


Optimalizace vozového parku ve firmě

Petra Zatloukalová

Bakalářská práce
2013

 Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta logistiky a krizového řízení

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně

Fakulta logistiky a krizového řízení

Ústav logistiky

akademický rok: 2012/2013

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Petra ZATLOUKALOVÁ**
Osobní číslo: **L10145**
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Logistika a management**
Forma studia: **kombinovaná**

Téma práce: **Optimalizace vozového parku ve firmě**

Zásady pro vypracování:

1. **Výběr literatury a tvorba teoretické části**
2. **Výběr firmy a popis aktuálního stavu**
3. **Analýza zjištěného stavu**
4. **Návrh na zlepšení stavu a zhodnocení přínosu práce**

Rozsah bakalářské práce:

Rozsah přilož:

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

Seznam odborné literatury:

[1] NOVÁK, Radek. *Mezinárodní kamionová doprava plus*. Vyd. 2., přeprac. Praha: ASPI, 2003, 250 s. ISBN 80-863-9553-7.


[2] NOVÁK, Radek. *Přepravní, zasilatelské a logistické služby*. Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2011, 391 s. ISBN 978-80-7357-735-3.

[3] PERNICA, Petr. *Logistika (supply chain management) pro 21. století*. Vyd. 1. Praha: Radix, 2005. 3 sv. ISBN 80-86031-66-7.

Další odborná literatura dle doporučení vedoucího bakalářské práce.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Jan Strohmandl**
Ústav logistiky
Datum zadání bakalářské práce: **25. února 2013**
Termín odevzdání bakalářské práce: **10. května 2013**

V Uherském Hradišti dne 25. února 2013


prof. PhDr. Ivo Barteček, CSc.
ředitel ústavu




RNDr. Ing. Lenka Cimbáliková, Ph.D., MBA
ředitel ústavu

ABSTRAKT

Bakalářská práce na téma „Optimalizace vozového parku ve firmě“ je věnována nákladní dopravě ve firmě FTL – First Transport Lines, a.s. První část je zaměřena na dopravu obecně, v druhé části je uveden současný stav vozového parku firmy. Na základě výsledků zjištěného stavu podán návrh na zlepšení.

Klíčová slova: optimalizace, doprava, vozový park, vytíženost

ABSTRACT

Bachelor thesis on the topic „Optimization of car fleet in the company“ is dedicated to the freight transport in the company FTL – First Transport Lines, a.s. The first part focuses on transport in general, in the second part the current state of the fleet of the company is presented. Based on the results of the discovered state a proposal for improvement has been submitted.

Keywords: Optimization, Transport, The Fleet, Occupancy

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

Prohlašuji,

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

V Uherském Hradišti dne 30.4.2013



.....
přípis studenta/ky

OBSAH

ÚVOD	8
I TEORETICKÁ ČÁST	9
1 DOPRAVA	10
1.1 DEFINICE	10
1.2 VÝZNAM DOPRAVY	11
1.3 KRITÉRIA DĚLENÍ DOPRAVY	11
1.4 ROZDĚLENÍ DOPRAVY	12
1.4.1 Silniční doprava	12
1.4.2 Železniční doprava	13
1.4.3 Vodní doprava	14
1.4.4 Letecká doprava	15
1.4.5 Potrubní doprava	15
1.4.6 Kombinovaná přeprava	16
1.5 SILNIČNÍ NÁKLADNÍ PŘEPRAVA	17
2 TEORETICKÁ VÝCHODISKA	18
2.1 NÁKLADY	18
2.2 SPRÁVA VOZOVÉHO PARKU	19
2.3 FIREMNÍ STRATEGIE	19
2.4 ETAPY A NÁKLADY ŽIVOTNÍHO CYKLU VOZIDEL	20
2.5 MOŽNOSTI VLASTNICTVÍ VOZIDEL	21
2.5.1 Financování vlastními zdroji	21
2.5.2 Financování úvěrem	22
2.5.3 Finanční leasing	22
2.5.4 Operativní leasing	23
II PRAKTICKÁ ČÁST	24
3 O FIRMĚ	25
3.1 HISTORIE SPOLEČNOSTI A OCENĚNÍ.....	26
3.1.1 Členství v profesních organizacích	27
3.2 DIVIZE KAMIONOVÉ DOPRAVY A LOGISTIKY	28
3.3 DIVIZE AUTOBUSOVÉ DOPRAVY.....	29
3.4 DIVIZE SERVIS	30
4 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU	31
4.1 SLOŽENÍ VOZOVÉHO PARKU.....	31
4.2 SLEDOVÁNÍ VOZIDEL	32
4.2.1 Webdispečink	32
4.2.2 Měření spotřeby paliva	33

4.3	VYTÍŽENÍ VOZIDEL	34
5	ZHODNOCENÍ ZJIŠTĚNÉHO STAVU	42
6	NÁVRH NA ZLEPŠENÍ.....	43
	ZÁVĚR	44
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	45
	SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK	47
	SEZNAM OBRÁZKŮ	48
	SEZNAM TABULEK.....	49

ÚVOD

Bakalářská práce na téma „Optimalizace vozového parku ve firmě“ se zabývá danou problematikou v dopravní firmě FTL – First Transport Lines, a.s. v Prostějově a je rozdělena na teoretickou a praktickou část.

Teoretická část obsahuje základní informace o dopravě jako je význam dopravy a dělení dopravy. Dále pak teoretická část popisuje možnosti vlastnictví vozidel.

V praktické části je představena firma FTL – First Transport Lines a popsán současný stav vozového parku a vytížení jednotlivých vozidel.

Cílem bakalářské práce je na základě analýzy situace ve firmě vypracovat návrh na optimalizaci současného vozového parku firmy.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 DOPRAVA

Z velkého množství lidských požadavků bylo hlavním zájmem potřeby změny místa, přemísťování nejrůznějších věcí a vykonávání nejrůznějších cest. Změna místa doprovází téměř všechny lidské potřeby. Nutnost přemístění vyplývá z nejrůznějších příčin. Nejzávažnější z nich pramení zabezpečit trvalý rozvoj národního hospodářství. Stamiliony tun výrobků všech výrobních odvětví by pozbyly účelu, pokud by nebyly přepraveny na místo, kde by měly být a budou užitečně spotřebovány.[2]

Doprava uspokojuje nejen potřeby přemístění z místa na místo, ale jejím prostřednictvím se uskutečňují materiálové toky mezi výrobou a spotřebou, mezi průmyslem a zemědělstvím, mezi venkovem a městy, mezi oblastmi a státy. Čím vyšší je úroveň a kvalita dopravy, tím dochází k rozvoji kvalitnější kooperace, k rozvoji národní a mezinárodní dělby práce, k lepší směně zboží, směně činností apod. Rozvoj takové dopravy vytváří předpoklady k bezprostřednějším a těsnějším společenským vztahům, k rozvoji vědy a techniky, k pevnějším hmotným a kulturním svazkům mezi národy a celkově k bohatšímu životu lidí.[8]

