

Technická univerzita v Liberci
Hospodářská fakulta

Studijní program: 6208 - Ekonomika a management

Studijní obor: Podniková ekonomika

Dopady vstupu České republiky do Evropské unie na logistiku podniku

Impacts of the Admission of the Czech Republic to the European Union on
Business Logistics

BP – PE – KPE – 200528

Alena Gráblová

Vedoucí práce: Ing. Miroslav Žížka, Ph.D. (KPE)

Konzultant: Lucie Knauerová, vedoucí oddělení logistiky, Parker Hannifin Industrial, s.r.o.
Chomutov

Počet stran: 53

Počet příloh: 11

Datum odevzdání: 18. květen 2005

Prohlášení

Byla jsem seznámena s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, zejména § 60 - školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé diplomové práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li diplomovou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Diplomovou práci jsem vypracovala samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím diplomové práce a konzultantem.

V Liberci, dne 18. května 2005

.....
Alena Grábllová

Poděkování

Tímto bych chtěla poděkovat panu Ing. Miroslavu Žižkovi, Ph.D. za trpělivou spolupráci a vedení mé bakalářské práce. Děkuji také své konzultantce z podniku Parker Hannifin Industrial s.r.o. Lucii Knauerové za poskytnutí potřebných informací a dokumentů ke zpracování mé práce. Poděkování patří i dalším pracovníkům společnosti PHI, panu Ing. Radimu Otipkovi a paní Petře Svobodové, díky nimž jsem mohla získat potřebné podklady pro svou práci.

V Liberci, dne 18. května 2005

.....
Alena Grábllová

Resumé

Cílem této bakalářské práce je zachytit dopady vstupu České republiky do Evropské unie na logistiku podniku. Pro sledování dané problematiky byl vybrán podnik Parker Hannifin Industrial, s.r.o. Chomutov.

Nejprve je provedena analýza stávajícího stavu logistiky v podniku. Poté práce pokračuje ústředním tématem - rozbořem vlivu vstupu České republiky do Evropské unie na logistiku podniku. Konkrétně je popsán dopad na oblast celnictví a dopravy.

Další část práce se zaměřuje na logistické náklady podniku. Náklady na logistiku jsou účelně rozčleněny a jednotlivé složky postupně popsány. Dále je věnována pozornost logistickým nákladům ve firmě PHI Chomutov. Jsou provedeny přibližné výpočty nákladů spojených se zásobami, skladováním, manipulací a řízením a logistickým systémem. Je zde také zachycen vliv vstupu ČR do EU na výši dopravních nákladů firmy PHI Chomutov. V poslední části jsou navrženy způsoby, jak náklady na logistiku ve firmě PHI snížit.

Summary

The aim of this bachelor work is to catch the impacts of the admission of the Czech Republic to the European Union on business logistics. The Parker Hannifin Industrial Ltd. has been chosen for monitoring given topic.

At first the present state of logistics in the firm is analysed. Then the main topic follows – the analysis of impact of the admission of the Czech Republic to the European Union on business logistics. Particularly the impact on customs issues and freight transport is described.

The next part of the work specializes in logistic costs. The logistic costs are purposefully divided into several groups and all components of these costs are characterized. Then the attention is paid to logistic costs in PHI Chomutov company. The approximate calculations of costs connected with supplies, warehousing, manipulation and management and logistic system are performed here. Also the impact of the admission of the CR to EU on transport costs of PHI Chomutov company is mentioned here. In the end some proposals for reducing logistics costs in the firm are made.

Klíčová slova

Intrastat

Obchod s nečleny EU

Celní kvóty EU

Nákladní doprava po vstupu ČR do EU

Náklady na pořízení zásob

Skladovací náklady

Manipulační náklady

Dopravní náklady

Náklady na řízení a logistický systém

Key words

Intrastat

Trade with non-members of EU

Customs quotas in EU

Freight transport after the admission of the CR to EU

Supplies costs

Storage costs

Handling costs

Transport costs

Management and logistic system costs

Obsah

Seznam použitých zkratk	11
1. Úvod	12
2. Firma Parker Hannifin Industrial s.r.o.	13
2.1 Historie firmy	13
2.2 Popis podniku	14
2.3 Výrobky	14
2.4 Organizační struktura PHI	15
3. Analýza logistiky ve firmě Parker Hannifin Industrial s.r.o.	16
3.1 Začlenění logistiky do organizační struktury podniku	16
3.2 Tým centrální logistiky	16
3.3 Informační systém EnterpriseOne (J.D.Edwards)	17
3.4 Přeprava, manipulace a obalový materiál	17
3.6 Doprava a skladování	18
4. Analýza dopadů vstupu ČR do EU na logistiku podniku	20
4.1 Změny celní agendy po vstupu ČR do EU	20
4.1.1 Statistika vnitrounijního obchodu – Intrastat	20
4.1.2 Obchod s třetími zeměmi	23
4.1.3 Celní kvóty EU	24
4.1.3.1 Celní kvóty řízené DG TAXUD	24
4.1.3.2 Celní kvóty řízené DG AGRI	25
4.1.4 Celní stropy	25
4.1.6 Celní deklaranti	26
4.2 Nákladní doprava po vstupu ČR do EU	26
5. Logistické náklady	28
5.1 Význam sledování logistických nákladů	28
5.2 Analýza celkových nákladů	28
5.3 Vymezení a zjišťování logistických nákladů	30
5.4 Klasifikace logistických nákladů	31
5.4.1 Náklady na zásoby	31
5.4.1.1 Náklady na pořízení zásoby (objednací náklady)	32
5.4.1.2 Náklady na udržování zásob	33
5.4.1.3 Náklady z předčasného vyčerpání zásob (z deficitu)	34

5.4.2 Náklady na skladování.....	34
5.4.3 Náklady na přepravu.....	35
5.4.4 Náklady na manipulaci.....	35
5.4.5 Náklady na řízení objednávek a informační systém.....	36
5.4.6 Náklady na zákaznický servis	36
6. Logistické náklady firmy Parker Hannifin Industrial s.r.o	37
6.1 <i>Náklady na pořízení zásoby</i>	37
6.1.1 Výpočet hodnoty skladovaného materiálu	38
6.2 <i>Náklady na skladování</i>	39
6.2.1 Výpočet nákladů na skladování a udržování zásob	40
6.3 <i>Náklady na manipulaci</i>	42
6.3.1 Výpočet nákladů na manipulaci	42
6.4 <i>Náklady na dopravu</i>	43
6.4.2 Vývoj dopravních nákladů v období před a po vstupu ČR do EU	44
6.5 <i>Náklady na řízení a logistický systém</i>	45
6.5.1 Výpočet nákladů na vyřizování objednávek a logistický systém	45
7. Návrhy na snížení logistických nákladů výrobního závodu PHI	46
7.1 <i>Zavedení systému sledování logistických nákladů</i>	46
7.2 <i>Zavedení distribučních center</i>	46
7.3 <i>Redukce počtu zasílatelských firem</i>	47
7.4 <i>Změna dodavatelů</i>	48
7.5 <i>Redukce počtu dodavatelů</i>	48
8. Závěr	49
Seznam literatury	52
Seznam příloh	53

Seznam použitých zkratk

atd.	a tak dále
č.	číslo
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
DPH	daň z přidané hodnoty
EHS	Evropské hospodářské společenství
ES	Evropské společenství
EU	Evropská unie
Kč	korun českých
Mld.	miliarda
mm	milimetr
např.	například
PHI	Parker Hannifin Industrial, s.r.o.
s.r.o.	společnost s ručením omezeným
tzn.	to znamená
tzv.	tak zvaný

1. Úvod

Vstup České republiky do Evropské unie v květnu roku 2004 znamenal významnou událost v dějinách naší země. Stal se jakýmsi symbolickým vstupem naší země do Evropy. Česká republika se tak ocitla v novém – odlišném prostředí, což sebou přineslo nemálo změn. Tématem této bakalářské práce jsou dopady vstupu České republiky do Evropské unie na logistiku podniku.

Nejprve je představena společnost Parker Hannifin Industrial, s.r.o., stručně je nastíněna její historie, předmět podnikání a organizační struktura. Dále je provedena analýza stávajícího stavu logistiky ve firmě.

Další část je věnována dopadům vstupu České republiky do Evropské unie na logistiku podniku, konkrétně na změny v celním řízení a nákladní dopravě. Pozornost je zde věnována především vnitrounímu obchodu, obchodu s třetími zeměmi a celním kvótám Evropské unie. U nákladní dopravy jsou porovnány pozitivní a negativní dopady vstupu ČR do EU na tento druh dopravy.

Poté se práce zaměřuje na logistické náklady jakožto důležitou složku podnikových nákladů. Je zde vysvětlen význam sledování těchto nákladů a zdůrazněna koncepce celkových nákladů. Následuje rozdělení logistických nákladů do 6 hlavních skupin. Jednotlivé složky nákladů na logistiku jsou charakterizovány tak, jak to uvádí literatura.

Další část se věnuje logistickým nákladům ve vybraném podniku. Zaměřuje se především na náklady spojené se zásobami, skladováním, manipulací, dopravou a řízením a logistickým systémem. Zachycen je také vliv vstupu České republiky do Evropské unie na dopravní náklady podniku.

V závěrečné části jsou navrženy způsoby, jak logistické náklady firmy PHI snížit.

2. Firma Parker Hannifin Industrial s.r.o.

2.1 Historie firmy

Pan Arthur Parker založil svou firmu v Clevelandu roku 1918. Začal vyrábět jím vyvinutý systém pneumatických brzd pro nákladní auta a autobusy. Po ročním budování firmy však musel vyhlásit bankrot. Po pěti letech - v roce 1924 založil firmu znovu a v roce 1927 použil jeho šroubení pro brzdový systém letounu "Spirit of St. Louis" Charles Lindberg při prvním přeletu Atlantiku. Od té doby firma neustále roste. V roce 1935, v období hluboké krize koupil prozíravý A. Parker zkrachovalou automobilku o rozloze 50.000 m² - přitom měl pouze 38 zaměstnanců. Po začátku války se výroba hydraulických, spojovacích a měřicích prvků pro americká letadla výrazně zvýšila. S koncem války skončily i státní zakázky a firma se přeorientovala na civilní produkci. Počet zaměstnanců vzrostl na 5000. Roku 1957 se firma Parker spojila s firmou Hannifin.

