

Logistické zabezpečení humanitární pomoci do zahraničí

Pavel Pala

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: **Pavel PALA**
Osobní číslo: **L090532**
Studijní program: **B 6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Logistika a management**

Téma práce: **Logistické zabezpečení humanitární pomoci do zahraničí**

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
2. Historie neziskových organizací v České republice
3. Finanční, materiální a informační toky jmenovaných organizací
4. Omega, Charita - analýza realizovaných a připravovaných projektů
5. Zlepšení logistických systémů humanitární pomoci v organizacích Omega, Charita
6. Závěr

Rozsah bakalářské práce:

Rozsah příloh:

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

Seznam odborné literatury:

[1] DRAHOTSKÝ, IVO; ŘEZNÍČEK, BOHUMIL. Logistika, procesy a jejich řízení. Brno. Computer Press. 2003. 334 s. ISBN 80-7226-521-0.

[2] SIXTA, JOSEF; MAČÁT, VÁCLAV. Logistika, terorie a praxe. Brno. CP Books. 2005. 315 s. ISBN 80-251-0573-3.

[3] SVOBODA, VLADIMÍR. Doprava, jako součást logistických systémů. Praha. Radix. 152 s. ISBN 80-86031-68-3.

Další odborná literatura dle doporučení vedoucího bakalářské práce.

Vedoucí bakalářské práce:

doc. Ing. Josef Kubík, CSc.

Ústav managementu a marketingu

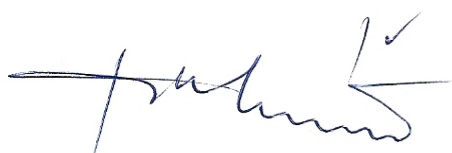
Datum zadání bakalářské práce:

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


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 užit své dílo – bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- beru na vědomí, že pokud bylo k vypracování bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tedy pouze k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské práce využít ke komerčním účelům;
- beru na vědomí, že pokud je výstupem bakalářské práce jakýkoliv softwarový produkt, považují se za součást práce rovněž i zdrojové kódy, popř. soubory, ze kterých se projekt skládá. Neodevzdání této součásti může být důvodem k neobhájení práce.

Prohlašuji,

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

V Uherském Hradišti dne 4. 5. 2012


.....
podpis studenta/ky

ABSTRAKT

Předmětem mé bakalářské práce na téma „Logistické zabezpečení humanitární pomoci do zahraničí“ je seznámení se s touto problematikou. V dnešním globálním světě, kdy je svět „jedna velká vesnice“ propojená různými formami elektronické komunikace, stačí jeden klik a během vteřiny můžeme doletět až na kraj světa za pomoci online přenosu. Většina z nás tak trochu zapomíná na druhé lidi, v dnešní době už není „in“ pomáhat druhému, natož někoho zachránit, možná je to dané postupným vývojem této společnosti. Někdy zapomínáme, jak se máme my v naší zemi či společnosti dobře, i přestože většina z nás, často i já nadávám, jak se máme zle, jak je všechno drahé, jaká je u nás hospodářská krize, ale přitom každou vteřinu někde ve světě, ať je to Subsaharská Afrika, Asie, Blízký Východ, umírá několik lidí na primitivní nemoci, na které jsou léky, či na nedostatek potravin. Proto jsem si zvolil toto téma, abych lidem ukázal na „neřešitelné“ problémy, které jsou v těchto zemích. Víím, že jeden člověk sám nic nezmůže, ale třeba si tuto práci přečte někdo, a už budeme dva, a třeba se nám podaří něco změnit nebo někoho zachránit.

Cílem mé bakalářské práce je v teoretické části se pokusit o stručné seznámení s postupným vývojem logistiky. Pokusím se zde nastínit i historii neziskových organizací v naší společnosti během uplynulých 20 let, seznámení se s jejich činností, pro představu zde uvedu, i s jakým rozpočtem musejí tyto neziskové organizace pracovat. Poukáži také na možnosti přepravy materiálu do zahraničí, a to jak leteckou, železniční, silniční či kombinovanou dopravou. V praktické části ukáži na konkrétní činnost neziskové organizace Omega plus, která zajišťuje humanitární pomoc, a pokusím se zde analyzovat její činnost a také najít možnosti úspory v nákladech při přepravě, protože pro tuto společnost je „každá koruna velice důležitá“.

Klíčová slova:

Logistické zabezpečení, doprava, neziskové organizace, analýza finančních nákladů

ABSTRACT

The subject of this Bachelor thesis with topic “Logistic support of humanitarian aid to foreign countries” is to familiarize with this problematic. In today’s global world, where the world is “one big village” linked by various forms of electronic communication, just one click is enough to reach on the edge of the world in one second via online transmission. Most of us have forgotten a bit on the other people. Nowadays it is not cool to help the others anymore, let alone to save someone’s life, which might be the gradual development of our society. Sometimes, we forget what we have in our country or society, even though most of us keeps complaining, even I often do, how badly we are doing and how everything is expensive, what economic crisis this is, while every second somewhere in the world, if it is Sub-Saharan Africa, Asia, The Middle East, people are dying of primitive diseases for which there is medicine or food shortages. That’s why I chose this topic to point out these “unsolvable” problems that are in those countries. I know that one man alone cannot do anything, but maybe someone will read this thesis and then it is going to be the two of us and maybe we will be able to make a change or to save somebody.

The aim of my Bachelor thesis is in theoretical part try to briefly introduce to the gradual development of logistics. I will try to outline the history of the non-profit organizations in our society over past 20 years, familiarizing with their activities, to make an image I will show the budget that such non-profit organizations have to deal with. I will also point at the possibilities of material transport abroad as well by air, rail, road or combined transport. In the practical part I will point the specific activity of the non-profit organization, Omega that provides humanitarian assistance and I will try to analyze its activities and also find options of savings in transport costs, because for this organization is “each crown very important”.

Keywords:

Logistical assistance, transport, non-profit organization, analysis of financial costs

Děkuji doc. Ing. Josefu Kubíkovi, CSc., za pomoc a odborné vedení při tvorbě mé bakalářské práce, které byly pro mne velkým přínosem. Dále děkuji Ing. Vladimíru Výletovi, předsedovi občanského sdružení Omega plus v Kyjově, za poskytnuté materiály a odborné rady pro zpracování mé bakalářské práce.

“Velkou vinou člověka je to, že se může v každém okamžiku vrátit a přesto to neudělá.“

(Martin Buber)

OBSAH

ÚVOD	10
I TEORETICKÁ ČÁST	12
1 LOGISTIKA	13
1.1 PRVNÍ NÁZNAKY LOGISTIKY VE SPOLEČNOSTI	13
1.2 HLAVNÍ CÍL LOGISTIKY	14
1.3 KLÍČOVÉ POJMY DOPRAVNÍ LOGISTIKY	14
1.4 FUNKCE DOPRAVY V LOGISTICE.....	16
2 SOCIÁLNÍ EKONOMIKA	17
3 NEZISKOVÉ ORGANIZACE V ČESKÉ REPUBLICE	19
3.1 FINANČNÍ, MATERIÁLNÍ A INFORMAČNÍ TOKY JMENOVANÝCH ORGANIZACÍ.....	21
4 PŘEPRAVA HUMANITÁRNÍ POMOCI	23
4.1 DĚLENÍ DOPRAVY	23
4.2 GLOBÁLNÍ PŘEPRAVA	30
4.3 PŘEPRAVA V ČESKÉ REPUBLICE	30
5 NOVÁ OHNISKA NAPĚTÍ VE SVĚTĚ.....	35
6 SHRnutí TEORETICKÝCH POZNATKŮ	40
II PRAKTICKÁ ČÁST.....	41
7 OBČANSKÉ SDRUŽENÍ OMEGA PLUS	42
7.1 KDO MŮŽE BÝT ČLEMEM OBČANSKÉHO SDRUŽENÍ OMEGA PLUS	43
7.2 ORGÁNY SDRUŽENÍ.....	43
7.3 HOSPODAŘENÍ OBČANSKÉHO SDRUŽENÍ OMEGA PLUS.....	44
7.4 ZÁNİK SDRUŽENÍ	45
8 PROJEKT OBVAZY PRO MALOMOCNÉ V AFRICE A ASII.....	46
8.1 MÍSTA URČENÍ PROJEKTU LEPROSÁLIE V AFRICE A ASII NEBOLI OBVAZY PRO MALOMOCNÉ	47
8.2 NÁKLADY NA PROJEKT V ROCE 2010	47
8.3 NÁKLADY NA PROJEKT V ROCE 2011 DO KONCE ČERVNA	48
8.4 ANALÝZA PROJEKTU OBVAZY PRO MALOMOCNÉ V AFRICE A ASII	50
9 PROJEKT “DEJTE NÁM NEPOTŘEBNÉ VĚCI A POMŮŽETE I NĚKOMU JINÉMU“	58

9.1 NÁKLADY NA PŘEPRAVU ŠKOLNÍCH ŽIDLÍ A STOLŮ DO CHARITY V TJAČIVU NA UKRAJINĚ	59
9.2 ANALÝZA PŘEPRAVY ŠKOLNÍCH ŽIDLÍ A STOLŮ DO CHARITY V TJAČIVU NA UKRAJINĚ	60
9.3 NOVÁ SPOLUPRÁCE S CHARITOU V MINSKU V BĚLORUSKU.....	61
9.4 ANALYTICKÁ ČÁST PŘEPRAVY MATERIÁLU DO BĚLORUSKA	62
10 SROVNÁNÍ SLUŽEB CHARITY A OBČANSKÉHO SDRUŽENÍ OMEGA PLUS.....	64
11 NÁVRH NA ZLEPŠENÍ LOGISTICKÝCH SYSTÉMŮ HUMANITÁRNÍ POMOCI V ORGANIZACÍCH OMEGA PLUS A CHARITA.....	66
ZÁVĚR.....	67
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	69
SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK	71
SEZNAM OBRÁZKŮ.....	72
SEZNAM TABULEK	73
SEZNAM PŘÍLOH.....	74

ÚVOD

V dnešní době v celé naší společnosti, která je velice uspěchaná a náročná na „psychiku“ každého z nás, člověk zapomíná někdy i sám na sebe, proto se nemohu divit, že se lidé nesaží naslouchat jeden druhému, jejich problémům a někdy i nemají čas si druhého vyslechnout. V dnešní uspěchané době není hlavním cílem člověka pomoc druhému, nýbrž uspokojení svých potřeb. Každý z nás potřebuje mít svůj IPHONE, IPAD a nejnovější značkové oblečení, jezdit autem, pomalu i na toaletu, ale přitom si neuvědomujeme, jak je každý z nás díky tomu povrchní. Většinou si „pouze na něco hrajeme“, proč musíme mít IPHONE, když si klidně mohu koupit levnější verzi mobilního telefonu, který mi splní úplně stejný účel. Je to pouze módní styl doby, jenž je neúprosný a velice krutý. Západní civilizace určuje pro moji generaci úplně jiné hodnoty, než které měli moji rodiče či prarodiče. Byli vychováváni k tomu pomáhat druhému člověku, snažit se mu naslouchat a ne jenom uspokojovat své potřeby.

Touto prací chci ukázat, že mnohdy stačí i málo k tomu, aby člověk pomohl i někomu druhému. Důležité je pouze nad určitými věcmi přemýšlet a uvědomit si, odkud kupujeme daný výrobek, například IPHONE se vyrábí v Čínské lidové republice, ale nikdo z nás o tom nechce ani slyšet, za jakých podmínek v této zemi dělníci pracují, jakou mají mzdu, a co si za své těžce vydělané peníze mohou koupit.

Vůbec si neuvědomujeme, kolik lidí ve světě nemá dostatek pitné vody nebo potravin, ať už je to z jakéhokoliv důvodu. My na našem kontinentu si zajdeme do Kauflandu, Lidlu či jiného hypermarketu a jdeme si nakoupit, pak s údivem posloucháme lidi, jak nadávají, jak je všechno drahé, ale skoro nikdo z nich si neuvědomuje, že musíme být rádi, že máme tu možnost si do toho hypermarketu zajít a nakoupit si, co by za to dali lidé v Subsaharské Africe si zajít nakoupit čerstvé pečivo..., a proto si tuto otázku hodně často pokládám a vážím si toho, že žiji v Evropě a mohu si ráno zajít pro čerstvé pečivo, nebo v případě, že mne něco bolí, tak si mohu zajít k doktorovi pro léky...

Musíme si uvědomit, kolik stovek milionů lidí v některých zemích Asie, Afriky musí vyjít denně s jedním dolarem, to je dvacet korun, a co v dnešní době při každodenních zvyšujících se cenách potravin si za to tito lidé mohou koupit. Z mého pohledu v horizontu pár let bude daleko více válek z důvodů zvyšující se chudoby, nedostatku potravin, čisté vody. Za všechno budeme jednou nést následky. Lidé se budou bouřit, budou utíkat za lepším životem do Evropy, Severní Ameriky, v minulém roce jsme to už mohli vidět při zvyšujícím se

napětí v Londýně nebo při nepokojích v Severní Africe. I v takovém Londýně je obrovská chudoba, časem i zde bude muset společnost vozit dodávky surovin humanitární pomoci. Podle nezávislých studií žije i v Severní Americe 30 % lidí pod hranicí chudoby. Tyto poznatky musí naše společnost brát vážně, protože se stále zvyšují ceny ropy, potravin, vody a tím se také bude zvyšovat napětí ve světě. Po humanitární pomoci bude proto čím dál větší poptávka.

Cílem bakalářské práce je v teoretické části nastínit pojem logistika, její klíčové pojmy v dopravní logistice, protože v další teoretické části bude představena přeprava, jak z globálního, tak národního hlediska. Dále zde poukáži na sociální ekonomiku a její pojmy. Pokusím se ukázat historii neziskových organizací a představit Charitu Česká republika, která globálně spolupracuje s Charitami ve světě, a poukázat na její finanční prostředky, se kterými ročně operuje, a kolik vynaloží prostředků do služeb. V závěru se pokusím poukázat na nová ohniska napětí ve světě; měl jsem možnost osobně navštívit některé z uvedených zemí. V praktické části v úvodu představím občanské sdružení Omega plus a zaměřím se na její projekt “Obvazy pro malomocné v Africe a Asii“ a budu zde porovnávat náklady mezi dvěma největšími spedičními firmami a Českou poštou, a. s., kterou využívá občanské sdružení. Dále se zaměřím na projekt “Dejte nám nepotřebné věci a pomůžete i někomu jinému“, kde se budu snažit porovnat náklady dvou dopravců, kteří nabízejí své služby.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 LOGISTIKA

Logistika - Co si pod tímto pojmem každý z nás představí? – Každý z nás má jiný názor, ale pojem logistika má určitou formulaci. Můžeme najít mnoho definic, které vysvětlují pojem logistika. Jednoduchou formulací lze konstatovat, že logistika znamená pohyb zboží či materiálu z místa odchodu do místa spotřeby. Mezi těmito místy vzniká informační tok. S logistikou se můžeme setkat ve všech komponentech oběhového procesu. Můžeme se s tímto pojmem setkat hlavně v dopravě, v distribuci, skladování, manipulaci s materiálem, při řízení zásob.

1.1 První náznaky logistiky ve společnosti

První náznaky logistiky se ukazují už v dobách dávno minulých; souvisejí se vznikem válek. Ve válečných dobách je potřeba přepravovat materiál na dané místo, přepravujeme velké množství vojáků. V novodobé historii se tento termín začal vyvíjet po druhé světové válce. Největší rozmach začínal ve Spojených státech amerických v polovině 60. let minulého století. V této době začínají problémy s rostoucími náklady na přepravu, snažíme se nacházet lepší a ekonomičtější trasy pro zásobování, správné rozložení skladů, s těmito problémy se naše společnost setkala již během válečných konfliktů, takto nám vznikla podniková logistika.

Proč vlastně využíváme logistiku? Poznatků, jež přispěly k proniknutí logistiky do společnosti je mnoho, ale asi nejdůležitější skutečností jsou stále se zlepšující výrobní a s tím související distribuční procesy. Důležité bylo využívat veškeré výrobní a distribuční kapacity tak, abychom zajistili návaznost všech výrobních procesů ve správném pořadí, k tomu jsme využili správné rozložení skladových center a tím související snížení finančních prostředků na přepravě zásob.

Z geografického hlediska a po pádu železné opony význam logistiky raketově narostl, protože na nově otevřených trzích bylo potřeba vybudovat novou infrastrukturu, jak pro přepravu materiálu, tak pro výrobní sklady či výrobní podniky. Každá země má jiný ráz a jiný charakter, ve většině případů velké logistické společnosti postupem času sjednotili logistiku do jednotlivé vnitropodnikové strategie. Pro dobrý rozvoj logistiky na daném trhu jsou důležité informační zdroje a účinnost těchto zdrojů roste se stále rychleji rozvíjejícím se trhem.

1.2 Hlavní cíl logistiky

Hlavním cílem logistiky je hledání nových poznatků a různých cest k co největšímu zefektivnění výroby, jak dospět co k nejlepším ekonomickým číslům, využívat nové technologické postupy, ale hlavním cílem logistiky je doprava, přeprava materiálu nebo zboží. Nejdůležitějším úkolem logistiky je udělat správnou strategii a využít správný pohyb materiálu, z minima vytěžit maximum při přepravě, a to co s nejnižšími náklady za přepravu. Logistika má v některých společnostech velký vliv na chod celé společnosti, a nejedná se pouze o teoretickou část, jde také o propojení logistiky s praktickým využitím společnosti, což se také projevuje na všech úrovních vedení organizace, od taktického, strategického či operačního řízení procesů.