1.1 Definice

Doprava je jakékoli přemístění osob či hmotných statků, provedené buď vlastní silou, nebo silou zprostředkovanou. Z jiného hlediska (např. ekonomického) lze dopravu definovat jako specifickou lidskou činnost, kterou se provádí cílevědomé přemístění osob a hmotných statků, které se svými nehmotnými efekty projevuje v sociologicko-ekonomickém systému společnosti. Podle přemísťovaných předmětů se doprava dělí na dopravu osob a dopravu nákladů. Jen pro zajímavost nemusí jít vždy o dopravu nějakých věcí, dopravovat lze i různá media jako jsou plyny, kapaliny či elektřina nebo též zprávy.[8]

1.2 Význam dopravy

- uspokojuje potřeby společnosti přepravou produktů z místa výroby na místo spotřeby,
- ovlivňuje rozvoj výrobních sil budováním průmyslové a obchodní sítě,
- přemísťováním zboží, osob a správ ve velkém množství ovlivňuje prostřednictvím přepravních cen strukturální změny průmyslu, národní důchod a životní úroveň,
- umožňuje rychlejší, plynulejší a bezpečnější zásobování obyvatelstva,
- umožňuje budování velkých měst,
- sjednocuje oblasti, státy, svět, podporuje mezinárodní dělbu práce,
- umožňuje zalidňování neobývaných oblastí bohatých na suroviny,
- spojuje a sblížuje vzdálené místa výroby a spotřeby, rozšiřuje trhy,
- ovlivňuje rozvoj vědy a techniky.

1.3 Kritéria dělení dopravy

- účast na dopravním procesu – hlavní, přísunová, následná,
- uspokojování potřeb – vlastních, cizích,
- rozsah přepravy – vnitrostátní, mezinárodní,
- charakter pohybu – spojitá, přetržitá,
- vzdálenost – místní, dálková,
- prostor – podzemní, pozemní, říčná, námořní, vzdušná,
- sklon dráhy – vodorovná, svislá, šikmá,
- dopravní cesta – silniční, dráhová, vodní, letecká, potrubní, nekonvenční,
- pohon – motorová, bezmotorová,
- pravidelnost – pravidelná, nepravidelná,
- předmět přepravy – osobní, nákladní,

- účast druhů dopravy – jednoduchá, kombinovaná,
- intenzita v časovém úseku – sedlová, špičková,
- vztah k určitému území – vnitřní, výstupní, vstupní, zdrojová, cílová, tranzitní,
- směrové vedení dopravního prostředku – směrově závislá, směrově nezávislá.

1.4 Rozdělení dopravy

Dopravu lze členit na hlavní druhy:

- silniční doprava,
- železniční doprava,
- vodní doprava,
- letecká doprava,
- potrubní doprava,
- kombinovaná doprava.

1.4.1 Silniční doprava

Silniční doprava je doprava, při níž se zajišťuje přemísťování osob a věcí silničními vozidly, jakož i přemísťování silničních vozidel samých po pozemních komunikacích, dopravních plochách a ve volném terénu. V osobní dopravě je jako jediná využívána pro individuální dopravu, která se uskutečňuje vlastním dopravním prostředkem pro vlastní nebo příležitostné cizí potřeby. Je schopna vyhovět kvalitativním požadavkům dopravního systému nákladní dopravy (rychlost, spolehlivost, dostupnost, přizpůsobivost a pružnost). Systém silniční dopravy je schopen vytvořit podmínky pro přímou přepravu s relativně přesně danou dobou dodání zásilky. Organizace silniční dopravy nemají vlastní dopravní cestu, dopravci volí sami trasy jízd bez žádného centrálního řízení. Park silničních vozidel je velmi rozmanitý a umožňuje přizpůsobit se požadavkům přepravců.[3]

Silniční doprava patří k nejmladším a k velmi progresivně se rozvíjejícím oborům dopravy. Díky své rychlosti a operativnosti velice úspěšně konkuruje tzv. tradičním oborům dopravy, přičemž se uplatňuje jak v dopravě vnitrostátní, tak v dopravě mezinárodní.

Její celkový kvantitativní podíl na světovém přepravním trhu neustále roste, změnila se ale i její funkce v dopravní soustavě.[9]

Přednosti:

- rychlost,
- spolehlivost,
- schopnost zabezpečit přímou přepravu,
- lepší ochrana zboží,
- různorodost vozového parku.

Nedostatky:

- rychle rostoucí náklady při větší vzdálenost,
- závislost na počasí,
- problémy se současnou přepravou velkého množství zboží.

1.4.2 Železniční doprava

Železniční doprava je uskutečňována železničními dopravními prostředky po železničních tratích. Železniční trať je obecně chápána jako dráha, která je určena k pohybu drážních vozidel včetně pevných zařízení potřebných k zajištění plynulosti a bezpečnosti dopravy.[3]

Současná železnice patří mezi tradiční dopravní obory, na evropském kontinentu však prochází složitým vývojovým obdobím. Zejména v dopravě osob působí konkurence ostatních druhů dopravy velice intenzivně. Železnice má stále velkou perspektivu, její provoz je rychlý a pravidelný, jen málo závisí na vlivech počasí, tudíž je spolehlivý a dochvilný.[9]

Přednosti:

- možnost přepravy většího množství,
- zboží v ucelených vlacích,

- nízké náklady při větších vzdálenostech,
- rychlejší průjezd městy a přes hranice.

Nedostatky:

- menší možnost zabezpečení přímé dopravy,
- menší spolehlivost a přizpůsobivost.

1.4.3 Vodní doprava

Vodní doprava je jedním z nejstarších druhů dopravy. Lidé odedávna používali vodních toků a moří k přepravě nákladů i osob. Svůj význam však vodní doprava neztratila ani nyní. Vodní doprava a vodní cesty mají přímý vztah k životnímu prostředí. Je jedním z druhů dopravy, který svojí činností nejméně zatěžuje životní prostředí.[9]

Vodní doprava je uskutečňována dopravními prostředky – plavidly po vodních cestách, tj. řekách, umělých průplavech a jiných vnitrozemských vod. Vnitrozemská vodní doprava se od námořní plavby liší jak z hlediska sféry působnosti v přepravním trhu, tak z hlediska technologického. I přes odlišnosti není hranice mezi vnitrozemskou a námořní plavbou přesná. Námořní lodi někdy využívají i vhodných (tj. dostatečně hlubokých) vodních cest a doplouvají k přístavům hluboko ve vnitrozemí, zatímco naopak říční lodi mohou být za určitých podmínek nasazeny i na kratších námořních trasách, zejména podél pobřeží, v chráněných mořských zálivech apod. Existují ostatně i kombinované typy plavidel tzv. říčně-námořní lodi.[3]

Přednosti:

- velmi nízké náklady na dopravu,
- velká kapacita dopravních prostředků,
- schopnost zabezpečit přepravu těžkých a nadměrných předmětů.