Od roku 1960 působí firma i v Evropě. Na českém trhu je Parker Hannifin, s.r.o. od začátku roku 1991, kdy otevřel první obchodní zastoupení v Praze. V roce 1994 začala výrobní kooperace s českými firmami a v roce 1995 se rozběhla výroba ve vlastní továrně na hydraulické a pneumatické systémy v Sadské, do které společnost investovala 120 miliónů Kč. V roce 1999 byl zahájen provoz v malém pronajatém objektu v Chomutově. Po další tři roky se výroba postupně rozšiřovala v různých pronajatých budovách, až v roce 2001 zahájila v chomutovské průmyslové zóně provoz zcela nová a vysoce moderní továrna (viz příloha č. 1), do které společnost investovala téměř 400 miliónů Kč. Součástí Parker Hannifin, s.r.o. je také společnost Astron v Přerově, kde se vyrábějí montované ocelové haly.

V současné době překročila firma PHI roční obrát 6 Mld.\$¹. Své pobočky má ve 45 zemích po celém světě. Počet zaměstnanců přesahuje 45 000 v celém světě, z toho 9 000 v Evropě a přes 800 v České republice.

¹ www.parker.com

2.2 Popis podniku

Parker Hannifin Industrial s.r.o. je předním světovým výrobcem technologií a systémů pro řízení pohybu, je světovým dodavatelem hydraulických, pneumatických a elektromechanických komponentů a systémů s rozsáhlým výrobním a technickým zázemím v České republice. Své produkty dodává celé řadě odběratelů z oblasti obchodu, automobilového průmyslu, výroby průmyslových strojů a letectví. Firma je rozdělena do 8 skupin: hydraulika, automatizace, filtrace, Fluid Connector, těsnění, chlazení a klimatizace, letectví a kosmonautika a přístrojová technika. Každá skupina je dále dělena na divize. To umožňuje firmě PHI specializaci v mnoha segmentech trhu a přitom úspěšné poskytování komplexních služeb konkrétním zákazníkům.

2.3 Výrobky

Jak již bylo řečeno výroba firmy PHI je rozčleněna do výrobních skupin. Skupina letectví a kosmonautika vyvíjí, navrhuje a vyrábí komponenty a systémy pro letectví, kosmonautiku a příbuzné high-tech aplikace. Skupina klimatizačních a chladírenských prvků projektuje, vyrábí a prodává solenoidové ventily a prvky a systémy pro chlazení, air-conditioning včetně řízení těchto systémů. Skupina Fluid Connector projektuje, vyrábí a dodává veškeré spojovací prvky jako šroubení, hadice, rychlospojky a diagnostickou techniku používané v hydraulice a pneumatice. Skupina těsnění konstruuje, vyrábí a prodává těsnění elastomerová, pryžokovová, těsnění tepelně a elektricky vodivá, plně uspokojující vysoké nároky špičkových zákazníků. Skupina hydrauliky konstruuje, vyrábí a prodává úplné spektrum hydraulických prvků a systémů pro finální výrobce průmyslových i mobilních strojů a zařízení. Skupina filtrace navrhuje, vyrábí a prodává výrobky zajišťující kvalitní filtraci a purifikaci kapalin a plynů pro široké spektrum aplikací od průmyslových až po potravinářství a farmacii. Skupina automatizace je vedoucím dodavatelem pneumatických a elektromechanických prvků včetně řízení pro automatizační systémy pro všechna odvětví průmyslu. Skupina přístrojové techniky konstruuje, vyrábí a distribuuje vysoce kvalitní komponenty jako šroubení, ventily atd. pro speciální tekutinové systémy, chemické, lékařské, analytické a ultračisté aplikace včetně měření a regulace.

Ukázky produktů společnosti PHI jsou uvedeny v příloze č. 2.

2.4 Organizační struktura PHI

Firma Parker Hannifin Industrial, s.r.o. zvolila hybridní typ organizační struktury neboli kombinaci funkcionální a divizní struktury. Snaží se tak skloubit dobré vlastnosti obou struktur jak funkcionální, tak i divizní, aby snížila nedostatky a využila všech předností.

Organizační struktura PHI Chomutov obsahuje 6 výrokově orientovaných divizí (ABU, FDE, HCD, HPDE, ISD/CVS, PFDE) a dále je zde vyčleněno 7 funkcionálních oddělení (účetárna, centrální logistika, centrální údržba, správa počítačové sítě, centrální nákup, personální oddělení a oddělení kvality a ochrany životního prostředí).

Schéma organizační struktury společnosti PHI je zobrazeno v přílohách č. 3 a 4.

3. Analýza logistiky ve firmě Parker Hannifin Industrial s.r.o.

3.1 Začlenění logistiky do organizační struktury podniku

Centrální logistika je ve firmě Parker Hannifin Industrial, s.r.o. aplikována jako samostatný funkcionální útvar.

3.2 Tým centrální logistiky

Tým centrální logistiky má 9 členů. Tvoří ho vedoucí logistiky, dispečer dopravy, referent zásobování, celní deklarantka a 5 skladníků.

Vedoucí logistiky vyhledává nejvhodnější, nejvýhodnější (myšleno cenově a dobou dodání) logistická řešení pro danou potřebu divize, vyhledává dopravce odpovídající firemním požadavkům a potřebám, dále kontroluje faktury, které jsou za tyto služby účtovány, a domlouvá ceny na jednotlivou dopravu.

Dispečer dopravy má na starosti koordinaci dopravy po areálu podniku a vedení skladníků centrálního skladu.

Referent zásobování se stará o nevýrobní (tzv. non-inventory) materiál, což je všechnen materiál kromě materiálu výrobního. Nezbytnou součástí jeho práce je používání systému J.D.Edwards. Referent zásobování přijímá veškerý nevýrobní materiál. Každý tento materiál doprovází dodací list, na kterém je uvedeno číslo objednávky, které je již zadáno v systému J.D.Edwards. Podle J.D.Edwards se rozpozná, komu zboží patří, je následně distribuováno dané osobě, po odsouhlasení dodacího listu je položka odepsána v systému a tím je dán podnět pro finanční účtárnu. Ta zaplatí fakturu, která je zaslána dodavatelem na daný materiál.

Celní deklarantka vyřizuje veškeré podklady spojené s agendou pro celní úřad, která se však po vstupu ČR do EU velmi zjednodušila. A to tak, že všechny zásilky, které jsou doručeny nebo posílány do všech zemí EU, již nepodléhají obvyklému celnímu řízení, ale

pouze se zaznamenají do Intrastatu, což je unijní program pro sledování pohybu zboží po EU. Dále pak celní deklarantka provádí celní řízení s materiálem, který je zasílán ze zemí mimo EU, popřípadě s výrobky, které firma PHI do těchto zemí expeduje. Poté musí vystavit celní dokumenty a záležitost celně projednat na celním úřadě.

Skladníci zajišťují nakládku a vykládku veškerého materiálu a hotových výrobků pro celou společnost. Součástí jejich práce je také třídění a rozvážení došlého materiálu a přijímání výrobků připravených z výroby z jednotlivých divizí.

Oddělení logistiky ve firmě Parker Hannifin Industrial, s.r.o. má tedy na starosti takové činnosti jako nákup a likvidaci faktur, skladové hospodářství a řízení zásob, správu odpadů a nebezpečných materiálů, částečně přepravu a elektronický nákup přes internet.

3.3 Informační systém EnterpriseOne (J.D.Edwards)

Firma PHI využívá informační systém EnterpriseOne (dříve J.D.Edwards). Tento systém společnost používá celosvětově, všechny pobočky jsou připojeny do jedné sítě a postupy pro používání systému jsou jednotné paušálně pro všechny lokace. Je to systém, ve kterém se „odehrává“ veškerý výrobní život společnosti, počínaje objednávkou materiálu, výrobními procesy, sledováním zaměstnanců (jejich pracovních hodin na daném výrobku), konče expedicí hotového finálního výrobku. Více informací o tomto systému najdete v přehledu v příloze č. 5.

3.4 Přeprava, manipulace a obalový materiál

Z přepravních prostředků jsou používány zejména Europalety o rozměru 1200x800mm, některé divize používají náhradu Europalet avšak také o velikosti 1200x800mm. Dále se používají palety 800x800mm, 500x300mm, 600x400mm a 600x800mm.

Využívány jsou také plastové a kovové přepravky a tzv. Gitterboxy mnoha tvarů, velikostí a barev. Jejich rozměry jsou často dány přímo od zákazníka.

Při manipulaci s materiálem jsou používány běžné ručně vedené paletové vozíky, dále nízkozdvížené a vysokozdvížené elektrické vozíky.

Výrobky firmy PHI jsou baleny převážně do kartónových obalů mnoha různých rozměrů. Samozřejmostí jsou pomocné balicí materiály jako vlnitá lepenka, bublinková folie, nopafamové proklady, PVC sáčky (obyčejné, rychlouzavírací, s antikorozií úpravou), kartónové mřížky, antikorozií papír, lepící pásy, fixační folie ruční a strojní či granoflexová páska.

3.6 Doprava a skladování

K přepravě zboží se používá veškerých možných dopravních prostředků, zejména však automobilová nákladní doprava, dále letecká (expresní nebo nákladní), lodní (kontejnerová).

V areálu závodu je celkem dohromady 18 ramp, na kterých se provádí nakládka a vykládka zboží. Každá rampa je určena pro danou divizi či zboží, např. rampa č. 7 je speciálně postavena pro vykládku a nakládku kontejnerů, rampa č. 6 je určena pro obsluhu nadměrných nákladů. Další rampy jsou využívány tak, aby se zboží vykládalo co nejbližší lince, na které je zpracováváno nebo expedováno.

Pro celou společnost je zřízen jeden centrální sklad, který slouží jako překladiště. Organizuje se v něm nejvíce nakládek a vykládek. Každá z divizí zde má své vyznačené místo, skladníci na toto místo navážejí zboží a následně se centrálně organizuje doprava a nakládka zboží. Mimo to byl zřízen pro největší divizi závodu samostatný sklad pro výrobní materiál a sklad trubek.

Firma PHI využívá nejčastěji jako zasilatele firmu UPS SCS, která jí zajišťuje kompletní logistickou podporu. Řeší požadavky na veškeré druhy přepravy výše uvedené. Dále firmě poskytuje formou extranetu přesný přehled o jednotlivých přepravách (viz příloha č. 7). Jedná se o velmi živou databázi, kterou UPS vytvořilo firmě PHI na míru.

