace tak, aby byly ve správném množství, ceně a kvalitě, na správném místě, ve správný čas. V dnešní době se mnoho společností zabývá především výrobou a nákupem zboží a služeb, za účelem dalšího prodeje. Společnosti by nemohli fungovat bez logistického dopravního systému – dodavatelé by nedokázali včas uspokojit potřeby odběratelů.

Cílem bakalářské práce na téma „Analýza logistiky v dopravní firmě“ je rozbor veškeré logistiky a souvisejících oblastí, které se nachází v dopravní společnosti. Práce je rozčleněna na dvě části a to teoretickou a praktickou.

Teoretická část popisuje současné tržní prostředí, význam logistiky, definice a cíle logistiky. Kromě toho charakterizuje dopravní logistiku, kde je kladen důraz především na silniční nákladní přepravu, mezinárodní smlouvy v silniční přepravě a popisuje návěs a přívěs. Vystihuje logistický podnik a logistické služby. Dále se věnuje logistickému řízení, logistickým nákladům a logistickému informačnímu systému. V závěru teoretické části práce je popsána SWOT analýza pro řešení praktické problematiky.

V praktické části práce jsou aplikovány poznatky z teoretické části. Pro tuto část byla zvolena dopravní společnost Zlíntrans a.s. V úvodu praktické části je charakterizována samostatná organizace a její organizační struktura. Následující kapitola se zabývá analýzou logistiky a souvisejících oblastí. Je zde rozebrána struktura dopravy firmy, způsob a proces vyřizování objednávek a rentabilita dopravy. Práce je věnována oblasti spotřeby pohonných hmot, vozovému parku a informačnímu systému, který se ve společnosti nachází. V následující kapitole je na základě analýzy současného stavu provedena SWOT analýza, která slouží k návrhu zlepšení. Navržená zlepšení jsou dále zhodnocena.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 SOUČASNÉ TRŽNÍ PROSTŘEDÍ A VÝZNAM LOGISTIKY

„Vývoj ekonomické reality posledních let je charakteristický nebývalou dynamikou a komplexností všech vstupů, výstupů i vnitřních souvislostí. Obecně jsou tyto trendy dány rozvojem technologií, materiálů, strojního vybavení, stejně tak, jako změnami potřeb dříve charakterizovaných jako masové, až k potřebám individuálním, dále pak s tímto trendem související prohlubující se segmentace trhů, včetně rozmanitosti potřeb a nových požadavků na konkurenceschopnost firmy.“¹

Logistika je klíčem k moderní ekonomice. Téměř každá organizace stojí před problémem, jak dostat správné materiály, na správné místo ve správný čas. Konkurenční trhy dělají stále více to nezbytné pro co nejefektivnější řízení logistických systémů. [3]

V ekonomice státu má logistika klíčovou úlohu, což vede ke dvěma základním směrům. První představuje jednu z hlavních výdajových položek podniků a tím ovlivňuje všechny další ekonomické aktivity a je jimi i sama ovlivňovaná.

Další úlohou je, že logistika podporuje pohyb a plynulý tok mnoha ekonomických transakcí. Je nevyhnutná při prodeji v podstatě každého zboží, anebo při poskytování jakýchkoliv služeb. Aby se tato úloha logistiky pochopila, je potřebné uvědomit si jednoduchou skutečnost. Pokud zboží nepřijde včas na správné místo, zákazníci si ho nemůžou koupit. Narušením logistických funkcí utrpí všechny ekonomické aktivity a subjekty v rámci logistického řetězce.

Cílem logistiky je minimalizovat celkové náklady při dosažení potřebné úrovně zákaznického servisu, přičemž platí, že celkové náklady jsou součtem jednotlivých druhů nákladů. [1]

¹ SIXTA, Josef, MAČÁT, Václav. *Logistika: Teorie a praxe*. Brno: CP Books, 2005. 7 s. ISBN 80-251-0573-3

2 LOGISTIKA

Pojem logistika byl poprvé použit pro vojenské účely k popisu činnosti spojené s udržováním bojové síly v této oblasti a ve svém nejužším smyslu popisuje bydlení vojáků. V průběhu let se význam pojmu postupně pokrývá celkovými obchodními a servisními činnostmi. Doménou činností je poskytování logistických systémů se správným produktem, na správném místě, ve správný čas pro zákazníka. [3]

Základní charakteristikou logistiky je její celistvý, integrovaný pohled na všechny činnosti, které je obklopuje. Takže zatímco zadávání veřejných zakázek, řízení zásob, řízení dopravy, skladového hospodářství a distribuce jsou všechny důležité komponenty, logistika se zabývá integrací těchto a dalších činností. [3]

2.1 Definice logistiky

Je mnoho definic zabývajících se logistikou. První definice logistiky vznikla v USA v roce 1964. Vychází z ní pojetí logistiky jako procesu plánování realizace a řízení toku a skladování zboží, služeb a souvisejících informací z místa vzniku do místa spotřeby s cílem uspokojit požadavky zákazníků. [10]

„Logistika představuje organizaci, plánování, řízení a realizaci toků zboží vývojem a nákupem počínaje výrobou a distribucí podle objednávky finálního zákazníka konče tak, aby byly splněny všechny požadavky trhu při minimálních nákladech a minimálních kapitálových výdajích.“²

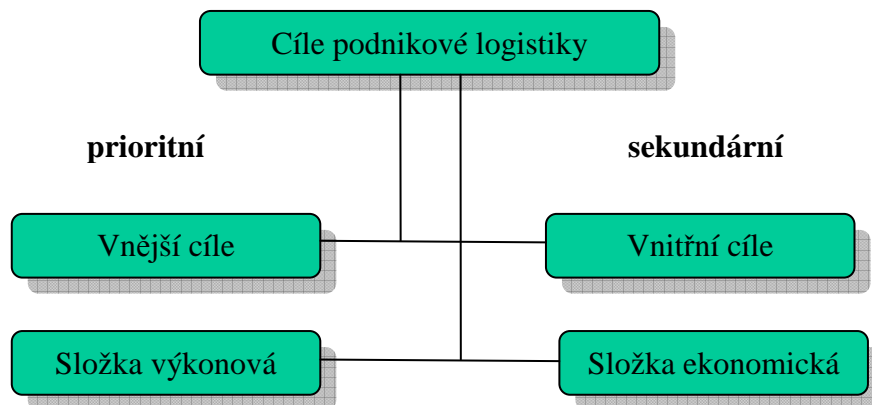
Evropská logistická asociace definovala logistiku jako organizaci, plánování, řízení a uskutečňování toku zboží, počínaje vývojem a nákupem a konče výrobou a distribucí podle objednávky finálního zákazníka tak, aby byly splněny všechny požadavky trhu při minimálních nákladech a minimálních kapitálových výdajích. [10]

² ŠTŮSEK, Jaromír. *Řízení provozu v logistických řetězcích*. Praha: C. H. Beck, 2007. 5 s. ISBN: 978-80-7179-534-6

2.2 Cíle logistiky

Cíle logistiky by měly vycházet z podnikových cílů a priorit. Jelikož v současné době převládá trh kupujícího a ne trh výrobce jakož tomu bylo v uplynulých letech, měly by být cíle logistiky podřízeny požadavkům zákazníků. [10]

Hlavním cílem logistiky je tedy optimální uspokojování potřeb zákazníků. Zákazník je nejdůležitějším článkem celého logistického řetězce. Od něj vychází informace o požadavcích na zabezpečení dodávky zboží a s ní souvisejících dalších služeb. U zákazníka také končí logistický řetězec zabezpečující pohyb materiálu a zboží. [15]



Obr. 1 Dělení a prioritizace cílů logistiky [15]

Z Obrázku 1 vyplývá, že mezi prioritní (nejdůležitější) cíle logistiky patří cíle:

- *Vnější* – zaměřují se na uspokojování přání zákazníků, kteří se uplatňují na trhu. Do této skupiny logistických cílů můžeme zařadit zvyšování objemu prodeje, zkracování dodacích lhůt, zlepšování spolehlivosti a úplnosti dodávek a zlepšování pružnosti logistických služeb.
- *Vnitřní* – orientují se na snižování nákladů při dodržení splnění vnějších cílů. Jde o náklady na zásoby, na dopravu, na manipulaci a skladování, na výrobu, na řízení, apod.

Mezi sekundární cíle logistiky jsou zahrnovány:

- *Výkonové cíle* – zabezpečují požadovanou (optimální) úroveň služeb, tak aby požadované množství materiálu a zboží bylo ve správném množství, druhu a jakosti, na správném místě, ve správný čas.

- *Ekonomické cíle* – zabezpečení služeb s přiměřenými náklady, které jsou vzhledem k úrovni služeb minimální. V praxi jejich vyšší úroveň dává naději na větší zájem zákazníků, současně však zvyšuje náklady, které na zákazníky působí opačně. Proto se snaží zabezpečit logistické služby s optimálními náklady. Tyto náklady pak odpovídají ceně, kterou je ještě ochoten zákazník za vysokou kvalitu zaplatit. [15]

2.3 Účastníci logistiky

Subjekty (účastníci) logistiky jsou tvůrci logistické strategie a účastníci procesních logistických řetězců včetně poskytovatelů logistických služeb, spolu s poradenskými a projektovými firmami a s dodavateli aktivních a pasivních prvků a jejich systémů pro logistické řetězce. Mohou jimi být:

- výrobci hmotného zboží (finální výrobci a jejich dodavatelé),
- distributoři,
- poskytovatelé logistických služeb (např. servisních, zdravotnických, aj.),
- obchodní společnosti (maloobchod, velkoobchod),
- poskytovatelé logistických služeb (logistické podniky),
- operátoři, dopravci, zasílatelé,
- dodavatelé (prodejci, výrobci) technických prostředků a zařízení, technologií a systémů pro logistiku (např. obalových prostředků, přepravních a ukládacích prostředků, prostředků pro zařízení a kompletaci, dopravních prostředků, informačních a řídicích systémů, a dalších),
- poskytovatelé kurýrních, expresních a balíkových služeb,
- výzkumné a vývojové organizace,
- orgány státní správy činné v oblasti logistiky,
- vzdělávající a školící organizace,
- zájmová sdružení, profesní organizace a asociace pro logistiku a podobně.

Iniciátory logistických řetězců jsou výrobci a obchodní společnosti. Ti, kteří jim pomáhají uskutečnit řetězce, lze pokládat za subjekty logistiky. [11]

3 DOPRAVNÍ LOGISTIKA

Dopravu můžeme definovat jako specifickou lidskou činnost, pomocí které se provádí cílevědomé přemísťování osob a hmotných statků, které se svými (nehmotnými) efekty projevuje ve sledovaném systému. [16]

Doprava je odvětví národního hospodářství, které zajišťuje a uskutečňuje přemísťování osob a věcí. V užším pojetí se jedná o pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách (infrastruktuře). [2]

Doprava jako nositel hmotného toku je jedním ze základních pilířů oběhu hmotných statků ve sféře výroby i spotřeby, a tedy i logistických systémů, které se bez přemístění hmotných statků nemůže obejít. Toto přemístění ale musí být systémově umístěno na logistickém řetězci spolu s ostatními činnostmi, a proto je nutné vnímat dopravu jako organizovanou soustavu. Tato soustava má hierarchickou strukturu a měřitelnou funkční efektivnost v obsluhovaném systému. [16]

3.1 Funkce dopravy v logistice

„Dopravní a přepravní systémy mají v logistice, která představuje integrální řízení materiálového toku od dodavatele přes distribuční organizaci až ke konečnému spotřebiteli důležitou roli. Doprava nejen umožňuje propojení jednotlivých částí logistického procesu (tj. vytváření logistických řetězců), ale může také napomoci logistice při řešení míst styku mezi jednotlivými subsystémy logistického procesu.“³

3.1.1 Logistická doprava

Logistika dopravy je zjednodušeně řečeno aplikování principů logistiky na činnost dopravy. Jako logistickou dopravu označujeme takový systém, který vyhovuje logistickému řízení oběhových procesů. [2]

³ DRAHOTSKÝ, Ivo, ŘEZNÍČEK, Bohumil. *Logistika: Procesy a jejich řízení*. Brno: Computer Press, 2003. 8 s. ISBN: 80-7226-521-0

Dopravní soustava v logistickém systému bude funkční, pokud budou ve vzájemné proporcionalitě následující tři faktory:

- logistická objednávka dopravy – určuje kvalitativní úroveň přepravy,
- technologická kapacita dopravy – ovlivňuje logistickou objednávku dopravy, pokud je předem dána kvalita přepravy,
- kvalita přepravy – pro vyšší kvalitu přepravy je nutné zabezpečovat větší rezervy logistické kapacity, protože produkt dopravy není skladovatelný, v opačném případě je omezena logistická objednávka dopravy.

Doprava je v oběhových procesech systémem utvářeným, ale i utvářejícím. Rozvoj technologické kapacity dopravy ve vazbě na kvalitu přepravy a logistickou objednávku dopravy ovlivňuje dynamiku rozvoje výrobních struktur, ale i rozvoj regionů. [2]

3.2 Typy přepravy

Podle dopravních cest a dopravních prostředků dělíme dopravu na jednotlivé druhy:

- silniční,
- vodní (námořní a vnitrozemskou),
- leteckou,
- železniční,
- potrubní,
- kombinovanou (modální),
- nekonvenční (např. lanovky, ropovody a další speciální druhy dopravy).

Jednotlivé dopravy mají své typické dopravní prostředky a cesty, což má vliv na organizaci, řízení i ekonomiku jejich provozu. [17]

3.2.1 Silniční doprava

Autodopravci jsou velmi pružní a univerzální. Pružnost autodopravců je dána hustotou silničních sítí, která jim umožňuje nabízet přepravní služby „z místa na místo“ prakticky pro jakoukoliv kombinaci místa původu a místa určení. Silniční doprava tedy ve srovnání s jinými druhy dopravy poskytuje nejširší pokrytí trhu. Autodopravci jsou také

velmi univerzální, protože mohou přepravovat výrobky nejrůznějších velikostí, hmotností a na jakoukoliv vzdálenost. [6]

Silniční dopravou lze přepravovat v podstatě veškeré produkty, včetně takových, které vyžadují speciální modifikace dopravního prostředku. Mnozí autodopravci, zejména ti, kteří jsou zapojeni do dodavatelských systémů just-in-time, operují na bázi předem stanovených jízdních řádů. Výsledkem jsou velmi krátké a spolehlivé doby přepravy. [6]

Objem zboží přepravovaného zboží autodopravci se během doby stále zvyšuje. Protože nákladní automobilová doprava je ve srovnání s jinými druhy dopravy lépe slučitelná s požadavky zákazníků v oblasti servisu, představuje u většiny podniků významnou součást jejich logistických sítí. [6]

3.2.2 Silniční nákladní přeprava

„Silniční nákladní přeprava patří celosvětově k nejprogresivněji se rozvíjejícím dopravním oborům. Základními přednostmi je relativní rychlost, dostupnost, operativnost, rychlá přizpůsobivost změnám poptávky a schopnost bezproblémově realizovat systém přeprav „z domu do domu“. Její význam a podíl na světovém přepravním trhu stále roste.“⁴

Z makroekonomického, resp. z národohospodářského hlediska je silniční přeprava ve svých důsledcích vždy dražší než jí nejčastěji konkurující přeprava železniční. [9]

Relativně samostatnou částí silniční nákladní přepravy je mezinárodní silniční nákladní doprava, která je prováděna vozidly, resp. jejich soupravami o užitné hmotnosti nad 3,5 tuny. V praxi je nazývána mezinárodní kamionovou dopravou (dále jen MKD). [8]

⁴ PERNICA, Petr a kolektiv. *Doprava a zasilatelství*. Praha: ASPI Publishing, 2001. 268 s. ISBN 80-86395-13-8

3.2.3 Dělení silničních nákladních vozidel

Silniční vozidla jsou řazena do příslušných kategorií, které jsou označeny velkým písmenem latinské abecedy.