Nemůžeme každý nový přístup do společnosti hned nazvat logistickým; proto, aby mohl nový přístup dostat tento pojem, musí být splněny určité skutečnosti: nejdůležitější je zákazník, ten se stává rozhodujícím článkem celého řetězu, na jeho potřeby se musí pružně reagovat a podle toho musí být také dodávka velice rychle přizpůsobena. Zákazník je z hlediska pohybu zboží a materiálu až na posledním místě, ale z hlediska informačního pohybu je základním článkem, a proto je na prvním místě. Dále je potřeba sem zahrnout veškeré články celého řetězu, které se starají o pohyb energie, zboží, materiálu, odpadů či informací. Většinou se podnik zaměřuje na určitou finální produkci, která dále jde ke spotřebitelům na trh, je to jakýsi koloběh materiálu a výroby, při němž jsou sledovány procesy spojené se zakázkou. Dále je potřeba řešit konečnou produkci, je potřeba vyřešit problémy týkající se manipulace, pravdu, správné uskladnění a zabalení materiálu. Nesmíme zapomínat na to, že je potřeba navázat na celkovou optimalizaci a správnou koordinaci veškerých hmotných a nehmotných procesů, které předcházejí předání konečného materiálu zákazníkovi. V případě, že jsou tyto skutečnosti propojeny, můžeme tyto přístupy nazvat logistickými.

1.3 Klíčové pojmy dopravní logistiky

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). (Drahotský, Rezníček, 2003, s. 6)

Do pojmů dopravní logistiky patří pojmy jako je dopravní soustava, mobilita, dopravní politika, mobilita.

Dopravní soustava – jedná se o soustavu všech druhů dopravy, která umožňuje kvalitativní a kvantitativní uspokojení přepravovaných osob, dobré a kvalitní přepravení daného materiálu. Ve většině států ji tvoří veřejná osobní či nákladní doprava, spadají zde obory jako je železniční, silniční, letecká, vodní doprava a spadá zde i městská hromadná doprava a také ji tvoří i neveřejná doprava, se kterou nemáme dost možnosti ani zkušeností se setkat, jako je závodní doprava či klasický motorismus každého z nás.

Dopravní politika – jedná se o společenskou činnost, jež nám ukazuje možnosti rozvoje dopravy, tak i částečně odkrývá prostředky a nástroje, kterými mají být dané výsledky dosaženy. Tvrdí se, že dopravní politika má svou vlastní teorii, která má pomoci k utvoření správných cílů a prostředků. Definice dopravní politiky bývá často charakterizovaná takto: *Státní dopravní politika je cílevědomé působení na uspořádání a rozvoj dopravního systému. Dopravní systém je systémem prostředků a činností všech druhů dopravy v daném územním celku ve vazbě na ostatní oblasti života společnosti, odvětvím národního hospodářství a obyvatelstva. Dopravní systém je koordinovaně rozvíjen.* (Drahotský, Řezníček, 2003, s. 6)

Mezi nejdůležitější nástroje, kterými může vláda ovlivňovat ekonomickou prosperitu dané země s určitým, ať už kladným či záporným dopadem na dopravní systémy, je daňová povinnost, určitá regulace či zásahy vlády, které popudí obyvatele a ti nevytváří ekonomickou aktivitu, určité vládní výdaje, jež nám pomohou snížit přepravní náklady. Vláda může působit na dopravní politiku jak z hlediska makroekonomických záměrů, tak i z hlediska mikroekonomických podnětů na daný problém.

Mobilita – obecně si pod tímto pojmem každý z nás představí pohyblivost. Jedná se o uspokojení potřeb zákazníka, jak z hlediska změny polohy osob, materiálu za předpokladu respektování podmínek vytvořených okolím, většinou se jedná o dodržování zákonů daného státu.

Udržitelná mobilita – jedná se o stav, při kterém se i při růstu poptávky snažíme udržet samotné fungování dopravního systému, a zároveň nedochází ke škodlivému působení na okolní prostředí.

1.4 Funkce dopravy v logistice

Doprava je součástí lidské činnosti, která se snaží pomoci v uspokojování potřeb lidí a potřebných statků. Podle hlediska hmotných statků se jedná o určité fáze reprodukčního procesu:

- doprava ve sféře oběhu – nutná přeprava materiálu k ukončení ekonomického oběhu
- doprava ve sféře výroby – snaží se uspokojit potřeby, které vyvolala technologie výroby
- doprava ve sféře spotřeby – snaží se dosáhnout uspokojení potřeby výrobků, které se dostaly již do spotřeby

Můžeme se setkat s tím, že nabídku poskytované logistické kapacity ovlivňují faktory, jakými jsou: kapacita dopravních prostředků, soulad přepravních uzlů a efektivní využití přepravních prostředků, schopnost stabilního využití správných dopravních cest a dopravních uzlů. Měli bychom vzít v úvahu, že vzniklým produktem dopravy nevytváříme hmotné statky, ale nehmotný užitečný efekt přemístění, proto je částečnou podmínkou efektivnosti dopravy předpoklad, že přemístěním materiálu bude jeho užitná hodnota spotřebována.

Důležité je v dopravní logistice také to, co budeme přepravovat a jaké má přepravovaný náklad vlastnosti.

2 SOCIÁLNÍ EKONOMIKA

Termín sociální ekonomika se poprvé objevuje ve Francii v roce 1830 a je spojen se jménem Charlese Dunoyera. Význam pojmu byl v době svého vzniku chápán v širším slova smyslu, než v současné době. Za součást sociální ekonomiky byla možnost považovat jakýkoli ekonomický jev se sociální dimenzí, či jakýkoli sociální jev s ekonomickou dimenzí. (Dohnalová, Průša, 2011, s. 22)

S pojmem sociální ekonomika jsme se mohli setkat již v období před naším letopočtem, spočívá ve sdružování lidí jako celku, kdy lidé si navzájem více pomáhali. V dnešní době se lidé také sdružují do určitých celků, jako jsou satelitní města pro bohaté, kde je všechno ohraničeno a vstup je pouze přes ochranku, nebo jsou naopak vytvářena určitá ghetta, ve kterých žijí bezdomovci či lidé bez základního vzdělání a určitých sociálních návyků.

Většinou je sociální ekonomika nedílnou součástí aktuální ekonomické či politické situace. Novodobý pojem sociální ekonomiky se začal rozvíjet se vznikem demokratického sdružování či spolupráce. U nás se s tímto pojmem můžeme setkávat až po roce 1989. V dnešní době se snaží sociální stát uspokojit potřeby lidí, kteří nemají žádné možnosti přežití a většinou žijí ze dne na den, nemají také žádné finanční rezervy. Sociální ekonomika má mnoho definic, ale nejčastěji se můžeme setkávat s definicemi subjektů, které do ní spadají. Rozlišujeme dva přístupy sociální ekonomiky:

Normativní přístupy – jedná se o subjekty sociální ekonomiky, které spolupracují podle stejných principů bez ohledu na právní nebo institucionální formy.

Právně institucionální přístupy – takto označujeme subjekty sociální ekonomiky, které spolupracují podle právních či institucionálních forem, pod jejichž hlavičkou působí, většinou se zde jedná o různé nadace, asociace, družstva, vzájemně prospěšné společnosti.

Složky sociální ekonomiky a veřejného sektoru mají čtyři základní znaky: většinou jsou formálně organizované, samosprávné, dobrovolné a soukromé. Odlišnými znaky těchto složek jsou u sociální ekonomiky máme jasně dáno, jestli jde o činnost pro lidi, určitou skupinu lidí, u občanského sektoru není přesně stanoven hlavní účel. Další důležitým znakem, který odlišuje veřejný sektor od sociální ekonomiky, je nakládání se ziskem společnosti, u občanského sektoru je přísně zakázáno rozdělovat zisk mezi členy, v případě sociální ekonomiky je to přípustné. Dále můžeme vidět rozdílnost u demokratického řízení organizace,

jež musí být u subjektů sociální ekonomiky, u občanského sektoru není podmíněno vedení společnosti.

S pojmem sociální podnik a sociální podnikání se můžeme setkávat hlavně v zahraničí v průběhu 90. let 20. století. Ve Spojených státech amerických se s těmito pojmy můžeme setkávat dennodenně, jedná se zde o vyzkoušení nových metod. Metodu myšlenkového proudu, který se snaží zajistit finanční příjmy vlastními příjmy (jedná se zde o komerční využití daných společností a z jejich zisku, se zajišťuje potřebné financování společnosti a většina příjmů proudí na dobročinné účely). Druhý myšlenkový proud cílí na zlepšení sociálních inovací (cílem je udělat sociální podnikání a podnikatele novodobými inovátory, kteří dělají zásadní změny ve společnosti, většinou přicházejí s novými hybridy z následujících oblastí jako je lepší kvalita služeb, nové metody výroby, nové trhy, služby).

Sociální podnik má základním pilířem dva druhy kritérií:

Sociální hledisko – hlavní a základním cílem je prospět společnosti nebo určité skupině lidí. Smyslem je podporovat sociální zodpovědnost na místní úrovni. Nejdůležitější myšlenkou takového podniku je utvářet aktivity, které může společnost adekvátně využít. Další složkou, proč může vzniknout sociální podnik, je skupinová iniciativa. Převážně se jedná o aktivity občanů, kteří mají nějakou potíž nebo úmysl na zlepšení v daném místě. Většinou takový podnik vede zvolený jednotlivý občan. Právo rozhodovat v sociálním podniku by nemělo být závislé na výši, kterou daný subjekt vložil, mělo by zde platit pravidlo: Jeden hlas pro jednoho člena. Dalším cílem je spolupráce s klienty. Časem můžeme využívat nápady klientů, kteří nám pomáhají. Někdy se sociální podniky (většinou se jedná o družstva) neřídí zákazem přerozdělování zisku, v některých zemích se zisk přerozděluje mezi členy družstva.

Ekonomické hledisko – podnik zaměřený na ekonomické riziko, převážně se jedná o podniky, ve kterých vedení velice často riskuje, jejich finanční životaschopnost závisí na jejich členech; minimální podíl placené práce, často se zde jedná o kombinaci dobrovolnické práce, někdy i částečně zaplacené; vysoký stupeň autonomie, podniky jsou zakládány lidmi a jsou organizovány pomocí plánů, někdy mohou být závislé i na dotacích a posledním hlediskem je výroba zboží a poskytování služeb, cílem takto založených sociálních podniků, produkujících výrobky nebo služby; ekonomická činnost je nejdůležitějším důvodem existence takovýchto podniků.

3 NEZISKOVÉ ORGANIZACE V ČESKÉ REPUBLICE

Neziskové organizace jsou v dnešní době chápány a označovány jako organizace, které nevytvářejí zisk. V určitých případech však zisk vytvářet mohou, ale v daném období jej musí vložit zase zpět a použít k rozvoji organizace a naplnění jejich cílů.

V minulosti jsme mohli na našem území vidět mnoho sdružení, občanských iniciativ, které usilovaly o pomoc lidem. V průběhu 19. století vznikla řada spolků, sdružení, které se snažily podporovat, vzdělávání, vědu, kulturu a některé zůstaly až do dnešní doby, jako je například Sokol. V období totalitní vlády byla možnost sdružování potlačována.

Charitativní a spolková činnost byla upravena již v roce 1867 říšským zákonem. Po vzniku Československé republiky se dostalo na trh několik organizací, které se snažily utvářet iniciativu na podporu zdravotní či sociální péče, vzniklo mnoho charitativních spolků. V této době tyto dobrovolné neziskové organizace byly zřizovány na základě spolkového práva a dělily se do mnoha organizačních forem. Vzniklo nám mnoho národních, obecních, soukromých, náboženských spolků až po nejdůležitější spolky, které byly polooficiální a měly mnoho možností pro růst. Pro představu zde uvádím Československý červený kříž. Tyto organizace byly dobře strukturovány a měly bohatou členskou základnu, kterou si budovaly od malých organizací po větší pobočky až po národní ústředí. S tímto se můžeme setkat i v dnešní době, například u Skautu nebo Orlu. V období po hospodářské krizi se mnoho těchto spolků snažilo pomáhat chudým spoluobčanům a mládeži.

Po roce 1930 bylo na území Československé republiky vedeno ve statistikách přes 5 140 spolků a 1 540 ústavů a zařízení, které spadaly do soukromých neziskových organizací. Celkově se tyto organizace podílely na 26 % veškeré sociální péče u nás.

Veškerá tato činnost byla zruinována po příchodu vojáků Wehrmachtu v roce 1939. V období protektorátu veškerá dobrovolná činnost byla regulována a kontrolována pod Národním souručenstvím pro mládež v rámci Kuratoria. Navázat na dobrovolnickou činnost v předválečném rozsahu se nepodařilo ani po skončení války, protože již v roce 1948 přišla do vedení státu Komunistická strana Československa a veškerá činnost byla znovu zredukována a násilně přerušena. Byla podřízena stranickému vedení. Neziskové organizace v této době byly zrušeny a místo nich byly zřízeny státní a rozpočtové a příspěvkové organizace. Organizace, které se v této době věnovaly kultuře, sportu a mládeži, se staly dobrovolnými společenskými organizacemi v rámci tzv. Národní fronty (obdoba protektorátního

Národního souručenství). Do vedení se dostaly příslušné výbory komunistické strany. Aby vedení bylo dokonalé, bylo nutné, aby každý předseda společenské organizace byl členem Komunistické strany Československa. Tím byla zajištěna úplná kontrola toho, co se v dané organizaci děje a jestli v ní nejsou nějaké protikomunistické „živly“.

I přestože tato doba byla pro mnoho lidí těžká, vzniklo zde mnoho sdružení nebo organizací, které nespádaly pod státní aparát. Po roce 1989 se v Československu začalo znovu navazovat na občanská sdružení zakládaná před druhou světovou válkou.

K základním typům neziskových organizací v dnešní době v České republice řadíme:

občanská sdružení – jsou jedny z nejrozšířenějších a jsou registrovaná podle zákona č. 83/1990 Sb. o sdružování občanů

nadace a nadační fondy – s prvními registracemi jsme se mohli setkat v roce 1997, a to podle zákona č. 227/1997 Sb. o nadacích a nadačních fondech; u nadace je povinnost vložit do fondu minimálně

obecně prospěšné společnosti – jsou registrovány podle zákona č. 248/1995 Sb. o obecně prospěšných společnostech

církevní právnické osoby – první registrované církevní právnické osoby byly podle zákona č. 3/2002 Sb. o církvích a náboženských společnostech

Neziskové organizace v České republice mají veliký rozsah své působnosti. Zaměřují se na mnoho činností. Většinou se s nimi můžeme setkat v případech, kdy se snaží občané nahradit státní aparát. Mohou se zabývat různými aktivitami, jež podporují různé dětské organizace, využití jejich volno-časových aktivit, mohou se vyskytnout i protirasistické neziskové organizace, které mají za následek zajistit klid v neklidných částech republiky, mohou se zabývat či poskytovat asistenční služby pro tělesně postižené lidi, v některých případech se tyto společnosti snaží zajistit humanitární pomoc v případě nějaké větší živelné pohromy.

Neziskové organizace působí v oblasti výzkumu a vzdělávání, při ochraně lidských práv, zajišťují ekologickou výchovu a zvláště zdravotní a sociální činnost. Každá nezisková organizace by měla mít svou vizi, co chce udělat, čeho chce dosáhnout. Další důležitou složkou, která by měla nezisková organizace mít, co je jejím posláním, proč byla vlastně založena, co bude předpokládaným užitkem.

3.1 Finanční, materiální a informační toky jmenovaných organizací

Mezi nejznámější organizace, které poskytují humanitární pomoc, jak ekonomického, tak sociálního charakteru, patří Charita České republiky, ADRA a Člověk v tísni.

Charita Česká republika

Slovo charita znamená milosrdná láska. Jedná se o největší státní neziskovou humanitární organizaci v České republice, jež poskytuje pomoc sociálně zdravotních služeb v ČR. Počátek charitní činnosti u nás se datuje od začátku 20. století. Mezi hlavní činnosti Charity ČR patří pomoc lidem v nouzi v České republice, i když v posledním desetiletí se snaží tato organizace pomáhat i v rozvojových zemích Třetího světa. Na humanitární pomoc, která je koordinována do zahraničí, se tato organizace začala zaměřovat v roce 1995. V roce 2000 vzniklo oddělení humanitární a rozvojové pomoci.

Charita ČR má možnost využití koordinace humanitární pomoci spolu s dalšími 162 národními charitami sdruženými do Caritas Internationalis, které se zaměřuje na přírodní a krizové situace. Jednotlivé diecézní Charity se snaží zapojit do konkrétních projektů, jež mají pomoci lidem v nouzi.

Charita má mnoho dlouhodobých projektů v určitých regionech, např. v Gruzii, na Kavkazu, v Indonésii nebo v Mongolsku. Snaží se také o zjištění potřeb lidí v jiných zemích a s tím související možností pomoci; jedná se např. o Barmu, Kambodžu. V některých případech, když je potřeba, je Charita ochotna okamžitě poslat humanitární pomoc, a to ze zásob, které má ve svých skladech. V minulých letech jsme to mohli vidět např. při povodních v Pákistánu, Polsku, Slovensku nebo po zemětřesení na Haiti.

Z právního hlediska je Charita Česká republika právnickou osobou dle Kodexu kanonického práva. Je nedílnou součástí římskokatolické církve registrované v České republice podle zákona č. 3/2002 Sb., od níž odvozuje svou právní subjektivitu, a evidované podle zákona 3/2002 Sb.

Charita v České republice má celkem dvě arcidiecézní a šest diecézních charit. Všech devět členů sdružení má vlastní právní subjektivitu. V čele každé z devíti charit stojí ředitel. V roce 2010 Charita Česká republika měla celkový objem nákladů více než 120 milionů korun. Došlo k navýšení nákladů oproti minulému roku zhruba o 10 milionů korun. Tyto zvýšené náklady byly narůstajícími cenami humanitární pomoci navýšeny o nemalé částky, které byly vloženy do oprav a údržby majetku. Ve jmenovaném roce vzrostly náklady na

přepravu materiálu i na údržbu majetku, který se nachází na jednotlivých misích. Za služby dala Charita skoro 70 milionů korun. Velký vliv na zvýšení služeb mělo zvýšení cen České pošty, a. s. V daném roce se vlivem větší konkurence podařilo snížit i náklady na letenky do jednotlivých misijních oblastí. Celkové náklady na letenky dosáhly necelých 1,5 milionu korun. Další větší položkou, která měla velký vliv na zvýšení nákladů, bylo uvedení nového softwaru a otevření nových webových stránek Charity Česká republika. Celková výše nákladů na softwarové služby dosáhla částky 3,4 milionu korun.