Hlavními zasilatelskými firmami jsou:

- United Parcel Service Czech Republic s.r.o.,
- T N T Express Worldwide spol. s r.o.,
- RMT (Rychlý Malý Transport) Stanislav Ludvík,
- Speedtrans,
- Eurogate Bohemia s.r.o.,
- D H L Express (Czech Republic) s.r.o.,
- P P L CZ s.r.o.

Mezi ostatní zasilatelské firmy patří:

- Menlo Worldwide Forwarding C.R.s.r.o.,
- FedEx Express Czech s.r.o.,
- Gebrüder Weiss s.r.o.,
- Rakotrans Doprava Cz s.r.o. a další.

4. Analýza dopadů vstupu ČR do EU na logistiku podniku

Vstup České republiky do Evropské unie znamenal pro české firmy vstup do nového prostředí s odlišnými podmínkami fungování a přímý kontakt se zkušenou a silnou konkurencí, která je na toto prostředí zvyklá.

Česká republika se stala součástí většího ekonomického prostoru, od kterého ji už neoddělují celní hranice. Řada firem toho dokázala rychle využít a pomohlo jim to v jejich podnikání. Rozšíření unie celkově situaci logistiky v ČR zlepšilo, protože se zvětšil význam výhodného umístění naší země ve středu Evropy.

Z oblastí logistiky ovlivnil vstup ČR do EU zejména oblasti celnictví a dopravy.

4.1 Změny celní agendy po vstupu ČR do EU

Vstup do Evropské unie přinesl do České republiky mnoho změn. Jednou z ovlivněných oblastí se stalo také celnictví. Dnem vstupu České republiky do Evropské unie se území České republiky stalo celním územím Společenství. Od prvního dne členství ČR v EU, tzn. od 1. května 2004, jsou zrušeny pravidelné celní kontroly pohybu zboží přes vnitřní hranici s dalšími členskými státy. Celní řízení probíhá pouze v obchodě se třetími zeměmi, tzn. s nečleny EU. Vzhledem k tomu, že ČR nemá žádnou vnější hranici EU (se státem, který není členem EU), jsou pravidelné kontroly pohybu zboží přes státní hranici pro celní a daňové účely zachovány pouze na mezinárodních letištích. Tyto kontroly se samozřejmě nevztahují na lety do letišť na území EU a z nich.

4.1.1 Statistika vnitrounijního obchodu – Intrastat

Jakýkoliv obchod se členskou zemí EU je tzv. „intrakomunitárním“, neboli vnitrounijním obchodem, který nepodléhá pravidelné celní kontrole, ani clům a dalším poplatkům vybíraných v souvislosti s dovozem nebo vývozem zboží. Zboží je přes vnitřní hranice volně převáženo. Pro účely společné obchodní politiky EU je však nutné statisticky

sledovat obchodní operace prováděné mezi členskými státy. Pohyb zboží uvnitř EU je tedy volný, ale s povinností vyplňovat měsíčně dotazníky Intrastat (viz přílohy č. 8 a 9).

Základními předpisy Evropské unie k Intrastatu jsou:

- Nařízení Rady (EHS) č. 3330/91 ze dne 7. listopadu 1991 o statistice obchodu se zbožím mezi členskými státy
- Nařízení Komise (ES) č. 1901/2000 ze dne 7. září 2000, kterým se provádí nařízení Rady (ES) č. 3330/91 o statistice obchodu se zbožím mezi členskými státy
- Nařízení Komise (ES) č. 3590/92 ze dne 11. prosince 1992 o nosičích statistických informací pro statistiku obchodu mezi členskými státy
- Nařízení Rady (EHS) č. 2658/87 ze dne 23. července 1987 o celní a statistické nomenklatuře a o společném celním sazebníku

Intrastat lze charakterizovat jako systém sběru dat pro statistiku obchodu se zbožím mezi členskými státy Evropské unie v případě, že při jeho přijetí nebo odeslání není povinnost předkládat celním orgánům celní prohlášení. Tento systém funguje od 1. ledna 1993 a nahradil celní řízení, neboť některé informace z něho byly do té doby zdrojem statistiky zahraničního obchodu. Vykazují se v něm údaje o intrakomunitárním obchodu se zbožím (služby jsou ze systému Intrastat vyloučeny). Systém Intrastat je povinný pro všechny členské státy Evropské unie, není však jednotný v oblasti sběru prvotních údajů (např. formy výkazu, organizační zabezpečení).

Údaje uvedené v deklaraci Intrastatu vyplňují firmy se sídlem v ČR provozující vnitrounitní obchod. Výkaz pro Intrastat lze vyhotovit na předepsaném tiskopise v papírové formě nebo údaje předávat elektronicky v předepsaném formátu (například na disketě nebo elektronickým přenosem dat). Výkazy s údaji pro Intrastat se předávají příslušným celním úřadům jednou měsíčně, nejpozději do 12. pracovního dne měsíce následujícího po sledovaném období. Údaje do výkazů se uvádějí souhrnně za sledované období, to je za jeden měsíc, zvlášť za odeslání zboží a zvlášť za přijetí zboží. V ČR jsou sběrem dat pověřeny celní úřady a zpracování údajů je úkolem Českého statistického úřadu (ČSÚ).

Do statistiky obchodu mezi členskými státy (tj. do Intrastatu) se zahrnuje všechno zboží, které má status Společenství a pohybuje se mezi členskými státy, s výjimkou zboží osvobozeného od vykazování (viz příloha č. 10).

Zbožím Společenství je:

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

Povinnost předávat celnímu úřadu výkazy pro INTRASTAT se týká osob, které překročí asimilační práh při přijetí nebo odeslání zboží, o němž je třeba uvádět údaje do výkazů pro Intrastat. Tím se tyto osoby stávají zpravodajskými jednotkami. Povinnost vykazovat data pro Intrastat však nevzniká osobě, která nemá povinnost podávat přiznání k DPH (neplátce DPH).

Asimilační práh je stanoven pro odeslání zboží v hodnotě přesahující čtyři milióny Kč a pro přijetí zboží v hodnotě přesahující dva milióny Kč. Určuje se z fakturované hodnoty nezávisle na sobě, zvlášť pro přijetí a zvlášť pro odeslání zboží Intrastatu.

Zpravodajské jednotky, u kterých fakturovaná hodnota za zboží Intrastatu při jeho přijetí nebo odeslání překročí asimilační práh (při odeslání čtyři milióny Kč a při přijetí dva milióny Kč), ale nepřesáhne specifický práh stanovený na sto miliónů Kč (zvlášť za odeslání a zvlášť za přijetí zboží) vykazují údaje pro Intrastat zjednodušeně bez údajů o „statistické hodnotě“, „druhu dopravy“ a „dodacích podmínkách“.

Osoby a zpravodajské jednotky, které překročí specifický práh sto miliónů Kč při přijetí nebo odeslání zboží Intrastatu, musí vykazovat všechny předepsané údaje.

Za měsíc, ve kterém zpravodajská jednotka neprovede žádnou transakci, ale jinak povinnost vykazování údajů pro Intrastat má, je povinna předat příslušnému celnímu orgánu tzv. negativní hlášení. To se předává i za každý další měsíc až do případného ukončení vykazovací povinnosti zpravodajské jednotky, a to ve stejných termínech, jako se

předávají výkazy o odeslaném nebo přijatém zboží (12. pracovní den po skončení sledovaného období).

Podkladem pro vyplnění výkazu Intrastatu jsou zejména údaje z evidence zpravodajské jednotky o pohybu zásob a zboží, ale také z její daňové evidence nebo z účetnictví. Využívat je možné též:

- prodejní a nákupní faktury s uvedenou hodnotou a hmotností
- dopravní dokumenty nebo dodací listy nutné pro dokázání uskutečněné transakce; je v nich uvedena hmotnost, počet kusů, párů, metrů atd.
- smlouvy nebo objednávky, které určují, zda se jedná o nákup nebo prodej, komisionářskou smlouvu, zušlechtění, opravu atd., a v nichž se obecně uvádějí dodací podmínky.

4.1.2 Obchod s třetími zeměmi

Ode dne vstupu ČR do EU probíhá celní řízení pouze při obchodě s třetími zeměmi. České předpisy jsou již delší dobu v souladu s evropskou úpravou, proto není v této oblasti očekávána výrazná změna. Celní formality, jimž podléhá zboží vyměňované se státy, které nejsou členskými zeměmi EU, jsou od 1. května 2004 upraveny celními předpisy EU a to především:

- Nařízením Rady (EHS) č. 2913/92 ze dne 12. října 1992, kterým se vydává celní kodex Společenství ve znění pozdějších předpisů
- Nařízením Komise (EHS) č. 2454/93 ze dne 2. července 1993, kterým se provádí nařízení Rady (EHS) č. 2913/92
- Nařízením Rady (EHS) č. 918/83 ze dne 2/8. března 1983 o systému Společenství pro osvobození od cla ve znění pozdějších předpisů a
- Nařízením Rady (EHS) č. 2658/87 ze dne 23. července 1987 o celní a statistické nomenklatuře a o Společném celním sazebníku ve znění pozdějších předpisů.

Tyto předpisy byly ještě před vstupem ČR do EU přeloženy do českého jazyka a oficiálně zveřejněny. Celní sazby jsou v EU uplatňované pomocí systému integrovaného tarifu EU

Taric (viz příloha č. 11). Pokud jde o celní řízení, největší rozdíl po vstupu ČR do EU je v tom, že s výjimkou letecké přepravy provádí čeští dovozci nebo vývozci minimálně jeho část u jiného než českého celního úřadu.

4.1.3 Celní kvóty EU

Se vstupem ČR do EU došlo ke skončení platnosti stávajících českých celních předpisů. Dosavadní celní sazby a opatření byly nahrazeny celními sazbami a opatřeními EU, které jsou na území ČR platné od 1. května 2004.

Celní kóty jsou v EU určeny množstvím zboží vyjádřeným měrnou jednotkou nebo hodnotou pro dané období, které je propuštěno do volného oběhu se sníženou celní sazbou. Evropská unie má, stejně jako Česká republika před vstupem do EU, smluvní a preferenční celní kvóty. Smluvní celní kvóty lze čerpat ze všech třetích zemí (tzv. erga omnes země). Preferenční celní kvóty lze čerpat pouze dovezeným zbožím s prokázaným původem z jedné země nebo skupiny zemí, pro které je kvóta určena.