Nákladní vozidla určená pro přepravu věcí patří do kategorie N, která se dále dělí na kategorie:

- N1 – celková hmotnost nepřevyšuje 3,5 tuny,
- N2 – celková hmotnost od 3,5 tuny včetně do 12 tun,
- N3 – celková hmotnost převyšuje 12 tun (tj. tahače k tažení návěsů a přívěsů). [7]

3.2.4 Návěs a přívěs

„Návěs je označován jako tažné vozidlo, jehož náprava příp. nápravy jsou umístěny za těžištěm vozidla a které je vybaveno spojovacím zařízením, které umožňuje přenášet vodorovné a svislé síly na tažné vozidlo.“⁵

Druhy návěsů – plachtový, skříňový, kontejnerové šasi, cisternový, silo, pro přepravu zvířat, valníkový, plošinový, nosič výměnných nástaveb, sklápěčkový, pro přepravu dřeva, lodi, odpadu, vozidel a speciální návěsy.

„Přívěs je vozidlo s nejméně jednou nápravou, vybavené spojovacím zařízením, které se může pohybovat svisle a řídí směr přední nápravy nebo náprav a které nepůsobí významným svislým zatížením na tažné vozidlo.“⁶

Druhy přívěsů jsou shodné jako u návěsů. [7]

^{5,6} NOVÁK, Radek. *Nákladní doprava a zasilatelství*. Druhé přepracované vydání. Praha: ASPI, 2005. 252 s. ISBN 80-7357-086-6

3.3 Výhody a nevýhody silniční dopravy

Tabulka 1 uvádí výhody a nevýhody v silniční dopravě.

Tab. 1 Výhody a nevýhody v silniční dopravě [14]

VÝHODY	NEVÝHODY
rychlost,	rychle rostoucí náklady s přepravní vzdáleností,
spolehlivost,	dopravní kongesce,
schopnost zabezpečit přímou přepravu,	značná závislost na počasí,
různorodost vozového parku – vzájemná nezávislost jednotlivých přeprav,	omezená schopnost nakládky,
lepší ochrana zboží,	problémy se současnou přepravou velkého množství zboží.
úspora času a nákladů na blízkou vzdálenost,	
schopnost přepravy specifických nákladů,	
flexibilní jízdní řád.	

3.4 Mezinárodní smlouvy v silniční dopravě

Mezinárodní vztahy v silniční dopravě jsou upraveny mezinárodními smlouvami. Jejich základní členění je podle počtu zúčastněných smluvních stran. Podle toho se jedná o smlouvy (dohody) bilaterální (dvoustranné) a multilaterální (mnohostranné). [8]

3.4.1 Bilaterální smlouvy

Smlouvy bilaterální (dvoustranné) jsou Mezivládní dohody o mezinárodní silniční dopravě uzavírané mezi vládou ČR a vládami dalších států. [8]

3.4.2 Zahraniční (vstupní) povolení

Zahraniční povolení – jejich množství a druhy, ale i vzájemné vztahy se státy, pro které jsou povolení vydávána, vycházejí z mezivládních bilaterálních dohod o mezinárodní silniční dopravě. [8]

Množství a druhy zahraničních povolení pro MKD do jednotlivých států tak někdy ovlivňují konkrétní podnikatelské aktivity dopravců MKD a tím i jejich možnosti přepravovat zboží pro přepravce a zasilatele. [8]

3.4.3 Členění a druhy zahraničních vstupních povolení

Zahraniční povolení jsou zásadně nepřenositelná a jsou přidělována pouze pro potřebu konkrétního dopravce. [8]

a) Podle časové platnosti:

- Jednorázová – povolení k jedné plné jízdě do země určení a k jedné plné jízdě ze země určení nebo k jedné tranzitní jízdě tam a zpět.
- Trvalá – povolení, která jsou platná pro neomezený počet jízd v předem daném časovém období (zpravidla během jednoho kalendářního roku).

b) Podle typů realizovaných přeprav:

- Loco povolení – slouží pro jednu plnou přepravu MKD ve směru export a jednu ve směru import.
- Tranzitní povolení – slouží k realizaci jedné přepravy MKD přes území státu vydávající toto povolení ve směru tam a zpět.
- Třetizemní povolení – umožňuje realizovat přepravu MKD vozidlem jednoho státu ze státu druhého do státu třetího.

c) Povolení CEMT – mají multilaterální charakter s platností pro všechny členské státy CEMT avšak existují zde eventuální teritoriální omezení. Význam povolení CEMT spočívá i v jejich možnosti využití pro třetizemní přepravy a to bez jakýchkoliv omezení.

d) Distribuční povolení – na základně ministra dopravy ČR pověřen ČESMAD – BOHEMIA, který jako jediný subjekt v ČR distribuuje všechna povolení. [8]

3.4.4 EUROLICENCE

Eurolicence je doklad opravňující dopravce MKD členských států EU k provozování mezinárodní dopravy pro cizí potřebu na území států EU. Eurolicenci musí mít každý dopravce MKD provozující nákladní dopravní prostředky o celkové hmotnosti nad 6 tun a o užitečné hmotnosti vyšší než 3,5 tun.

Jedná se o doklad nahrazující od vstupu ČR do EU zahraniční vstupní povolení pro všechny členské státy EU. [8]

3.4.5 Multilaterální smlouvy

Multilaterálními (mnohostrannými) smlouvami jsou tyto dohody:

- Dohoda o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě – CMR.
- Celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetu TIR.
- Evropská dohoda o mezinárodní přepravě nebezpečných věcí – ADR.
- Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy.
- Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě. [8]

3.4.6 Přepravní smlouva v mezinárodní silniční dopravě a dohoda CMR

Mezinárodní přeprava je upravena multilaterální smlouvou (dohodou), jejíž používání je pro dopravce závazné. Touto smlouvou je Dohoda (Úmluva) o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (dále jen Dohoda CMR), která upravila a sjednotila vztahy vyplývající z přepravní smlouvy (z přepravních podmínek).

Nákladní list CMR je v MKD základním přepravním dokumentem potvrzujícím akceptaci přepravních podmínek CMR. Je dokladem o uzavření přepravní smlouvy ve smyslu ustanovení Dohody CMR, ale i věrohodným dokladem o převzetí zásilky dopravce. Je zde upravena odpovědnost dopravce za úplnou nebo částečnou ztrátu nebo poškození zásilky od jejího převzetí do předání příjemce. [8]

3.4.7 Silniční přeprava nebezpečných věcí a dohoda ADR

Pro stanovení postupů a snížení rizik v silniční přepravě bezpečných věcí byla vytvořena Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí - European Agreement concerning the international carriage of dangerous goods by road, mezinárodně známá jako dohoda ADR. [8], [13]

Dohoda ADR považuje za nebezpečné látky, materiál a předmět, jejich fyzikálně – chemické vlastnosti mohou v případě dopravní nehody negativně ovlivnit život nebo zdraví lidí či zvířat či životní prostředí. ADR zařazuje nebezpečné věci s ohledem na jejich nebezpečné vlastnosti do několika tříd (např. třída 1 – výbušné látky a předměty, třída 2 – plyny, třída 3 – hořlavé kapaliny). Nebezpečné látky musí být předepsaným způsobem zabaleny a označeny. [8], [13]

ČR převzala zákonem č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě do vnitrostátní legislativy stejné podmínky pro silniční přepravu nebezpečných věcí, které předepisuje Dohoda ADR. [13]

3.5 Přeprava jako logistický proces

Přeprava zboží se uskutečňuje určitými technologiemi. Z řady logistických technologií, které se uplatňují v celosvětovém měřítku, jsou nejdůležitější:

- Just in time (JIT),
- Hub and spoke (H&S),
- Kanban,
- Z domu do domu,
- Quick Response (QR),
- Kombinovaná doprava (KD),
- Efficient Consumer Response (ECR). [2]

Firma analyzována v praktické části, dopravuje materiál metodou Just in time.

3.5.1 Just in time

Just in time je nejznámější logistická technologie, která spočívá v uspokojování poptávky v přesně dohodnutých termínech podle potřeby odběratele. Dodávky jsou velmi časté a díky tomu mohou na sebe v logistickém řetězci navazovat jen minimální pojistnou zásobou. [2]

Pro úspěšné fungování JIT musí být maximální pozornost věnovaná kvalitě distribučního procesu. Náklady na dopravu musí být nižší než úspory z omezení nebo likvidace skladů. Dopravní prostředky i infrastruktura musí zabezpečovat spolehlivost intervalů dodání zásilky. [2], [4]

4 LOGISTICKÝ PODNIK A LOGISTICKÉ SLUŽBY

Logistické podniky jsou specializované firmy zapojující se do logistických řetězců poskytováním logistických služeb. [12]

4.1 Logistický podnik

Poskytovatelé logistických služeb jsou specializované firmy zapojující se do logistických řetězců, zpravidla buď do zásobovacích, nebo distribučních částí řetězců. Poskytují prodávajícím (výrobce hmotného zboží, prodejce individualizovaných služeb - „služby na míru“) individualizované služby, a to od přepravy, skladování, implementace a třídění, až po přebírání plné odpovědnosti za logistické uspokojení potřeb zákazníků nebo skupiny zákazníků na základě vlastního know-how (dopravci, skladové podniky, zasílatelé, poskytovatelé 3PL, 4PL, 5PL, LLP). [11], [15]

4.2 Logistické služby

Služby vázané na dopravu můžeme z hlediska komplexnosti či úrovně rozdělit:

- na služby operátora,
- na služby dopravce, zasilatele,
- na službu dopravní sítě,
- na služby na úrovni s jednooborovou dopravní návazností,
- na služby na úrovni bimodálně nebo multimodálně dopravně provázané logistiky,
- na služby logistického podniku. [11]

4.2.1 Služby dopravce

Dopravce je provozovatel dopravy, resp. dopravních prostředků (zpravidla jejich vlastník, nebo nájemce), uskutečňujícího vlastní přemísťovací činnost v prostoru a v čase, tedy jako prodávajícího dopravních nebo přepravních služeb. [15]

4.2.2 Služby silničních dopravců v nákladní přepravě

Služby silničních dopravců v nákladní přepravě se zpravidla vztahují k:

- celovozovým zásilkám, přepravovaným jednomu odesilateli jednou jízdou vozidla,
- ke sběrné službě jako přepravě kusových zásilek,
- k nadgabaritním přepravám (zásilky, které přesahují povolenou hmotnost vozidla nebo maximální povolené rozměry a je k nim nutné povolení ke zvláštnímu užívání pozemních komunikací, apod.). [15]

4.2.3 Služby zasílatelů

Zasílatelstvím (spedicí) se tradičně rozumí činnost, při které její provozovatel obstarává přepravu věcí vlastním jménem v zájmu příkazce („v zájmu zboží“), a na příkazcův účet. Podle obvyklého vymezení zasílatel:

- zprostředkovává nebo sám realizuje nákup přepravních nebo dopravních služeb,
- zajišťuje dopravní a přepravní aktivity včetně organizace nakládky, uzavírání dopravních smluv, pronájmu dopravních prostředků, optimalizaci dopravní trasy a zpracování způsobů a podmínek dodání zboží,
- provádí dopravu a přepravu včetně svozu a rozvozu zásilek zboží, uskutečňuje nakládku, překládku a vykládku,
- provádí zásobovací nebo distribuční logistické činnosti, poskytuje poradenské služby pro tuto oblast činnosti,
- skladuje zboží ve vlastních nebo cizích skladech, vystavuje příslušné skladové dokumenty,
- poskytuje další navazující služby jako např.:
 - obstarává ověření dopravních dokladů u konzulátů, celních úřadů, apod.,
 - vystavuje speditérské potvrzení pro potřeby daně z obrátu a daně z přidané hodnoty,
 - uzavírá nebo zprostředkovává přepravní pojištění včetně vystavování pojistných smluv,
 - zabezpečuje vyřizování celních formalit, apod. [8], [11]

4.2.4 Zasílatelské služby v kamionové přepravě

Většina zasílatelských firem se přednostně věnuje zasílatelským službám v oblasti veřejné nákladní silniční dopravy a přepravy, zejména pak mezinárodní kamionové dopravě (dále jen MKD). Z podnikatelského hlediska je zasílatelství MKD nejrozšířenější zasílatelskou aktivitou.

Zasílatelství v oblasti silniční přepravy zahrnuje řadu činností souvisejících s realizací komplexních přepravních služeb MKD. Zasílatel v MKD bývá velmi často charakterizován využíváním vlastních dopravních prostředků. [9]

4.2.5 Přepravce

Přepravce je především zákazník dopravce, vlastník hmotného zboží, jeho prodávající nebo kupující a tedy spotřebitel dopravních či přepravních služeb. [8], [11]

5 LOGISTICKÝ INFORMAČNÍ SYSTÉM

Logistický informační systém (dále jen LIS) je prostředí poskytující informace pro efektivní plánování a sladování logistických aktivit, které jsou spojené s řízením hmotných toků v logistickém řetězci. Úkolem LIS je poskytnout správné informace ve správnou dobu, v požadované kvalitě, na správné místo. [20]

Při zavádění logistiky přicházejí logistické informace, které mají klíčový význam a to nejen proto, že v nákladech na logistický systém zaujímají až 20% podíl. Bez logistických informací by žádný logistický systém nemohl fungovat. [11]

5.1 Logistické informace

Logistické informace jsou:

- Informace o podstatném okolí logistického systému - patří zde informace o potřebách a očekávání zákazníků a dále například informace o dostupnosti a cenách vstupů, které mají vliv na náklady na logistický systém (pracovní síly, pohonné hmoty, energie, atd.), dále o konkurentech, o bezpečnostních předpisech, legislativních omezeních a podobně.
- Informace o vnitřních stavech logistického systému - tyto informace musí umožňovat s minimálním časovým zpožděním, nejlépe v reálném čase, řídit či regulovat aktivní prvky podílející se na realizaci toků v logistickém řetězci. Odsud jsou taktéž čerpány různé informace pro zákazníky o tom, na které místě řetězce se právě nachází očekávané množství výrobku. Informace o vnitřních stavech logistického systému potřebuje podnik mít jednak pro každý řetězec a jednak pro každý výrobek, popř. skupinu výrobků. Mimořádně důležitým principem je sílení informací partnerskými články řetězce. Oba dva okruhy informací je třeba mít strukturované tak, aby pokrývaly potřeby realizační, dispoziční a strategické úrovně logistického systému. [11]

5.2 Před zavedení informačních systémů

Je nutné si uvědomit, že informační systém začíná u zákazníka a tudíž musí být hlavně podřízen poskytování služeb zákazníkům. Jestliže se těmito službami má firma lišit

od konkurence, potom i samy toky informací se stávají prostředkem k odlišení firmy. Důležité je znát reakce zákazníků, protože ty jsou odrazovým můstkem ke zdokonalení logistického systému.

Informace se musí stát zdrojem úspory času. Kvalitní a včasné informace snižují riziko, že posláním informačního systému není ukládat data, ale podporovat řešení problémů. Většina práce v dnešních podnicích je práce s informacemi. Toky informací by měly tedy probíhat automaticky, sdílení informací by mělo probíhat v reálném čase, přímo na místě jejich vzniku. Mělo by být pamatováno na zpětné vazby vedoucí ke zvyšování efektivnosti procesů a kvality včetně služeb zákazníkům, přičemž k hodnotícím ukazatelům má přístup každý pracovník. S tím souvisí potřeba zaznamenávat historii procesů a vytvořit digitální sklad všech znalostí nashromážděných firmou.

Měl by se využít internet k obchodování mezi podniky, který umožňuje mít ihned k dispozici veškeré informace o zboží, nabídce, poptávce, o možnostech přepravy, způsobu placení, apod. [11]

5.3 Zavedení logistického informačního systému

Firma uplatní jeden software, nebo propojí různé softwary pro všechny články logistických řetězců. Týká se to evidence objednávek, řízení výroby, správy skladů a logistických center, řízení manipulační, skladové a dopravní techniky.

Sdílení dat neustálou aktualizací. Data se do informačního systému vkládají jen jednou a převádí se ke všem oprávněným účastníkům informačního systému, např. dostupnost informací o aktuálním stavu vyřizování zakázky, o místě, kde se zásilka pro zákazníka právě nachází a podobně.

LIS musí poskytovat přesný obraz o nákladech vznikajících v celém logistickém řetězci. Komunikace mezi články logistických řetězců i se zákazníky by měla probíhat prostřednictvím elektronické výměny dat nebo internetu.