K velkému navýšení nákladů došlo také v oblasti realizovaných projektů a služeb, které s danými projekty nedílně souvisejí. Tyto náklady byly zvýšeny zhruba o 6,1 milionu korun na celkových 33 milionů korun. Další složkou, která tyto náklady velice ovlivňuje, jsou náklady spojené s dopravou materiálu na místo, u nakoupeného materiálu se také zvýšily náklady na celkových 13 milionů korun.

Mzdové náklady charitních zaměstnanců, kteří pracují v České republice, byly sníženy na konečných 12 milionů korun. Celkem bylo vyplaceno na mzdách pro všechny zaměstnance, kteří pracují mimo území České republiky, více než 22 milionů korun.

Charita nežije jenom z příspěvků, ale má také mnoho projektů, které jí vynášejí peníze. Celkově Charita Česká republika za rok 2010 vydělala 121 302 000 Kč. Po odečtení nákladů spojených s její činností jsme došli k závěru, že výsledkem hospodaření je zisk, a to ve výši 20 000 korun. Zde můžeme vidět, že Charita ČR pracuje tak, jak má, není to společnost, která se snaží vytvářet co největší zisky, ale snaží se peníze rozdělovat na potřebná místa.

4 PŘEPRAVA HUMANITÁRNÍ POMOCI

V dnešní době máme mnoho možností k přepravě materiálu. Musíme si uvědomit, že každý z nás Evropanů popřípadě lidí, kteří žijí v Západní Evropě, je zvyklý na osobní automobil, popřípadě vlakovou dopravu, větší mezinárodní letiště, jež se nacházejí většinou v okruhu řádů 100 km od sebe.

V některých afrických zemích i státech Asie musejí lidé k přepravě vody, jídla či materiálu používat vlastní nohy nebo staré vozíky, jež člověk tlačí před sebou. I v dnešní době je pro některé lidi v těchto zemích možnost vidět osobní automobil, vlak či letadlo neopakovatelnou událostí. I proto se stává, že lidé s otevřenými ústy hledí na Evropana, jenž mu přiváží potřebný materiál nebo jídlo.

V případě přepravy materiálu po Evropě využíváme silniční nebo železniční dopravu. Jestliže budeme přepravovat humanitární pomoc do zemí Afrického rohu (Somálsko, Etiopie) nebo Asie, budeme muset využít buď námořní nebo leteckou dopravu, a to hlavně z důvodů nedostatečné železniční infrastruktury.

4.1 Dělení dopravy

Dopravu můžeme zabezpečovat různými druhy dopravy a můžeme k tomu využít také mnoho subjektů, které jsou někdy navzájem hodně propojeny. Můžeme využít nějakou dopravní firmu, jež nám daný výrobek nebo materiál přepraví na dané místo, kam chceme.

Dopravu rozdělujeme podle několika činností.

Tabulka č. 1 – Členění dopravy podle činností (vlastní zpracování)

dopravního prostředku	na leteckou, vodní (vnitrozemskou nebo námořní), železniční (kolejovou), silniční, kombinovanou (integrovanou), nekonvenční (pásovou, potrubní)
pravidelnosti	na nepravidelnou a pravidelnou
obsluhovaného území	na mezinárodní a vnitrostátní
vztahu dopravce a přepravce	na veřejnou, individuální a neveřejnou
přemísťování objektu	na nákladní nebo osobní
místa jejich provozování	na vnitřní (vnitropodnikovou) a vnější (mimo-podnikovou)
velikosti zásilky	na kusovou a celokusovou
hromadnosti	na hromadnou a nehromadnou
prostředí, ve kterém je realizována	na vodní, pozemní, podzemní, vzdušnou nebo kosmickou

Silniční doprava

Má mnoho výhod, které poskytuje každému z nás a každý z nás se s ní může setkávat. Hojně se automobilová doprava začala rozvíjet s postupným automobilovým boomem na začátku 20. let 20. století. Její nejdůležitější výhodou je přesná rychlost dodávky daného materiálu na dané místo. Její další důležitou složkou je spolehlivost, možnost volby jiného druhu vozidla v případě, že na dané místo nemůžeme potřebovaný materiál dopravit. Silniční doprava má však i své proti; nemůžeme přepravit větší množství materiálu, nedostatečné využití nákladních vlaků, velkým nedostatkem jsou výfukové zplodiny, v případě zimního počasí špatná dostupnost do horských oblastí, zvyšující se ceny nafty a ropy, které se potom promítnou do koncové ceny, kde se odrazí také zvyšující se ceny mýtného a dálničních poplatků. S vysokou automobilovou přepravou rostou také neustálé problémy, jako je neustálé budování dopravní infrastruktury a postupná údržba dálnic a silnic.

Železniční doprava

Představuje jednu z nejekologičtějších možností přepravy velkého množství materiálu na delší vzdálenosti. Již v 19. století jsme mohli vidět ve Spojených státech amerických rychlost myšlení daného obyvatelstva, jež budovalo dopravní koridory z východu USA na západní pobřeží USA, i proto je železnice řazena mezi staré dopravní obory. V průběhu doby se stávala železniční doprava jednou z nejrychleji rostoucích možností přepravy materiálu na dané místo, a to i přesto, že v raném stádiu jezdily vlaky jenom pár desítek kilometrů v hodině. Ve většině případů měla železnice za následek prudký rozvoj daného regionu. V návaznosti na železniční síť vznikaly továrny a skladovací haly. S postupujícím vývojem hrála železnice i nemnoho důležitých rozhodnutí ve válečných konfliktech. Většinou železnice zajišťovala logistickou podporu. Postupem času a vznikající konkurencí v podobě automobilové dopravy a špatným rozhodnutím vlád prochází železniční doprava v posledních desítkách let špatným obdobím.

Výhody železniční přepravy jsou velké; pro představu při delší přepravě materiálu máme snižující se přepravní náklady, v případě větších měst je rychlejší možnost přepravy a dostupnosti materiálu, většinou je zajištěna dobrá infrastruktura. Je zde nižší nehodovost oproti silniční dopravě, ale opakem proti silniční dopravě je větší možnost krádeže materiálu či přepravovaného nákladu na nádražích, protože uhlídat větší množství přepravovaného materiálu se jednoduše nedá. V některých oblastech světa je špatná železniční infrastruktura, nemůžeme přepravit daný materiál i do nejposlednějšího místa státu, musíme využít překládku a daný materiál převést jinou formou dopravy. Železniční doprava je nyní velice koncentrována v několika regionech, jako je Evropa, Severní Amerika, jihovýchodní Asie, Austrálie, Jihoafrická republika a její sousední státy, velice rychle se rozvíjí železniční doprava v Brazílii.

Železniční síť je rozlišena podle hustoty kolejí na:

- a) velmi hustou – Evropa, Amerika
- b) řídká síť – můžeme ji vidět na Sibiři nebo v Severní Kanadě, kde je malá hustota zalidnění
- c) řídká a málo výkonná síť – setkáváme se s ní v řadě zemí třetího světa, většinou zde slouží jako doprava z vnitrozemských oblastí k přístavním městům

Další členění železnice může být podle určitých rysů

Tabulka č. 2 - Členění železnice podle určitých rysů (vlastní zpracování)

Integrace	Tratě, které nejsou propojeny s hlavním uzlem, jsou spojeny do souvislé sítě a železniční síť navazuje na ostatní sítě. S tímto rysem dopravy se můžeme setkávat i u nás při vybudování nových koridorů a jejich propojení.
Intenzifikace	Vznikem nových železničních sítí nabývá větší hustota přepravy a zvyšuje se počet nových uzlů. Nejvíce se s tímto rysem můžeme setkat v Čínské lidové republice.
Lokalizovaná spojení	Většinou jsou tratě propojeny s nejvýznamnějšími uzly - propojení vodních cest a silnic. Převážně se jedná o země třetího světa.
Selekce	V podstatě se jedná o rušení málo využívaných tratí a soustředění se na hlavní tahy. Selekcí vidíme nejčastěji ve Spojených státech amerických.

V současné době se mnoho tratí uzavírá a ruší v ekonomicky vyspělých státech, jako jsou Spojené státy americké. Vlna železničního boomeru se přesouvá do nově vznikajících a rychle rostoucích ekonomik světa. Je prokázáno, že světové železnice jsou využívány pouze ze 40 % své přepravní kapacity.

Další rozdíly mezi železnicemi a s tím související překládkou materiálu je rozchod kolejí. Železniční dopravu rozdělujeme na tři druhy rozchodu kolejí.

Tabulka č. 3 – Rozdělení železniční dopravy podle rozchodu kolejí (vlastní zpracování)

Normální	1435 mm	Je využíván u 60 % všech železničních sítí světa. Je rozšířen v ČLR, Evropě a Americe.
Široký	Více než 1435 mm	Většinou je mají země bývalého SSSR, hojně je rozšířen v Jižní Americe.
Úzký	Méně než 1435 mm	Tyto tratě se dokáží přizpůsobit okolnímu terénu, většinou se využívají v horských oblastech.

Letecká doprava

V dnešním globálním a rychle se rozvíjejícím světě je letecká doprava považována za jednu z nejrychleji rostoucích přeprav jak osob, tak materiálu. Její největší rozmach, co se týká přepravy materiálu, začíná na konci 80. let 20. století, kdy se začíná propadat Východní blok a je vysoká poptávka po luxusním materiálu ze Západní Evropy. Proto vznikají různé přepravní společnosti, jež nám během 24 hodin dodají požadovaný materiál na dané místo, a tento nárůst letecké přepravy přetrvává až do dnešních dnů.

Nejdůležitější výhodou letecké dopravy je vysoká rychlost dodávaného materiálu. Přepravovaný materiál není vystavován velkým nárazům, jako v případě silniční nebo železniční dopravy, nevznikají nám takové škody. Většinou nemusíme vynakládat velké úsilí na balení. Letecká doprava má také řadu velkých nevýhod, o kterých člověk v dnešní době moc nechce slyšet. K těm největším patří extrémní exhalace oxidů do ovzduší, vysoké náklady na přepravu materiálu, zvyšující se ceny leteckého paliva, letadlo je omezeno kapacitou přepravy, v případě špatného počasí nemožnost přepravy materiálu na dané místo. Je důležité, aby byla vybudována dobrá letištní infrastruktura, i když ve většině zemí Západní Evropy se s ní setkáváme, tak u některých letišť v Evropě dopravní infrastruktura chybí.

Leteckou dopravu můžeme charakterizovat podle její činnosti do tří oblastí.

1. Vojenské letectví – v dnešní době se s ním můžeme setkat skoro denně ve zprávách, kdy vidíme záběry z Afghánistánu či Iráku, jak vojáci přepravují daný materiál na místo určení nebo využívají k přepravě materiálu letecké helikoptéry.

2. Všeobecné letectví – střetáváme se s ním při každodenní činnosti, např. v létě vidíme, práškování polí, nebo při různých volno-časových aktivitách, jako je sportovní létání. Jedná se o provozování soukromých strojů, jež si může koupit každý z nás, pokud k tomu má dostatečný přísun kapitálu a patřičné letecké oprávnění.

3. Komerční letectví – je nejrozšířenější, jak u nás, tak v zahraničí - a každý z nás s ním má jak dobré, tak špatné zkušenosti. Většinou se jedná o provozování letecké činnosti určitou leteckou společností za účelem přepravy materiálu či osob na dané místo.

Aby nebylo na letecké dálnici tolik nehod a problémů, vzniklo mnoho institucí, které byly a jsou podporovány vládami. Mezi nejznámější patří ICAO (International Civil Aviation Organisation), jedná se organizaci, jež je obdobná mezinárodní organizaci OSN. Její snahou je zajistit technickou a každodenní bezpečnost v mezinárodní letecké dopravě. Další významná organizace je IATA (International Air Transport Association), jedná se o nevládní organizaci v letectví, která sdružuje letecké přepravce. V dnešní době má již 270 členů, kteří zajišťují skoro 95 % pravidelné letecké mezinárodní přepravy.

Další úřady v Evropě jsou Evropská agentura pro bezpečnost letectví, Asociace evropských leteckých společností, Evropská konference civilního letectví, Eurocontrol.

Rozdělení letišť

Velká letiště jako ve Frankfurtu nad Mohanem, Londýně, Paříži nebo New Yorku představují velký dopravní uzel, kterým projde ročně velké množství materiálu a cestujících. Výkon takového letiště lze srovnávat, jak podle počtu odletů nebo přistání, nebo podle počtu přepravy materiálu a odbavených cestujících.

Mezinárodní letiště - huby – jedná se o veliký letištní komplex, ve kterém je veškerá infrastruktura, jako je napojení na dálniční síť, přímé vlakové spojení, kompletní parkování, skladovací haly pro přepravovaný materiál. Jedná se o letiště s přepravní kapacitou nad 25 milionů cestujících ročně. Tato letiště jsou většinou přepravními uzly dané země a daného kontinentu.

Mezinárodní letiště – k tomuto letišti od roku 2005 patří i Praha. Přepravní kapacita má dosahovat 10 až 25 milionů odbavených cestujících ročně. Převážně tato letiště významně napomáhají při budování okolního regionu. Ve většině případů je zde dobrá dopravní dostupnost a kompletní infrastruktura.

Regionální letiště – jedná se o středně velká letiště, na která je navázáno blízké okolí. Většinou zde létají nízko-nákladové letecké společnosti, protože jsou zde malé letištní poplatky. Převážně zde není dořešena infrastruktura a v blízkosti nejsou žádné skladovací prostory a haly. Převážná kapacita je od 5 někdy i od 10 milionů cestujících ročně.

Lokální letiště – jedná se většinou o malá lokální letiště s přepravní kapacitou do 5 milionů osob. Většinou se s těmito letišti setkáváme u dovolenkových destinací.

Vodní doprava

Vodní a lodní doprava je jedna z nejstarších druhů přepravy. Už od dob Egyptské říše vidíme, jak dokázali otroci přepravovat daný materiál na místo za pomoci lodí. Vodní doprava je jedna z nejekologičtějších druhů přepravy, pokud není nějaká přírodní katastrofa nebo lidská chyba, nemělo by dojít k havárii. Díky lodní dopravě se může přepravit velké množství stanoveného materiálu na určené místo. Bohužel v případě přepravy lodí je dlouhá doba čekání na daný materiál. Výhodou lodní dopravy je menší počet lidí x množství přepravovaného materiálu. Při větší hustotě říční sítě by se daná země měla snažit, aby mohla využívat veškerých svých prostředků k vodní dopravě.

Vodní dopravu můžeme dělit na námořní nebo vnitrozemskou. Vnitrozemská doprava může přepravovat materiál buď na přirozené vodní cesty, většinou se jedná o velké řeky nebo umělé (jedná se většinou o průplavy).

Vnitrozemské vodní síť rozlišujeme na:

a) splavné – jedná se o tok, na kterém můžeme provozovat velkou plavbu vnitrozemskými plavidly. Tyto splavné řeky dělíme dále na národní (tečou na území daného státu – u nás to je např. Berounka) nebo mezinárodní (zde platí mezinárodní právní režim plavby, jedná se např. o Dunaj, Labe)

b) nesplavné – zde se bavíme o tocích, které nejsou splavné pro velká plavidla, i přestože lze na nich vidět sportovní čluny

Nejnižší třídy (tj. třídy I, II a III) klasifikují vodní cesty místního významu. Jejich parametry nejsou v souladu s principy mezinárodního klasifikačního principu a nemají celoevropský charakter. Jejich parametry vycházejí z rozměrů plavidla typických pro příslušný region, proto jsou tyto vodní cesty posuzovány odděleně na území západní a východní Evropy. Další rozšiřování těchto vodních cest se nepředpokládá. (Zelený, 2007, s. 216)

Vodní cesty mezinárodního významu tedy začínají na stupnici IV. třídy. Největší třídou je VII., kterou zastupují tlačné soupravy nebo námořní lodě.

V Evropské unii není vodní doprava zpoplatněna, jedinou výjimkou jsou plavební komory.

Kombinovaná doprava

Je nedílnou složkou každého státu. Je hojně využívána v kombinaci s lodní dopravou při přepravě lodních kontejnerů ze zaoceánských lodí. Většinou je využívána v kombinaci silniční a železniční dopravy. Je většinou napojena na lodní přístavy v Západní Evropě.

4.2 Globální přeprava

Globální přeprava je v této době hojně využívána. Většina ekonomik je na sebe napojena. V případě přerušení výroby nebo nějaké živelné pohromy jsme schopni zajistit potřebnou dodávku v řádech několika hodin. Mohli jsme to vidět například při povodních u nás v České republice, kdy došly dodávky náhradních dílů při vytopení pomocného závodu Škoda auto, a. s., a v řádech několika hodin byla zajištěna nová dodávka náhradních dílů. To samé můžeme vidět v případě živelných katastrof, jako jsou například zemětřesení, kdy v případě, že zasažený stát chce naši podporu, tak česká vláda okamžitě připraví vládní speciál a na dané místo odlétá určitý tým lidí. Globální přeprava je nedílnou součástí každého z nás.

V dnešní době se otevírají nové trhy a firmy musejí pružně reagovat a přepravit určený materiál na dané místo, proto volí buď externí firmy nebo vybudují svoji novou filiálku na stanoveném místě. Každé místo má jinou kulturu či demografický vývoj, proto musíme zvolit v případě globální přepravy správný druh dopravního prostředku.

4.3 Přeprava v České republice

Silniční přeprava

Budování silnic začalo v bývalém Československu s příchodem automobilového průmyslu na počátku 20. století. I přestože máme jednu z největších hustot silniční sítě v Evropě - na 1 km² představuje 0,7 km - není den, aby se u nás „nestála“ nejdůležitější tepna - dálnice D1.