Celní kvóty jsou společné pro všechny členské státy. Lze je obecně rozdělit na dvě skupiny:

- a) celní kvóty řízené Generálním ředitelstvím pro daně a celní unii (DG TAXUD - Directorate General: Taxation and Customs Union), kde je čerpání kvót zajišťováno metodou „First-come-first-served“ (u nás známou jako „Kdo dřív přijde, ten dřív bere“),
- b) celní kvóty řízené Generální ředitelství pro zemědělství (DG AGRI), kde se jedná o kvóty na zemědělské komodity a jejich čerpání je podmíněno předložením licence.

4.1.3.1 Celní kvóty řízené DG TAXUD

Používaná metoda u celních kvót řízených DG TAXUD, to znamená „First-come-first-served“, je stejná jako v ČR před vstupem do EU, přesto se vlastní administrace celních kvót částečně liší.

Podstatné odlišnosti jsou následující:

- administrace celních kvót není on-line,
- celní deklarant se dozví s několikaenním zpožděním, zda zboží bylo propuštěno v rámci celní kvóty,
- o uplatnění celní sazby v rámci celní kvóty musí deklarant požádat při propuštění zboží do volného oběhu uvedením příslušných údajů do odstavců 31, 36 a 39 jednotného správního dokladu,
- pro uplatnění celní kvóty je rozhodující datum přijetí. Pokud množství všech zaslaných požadavků ze všech členských států EU v rámci jedné celní kvóty za den (stejně datum přijetí) přesáhne zůstatkové množství této celní kvóty, pak je na každý požadavek přidělena poměrná část deklarovaného množství zboží.

Přehled všech celních kvót, bližší informace o celních sazbách a dalších opatřeních (např. licence, preferenční zacházení, antidumpingová cla apod.) platných v Evropské unii, je možno zjistit a čerpání celních kvót sledovat na internetových stránkách EU v databázích TARIC (integrovaný tarif) a QUOTA (celní kvóty a stropy).

4.1.3.2 Celní kvóty řízené DG AGRI

Celní kvóty řízené DG AGRI jsou uplatňované v rámci společné zemědělské politiky a vztahují se na dovoz zemědělských komodit. Administrování se uskutečňuje na základě licencí. Na rozdíl od metody „First-come-first-served“ je pro uplatnění snížené celní sazby v rámci těchto kvót při propouštění zboží do volného oběhu nutno předložit platnou licenci.

4.1.4 Celní stropy

V České republice se začaly uplatňovat také celní stropy. Celní stropy jsou, podobně jako celní kvóty, určeny množstvím zboží vyjádřeným měrnou jednotkou nebo hodnotou pro dané období, které může být propuštěno do režimu volného oběhu za zvýhodněnou celní sazbu.

Celní stropy jsou rovněž společné pro všechny členské státy EU. Od celních kvót se však liší tím, že zvýhodněnou celní sazbu je možné uplatňovat i po překročení stanoveného množství až do okamžiku, kdy na základě podnětu jakéhokoliv členského státu EU je uplatňování snížené celní sazby ukončeno.

O zvýhodněnou celní sazbu v rámci celních stropů musí deklarant požádat podobně jako o celní kvótu vyplněním příslušných odstavců v jednotném správním dokladu.

4.1.6 Celní deklaranti

Vstup České republiky do Evropské unie se zdá z pohledu celní deklarace převážně pozitivním krokem, existuje však i několik negativních aspektů této události. Jedním z nich je propouštění celních deklarantů z důvodu zjednodušení celního řízení po vstupu ČR do EU.

4.2 Nákladní doprava po vstupu ČR do EU

Doprava zboží a materiálu zaznamenala díky vstupu České republiky do Evropské unie také určité změny. Dají se shrnout asi následovně:

Pozitivní dopady vstupu ČR do EU z hlediska nákladní dopravy:

- odstranění vstupních povolení do zemí EU
- zkrácení čekacích dob na hranicích
- snížení nákladů na celní poplatky
- zkrácení dodacích lhůt

Negativa vstupu do EU z hlediska nákladní dopravy:

- přetížení českých silnic a dálnic
- zpomalení dopravy

Již během prvního měsíce po vstupu ČR do EU se projevily výhody, které dopravci očekávali. Díky odstranění vstupních povolení do zemí EU a zkrácení čekací doby na

hranicích se firmám uvolnily další dopravní kapacity. Firmám se také snižují náklady díky odstranění celních poplatků.

Dodací lhůty mezi novými přístupovými zeměmi a Evropskou unií se od jejího rozšíření v květnu 2004 zkrátily o 1 až 2 dny a jsou téměř stejné jako v západní Evropě. Hlavním důvodem je konec čekání na hranicích při celních a pohraničních kontrolách.

Samozřejmě existují i nevýhody vstupu České republiky do Evropské unie. Státní správa poněkud „zaspala“ a následkem toho se naplno projevují některé negativní jevy. Příkladem je značné přetížení našich silnic a dálnic. To bylo možné alespoň zčásti regulovat už od počátku a za nárůst provozu přes území ČR získávat formou poplatků podstatně vyšší prostředky na údržbu přetížené infrastruktury. V očích veřejnosti se tak vytváří negativní pohled na dopravu a tím i na logistiku vůbec, protože každý vidí, či na přeplněných silnicích zažívá, především ty nepříznivé dopady.

Poloha v centru Evropy předurčuje Českou republiku k tomu, aby zde vznikala řada centrálních skladů. To však zatěžuje dopravní infrastrukturu a zpomaluje dopravu. Proto je nutné omezovat kamionovou dopravu ve prospěch jiných doprav. A to se týká samozřejmě celé unie. Z logistického hlediska bude nutné posílit úlohu železnice, kombinované dopravy a kontejnerové dopravy. Nemůže se dosahovat větších výkonů jen neustálým nárůstem dopravy, ale je třeba zvyšovat a optimalizovat její využití. A to je úkolem logistiky.

Kombinovaná doprava (hlavně v doprovázeném provedení) zaznamenala krizi v důsledku rozšíření EU, které napomohlo přímé silniční dopravě.

Výměna zboží mezi starými a novými členskými státy Evropské unie se po jejím rozšíření na východ výrazně zvýšila. Je to cítit hlavně na silnicích: počet jízd kamionů přes německo – české hranice vzrostl od května 2004 o 40 procent, přes německo – polské hranice o 30 %². Naproti tomu v železniční a říční dopravě zboží ke změnám téměř nedošlo.

² www.logistika.cz - Česká doprava a logistika na cestě do EU - 38

5. Logistické náklady

Logistické náklady tvoří významnou část celkových nákladů podniku. Je tedy více než nutné tyto náklady důkladně sledovat. Přesto řada českých podniků stále řízení logistických nákladů podceňuje a zařazuje tyto náklady do výrobní, zásobovací nebo odbytové režie či dokonce jen do položky režijní náklady.

5.1 Význam sledování logistických nákladů

Přesné měření a řízení logistických nákladů rozhodně není zbytečné, nabízí nejen významný potenciál pro zlepšení peněžních toků (cash-flow) podniku, ale také zvýšení návratnosti aktiv podniku. Další výhodou sledování nákladů na logistiku je bezpochyby skutečnost, že se zviditelní položky, které byly dosud „utopeny“ v režijních nákladech.

Všeobecně platí, že potřeba přesných dat, vyčíslení a účetního sledování nákladů se zvyšuje s rostoucími náklady na logistiku. Díky tomu, že logistická funkce je více citlivá na vývoj cen aktiv a pracovních sil než většina jiných funkčních oblastí podniku, podíl logistických nákladů podniku se v mnoha firmách zvyšuje. Výjimku tvoří podniky, kterým se pomocí strategií TQM (total quality management), JIT (just in time) či jiných programů daří podíl logistických nákladů na celkových nákladech stabilizovat či dokonce snižovat.

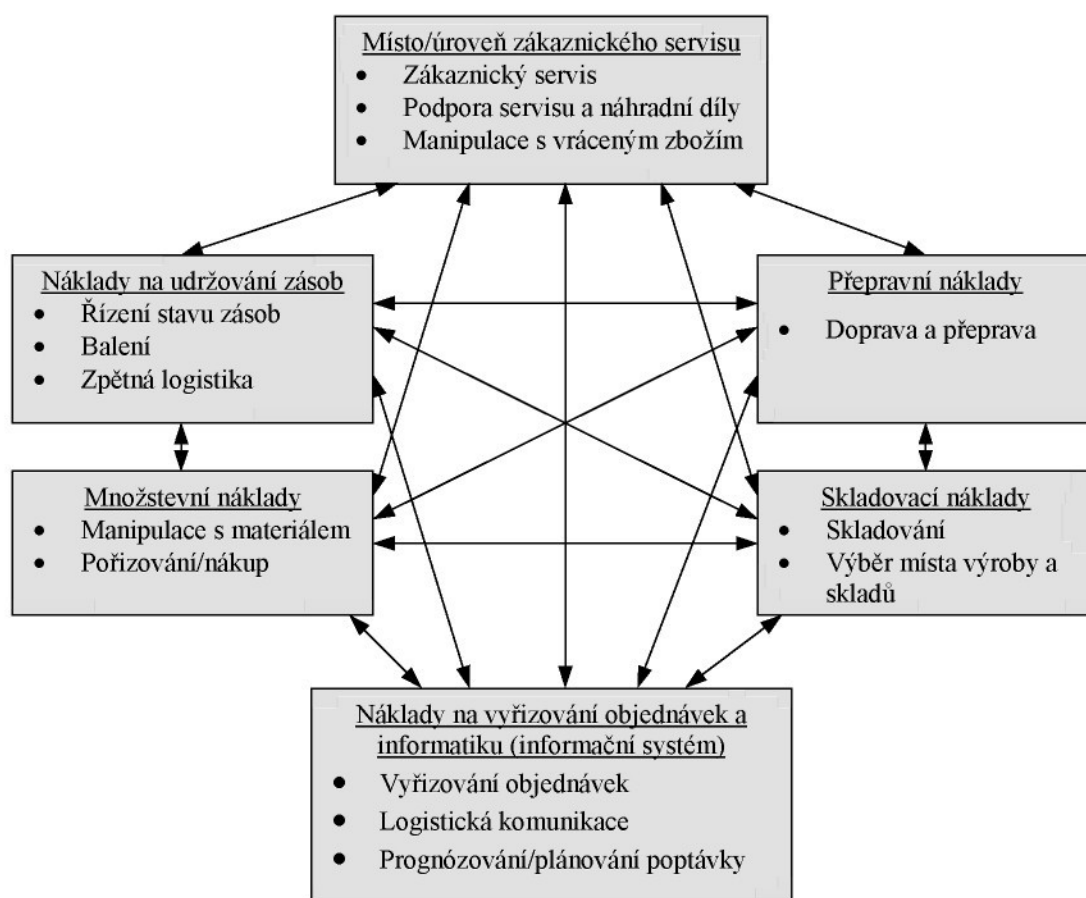
Přesné informace o nákladech jsou nutné pro úspěšnou implementaci integrovaného logistického řízení. Jsou rovněž nezbytné pro řízení a kontrolu logistických operací. Obecně platí, že vývoj logistických systémů předchází vývoj účetnictví. Podniky se tento problém snaží vyřešit tzv. metodou ABC/ABM (activity-based costing/activity-based management) neboli metodou sledování nákladů a řízení podle činností.