Technologie automatické identifikace zboží, bezdokladové technologie objednávání, třídění, vychystávání, kompletace, rozvozu a předávání zboží odběratelům, vybavení vozidel pro rozvoz palubními počítači zaznamenávajícími data o vozidlech, jízdách, výkonech, časovém průběhu rozvozu a dále slouží k vyhodnocování a ke zpětné optimalizaci procesů. [11]

6 LOGISTICKÉ ŘÍZENÍ A LOGISTICKÉ NÁKLADY

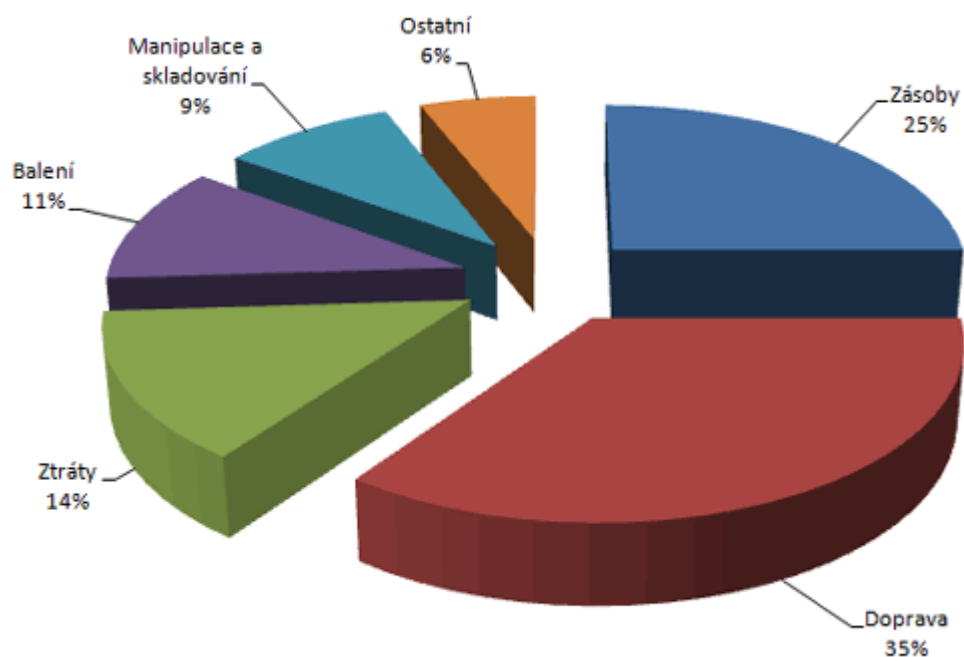
Logisticky řízený podnik je podnik, který dosahuje konkurenční výhody sledováním strategie vysoké úrovně logistických (dodavatelských) služeb. Uplatňuje se v něm kooperativní styl řízení plně podřízený uspokojování potřeb zákazníků při dlouhodobé ziskovosti. Činnost všech podílejících se útvarů je logisticky (podle principů pružnosti a hospodárnosti) propojena a sladěna směrem k dosažení synergického efektu. [12]

6.1 Logistické náklady

Logistické náklady, jsou takové náklady, které jsou spojené s logistickými výkony. Udávají se jako náklady na logistický řetězec nebo jednotlivé náklady na objednání, manipulaci s materiálem, skladování, balení, přepravu a další v práci řetězce, popřípadě i průřezově v rámci podniku, a to v absolutní výši nebo vztažené na jednici logistických výkonů, na výrobek, na zakázku a podobně.

Proti logistickým nákladům narůstajícím se zvyšováním úrovně logistických služeb podniku stojí klesající vícenáklady a ztráty z opožděných a nerealizovaných dodávek. [12]

Typické rozdělení složek logistických nákladů je zřejmé z koláčového grafu:



Obr. 2 Složky logistických nákladů [22]

6.1.1 Logistické výkony

Logistické výkony vznikají působením manipulačních, skladových, přepravních a dalších aktivních prvků v logistických řetězcích v souvislosti s dodáváním zboží zákazníkům. Logistické výkony jsou spojeny s logistickými náklady. Vztahy mezi nimi jsou cílevědomě ovlivňovány pomocí logistických metod a logistických technologií tak, aby při předem dané úrovni logistických nákladů byla maximalizována výkonnost logistického systému podniku nebo obráceně, aby logistický systém fungoval s co možná nejnižšími náklady při dosažení požadované výkonnosti. [12]

6.1.2 Členění logistických nákladů

Nákladové položky logistických nákladů lze rozdělit na přímé, nepřímé a ostatní logistické náklady.

1. Přímé logistické náklady

Jsou to náklady, které přímo souvisejí s logistickými výkony. Jejich stanovení není obtížné. Jsou to například náklady na dopravu, skladování, nákup surovin a dílů, některé položky na zpracování objednávek a zásoby, apod.

2. Nepřímé logistické náklady

Jsou takové náklady, které vyplývají z rozdělení kapitálových prostředků do logistického procesu, např. dopravních a skladovacích zařízení.

3. Ostatní logistické náklady (režijní náklady)

Jsou spojené s činností organizace. [4]

6.2 Náklady spojené s dopravou a distribucí

Náklady spojené s dopravou a distribucí jsou jedny z největších v logistice a často se významnou měrou podílejí na ceně výrobků.

Mezi hlavní činitele přepravních nákladů patří aktivity spojené s přepravou zboží (objem dodávky, hmotnost dodávky, přepravní vzdálenosti, místo původu a místo určení, zabezpečení přepravy – pojištění, cena paliv a jiné). Lze je členit podle zákazníků, výrobných výrobků, typu kanálu a podobně [15]

V dnešní době jsou asi největším problémem rostoucí ceny paliv, které způsobují významný nárůst nákladů, který zpravidla není možné nebo vhodné řešit zvýšením cen pro konečné spotřebitele. V takové situaci se logicky vytváří prostor pro investice do nových specializovaných IT řešení pro efektivní řízení logistických řetězců, zásob, dopravy a distribuce. Jejich přínosy mohou být v dnešním vysoce konkurenčním prostředí významnou konkurenční výhodou. [22]

6.3 Náklady na informační systém

Vyřizování objednávek je proces, ke kterému podnik využívá systém k přijímání objednávek od zákazníka, ke kontrole stavu objednávek a návazné komunikaci se zákazníky, k samotnému vyřízení objednávek, jejich dostupnosti pro zákazníky, fakturaci, ke stavu pohledávek a podobně.

Podniky v současné době využívají k vyřizování objednávek elektronickou výměnu dat, elektronický převod peněz a další technologie, které urychlují celý proces a zvyšují přesnost a efektivitu.

Komunikace představuje klíč k efektivnímu fungování celého logistického systému. Výborná úroveň komunikace v podniku může být konkurenční výhodou. [15]

7 SWOT ANALÝZA

Podstatou SWOT analýzy (viz tab. 2) je, že se při ní identifikují faktory a skutečnosti, které pro objekt analýzy představují silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby okolí. Tyto klíčové faktory jsou pak verbálně charakterizovány, případně ohodnoceny, ve čtyřech kvadrantech tabulky SWOT. [5]

Tab. 2 SWOT analýza [19]

SWOT ANALÝZA		INTERNÍ ANALÝZA	
		Silné stránky (S)	Slabé stránky (W)
E X T E R N Í A N A L Ý Z A	Příležitosti (O)	S-O STRATEGIE Vývoj nových metod, které jsou vhodné pro rozvoj silných stránek společnosti (projektu).	W-O STRATEGIE Odstranění slabin pro vznik nových příležitostí.
	Hrozby (T)	S-T STRATEGIE Použití silných stránek pro zamezení hrozeb.	W-T STRATEGIE Vývoj strategií, díky nimž je možné omezit hrozby ohrožující slabé stránky.

II. PRAKTICKÁ ČÁST

8 POPIS SPOLEČNOSTI

Firma Zlíntrans vznikla v roce 2004 jako akciová společnost na základě zakladatelské smlouvy schválené 6-ti zakladateli. Má koncesní listinu pro podnikání v autodopravě, je držitelem eurolicence a má podepsány dohody CMR, Karnet TIR, ADR. Orgány společnosti jsou – valná hromada, 3 členové představenstva a 3 členové dozorčí rady. Sídlí v pronajatých prostorách firmy D PLAST, a.s. ve Zlíně, U Tescomy 206, 760 01.

Je dceřinou společností firem D PLAST a.s., jejíž výroba je zaměřena na výrobky na bázi PVC a D PLAST-EFTEC, a.s., která se zabývá výrobou tmelů pro automobilový průmysl.

Základní kapitál firmy činí 2 miliony Kč, který byl k 1. dubnu 2005 100% splacen.



Obr. 3 Logo společnosti Zlíntrans a.s. [25]

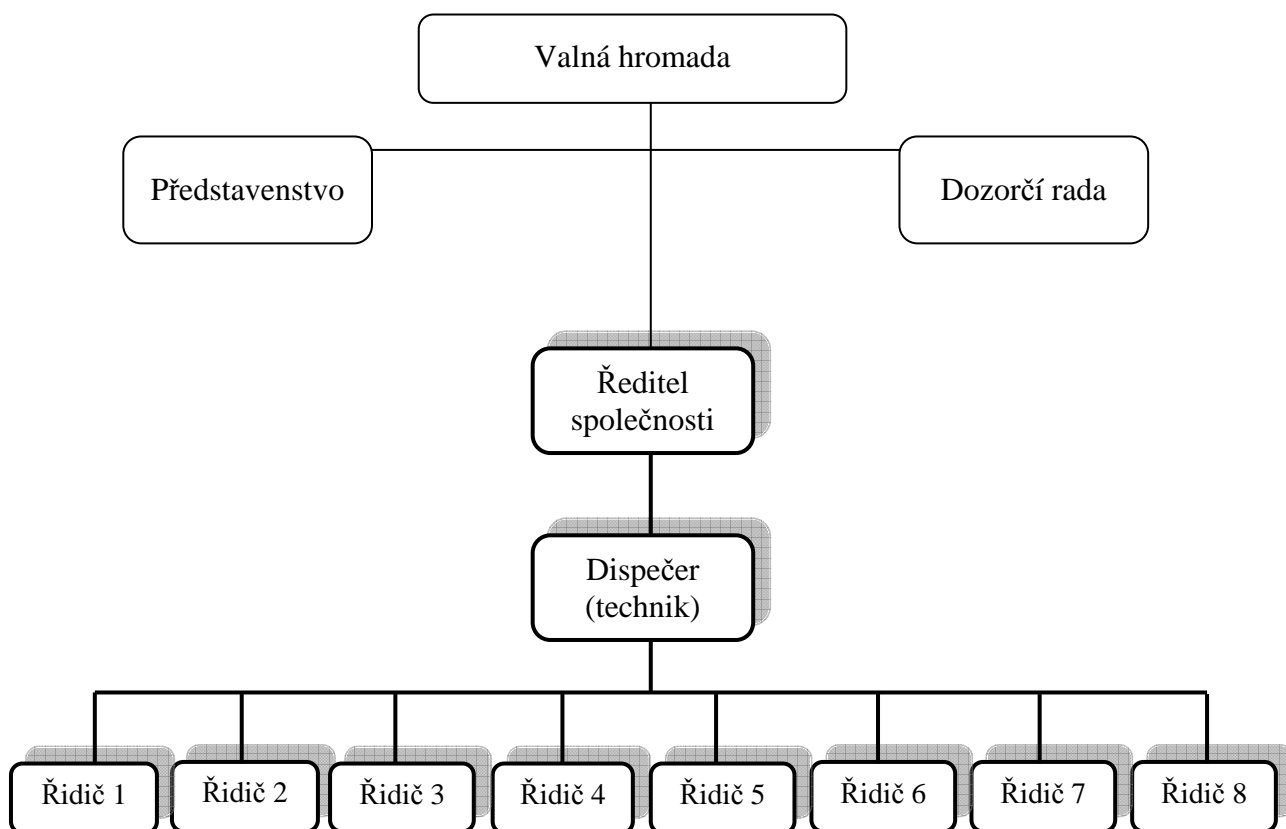
8.1 Předmět činnosti

Předmětem činnosti firmy je silniční motorová doprava:

- nákladní vnitrostátní provozovaná vozidla o největší povolené hmotnosti do 3,5 tuny včetně,
- nákladní vnitrostátní provozovaná vozidla o největší povolené hmotnosti nad 3,5 tuny,
- nákladní mezinárodní provozovaná vozidla o největší povolené hmotnosti do 3,5 tuny včetně,
- nákladní mezinárodní provozovaná vozidla o největší povolené hmotnosti nad 3,5 tuny,
- výroba, obchod a služby neuvedené v přílohách 1 až 3 živnostenského zákona. [23]

8.2 Organizační struktura

Organizační strukturu firmy zobrazuje obrázek č. 4. Nejvyšším orgánem společnosti je valná hromada. Statutárním orgánem je představenstvo, které řídí činnost společnosti a jedná jejím jménem. Dozorčí rada dohlíží na výkony představenstva. Jménem společnosti jedná předseda představenstva Lubomír Vinter. V současné době firma zaměstnává 8 řidičů nákladních automobilů a jednoho dispečera, který v případě nepřítomnosti zastupuje ředitele společnosti, zpracovává objednávky, obstarává dopravu při zpátečních cestách ze zahraniční a podobně.



Obr. 4 Organizační struktura firmy [25]

8.3 Roční plán společnosti

Předběžné plány se ve firmě vytváří na základě tříletého plánu firem D PLAST a D PLAST-EFTEC. Společnost každoročně sestavuje jednoletý plán pro následující rok na nákupy, investice a podobně.

Podle předchozího roku se na každý měsíc naplánuje počet ujetých kilometrů, spotřeba nafty, osobní náklady, náklady na opravu a materiál (pneu, oleje), leasing, ostatní služby (účetnictví, nájem, parkování, karnety TIR, telefonní poplatky, internet aj.), ostatní náklady (silniční daň, pojištění atd.), mýtné a trajekty, odpisy aut, tržby, ostatní výnosy.

Odchylkám od plánu nelze předejít, zvláště při stále měnících se cenách za pohonné hmoty, zvyšování cen mýtného a další. Jednatel společnosti musí být schopen odůvodnit případné odchylky od plánu na zasedání představenstva nebo dozorčí rady. Představenstvo se schází jednou za 3 měsíce, kde plán kontrolují a diskutují o jeho plnění, popř. neplnění.

9 ANALÝZA LOGISTIKY A SOUVISEJÍCÍCH OBLASTÍ VE FIRMĚ

Na základě teoretických poznatků z praktické části práce je společnost Zlíntrans a.s. logistickým podnikem, který poskytuje firmám D PLAST a D PLAST-EFTEC služby na míru v podobě přepravy materiálu. Je tedy v pozici dopravce. Nevlastní žádné sklady.

Již vychystaný, zabalený materiál je naložen do přistaveného nákladního vozu u skladů firm D PLAST nebo D PLAST-EFTEC. Materiál je nakládán z nakládacích ramp. Po naložení je materiál odvezen na předem sjednané místo, kde je následně vyložen.

Podnik je outsourcingovou firmou pro D PLAST a D PLAST-EFTEC. Doprava materiálu dalším firmám probíhá především při vytěžování nákladních automobilů při zpátečních cestách ze zahraničí.

9.1 Skladba dopravy

Zlíntrans a.s. dopravuje z 87 % pro firmu D PLAST-EFTEC - materiál pro automobilový průmysl v celém východním sektoru např. pro koncern fau-ve, SUZUKI, Volkswagen Bratislava, Dacia, Tatra, Ford aj. Doprava se provádí plachtovými návěsy, sklupnými kontejnerovými šasi (tankontejnery) a termonávěsy. Materiál je odvážen z pobočky ze Zlína nebo z Hrádku nad Nisou.

Z 10 % pro firmu D PLAST – doprava PVC granulátů pro potravinářský průmysl, stavebnictví, strojírenství a spotřební odvětví. Materiál přepravují na plachtových návěsech, v oktabinách. Dále provádí dopravu technických profilů ve speciálních přepravních koších (paletách).

3 % tvoří doprava pro ostatní firmy. Převážně dováží materiál ze zahraničí, aby nákladní automobily nejezdily nazpět bez nákladu.