Nedostatky:

- nutnost svozu a rozvozu jinými prostředky,
- nesoulad kapacit,
- závislost na počasí.

1.4.4 Letecká doprava

Letecká doprava je jedním z nejdynamičtější rostoucích odvětví dopravy, a to téměř ve všech jeho segmentech; je nedílnou součástí moderní světové ekonomiky, působí na její růst a je jí také zpětně ovlivňována. Současný výrazný nárůst intenzity letového provozu je důsledkem vysoké rychlosti, pohodlí, odpovídající kvality i rozsahu nabízených služeb. Předností je také relativní spolehlivost a bezpečnost.[9]

Letecká doprava je využívána pro přepravu osob a nákladů vzdušnou dopravní cestou. Základními prvky dopravního systému jsou letadlo (letouny, vrtulníky, řízené rakety, družice) a letecká dopravní cesta. Ta je tvořena letištěm, leteckými službami a vymezenou částí vzdušného prostoru. Letiště je územně vymezená a upravená plocha, včetně staveb a zařízení, určená ke vzletům a přistáním letadel a pohybu letadel.[3]

Přednosti:

- vysoká rychlost,
- jednodušší balení,
- schopnost přepravovat zboží bez otřesů

Nedostatky:

- vysoká cena,
- závislost na počasí a z toho plynoucí nepravidelnost,
- omezená kapacita,
- nutnost zabezpečení pozemní dopravy, která snižuje rychlost.

1.4.5 Potrubní doprava

Mezinárodní potrubní přeprava tekutých a plynných paliv patří k nejmodernějším, ekologicky nejvhodnějším a nejekonomičtějším druhům přepravy. Protože je zpravidla umožněno vybudovat co nejpřímější trasu produktovodu, snižují se provozní náklady, urychluje se přeprava a klesá její objem měřený v jednotkách výkonu. Přeprava může probíhat po celý rok nezávisle na povětrnostních podmínkách. Velmi vysoký stupeň

mechanizace a automatizace přepravních manipulací zvyšuje produktivitu práce při minimálním počtu pracovníků.[5]

Rozvoj potrubní dopravy nastal s rozvojem přepravy ropy a zemního plynu. Potrubní dopravu lze charakterizovat tokem produktů uvnitř potrubního systému, tok je neustále monitorován a řízen počítači.

Přednosti:

- vysoká spolehlivost a kapacita,
- šetrnost k životnímu prostředí,
- poměrně nízké náklady.

Nedostatky:

- značné investiční náklady,
- nevhodné pro menší množství,
- problémy při změně druhu substrátu.

1.4.6 Kombinovaná přeprava

Je systém přepravy zboží v jedné a téže přepravní jednotce nebo silničním vozidle, které při jízdě využije více dopravních prostředků. Nákladní železniční doprava se využívá spolu s lodní a silniční dopravou a spolu realizují kombinovanou dopravu. Ta je speciální případ intermodální přepravy, při které je podíl přepravy po silničních komunikacích minimální, většina přepravy tedy probíhá po železnici nebo na vodě.[9]

Přednosti:

- schopná zabezpečit dopravu optimální kombinací dopravních systémů,
- může přispívat k životnímu prostředí.

Nedostatky:

- finanční náročnost na překládku.

1.5 Silniční nákladní přeprava

Silniční nákladní přeprava patří celosvětově k nejprogresivněji se rozvíjejícím dopravním oborům. Jejími základními přednostmi je především relativní rychlost, dostupnost, operativnost, rychlá přizpůsobivost změnám poptávky a schopnost de facto bezproblémově realizovat systém přeprav „Z domu do domu“. Její význam a podíl na světovém přepravním trhu stále roste.[5]

Silniční nákladní přeprava z řady hledisek dlouhodobě prodělává celosvětovou krizi (jde zejména o značné negativní vlivy na životní prostředí, vysokou nehodovost atd.) Z makroekonomického hlediska je silniční přeprava ve svých důsledcích vždy dražší než jí nejčastěji konkurující přeprava železniční. Přitom však výše běžného přepravného zpravidla bývá právě opačná. Nicméně právě přepravné bývá v současnosti tím mnohdy nejvyhledávanějším hlediskem ve svých důsledcích (neexistují tarify, ceny za přepravy jsou smluvní) způsobujícím bouřlivý rozmach silničních přeprav se všemi negativními důsledky. V České republice má dlouhodobě negativní dopad neregulovaný nárůst počtu dopravců způsobený chybnými a nekompletními politickými rozhodnutími již počátkem devadesátých let. Ten byl základní příčinou, která způsobila převis nabídky našich dopravců mezinárodní kamionové dopravy na přepravním trhu. Převis nabídky nad poptávkou má za následek dlouhodobou stagnaci silničního přepravného, a to i při růstu vlastních nákladů dopravců.[5]

Relativně samostatnou částí silničních nákladní přepravy je mezinárodní silniční nákladní doprava. Její majoritní část, která je prováděna vozidly o užité hmotnosti nad 3,5 tuny, je v praxi nazývána mezinárodní kamionovou dopravou.

2 TEORETICKÁ VÝCHODISKA

2.1 Náklady

Každá firma by se měla zabývat otázkou přijatelné míry nákladů na provoz a pořízení vozového parku. Provoz a správa firemního vozového parku patří mezi nezanedbatelné náklady firmy.

2.1.1 Optimalizace nákladů vlastnění

Celkové náklady vlastnění - často označované zkratkou TCO (z anglického Total Cost of Ownership), mohou tvořit významnou část nákladů společnosti a jejich případné snížení tak může mít značný vliv na celkovou ekonomiku firmy. Sledování a optimalizace těchto nákladů proto získává stále větší význam.

Tyto náklady tvoří nejen pořizovací hodnota vozidla a náklady na jeho provoz, ale velmi důležitá je i jeho zůstatková hodnota – cena, za kterou vozidlo můžeme na konci jeho provozu prodat. Právě rozdíl mezi pořizovací a prodejní cenou (pokles jeho hodnoty) tvoří v celkových nákladech vlastnění nejvýznamnější část. Dále se na CNV podílejí náklady na PHM, financování, pojištění, servis a daně.



Graf 1: Celkové náklady vlastnění vozidla [vlastní]

Vzhledem k velkému významu poklesu hodnoty vozidla na celkových nákladech vlastnění se tak může stát, že vozidlo, které pořídíme za výrazně nižší cenu, může být ve výsledku dražší než to, jehož pořizovací cena je vyšší. Důvodem jsou jeho vysoké provozní náklady v porovnání s relativně výrazně dražším vozidlem (pořizovací cena), které má náklady na provoz nižší a, především, jeho (zůstatková) hodnota neklesá postupem času tak rychle. Levnější (pořizovací cena) vozidlo se tak po několika měsících provozu stane dražší – z pohledu celkových nákladů vlastnění.