5.2 Analýza celkových nákladů

Zásadním prvkem řízení logistiky podniku je analýza celkových nákladů. Při dané úrovni zákaznického servisu by měl management optimalizovat celkové logistické náklady, nikoliv se zaměřit pouze na minimalizaci specifických nákladů v rámci logistické funkce

(tj. nákladů na určitou logistickou činnost). Důvodem je fakt, že celkové náklady na logistiku nereagují na individuálně zaváděné metody snižování nákladů. Snižování jednoho druhu nákladů většinou vyvolává zvýšení jiného druhu nebo i několika druhů nákladů. Jestliže například podnik soustředí veškeré zásoby hotových výrobků do menšího počtu distribučních center, povede to pravděpodobně ke snížení nákladů na skladování a ke zvýšení obrátu zásob, negativním aspektem se však stane možné zvýšení nákladů na přepravu.

Je tedy nezbytné chápat efekty vzájemných nákladových vazeb v rámci distribuční funkce a způsob, jakým na sebe jednotlivé nákladové faktory působí. Nákladové vazby mezi základními složkami logistiky jsou znázorněny na obr. č. 1.



Obr.č.1: Nákladové vazby mezi základními složkami logistiky [2]

5.3 Vymezení a zjišťování logistických nákladů

Vymezení logistických procesů musí být založeno na podrobné analýze celého materiálového toku a informačního toku podnikem včetně vstupu a výstupu. Měly by být sledovány náklady ve všech logistických procesech a to i v případě, že některé činnosti jsou organizačně zařazeny do různých podnikových útvarů. Je nutné evidovat nejen náklady na vlastní provádění fyzického materiálového toku, ale také i náklady na informační tok a celé řízení.

Činnosti, jejichž náklady a výkony se v evidenci budou sledovat, je nutné vhodně vymezit. Přílišná detailizace komplikuje zjišťování údajů, ale v podstatě nevadí. Oproti tomu příliš hrubá agregace nesplní cíl, proč se evidence zavádí. Pokud se na logistických činnostech podílejí různé podnikové útvary, je třeba je při vymezování činností respektovat hranice zodpovědnosti mezi nimi a sledovat údaje pro každý útvar zvlášť.

Dále je nutné vybrat vhodné veličiny pro vyjadřování logistických výkonů. Výkony musí být snadno zjistitelné a poměr nákladů k výkonům výstižný s jasnou interpretací. Výkony by měly být sledovány jak pro fyzické manipulační, dopravní a skladovací procesy, tak i pro některé činnosti administrativního charakteru.

Pro každý výkon je třeba určit náladově nejúspornější postup. Plánované náklady na logistiku se potom určí na základě plánovaného množství spotřeby logistického výkonu a ocenění plánovanými cenami. Tyto plánované logistické náklady se označují jako tzv. standardní náklady (tj. náklady vznikající, pokud logistické činnosti probíhají podle plánu). Řízení nákladů spočívá ve sledování odchylek od standardních nákladů. Skutečné logistické náklady se srovnávají se standardy a zjišťují se příčiny překročení standardu.

5.4 Klasifikace logistických nákladů

Účelové členění rozděluje logistické náklady do šesti hlavních skupin:

1. náklady na zásoby;
2. náklady na skladování;
3. náklady na přepravu;
4. náklady na manipulaci;
5. náklady na řízení a systém;
6. náklady na zákaznický servis.

5.4.1 Náklady na zásoby

Náklady na zásoby tvoří významnou položku logistických nákladů. Zásoby jsou součástí celého logistického procesu, proto je dost obtížné najít ty nákladové položky, které přímo souvisejí s existencí zásob. Jednou z příčin je také účetní praxe, která má tendenci sledovat náklady především podle nákladových druhů. Pro zásobovací politiku je však znalost těchto nákladů velmi důležitá. Se zásobami jsou spjaty tři druhy nákladů:

- objednáci náklady (náklady na pořízení zásob),
- náklady na udržování zásob,
- náklady z předčasného vyčerpání zásob (z deficitu).

Jejich podrobné členění znázorňuje tabulka č.1.

Náklady	Zásoba je pořízena nákupem od externího dodavatele	Zásoba je pořízena vlastní výrobou polotovaru
Náklady na pořízení zásoby	<u>Objednací, pořizovací</u> náklady na - nákupní proces - administrativu - dopravu - převážku zboží - cena zboží	<u>Jednorázové</u> náklady na - seřízení strojů - čištění aparátů - administrativu - kontrolu kvality
Náklady spojené s udržováním zásob	- pojistné skladovaných položek - ztráty vázáním kapitálu v zásobách - skladovací náklady - skladovací ztráty - ztráty z neprodejnosti výrobků	↔dtto↔
Ztráty z předčasného vyčerpání zásob	- vícenáklady na dodatečnou objednávku - ztráty tržeb - ztráta zákazníků	- ztráty z přerušení plynulosti výroby - prostoje, mimořádné směny - náklady na změnu výrobního programu

Tabulka č.1: Logistické náklady, ztráty [2]

5.4.1.1 Náklady na pořízení zásoby (objednací náklady)

Objednací náklady jsou spojené s pořízením dávky na doplnění zásoby. Podle okolností se týkají externího nákupu nebo zakázky pro vlastní výrobu.

Náklady na dopravu jsou do objednacích nákladů započítávány jen v případě, že jsou přepravní tarify funkcí velikosti dodávky. Podobně cena zboží spadá do objednacích nákladů jen tehdy, jestliže jsou uplatňovány množstevní rabaty. Do administrativních nákladů jsou zahrnovány např. náklady na uzavření hospodářské smlouvy, vystavení objednávky, náklady na přenos objednávky apod.

Při pořízení zásob vlastní výrobou může jít např. o vystavování výrobních příkazů, výdejek či operačních listů.

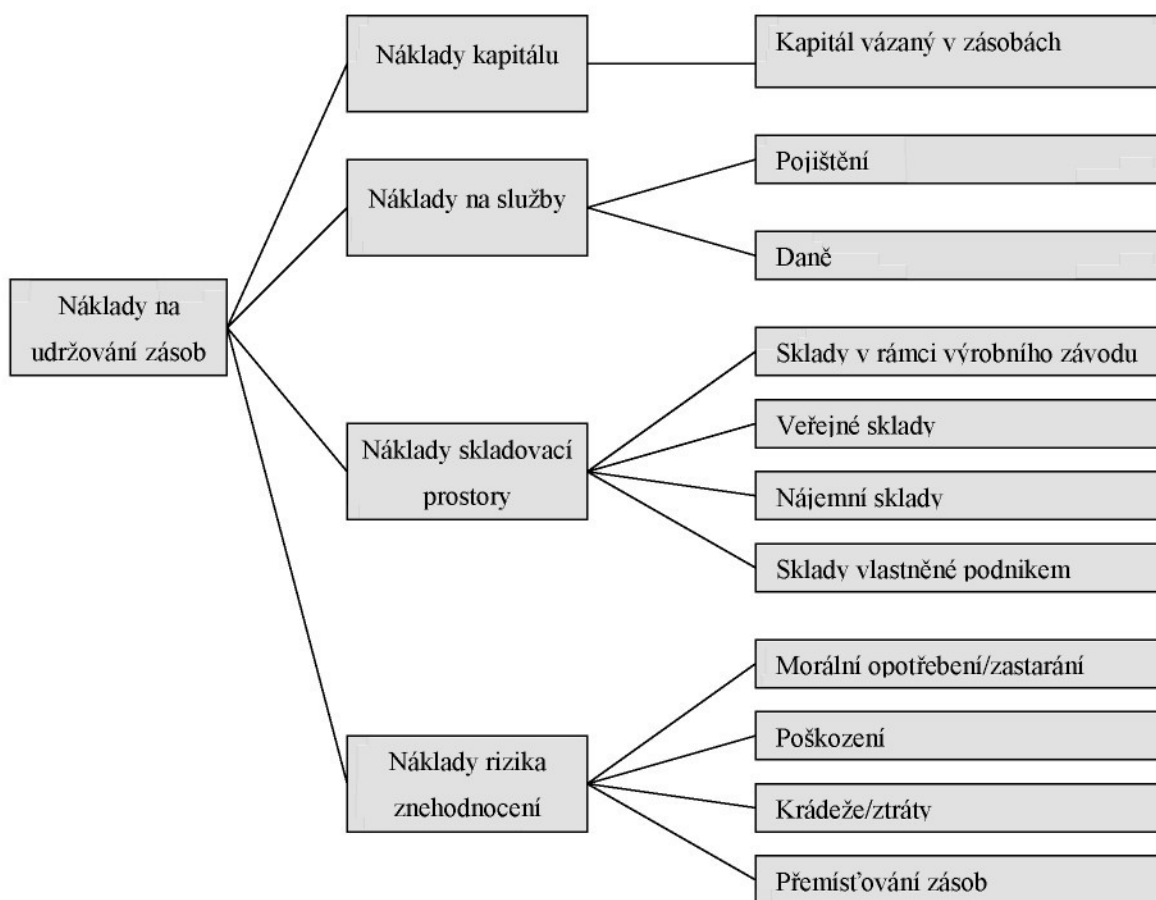
Objednací náklady se často u položek značně liší. K odhadu těchto nákladů je vhodné vybrat několik typických kategorií objednávek a pro každou z nich určit průměr z určitého počtu objednávek s podrobně sledovanými časy a náklady na jednotlivé činnosti.