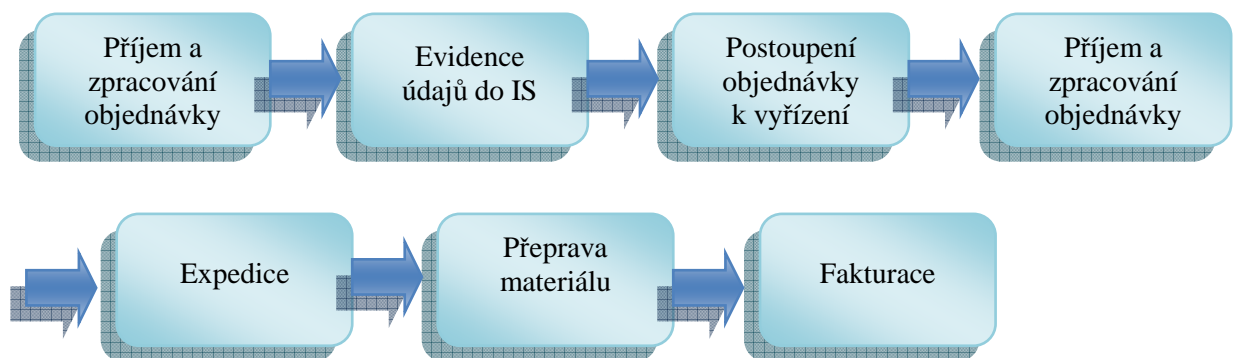
Firma dopravuje převážně do států Evropské unie (ČR, Slovenská republika, Rakousko, Slovinsko, Rumunsko, Itálie, Francie, Německo, Španělsko, Polsko, Dánsko), do Chorvatska, Srbska a na Ukrajinu.

9.2 Proces vyřizování objednávek dopravy

Vyřizování objednávek je proces, který je vzájemně propojený a navazující na logistické činnosti, ke kterým dochází v podniku po obdržení objednávky, až po její uspokojení.

Dodávky materiálu jsou prováděny metodou Just in Time na základě objednávek dopravy firem D PLAST a D PLAST-EFTEC. Doprava je plánovaná s týdenním předstihem.

V procesu vyřizování objednávek vznikají tyto hlavní činnosti, které jsou graficky znázorněny na následujícím obrázku č. 5:



Obr 5 Průběh vyřizování objednávek [26]

- Příjem a zpracování objednávky

Na firemní e-mail, fax přijde objednávka na dopravu. Nejčastěji je to od firem D PLAST nebo D PLAST-EFTEC. V objednávce je uvedeno datum nakládky, datum vykládky, cena, náklad (např. 18 kontejnerů), místo vyložení, apod. Takto přijatou objednávku firma potvrdí a zakázku zadá do programu.

- Evidencí údajů do IS

Do programu Doprava 3K vyplní všechny potřebné informace a zakázku přiřadí k automobilu, který se hodí pro přepravu daného nákladu (grafické znázornění zakázek u každého automobilu a následné přiřazení). Objednávku vytisknou a založí.

- Postoupení objednávky k vyřízení

Řidič, který bude přepravu provádět, obdrží všechny potřebné informace související s přepravou (místo, datum a čas nakládky a vykládky). Při nakládce obdrží další doklady, které jsou spojené s dopravou (CRM doklady, apod.).

- Expedice

Předání potřebné dokumentace řidiči, samostatná nakládka materiálu, který má být dopravován.

- Přeprava materiálu na sjednané místo.
- Vykládka zboží na určeném místě.
- Fakturace

V Době, kdy má firma všechny doklady a dokumenty spojené s přepravou materiálu (zboží), tak zašle firmě, která si dopravu objednávala fakturu. Po zaplacení faktury spáruje všechny doklady (objednávku, fakturu, CRM doklady, apod.) a vloží do archivu, který je umístěný v prostorách firmy pro případnou reklamaci, kontrolu, apod.

Administrativní činnosti vyřizují 2 pracovníci - jednatel firmy a dispečer. Ostatní operace se zaúčtováním provádí externí účetní. Doprava materiálu je prováděna stálými zaměstnanci – řidiči.

9.3 Rentabilita dopravy v roce 2011

Pro zjištění rentability dopravy v daném roce si firma vede přehled o nákladech souvisejících s dopravou, viz tabulka 3.

V přímých nákladech jsou zahrnuty – náklady na naftu, mzda za jízdu, nakládku + vykládku, nemocenské a sociální dávky, diety, mýtné, trajekty, dálniční známky.

V přímých nákladech nejsou zahrnuty – opravy, oleje, pneumatiky, náklady na jízdu bez nákladu, pojištění zákonné, havarijní, pojištění nákladu, silniční daň, nájmy, odpisy, leasing, finanční náklady, režie vedení školení, lékařské prohlídky, poplatky za TIR, diety za povinné bezpečnosti přestávky, zdržení na hranicích, zdržení na vykládce a nakládce atd.

Pro výpočet rentability dopravy firma používá následující podklady:

- dopravné,
- počet ujetých kilometrů,
- počet dní, ve kterých je doprava prováděna,
- jízda/h,
- cena dálniční známky (měna EUR, HUF, PLN),
- mýto (měna Kč, EUR),
- diety (parkovné, EUR. Kč),
- spotřeba/l,
- průměrnou cenu nafty UA (23,- Kč),
- průměrnou cenu nafty EU (30,- Kč),
- průměrnou mzdu řidiče (163,- Kč),
- kurz Euro (25,3 Kč),
- kurz HUF (0,09024 Kč),
- úplatek UA (1.600,- Kč),
- povolení UA (120,- Kč),
- trajekt (7.000,- Kč),
- spotřeba na l na 100 km (35 l).

9.3.1 Výpočet rentability dopravy

Rentabilita u jednotlivých tras se vypočítá tak, že od výše dopravného se odečítají veškeré náklady spojené s trasou (mýtné, spotřeba nafty, dálniční známka, diety, úplatky UA, povolení UA, apod.). Výše dopravného a výši veškerých nákladů jsou uvedeny v tabulce č. 3.

Na následujících třech trasách jsou předvedeny výpočty tržby bez přímých nákladů a tržby bez přímých nákladů na 1 kilometr:

1) Trasa Zlín – N. Dubnica (SK):

Tržba bez přímých nákladů = Dopravné – [jízda/h * jízda (163,35 Kč)] – [v/n * v/n (149,85 Kč)] – [Dálniční známka EUR * Kurz EUR (25,30 Kč)] – [Diety EUR * Kurz EUR (25,30) Kč] – [Spotřeba/l * Spotřeba na 100 km/100].

$$\Rightarrow 5\,500 - (1,5 * 163,35) - (2 * 149,85) - (5,95 * 25,30) - (7,50 * 25,30) - \left(\frac{32,90 * 35}{100}\right) = 3.844, - \text{ Kč}$$

Tržba bez přímých nákladů na 1 km = Tržba bez přímých nákladů / kilometry

$$\Rightarrow \frac{3844}{94} = 40,9 \text{ Kč}$$

Na trase Zlín – Nová Dubnica Slovenská republika je tržba bez přímých nákladů přibližně 3.800,- Kč. Tržba na 1 kilometr je po zaokrouhlení 41,- Kč.

2) Trasa Hrádek – Esztergom (H) – Hrádek:

Tržba bez přímých nákladů = Dopravné – [spotřeba/l * nafta EUR] – diety Kč - [diety EUR * kurz EUR] – mýto - [dálniční známka HUF * kurz HUF] – [dálniční známka EUR * kurz EUR] - [n/v * n/v (149,85)] - [jízda/h * jízda]

$$\Rightarrow 36400 - (404,60 * 28) - 163 - (35 * 25,30) - 942 - (6000 * 0,09024) - (0 * 25,30) - (4 * 149,85) - (18 * 163,35) = 19.000, - \text{ Kč}$$

Tržba bez přímých nákladů na 1 km = Tržba bez přímých nákladů / kilometry

$$\Rightarrow \frac{19000}{1153} = 16,4 \text{ Kč}$$

Tržba bez přímých nákladů na trase Hrádek nad Nisou – Esztergom (H) – Hrádek nad Nisou vychází na 19.000,- Kč, v přepočtu tržba na 1 kilometr je 16 Kč.

3) Trasa Hrádek nad Nisou – Čerkasy (UA):

Tržba bez přímých nákladů = Dopravné – [spotřeba/l * nafta EUR] – [diety EUR * kurz EUR] – mýto Kč - [dálniční známka PLN * kurz PLN] – [n/v * n/v (149,85)] - [jízda/h * jízda] – úplatek UA – povolení UA

$$\Rightarrow 76\,700 - (552,65 * 28) - (142,50 * 25,30) - 54 - (86 * 6,315) - (2 * 149,85) - (28,75 * 163,35) - 1600 - 120 = 50.307, -Kč$$

Tržba bez přímých nákladů na 1 km = Tržba bez přímých nákladů / kilometry

$$\Rightarrow \frac{50307}{1579} = 31,9$$

Tržba na trase Hrádek nad Nisou – Čerkasy (UA) je 50 307,- Kč, tržba bez přímých nákladů na 1 kilometr je tedy přibližně 32,- Kč.

Tab. 3 Rentabilitnost hlavních tras vozidel firmy Zlíntrans a.s. v roce 2011 [25]

Rentabilita dopravy ZLÍNTRANS																
hlavní trasy																
trasa	dopravné	kilometrů	dny	jízda/h	n/v	Dálniční známka			mýto/měna		diety			spotřeba/l	tržba bez přímých nákladů (v Kč)	tržba bez přímých nákladů/ 1km
						EUR	HUF	PLN	KČ	EUR	parkovné	EUR	KČ			
Zlín - N. Dubnica (SK)	5 500	94	0,25	1,5	2,00					5,95		7,50		32,9	3 844	40,9
Zlín - N. Dubnica (SK) - Zlín	5 500	188	0,50	3	2,00					11,9		7,50		65,8	2 678	14,2
Zlín - Teplička nad Váhom (SK)	7 300	240	0,50	4,5	2,00					19,2		7,50		84	3 237	13,5
Zlín - Kronach (D)	18 000	580	1,00	10	2,00				2369			22,50	65	203	7 901	13,6
Zlín - Versmold (D)	27 000	975	1,50	15	2,00				350	87		45,00	65	341,25	10 940	11,2
Zlín – Delmenhorst (D)	27 500	954	1,50	15	2,00				680	112		45,00	65	334	10 681	11,2
Zlín - Barcelona (ES)	53 250	2010	3,00	28,25	2,00				2369	312		155,00	65	703,5	14 401	7,2
Zlín - Chietti (IT)	37 000	1360	2,00	19	2,00		3000		60	134		119,00		476	13 550	10,0
Hrádek - Esztergom (H) - Hrádek	36 400	1156	2,50	18	4,00		6000		942	26,8		35,00	163	404,6	19 000	16,4
Hrádek - Gliwice (PL) - Hrádek	24 700	750	1,50	12	3,50			86	108			52,50		262,5	12 886	17,2
Hrádek nad Nisou - Čerkasy (UA)	76 700	1579	3,00	28,75	2,00			86	54			142,50		552,65	50 307	31,9
Kaluž (UA) - Hrádek	34 600	920	4,00	20,75	2,00			86	179			142,50		322	19 821	21,5
Nováky (SK) - Hrádek	15 100	470	1,00	9	2,00				292	8,06		7,50	65	164,5	8 178	17,4
Hrádek nad Nisou - Pitesti (RO)	48 500	1458	2,75	22,5	2,00		300		292	35,4		70,00	65	510,3	27 186	18,6
Argelaguer (ESP) - Hrádek nad Nisou	1 850	1825	2,50	26,25	2,00				382			121,25		639	11 593	6,4
Hrádek - Trnava (SK) - Hrádek	28 900	960	1,50	14	4,00				942	14,6		30,00	130	336	14 406	15,0
Cisterna VW Bratislava (SK)	26 250	770	1,50	12,5	2,00				943	21,1		15,00	130	269,5	14 376	18,7
Cisterna VW Poznaň (PL)	26 800	747	1,75	14,75	2,00			86	108			70,00		261,45	14 348	19,2
Cisterna PSA Trnava (SK)	29 400	875	1,75	14,5	2,00				942	14,6		30,00	130	306,25	15 956	18,24
Vápenná - Hrádek nad Nisou	10 200	295	0,75	6	2,00				122				65	103,25	5 843	19,81
Vápenná - Hrádek nad Nisou (PL)	10 200	240	0,75	5	2,00			43	179			14,00	65	84	5 862	24,42
Marl (D) - Hrádek nad Nisou	790	723	1,25	10	2,00					87		67,50		253,05	7 060	9,76
Novo Město (SLO) přes AUT	48 300	1579	2,75	25	3,00				280	243		70,00	130	552,65	19 953	12,6
Novo Město (SLO) přes SK,HUN	48 300	1702	3,00	27	3,00		9000		471	90,4	14	61,25	130	595,7	21 156	12,43

9.4 Přímé náklady firmy

V přímých nákladech, které slouží k výpočtu rentability dopravy, jsou náklady na mzdu, nakládku a vykládku, která je počítána řidiči v hodnotě 163,- Kč za hodinu, nemocenské a sociální dávky, diety. Dále pak mýtné, dálniční známky, trajekty a silniční daň. Výše silniční daně je pro nákladní vozidla a tahače stanovena dle hmotnosti celého vozidla a jeho náprav a podle ekologického a bezpečnostního požadavku, zda plní EURO 2, EURO 3, EURO 4 případně EURO 5. V neposlední řadě náklady na naftu, které tvoří největší část těchto nákladů.

9.4.1 Mýtné, dálniční známky a trajekty v Evropě

Mýtné týkající se silničních motorových vozidel s hmotností nad 3,5 tuny je vybíráno na většině Evropských dálnic, rychlostních silnic a silnic prvních tříd (v ČR, Slovenské republice, Itálii, Německu, Francii, Polsku, Rakousku, Chorvatsku, Slovinsku). Sazby mýtného se určují podle emisní třídy a počtu náprav nákladního automobilu a ujeté vzdálenosti na zpoplatněné trase. V ČR jsou navíc v pátek v době od 15:00-21:00 hodin sazby mýtného vyšší než v ostatních dnech.

Vybírání mýtného bylo v minulosti jen formou mýtných bran, v současné době se ve většině zemí vybírá mýtné pomocí elektronického zařízení, které komunikuje s mýtným systémem. Nákladní vozidla musí být elektronickým zařízením povinně vybavena. Pořizovací cena zařízení se pohybuje kolem 1,5 tisíce korun.

Ve Španělsku, do kterého firma dováží materiál, jsou zpoplatněny jen velmi kvalitní rychlostní komunikace. Cena se pohybuje kolem cca 8 EUR/100 km a platí se dle ujeté vzdálenosti v mýtných branách.

V Dánsku se za používání silnic a dálnic neplatí. Mýtné se vybírá pouze za mosty vedoucí přes moře. Ceny u nákladních automobilů se pohybují kolem 70 až 180 EURO a počítají se podle celkové hmotnosti a podle délky.

Dálnice v Srbsku jsou zpoplatněny formou jednorázového poplatku, který se platí hotově nebo uznávanou platební kartou na určených platebních místech. Poplatky pro nákladní automobily se pohybují mezi 190 až 3.960 DIN (v přepočtu 1,50 – 22,50 EUR) za zvolený úsek.

V Rumunsku se platí jak za dálnice a silnice, tak za trajekty a mosty. Dálniční známky lze koupit denní (jen pro nákladní automobily nad 3,5 tuny), 7 denní, 30 denní a 12 měsíční. Ceny se pro nákladní automobily od 3,5 tuny pohybují od 4 do 320 EUR. Roční dálniční známka, kterou používá firma Zlíntrans se pohybuje kolem 320 EUR.

Maďarsko má 5 typů zpoplatněných dálnic, na kterých platí jednotná dálniční známka, kterou lze zakoupit na deset dnů, měsíc nebo rok. Pro nákladní automobily nad 3,5 tuny roční dálniční známka stojí přibližně 123.975 HUF což je v přepočtu asi 11.200,- Kč.

9.4.2 Celní deklarace

Proclení vyváženého zboží do zahraničí provádí firma dle domluvy na celním úřadě, který určí odesílatel, nebo příjemce zboží.

Pokud se odváží zboží z pobočky D PLAST-EFTEC z Hrádku nad Nisou, využívá se služeb celní deklarace v Liberci. Pokud se odváží zboží z pobočky D PLAST nebo D PLAST-EFTEC ze Zlína, využívá se služeb celního úřadu, na kterém se smluvně dohodly strany odesílatele a příjemce.

9.4.3 Pojištění nákladu

Přepřavovaný náklad je pojištěný u Československé obchodní banky – Pojištění odpovědnosti za škodu silničního nákladního dopravce (Pojištění CMR).