Z tohoto důvodu je vhodné pojmout problematiku nákladů komplexně a zohlednit jak při výběru vozidla, tak při jeho provozu všechny související náklady – tedy celkové náklady vlastnění.

2.2 Správa vozového parku

Pro optimalizaci vozového parku je možnost zavedení nebo zefektivnění kvalitního firemního fleet managementu.

Fleet Management (správa vozového parku) zahrnuje všechny činnosti, jež souvisí s pořízením, správou, starostlivostí, obnovou a odpisem vozidel ve vozových parcích nejrůznějších společností. Základní činnosti komplexního Fleet managementu jsou zejména výběr, nákup, financování nákupu, právní ošetření propůjčování a používání vozidel zaměstnanci nebo uživateli, pojištění, opravy a servisní prohlídky, péče o pneumatiky, likvidace škod, odprodej vozidel a v neposlední řadě je součástí Fleet managementu také správa informací o řidičích, jejich profesionálních atestacích, řidičských oprávněních atd.

2.3 Firemní strategie

Pokud je známa přesná výše nákladů ve vozovém parku je možné sledovat a hledat nejvhodnější řešení. Tyto položky pomůže vyhodnocovat a porovnávat se stejnými nebo podobnými vozidly v určitém časovém období detailní přehled o nákladech a jejich členění. Pouze podle pořizovací ceny a slevy poskytnuté prodejcem by neměla být vybrána optimální skladba vozového parku a výběr modelu. Do celého procesu ještě vstupují další

náklady, jako je pojištění, pravidelný servis, daně, pozáruční opravy, náklady na pneumatiky, poplatky, odprodej vozidla a další faktory.

2.4 Etapy a náklady životního cyklu vozidel

Konkurenční prostředí způsobuje ekonomický tlak působící, který vede výkonný management všech společností k nutnosti posuzovat a analyzovat problematiku hospodaření s vozidly nejenom z krátkodobého časového horizontu, ale také z dlouhodobého hlediska. Posuzují se náklady spojené s pořízením vozidla (krátkodobé hledisko), jeho provozem, opravami, údržbou, i likvidací (dlouhodobý pohled). Tento přístup je již delší dobu používán a nazývá se náklady životního cyklu. Analyzovat a sledovat životní cyklus, jeho jednotlivé etapy a náklady je v dnešní době nutností, uplatňování tohoto přístupu vede k ekonomickým úsporám a dokonalému přehledu nákladovosti v etapách, které nejsou vzájemně izolovány, ale představují logicky navazující oblasti.

Pro výrobce ale i uživatele je důležité stanovit, ve které etapě se konkrétní vozidlo nachází. Je proto nutné použít exaktní metody stanovení etap životního cyklu vozidla, které vycházejí ze sledování a hodnocení změny některých jakostních parametrů, například průběhu intenzity poruch. Předčasná, nebo naopak opožděná likvidace výrobku má za následek ekonomické ztráty.

Život vozidla je možné rozdělit do několika etap:

- etapa koncepce a stanovení požadavků (marketingový průzkum),
- etapa návrhu a vývoje,
- etapa výroby,
- etapa uvedení do provozu,
- etapa provozu,
- etapa likvidace.

V prvních třech etapách vzniká vložená spolehlivost, v dalších etapách se tato spolehlivost využívá.

2.5 Možnosti vlastnictví vozidel

Při pořízení vozidla je třeba pozorně sledovat náklady, které jednotlivé formy financování přinášejí. V současnosti je stále nejoblíbenější využití úvěru, na druhém místě se drží finanční leasing a velký potenciál má leasing operativní, který v posledních letech zažívá strmý nárůst počtu zákazníků. Každá z těchto forem má jak z hlediska účetního, tak z hlediska celkových nákladů svoje pro a proti.[12]

Pořízení nového vozu je z pohledu managementu firmy nemalou investicí. Tu je třeba důkladně zvážit a zodpovědně vybrat z možností financování takovou, která je pro společnost nejvýhodnější. Kromě pořizovacích nákladů je třeba brát v úvahu další náklady a skutečnosti, které nastupují, jakmile se začne vozidlo používat.

Základní způsoby pořízení:

- financování vlastními zdroji,
- zákaznický úvěr,
- finanční leasing,
- operativní leasing.

2.5.1 Financování vlastními zdroji

Pokud má firma k dispozici volné finanční prostředky je to základní předpoklad ke koupi majetku v hotovosti. Přesto, i když má firma volné peněžní prostředky k dispozici, nemusí být koupě za hotové automaticky nejvýhodnější formou pořízení majetku. Je třeba uvážit, zda vynaložené finanční prostředky nebudou uplatněny v investici lépe a zda nepřinesou finanční výnos.

Výhody:

- nejsou splátky úvěrové ani leasingové,
- s použitím cizích finančních prostředků nevznikají žádné náklady,
- nákup v hotovosti nezadluží firmu,
- volnost při správě, délce provozu a odprodeji vozidla,

- vozidlo se okamžitě stává majetkem firmy,
- neomezená manipulace vlastníka s majetkem,
- .při úpravách na vozidle není potřeba souhlasu leasingové společnosti.

Nevýhody:

- při jiných potřebných investicích mohou chybět použité finanční prostředky,
- nutnost rozložení jednorázového výdaje v jednom roce na více roků do daňových odpisů,
- zvýšení daňového zatížení ve výdajovém roce,
- ohrožení Cash-Flow.

2.5.2 Financování úvěrem

Při využití úvěrového financování se vozidlo ihned stává majetkem zákazníka a není také limitována minimální doba splácení. Úvěr je tedy vhodný zejména v případě, kdy zákazník chce financování splatit rychleji než 54 měsíců. V případě úvěru zákazník nárokuje vrácení DPH v plné výši, což může znamenat výraznou pomoc v cash-flow. Tím, že se předmět financování ihned stává majetkem firmy. Tato forma financování bývá zpravidla nejlevnější, protože odpadají poplatky leasingovým společnostem. Ovšem výraznou nevýhodou je skutečnost, že veškeré následující náklady a rizika provozování vozu nese zákazník sám. Je tak vystaven položkám jako je ztráta hodnoty vozidla nebo kontrolovatelná spotřeba pohonných hmot. Stejně tak vyřizování servisních prohlídek, oprav a řešení pojistných událostí. Také neodpadá nutnost nést přímo veškeré náklady za platbu pojištění, platbu silniční daně, servisní náklady a jiné.[12]