5.4.1.2 Náklady na udržování zásob

Náklady na udržování zásob tvoří jedny z nejvyšších nákladů logistiky. Jsou to náklady, které souvisí s výší zásob na skladě. Jsou složeny z řady různých nákladových položek (viz obr.č. 2). Znalost údajů o těchto nákladech je velmi nutná, neboť pokud nejsou k dispozici, nelze posuzovat různé nákladové vazby a kompenzace ani v rámci organizace, ani v rámci celého zásobovacího řetězce.

Náklady spojené s udržováním zásob mají přímý dopad nejen na počet skladů, které podnik udržuje, ale také na veškeré další strategie, včetně vyčerpání zásob a s tím spojených nákladů na zákaznický servis.

Náklady na udržování zásob jsou obvykle nepřímo úměrné jiným nákladům na logistiku a to zejména nákladům na přepravu a na zákaznický servis.



Obr.č. 2: Normativní model metodologie nákladů na udržování zásob [2]

5.4.1.3 Náklady z předčasného vyčerpání zásob (z deficitu)

Deficit vzniká, jestliže nestačí okamžitá skladová zásoba k včasnému uspokojení všech požadavků odběratelů. Náklady z deficitu lze obtížně odhadnout, neboť vícenáklady či ztráty se mohou případ od případu pohybovat ve velmi širokých mezích. Mimo to dochází také ke zhoršování jména a pověsti podniku. K bezporuchovému chodu podniku a tím k zabezpečení požadované úrovně služeb, je určitá výše zásob nutná. Větší i menší zásoby jsou více nákladné. Díky příliš velké zásobě vznikají značné náklady na její držení, na druhou stranu příliš malá zásoba vyvolává vysoké náklady z deficitu a úroveň dodavatelských služeb je neuspokojivá. Proto je nerozumné volit snižování objemu zásob za hlavní či dokonce jediný cíl bez ohledu na souvislosti a bez potřebné výše zásob.

5.4.2 Náklady na skladování

Náklady na skladování vznikají v procesu skladování a uskladnění zboží. Zahrnují složku fixních nákladů na udržování skladových kapacit v pohotovosti a složku variabilních nákladů na prováděné uskladňovací a vyskladňovací procesy. Mezi náklady na skladování patří náklady skladovacího prostoru a skladových zařízení, manipulační náklady, správní náklady, náklady na stavy zásob ve skladu, dále potom odpisy budov, regálů, topných zařízení, klimatizačních zařízení, osvětlovacích zařízení, zařízení požární techniky, zúročení použitého kapitálu apod. Do nákladů na skladování jsou také zahrnovány náklady na údržbu, energii, daně a pojištění, personální náklady řízení a správy skladů a skladové dispozice.

Náklady na skladování se mění podle druhu skladů (vlastní, nájemní, v rámci závodu...). Obecně se s počtem skladovacích zařízení zvyšují, neboť více skladů znamená automaticky více skladového prostoru, který podnik vlastní, najímá nebo kupuje (ve veřejném skladu). Avšak při dosažení určitého většího počtu skladovacích zařízení tyto náklady začínají klesat a to zejména v případech, kdy si podnik skladový prostor najímá nebo kupuje. Veřejné a smluvní sklady totiž velmi často nabízejí množstevní slevy, pokud si podnik najímá prostor ve více lokalitách.

5.4.3 Náklady na přepravu

K nákladům na přepravu patří náklady na vnitropodnikovou i mimopodnikovou dopravu materiálů, polotovarů a hotových výrobků. Zahrnují také náklady na pohonné hmoty, údržbu a servis dopravních prostředků, mzdy řidičů, odpisy, pojištění, daně a další náklady (vzdělávání, nájemné apod.)

Faktory, které ovlivňují velikost přepravních nákladů lze rozdělit do dvou skupin:

- faktory související s charakterem výrobku:
 - hustota – poměr hmotnosti a objemu výrobku;
 - skladovatelnost výrobku;
 - snadnost, resp. obtížnost manipulace;
 - ručení.
- faktory související s charakterem trhu:
 - míra konkurence v rámci určitého dopravního odvětví a mezi jednotlivými druhy dopravy;
 - rozmístění trhů, které určuje, na jaké vzdálenosti se musí zboží přepravovat;
 - povaha a rozsah vládních regulačních opatření týkající se dopravy;
 - rovnováha či nerovnováha dopravy směrem na určitý trh a směrem ven z určitého trhu;
 - sezónnost přesunů výrobků;
 - vnitrostátní či mezinárodní přeprava.

5.4.4 Náklady na manipulaci

Manipulace s materiálem je poměrně široká oblast zahrnující všechny aspekty pohybu či přesunu surovin, zásob a hotových výrobků v rámci výrobního závodu nebo skladu podniku. Manipulace a pohyb materiálu vždy vyvolává určité náklady, ale nedodává žádnou přidanou hodnotu, proto je primárním cílem řízení toku materiálu co nejvíce snížit manipulaci s materiálem všude tam, kde je to možné. Jde především o minimalizaci přepravních vzdáleností, minimalizaci úzkých míst, minimalizaci stavu zásob a minimalizaci ztrát, které vznikají plýtváním, špatnou manipulací, krádežemi a poškozením.

Mezi náklady na manipulaci jsou zahrnovány:

- náklady na balení, manipulační operace a komisionářskou činnost;
- odpisy, zúročení, údržbu atd. přepravních prostředků, kontejnerů, palet ...;
- personální náklady skladových pracovníků.

5.4.5 Náklady na řízení objednávek a informační systém

Tato kategorie spojuje náklady s takovými činnostmi jako vyřizování objednávek, logistická komunikace a prognózování poptávky. Systém vyřizování objednávek a informační systém se významně podílejí na dobré úrovni zákaznického servisu a na řízení nákladů.

Náklady na vyřizování objednávek zahrnují činnosti jako předávání objednávek, zadávání objednávek do systému, zpracování objednávek a rovněž činnosti s tím související – avizování dopravců a zákazníků o odeslání resp. připravenosti dodávky aj.

5.4.6 Náklady na zákaznický servis

Zákaznický servis je výstupem logistického systému, měl by zprostředkovat přesun správného produktu ke správnému zákazníkovi na správné místo, ve správném stavu, ve správné době a při co možná nejmenších celkových nákladech.

Mezi tyto náklady patří:

- zákaznický servis;
- podpora servisu a náhradní díly;
- manipulace s vráceným zbožím.

6. Logistické náklady firmy Parker Hannifin Industrial s.r.o

Firma PHI s.r.o. sice nepodceňuje důležitost úlohy logistiky v podniku, ale co se týče sledování logistických nákladů, existují zde značné nedostatky. Samostatně jsou sledovány pouze náklady na dopravu. Zbytek logistických nákladů je „utopen“ v režijních nákladech.

Dalším problémem při sledování logistických nákladů podniku pro účely mé práce byla tajnost informací. Z toho důvodu mi nebylo poskytnuto příliš mnoho údajů, se kterými bych mohla pracovat.

6.1 Náklady na pořízení zásoby

Firma zpracovává převážně polotovary a to na polotovary pro další zpracování či na hotové výrobky. Pořizováno je nepřeborné množství nejrozličnějších polotovarů. Mezi nejdůležitější pořizované zásoby patří trubky a hadice nejrozličnějších rozměrů a vlastností. Další nakupovaný výrobní materiál se samozřejmě liší u každé divize. Například jednou z nejvíce pořizovaných zásob divize FDE jsou špule s polypropylenovým vláknem.

Další nezbytné zásoby tvoří pomocné materiály, technické pomůcky, chemikálie, náhradní díly...

Trubky

Trubky tvoří největší objem nákupu divize ABU a HPDE. Nakupují se převážně v Německu. Jedná se o bezešvé ocelové a hliníkové vysokotlaké trubky. Liší se nejen vnějším průměrem (od 4 do 64 mm), ale také silou stěny (od 0,5 do 10 mm). Dále mohou být opatřeny různými druhy povrchové úpravy.

Hadice

Hadice představují většinu nakupovaných zásob divize HPDE. Podobně jako trubky se odlišují materiálem (pryž, PVC, ...), vnějším průměrem či silou stěny a podle jejich složení také speciálními vlastnostmi jako odolnost proti kyselinám, stárnutí aj.

Polypropylenové vlákno

Špule s polypropylenovým vláknem jsou jednou z nejvíce nakupovaných položek pro divizi FDE.

Pomocné materiály

Pomocného materiálu se využívá nepřehledné množství. Jsou to například různá šroubení, těsnění, plastová a hliníková víčka, ocelové uzávěry a mnoho dalších.

Chemikálie

Z chemikálií jsou pořizovány zejména různé oleje, lepidla či líh.

Technické pomůcky

Při výrobě se samozřejmě využívá mnoho technických pomůcek jako pracovní rukavice, nůžky, řezáky, lepicí pásy apod.

6.1.1 Výpočet hodnoty skladovaného materiálu

Výpočet hodnoty zásob trubek:

Jako měrnou jednotku zde použijeme 1 ks resp. 1 m trubek. Při výpočtu se vychází ze dvou hlavních údajů a to z celkové spotřeby trubek za rok a ceny, za kterou jsou pořízeny. Z potřebného množství za rok se vyjádří množství spotřebované za měsíc. Vyšlá suma se vynásobí průměrnou cenou trubek, za kterou byly pořízeny a tím získáme celkovou hodnotu zásob trubek za měsíc.

		Celkem
Spotřeba trubek typu A	285 600 ks/rok	23 800 ks/měsíc
Průměrná cena trubek typu A		15 Kč/ks
Hodnota zásob trubek typu A za měsíc		357 000 Kč
Spotřeba trubek typu B	406 800 m/rok	33 900 m/měsíc
Průměrná cena trubek typu B		8 Kč/m
Hodnota zásob trubek typu B za měsíc		271 200 Kč
Spotřeba trubek typu C	368 400 m/rok	30 700 m/měsíc
Průměrná cena trubek typu C		11 Kč/m
Hodnota zásob trubek typu C za měsíc		337 700 Kč
Celková hodnota zásob trubek za měsíc		965 900 Kč

Tab. č. 2: Výpočet hodnoty zásob trubek v PHI Chomutov

Výpočet hodnoty zásob polypropylenového vlákna:

Jako měrnou jednotku použijeme 1 kg. Další postup je stejný jako u výpočtu nákladů na pořízení trubek.