Náklad je pojištěný od nakládky, po celou dobu cesty až do vykládky. Pojištění se vztahuje na krádež, poškození, poškození při havárii, apod. Limit pojistného je 1 milion korun. Spoluúčast 5 % z pojistného plnění minimálně 10.000,- Kč.

Firma platí pojistné ve výši 25,5 tisíce za rok. Částku splácí ve dvou splátkách. Každoročně pojištění obnovuje.

9.5 Spotřeba pohonných hmot

Spotřeba pohonných hmot patří mezi nejvyšší nákladovou položku firmy. Firma vlastní benzinovou pumpu pro snížení nákladů za pohonné hmoty.

U každého řidiče, resp. u každého automobilu, si firma vede měsíční přehled o natan- kovaných litrech nafty a o ujetých kilometrech (viz příloha 1). Z přehledu pak spočítá cel- kově průměrnou spotřebu nafty na 100 km za každý měsíc a za celý rok. Díky evidenci se zjistí, kolik nafty se v daném roce celkově natankovalo, jak efektivně řidiči jezdí a zdali si nedovoleně neodebírají motorovou naftu pro svoji potřebu.

Firma v roce 2011 natankovala celkově 311 909 l nafty. Průměrná cena nafty byla v roce 2011 30,80 Kč. Náklady na pohonné hmoty v roce 2011 činily 9.606.797,2 Kč. Nákladní automobily najezdily celkově 854 966 km. Průměrná spotřeba nafty na 100 km činila tedy 36,5 l. U spotřeby nákladních automobilů závisí převážně na stáří vozidla a do jaké Emisní normy patří.

9.5.1 Přehled ujetých km s nákladem a bez nákladu

Mimo přehledu ujetých veškerých kilometrů, které jsou uvedeny v tabulce 4, si firma vedle toho vede i záznamy o ujetých kilometrech s nákladem a bez nákladu. Zjistí se tak, jak jsou při zpátečních cestách ze zahraničí nákladní automobily vytěžovány a kolik ujeli kilometrů bez nákladu. Z tabulky č. 4 a 5 vyplývá, že v roce 2011 z celkového počtu ujetých 855 423 kilometrů bylo 812 183 km najeto s nákladem a 43 240 km bez nákladu. V procentuálním vyjádření, které znázorňuje tabulka 6, to znamená, že firma vytěžovala nákladní automobily z 94,95 %.

Především kvůli vytěžování automobilů, aby automobily nejezdili při zpátečních cestách ze zahraničí prázdní, je firma zaregistrovaná v databance RaalTrans, kde speditéři získávají veškeré informace o aktuálních nabídkách přeprav zboží ze zahraničí do ČR, SR, apod. Speditéři se zde o nabídky doslova perou. Platí: „Rychlejší vyhrává.“

Z níže uvedených tabulek č. 4, 5, 6 lze vyčíst, že například nákladní automobil se státní poznávací značkou 3Z1 0570 najel v měsíci srpnu 2011 celkově 8 253 kilometrů. Z celkových kilometrů najel 7 888 Km s nákladem. Byl vytěžován z 95,58 %. Lze tedy vypočítat, že celkově bez nákladu najel 365 km, což znamená, že ze 4,42 % nebyl vytěžo-

ván. Dále například nákladní automobil s poznávací značkou 3Z5 5329 byl kromě měsíce ledna, února, května a června vytěžován 100 %.

Dispečer firmy hledá co nejvýhodnější zakázku, která je v oblasti, kde se právě nákladní automobil nachází. Pokud zakázku vyhraje, zašle řidiči přes mobilní telefon sms zprávu s GPS souřadnicemi a podrobnými informacemi kde a kdy se má dostavit na nákladku. Někdy se ale stává, že nabídky nejsou zrovna nejvýhodnější. V případě, že taková situace nastane, hledají takovou zakázku, aby přinejmenším pokryla veškeré náklady spojené s dopravou při zpáteční cestě. Díky efektivnímu vytěžování v roce 2011 při zpátečních cestách nákladní automobily najeli bez nákladu jen 43 240 km, což je 5,05 %.

Ve firmě se snaží, aby automobily byly při zpáteční cestě co nejvíce vytěžovány. Svědčí tomu i fakt, že nejméně s nákladem najel v roce 2011 automobil s poznávací značkou 4Z1 3629 v prosinci a to přesně 19,7 %. Z tabulky č. 6 lze vyzorovat, že takové případy jsou opravdu výjimkou. Pod hranici 90 % vytěžování se dostali jen výjimečně. Ve většině případů jsou automobily vytěžovány přibližně z 95 – 98 %.

Tab. 4 Přehled ujetých kilometrů za měsíc [25]

2011	leden	únor	březen	duben	Květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec	celkem za rok
4Z4 2847	2 096	2 938	1 168	8 040	11 710	9 060	9 100	9 010	11 020	9 950	9 870	6 610	90 572
2Z1 9391	8 579	9 404	9 984	8 542	9 434	9 367	7 016	8 122	9 614	8 318	9 372	5 655	103 407
3Z0 9962	8 140	8 340	10 770	5 684	8 671	9 103	4 887	7 935	10 276	10 006	10 864	6 704	101 380
3Z5 5795	8 322	9 040	11 037	10 457	11 707	10 600	9 396	6 771	10 895	10 633	10 074	8 676	117 608
3Z1 0570	7 835	9 265	10 720	7 985	9 955	9 844	7 477	8 253	11 802	8 993	10 390	8 553	111 072
3Z9 4810	9 540	9 647	9 900	9 162	9 901	9 801	8 234	6 267	10 981	10 298	9 817	6 319	109 867
3Z5 5329	8 850	9 135	9 900	8 230	10 215	10 535	4 190	9 155	9 130	9 455	10 350	6 055	105 200
4Z1 3629	10 173	9 276	11 566	9 221	11 340	11 530	7 234	9 118	10 776	10 810	9 391	5 882	116 317
	63 535	67 045	75 045	67 321	82 933	79 840	57 534	64 631	84 494	78 463	80 128	54 454	855 423

Tab. 5 Přehled ujetých kilometrů za měsíc s nákladem [25]

2011	leden	únor	březen	Duben	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec	celkem za rok
4Z4 2847	2 096	2 938	1 086	6 870	11 050	8 350	8 707	8 730	10 410	8 855	9 120	6 260	84 472
2Z1 9391	8 379	9 404	8 596	8 357	9 277	9 065	5 952	7 139	9 603	7 527	9 022	5 655	97 976
3Z0 9962	6 985	7 950	9 275	4 948	8 576	8 799	4 887	7 723	9 926	9 847	10 439	6 310	95 665
3Z5 5795	8 239	8 996	10 381	9 853	11 089	10 381	8 879	6 149	10 356	10 410	9 874	8 158	112 765
3Z1 0570	7 297	9 051	10 639	7 616	9 484	8 916	7 349	7 888	11 391	8 934	8 864	8 439	105 868
3Z9 4810	9 206	9 415	9 569	8 553	9 431	9 400	7 003	6 205	10 530	9 997	9 696	5 859	104 864
3Z5 5329	8 675	9 115	9 900	8 230	10 115	9 925	4 190	9 155	9 130	9 455	10 350	6 055	104 295
4Z1 3629	9 639	8 757	10 710	7 551	9 997	11 072	6 917	8 523	9 382	10 488	8 519	4 723	106 278
	60 516	65 626	70 156	61 978	79 019	75 908	53 884	61 512	80 728	75 513	75 884	51 459	812 183
	3 019	1 419	4 889	5 343	3 914	3 932	3 650	3 119	3 766	2 950	4 244	2 995	43 240

Tab. 6 Procento ujetých kilometrů s nákladem za měsíc [25]

2011	leden	únor	březen	Duben	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec	celkem za rok
4Z4 2847	100,00%	100,00%	92,98%	85,45%	94,36%	92,16%	95,68%	96,89%	94,46%	88,99%	92,40%	94,70%	93,27%
2Z1 9391	97,67%	100,00%	86,10%	97,83%	98,34%	96,78%	84,83%	87,90%	99,89%	90,49%	96,27%	100,00%	94,75%
3Z0 9962	85,81%	95,32%	86,12%	87,05%	98,90%	96,66%	100,00%	97,33%	96,59%	98,41%	96,09%	94,12%	94,36%
3Z5 5795	99,00%	99,51%	94,06%	94,22%	94,72%	97,93%	94,50%	90,81%	95,05%	97,90%	98,01%	94,03%	95,88%
3Z1 0570	93,13%	97,69%	99,24%	95,38%	95,27%	90,57%	98,29%	95,58%	96,52%	99,34%	85,31%	98,67%	95,31%
3Z9 4810	96,50%	97,60%	96,66%	93,35%	95,25%	95,91%	85,05%	99,01%	95,89%	97,08%	98,77%	92,72%	95,45%
3Z5 5329	98,02%	99,78%	100,00%	100,00%	99,02%	94,21%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	99,14%
4Z1 3629	94,75%	94,40%	92,60%	81,89%	88,16%	96,03%	95,62%	93,47%	87,06%	97,02%	90,71%	80,30%	91,37%
	95,25%	97,88%	93,49%	92,06%	95,28%	95,08%	93,66%	95,17%	95,54%	96,24%	94,70%	94,50%	94,95%

9.6 Vozový park

Tab. 7 Seznam vozidel firmy Zlíntrans a.s.[25]

	SPZ	Druh vozidla	Typová značka	Datum zařazení	Rok výroby
1	1Z7 0188	nákladní návěs	Kögel	3.11.2004	2004
2	1Z1 0161	nákladní návěs	Kögel	9.11.2004	2004
3	3Z0 9962	tahač návěsu	MAN TGA 18.430	19.4.2006	2006
4	3Z5 5795	tahač návěsu	MAN TGA 18.440	1.3.2007	2007
5	3Z1 0570	tahač návěsu	MAN TGA 18.430	21.9.2007	2007
6	2Z5 4790	nákladní návěs	Schmitz	19.2.2007	2007
7	2Z9 9869	nákladní návěs	Schwarzmüller	20.6.2007	2007
8	3Z9 4810	tahač návěsu	MAN TGX 18.440	25.7.2008	2008
9	3Z5 5329	tahač návěsu	MAN TGX 18.440	25.7.2008	2008
10	3Z4 7560	kontejnerové šasí	VAN HOOL 3C1014	1.12.2008	2008
11	3Z5 7404	kontejnerové šasí	VAN HOOL 3C1014	9.12.2008	2008
12	3Z5 7403	kontejnerové šasí - Blava	VAN HOOL 3C1014	2.1.2009	2008
13	3Z9 4975	osobní automobil	Škoda Octavia Combi	3.2.2010	2009
14	4Z0 5123	nákladní návěs	Kögel SN 24	13.8.2010	2010
15	4Z1 3629	tahač návěsu	MAN TGX 18.440	7.9.2010	2010
16	4Z4 2847	tahač návěsu	MAN TGX 18.440	7.4.2011	2011
17	4Z2 5063	Nákladní návěs valníkový	Schmitz Cargobull	12.4.2011	2011
18	4Z2 5077	kontejnerové šasí - Blava	VAN HOOL 3C1014	11.7.2011	2011
19	4Z3 6949	nákladní návěs	Schwarzmüller	5.4.2012	2012
20	4Z8 0144	tahač návěsu	MAN TGX 18.440	6.4.2012	2012
21	4Z8 0155	tahač návěsu	MAN TGX 18.440	6.4.2012	2012
304	3Z6 6884	chladičí návěs	Kögel	22.10.2009	2007

Firma vlastní 9 tahačů návěsů (viz obrázek 6), chladicí návěs, který je na obrázku 7, osobní automobil, 7 nákladních návěsů a 4 kontejnerové šasi od různých výrobců. Další fotky nákladních automobilů firmy jsou v příloze č. 2. Konkrétní druh vozidla, jeho státní poznávací značka, typová značka a rok výroby jednotlivých vozidel je uvedena v tabulce 8.



Obr. 6 Tahače návěsu firmy Zlíntrans a.s [25]



Obr. 7 Chladicí návěs firmy [25]

Firma vlastní svoji benzinovou pumpu, viz obrázek v příloze 3.

9.6.1 Výbava vozidel

Každý z řidičů má v automobilu GPS navigaci, mobilní telefon, palubní jednotku pro komunikaci s mýtným systémem, platební kartu VISA s týdenním limitem 30 tisíc korun k platbě různých poplatků (mýtné, poplatky, úplatky v UA atd.), tankovací kartu OMV pro nákup pohonných hmot.

Při cestě do zahraničí se řidiči snaží tankovat pohonné hmoty na benzinkách OMV. Tankují zde na fakturu do limitu 1 milionu korun. V případě, kdy se blíží k limitní částce, benzinka firmu vyfakturuje a pohonné hmoty dále odebírají.

9.6.2 Parkování automobilů

Firma nevlastní žádné parkoviště. Vozy parkují ve dvou pronajatých prostorách. V areálu firmy D PLAST ve Zlíně parkují na základě smlouvy 2 soupravy a jeden chladicí návěs. Ostatní soupravy parkují rovněž na základě smlouvy v areálu firmy D PLAST-EFTEC v Hrádku nad Nisou.

9.7 Podnikový informační systém

Podnik používá několik logistických informačních systémů pro zjednodušení práce. Pro fakturaci a veškerou operativu s vozovým parkem používá program Doprava 3K a pro přepravní a vytěžovací potřeby používá a je zaregistrovaná u spediční databanky RaalTrans.

Zlíntrans a.s. je členem sdružení ČESMAD, je zaregistrovaná v systému Karnet TIR a ADR.

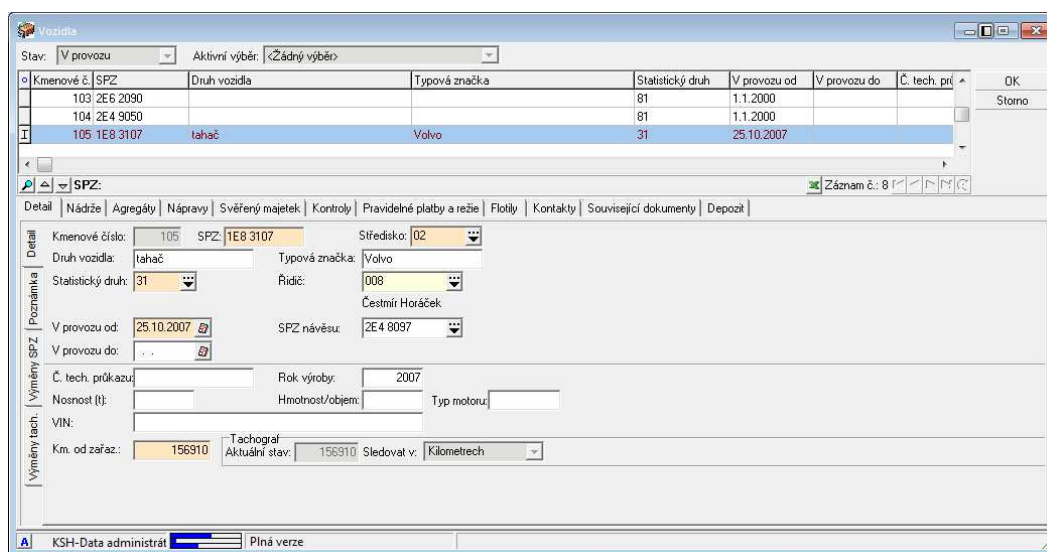
9.7.1 Doprava 3K

DOPRAVA 3K je kompletní informační systém pro dopravu, spedici, logistiku a auto-servis. Program je modulárním systémem. Uživatel může provozovat pouze ty moduly, které vyžaduje ke své práci. Program umožňuje komunikaci s okolím. Libovolné informace lze ze systému exportovat v požadovaném formátu a dále zpracovat v jiném programu (účetnictví, tabulkový procesor, elektronický diář, apod.). Systém je dále otevřen pro im-

port dat zvenčí (import zakázek ze systémů nabídek přeprav, podkladů pro záznamy o provozu vozidel z GPS systémů a z palubních počítačů, import dat z Internetu), umožňuje komunikaci pracovních stanic prostřednictvím Internetu, apod. Firma využívá převážně moduly:

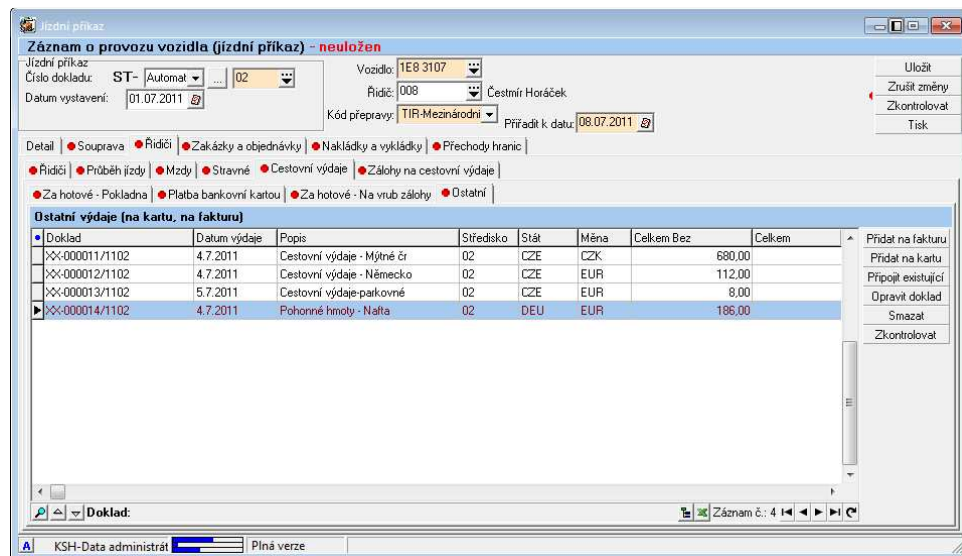
1) Doprava – řeší komplexně problematiku autodopravy.