2.5.3 Finanční leasing

Pořízení vozidla finančním leasingem je vlastně pronájem, po jehož skončení přechází leasingu za dohodnutou kupní cenu do vlastnictví nájemce. Tato forma financování umožňuje rychlé a jednoduché pořízení předmětu. Hlavní výhodou je snížení okamžitého

výdaje hotovosti na pořízení a rozložení splácení na delší období. Další výhodou je také zlepšení cash-flow, leasingové splátky se platí průběžně na základě splátkového kalendáře a jsou pro firmu plně uznatelným daňovým nákladem. Nezanedbatelnou předností je skutečnost, že předmět financování pořízený formou leasingu ani leasingové závazky nejsou zachyceny v rozvaze firmy, Nevýhodou je omezení vlastnických práv k vozidlu, protože to patří po dobu splácení leasingové společnosti. Mezi další nevýhody patří také nemožnost vypovězení smlouvy bez rizika platby vysoké penále.[12]

2.5.4 Operativní leasing

Operativní leasing představuje pronájem předmětu bez přechodu vlastnictví po skončení smlouvy. Předmětem leasingu tedy klient po skončení nájmu vrací leasingové společnosti. V rámci doby pronájmu klient platí pouze poměrné odpisy a ne celou hodnotu předmětu pronájmu. Operativní leasing tak zahrnuje skupinu produktů, kterými jsou financovány především vozové parky v rozsahu od jednotek po stovky vozidel. Hlavní výhodou tohoto způsobu financování je možnost kompletního přenesení péče o vozidla na leasingové společnosti podle výběru poskytovaných služeb. Splátky nájemného u operativního leasingu umožňují přesnou kontrolu nad výši provozních nákladů každého jednotlivého vozidla nebo celého vozového parku. Veškeré splátky jsou daňově uznatelné nákladové položky.[12]

II. PRAKTICKÁ ČÁST

3 O FIRMĚ

FTL – First Transport Lines, a.s. se sídlem v Prostějově vznikla kupónovou privatizací, jako jedna z prvních společností z více než 60 bývalých státních podniků ČSAD v České republice. Nejen svojí zásadní změnou názvu v akciové společnosti, ale především svojí dravostí, ekonomickou dynamikou, včasným zahájením spolupráce s řadou zahraničních partnerů a především svými vnitřními progresivními organizačními a ekonomickými systémy řízení se stala jednou z nejdynamičtějších a nejlepších středně velkých dopravních firem v rámci České republiky.

Firma se dělí na tři divize:

- divize kamionové dopravy a logistiky,
- divize autobusové dopravy,
- divize servis.



Obrázek 1.: Areál FTL – First Transport Lines, a.s. [vlastní]

3.1 Historie společnosti a ocenění

- 1949 vznik státního podniku ČSAD Brno, v rámci něhož závod Prostějov,
- 1992 založení akciové společnosti ČSAD Prostějov,
- 1993 změna názvu společnosti na FTL – First Transport Lines a.s.,
- 1992-1996 1. Úspěšná etapa rozvoje společnosti, získávání pozic na trhu,
- 1994-1996 zásadní změna vlastnických vztahů, kdy rozhodujícími vlastníky společnosti se staly fyzické osoby – členové managementu akciové společnosti,
- 1997 přijetí dlouhodobé strategie akciové společnosti na dobu 2002, s cílem dosáhnout v roce 2002 postavení nejlepší společnosti srovnatelné velikosti v dopravě v České republice,
- 1997-2002 etapa úspěšného naplňování přijaté strategie, rozšiřování společnosti a ekonomický růst,
- 1998 získání certifikátu ČSN EN ISO 9002,
- 1999 získání ceny 2nd International Transport Award (Madrid)
- 1999 umístění na 3. místo v soutěži Obdivovaná firma České republiky, v oboru dopravy,
- 2000 získání ceny Golden Award For The Best Trade Name (Madrid),
- 2001 získání certifikátu EN ISO 9001:2000 pro všechny rozhodující podnikatelské aktivity,
- 2002 přijetí zpřesněné strategie akciové společnosti do roku 2006 s cílem úspěšného vstupu do EU a potvrzení strategie let 1997-2002,
- 2003 získání ceny GOLDEN EUROPE AWARD FOR QUALITY AND COMMERCIAL PRESTIGE (Ženeva),
- 2004 obnovení certifikátu EN ISO 3001:2002 pro všechny rozhodující podnikatelské aktivity,
- 2006 přijetí zpřesněné strategie akciové společnosti na léta 2006-2011 v podmínkách podnikání v EU,

- 2007 udělení 3. Místa v celostátní soutěži HOSPODÁŘSKÝCH NOVIN – PX FIRMA ROKU 2007 v Olomouckém kraji,
- 2007 získání prestižní ceny INTERNATIONAL GOLEDEN TRANSPORT AWARD (Madrid),
- 2007 obnovení certifikátu ISO 9001:2002 pro všechny podnikatelské aktivity,
- 2009 získání osvědčení AEO – Authorised Economic Operator (Oprávněný hospodářský subjekt) v nejvyšším ohodnocení (F),
- 2010 získání certifikátu ISO 9001:2008 pro všechny rozhodující podnikatelské aktivity,
- 2011 získání certifikátu IFS Logistic verze 1, provozovny Průmyslová 1 a,
- 2012 získání certifikátu IFS Logistic verze 2, provozovny Průmyslová 1 a,
- 2013 získání certifikátu ISO 14001 a OHSAS 18001.

3.1.1 Členství v profesních organizacích

FTL – First Transport Lines, a.s. je členem těchto profesních organizací:

- Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA,
- Svaz dopravy České republiky,
- Svaz průmyslu a dopravy České republiky,
- Asociace dopravních, spedičních a servisních firem Čech, Moravy a Slezska,
- Okresní hospodářská komora v Prostějově.

3.2 Divize kamionové dopravy a logistiky

Divize kamionové dopravy disponuje 27 vozidly značky VOLVO a MAN, která jsou vybavena motory EURO 5 a vybavena např. doplňková výbava ADR, GPS monitoring systém pro okamžité určení polohy vozidla, pojištění nákladu do výše 10 mil. Kč, aj.

Spedice spolupracuje s řadou vybraných a osvědčených smluvních přepravců. Tuzemská spedice zajišťuje přepravy na celém území České republiky a zahraniční spedice zajišťuje exporty a importy celovozových zásilek v celé Evropě.

Součástí divize je celní deklarace a logistické služby – nabízí zabezpečení uceleného logistického projektu distribuce zboží od výrobce ke konečnému zákazníkovi.



Obrázek 2.: Kamion FTL – First Transport Lines, a.s. [vlastní]

3.3 Divize autobusové dopravy

Divize autobusové dopravy disponuje 95 autobusy zajišťující přepravu osob v:

- městské hromadné dopravě,
- příměstské regionální dopravě,
- dálkové dopravě v tuzemsku,
- mezinárodní dopravě.