Silniční nákladní doprava přepravuje nejvíce zboží a materiálu. Na našem území je registrováno přes 650 000 nákladních vozidel, jež slouží k přepravě materiálu či osob. V současné době je v České republice přes 55 752 km silnic. Z toho připadá 733,9 km na dálnice, které jsou pro nákladní automobilovou dopravu zpoplatněny mýtným systémem. Mýtný systém se vztahuje i na rychlostní silnice, proto se můžeme setkávat s tím, že nákladní automobilová doprava využívá neplacených úseků silnic k tomu, aby byly náklady co nejnižší. Poplatkem za užívání se rozumí určitá částka, která se platí za oprávnění využívat vozidlem po určitou dobu zpoplatněné pozemní komunikace. Silniční doprava u nás je vhodná k přepravě materiálu na kratší a středně dlouhé vzdálenosti. Naše silniční síť díky své hustotě je hojně využívána v logistické síti. Díky silniční dopravě může dopravce uspokojit každého potenciálního klienta. V případě přepravy materiálu na delší vzdálenosti se přepravci nevyplatí využít silniční dopravu, důvodu je u nás několik, mýto, ale dále je to enormně vysoká cena nafty a benzínu a neustálé kolony a také havárie osobních automobilů, jež zablokují dopravu. V tuto chvíli chybí ještě jedna náhradní spojnice, která by umožňovala přepravu materiálu z Čech na Moravu. Možnost využití je pouze dálnicí D1.

I přestože projekty a peníze z Evropské unie na dostavbu rychlosilnice z Mohelnice do Hradce Králové jsou stále k dispozici, přesto se tento projekt nerealizuje. V následujících 10 letech má hlavní uzel dálnice D1 procházet opravami a rozšiřováním. Myslím si, že tuto zátěž nezvládne a většina dopravců bude využívat jinou formu přepravy materiálu.

Železniční přeprava

Železniční doprava a přeprava je v České republice hojně rozšířena. Počátky železniční sítě u nás sahají do začátků 20. století. Postupem času vznikaly dopravní uzly a koridory. V současné době měří železniční síť 9 441 km, z toho je 1 870 km dvoukolejných tratí a elektrifikovaných tratí máme 2 670 km. Většina našich železnic je normálně rozchodných rozměry 1 435 mm, úzkorozchodných tratí s rozměry 760 mm je u nás 97 km. Jedná se o trať s ozubnicovým úsekem je mezi Tanvaldem a Harrachovem. Železniční doprava je u nás druhou nejrozšířenější - po silniční dopravě, i přestože máme hustou železniční síť, tak nákladní doprava dosahuje malých zisků. Dominantní firmou na trhu je ČD Cargo, a. s. Železnici u nás využíváme k přepravě většího množství materiálu, jako je uhlí ze severní Moravy a severních Čech, nebo ji hojně využívají automobilky (Škoda Auto, TPCA). Železniční doprava je u nás optimální, protože máme dostatek vleček, kdy můžeme materiál pře-

pravít z vlečky na vlečku. V některých případech musíme využít silniční dopravu, jež přepravu materiálu výrazně prodražuje. Problémem u naší železnice je zastaralost vozového parku, nepravidelné jízdy nákladních vlaků. Z toho vyplývá nemožnost doručení dodávky v čas na dané místo. Tuto situaci se dráhy snaží zlepšit zaváděním rychlých nákladních vlaků. V současné době můžeme vidět u osobní dopravy na železnici otevření trhu pro konkurenci (Student Agency, a. s.) a ceny se snižují, zlepšení dopravy. V případě ztráty monopolu ČD Carga, a. s., na nákladní přepravu po železnici vidím budoucnost a zlepšení kvality přepravy materiálu a zlepšení služeb.

Letecká přeprava

Počátky letecké dopravy v České republice sahají do 20. let 20. století. V České republice je více než 90 letišť v souladu se zákonem o civilním letectví. V tomto počtu jsou zařazeny jak mezinárodní letiště veřejné či neveřejné, tak i letecké aerokluby, které nemají zpevněné vzletové a přistávací dráhy, ale letadla přistávají pouze na zelené louce.

Nejvýznamnějším letištem u nás je letiště Praha – Ruzyně, kde je provozována většina letecké přepravy v České republice. Jedná se o největší letiště ve Střední a Východní Evropě. Dalšími mezinárodními letišti, která přijímají charterové lety, jsou Ostrava – Mošnov, Karlovy Vary – Olšová Vrata a Brno – Tuřany. Společnosti tato letiště využívají z důvodu snížení nákladů. Tato letiště mají být v dalších letech nedílnou součástí daných krajů a regionů. U nás máme celkem 19 mezinárodních letišť. Tato letiště se dále dělí na:

veřejná - přijímají všechna letadla v mezích své technické způsobilosti (Praha – Ruzyně, Brno - Tuřany, Karlovy Vary – Olšová Vrata, Ostrava – Mošnov, Pardubice, Klatovy, Kunovice, Mnichovo Hradiště, Olomouc)

neveřejná - přijímají letadla na základě předchozí dohody s provozovatelem letiště (Přerov, Vodochody, Plzeň – Líně, Hradec Králové, Hosín, Benešov, Otrokovice, Roudnice, Vysoké Mýto, Praha – Letňany)

K tomu, aby u nás nevzniklo žádné letecké neštěstí, je zřízen Úřad pro civilní letectví, jehož nadřízeným orgánem je Ministerstvo dopravy České republiky. Úřad je rozdělen na část letovou, provozní a technickou.

Lodní přeprava

S prvními záznamy o lodní „říční“ dopravě se setkáváme v 10. století. Za vlády Karla IV. došlo k rozvoji říční dopravy. Tento český panovník viděl možnost uplatnění Vltavy jako ideálního prostředku pro přepravu materiálu. Bohužel až do začátku 19. století je u nás říční doprava ojedinelá. V tomto období začíná zlom a doprava začíná mít dennodenní charakter. Za říční dopravu vděčíme parníkům a paroplavbě. Je dobré, že si lidé oblíbili tuto možnost přepravy.

Nejdůležitějšími říčními toky u nás jsou řeky Labe a Vltava, které tvoří hlavní dopravní tepnu a zároveň i napojení na moře. V dnešní době můžeme u nás využívat pouze 663,6 km vodních cest. Pro velkou plavbu, pokud není období sucha nebo období po povodních, můžeme po vodě přepravit materiál na celkových 315,2 km říční sítě. Vodní cesta, která vede po dolním a středním Labi, má délku 222,5 km, dále můžeme využít napojení na Vltavu, kde k využití slouží 91,5 km a ještě můžeme ujet 1,2 km po Berounce. Ve většině ostatních vodních cest se jedná o nepropojené úseky vodních doků, které jsou ve většině případů využívány pro příležitostnou nebo výletní dopravu.

V dnešní době u nás vidíme hodně nedostatků v lodní dopravě, i přestože se jedná o jednu z neekologičtějších druhů přepravy. Jako největší nedostatky lodní dopravy u nás považují špatnou průjezdnost Labe, Vltavy, Moravy, nedokončení plavebních komor, nedostatečné úpravy toků a nedůsledné vybudování nových přehradních nádrží.

Již král Karel IV. chtěl propojit Dunaj – Odru – Labe, ale i po více než 700 letech je jeho projekt v nedohlednu, a to i přesto, že je součástí Evropské dohody o vnitrozemských vodních cestách AGN.

Instituce, jež mají dozorový charakter na říční dopravě, jsou: Ředitelství vodních cest České republiky, Česká plavební a vodocestné sdružení, Mezinárodní plavební sdružení AIPCN/PIANC, Český lodní a průmyslový registr, Státní plavební správa.

Kombinovaná přeprava

V České republice se s kombinovanou dopravou můžeme setkávat skoro denně. Větší rozmach této dopravy nastal po roce 1989. Využití této přepravy vidíme u několika společností, například Česká pošta, a. s., jež využívá k přepravě zásilek jak železniční, tak i automo-

bilovou dopravu. Ale většinou se s touto dopravou setkáváme při přepravě námořních kontejnerů.

V současné době najdeme v České republice několik významných terminálů. Mezi největší provozovatele patří společnost METRANS, které patří dva terminály v Praze, po jednom v Plzni a Zlíně. Terminál v Praze - Uhřetěvesi má kapacitu 25 000 TEU. Na tomto terminálu se dá využít uskladnění prázdných kontejnerů v depu SDM, kde kapacita dosahuje 10 000 TEU a 15 000 TEU na železničním překladišti. Celková překládková kapacita tohoto terminálu činí 500 000 TEU ročně a je využívána v současné době pouze z 67 %. Podobnou kapacitou disponuje terminál ve Zlíně.

5 NOVÁ OHNISKA NAPĚTÍ VE SVĚTĚ

Svět v dnešní podobě, jak ho známe, je úplně jiný, než jaký býval na začátku minulého století. I přestože zde v minulosti bylo mnoho válek (první a druhá světová válka), vždycky se ekonomika z válečných hrůz vzpamatovala. Lidstvo se přesto nepoučilo. Po ukončení těchto konfliktů se nám rozhořelo mnoho dalších nepokojů, ať se jednalo o náboženské nepokoje anebo o nepokoje, které byly vyvolány z důvodu mocenských. Na začátku nového milénia nám začala nová válka - „válka proti terorismu“, která trvá již 10 let a pořád není u konce.

Jedná se o pouhou válku, ve které jde o ropu? Nad touto otázkou bylo vedeno mnoho fám, které se určitě mohly opírat o reálné základy. Dnešní doba je velice špatná, na světě je velký počet chudých lidí, je zde vysoké procento nezaměstnaných lidí, kteří se bouří.

Novodobou válkou, kterou si již já pamatuji, byla válka v bývalé Jugoslávii. Můžeme si položit otázku, zda se jednalo pouze o lokální konflikt či konflikt náboženský? Určitě je v tom od každé části něco. Jugoslávie se začala rozpadat s koncem SSSR. Začalo vraždění a mučení lidí, nevinné čistky a genocida. Jugoslávie byla svazová republika a bohužel každý stát se chtěl osamostatnit a podle toho to taky dopadlo. Pokud byla Jugoslávie společným federativním státem, měly všechny svazové republiky rovnocenný přístup k Jaderskému moři, kterého také hojně využívaly. Možnost etnické války mezi národy je na Balkánském poloostrově velká, stačí malé ohnisko a máme zde novou humanitární krizi v Evropě.

V průběhu 90. let nebyla jenom náboženská válka v bývalé Jugoslávii. Mnoho regionálních konfliktů, jež si vyžádaly mnoho stovek lidských životů, bylo také v zemích bývalého Sovětského svazu. Mezi jednou z nejvíce válečných zón v novodobém Rusku můžeme považovat válku v Čečensku, kde bylo pobyto mnoho žen, dětí. Na tomto případě vidíme, že ruská vláda bojuje proti „terorismu“, a oplátkou nám vznikají protiútoky, jakými byly například útok na Moskevské divadlo či Beslanskou školu. Další z řad válečných konfliktů, jež si vyžádal odchod mnoha tisíců lidí ze svých domovů a tím způsobenou humanitární krizí, byla válka v Gruzii, kdy ruská vláda pomáhala k osvobození Abcházii a Jižní Osetii nad vládou Gruzie. Podle mého názoru tento konflikt mohl vyvolat daleko větší válku, protože Gruzie byla moc prozápadní.

Další možné konflikty a s tím možnou hrozbou pro lidi může být boj v Dagestánu či Azerbajdžánu, protože se jedná o velice významné strategické pozice, o které by Rusko v případě mocenského vlivu přišlo.

Z dalších novodobých konfliktů, které jsem měl možnost osobně zažít, je nekonečný spor o vládu nad Blízkým východem. Většinou se jedná o spor mezi „státem“ Palestina a Izraelem, do kterého v dnešní době spadá ještě Irán, který se snaží vytvořit si „jadernou zbraň“, i když tvrdí, že jádro má být využito pro jaderné reaktory v jaderných komplexech. V případě útoku Izraele na iránská jaderná zařízení by tento útok vyvolal dalekosáhlejší protiútok, který by se dotknul každého z nás. Jednalo by se o zvýšení cen ropy, zastavení mořských tras, jež vedou k Suezskému průplavu, tím se zvyšují ceny přepravy zboží z Asie. Ale hlavní důsledek, který by vyvolal tento vojenský akt, by byl v totální válce proti státu Izrael, který má pouhých 8,5 milionu obyvatel, i když každý z občanů tohoto státu má za sebou armádní výcvik. Ačkoli je bezpečnost ve státu Izrael na špičkové úrovni, určitě by se podařilo teroristickým skupinám jako Fatáh, Hizbaláh aj. posílat teroristy či vysílat rakety, které by vyvolaly daleko větší nevoli, a jednalo by se o válku devastující s mnoha lidskými životy a zánikem státu Izrael by bylo možno pouze letecky či po moři. Osobně jsem zažil při průjezdu Izraelem pouze jeden raketový útok, a to když vypálili Palestinci z pásma Gazy rakety na školní autobus a zranili při něm pár lidí, protiútokem izraelské letectvo bombardovalo pásmo Gazy. Při bližším poznání státu Palestina máte možnost vidět, že obyvatelé tohoto území stále uznávají jako svůj vzor dnes již zemřelého Jásira Arafata, který byl terorista.

Na Blízkém východě nebude nikdy klid, protože se zde vždy najdou skupiny lidí, jež budou vyvolávat konflikty, a v důsledku to odnesou obyčejní lidé, kteří žijí v několika utečenec-kých táborech a díky různým blokádam se jim nedostává lékařské pomoci a v některých případech tito lidé mají i nedostatek jídla. Nenávist těchto národů je zde již od pradávna a jen tak lehce nezmizí.

Další zemí, jež se dotýká Středního východu, je Irák, jenž je již přes deset let okupován americkými jednotkami, které nejely pomáhat, ale šly bojovat o ropu. Dříve, když ovládal Irák železnou rukou Sadám Husajn, zemřelo hodně Kurdů, protože Sadám Husajn je velice nesnášel, ale podle statistik za jeho vlády zemřelo určitě méně lidí než za okupace americkou armádou. Ačkoli Američané mají v této zemi rozmístěny své vojenské jednotky, přesto ji nemají pod svou kontrolou. Bohužel tuto skutečnost nechce nikdo přiznat, protože zde probíhá „občanská válka“ mezi náboženskými menšinami. Šítové bojují proti Sunitům, do toho bojují ještě Kurdové, jež se chtějí odpoutat od Irácké republiky. Jedná se o geopolitický problém, jenž není pouze v Iráku. V této zemi jde z hlediska humanitární pomoci hlavně o nedostatek potravin, země se snaží kompenzovat tuto pomoc zvýšenými dodávkami ropy.

Snad v této zemi bude po odchodu spojeneckých vojsk klid a mír a lidé této země budou moci navázat na svou velmi bohatou historii a vytěžit z ní maximum.

Další zemí, kterou zde musím uvést alespoň částečně, je Afghánistán, kde již od roku 2001 vedou Spojené státy americké válku proti terorismu. Tato země je velice zbídačená, v minulosti zde vedl válku Sovětský svaz, poté přišlo k vládě teroristické hnutí Taliban, které vyprovokovalo válku, která zde probíhá do dnešních dnů. V této zemi jde také o vliv kmenových hnutí, jež mají dané regiony rozděleny. Největším problémem této země je její veliká chudoba způsobená dlouholetými válkami. Lidé se snaží zde vydělávat peníze většinou na makových polích, jejichž produkty mají za následek velké sociální problémy u nás v Evropě. Tato země znovu upadá pod vládu hnutí Taliban, které zde asi v budoucnu znovu zvítězí. Potravinová pomoc nebo pomoc stavění školek, různých čističek odpadních vod, jež dávají práci místním lidem, půjde v niveč, a místní, kteří se třeba snaží najít si vhodnou práci, se vrátí znovu k pěstování makových polí.

K dalším zemím, které mají mnohaleté problémy spíše v důsledku obrovských veder či přírodních katastrof jakými jsou hurikány a ničivé povodně, patří Africký roh. Somálsko nemá od 90. let žádnou stabilní vládu. Na jeho území a v jeho blízkém okolí operuje obrovské množství pirátů, kteří unášejí západní lodě a chtějí za ně peníze. O čem se však nemluví, je obrovský nedostatek potravin způsobený dlouhodobou neúrodou, nedostatek vody a hlavně nedostatečná zdravotnická pomoc. Bohužel země Afrického rohu nemají žádné možnosti nerostných surovin, jež by mohly vyvážet, čímž by částečně „nateklo“ velké množství peněz do této zbídačené ekonomiky. Je zde také kmenový vliv a vliv teroristické skupiny Al-Kaida. Umírá zde nejvíce dětí na světě a při pohledu na zbídačené lidi, člověk někdy sní i to, co nemá rád a váží si každého kousku jídla.

Nesmíme zapomenout ani na zemi, která byla v minulých letech postižena ničivými zemětřeseními a obrovskými povodněmi. Touto zemí je Pákistán. V minulých letech vedl Pákistán válečný spor s Indií o území Kašmíru. U těchto zemí bylo i velké riziko použití jaderných zbraní, protože mají ve svém vojenském arzenálu tyto ničivé střely. Je zde demarkační čára, jež obě země rozdělila, jenže postupem času se na této demarkační čáře stalo několik konfliktů, které mají za následek válečný stav do dnešních dnů. V tuto chvíli se musí Pákistán vypořádat s nedostatkem potravin v postižených lokalitách. Je zde velký vliv armády, která však dobře koordinuje potravinovou a lékařskou pomoc.

V průběhu desetiletí budeme moci být svědky dalších konfliktů, jak regionálního charakteru, tak mezinárodního. Tyto konflikty budou vyvolány Čínskou lidovou republikou a nebo budou součástí této země. I přestože čínská ekonomika roste raketovým tempem, tak se zde prohlubuje velký rozdíl mezi chudými a bohatými. Lidé na vesnici musejí vyjít s pár dolary na den a v jihozápadní Číně roste extrémně vysoká poptávka po všem drahém. Je zde rychle rostoucí inflace, která bude mít za následek regionální konflikty, v minulých letech to bylo potlačení nepokojů Ujgurů, které vláda ČLR potlačila silou. Komunistická Čína má i mnoho problémů z hlediska ekologické obrovské povodně hurikány a tajfuny, jež ohrožují tuto zemi, a mají za následek extrémní přesídlování obyvatelstva a tím i související potřeba humanitární pomoci.

Sousední zemí, která hraničí s Čínskou lidovou republikou, Ruskou federací a Korejskou republikou, je Korejská lidově demokratická republika. O této zemi se moc neví. Je to země naprosto izolovaná od okolního světa, která „nemá žádné problémy“. Ale celý svět ví, že v KLDK je díky obrovským několikaletým záplavám velký nedostatek potravin. Z vlastní zkušenosti, kdy jsem měl možnost osobně tuto zemi navštívit, vím, že v této zemi je i nedostatečná lékařská pomoc, a to i pro Evropana. Je zde vysoké riziko válečného konfliktu se sousední Korejskou republikou, a to od roku 1953.