- Evidence vozidla, viz obr. 8 – jsou zde záznamy o technických údajích vozidel (rok výroby vozidla, apod.), výměny tachometrů, nádrže, agregáty, pneumatiky, kontroly vozidel, pravidelné platby a režie, aj.



Obr. 8 Evidence vozidla [21]

- Evidence řidičů - údaje o řidiči (karta řidiče – číslo řidičského oprávnění aj.), definice libovolných kontrol řidičů, svěřený majetek řidičů, doklady, kontakty, apod.
- Kontroly vozidel a řidičů - uživatelsky definované kontroly u vozidel (technické kontroly, emisní kontroly, výměny olejů, filtrů, cejchování tachografu, apod.). Uživatelsky definované kontroly u řidičů (přezkoušení z vyhlášky, zdravotní prohlídka, psychotesty, aj.), definice norem platnosti každé kontroly. Program nabízí automatické upozorňování na blížící se „propadnutí“ kontroly. Sledování pravidelných servisů.
- Záznam o provozu vozidla, který znázorňuje obr. 9, - provádí se zde znamenávání plánování jízd (grafické znázornění kdy jsou plánované jízdy pro konkrétní automobil, které jízdy absolvoval, apod.), kniha jízd, přehled jízd, cestovní náhrady, cestovní výdaje, aj.



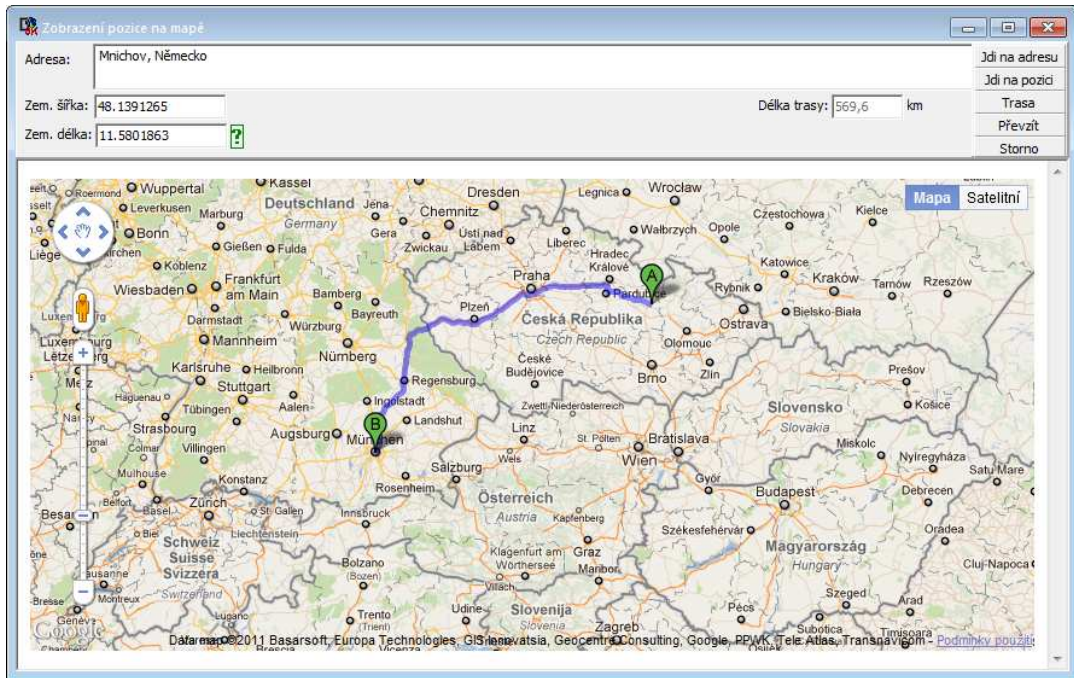
Obr. 9 Záznam o provozu vozidla [21]

- Vyúčtování pracovní cesty.
- Mzdy řidičů.
- Evidence nákladů na provoz a opravy vozidel.
- Fakturace.
- Tiskové sestavy - např. výpočet splátky silniční daně, analytická evidence PHM, výkaz řidiče, podklady pro mzdy, výkaz vozidla a další.

2) Spedice - Modul Spedice řeší komplexně problematiku spediční činnosti od přijetí zakázky na přepravu (objednávka od zákazníka) až po konečnou fakturaci zakázky.

Dopravci mohou evidovat:

- Požadavky na přepravu.
- Objednávky na přepravu - vystavení objednávky přepravy objednávky, opakované objednávky, odeslání objednávek e-mailem, odeslání zprávy řidiči (identifikace objednávky, místa nakládek, vykládek), hlášení o ukončení přepravy, přehledy objednávek (naložené – nenaložené přepravy, vyložené – nevyložené přepravy, ukončené – neukončené přepravy).
- Mapové podklady, plánování tras, viz obr. 10 – určení optimální trasy, podle které řidiči firmy Zlíntrans většinou jezdí, plánování tras, zobrazení/výběr místa na mapě, zjištění souřadnic GPS, které jsou pak řidičům odesílány, aj.



Obr. 10 Zobrazení pozice na mapě – plánování trasy [21]

- Evidence trajektů – ceníky trajektů, párování trajektů s vystavenou fakturou.
- Deník dispečera.
- Dispečerská plachta – přehled nakládek – grafické zobrazení, které znázorňuje obrázek 11.

Dispečerská plachta - Program Doprava 3K, Licence: KSH-Data s.r.o.

Týden od: 23.10.2006 do 29.10.2006

Flotila: <Všechny flotily> Druh: <Všechny druhy> TZN: <Všechny typové značky>

	T43 (pondělí) 23. 10.	(úterý) 24. 10.	(středa) 25. 10.	(čtvrtek) 26. 10.	(pátek) 27. 10.	(sobota) 28. 10.	(neděle) 29. 10.
00-000037/0600 1E3 5555 AUT Salzburg	ST-000016/0601 OO-000036/0600 CZE Lanškroun	Výměna oleje Naplánováno na: 24.10.2006	ST-000021/0601 OO-000054/0601 CZE Praha 3 -> GBR London				
24-000042/0600-1 25.10. 10:00 Autodoprava JASAN s.r.o. Praha 3 CZE	26.10. 18:30 Nowakbau GmbH Salzburg AUT	24.10. 06:00 KSH-Data s.r.o. Lanškroun CZE	26.10. 21:00 Železářny Třebíč s.r.o. Třebíč CZE	27.10. 08:30 Železářny Třebíč s.r.o. Třebíč CZE	28.10. 16:30 Fabrika papírna Wrocław POL		
UD 10-10 2E4 9050	DV-000008/06000	ST-000035/0602 OO-000034/0600 CZE Hostinné -> AUT Salzburg			ST-000003/060 OO-000012/0701 Praha 3 -> AUT Salzburg		
UDJ 57-17 2E4 8097	ST-000037/0600 OO-000035/0600 ITA Bolzano -> DEU Lindau				Technická kontrola Naplánováno na: 27.10.2006		
UHK 3268 UDC 11-13	ST-000045/06000 OO-000056/0601 CZE Praha -> ESP Madrid				OO-000055/0601 CZE Lanškroun -> CZE Třebíč		
1E3 5555	DV-000009/06000	ST-000046/06000 OO-000037/0600 CZE Lanškroun -> POL Wrocław					
2Z2 3503		ST-000047/06000			ST-000048/06000 OO-000052/0601 Hradec Králové -> CZE Lanškroun		
1E3 2580	ST-000044/06000 OO-000005 CZE Lipník			OO-000059/0601 POL Krakow -> CZE			

Nepřidělené zakázky

Doklad	Datum vyst.	Datum přepr.	Zákazník	Zákazník město	Zákazník PSČ	Zákazník stát	Smluvní cena	Kont. osoba	Vystavit
ZA-000082/06000	24.10.2006	25.10.2006	Nowakbau GmbH	Linz	50010	AUT	1 000,00	Kiselbauer	Vystavit
ZA-000077/06000	24.10.2006	27.10.2006	Železářny Třebíč s.r.o.	Třebíč	25699	CZE	8 200,00	Hrazdila	Otevřít

Doklad: ZA-000082/06000

Obr. 11 Dispečerská plachta – přehled nakládek [21]

- 3) Fakturace - modul umožňuje vystavovat vydané faktury na základě přijatých objednávek v modulu Spedice, Doprava a širokou škálu nákladů související s autodopravou.
- 4) Adresář – je společný pro celý systém – obsahuje např. seznam firem, údaje firmy, kontaktní osoby, vozidla firmy, aktivity firmy, individuální ceny, účty firmy, přehledy vystavených dokladů, související dokumenty, kontroly firem, historie kontrol, apod. [21]

Program je každoročně aktualizován.

9.7.2 RaalTrans

RaalTrans je 1. kontaktní databanka pro speditéry a dopravce, která umožňuje uživateli prostřednictvím jeho počítače a programu RaalTrans Editor s přenosem dat, přes modem nebo internet, získat aktuální nabídky přeprav, volných vozů a inzerce (auta, náhradní díly, služby), apod. Je zde zaregistrováno více jak 10 tisíc uživatelů a 28 tisíc dopravců.

Databanka slouží jako jakási burza nákladů. Dopravci zde nabízejí např. volné kamiony pro přepravu zboží (materiálu) nebo výrobní podniky poptávají dopravu, apod. (viz obrázek 12). Ke každé nabídce je možné ihned zobrazit informace o firmě, která nabídku do systému zaslala. Zároveň je možné zadávat vlastní nabídky a požadavky do informačního systému. Systém dále poskytuje další informace užitečné pro dopravce (jízdní řády trajektů, čekací doby na hranicích, kurzovní lístky ČNB a NBS, apod.). Dále program umožňuje psát k firmám poznámky a označit si firmy podle spolehlivosti (např. společnost, která firmě např. nezaplatila za předchozí dopravu, si zařadí do nespolehlivých firem a nabídky této firmy se podbarví červeně). [24]

MPZ	PSC	Odkud	MPZ	PSC	Kam	N	S	L [m]	M [m]	Druh	ADR	V [m3]	P [ks]	Datum	Cena	Poznámka	Kód	Přijato	W [m]	H [m]	S [m2]	Dop
A	1000	Wien	CZ	10000	Praha			13,60	24,00	Plachta	ADR			2,9	kl20		C47	02.09.2009 09:40				ADR
A	1000	Wien	CZ	30100	Píseň	N		13,60	10,00	Plachta				2-3,9	Dohoda	13,6/10t	O17	02.09.2009 09:40				
A	1000	Wien	CZ	75002	Beňov	N		13,60	24,00	Plachta				2,9			2Yw	02.09.2009 09:40	2,48			33,73 nákl.
A	1000	Wien	CZ	75501	Vsetín			6,00	3,50	Plachta				2-3,9	596162451		114	02.09.2009 09:00				
A	1000	Wien	E	48001	Bilbao	N	S	5,00	6,00	Plachta				4,9			7F0	02.09.2009 09:09	2,48			12,40
A	1000	Wien	E	60000	Nice	N		13,60	4,00	Plachta				2,9	super	tel. 608921931	T12	02.09.2009 09:36	2,48			33,73 nákl.
A	1000	Wien	I	03043	Cassino	N		13,60	24,00	Plachta				4,9	724041619		H09	02.09.2009 08:21	2,48			33,73 nákl.
A	1000	Wien	I	10100	Torino	N		13,60	24,00	Plachta				4,9	724041619		H09	02.09.2009 08:18	2,48			33,73 nákl.
A	1000	Wien	I	18038	S. Remo	N		13,60	4,60	Plachta				2,9	super	tel. 608921931	T12	02.09.2009 09:36	2,48			33,73 nákl.
A	1000	Wien	I	20100	Milano	N		13,60	24,00	Plachta				2,9		24 to, 13,6 ldm	214	01.09.2009 14:13				
A	1000	Wien	I	25013	Carpenedolo	N		13,60	24,00	Plachta				2,9	dohoda		5LW	01.09.2009 18:01	2,48			33,73 nákl.
A	1000	Wien	I	35100	Padova	N		4,00	6,00	Plachta				1-2,9	511113838		I45	01.09.2009 11:27				
A	1000	Wien	I	50100	Firenze	N		13,60	24,00	Plachta				2,9		24 to, 13,6 ldm	214	01.09.2009 14:13				
A	1000	Wien	PL	47400	Raciborz	N		13,60	24,00	Plachta				4,9	dohoda		11C	01.09.2009 10:24				
A	1000	Wien	SK	01001	Zilina			1,60	1,20	Jirny	ADR			3,9	911645787		6PU	02.09.2009 15:10				ADR
A	1000	Wien	SK	06601	Humenne	N		13,60	22,00	Frigo				1-2,9	347741412	0911411655	452	26.08.2009 15:40	2,48			33,73 nákl.
A	1000	Wien	SK	06601	Humenne	N				Frigo				2,9	904195132	frigo	W50	02.09.2009 08:21				
A	1000	Wien	SK	06601	Humenne	N		13,60	22,00	Frigo				3,9	347741413	0911 692 152	462	31.08.2009 13:22	2,48			33,73 nákl.
A	1000	Wien	SK	81090	Bratislava	N		13,60	24,00	Plachta				3,9	915993257	kolečko	U55	02.09.2009 08:51	2,48			33,73 nákl.
A	1000	Wien	SK	92901	Dunajská St.	N	S	13,60	24,00	Plachta				91,08	2,9	dohodou	13,6 n/s	2K0	02.09.2009 08:21	2,48	2,70	33,73
A	1000	Wien	SLO	1000	Ljubljana	N		13,60	24,00	Plachta				2,9			4NN	02.09.2009 09:01				
A	1000	Wien	SLO	1000	Ljubljana	N		13,60	24,00	Plachta				3,9		13,60	4NN	02.09.2009 09:01				
A	2000	Stockerau	CZ	50000	Hradec Králové	N		13,60	24,00	Plachta				2-3,9			3M3	02.09.2009 09:09	2,48			33,73 nákl.
A	2000	Stockerau	SK	91701	Tinava	N		13,60	24,00	Plachta				3,9	911854149	13,6	5PC	02.09.2009 09:37				
A	2070	Retz	CZ	50000	Hradec Králové	N		13,60	24,00	Plachta				2-3,9			3M3	02.09.2009 09:09	2,48			33,73 nákl.
A	2070	Retz	CZ	53000	Radubice	N		13,60	24,00	Plachta				2-3,9			3M3	02.09.2009 09:09	2,48			33,73 nákl.
A	2070	Retz	H	6500	Baja	N		13,60	24,00	Plachta				2,9		24 to, 13,6 ldm	214	01.09.2009 12:55				
A	2070	Retz	I	38100	Trenlo	N		13,60	24,00	Plachta				2,9		24 to, 13,6 ldm	214	01.09.2009 12:55				
A	2111	Ruckendorf	CZ	26272	Dobrá Voda			8,00	12,00	Plachta	ADR			3,9	557860820		1M2	29.08.2009 15:20				ADR
A	2115	Ernstbrunn	SK	92601	Sereď	N	S	13,60	24,00	Plachta				2,9	905445560		05E	02.09.2009 08:03	2,48			33,73
A	2120	Wolkersdorf	CZ	60000	Birno			6,00		Plachta				15 4,9	dohoda	6/15p.čelo	A61	01.09.2009 11:27				zved
A	2136	Laa an der T	SK	90201	Pezanok	N	S	13,60	24,00	Plachta				91,08	2-3,9	724570178	N/S	086	02.09.2009 07:21	2,48	2,70	33,73
A	2136	Laa an der T	SK	90301	Senec	N	S	13,60	24,00	Plachta, Plato				91,08	2,9	6000,-	N/S i plato	086	02.09.2009 08:48	2,48	2,70	33,73
A	2136	Laa an der T	SK	91501	Nové Mesto	N	S	13,60	24,00	Plachta, Plato				91,08	2-3,9	602518210	n/s i plato	085	02.09.2009 07:09	2,48	2,70	33,73
A	2136	Laa an der T	SK	92901	Dunajská St.	N	S	13,60	24,00	Plachta, Plato				91,08	2-3,9	602518210	n/s i plato	085	02.09.2009 07:09	2,48	2,70	33,73
A	2170	Pöysdorf	D	80333	München			1,00	6,50	Plachta				1 2,9	8300		0AP	02.09.2009 08:55				
A	2201	Gerasdorf bei Wien	SK	81000	Bratislava	N	S	13,60	24,00	Plachta				2,9	724653480	palety výměnou	10C	01.09.2009 13:46	2,48			33,73
A	2201	Gerasdorf bei Wien	SK	81000	Bratislava	N	S	13,60	24,00	Plachta				4-9,9	724653480	palety výměnou	10C	01.09.2009 13:46	2,48			33,73
A	2301	Gross Enzersdorf	H	7100	Szekszárd			6,00	3,50	Plachta				2,9			6US	01.09.2009 17:13				

Obr. 12 Prohlížení dat – nabídky přepravy, nabídka volných vozů, inzerce, aj [24]

Za základní registraci pro vstup do databanky firma zaplatila něco kolem 10 tisíc korun. Po zaplacení této částky obdrželi instalační CD. Za přístup do databanky dále každý měsíc platí poplatek ve výši 880,- Kč.