		Celkem
Spotřeba vlákna	18 000 kg/rok	1 500 kg/měsíc
Průměrná cena vlákna		120 Kč/kg
Celková hodnota zásob polypropylenového vlákna za měsíc		180 000 Kč

Tab. č. 3: Výpočet hodnoty zásob polypropylenového vlákna v PHI Chomutov

Spočítat celkové náklady na zásoby nemohu, neboť nemám všechny potřebné údaje k jejich zjištění. Pořizovaných položek je příliš mnoho, ale vyčíslily by se podobným způsobem jako u uvedených příkladů.

6.2 Náklady na skladování

Společnost PHI Chomutov využívá pro skladování výhradně svých skladovacích zařízení přímo v areálu výrobního závodu. Tím se šetří náklady na pronájem, přepravné a ostatní náklady spojené se skladováním v cizích skladech.

Mezi náklady na vlastní sklady jsou zahrnovány náklady na:

- skladníka (mzda, pomůcky,...)
- údržbu (opravy,...)
- energie (vytápění, osvětlení, ...)
- techniku a zařízení
- obaly, palety...
- kapitálové náklady

Náklady na skladování v rámci závodu mají převážně fixní charakter. Variabilní náklady se většinou mění podle množství výrobků, které se přesunují v rámci výrobního zařízení, tedy v návaznosti na tok zboží, nikoliv podle množství skladovaných zásob.

6.2.1 Výpočet nákladů na skladování a udržování zásob

K výpočtu skladovacích nákladů slouží jako měrné jednotky m^2 skladové plochy, m^2 skladovacího prostoru, regálová buňka, skladovací jednotka aj. Zde je jako měrná jednotka použit 1 m^2 skladovací plochy.

Ke zjištění těchto nákladů je třeba znát plochu skladu ($5\,450 \text{ m}^2$), od které odečteme plochu zabíranou pracovními uličkami (200 m^2). Tato plocha nemůže být z manipulačních důvodů zaskladněna. Ve skladech pracuje 5 skladníků, jejich hrubá měsíční mzda je $15\,000 \text{ Kč/osobu} + 35\%$ zákonné pojištění ($243\,000 \text{ Kč/osobu/rok}$). Skladníci musí absolvovat povinná školení ($1\,000/\text{os/rok}$). Dále je nutné přičíst náklady na pracovní pomůcky skladníků ($3\,000/\text{os/rok}$).

Ve skladech je využívána manipulační technika a to 3 elektrické vysokozdvížné paletové vozíky a 3 ruční paletové vozíky. Náklady na údržbu vysokozdvížných vozíků činí $3\,000 \text{ Kč/rok/vozik}$ (tj. $9\,000 \text{ Kč/rok}/3$ vozíky). Pořizovací cena jednoho vozíku je $170\,000 \text{ Kč}$, doba odpisování 5 let, roční odpisová sazba $22,25\%$. Celkové odpisy pro 3 vysokozdvížné vozíky tak činí $113\,475 \text{ Kč/rok}$ ($3 \times 37\,825 \text{ Kč}$). Roční náklady na údržbu ručních paletových vozíků jsou 500 Kč/rok/vozik (tj. $1\,500 \text{ Kč/rok}/3$ vozíky). Pořizovací

cena jednoho vozíku činí 12 000 Kč, doba odpisování 5 let, roční odpisová sazba 22,25%. Celkové odpisy pro 3 paletové vozíky činí 8 010 Kč/rok (3 x 2 670 Kč).

Dále je nutné přičíst náklady způsobené neproduktivním vázáním kapitálu v zásobách. Při výpočtu vycházíme z průměrné skladové zásoby (240 000 Kč) a rentability kapitálu (12,6%). Tyto položky vynásobíme.

Sečteme-li jednotlivé náklady dostaneme celkové roční náklady na provoz skladu (1 397 225 Kč). Pokud tuto sumu vydělíme využitelnou skladovací plochou (5 250 m²) získáme skladovací náklady na 1 m² plochy.

Jedná se o vlastní slady, takže z výpočtu odpadají náklady na nájemné a dopravu.

	Celkem
Skladovací plocha (60m x 25m, 15m x 30m, 50m x 70m)	5 450 m ²
Plocha pracovních uliček	200 m ²
Využitelná skladovací plocha	5 250 m ²
Mzda 5 skladníků (15 000/os./měsíc) +	
35% pojištění	1 215 000 Kč/rok
Povinná školení ze zákona	5 000 Kč/rok
Pracovní pomůcky (3 000/os./rok)	15 000 Kč/rok
3 vysokozdvizné manipulační vozíky	
odpisy	113 475 Kč/rok
náklady na údržbu	9 000 Kč/rok
3 ruční paletové vozíky	
odpisy	8 010 Kč/rok
náklady na údržbu	1 500 Kč/rok
Náklady způsobené vázáním kapitálu v zásobách	30 240 Kč/rok
Roční náklady na provoz skladu	1 397 225 Kč
Skladovací náklady na 1m² plochy za rok	266,1 Kč

Tab. č. 4: Náklady na vlastní sklady v PHI Chomutov

Uvedený výpočet skladovacích nákladů slouží pouze pro orientaci. K nákladů je nutno dále připočíst náklady na vytápění a osvětlení skladů a náklady na elektrickou energii, která slouží jako pohon pro manipulační vozíky. Tyto nákladové položky jsou však sledovány

za celý podnik nikoliv za jednotlivé místnosti v závodě. Výše uvedená tabulka je tedy pouze příkladem, jak by se skladovací náklady vypočetli.

6.3 Náklady na manipulaci

Manipulační náklady lze rozdělit na:

- náklady na manipulantu (mzdové prostředky, sociální a zdravotní pojištění, pracovní a bezpečnostní pomůcky...)
- náklady na manipulační techniku a zařízení (investice, odpisy,...)
- náklady na udržování techniky (servis, paliva,...)
- náklady na údržbu a opravy

Ve výrobním závodě PHI v Chomutově dochází k prolínání nákladů na skladování s náklady na manipulaci a to z toho důvodu, že skladníci jsou často zároveň i manipulátory a skladovací technika zde slouží zároveň jako technika manipulační. Pro zjednodušení výpočtu jsem však tyto činnosti oddělila a práci skladníků a skladovací techniku do nákladů na manipulaci nezařadila.

6.3.1 Výpočet nákladů na manipulaci

Jako měrnou jednotku lze u manipulačních nákladů použít množství materiálu, se kterým je manipulováno (tuna, m², kus, manipulační jednotka), výšku zdvihu, přepravní vzdálenost, hodinu práce aj. Pro příklad je použita jako měrná jednotka hodina práce.

Na manipulaci je třeba 19 dělníků, jejich průměrná hrubá měsíční mzda je 15 000/osobu (tj. 3 420 000 Kč/rok/19 dělníků). Zákonné pojištění činí 35% (63 000 Kč/osobu/rok, 1 197 000 Kč/rok/19 dělníků). Celkové osobní náklady tak činí 4 617 000 Kč.

Pro manipulaci je využívána manipulační technika. Tu tvoří 3 elektrické nízkozdvížené vozíky (pořizovací cena 1 vozíku 50 000 Kč) a 20 ručních paletových vozíků (pořizovací cena 1 vozíku 12 000 Kč). Doba odpisování je 5 let, odpisová sazba 22,25% (tj. 11 125 Kč/rok/1 nízkozdvížený vozík a 2 670 Kč/rok/1 paletový vozík). Do nákladů na tyto prostředky patří také náklady na jejich údržbu (1000 Kč/rok/1 nízkozdvížený vozík, 500

Kč/rok/1 paletový vozík). Dále je nutné přičíst náklady na ochranné pomůcky (20 000 Kč/rok).

Součtem těchto nákladů získáme celkové náklady na manipulaci s materiálem. Rok má 253 pracovních dní, což je při osmihodinové pracovní době 2 024 pracovních hodin za rok. Vydělíme-li celkové náklady na manipulaci počtem pracovních hodin (4 721 500/2024), získáme manipulační náklady na 1 hodinu práce.

Počet pracovníků	19
Mzda 1 pracovníka	15 000 Kč
Celková mzda + zákonné odvody (35%)	4 617 000 Kč/rok

3 nízkozdvížené vozíky	
odpisy	33 375 Kč/rok
náklady na údržbu	3 000 Kč/rok
20 paletových vozíků	
odpisy	53 400 Kč/rok
náklady na údržbu	10 000 Kč/rok
Ochranné pomůcky	20 000 Kč/rok

Celkové náklady na manipulaci s materiálem	4 736 775 Kč/rok
---	-------------------------

Počet pracovních dnů za rok	253
Počet pracovních hodin za den	8
Celkový počet pracovních hodin za rok	2 024

Celkové manipulační náklady na 1 hodinu práce	2 340,30 Kč
--	--------------------

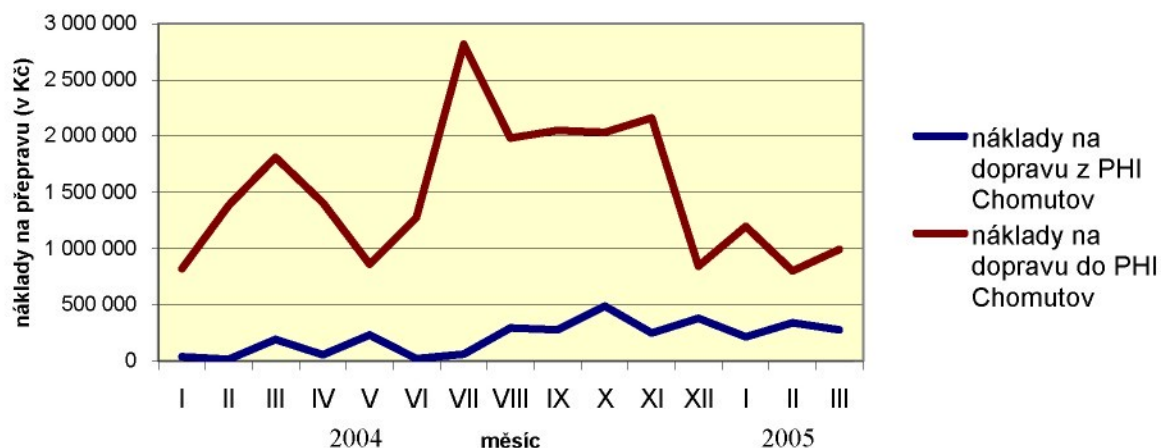
Tab. č. 5: Náklady na manipulaci v PHI Chomutov

6.4 Náklady na dopravu

Společnost PHI využívá pro dopravu výhradně služeb zasilatelských firem. Náklady na dopravu jsou sledovány na základě dohodnutých cen a přijatých faktur za poskytnuté služby od zasilatelských firem.