Chci zde zmínit i africké konflikty, které mají mezinárodní rozsah. Většinou se válčí v bývalých belgických, francouzských či anglických koloniích. V nedávné historii jsme mohli být svědky několika válečných konfliktů, které se týkaly etnického vyznání. V roce 1994 jsme mohli sledovat válku ve Rwandě, která si vyžádala milion lidských životů během 100 dnů. Zde se jednalo o vyvražďování obyvatelstva a potravinová pomoc do této země nemohla být zaslána, protože se zde obětmi stalo i několik vojáků modrých příleb. V průběhu času zde bylo dopraveno velké množství lékařské péče a také obrovské množství pomoci potravinové.

V posledním roce jsme mohli zaznamenat pád několika režimů v Africe: Egypt, Tunisko, Alžírsko, Sýrie. Jednalo se o ohniska napětí způsobená dlouholetou vládou jednoho jediného prezidenta či diktátora. V některých zemích násilí ještě pokračuje. Zahynulo zde mnoho civilistů. Díky pomoci NATO a Evropské unie se tyto země pomalu „osvobodily“, ale přechod k demokracii je stál mnoho lidských životů.

Další země, ve kterých bojují určité místní skupiny obyvatel o „svoji samostatnost a nezávislost na daném státu“, jsou: Filipíny, Srí Lanka, Indonésie, Barma, Thajsko, Niger, Kongo, Etiopie, Súdán, Uganda, Pobřeží Slonoviny, Burundi. Ve většině případů se jedná o země jihovýchodní Asie a Afriky.

V dnešní době nejsou jenom problémy válečného rázu nebo etnických problémů. Jsou zde také problémy, se kterými máme možnost se setkávat i my, a to díky měnícímu se klimatu. Proto vznikají rozsáhlé povodně na velkých územích, které by tu nikdo nečekal. Můžeme vidět také velká období dešťů, která střídají období sucha, a proto v následujících letech bude potřeba zajišťovat potravinou pomoc i do zemí, které byly dříve nezávislé na potravinové pomoci.

6 SHRUTÍ TEORETICKÝCH POZNATKŮ

V teoretické části bakalářské práce jsem se snažil nastínit problematiku logistiky a její úplný postupný vývoj. Snažil jsem se ukázat názorné využití logistiky v praktickém životě. Zaměřil jsem se hlavně na klíčové pojmy dopravní logistiky a k jejímu správnému fungování.

V další části práce jsem se zaměřil na problematiku sociální ekonomiky, která bude mít v budoucnu daleko větší propojení s globální ekonomikou, a peníze vynakládané pro tyto organizace budou tvořit nemalé částky, protože se sociální ekonomikou se každý z nás setkává dennodenně.

V problematice neziskového sektoru jsem nastínil působnost těchto organizací v České republice a zaměřil jsem se na největší neziskovou organizaci v České republice, kterou je Charita Česká republika. S touto organizací budeme moci navázat v praktické části na užší spolupráci, jak po stránce realizace nových projektů, tak také možností využití jejich dopravních prostředků nebo nasmlouvaných přepravních prostředků.

V předposlední části své teoretické části jsem se zaměřil na problematiku dopravy jako celku, jak z globálního, tak celostátního hlediska. Snažil jsem se nastínit možnosti dopravy, a to jak leteckou, železniční, silniční, námořní či lodní. Z těchto poznatků se pokusím v praktické části využít možnosti přepravy, které umožní zlevnění přepravy.

V poslední části jsem se zaměřil na nová ohniska napětí ve světě. Uvedl jsem v ní ohniska napětí, která byla způsobena jak válečnými konflikty nebo přírodními živly, tak jak si je pamatují od 90. letech 20. století až po současnost.

II. PRAKTICKÁ ČÁST

7 OBČANSKÉ SDRUŽENÍ OMEGA PLUS

Občanské sdružení Omega plus je dobrovolným, neziskovým, nevládním sdružením fyzických a právnických osob vzniklým podle zákona č. 83/1990 Sb. o sdružování občanů. Sdružení je právnickou osobou podle českého práva a vyvíjí humanitárně charitativní a osvětově vzdělávací činnost.

Oficiální název, se kterým se můžeme setkávat a pod kterým toto sdružení můžeme najít, je Občanské sdružení Omega plus. Domovskou základnou této organizace je město Kyjov a sídlí na ulici Svatoborská 27. Sdružení působí v Kyjově a v nejbližším okolí; často se však s jeho činností můžeme setkat i ve spolupráci s některými jinými neziskovými organizacemi na území Moravy, někdy i dále.

Hlavní činností sdružení Omega plus je dobrovolná pomoc sociálně a zdravotně potřebným jednotlivým občanům, rodinám, institucím, a to v duchu morálních a duchovních zásad. Forma činnosti je převážně humanitární:

- a) zajišťuje provoz sběrného, třídícího a výdejního střediska hmotné humanitární pomoci (použité ošacení, obuv, hračky, nábytek a další věci osobní potřeby)
- b) pomáhá poradensky, hmotně a fyzicky jednotlivcům a rodinám sociálně, zdravotně a jinak potřebným
- c) pomáhá ústavům sociální péče, domovům důchodců, uprchlickým táborem, domovům pro matky v tísní, azylovým domům, misijním aktivitám, hospicům
- d) je v kontaktu s orgány státní správy v sociální oblasti a s institucemi, které zajišťují pomoc do zahraničí (Charita, Diakonie, ADRA, Červený kříž, Člověk v tísní a jiné)
- e) provozuje humanitární sklad
- f) podílí se podpůrně na osvětově kulturních a vzdělávacích akcích obsahově souvisejících s posláním sdružení, hlavně ve smysluplném využívání volného času mládeže a seniorů v Kyjově a okolí
- g) provádí okrajově a občasné aktivity za účelem získání finančních prostředků na krytí provozních nákladů
- h) podílí se na zřízení a provozu klubu seniorů v centru Kyjova ve spolupráci s městským úřadem a jinými organizacemi, které projeví o tuto činnost zájem

Sdružení Omega plus vzniklo na základě zákona o registracích na Ministerstvu vnitra České republiky. Registrace byla provedena dne 3. 4. 2002. Přípravný výbor sdružení byl povinen provést veškeré další úkony týkající se vzniku sdružení. Stanovy sdružení Omega plus byly schváleny přípravným výborem 15. 2. 2002 a následně byly schváleny ustavující členskou schůzí svolanou přípravným výborem podle stanov. Eventuální změnu stanov schvaluje členská schůze. V případě změny stanov je výbor povinen do 30 dnů zaslat nové stanovy k registraci na Ministerstvo vnitra České republiky.

7.1 Kdo může být členem občanského sdružení Omega plus

- a) členem občanského sdružení může být každá fyzická osoba starší 18 let nebo také právnická osoba respektující stanovy a cíle sdružení a ostatní dokumenty, které byly přijaty orgány sdružení
- b) každé členství je dobrovolné
- c) člen sdružení má právo volit a být volen do orgánů sdružení
- d) nového člena přijímá výbor na základě přihlášky a také ho eviduje
- e) každý z řádných členů má právo účastnit se aktivit provozovaných a pořádaných sdružením
- f) pokud nějaký člen poruší předpisy sdružení může být ze sdružení vyloučen rozhodnutím výboru, a to písemně; pokud s tímto rozhodnutím vyloučený člen nesouhlasí, může se odvolat ke členské schůzi
- g) členové jsou povinni dbát dobré pověsti sdružení a dle svých možností a schopností přispívat k naplňování cílů a účelu sdružení, k němuž bylo sdružení zřízeno

7.2 Orgány sdružení

Základním orgánem sdružení je členská schůze, dále výbor a kontrolor.

Členská schůze je nejvyšším orgánem sdružení a tvoří ji všichni členové sdružení. Koná se nejméně jednou ročně a svolává ji výbor. Členská schůze je usnášeníschopná při účasti nadpoloviční většiny členů a k platnosti usnesení je třeba nadpoloviční většiny přítomných členů. Při rovnosti hlasů rozhoduje hlas předsedy.

Výbor je výkonným orgánem sdružení, je nejméně čtyřčlenný a schází se podle potřeby. Členové výboru jsou voleni na členské schůzi. Výbor tvoří předseda, místopředseda, pokladník a členové. Předseda nebo místopředseda jsou oprávněni jednat jménem sdružení. Ostatní členové sdružení jsou oprávněni jednat pouze na základě písemného pověření jmenovaných. Výbor je usnášeníschopný za přítomnosti nadpoloviční většiny členů a k platnosti usnesení je třeba souhlasu nadpoloviční většiny členů výboru. Z jednání výboru se pořizuje písemný zápis podepsaný přítomnými členy.

Kontrolor plní funkci průběžného sledování hospodaření sdružení vedeného v pokladním deníku pokladníkem a rovněž dbá na dodržování stanov. V případě nesrovnalostí neprodle- ně písemně o tomto informuje výbor. Kontrolor je zván na jednání výboru.

Do zvolení řádných orgánů sdružení zastupuje sdružení přípravný výbor, který nejpozději do tří měsíců ode dne vzniku (registrace) svolá schůzi členů k volbě řádných orgánů sdružení.

7.3 Hospodaření občanského sdružení Omega plus

Sdružení účtuje v soustavě jednoduchého účetnictví s roční uzávěrkou, kterou zpracovává pokladník. Po ověření roční finanční uzávěrky kontrolorem ji předává výboru a ten ji předkládá ke schválení výroční schůzi.

a) Příjmy

- dobrovolné finanční příspěvky a dary členů a jiných občanů nebo právnických osob
- každý příjem je doložen příjmovým dokladem nebo darovací listinou
- granty na konkrétní projekty
- výtěžky občanských aktivit pro veřejnost

b) Výdaje

- výdaje určené na provoz střediska sdružení:

- a) krytí dopravy humanitárních věcí
- b) poplatky spojené s poštovním
- c) poplatky za telefonní služby, topení, osvětlení, drobnou údržbu, nájemné

Veškerá zásadní ujednání a pokladní operace se zatím provádí písemně, to je ručně nebo na psacím stroji.

Hospodaření sdružení podléhá kontrole Finančního úřadu a v případě získaných grantů také kontrole finančního oddělení dárce.

7.4 Zánik sdružení

Sdružení může zaniknout ze zákonných důvodů podle § 12 zákona č. 83/1990 Sb. nebo způsobem dobrovolného rozpuštění nebo sloučení s jiným sdružením, o kterém rozhodne členská schůze. V případě, že se jedná o zánik sdružení, rozhoduje orgán, který rozhodl o zániku sdružení; rozhodne také o vypořádání jeho majetku v případě zániku bez právního nástupce.

8 PROJEKT OBVAZY PRO MALOMOCNÉ V AFRICE A ASII

Cílem tohoto projektu je posílat za pomoci České pošty, a. s., nebo jiných přepravních společností do afrických nebo asijských zemí obvazy pro malomocné, které byly vyrobeny na území České republiky. I když se jedná pouze o obvazy, v daných zemích jsou velkou vzácností a i taková malá drobnost jako jsou právě obvazy, může pomoci mnoha lidem.

Obvazy jsou ručně pleteny za pomoci předem nakresleného letáku (sněhurka – bavlněná příze) – 5x. Tyto obvazy plete na našem území více než 700 pletařek. Jsou to většinou dobrovolnice, které tyto obvazy pletou ručně. Jedná se převážně o seniorky v domácnostech, v domovech důchodců a také ženy umístěné v ženských věznicích. Ženy tyto obvazy pletou na 163 místech v celé České republice, ale převážně na Moravě a ve Slezsku. Bavlněnou přízi odebírá sdružení z textilky v Litvínově. Bavlněná příze je zasílána do Kyjova, kde si ji pletařky vyzvedávají, popřípadě ji sdružení zasílá na místo pletení, kde za pomoci letáků pletařky pletou obvazy. Po jejich upletení je pletařky dovezou nebo pošlou zpět nebo do občanského sdružení Omega plus v Kyjově, kde jsou obvazy zabaleny do papírových kartonů a tak jsou připraveny k odeslání do zemí, kam jsou určeny. Všechna expediční práce je vykonávána zdarma. Lidé, kteří se na ní podílejí, ji dělají velmi rádi, protože vědí, že přináší druhým lidem užitek.

Pevné papírové kartony jsou rozděleny do oddělení, do nichž se vejde něco kolem 330 ob vazů, které jsou rozděleny do PE sáčků, každý po 14 kusech. Až jsou kartony připraveny, jsou pak následně zapáskovány a odvezeny na poštu, kde jsou vyplněny zahraniční průvodky a zásilky jsou odeslány na místo určení.

Celkově je do celého projektu zapojeno 30 míst, ale z důvodu finančních možností jsou zatím zásilky zasílány pouze na 27 míst. Všechna místa v Africe a Asii jsou přiložena v následujících tabulkách, a to včetně provincií.

Místa, do kterých se již obvazy neposílají:

- a) Angola – provincie KUANDA
- b) Ghana – provincie ACCRA
- c) India - provincie CALKUTTA, MIDNAPORE

8.1 Místa určení projektu leprosálie v Africe a Asii neboli obvazy pro malomocné

Místa, do kterých se posílají obvazy pro malomocné, jsou převedeny do tabulky, která je součástí přílohy (Příloha č. I). Za pomoci těchto tabulek můžeme udělat rychlou analýzu přepravních nákladů, které jsme vynaložili za balíky.

V dalších přílohách je srovnání nákladů s našimi přepravními společnostmi, které zajišťují rychlou dopravu materiálových balíků na místo.

V přiložených tabulkách a také v tabulkách koncových porovnávám náklady na balíkovou dopravu se společnostmi Česká pošta, a. s., DHL a UPS.

8.2 Náklady na projekt v roce 2010

Veškeré úkony spojené s projektem jsou hrazeny hotově. Náklady na projekt byly v roce 2010 následující.

Celkově bylo odesláno 67 balíků.

Náklady na poštovné činily 97 933 Kč.

Cena za bavlnu byla v celkové výši 76 801,98 Kč; celkově bylo nakoupeno 6 dodávek bavlněné příze od firmy Schoeller - Textil Litvínov.

Dary v roce 2010 - díky, kterým mohla být realizována přeprava balíků:

Jihomoravský kraj: 15 147 Kč

Olomoucký kraj: 5 848 Kč

Zlínský kraj: 10 654 Kč

Arcidiecézní charita Olomouc: 53 416 Kč

Diecézní charita Ostrava – Opava: 13 740 Kč

Náklady na nákup bavlněné příze v roce 2010

Tabulka č. 4 – Náklady na nákup bavlněné příze v roce 2010 (vlastní zpracování)

	Nákup materiálu	Hmotnost v kg	Cena za dodávky	Způsob náhrady
1.	24. 2. 2010	258,55	18 491,49 Kč	DCH Hradec Králové
2.	24. 2. 2010	258,22	18 491,49 Kč	DCH Brno
3.	21. 9. 2010	126,80	9 976,20 Kč	Zlínský kraj
4.	21. 9. 2010	126,80	9 890,40 Kč	Olomoucký kraj
5.	21. 9. 2010	127,90	9 890,40 Kč	Město Kyjov
6.	21. 9. 2010	129,00	10 062 Kč	Město Kyjov
Celkem		1 027,60	76 801,98 Kč	Vše uhrazeno od dárců

Veškerá doprava spojená s převozem materiálu je nezisková a není hrazena nikým a nikomu, vše je dobrovolné.

Rozpočítané celkové náklady na přepravu materiálu v roce 2010 jsou uvedeny v příloze č. II. (K přepravě balíků byla využívána Česká pošta, a. s.)

8.3 Náklady na projekt v roce 2011 do konce června

V roce 2011 bylo do konce června odesláno 55 balíků.

Ve skladě bylo nachystáno již 48 balíků, na které se v průběhu následujícího pololetí roku 2010 hledaly peníze. Za poštovné Omega plus vydala do konce června 2011 celkem 87 745 Kč, a to byly balíky posílány ekonomickou třídou, nikoli leteckou; v průměru se cena jedno balíku pohybuje v částce okolo 1 600 Kč. Finanční náklady na dosavadní poštovné - do konce června 2010 byly kryty z grantů krajů Jihomoravského, Zlínského a Olomouckého a menších částek také z města Kyjov a 11 obcí z jeho okolí (Krajské úřady přispívaly částkami

od 15 000 do 20 000 Kč.). Menší obce dávaly částky od 500 – 2 000 Kč. Samotné město Kyjov darovalo 5 000 Kč. Nejlevnější poštovné je v současné době do Indie.

Celkově bylo odesláno 55 balíků.

Náklady na poštovné činily 87 745 Kč.

Cena za bavlnu byla v celkové výši 19 780,80 Kč; celkově byly nakoupeny 2 dodávky bavlněné příze od firmy Schoeller - Textil Litvínov.

Dary v roce 2011 - díky, kterým mohla být realizována přeprava balíků:

Jihomoravský kraj: 15 147 Kč

Olomoucký kraj: 20 000 Kč (Příloha č. VI.)

Zlínský kraj: 15 780 Kč

Arcidiecézní charita Olomouc: 12 527 Kč

Diecézní charita Ostrava – Opava: 6 484 Kč

Menší obce a město Kyjov: 17 807 Kč

Náklady na nákup bavlněné příze do konce června 2011

Tabulka č. 5 – Náklady na nákup bavlněné příze do konce června 2011 (vlastní zpracování)

	Nákup materiálu	Hmotnost v kg	Cena za dodávky	Způsob náhrady
1.	20. 3. 2011	126,80	9 890,40 Kč	DCH Brno
2.	20. 3. 2011	127,90	9 890,40 Kč	DCH Brno
Celkem		257,40	19 780,80 Kč	Vše uhrazeno od dárců

Rozpočítané celkové náklady na přepravu materiálu do konce června 2011 jsou uvedené v příloze č. III. (K přepravě balíků byla využívána Česká pošta, a. s.)