9.7.3 Karnet TIR, Dohoda ADR, ČESMAD BOHEMIA

Firma Zlíntrans a.s. je zaregistrovaná v systém Karnet TIR. Což je Celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetů TIR (Úmluva TIR), kterým se vydává celní kodex Společenství, jenž popisuje vnitřní pravidla Společenství pro přepravu zboží ve Společenství v rámci režimu TIR.

Řidiči firmy jsou školeni pro přepravu nebezpečných věcí - Dohoda „ADR“. Je to Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí. Základní cena tohoto školení se pohybuje od 3 do 4 tisíc korun za řidiče. Každých 5 let řidiči absolvují obno-

vovací školení řidičů pro přepravu nebezpečných věcí dle ADR, které stojí kolem 2,5 tisíce korun. V obou případech řidiči skládají zkoušku před komisařem a dostanou osvědčení o absolvování školení.

Firma je členem sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA. Sdružení nabízí prezentaci firmy v médiích a na akcích sdružení, prostřednictvím kterých firma může efektivně a cílevědomě oslovovat zákazníky s nabídkou jejich služeb. Za členství ve sdružení platí firma ročně členské příspěvky. Výše členských příspěvků je počítána podle počtu vozidel.

10 SWOT ANALÝZA

Na základě provedené analýzy podniku je vypracovaná následující SWOT analýza viz tabulka 8. SWOT analýza slouží k následnému návrhu na zlepšení současného stavu firmy Zlíntrans a.s. Jednotlivé body, které se vztahují k uvedeným faktorům, jsou seřazeny podle jejich důležitosti.

Tab. 8 SWOT analýza [26]

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
Flexibilita, operativnost, přizpůsobivost, rychlý způsob jednání, včasné platby.	Externí účetní.
Doprava materiálu pro velké firmy.	Parkování automobilů v pronajatých prostorách.
Dobrá evidence a kontrola spotřeby PHM a rentability dopravy	Chybějící internetové stránky.
Nízké stáří vozového parku.	
Vlastní benzinová pumpa.	
Odbornost pracovníků.	
PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
Nákup chladících návěsů.	Zvyšování cen pohonných hmot.
Dodávka materiálu do Ruska.	Zvyšování mýtného, trajektů a silničních poplatků.
Doprava materiálu v chladících návěsech.	Legislativní změny.

10.1 Silné stránky

Zlíntrans a.s. je flexibilní, operativní firma, snadno se přizpůsobí potřebám zákazníků. Může nabídnout rychlé jednání a včasné platby.

Dopravuje materiál pro velké firmy, které se koncentrují na potravinářský, stavebnický, strojírenský a automobilový průmysl. Tento bod by mohl být i slabou stránkou, jelikož se doprava odvíjí od objednávek těchto firem. Zařazení mezi silné stránky je z důvodu, že se společnosti soustřeďují na trhy, které se stále vyvíjejí.

Je zde dobrý, přehledný a efektivní způsob evidence a kontroly spotřeby pohonných hmot a rentability dopravy. Díky evidenci má firma 100 % přehled o těchto stavech.

Podnik má relativně nízké stáří vozového parku. Stáří vozidel se pohybuje v rozmezí jednoho až osmi let. V dubnu 2012 firma nakoupila dva nové tahače návěsů. Vlastní taky svou benzinovou pumpu, díky které se jí sníží náklady na nákup PHM.

Řidiči jsou školeni a pravidelně přeškolováni pro přepravu nebezpečných věcí ADR, pravidelně se zúčastňují školení řidičů a podobně.

10.2 Slabé stránky

Mezi slabé stránky patří využívání služeb externí účetní. Firma nemá vlastního zaměstnance, který by se staral o účetní záležitosti.

Mimo to, že firma nemá vlastní prostory k podnikání, nevlastní ani parkovací místa pro nákladní automobily. Vznikají tak další náklady z pronájmu parkovacích míst.

Mezi další slabou stránku lze zařadit i to, že společnosti chybí internetové stránky a není nijak prezentovaná na internetu. Díky stránkám by si případní zákazníci nebo firmy, kterým dopravují materiál ze zahraničí, mohli zjistit potřebné informace.

10.3 Příležitosti

Společnost plánuje nákup nových chladících návěsů pro přepravu vosků a podobných ochran na vodní bázi, které by od letošního roku firma D PLAST-EFTEC, a.s. v Hrádku nad Nisou měla vyrábět. V současné době již probíhá výběrové řízení na nákup

návěsů. Doprava materiálu se bude týkat destinací Audi Maďarsko, Volkswagen Bratislava, Mercedes Maďarsko. Firmě Zlíntrans se tak zvýší rentabilitnost o 15-20 %.

Další příležitostí je pro podnik doprava materiálu do dvou poboček firmy D PLAST-EFTEC, které sídlí v Rusku. Díky této nově zavedené dopravě se taktéž zvýší rentabilitnost.

10.4 Hrozby

Mezi hrozby lze zařadit zvyšování cen pohonných hmot, cla, mýtného a trajektů, kterým ale firma nemůže nijak předejít a nijak je ovlivnit. Tyto změny musí neustále sledovat, aby se dokázali přizpůsobit a včas upozornit své zákazníky.

Další hrozbou pro firmu jsou legislativní změny v silniční dopravě.

11 NÁVRH ZLEPŠENÍ

Na základě provedené SWOT analýzy vyplývá, že současně zavedený systém funguje poměrně dobře. Přesto by ale byla chyba spoléhat jen na, i když dobře fungující, již vytvořený systém. Je nezbytné nepřetržitě pracovat na vývoji a zdokonalování současného systému. Navržená zlepšení se týkají oblastí:

- 1) účetnictví,
- 2) parkování automobilů,
- 3) pohonné hmoty.

Ekonomické přínosy bývají hlavním, ne však jediným důvodem započítí nových, zdokonalovacích procesů. Navržená zlepšení nelze striktně omezovat jen na oblast ekonomickou, i když na ekonomickou stránku musí být brát zřetel při veškeré zdokonalovací činnosti v podniku.

11.1 Účetnictví

Opatření se týká oblasti administrativy a vedení účetnictví. Firma zatím využívá služeb externího účetního a daňového poradce. Příjmem nového pracovníka, který bude mít na starosti veškerou účetní agendu získá to, že bude mít všechny informace a dokumenty týkající se stavu pohybu majetku a závazků, nákladů a výnosů uvnitř podniku. Zvýší se tak kontrola nad hospodářskými činnostmi, sníží se vynášení informací z firmy a kdykoliv budou dostupné veškeré operace spojené s účetnictvím. Zrychlí se tak práce s dohledáváním nesrovnalostí a zvýší se kontrola nad veškerými operacemi spojenými s účetnictvím a podobně. Ředitel firmy bude mít kdykoliv k dispozici informace o hospodaření a finanční situaci.

Příjem nového pracovníka znamená další výdaje nejen v podobě mzdových nákladů. Společnost sídlí v pronajatých prostorách firmy D PLAST-EFTEK, kde mají pronajatou jednu kancelář. Budou se muset přestěhovat do větších prostor, čímž se zvýší náklady z pronájmu. Jako další výdaje budou v podobě nákupu počítače a veškerého příslušenství včetně účetního programu a dalších věcí spojených s prací účetní.

11.2 Parkování automobilů

Automobily parkují v pronajatých prostorách ve Zlíně a v Hrádku nad Nisou. Jelikož firma plánuje rozšíření vozového parku, je na místě otázka nákupu vlastního prostoru pro parkování automobilů alespoň v Hrádku nad Nisou kde parkuje více souprav a kde budou nejspíš stát i dva nové chladicí návěsy.

To, že má firma umístěnou benzinovou pumpu a automobily s jejich návěsy parkuje v pronajatých prostorách má jednoznačně svůj důvod. Automobily jsou tak blízko ke skladům firem, jsou v podstatě kdykoliv k dispozici. Pokud si firma Zlíntrans pořídí vlastní prostory pro vozový park, dojde k tomu, že automobily nebudou ihned k dispozici. Musela by taky přesunout benzinovou pumpu do prostor nového vozového parku. Firma by musela najmout dalšího zaměstnance, který by vozový park hlídal. Firmě by tak vznikly další náklady. V tomto případě přichází v úvahu odkoupení pozemku na parkování od firem D PLAST a D PLAST EFTEC. Odstranily by se tak náklady z pronájmu, čímž se sníží i celkové náklady.

11.3 Pohonné hmoty

Cílem každé dopravní společnosti je hlavně snižování nákladů na dopravu, což je vzhledem k neustále se zvyšujícím cenám za pohonné hmoty víc a víc složitější. Úspora v této oblasti může být dosažena zavedením ekonomicky úsporné jízdy, které lze dosáhnout školením řidičů hospodárné jízdy. Školení má za úkol naučit řidiče jezdit hospodárně. Provádí ho firma DEKRA Automobil, a.s. Cena školení za jednoho řidiče se pohybuje kolem 3.500,- Kč.

Jestliže se firma rozhodne pro školení řidičů o hospodárné jízdě pro všechny řidiče nákladních automobilů, zaplatila by celkově 28.000,- Kč. Společnost DEKRA udává, že po absolvování školení je možné náklady snížit až o 20 %. Náklady na pohonné hmoty v roce 2011 činili ve firmě Zlíntrans 9.606.797,2 Kč. Pokud by řidiči absolvovali školení a náklady by se snížily nejméně o 10 % lze předpokládat, že by roční snížení nákladů bylo o více než 1 milion korun. Měsíčně by firma za pohonné hmoty ušetřila minimálně 84.000,- Kč.

Školením o hospodárné jízdě nejen že firmě zajistí snížení nákladů za nákup pohonných hmot, ale sníží se i servisní náklady, zvýší se bezpečnost provozu a rozšíří se řidičské dovednosti.

V případě, že je školení opravdu tak efektivní a jsou-li výsledky úspor, které společnost DEKRA Automobil a.s. udává, nejméně z poloviny dosažitelné, je investice do školení pro firmu výhodná.

11.4 Zhodnocení navržených zlepšení

Tato kapitola se zabývá zhodnocením návrhů na zlepšení současného stavu. Navržená zlepšení se týkala oblasti zpracování účetnictví, parkování nákladních automobilů a optimalizací nákladů na pohonné hmoty. Všechny návrhy zlepšení uvedených oblastí jsou pro firmu jak ekonomickým tak neekonomickým přínosem.

V oblasti vedení účetnictví bylo navrženo zaměstnání nového pracovníka, který by se staral o veškerou účetní agendu. Firma by tak měla veškeré informace na jednom místě a měla by větší kontrolu nad hospodářskými činnostmi.

Další návrh je v oblasti parkování nákladních automobilů. Navržen byl nákup vlastního pozemku pro parkování. Nejlepší a nejvýhodnější způsob je takový, že si firma odkoupí pozemky od firem D PLAST a D PLAST-EFTEC, na kterých nyní tahače návěsu a návěsy parkují. Automobily tak stále zůstanou v prostorách firem, budou kdykoliv k dispozici, ušetří tak cestu při přemísťování z parkoviště ke skladu a podobně.

Posledním návrhem bylo zavedení ekonomicky úsporné jízdy, kterou lze získat absolvováním školení řidičů o hospodárné jízdě. Řidiči se tak naučí jak jezdit hospodárněji, rozšíří se jim řidičské dovednosti a sníží se servisní náklady.

ZÁVĚR

Bakalářská práce se zabývá analýzou logistiky v dopravní firmě Zlíntrans a.s. Práce je zaměřena na analýzu současného stavu logistického systému a souvisejících oblastí. Na základě zanalyzování zkoumaných částí byl vytvořen následující závěr.

V teoretické části je řešena oblast současného tržního prostředí a významu logistiky. Samostatná kapitola je věnována dopravní logistice, kde jsou řešeny výhody a nevýhody v silniční dopravě, mezinárodní smlouvy a doprava materiálu metodou Just in Time. Dalšími kapitolami, které řeší teoretická část, jsou popis logistického podniku, logistické služby, logistický informační systém, logistické řízení a logistické náklady. Poslední kapitola se zabývá charakteristikou SWOT analýzy, která slouží v praktické části k návrhu zlepšení.

Společnost Zlíntrans a.s. není zcela obvyklá dopravní firma, která vyhledává zakázky pro přepravu na vnitrostátní a mezinárodní úrovni. Je specifická tím, že se soustřeďuje pouze na přepravu materiálu pro firmy D PLAST a D PLAST-EFTEC. Zlíntrans je dceřinou společností těchto podniků. Dopravu uskutečňuje metodou Just in Time převážně do zemí Evropské unie dále pak do Chorvatska, Srbska, na Ukrajinu a nově od letošního roku budou dopravovat materiál do Ruska.

První část praktické části práce se zabývá analýzou logistiky a souvisejících oblastí. Byl zde proveden rozbor skladby dopravy, kde bylo zjištěno, že společnost dopravuje materiál převážně z 87 % do automobilového průmyslu. Dále je popsán proces vyřizování objednávek, rentabilita dopravy, přímé náklady. Samostatné podkapitoly jsou věnovány problematice spotřeby pohonných hmot, vozovému parku a podnikovému informačnímu systému.

Ve druhé části práce je provedena SWOT analýza zabývající se silnými a slabými stránkami společnosti, příležitostmi a hrozbami trhu. Analýzou bylo zjištěno, že současně zavedený systém funguje poměrně dobře. Byly zde odhaleny i slabé stránky a hrozby trhu. Mezi slabé stránky lze zahrnout chybějícího zaměstnance, který by zpracovával účetnictví. Firma využívá služeb externí účetní. Další slabou stránkou je parkování automobilů v pronajatých prostorách a chybějící internetové stránky. Do hrozeb trhu byly zahrnuty stále zvyšující se ceny pohonných hmot, mýtného, trajektů a legislativní změny.