Síť městské hromadné dopravy tvoří 16 linek a je provozována převážně 26 autobusy poháněnými zemním plynem. Přetavbu na vlastní náklady zajistila a.s. jako příspěvek ke zlepšení životního prostředí ve městě. Příměstská regionální linka je zajišťována na 46 linkách vozidly KAROSA a IRISBUS. Nepravidelnou zájezdovou dopravu osob zajišťuje společnost především pro cestovní kanceláře jak v tuzemsku, tak i v zahraničí. Divize provozuje i cestovní kancelář FTL.



Obrázek 3.: Autobus FTL – First Transport Lines, a.s. [vlastní]

3.4 Divize servis

Divize servis má oprávnění na provádění autorizovaných servisních činností pro řadu domácích i zahraničních firem, jako například:

- záruční a pozáruční servis a opravy VOLVO, IVECO, DAEWOO AVIA, KAROSA, RENAULT, LIAZ,
- měření emisí u vozidel s řízenými a neřízenými emisními systémy,
- montáž a servis nainstalovaných palubních přístrojů TOLL COLLECT,
- úřední ověřování tachografů,
- celoroční mytí kamionů, autobusů i dodávkových vozidel v automatické myčce CHRIST,
- pneuservis a prodej pneu,
- prodej motorové nafty a AD BLUE,
- opravy autoplachet, servis klimatizací, nástřik podvozků a dutin, opravy laku a mnohé další.



Obrázek 4.: Servis FTL – First Transport Lines, a.s. [10]

4 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

Firma FTL – First Transport Lines v současné době disponuje 27 tahači značky VOLVO, MAN a 27 valníkovými návěsy značky PANA V, SCHWARZMÜLLER A KRONE. 17 tahačů je ve vlastnictví firmy FTL a 10 tahačů je koupeno finančním leasingem, vlastníkem je do roku 2017 leasingová společnost SG EQUIPMENT. Valníkové návěsy jsou všechny vlastníkem FTL.

4.1 Složení vozového parku

Tabulka 1.: Seznam nákladních vozidel [vlastní]

ČÍSLO	ZNAČKA	ROK VÝROBY	VLASTNÍK
1.	VOLVO	2007	FTL
2.	VOLVO	2007	FTL
3.	VOLVO	2007	FTL
4.	VOLVO	2007	FTL
5.	VOLVO	2007	FTL
6.	VOLVO	2007	FTL
7.	VOLVO	2007	FTL
8	VOLVO	2007	FTL
9.	VOLVO	2007	FTL
10.	VOLVO	2008	FTL
11.	VOLVO	2008	FTL
12.	VOLVO	2008	FTL
13.	VOLVO	2008	FTL
14.	VOLVO	2008	FTL
15.	VOLVO	2008	FTL

16.	VOLVO	2008	FTL
17.	VOLVO	2008	FTL
18.	MAN	2012	SG EQUIPMENT
19.	MAN	2012	SG EQUIPMENT
20.	MAN	2012	SG EQUIPMENT
21.	MAN	2012	SG EQUIPMENT
22.	MAN	2012	SG EQUIPMENT
23.	MAN	2012	SG EQUIPMENT
24.	MAN	2012	SG EQUIPMENT
25.	MAN	2012	SG EQUIPMENT
26.	MAN	2012	SG EQUIPMENT
27.	MAN	2012	SG EQUIPMENT

4.2 Sledování vozidel

Sledování všech vozidel je prováděn přes Webdispečink. To je komplexní internetová aplikace zajišťující přehlednou a ucelenou správu vozového parku. On-line sledování vozidel a automatická tvorba knihy jízd je již samozřejmou součástí elektronických knih jízd. Za pomoci on-line dispečerského pracoviště Webdispečinku se intuitivně a snadno dostanete ke standardním funkcím elektronické knihy jízd.

4.2.1 Webdispečink

Charakteristika:

- přístup k dispečinku přes zabezpečený přístup odkudkoliv pro neomezený počet uživatelů,
- automatická tvorba knihy jízd, nebo záznamu o provozu vozidla,

- zjištění aktuální polohy vozidla, nebo skupiny vozidel a zobrazení nad podrobnou mapou,
- spolehlivá a bezobslužná palubní jednotka,
- on-line komunikace s řidičem prostřednictvím standardní navigace,
- kontrola spotřeby paliva, tankování a podezřelých úbytků,
- možnost výběru z širokého spektra periférií – měření teploty nákladového prostoru, atd.,
- kvalitní a podrobné mapové podklady celého světa s podrobnou ortofotomapou,
- integrovaný plánovač tras, optimalizátor rozvozů a svozů.

4.2.2 Měření spotřeby paliva

Náklady na pohonné hmoty činí většinou nejvýraznější nákladovou položku v nákladech na provoz vozidla. Je zde logicky největší potenciál k úsporám. Proto všechny nádrže jsou vybaveny palivovou sondou.

Palivová sonda. Je to nejprogresivnější řešení podle dosavadní praxe. Jsou to zařízení, která snímají výšku hladiny v nádrži a jsou tak schopny odhalit krádeže pohonných hmot, nebo rozdíl mezi množstvím paliva na dokladu od čerpadla a množstvím paliva, které přibylo v nádrži. Sledování hladiny v jedné nebo dvou nádržích není pro palivové sondy problémem. Přesnost měření a možnost vyvolat alarm SMS zprávou v případě krádeže je jedním z významných trumfů tohoto řešení. Do nádrže se vkládá sonda, jejíž délka přesně odpovídá výšce nádrže, aby měření probíhalo ode dna až po strop nádrže.



Obrázek 5.: Vozový park FTL – First Transport Lines, a.s.[vlastní]

4.3 Vytížení vozidel

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

V následujících tabulkách jsou uvedeny počty vytižených a nevytižených kilometrů, průměrná spotřeba a počet dnů, kdy vozidlo bylo v nečinnosti z důvodu opravy za měsíce leden, únor a březen 2013

Tabulka 2.: Přehled km, spotřeby a oprav za leden 2013[vlastní]

Číslo	Celkem ujetých km	Vytižené km	Prázdné km	Spotřeba	Oprava (dny)
1.	10020	9361	659	29,67	3
2.	10975	10390	585	31,61	3
3.	7 729	7315	414	36,45	6
4.	9480	9114	366	34,81	2
5.	10661	10023	638	32,82	3
6.	8895	8404	491	34,76	4
7.	9645	8948	697	29,83	2
8.	7489	7087	402	33,67	7
9.	7972	7518	454	32,64	6
10.	9875	9351	524	29,97	3
11.	10564	9979	585	31,65	2
12.	8376	8022	354	34,51	6
13.	11054	10355	699	31,12	1
14.	10854	10268	586	32,47	2
15.	8164	7752	412	35,54	6
16.	9258	8804	454	32,11	4
17.	9877	9341	536	30,23	3
18.	15045	14334	711	23,24	0