8.4 Analýza projektu obvazy pro malomocné v Africe a Asii

Rok 2010

Tabulka č. 6 – Rok 2010 (vlastní zpracování)

Afrika			Asie		
Stát	Váha (kg)	Cena (Kč)	Stát	Váha (kg)	Cena (Kč)
Nigérie	158,60	14 527,-	Indie	153,33	13 338,-
Tanzanie	182,27	16 857,-	Nepál	50,98	7 494,-
Sierra Leone	38,4	5 722,-			
Zambie	122,53	17 999,-			
Uganda	54,11	7 949,-			
Kamerun	27,69	4 089,-			
Libérie	26,61	3 861,-			
Botswana	65,80	6 097,-			
Celkem	676,01	77 101,-		204,31	20 832,-

V roce 2010 bylo odesláno téměř 676 kg humanitární pomoci do zemí v Africe při celkových nákladech bezmála 77 000 Kč, oproti tomu do Asie bylo odesláno 205 kg humanitární pomoci za necelých 21 000 Kč.

V případě, že by byl veškerý materiál, který byl odeslán do Afriky, zaslán pouze do Asie, souhrnná částka by vyšplhala na celkovou sumu téměř 69 000 Kč, což znamená, že by byly ušetřeny finanční prostředky ještě minimálně na další 4 velké zásilky.

Rok 2011 - k 31. červnu

Tabulka č. 7 – Rok 2011 – k 30. červnu 2011 (vlastní zpracování)

Afrika			Asie		
Stát	Váha (kg)	Cena (Kč)	Stát	Váha (kg)	Cena (Kč)
Nigérie	104,60	10 448,-	Indie	101,71	8 892,-
Tanzanie	87,32	8 229,-	Nepál	14,240	2 101,-
Sierra Leone	27,97	4 089,-			
Zambie	127,32	17 199,-			
Uganda	74,35	11 014,-			
Kamerun	76,36	11 239,-			
Libérie	37,70	9368,-			
Ghana	22,68	3 406,-			
Etiopie	11,500	1 760,-			
Celkem	569,80	76752,-		115,95	10993,-

Na konci června 2011 statistiky ukazují, že bylo odesláno bezmála 570 kg humanitární pomoci do zemí v Africe při nákladech skoro 77 000 Kč; oproti tomu bylo posláno 116 kg humanitární pomoci do Asie za necelých 11 000 Kč.

Výsledky ukazují, že by bylo výhodnější odeslání veškerého materiálu (který byl odeslán do afrických států), pouze do Indie a Nepálu, čímž bychom došli ke konečné částce 54 000 Kč, a tím bychom dostali možnost k odeslání dalších 13 velkých zásilek.

Využíváme ekonomickou třídu, a proto jsou náklady na přepravu tak nízké. V některých jmenovaných zemích jsou však občanské války a jiné nepokoje či boje o moc nebo nerostné bohatství, a proto není zajištěno, že se potřebný materiál dostane na určené místo. I v případě, že se materiál na dané místo dostane, často vznikají problémy s dodáním zásilky. V mnohých zemích je nutno dávat vysoké úplatky i na poštách, a často se proto stává, že balík není dodán na správnou adresu a někdy se i vrátí zpět do České republiky. Ve většině

případů se balík dostane na místo do 20 dnů od podání, i proto jsou tak nízké náklady pouze v konečné částce 87 745 Kč.

ROK 2012 u České pošty, a. s., při využití ekonomické cesty

Tabulka č. 8 – Rok 2012 u České pošty, a. s., při využití ekonomické cesty (vlastní zpracování) k tomu ještě příloha IV.

Afrika			Asie		
Stát	Váha (kg)	Cena (Kč)	Stát	Váha (kg)	Cena (Kč)
Nigérie	104,60	9 594,-	Indie	101,71	8 892,-
Tanzanie	87,32	8 229,-	Nepál	14,240	2 101,-
Sierra Leone	27,97	4 089,-			
Zambie	127,32	18 850,-			
Uganda	74,35	11 014,-			
Kamerun	76,36	11 242,-			
Libérie	37,70	9 368,-			
Ghana	22,68	3 406,-			
Etiopie	11,500	1 760,-			
Celkem	569,80	77 552,-		115,95	10 993,-

Z analýzy vidíme, že přepravní náklady ekonomickou třídou nám vzrostly oproti minulému roku v afrických zemích o 800 Kč a v rámci Asie nedošlo k žádnému zvýšení cen, takže celkové vynaložené náklady činí 88 545 Kč. Většina jmenovaných zemí v Africe spadá do skupiny 10, kromě Nigérie a Tanzanie (ty jsou ve skupině 9). V Asii se můžeme setkat s tím, že Indie spadá do skupiny 8, a proto jsou zde přepravní náklady o pár korun nižší. Nepál je zařazen do skupiny 10. V případě, že využijeme ekonomickou cestu, tak musíme počítat, s tím, že přepravovaná zásilka na dané místo nebude poslána v řádech dnů, ale týdnů. Tato doprava trvá někdy i jeden měsíc, protože je využívána námořní, železniční a silniční doprava.

ROK 2012 u České pošty, a. s., při využití prioritní cesty

Tabulka č. 9 – Rok 2012 u České pošty, a. s., při využití prioritní cesty (vlastní zpracování)
k tomu ještě příloha V.

Afrika			Asie		
Stát	Váha (kg)	Cena (Kč)	Stát	Váha (kg)	Cena (Kč)
Nigérie	104,60	18 687,-	Indie	101,71	18 393,-
Tanzanie	87,32	28 740,-	Nepál	14,240	4 635,-
Sierra Leone	27,97	7 499,-			
Zambie	127,32	40 647,-			
Uganda	74,35	23 817,-			
Kamerun	76,36	24 388,-			
Libérie	37,70	20 322,-			
Ghana	22,68	4 083,-			
Etiopie	11,500	2 115,-			
Celkem	569,80	170 298,-		115,95	23 082,-

V případě, že v letošním roce (2012) se rozhodneme pro prioritní cestu, zjistíme, že náklady na přepravu v rámci Afriky narostou do výše 170 000 Kč a v rámci Asie na částku 24 000 Kč při odeslání stejného množství materiálu.

V případě využití prioritní cesty máme označení zemí jiné. U prioritních balíků spadají země v Africe do kategorie 56 – 59. Z toho je rozložení zemí rovnoměrné. Indie spadá do kategorie 56, oproti tomu sousední Nepál už do skupiny 59.

Celkové náklady narostly při použití produktu České pošty, a. s., a její služby prioritní cesta na částku 193 380 Kč a délka dodání se zkrátila na necelých 5 až 6 dnů od podání zásilky.

Rok 2012 v případě společnosti DHL

Tabulka č. 10 – Rok 2012 v případě společnosti DHL (vlastní zpracování)

Afrika			Asie		
Stát	Váha (kg)	Cena (Kč)	Stát	Váha (kg)	Cena (Kč)
Nigérie	104,60	66 165,-	Indie	101,71	55 885,-
Tanzanie	87,32	75 145,-	Nepál	14,240	15 565,-
Sierra Leone	27,97	30 505,-			
Zambie	127,32	101 965,-			
Uganda	74,35	67 945,-			
Kamerun	76,36	67 945,-			
Libérie	37,70	39 145,-			
Ghana	22,68	21 445,-			
Etiopie	11,500	14 965,-			
Celkem	569,80	485 225,-		115,95	71 450,-

U společnosti DHL máme na výběr z několika služeb, ale při této analýze budeme využívat její klasickou expresní službu, kde balíky, které jsou určené pro Afriku, jsou doručeny na místo ve většině případů od 2 do 3 dnů. V případě Libérie tato přeprava může trvat až 5 dnů. Tento problém je způsoben špatnou politickou situací v uvedené zemi. Nejkratší dobu na přepravu balíku máme v případě Nigérie, kdy by měla být zásilka doručena na místo určení za 2 dny. V případě Asie je situace obdobná; balíky do Indie přijdou v rádech 2-3 dnů, do Nepálu to trvá přesně 3 dny. Většina zemí v Africe spadá do zóny 10, jenom země jako je Nigérie, Ghana a Etiopie spadají do zóny 9, tak jako Nepál. V případě Indie se jedná o zónu 8. V případě společnosti DHL je výhodné poslat všechnen materiál v jednom měsíci v jednom balíku, protože tím máme možnost ušetření nákladů. Z údajů v tabulce vidíme, že odeslání balíků do dané země v rámci jedné velké dodávky vychází daleko levněji než zaslání malých balíků.

Jako příklad zde uvádím následující skutečnosti, které jsem propočítal ze zdrojů dané společnosti.

Kdybychom posílali všechny balíky do Nigérie na 8 jmenovaných míst stálo by nás to 126 920 Kč, ale jestliže balíky pošleme v jedné velké zásilce na dané místo, tak nás přeprava tohoto materiálu vyjde na 66 165 Kč, což je úspora 60 755 Kč, kterou můžeme využít v následujícím roce.

Jestliže pošleme 2 balíky do Ghany, vyjdou nás celkově na 29 330 Kč, ale v případě, že je pošleme v celku vyjdou nás 21 445 Kč, a úspora nám dělá 7 885 Kč.

V případě, že pošleme zásilky do Kamerunu a nepošleme je v jedné velké zásilce, tak nás veškeré náklady vyjdou na 114 030 Kč, ale v případě, že se rozhodneme využít jedné velké palety, tak nás bude celková zásilka stát 67 945 Kč, čili o 46 085 Kč levněji.

V případě asijského kontinentu a názorném příkladu na Indii, můžeme vidět, že celkové náklady nám vyjdou na 108 280 Kč, ale v případě, že využijeme možnost poslat zásilky na jedno dané místo v jedné dané paletě vyjde nás tato zásilka na 55 885 Kč a naše úspora by činila 52 395 Kč.

V případě, že by občanské sdružení Omega plus mělo neomezené finanční možnosti a mohlo si vybrat spediční firmu DHL, určitě bych doporučoval využívat při přepravě balíku, možnost využití zasílání balíku na jedné paletě, protože snížení přepravních nákladů je zde velice enormní, někdy i více jak o polovinu.

Celkové náklady by tedy byly v případě využití DHL byly ve výši 556 675 Kč.

Rok 2012 v případě společnosti UPS

Tabulka č. 11 – Rok 2012 v případě společnosti UPS (vlastní zpracování)

Afrika			Asie		
Stát	Váha (kg)	Cena (Kč)	Stát	Váha (kg)	Cena (Kč)
Nigérie	104,60	72 440,-	Indie	101,71	56 542,-
Tanzanie	87,32	78 354,-	Nepál	14,240	16 109,-
Sierra Leone	27,97	31 406,-			
Zambie	127,32	98 475,-			
Uganda	74,35	68 452,-			
Kamerun	76,36	68 216,-			
Libérie	37,70	40 208,-			
Ghana	22,68	22 108,-			
Etiopie	11,500	15 307,-			
Celkem	569,80	494 966,-		115,95	72 651,-

Při použití služeb společnosti UPS využíváme její klasickou dovážkovou službu, kde balíky, které jsou určené pro Afriku, jsou doručeny na místo ve většině případů do 3 dnů. Nejkratší dobu na přepravu balíku potřebujeme v případě Etiopie, kdy by měl být balík na místě určení za 2 dny. V případě Asie je to podobné, balíky do Indie jsou doručeny do 2 dnů, do Nepálu to trvá o den déle. Většina zemí v Africe spadá do mezinárodní zóny 10, jenom země jako je Nigérie a Etiopie spadají do zóny 9. V případě Indie se jedná o zónu 9 a Nepálu o zónu 10. V případě společnosti UPS je výhodné poslat veškerý materiál na dané místo v jeden den, protože tím máme možnost ušetřit náklady a nemusíme k tomu využívat ani množstevní slevu.

Veškeré náklady na přepravu 685,75 kg materiálu by byly v případě využití UPS v celkové částce 567 617 Kč.

Celkové náklady a správné vybrání vhodného přepravce

Tabulka č. 12 – Celkové náklady a správné vybrání vhodného přepravce (vlastní zpracování)

Název přepravce	Celkem	Doba dodání	
		Afrika	Asie
Česká pošta, a. s., ekonomická cesta	88 545,-	Řádově týdny (maximálně 1 měsíc)	Řádově týdny (maximálně 1 měsíc)
Česká pošta, a. s., prioritní cesta	193 380,-	5 – 6 dnů	5 – 6 dnů
DHL	556 675,-	2-3 dny (u jednoho státu 5 dnů)	2-3 dny
UPS	567 617,-	Do 3 dnů	Do 3 dnů

Z celkové analýzy vyplývá, že v případě, když využíváme přepravu materiálu, který není potřeba dostat na místo určení a nepodléhá rychlému doručení, vychází nám Česká pošta, a. s., jako nejvýhodnější dopravce, a to jak v případě jejího produktu, pod názvem ekonomická cesta, z čehož vyplývá, že je tento produkt připraven na co nejnižší cenu, protože se k přepravě využívá lodní doprava, železniční a silniční, ale výhodný je pro nás i produkt prioritní cesta, kde vidíme navýšení cen o více jak 100 procent oproti ekonomické cestě. Občanské sdružení Omega plus správně využívá služeb České pošty, a. s., jako národního přepravce, protože je pro nás ekonomicky nejvýhodnější.

Společnosti DHL a UPS využívají mezinárodního působení na trhu, a proto je výhodné využívat jejich služeb v případě, že máme možnost využít vyšších finančních nákladů na úkor času. V případě srovnání těchto dvou společností v celkových nákladech jsou rozdíly nepatrné v řádech 1 000 Kč. Je pouze na zvážení, kterému přepravci dáme možnost přepravit náš materiál.

9 PROJEKT “DEJTE NÁM NEPOTŘEBNÉ VĚCI A POMŮŽETE I NĚKOMU JINÉMU“

Jedná se o projekt, na kterém spolupracuje Diecézní charita Brno spolu s občanským sdružením Omega plus. Jsou zde využívány dlouhodobé kontakty s charitami na Ukrajině a nově také i v Bělorusku.

V občanském sdružení Omega plus v Kyjově se nachází sběrný dvůr nepotřebných věcí, které mohou ještě někomu v jiných částech světa pomoci. Jedná se o hmotnou humanitární pomoc. V současné době se vybírá:

- a) oblečení různých velikostí a pro lidi různého stáří; pokud je v dobrém stavu, tak se roztrídí a pošle na potřebné místo
- b) lůžkoviny, někdy se zde můžeme setkat i s celou nepoužívanou postelí
- c) starý nábytek, který již nikdo nepotřebuje
- d) hračky
- e) stará elektrotechnika, kterou už nikdo nepoužívá, ale je ještě funkční
- f) dětské kočárky
- g) ostatní potřebné věci, které by mohly lidem v nouzi ještě pomoci

Zhruba každý rok je vypravena nějaká větší dodávka hmotné humanitární pomoci. Často krát bývají z Omegy plus v Kyjově odesílány také zásilky pro potřebné lidi v rámci České republiky (např. do skladu humanitární pomoci ve Frýdlantu nad Ostravicí) nebo i Slovenské republiky, většinou do centrálního skladu humanitární pomoci v Trebišově). Zde se jedná o rychlou hmotnou pomoc, jež vychází z aktuálních skladových zásob.

V roce 2010 bylo na Ukrajinu vyvezeno za pomoci nasmlouvaných přepraveců celkem 15 tun materiálu, který byl odvážen během roku celkem třikrát. Vezl jej však pokaždé stejný přepravce, jenž k tomuto účelu měl potřebnou skříňovou Avii. V tomto roce kyjovská Omega plus vypravila i nadměrný náklad humanitární pomoci, ke kterému potřebovala sehnat velký kamion. Jednalo se o dodávku 500 židlí a 250 školních lavic, které “vyhazovala” jako již nepotřebné Základní škola Maxe Švabinského v Kyjově. Ke koupi nového školního nábytku dostala finanční podporu od města a částečně také od Evropské unie, a proto se ředitelství školy rozhodlo, že staré školní lavice a židle nabídne místnímu občanskému sdru-

žení Omega plus, aby je zaslalo na Ukrajinu. Celé akce se s velkým zájmem ujala místní Charita v Tjačivu. Není bez zajímavostí připomenout, že součástí této velké zásilky bylo také několik stovek kusů sešitů, propisovaček a věcí potřebných ke školnímu využívání.

9.1 Náklady na přepravu školních židlí a stolů do Charity v Tjačivu na Ukrajině

Velkým problémem pro tuto velkou akci bylo získání finančního grantu na přepravu materiálu. Občanské sdružení Omega plus v Kyjově se obrátilo s prosbou o poskytnutí finančních prostředků k zajištění celé akce na Krajské úřady ve Zlíně, v Brně a v Olomouci. Potřebnou částku, tj. 20.000 Kč, na přepravu materiálu uhradil Jihomoravský kraj.

Náklad na Ukrajinu vezl automobil značky Mercedes Benz Actros, typ 1840. Celková váha tohoto kamionu byla 28 tun, z toho samotný náklad vážil 24 tun. Veškeré náležitosti, které jsou spojeny s dopravou takového množství materiálu, byly vcelku bez problému vyřízeny. K cestovním dokladům patřily:

- a) darovací smlouva
- b) dodací list
- c) faktury
- d) přesné zvážení celého nákladu

Do cestovních záznamů byla uvedena váha nákladu na 23 tun, jenže při kontrole na hranicích mezi Slovenskem a Ukrajinou bylo při vážení nákladu zjištěno, že materiál má celkově 24 tun. Kvůli této "nepřesnosti" musely být všechny židle i lavice vyskládány na hraniční překladiště, kde byl veškerý převážený materiál nově zaevidován a pak znovu zvážen. Vycházel se ze skutečností, že náklad má 24 tun, proto zbylá jedna tuna zboží neprošla přes hraniční přechod, a proto musela dva měsíce zůstat v místním celním skladu.

Po příjezdu na místo určení v Tjačivu byly veškeré potřebné doklady dodatečně vyřízeny úředníky místní charity. Problém však byl v tom, že se zase muselo čekat několik týdnů, až místní charita sežene náhradní kamion k přepravě zbylého materiálu z hraničního skladu.