V poslední části je na základě slabých stránek a hrozeb trhu vyplývajících ze SWOT analýzy navrženo zlepšení stávajícího systému. Vylepšení jsou pro firmu jak ekonomickým, tak i neekonomickým přínosem. Týkají se oblastí účetnictví, kde bylo navrhnuo zaměstnání pracovníka na zpracování veškeré účetní optativy. Další zlepšení se týkalo nákupu vlastního pozemku pro parkování vozového parku, čímž by se snížili náklady firmy. Jako nejvýhodnější se jeví odkup pronajatých pozemků, aby automobily zůstaly v areálech firem D PLAST a D PLAST-EFTEC, a byli kdykoliv k dispozici. Jako poslední je navrženo školení hospodárné jízdy pro řidiče nákladních automobilů. Školení má za úkol naučit řidiče jezdit hospodárněji, čímž by snížili spotřebu paliva a snížili by se tak výdaje na nákup pohonných hmot nejméně o 1 milion korun ročně.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Odborná literatura:

- [1] CENIGA, Pavel, MAJERČÁK, Peter. Logistický monitor [online]. *Význam a úloha logistiky v ekonomice*. Žilina: Žilinská univerzita v Žilině, 2007. [cit. 19.3.2012]. ISSN: 1336-5851.
- [2] DRAHOTSKÝ, Ivo, ŘEZNÍČEK, Bohumil. *Logistika: Procesy a jejich řízení*. Brno: Computer Press, 2003. ISBN: 80-7226-521-0.
- [3] GHIANI, Gianpaolo. *Introduction to logistics systems planning and control*. [s.l.] : Hoboken, NJ, USA: J. Wiley, 2004. ISBN 047-001404-0.
- [4] GROS, Ivan. *Logistika*. Praha: VŠCHT Praha, 1993. ISBN: 93-104-29/94.
- [5] KEŘKOVSKÝ, Miloslav, VYKYPĚL, Oldřich. *Strategické řízení: Teorie pro praxi*. Praha: C. H. Beck, 2002. ISBN: 80-7179-578-X.
- [6] LAMBERT, Douglas M., STOCK, James R., ELLRAM, Lisa M.. *Logistika: Případové studie, řízení zásob, přeprava a skladování, balení zboží*. 2. vydání. Brno: CP Books, 2005. ISBN 80-251-0504-0.
- [7] NOVÁK, Radek. *Mezinárodní kamionová doprava plus*. 2. vydání. Praha: ASPI Publishing, 2003. ISBN: 80-86395-53-7.
- [8] NOVÁK, Radek. *Nákladní doprava a zasilatelství*. Druhé přepracované vydání. Praha: ASPI, 2005. ISBN 80-7357-086-6.
- [9] PERNICA, Petr a kolektiv. *Doprava a zasilatelství*. Praha: ASPI Publishing, 2001. ISBN 80-86395-13-8.
- [10] PERNICA, Petr. *Logistika pro 21. Století: Supply chain management, 1. díl*. Praha : Radix, 2005. ISBN 80-86031-59-4.
- [11] PERNICA, Petr. *Logistika pro 21. Století: Supply chain management 2. díl*. Praha: Radix, 2005. ISBN 80-86031-59-4.
- [12] PERNICA, Petr. *Logistika pro 21. Století: Supply chain management, 3. díl*. Praha: Radix, 2005. ISBN 80-86031-59-4.
- [13] PETRUNČÍK, Pavel. *Přeprava nebezpečných věcí po silnici podle restrukturalizované dohody ADR*. Praha: Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA, 2007.
- [14] SCHULTE, Christof. *Logistika*. Praha: Victoria Publishing, 1994. ISBN: 80-85605-87-2.

- [15]SIXTA, Josef, MAČÁT, Václav. *Logistika: Teorie a praxe*. Brno: CP Books, 2005. ISBN 80-251-0573-3.
- [16]SVOBODA, Vladimír. *Doprava jako součást logistických systémů*. Praha : Radix, 2006. ISBN 80-86031-68-3.
- [17]SYNEK, Miloslav a kolektiv. *Podniková ekonomika*. Praha: C. H. Beck, 1999. ISBN: 80-7179-228-4.

Internetové zdroje:

- [18]Doprava v praxi. *Logistika* [online]. Praha:2012 [cit. 23.3.2012]. Dostupné z: http://www.doprava.vpraxi.cz/myto_cr.html
- [19]Kabinet informačních studií a knihovnictví. *SWOT analýza* [online]. Praha: 2011 [cit. 13.3.2012]. Dostupné z: http://kisk.phil.muni.cz/wiki/SWOT_anal%C3%BDza
- [20]Komora logistických auditorů. *Co je to logistický informační systém?* [online]. Praha: Domény s.r.o. [cit. 11.3.2012]. Dostupné z: <http://kla.cz/>
- [21]KSH-Data. *Doprava 3K* [online]. Lanškroun: 2012 [cit. 29.1.2012]. Dostupné z: <http://www.ksh-data.cz/produkty/doprava-3k/>
- [22]Logio. *Komplexní plánování a optimalizace logistických řetězců: doprava, distribuce a zásoby* [online]. Praha 16.10.2008 [cit. 22.3.2012]. Dostupné z: <http://www.logio.cz/komplexni-planovani-a-optimalizace-logis/>
- [23]Ministerstvo spravedlnosti. *Obchodní rejstřík a Sbírka listin* [online]. Praha: 2012 [cit. 16.1.2012]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-v-pis?subjektId=isor%3a700003510&typ=full&klic=vO3NRFAQuEso1u2IC7TLTQ%3d%3d>
- [24]Spediční databanka RaalTrans. *RaalTrans editor-stručný popis* [online]. Hradec Králové: 2012 [cit. 28.1.2012]. Dostupné z: <http://www.raal.cz/cs/popis-raal>

Ostatní zdroje:

- [25]Interní zdroj firmy.
- [26]Vlastní zpracování.

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

ADR	Evropská dohoda o mezinárodní o přepravě nebezpečných věcí
aj.	A jiné
apod.	A podobně
a.s.	Akciová společnost
atd.	A tak dále
CEMT	Konference ministrů dopravy evropských států
CMR	Dohoda o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční přepravě
č.	Číslo
ČR	Česká republika
D	Německo
DIN	Dinár
ECR	Efficient Consumer Response
EU	Evropská unie
ES	Španělsko
EUR	Měna Euro
GPS	Global Positioning System
h	Hodin
H	Chorvatsko
H&S	Hub and Spoke
HUF	Maďarský forint
IS	Informační systém
IT	Informační technologie
IT	Itálie
JIT	Just in Time

Kč	Korun českých
KD	Kombinovaná doprava
km	Kilometr
l	Litr
LIS	Logistický informační systém
MKD	Mezinárodní kamionová doprava
např.	Například
obr.	Obrázek
PHM	Pohonné hmoty
PL	Polsko
PLN	Polská měna zlotý
popř.	Popřípadě
QR	Quick Response
resp.	Respektive
RO	Rumunsko
SK	Slovenská republika
SLO	Slovinsko
tab.	Tabulka
TIR	Mezinárodní silniční doprava
UA	Ukrajina
USA	Spojené státy americké
viz	Vidět

SEZNAM OBRÁZKŮ

<i>Obr. 1 Dělení a prioritizace cílů logistiky [15]</i>	13
<i>Obr. 2 Složky logistických nákladů [22]</i>	29
<i>Obr. 3 Logo společnosti Zlíntrans a.s. [25]</i>	34
<i>Obr. 4 Organizační struktura firmy [25]</i>	35
<i>Obr. 5 Průběh vyřizování objednávek [26]</i>	38
<i>Obr. 6 Tahače návěsu firmy Zlíntrans a.s [25]</i>	51
<i>Obr. 7 Chladicí návěs firmy [25]</i>	51
<i>Obr. 8 Evidence vozidla [21]</i>	53
<i>Obr. 9 Záznam o provozu vozidla [21]</i>	54
<i>Obr. 10 Zobrazení pozice na mapě – plánování trasy [21]</i>	55
<i>Obr. 11 Dispečerská plachta – přehled nakládek [21]</i>	55
<i>Obr. 12 Prohlížení dat – nabídky přepravy, nabídka volných vozů, inzerce, aj [24]</i>	57

SEZNAM TABULEK

<i>Tab. 1 Výhody a nevýhody v silniční dopravě [14]</i>	19
<i>Tab. 2 SWOT analýza [19]</i>	32
<i>Tab. 3 Rentabilitnost hlavních tras vozidel firmy Zlíntrans a.s. v roce 2011 [25]</i>	43
<i>Tab. 4 Přehled ujetých kilometrů za měsíc [25]</i>	48
<i>Tab. 5 Přehled ujetých kilometrů za měsíc s nákladem [25]</i>	48
<i>Tab. 6 Procento ujetých kilometrů s nákladem za měsíc [25]</i>	49
<i>Tab. 7 Seznam vozidel firmy Zlíntrans a.s.[25]</i>	50
<i>Tab. 8 SWOT analýza [26]</i>	59

SEZNAM PŘÍLOH

P1 – Průměrná spotřeba nafty u jednotlivých nákladních automobilů v roce 2011

P2 – Nákladní automobily společnosti Zlíntrans a.s.

P3 – Benzinová pumpa společnosti Zlíntrans a.s.

PŘÍLOHA P I: PRŮMĚRNÁ SPOTŘEBA NAFTY U JEDNOTLIVÝCH NÁKLADNÍCH AUTOMOBILŮ V ROCE 2011

Louthant Milan

1Z8 7582

měsíc	litrů	ujeto km	spotřeba	spotř. průtokoměr	
leden	835	2096	39,84	798,00	38,07
únor	1070	2938	36,42	1063,00	36,18
březen	435	1168	37,24	421,00	36,04
duben					
květen					
červen					
červenec					
srpen					
září					
říjen					
listopad					
prosinec					
celkem	2340	6202	37,73	2282,00	36,79

Kubáč Radek

2Z1 9391

měsíc	litrů	ujeto km	spotřeba	spotř. průtokoměr	
leden	3281	8579	38,24	3118,00	36,34
únor	3490	9404	37,11	3665,00	38,97
březen	3649	9984	36,55	3470,00	34,76
duben	2989	8542	34,99	2888,00	33,81
květen	3510	9434	37,21	3255,00	34,50
červen	3513	9367	37,50	3319,00	35,43
červenec	2476	7046	35,14	2351,00	33,37
srpen	2828	8122	34,82	2704,00	33,29
září	3467	9614	36,06	3330,00	34,64
říjen	2951	8318	35,48	2811,00	33,79
listopad	3665	9372	39,11	3445,00	36,76
prosinec	1930	5655	34,13	2190,00	38,73
celkem	37749	103437	36,49	36546,00	35,33

Pilař František/Sedlář Marcel

3Z09962

měsíc	litrů	ujeto km	spotřeba	spotř. průtokoměr	
leden	3030	8140	37,22	3025,00	37,16
únor	3290	8340	39,45	3119,00	37,40
březen	3800	10770	35,28	3736,00	34,69
duben	2158	5648	38,21	2112,00	37,39
květen	2954	8671	34,07	2811,00	32,42
červen	3213	9103	35,30	2982,00	32,76
červenec	1490	4887	30,49	1567,00	32,06
srpen	2750	7935	34,66	2482,00	31,28
září	3530	10276	34,35	3315,00	32,26
říjen	3439	10006	34,37	3320,00	33,18
listopad	3768	10864	34,68	3545,00	32,63
prosinec	2537	6704	37,84	2288,00	34,13
celkem	35959	101344	35,48	34302,00	33,85

Vondráček Jan

3Z1 0570

měsíc	litrů	ujeto km	spotřeba	spotř. průtokoměr	
leden	3241	7835	41,37	3127,00	39,91
únor	3538	9265	38,19	3520,00	37,99
březen	4276	10720	39,89	4118,00	38,41
duben	3080	7985	38,57	2993,00	37,48
květen	3615	9955	36,31	3524,00	35,40
červen	3770	9843	38,30	3708,00	37,67
červenec	2515	7477	33,64	2657,00	35,54
srpen	3141	8253	38,06	3108,00	37,66
září	4153	11802	35,19	3934,00	33,33
říjen	3514	8993	39,07	3234,00	35,96
listopad	3844	10390	37,00	3830,00	36,86
prosinec	3312	8553	38,72	3208,00	37,51
celkem	41999	111071	37,81	40961,00	36,88

Mareček Jaroslav

3Z5 5328

měsíc	litrů	ujeto km	spotřeba	spotř. průtokoměr	
leden	3643	9540	38,19	3646,00	38,22
únor	3736	9647	38,73	3630,00	37,63
březen	3555	9900	35,91	3535,00	35,71
duben	3481	9162	37,99	3420,00	37,33
květen	3730	9901	37,67	3581,00	36,17
červen	3525	9801	35,97	3507,00	35,78
červenec	2807	8234	34,09	2766,00	33,59
srpen	2242	6267	35,77	2163,00	34,51
září	3868	10981	35,22	3852,00	35,08
říjen	3543	10298	34,40	3648,00	35,42
listopad	3751	9817	38,21	3650,00	37,18
prosinec	2500	6319	39,56	2402,00	38,01
celkem	40381	109867	36,75	39800,00	36,23

Kubica Miroslav

3Z5 5329

měsíc	litrů	ujeto km	spotřeba	spotř. průtokoměr	
leden	3381	8850	38,20	3565,00	40,28
únor	3785	9135	41,43	3534,00	38,69
březen	3826	9900	38,65	3771,00	38,09
duben	3331	8230	40,47	3167,00	38,48
květen	3762	10215	36,83	3763,00	36,84
červen	3810	10535	36,17	3850,00	36,54
červenec	1721	4190	41,07	1504,00	35,89
srpen	3317	9155	36,23	3317,00	36,23
září	3396	9130	37,20	3349,00	36,68
říjen	3509	9455	37,11	3510,00	37,12
listopad	3768	10350	36,41	3783,00	36,55
prosinec	2269	6055	37,47	2283,00	37,70
celkem	39875	105200	37,90	39396,00	37,45

Bukovjan Petr

4Z1 3629

měsíc	litrů	ujeto km	spotřeba	spotř. průtokoměr	
leden	3550	10173	34,90	3485,00	34,26
únor	3180	9276	34,28	3144,00	33,89
březen	4115	11566	35,58	4036,00	34,90
duben	3125	9221	33,89	3160,00	34,27
květen	3964	11340	34,96	3866,00	34,09
červen	3955	11530	34,30	3877,00	33,63
červenec	2420	7234	33,45	2739,00	37,86
srpen	2960	9118	32,46	2624,00	28,78
září	3806	10776	35,32	3730,00	34,61
říjen	3823	10810	35,37	3815,00	35,29
listopad	3357	9391	35,75	3308,00	35,23
prosinec	2169	5882	36,88	2087,00	35,48
celkem	40424	116317	34,75	39871,00	34,28

Sedlář Marcel

4Z4 2847

měsíc	litrů	ujeto km	spotřeba	spotř. průtokoměr	
leden					
únor					
březen					
duben	2540	7590	33,47	2536,00	33,41
květen	4260	11710	36,38	4118,00	35,17
červen	3100	9060	34,22	3058,00	33,75
červenec	3240	9100	35,60	3205,00	35,22
srpen	3130	9010	34,74	3146,00	34,92
září	3820	11020	34,66	3771,00	34,22
říjen	3410	9950	34,27	3366,00	33,83
listopad	3590	9870	36,37	3648,00	36,96
prosinec	2390	6610	36,16	2368,00	35,82
celkem	29480	83920	35,13	29216,00	34,81

Němeček Petr

3Z5 5795

měsíc	litrů	ujeto km	spotřeba	spotř. průtokoměr	
leden	2355	8322	28,30	2238,00	26,89
únor	3666	9040	40,55	3457,00	38,24
březen	3990	11037	36,15	4171,00	37,79
duben	3934	10457	37,62	3798,00	36,32
květen	4339	11707	37,06	4186,00	35,76
červen	4079	10600	38,48	4098,00	38,66
červenec	3498	9396	37,23	3110,00	33,10
srpen	2550	6771	37,66	2402,00	35,47
září	4163	10895	38,21	3964,00	36,38
říjen	4041	10633	38,00	3794,00	35,68
listopad	3810	10074	37,82	3590,00	35,64
prosinec	3277	8676	37,77	3164,00	36,47
celkem	43702	117608	37,16	41972,00	35,69

**PŘÍLOHA P II: NÁKLADNÍ AUTOMOBILY FIRMY
ZLÍNTRANS A.S.**





PŘÍLOHA P III. BENZINOVÁ PUMPA FIRMY ZLÍNTRANS A.S.