19.	14577	13776	801	24,01	0
20.	15002	14278	724	23,84	0
21.	13988	13276	712	25,65	1
22.	14056	13262	794	24,11	1
23.	13555	12900	655	23,89	1
24.	15078	14313	765	24,65	0
25.	14587	13791	796	26,54	0
26.	13546	12692	854	25,87	1
27.	14989	14077	912	24,99	0

Tabulka 3.: Přehled km, spotřeby a oprav za únor 2013 [vlastní]

Číslo	Celkem ujetých km	Vytížené km	Prázdné km	Spotřeba	Oprava (dny)
1.	7667	7132	535	31,12	6
2.	11507	10802	705	32,55	2
3.	7955	7493	462	35,12	7
4.	7357	6789	568	36,11	6
5.	7138	6579	559	33,12	7
6.	7160	6615	545	36,74	6
7.	9881	9321	560	31,01	2
8.	10169	9742	427	32,01	1
9.	9270	8729	541	32,05	1
10.	9888	9277	611	31,11	2
11.	11564	10875	689	30,24	1

12.	9012	8500	512	32,12	3
13.	12084	11473	611	30,01	0
14.	11894	11300	594	28,93	1
15.	9086	8674	412	33,25	3
16.	10987	10424	563	30,12	1
17.	11859	11258	601	29,20	0
18.	14054	13442	612	24,41	1
19.	15011	14253	758	26,01	0
20.	13925	13201	724	24,12	2
21.	14545	13847	698	25,12	1
22.	13956	13162	794	25,13	2
23.	15098	14397	701	23,99	0
24.	14954	14189	765	26,12	1
25.	13899	13301	598	25,66	2
26.	14743	13932	811	25,11	1
27.	15432	14620	812	25,01	0

Tabulka 4.: Přehled km, spotřeby a oprav za březen 2013 [vlastní]

Číslo	Celkem ujetých km	Vytížené km	Prázdné km	Spotřeba	Oprava (dny)
1.	11334	10991	343	28,92	1
2.	9741	9005	736	33,62	2
3.	8824	8274	550	32,32	5

4.	11636	10941	695	36,87	2
5.	10491	9866	625	35,98	3
6.	11122	10389	733	36,87	2
7.	10041	9169	872	29,87	2
8.	9538	8813	725	33,96	3
9.	11590	10820	770	32,45	1
10.	10133	9573	560	28,50	2
11.	12084	11339	745	29,15	0
12.	11054	10448	606	29,67	1
13.	11998	11300	698	28,98	1
14.	12084	11472	612	27,85	0
15.	11236	10491	745	31,04	1
16.	10546	9986	560	29,84	2
17.	12084	11296	788	30,89	1
18.	13744	13020	724	26,11	1
19.	14364	13539	825	27,74	0
20.	14213	13415	798	26,12	0
21.	13999	13301	698	24,99	1
22.	15246	14392	854	24,98	0
23.	13565	12750	8015	27,11	1
24.	14021	13273	748	28,54	1
25.	15555	14654	901	24,98	0
26.	13563	12718	845	27,05	2
27.	14546	13691	855	28,00	1

Průměrná vytiženost vozidla za jednotlivý měsíc (vyjádřena v %).

Leden: $288731 / 305311 = 0,94 * 100 = 94\%$

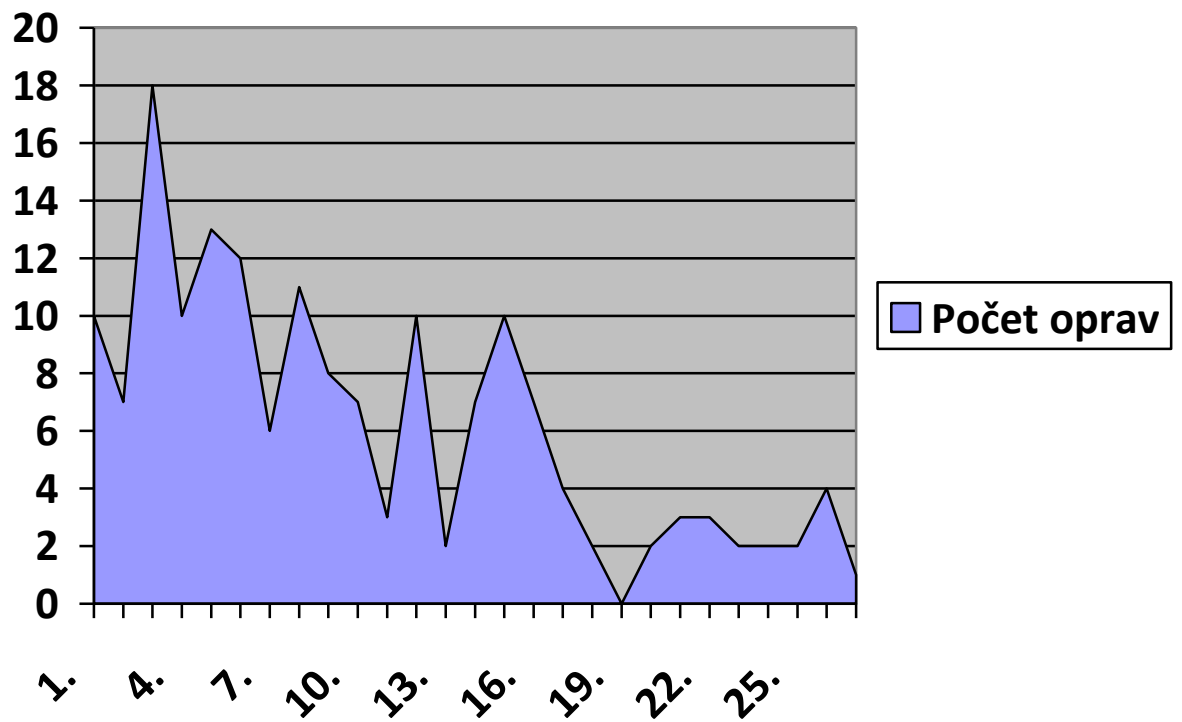
Únor: $293327 / 310095 = 0,94 * 100 = 94\%$

Březen: $308926 / 328\ 352 = 0,94 * 100 = 94\%$

Firma FTL – First Transport Lines v minulém roce obnovila vozový park a to zakoupením 10 nových tahačů značky MAN a prodejem 10 tahačů značky VOLVO z roku výroby 2003. Značku MAN volila podle několika kritérií, prioritní byla spotřeba.