Převoz nákladu zajišťovala firma Borovec, s. r. o., která se zabývá mezinárodní a národní přepravou. Důvodem, proč byla zvolena právě tato firma, spočívá v tom, že u této firmy nebyl problém ukládání materiálu do palet. Materiál naskládali dobrovolníci u občanského

sdružení Omega plus do připraveného kamionu, čímž se také snížily náklady za práci zaměstnanců překládky.



Obrázek č. 1 – Nákladní automobil značky Mercedes Benz Actros, typ 1840 (ČSAD Kyjov)

Na obrázku vidíme možnost rozložení materiálu v daném kamionu. Do útrob tohoto kamionu se vejde 33 europalet a celková skladnost je 93 m^3 . Průměrná spotřeba kamionu Mercedes Benz Actros, typ 1840 je uváděna něco okolo 28 litrů nafty na 100 km při plném vytížení. Jedná se o jeden z nejúspornějších kamionů na trhu.

Trasa humanitární pomoci z Kyjova do ukrajinského Tjačivu vedla přes Bratislavu, Győr, Budapešť, Nyíregyházu až na Zakarpatskou Ukrajinu a hraniční přechod Beregsurány a pak dále do města Tjačiv.

Celková délka trasy byla 719 km a cesta trvala čistého času skoro 9 hodin.

Díky dobré spolupráci s firmou Borovec, s. r. o., občanské sdružení Omega plus nadále spolupracuje s touto společností a využívá i jejich menších vozidel k přepravě potřebné humanitární pomoci v rámci České nebo Slovenské republiky.

9.2 Analýza přepravy školních židlí a stolů do Charity v Tjačivu na Ukrajině

Z důvodů možnosti využití jiného způsobu přepravy připadá v úvahu ještě využití kombinované dopravy a objednání přepravního kontejneru nebo celého vagónu u ČD Cargo, ale z důvodů překládky na jiný druh kolejí na Ukrajině a celkovým vysokým nákladům se od tohoto způsobu přepravy ustoupilo, ale kdyby se materiál přepravoval za pomoci železnice, tak by se vybíralo asi mezi dvěma trasami:

a) Kyjov, Moravský Písek, Přerov, Valašské Meziříčí, Horní Lideč, Púchov, Žilina, Poprad, Košice, Čierna nad Tisou (překladiště) – celková délka této trasy je 635 km po normálním rozchodu kolejí

b) Kyjov, Brno, Břeclav, Kúty, Bratislava, Zvolen, Košice, Čierna nad Tisou (překladiště) – celková délka trasy je 678 km po normálním rozchodu kolejí

Přes Ukrajinu už vede pouze jedna trasa, a to přes Užhorod, Mukačevo, Khust, což je 105 km. V překladišti v Khustu by se materiál musel překládat a posledních 20 km by byl dopraven automobilovou dopravou.

Trasa dopravy přes železnici by byla výhodnější ve variantě a), protože tato trasa má přímý koridor až do Košic a je o 43 km kratší.

Při porovnání silniční a železniční dopravy, vidíme, že cesta nákladním automobilem má celkovou délku ve výši 719 km, oproti tomu vlaková cesta v kratší variantě činí 740 km. Délka silniční a železniční přepravy je skoro stejná, rozhodují zde pouze přepravní náklady, které jsou v případě použití vlakové přepravy dvojnásobné.

9.3 Nová spolupráce s Charitou v Minsku v Bělorusku

Novým projektem, při kterém bude možnost využít nových kontaktů a přepravních tras, je dlouhodobá spolupráce s Charitou Minsk v Bělorusku.

Charita v Minsku má zájem zejména o tyto věci humanitární pomoci:

- a) dětské hračky
- b) starý a nepotřebný nábytek
- c) hygienické prostředky
- d) lůžkoviny
- e) oblečení
- f) starou elektrotechniku, která ještě funguje

V letošním roce by mělo být odvezeno do Minsku asi okolo 30 tun materiálu, který je již nachystán ve skladovacích prostorách organizace Omega plus v Kyjově a Charity sv. Anežky Otrokovice. Je však potřeba z důvodů vyklizení skladovacích prostorů v co nejkratší době odvézt potřebnou zásilku. V současné době je zde největší problém finanční stránka

akce, protože na danou přepravu nejsou peníze. Mělo by se jednat znovu asi o grant ve výši 25 000 Kč, na jehož schválení se teprve čeká.

9.4 Analytická část přepravy materiálu do Běloruska

V analytické části této práce se zaměřím na výběr nejlepšího přepravce pro převoz materiálu, i přestože jsme byli spokojeni s dopravcem, který zajišťoval dopravu humanitární pomoci na Ukrajinu.

Trasa by měla vést přes Kyjov, Otrokovice dále na Ostravu směrem k Polsku. Jako nejvýhodnější cesta přes Polskou republiku se jeví projet města Kielce, Radom, následně na hraniční přechod Terespol a dál do konečného místa určení, kterým je hlavní město Běloruska, Minsk. Při počítání nejvhodnější varianty cesty vychází cesta na konečných 1 100 km při celkové době 16 hodin čisté jízdy.

K využití přepravy využijeme znovu společnost Borovec, s. r. o., která nám znovu poskytne na přepravu kamion značky Mercedes Benz Actros, typ 1840 (viz obrázek č. 1) a konkurenční firmou bude přepravní společnost Holub, s. r. o., která nám poskytne kamion značky Liaz 18.33 s přívěsem, jenž je sice 20 let starý, ale na přepravu materiálu do východních zemí je možná více vhodnější než drahý nový Mercedes Benz Actros. V minulosti jsme se mohli setkávat s častým přepadáváním na odpočívadlech v rizikových zemích bývalého východního bloku.



Obrázek č. 2 – Nákladní automobil značky Liaz 18.33 s přívěsem (ČSAD Kyjov)

Na obrázku č. 2 vidíme možnost rozložení materiálu v daném kamionu a jeho přívěsu. Do útrobu tohoto kamionu se vejde 34 europalet a celková nakládká je ve výši 81 m³. Průměrná spotřeba vozu Liaz 18.33 je uváděna něco okolo 35 litrů nafty na 100 km.

Tabulka č. 13 – Porovnání nákladních automobilů (vlastní zpracování)

	Průměrná spotřeba	Délka trasy	Palivová nádrž
Mercedes Benz	28 litrů na 100 km	2 x 1 100 = 2 200 km	700 litrů
Liaz	35 litrů na 100 km	2 x 1 100 = 2 200 km	400 litrů

Rychlou analýzou vidíme, že Mercedes Benz Actros, typ 1840 by měl ujet požadovanou trasu (bez zastavení) na naftu; požadovaný dojezd má až do výše 2 500 km. V případě automobilu značky Liaz 18.33 vidíme, že automobil na jednu nádrž ujede asi 1140 km a poté bude muset znovu čerpat naftu. Cena nafty neustále stoupá, pořád se pohybuje okolo 37 Kč za 1 litr.

Při přepočtení vidíme, že automobil značky Mercedes Benz by měl spotřebovat celkově 616 litrů nafty a mělo by to přepravní společnost stát 22 792 Kč. U automobilu značky Liaz se náklady na naftu vyšplhají do výše 30 118 Kč.

Závěrem tohoto srovnání jsem zjistil, že náklady pouze na naftu se liší skoro o 7 000 Kč, a to nejsou ještě celkové náklady. Proto je mé doporučení zůstat i nadále u společnosti Boro-vec, s. r. o., protože by se mohly celkové náklady vejít do 25 000 Kč, do kterých se potřebujeme vejít, maximálně by mohly narůst o jednotky tisíc.

10 SROVNÁNÍ SLUŽEB CHARITY A OBČANSKÉHO SDRUŽENÍ OMEGA PLUS

Občanské sdružení Omega plus

Výhody:

- a) sídlo a skladiště humanitární pomoci v centru města Kyjova
- b) rychlé zajištění potřebné pomoci
- c) okamžitá pomoc člověku, který si pro pomoc přijde
- d) pomoc zdravotně postiženým lidem
- e) zajištění kulturního dění v městě Kyjov
- f) pomoc domovu seniorů v městě Kyjov
- g) díky tomu, že se jedná o malé občanské sdružení, je zde zajištěn rodinný přístup k osobám potřebným pomoci
- h) spolupráce s dětským domovem v Kyjově
- ch) občanské sdružení má možnost využívat dobrých kontaktů na různé firmy v daném regionu

Nevýhody:

- a) prostory v centru města nejsou nejnovější, je potřebná jejich rekonstrukce
- b) skladovací prostory jsou ve špatném technickém stavu
- c) nedostačují finanční příspěvky od měst a Krajských úřadů
- d) nemožnost republikové působnosti
- e) malý počet terénních pracovníků
- f) zvyšující se náklady na dopravu materiálu
- g) zvyšující se ceny energií
- h) malá informovanost o občanském sdružení Omega plus
- ch) nedostatečná softwarová vybavenost
- i) nemožnost uspokojit všechny lidi

Charita Česká republika**Výhody:**

- a) větší možnost pomoci pro velký počet lidí
- b) díky tomu, že se jedná o největší neziskovou humanitární organizaci v České republice, má velkou výhodu v získání potřebného kapitálu
- c) možnost vyslání terénních pracovníků do postižených oblastí
- d) pokrytí po celé České republice
- e) dlouhodobá spolupráce se zahraničními Charitami
- f) velké množství skladovacích prostorů pro potřebnou pomoc
- g) dobrá informovanost o organizaci
- h) možnost zaměstnání pracovníků na trvalý pracovní poměr
- ch) spolupráce se středními školami
- i) zajištění informací na internetových stránkách

Nevýhody:

- a) díky velkému počtu pracovníků nárůst nákladů na zaměstnance
- b) zvyšující se ceny letenek do rizikových oblastí
- c) velké množství budov s velkými nájmy
- d) díky médiím špatná reputace, protože každý týden nás média informují o starých lidech, kteří byli vykradeni tzv. zaměstnanci Charity (zloděj se vydával za charitního zaměstnance)
- e) větší množství informací, proto je důležité zkvalitňovat informační toky
- f) díky globálnímu rozsahu působnosti nemožnost vědět o každém problému

11 NÁVRH NA ZLEPŠENÍ LOGISTICKÝCH SYSTÉMŮ

HUMANITÁRNÍ POMOCI V ORGANIZACÍCH OMEGA PLUS

A CHARITA

Při zpracovávání této bakalářské práce v praktické části jsem dával již několik doporučení na zlepšení a zkvalitnění.

U projektu “Obvazy pro malomocné v Africe a Asii“ jsem při statistickém zkoumání a počítání dospěl k závěrům, že dosavadní využívání kvalit České pošty, a. s., a jejich služby ekonomická cesta, jsou z hlediska přepravních nákladů pro občanské sdružení dostačující.

Kdyby se rozhodlo o využívání jiné společnosti než je Česká pošta, a. s., tak by nám náklady rychle šly vzhůru, a to v řádech 10 000 Kč v případě využití prioritní cesty, a u dvou velkých hráčů na trhu - DHL a UPS - by se tyto náklady zvýšily v některých případech i o statisíce korun, které jsou vykoupeny kvalitními službami a urychlením dopravy humanitárních balíků na místo. Tuto službu společnost nemusí využívat, protože obvazy se nemohou “zkatit“, mohou je pouze napadnout nějakí škůdci při přepravě.

U projektu “Dejte nám nepotřebné věci a pomůžete i někomu jinému“, na kterém spolupracuje Diecézní charita Brno, Charita Ukrajina a Charita Bělorusko, jsem se snažil zaměřit na již realizovaný projekt převozu humanitárních věcí „školních židlí a stolů do Charity v Tjačivu na Ukrajině“ a srovnat ho s přepravou materiálu po železnici. Po delším zkoumání a správném propočítání jsem došel k závěru, že bylo výhodné využít přepravu materiálu po silnici. V případě, že bychom tento materiál převáželi po železnici, vznikaly by nám pouze velké komplikace, jako je překládka materiálu na slovensko-ukrajinské hranici z důvodu jiných kolejí, a zásilka by nebyla dodána až na místo určení. Proto je dobré v dalších letech i nadále materiál přepravovat za pomoci silniční dopravy. U nově chystaného projektu převozu humanitárních věcí, které jsou ve skladovacích prostorách v Kyjově a v Charitě sv. Anežky v Otrokovicích, jsem se zaměřil na srovnání nabídek dvou přepravců. Po nastudování přepravních tras a informací o nákladních automobilech, které by měly tuto přepravu realizovat, jsem došel k závěru, že pro občanské sdružení bude výhodnější využít znovu přepravce, se kterým mají dlouhodobou dobrou zkušenost.

ZÁVĚR

Bakalářská práce „Logistické zabezpečení humanitární pomoci do zahraničí“ se skládá z teoretické a praktické části. V teoretické části jsem se zaměřil na klíčové pojmy, jako je pojem logistika a její první objevy v naší společnosti a určení jejího hlavního cíle. V dopravní logistice jsem se zaměřil na klíčové pojmy v této oblasti a její funkce. V další části můj okruh spadl do sociální ekonomiky a jejího propojení na neziskové organizace v České republice, kde jsem poukazoval na Charitu Česká republika a její veškeré toky, které dobře fungují v rámci organizace. U přepravy humanitární pomoci jsem poukázal na dělení dopravy v rámci možností na trhu, a to jak v rámci světa, tak i České republiky. Závěrem v teoretické části upozorňuji na nová ohniska napětí ve světě a na možné dopady, těchto problémů. Při zpracování teoretické části bakalářské práce jsem vycházel z odborné literatury a v některých částech i z vlastních zkušeností.

V praktické části jsem se zaměřil na dva projekty: “Projekt obvazy pro malomocné v Africe a Asii“ a “Dejte nám nepotřebné věci a pomůžete i někomu jinému“. V případě prvního projektu jsem vycházel z údajů z minulých let a snažil jsem se ukázat, jak velká finanční částka by vyšla na přepravu humanitárních balíků v případě využití služeb České pošty, a. s., a jejich dvou produktových služeb, a dalších dvou velkých hráčů na trhu, kterými jsou společnosti DHL a UPS. Také jsem zjišťoval expediční dobu dodání potřebného materiálu na místo určení. Vycházel jsem z informačních brožur daných společností, ve kterých jsem si požadované informace našel a dále postupně propočítával. V mém doporučení pro vybrání správného přepravce zůstává Česká pošta, a. s., a její produkt – ekonomická přeprava. Tato služba je pro dané občanské sdružení nejvýhodnější z hlediska nákladů na dopravu.

U druhého projektu jsem se zaměřil na přepravu školních židlí a stolů do Charity v Tjačivu na Ukrajině, kam byl materiál přepravován za pomoci dopravní společnosti, která využila silniční dopravu. Při rozboru všech dostupných informací, kdy jsem měl možnost porovnávat přepravu daného materiálu po železnici, dospěl jsem k závěru, že v tomto případě by využití železniční přepravy bylo velmi náročné, a to z důvodu překládky materiálu z normálního rozchodu kolejí na široký rozchod kolejí. Dále by se muselo využít kombinované přepravy. V uvedeném případě by náklady vzrostly přes požadovaný limit. Mé doporučení je, aby občanské sdružení Omega plus i nadále využívalo silniční přepravu k cestám do Charity v Tjačivu na Ukrajině.

V nově připravovaném projektu na přepravu humanitárního materiálu do Běloruska, jsem porovnával možnosti nabídky dvou přepravních společností, které mi poskytly informace o nabídce vozového parku, a za pomoci dostupných geografických informací jsem vybral nejvhodnější přepravu do Minska. Při srovnání obou automobilů jsem dospěl k závěru, že i nadále je vhodné využívat služeb přepravce, se kterým máme již zkušenosti z předchozího transportu humanitární pomoci. V tomto případě pro mé doporučení rozhodly znovu náklady na dopravu, které byly při využití druhého přepravce vyšší o několik tisíc korun, a navíc by se nevešly do požadovaného limitu.