Graf 2.: Průměrná spotřeba vozidel leden-březen 2013 [vlastní]



Graf 3.: Počet oprav leden-březen 2013[vlastní]

5 ZHODNOCENÍ ZJIŠTĚNÉHO STAVU

Firma FTL – First Transport Lines ve sledovaných měsících dosáhla 94 % vytíženosti svých kamionů, což lze považovat za velmi uspokojivý výsledek. Nejvíce jsou vytížené kamiony, které byly pořízené v minulém roce. U těchto vozů jsou jen minimální časové prodlevy na jejich opravy než u starších vozů, proto jsou v pohybu celý měsíc.

Z grafu 1 názorně vidíme spotřebu jednotlivých vozidel. Čísla 18 – 27 jsou nové vozy MAN, je zde viditelné, že u těchto vozidel je spotřeba nejnižší, v rozmezí průměru 23,24 - 30,23. U ostatních vozidel je průměrná spotřeba v podstatě vyšší v rozmezí 27,85 – 36,87.

Z grafu 2 vidíme počet dnů sledované v průběhu tří měsíců, kdy vozidlo nebylo v provozu z důvodu opravy. Je viditelné, že nejnovější vozidla, pořízená v minulém roce mají úplně minimální prostoje na opravy.

6 NÁVRH NA ZLEPŠENÍ

Podle zjištěného stavu se dá říct, že firma FTL- First Transport Lines má všechny svoje vozidla maximálně vytížená, proto bych navrhovala zakoupení ještě dalších minimálně pěti vozidel a to opět značky MAN, kde se potvrdila úspora hlavně ve spotřebě.

Dále vozidla pod číslem 3, 8, 12, 15 mají velmi vysokou spotřebu oproti ostatním vozidlům a nejvíce oprav za tři sledované měsíce, proto bych navrhovala vozidla sledovat i nadále, pokud nenastane viditelné zlepšení, navrhovala bych prodej těchto vozidel a koupi nových vozidel výměnou.

Dalším návrhem pro firmu je zaměření se na dlouhodobou spolupráci se svými obchodními partnery, kteří pro firmu představují pravidelný zdroj příjmů a jistotu svých vytížených kamionů.

ZÁVĚR

Cílem bakalářské práce bylo optimalizovat vozový park ve firmě FTL – First Transport Lines, a.s. V minulém roce byl vozový park obměněn a podle zjištěného výsledku tahle obměna velmi přispěla nejen k vytiženosti vozidel, ale i k úsporám na spotřebě.

Navrhovaným řešením bylo pořízení dalších minimálně pět nových vozidel značky MAN, a pokud nedojde ke zlepšení spotřeby a oprav u čtyř vozidel, které by se měly i nadále sledovat, navrhovala bych prodej těchto vozidel a koupi nových vozidel výměnou a tímto úkolem byl splněn cíl bakalářské práce.

Dopravní firmy, které chtějí nejen přežít, ale i uspět na dnešním složitém a vysoce konkurenčním trhu, musí co nejlépe zvládat řízení celého cyklu přepravy a neustále mít pod kontrolou jeho efektivitu. Přeprava je nákladově náročné podnikání a provozovatelé dopravních prostředků chtějí mít svůj vozový park trvale vytižen. Musí při tom zajistit vyvážení plnění zákaznických požadavků a přepravních předpisů s dostupností řidičů a vozidel. A zároveň řešit problematiku vyvážení pracovního nasazení zaměstnanců s předpisy odborovými a bezpečnostními.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Monografie:

- [1] DANĚK, Alois a Jaromír ŠIROKÝ. *Teorie obnovy dopravních prostředků*. 1. Vyd. Ostrava: VŠB - Technická univerzita, 1999, 153 s. ISBN 80-707-8568-3.
- [2] DRAHOTSKÝ, Ivo a Bohumil ŘEZNIČEK. *Logistika, procesy a jejich řízení*. Vyd. 1. Brno: Computer Press, 2003, 334 s. ISBN 80-722-6521-0.
- [3] JECHUMTÁL, Jaroslav a Andrea HYXOVÁ. *Obchodně přepravní činnost v letecké dopravě*. Vyd. 1. Pardubice: Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, 2000, 97 s. ISBN 80-719-4285-5.
- [4] NOVÁK, Radek. *Mezinárodní kamionová doprava plus*. Vyd. 2., přeprac. Praha: ASPI, 2003, 250 s., [30] s. barev. obr. příl. ISBN 80-863-9553-7.
- [5] NOVÁK, Radek, Petr PERNICA, Vladimír SVOBODA a Lubomír ZELENÝ. *Nákladní doprava a zasílatelství*. 2., přeprac. Vyd. Praha: ASPI, 2005, 412 s., [20] s. barev. obr. příl. ISBN 80-735-7086-6.
- [6] NOVÁK, Radek. *Přepravní, zasílatelské a logistické služby*. Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2011, 391 s., [13] s. obr. příl. ISBN 978-80-7357-735-3.
- [7] PERNICA, Petr. *Logistika (supply chain management) pro 21. století*. Vyd. 1. Praha: Radix, 2005. ISBN 80-860-3166-7.
- [8] PIVOŇKA, Karel a Václav CEMPÍREK. *Základy technologie a řízení dopravy*. Vyd. 2., přeprac. Pardubice: Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, 1999, 105 s. ISBN 80-719-4213-8.
- [9] ZELENÝ, Lubomír. *Osobní přeprava*. Vyd. 1. Praha: ASPI, 2007, 351 s. ISBN 978-80-7357-266-2.

Internetové zdroje:

- [10] FTL-FIRST TRANSPORT LINES, a.s. [online]. [cit. 2013-04-08]. Dostupné z: <http://www.ftl.cz/>
- [11] WEBDISPEČINK. [online]. [cit. 2013-04-08]. Dostupné z: <http://www.webdispecink.cz/login.php>

- [12] TIPCAR. In: [online]. [cit. 2013-04-08]. Dostupné z:
<http://www.tipcars.com/magazin-jak-financovat-nejen-firemni-vuz-4925.html>

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

FTL First Transport Lines.

AEO Authorised Economic Operator

EU Evropská unie.

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1.: Areál FTL – First Transport Lines, a.s.	25
Obrázek 2.: Kamion FTL – First Transport Lines, a.s.	28
Obrázek 3.: Autobus FTL – First Transport Lines, a.s.	29
Obrázek 4.: Servis FTL – First Transport Lines, a.s.	30
Obrázek 5.: Vozový park FTL – First Transport Lines, a.s.	34

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1.: Seznam nákladních vozidel	31
Tabulka 2.: Přehled km, spotřeby a oprav za leden 2013	35
Tabulka 3.: Přehled km, spotřeby a oprav za únor 2013	36
Tabulka 4.: Přehled km, spotřeby a oprav za březen 2013	37

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1: Celkové náklady vlastnění vozidla	18
Graf 2.: Průměrná spotřeba vozidel leden-březen 2013	40
Graf 3.: Počet oprav leden-březen 2013	41