Domnívám se, že cíl mé bakalářské práce byl splněn, a to na základě těchto skutečností: Měl jsem možnost seznámit se s problematikou v sociálním sektoru, získat nové informace o málo známých projektech, které pomáhají lidem, poznat nové možnosti v přepravě a v neposlední řadě také navázat osobní kontakty s lidmi, kteří humanitární pomoc zabezpečují.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Monografie

- [1] DOHNALOVÁ, Marie a PRŮŠA, Ladislav. *Sociální ekonomika*. Vydání první. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2011. 176 s. ISBN 978-80-7357-573-1
- [2] DRAHOTSKÝ, Ivo a ŘEZNÍČEK, Bohumil. *Logistika procesy a jejich řízení*. Vydání první. Brno: Computer Press, 2003. 334 s. ISBN 80-7226-521-0
- [3] ELLRAM, M. Lisa, LAMBERT, M. Douglas a STOCK, R. James. *Logistika*. Vydání druhé. Brno: CP Books, a.s., 2005. 589 s. ISBN 80-251-0504-0
- [4] GROS, Ivan. *Logistika*. Vydání první. Praha: VŠCHT, 1996. 228 s. ISBN 80-7080-262-6
- [5] JIRÁSEK, A. Jaroslav. *Strategie, umění podnikatelských vítězství*. Vydání první. Praha: Professional Publishing, 2002. 189 s. ISBN 80-86419-22-3
- [6] MAČÁT, Václav a SIXTA, Josef. *Logistika – teorie a praxe*. Vydání první. Brno: CP Books, a.s., 2005. 315 s. ISBN 80-251-0573-3
- [7] PAYNE, Adrian. *Marketing služeb*. Vydání první. Praha: Grada Publishing, 1996. 248 s. ISBN 80-7169-276
- [8] REKTOŘÍK, Jaroslav a kolektiv. *Organizace neziskového sektoru*. Vydání první. Praha: Ekopress, s.r.o., 2001. 177 s. ISBN 80-86119-41-6
- [9] SCHULTE, Christof. *Logistika*. Vydání první. Praha: Victoria Publishing, a.s., 1994. 301 s. ISBN 80-85605-87-2
- [10] SVOBODA, Vladimír. *Doprava jako součást logistických systémů*. Vydání první. Praha: Radix, s.r.o., 2006. 152 s. ISBN 80-86031-68-3
- [11] ŠLACHTA, Mojmír. *Ohniska napětí ve světě*. Vydání první. Praha: Kartografie PRAHA, a.s., 2007. 192 s. ISBN 978-80-7011-926-6
- [12] ZELENÝ, Lubomír. *Osobní přeprava*. Vydání první. Praha: ASPI, a.s., 2007. 352 s. ISBN 978-80-7357-266-2

Elektronické zdroje

[13] Obrázek č. 1 – Nákladní automobil značky Mercedes Benz Actros, typ 1840 [online]. 2009 [cit. 2012-04-29]. Nákladní doprava, vozový park. Dostupné z WWW: <<http://www.csadkyjov.cz/Nakladni-doprava/vozovy-park.html> >

[14] Obrázek č. 2 – Nákladní automobil značky Liaz 18.33 s přívěsem [online]. 2009 [cit. 2012-04-29]. Nákladní doprava, vozový park. Dostupné z WWW: <<http://www.csadkyjov.cz/Nakladni-doprava/vozovy-park.html> >

Seznam zákonů

[15] Zákon č. 83/1990 Sb. o sdružování občanů

[16] Zákon č. 3/2000 Sb. o církevních a náboženských společnostech

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

AGN	Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu
AIPCN	Mezinárodní plavební sdružení
DCH	Diecézní charita
PE	Sáčky s uzavíratelným zipem
TEU	Twenty-Foot-Equivalent Unit – označení dvacetistopového kontejneru řady ISO 1C jako kapacitní jednotky

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek č. 1 – Nákladní automobil značky Mercedes Benz Actros, typ 1840.....	60
Obrázek č. 2 – Nákladní automobil značky Liaz 18.33 s přívěsem.....	62

SEZNAM TABULEK

Tabulka č. 1 – Členění dopravy podle činností.....	24
Tabulka č. 2 – Členění železnice podle určitých rysů.....	26
Tabulka č. 3 – Rozdělení železniční dopravy podle rozchodu kolejí.....	27
Tabulka č. 4 – Náklady na nákup bavlněné příze v roce 2010.....	48
Tabulka č. 5 – Náklady na nákup bavlněné příze do konce června 2011.....	49
Tabulka č. 6 – Rok 2010.....	50
Tabulka č. 7 – Rok 2011 – k 30. červnu 2011.....	51
Tabulka č. 8 – Rok 2012 u České pošty, a. s., při využití ekonomické cesty.....	52
Tabulka č. 9 – Rok 2012 u České pošty, a. s., při využití prioritní cesty.....	53
Tabulka č. 10 – Rok 2012 v případě společnosti DHL.....	54
Tabulka č. 11 – Rok 2012 v případě společnosti UPS.....	56
Tabulka č. 12 – Celkové náklady a správné vybrání vhodného přepravce.....	57
Tabulka č. 13 – Porovnání nákladních automobilů.....	63

SEZNAM PŘÍLOH

PŘÍLOHA P I: Místo projektu Leprosálie v Africe a Asii neboli obvazy pro malomocné

PŘÍLOHA P II: Statistika za rok 2010 (Česká pošta, a. s.)

PŘÍLOHA P III: Statistika do konce června 2011 (Česká pošta, a. s.)

PŘÍLOHA P IV: Statistika do konce června 2011 (Česká pošta, a. s.) zásilky ekonomickou cestou

PŘÍLOHA P V: Statistika do konce června 2011 (Česká pošta, a. s.) zásilky prioritní cestou

PŘÍLOHA P VI: Odpovědi na žádost o grant na projekt Leprosálie v Africe a Asii neboli obvazy pro malomocné

**PŘÍLOHA P I: MÍSTO PROJEKTU LEPROSÁLIE V AFRICE A ASII
NEBOLI OBVAZY PRO MALOMOCNÉ**

Projekt Leprosálie v Africe a Asii neboli obvazy pro malomocné			
Afrika		Asie	
Stát	Provincie	Stát	Provincie
Nigérie	EBONYI STATE	Indie	JHARKHAND
	AGBOR		CALKUTTA
	ONITSHA		KOLKATA
Tanzanie	MTWARA		BENAUIM-SELECTO
	SHIRATI	CALKUTTA, MIDNAPORE	
	TARIME	Nepál	SURKHET
Ghana	ACCRA Bonosa		
	ACCRA		
Etiopie	KAFFA		
Zambie	KAOMA		
	LUSAKA		
	KASEMPA		
	KAFUE		
Sierra Leone	FREETOWN		
Uganda	KIBOGA		
	JINJA		
	BULUBA		
Kamerun	KUMBA		
	KUMBA BRAUCH		
	YAGOUA		
Libérie	MONROVIA - WELFARE		
	MONROVIA		
Angola	KUANDA		
Burundi	BUNUNBURA		

PŘÍLOHA P II. STATISTIKA ZA ROK 2010 (ČESKÁ POŠTA, a. s.)

Statistika nákladů na zásilky za rok 2010								
Afrika				Asie				
Stát	Provincie	Váha (kg)	Cena (Kč)	Stát	Provincie	Váha (kg)	Cena (Kč)	
Nigérie	EBONYI STATE	13,180	1 233,-	Indie	JHARKHAND	11,850	1 039,-	
		13,030	1 233,-			12,610	1 097,-	
		12,970	1 166,-			12,470	1 097,-	
		14,200	1 299,-			11,970	1 039,-	
		13,990	1 233,-			12,070	1 097,-	
						12,780	1 097,-	
						13,530	1 155,-	
						14,440	1 213,-	
						11,660	1 039,-	
						14,080	1 213,-	
		AGBOR	11,630		1 099,-	CALCUTTA	12,450	1 097,-
			13,760		1 233,-		13,420	1 155,-
			12,710		1 166,-			
			12,520		1 166,-			
			13,250		1 233,-			
			13,730		1 233,-			
			13,630		1 233,-			
		ONITSHA				KOLKATA		
		MTWARA				BENAULIM - SELECTO		

Tanzanie	SHIRATI	14,140	1 299,-		CALKUTTA, MIDNAPORE		
		11,880	1 099,-				
		13,180	1 233,-				
		13,230	1 233,-				
		11,330	1 099,-				
		14,190	1 299,-				
		12,730	1 166,-				
		12,820	1 166,-				
		13,280	1 233,-				
			TARIME	14,030		1 299,-	Nepál
		11,630	1 099,-			14,840	2 101,-
		13,180	1 233,-			13,200	1 987,-
		12,980	1 166,-			11,000	1 646,-
		13,670	1 233,-				
Ghana	ACCRA Bonosa						
	ACCRA						
Etiopie	KAFFA						
Sierra Leone	FREETOWN	12,060	1 874,-				
		12,600	1 874,-				
		13,740	1 974,-				
Burundi	BUNUNBURA						
Zambie	KAOMA	15,090	2 215,-				
		13,110	1 987,-				
		13,910	1 987,-				
		12,790	1 874,-				
		13,480	1 987,-				

	LUSAKA	14,780	2 101,-				
		13,070	1 987,-				
	KASEMPA	12,750	1 874,-				
		13,550	1 987,-				
	KAFUE						
Uganda	KIBOGA	14,600	2 101,-				
		13,040	1 987,-				
	JINJA	13,520	1 987,-				
		12,950	1 874,-				
	BULUBA						
Kamerun	KUMBA	15,530	2 215,-				
	KUMBA BRAUCH	12,160	1 874,-				
	YAGOUA						
Libérie	MONROVIA- WELFARE	12,870	1 874,-				
	MONROVIA	13,740	1 987,-				
Angola	KUANDA						
Botswana		13,270	1 233,-				
		12,300	1 166,-				
		13,210	1 233,-				
		14,480	1 299,-				
		12,540	1 166,-				

PŘÍLOHA P III. STATISTIKA DO KONCE ČERVNA 2011 (ČESKÁ POŠTA, a. s.)

Statistika nákladů na zásilky do konce června 2011							
Afrika				Asie			
Stát	Provincie	Váha (kg)	Cena (Kč)	Stát	Provincie	Váha (kg)	Cena (Kč)
Nigérie	EBONYI STATE	14,770	1 299,-	Indie	JHARKHAND	13,660	1 155,-
		12,750	1 266,-			11,760	1 039,-
		12,110	1 166,-			14,050	1 213,-
	AGBOR	13,190	1 987,-		CALCUTTA	12,430	1 097,-
		12,910	1 166,-			11,270	1 039,-
						13,920	1 155,-
	ONITSHA	11,770	1 099,-		KOLKATA	12,530	1 097,-
		14,880	1 299,-				
		12,220	1 166,-				
Tanzanie	MTWARA	12,230	1 166,-	BENALIM - SELECTO	12,090	1 097,-	
	SHIRATI	13,310	1 233,-	CALCUTTA, MIDNAPORE			
		12,520	1 166,-				
		12,440	1 166,-				
TARIME	12,230	1 166,-	Nepál	SURKHET	14,240	2 101,-	
	12,420	1 166,-					
	12,170	1 166,-					
Ghana	ACCRA Bonosa	10,740	1 646,-				
	ACCRA	11,940	1 760,-				
Etiopie	KAFFA	11,500	1 760,-				

Sierra Leone	FREETOWN	15,010	2 215,-					
		12,960	1 874,-					
Burundi	BUNUNBURA							
Zambie	KAOMA	12,610	1 874,-					
		11,940	1 760,-					
		12,980	1 874,-					
	LUSAKA	13,450	1 987,-					
		12,330	1 877,-					
		11,540	1 760,-					
	KASEMPA	13,860	1 987,-					
		13,620	1 087,-					
		11,770	1 760,-					
	KAFUE	13,220	1 233,-					
	Uganda	KIBOGA	13,800	1 987,-				
			11,980	1 760,-				
JINJA		12,490	1 874,-					
		13,930	1 987,-					
BULUBA	10,200	1 646,-						
Kamerun	KUMBA	11,950	1 760,-					
		12,910	1 871,-					
		12,690	1 874,-					
		13,700	1 987,-					
	13,700	1 987,-						
	KUMBA BRAUCH	11,360	1 760,-					
YAGOUA	12,000	1 760,-						
Libérie	MONROVIA - WELFARE	11,870	1 760,-					
		13, 690	1 987,-					

	MONROVIA	14,410	2 101,-				
		11,850	1 760,-				
		11,440	1 760,-				
Angola	KUANDA						

**PŘÍLOHA P IV. STATISTIKA DO KONCE ČERVNA 2011 (ČESKÁ
POŠTA, a. s.) zásilky ekonomickou cestou**

Statistika nákladů na zásilky v roce 2012							
Afrika				Asie			
Stát	Provincie	Váha (kg)	Cena (Kč)	Stát	Provincie	Váha (kg)	Cena (Kč)
Nigérie	EBONYI STATE	14,770	1 299,-	Indie	JHARKHAND	13,660	1 155,-
		12,750	1 166,-			11,760	1 039,-
		12,110	1 166,-			14,050	1 213,-
	AGBOR	13,190	1 233,-		CALCUTTA	12,430	1 097,-
		12,910	1 166,-			11,270	1 039,-
		11,770	1 099,-			13,920	1 155,-
	ONITSHA	14,880	1 299,-		KOLKATA	12,530	1 097,-
		12,220	1 166,-				
Tanzanie	MTWARA	12,230	1 166,-	BENALIM - SELECTO	12,090	1 097,-	
		13,310	1 233,-		CALCUTTA, MIDNAPORE		
		12,520	1 166,-				
	12,440	1 166,-					
	TARIME	12,230	1 166,-	Nepál	SURKHET	14,240	2 101,-
		12,420	1 166,-				
12,170		1 166,-					
Ghana	ACCRA Bonosa	10,740	1 646,-				
	ACCRA	11,940	1 760,-				
Etiopie	KAFFA	11,500	1 760,-				
Sierra Leone	FREETOWN	15,010	2 215,-				
		12,960	1 874,-				

Burundi	BUNUNBURA						
Zambie	KAOMA	12,610	1 874,-				
		11,940	1 760,-				
		12,980	1 874,-				
	LUSAKA	13,450	1 987,-				
12,330		1 874,-					
11,540		1 760,-					
KASEMPA	13,860	1 987,-					
	13,620	1 987,-					
	11,770	1 760,-					
KAFUE	13,220	1 987,-					
Uganda	KIBOGA	13,800	1 987,-				
		11,980	1 760,-				
	JINJA	12,490	1 874,-				
		13,930	1 987,-				
	10,200	1 646,-					
BULUBA	11,950	1 760,-					
Kamerun	KUMBA	12,910	1 874,-				
		12,690	1 874,-				
		13,700	1 987,-				
		13,700	1 987,-				
	KUMBA BRAUCH	11,360	1 760,-				
YAGOUA	12,000	1 760,-					
Libérie	MONROVIA -	11,870	1 760,-				
	WELFARE	13, 690	1 987,-				

	MONROVIA	14,410	2 101,-				
		11,850	1 760,-				
		11,440	1 760,-				
Angola	KUANDA						

**PŘÍLOHA P V. STATISTIKA DO KONCE ČERVNA 2011 (ČESKÁ
POŠTA a. s.) zásilky prioritní cestou**

Statistika nákladů na zásilky v roce 2012							
Afrika				Asie			
Stát	Provincie	Váha (kg)	Cena (Kč)	Stát	Provincie	Váha (kg)	Cena (Kč)
Nigérie	EBONYI STATE	14,770	2 557,-	Indie	JHARKHAND	13,660	2 410,-
		12,750	2 262,-			11,760	2 115,-
		12,110	2 262,-			14,050	2 557,-
	AGBOR	13,190	2 410,-		CALCUTTA	12,430	2 262,-
		12,910	2 262,-			11,270	2 115,-
		11,770	2 115,-			13,920	2 410,-
	ONITSHA	14,880	2 557,-		KOLKATA	12,530	2 262,-
		12,220	2 262,-				
Tanzanie	MTWARA	12,230	4 065,-	BENGALEM – SELECTO	12,090	2 262,-	
		13,310	4 350,-		CALCUTTA, MIDNAPORE		
		12,520	4 065,-				
	TARIME	12,440	4 065,-	Nepál	SURKHET	14,240	4 635,-
		12,230	4 065,-				
		12,420	4 065,-				
	12,170	4 065,-					
Ghana	ACCRA Bonosa	10,740	1 968,-				
	ACCRA	11,940	2 115,-				
Etiopie	KAFFA	11,500	2 115,-				
Sierra Leone	FREETOWN	15,010	4 100,-				
		12,960	3 399,-				

Burundi	BUNUNBURA						
Zambie	KAOMA	12,610	4 065,-				
		11,940	3 779,-				
		12,980	4 065,-				
	LUSAKA	13,450	4 350,-				
12,330		4 065,-					
11,540		3 779,-					
Zambie	KASEMPA	13,860	4 350,-				
		13,620	4 350,-				
		11,770	3 779,-				
	KAFUE	13,220	4 350,-				
Uganda	KIBOGA	13,800	4 350,-				
		11,980	3 779,-				
	JINJA	12,490	4 065,-				
		13,930	4 350,-				
		10,200	3 494,-				
	BULUBA	11,950	3 779,-				
Kamerun	KUMBA	12,910	4 065,-				
		12,690	4 065,-				
		13,700	4 350,-				
		13,700	4 350,-				
	KUMBA BRAUCH	11,360	3 779,-				
YAGOUA	12,000	3 779,-					
Libérie	MONROVIA - WELFARE	11,870 13, 690	3 779,- 4 350,-				

	MONROVIA	14,410	4 635,-				
		11,850	3 779,-				
		11,440	3 779,-				
Angola	KUANDA						

PŘÍLOHA P VI. ODPOVĚDI NA ŽÁDOST O GRANT NA PROJEKT LEPROSÁLIE V AFRICE A ASII NEBOLI OBVAZY PRO MALOMOCNÉ

Vážený pane inženýre,

na základě Vaší žádosti o finanční pomoc ze strany Olomouckého kraje a dle naší telefonické domluvy Vám v příloze této zprávy posílám formulář žádosti na příspěvek z rozpočtu Olomouckého kraje do výše 25 tis. Kč, včetně pravidel pro jeho vyplnění.

Pokud se rozhodnete žádost podat, prosím pošlete vyplněný formulář žádosti co nejdříve zpět na moji e-mailovou adresu, tak aby Vaše žádost mohla být projednána na schůzi Rady Olomouckého kraje dne 4.11.t.r.

Vyplněný formulář žádosti opatřený podpisem a případně razítkem Vaší organizace, zašlete prosím poštou na níže uvedenou adresu Krajského úřadu Olomouckého kraje na jméno náměstka hejtmana RNDr. Ivana Kosatíka.

O přidělení příspěvku do výše 25 000 Kč rozhodne Rada Olomouckého kraje.

V případě potřeby mě prosím kontaktujte na níže uvedených tel. číslech.

S pozdravem

*Ing. Pavla Kalábová
asistentka náměstka hejtmana RNDr. Ivana Kosatíka*

*Olomoucký kraj
Jeremenkova 40a
779 11 Olomouc
Tel:585 508 841
mobil:724 062 415
www.kr-olomoucky.cz*



KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ
Bc. Lubomír Franc
hejtman Královéhradeckého kraje

Hradec Králové 4. duben 2011
4219/KH/2011

Vážený pane,

svým dopisem jste požádal Radu Královéhradeckého kraje o poskytnutí finančního příspěvku na výdaje spojené s ručním pletením obvazů pro malomocné v Africe a Indie.

Váží si Vaší činnosti, Váš nápad oceňuji a nepochybuji o finanční náročnosti jeho provedení. Bohužel Vám však musím oznámit, že Rada Královéhradeckého kraje v současné době omezila poskytování finančních darů.

Toto opatření reaguje na stále se snižující objem financí, které stát poskytuje kraji. Peníze - určené původně na dary kraje - nyní tvoří rezervu, která by mohla být použita pouze na řešení zvláště závažných situací.

Rada Královéhradeckého kraje tedy v této souvislosti rozhodla na své schůzi dne 28. března 2011, že Vaší žádosti není možné v současné době vyhovět.

Přeji Vám mnoho úspěchů ve Vaší činnosti a lituji, že Vám nemohu podat příznivější zprávu.

S pozdravem

Vážený pan
Ing. Vladimír Výleta
Omega plus
Svatoborská 27
697 01 Kyjov