6.4.2 Vývoj dopravních nákladů v období před a po vstupu ČR do EU

Graf č. 1: Náklady na dopravu firmy PHI Chomutov v období leden 2004 - březen 2005



Ve firmě jsou sledovány náklady vynaložené na dopravu do a ze závodu v Chomutově za každý měsíc. Sledujeme-li křivku nákladů vynaložených na dopravu ze závodu, zjistíme, že k výrazným změnám v jejich výši díky vstupu ČR do EU nedošlo. V červnu roku 2004 (měsíc po vstupu do EU) sice nastal jejich pokles, ale již v dalších měsících se náklady vyšplhaly na původní úroveň a dokonce ji i předčily. Křivka má poměrně rovnoměrný průběh s pravidelnými vzestupy a poklesy.

Naopak křivka nákladů na dopravu do závodu v Chomutově nemá tak konstantní charakter. V květnu roku 2004 nastal výrazný pokles nákladů zatímco o 2 měsíce později naopak jejich rekordní nárůst. Tyto výkyvy však nebyly způsobeny vstupem ČR do EU jako spíše změnami ve výrobě. Díky reformě výrobních programů bylo nutné dopravit do závodu velké množství výrobních strojů a zařízení. Tato přeprava probíhala v určitých měsících (březen 2004, červenec – listopad 2004). Tím náklady na dopravu samozřejmě velmi vzrostly. Po dokončení rekonstrukce výroby se náklady na dopravu do závodu v Chomutově poměrně ustálily.

Úspory, které přineslo odstranění celních poplatků v některých relacích po vstupu ČR do EU, byly zcela eliminovány růstem ceny paliva a zavedením mýtného na německých dálnicích. Po vstupu ČR do EU padly od května mimo jiné i limity pro množství pohonných hmot, které soupravy vyjíždějící z ČR do EU mohly mít v nádržích – před vstupem to bylo 200 litrů, nyní je množství dáno objemem pevně zabudované nádrže.

Český dopravce tudíž při přepravách do zemí EU může použít větší množství nafty zakoupené v tuzemsku, což při rozdílu ceny české a zahraniční nafty v řádu i několika korun na litr představuje výraznou úsporu. Tato skutečnost se samozřejmě výrazněji projevuje v kratších relacích, kde je poměr spotřebované tuzemské a zahraniční nafty větší.

6.5 Náklady na řízení a logistický systém

Do této skupiny nákladů patří náklady spojené s vyřizováním objednávek, logistickou komunikací a prognózováním poptávky.

6.5.1 Výpočet nákladů na vyřizování objednávek a logistický systém

Tyto činnosti má v PHI Chomutov vesměs na starosti oddělení nákupu a centrální logistiky. Do výpočtu nákladů jsem tedy zahrнула náklady na provoz těchto dvou oddělení za rok.

Oddělení nákupu zaměstnává 3 pracovníky, jejichž celková hrubá měsíční mzda je celkem 87 000 Kč (tj. 1 044 000 Kč/rok), z toho zákonné pojištění činí 365 400 Kč/rok. Pracovníci také prochází různými školeními, jejichž hodnota se v průměru pohybuje okolo 50 000Kč/rok. Oddělení logistiky má 3 členy, jejich hrubá měsíční mzda je celkem 49 000 Kč (tj. 588 000 Kč/rok). Zákonné pojištění je v tomto případě 205 800 Kč/rok.

Sečteme-li náklady těchto dvou oddělení získáme celkové náklady na vyřizování objednávek a logistický systém.

Celkové mzdy pracovníků oddělení nákupu	87 000 Kč/měsíc	1 044 000 Kč/rok
Zákonné odvody 35%		365 400 Kč/rok
Školení pracovníků		50 000 Kč/rok
Celkové náklady na provoz oddělení nákupu		1 459 400 Kč/rok
Celkové mzdy pracovníků oddělení logistiky	49 000 Kč/měsíc	588 000 Kč/rok
Zákonné odvody 35%		205 800 Kč/rok
Celkové náklady na provoz oddělení logistiky		793 800 Kč/rok
Celkové náklady na vyřizování objednávek a logistický systém		2 253 200 Kč/rok

Tabulka č. 6: Náklady na vyřizování objednávek a logistický systém v PHI Chomutov

7. Návrhy na snížení logistických nákladů výrobního závodu PHI

Při snižování nákladů je nutné brát ohledy na požadavky jiných oddělení, neboť snížení jedné složky nákladů může vyvolat zvýšení složky jiné.

7.1 Zavedení systému sledování logistických nákladů

V první řadě je v podniku nutné zavést systém sledování logistických nákladů. Chce-li podnik dosáhnout optimálních nákladů na logistiku, je třeba mít k dispozici přesné informace o těchto nákladech. Tyto informace jsou však v podniku skryty mezi ostatními údaji o nákladech. Komplexní informace o všech relevantních nákladech jsou nezbytnou podmínkou úspěšné implementace integrovaného logistického řízení. Informace o nákladech jsou rovněž nutné pro běžné řízení logistických operací.

7.2 Zavedení distribučních center

Díky velkému počtu zákazníků a vysokým požadavkům na zákaznický servis by zřízení distribučních center přineslo firmě snížení skladovacích a přepravních nákladů. Projekt na zřízení centrálních skladů byl již společností zpracován a postupně se pracuje na jeho realizaci.

Konkrétně se jedná o dvě Evropská distribuční centra:

- EDC Sever
- EDC Jih

Základním úkolem EDC Sever je zajistit logistické požadavky pro všechny pomocné obchodní lokality Sever včetně Rakouska, Německa a Francie. EDC Jih má zajistit tytéž požadavky pro pomocné obchodní lokality Jih.

EDC jsou logistické servisní jednotky zajišťující logistický servis zúčastněných divizí. EDC nemají žádnou vedoucí ani zprostředkovatelskou funkci.

Divize odpovídají za:

- Dostupnost výrobního materiálu (plánování, vydávání a doplňování materiálu)
- Balení materiálu z EDC Sever nebo Jih
- Podpora balení materiálu (dodatky aj.)

EDC odpovídají za:

- Příjem
- Skladování
- Přejímka
- Balení
- Etiketování
- Odesílání

Zúčastněné divize odpovídají za:

- Vydávání materiálu pro EDC Sever nebo Jih
- Správa Rezerv pro kódovaný materiál EDC

7.3 Redukce počtu zasilatelských firem

Společnost využívá pro přepravu materiálu i hotových výrobků velký počet zasilatelských firem. Ne vždy je však s jejich službami či cenami spokojena. Proto bych navrhovala zredukovat počet využívaných zasilatelských firem či se úplně omezit na jednu konkrétní zasilatelskou firmu, která společnosti nejvíce vyhovuje (z hlediska cen, služeb...).

Vzhledem k tomu, že ve společnosti funguje systém hodnocení zasilatelských firem, nemělo by být toto opatření pro společnost problémem. Společnost tím šetří náklady na dopravu.

7.4 Změna dodavatelů

Společnost má mnoho svých dodavatelů materiálu v USA. Náklady na dopravu z USA jsou vysoké a také dodací lhůty jsou díky vzdálenosti velké. Proto bych navrhovala vyhledat vhodné dodavatele ve střední Evropě (v zemích EU) a obchod s USA úplně omezit. Tím se firmě sníží náklady na dopravu i celní poplatky.

7.5 Redukce počtu dodavatelů

Firma pravidelně věnuje úsilí hodnocení veškerých svých dodavatelů materiálu. Pokud se tedy firma zaměří na obchod s nejlépe ohodnocenými dodavateli (z hlediska cen, dodacích lhůt, služeb apod.) jistě tím sníží své náklady.

8. Závěr

K 1. květnu 2004 se Česká republika stala členem Evropské unie. Cílem této bakalářské práce bylo zachytit dopady vstupu ČR do EU na logistiku podniku.

Pro sledování dané problematiky byla vybrána společnost Parker Hannifin Industrial, s.r.o. Jedná se o předního světového výrobce hydraulických, pneumatických a elektromechanických komponentů a systémů. V současné době má firma pobočky ve 45 zemích po celém světě, počet zaměstnanců přesahuje 45 000, z toho 9 000 v Evropě a 800 v České republice. Na českém trhu je firma od roku 1991.

Centrální logistika je ve firmě PHI aplikována jako samostatné funkcionální oddělení. Má v současné době 9 členů a to vedoucího logistiky, dispečera dopravy, referenta zásobování, celního deklaranta a 5 skladníků. Veškerý výrobní život firmy se odehrává v informačním systému EnterpriseOne. Z přepravních prostředků jsou ve firmě používány zejména Europalety o rozměru 1200x800mm. Při manipulaci s materiálem jsou nejvíce využívány běžné ručně vedené paletové vozíky, nízkozdvižné a vysoko zdvižné elektrické vozíky. Výrobky firmy PHI jsou baleny převážně do kartónových obalů mnoha různých rozměrů. K přepravě zboží se používá zejména automobilová nákladní doprava, dále letecká (expresní nebo nákladní), lodní (kontejnerová). Jako zasilatele využívá společnost PHI nejčastěji firmu UPS SCS, která jí zajišťuje kompletní logistickou podporu.

Vstup České republiky do Evropské unie znamenal pro české firmy vstup do nového prostředí. Z oblastí logistiky ovlivnil vstup ČR do EU zejména oblasti celnictví a dopravy.

Dnem vstupu České republiky do Evropské unie se území České republiky stalo celním územím Společenství. Od prvního dne členství ČR v EU jsou zrušeny pravidelné celní kontroly pohybu zboží přes vnitřní hranici s dalšími členskými státy. Celní řízení probíhá pouze v obchodě se třetími zeměmi.

Pohyb zboží uvnitř EU je volný, ale s povinností vyplňovat měsíčně dotazníky Intrastat. Intrastat je označován jako systém sběru dat pro statistiku obchodu se zbožím mezi

členskými státy Evropské unie v případě, že při jeho přijetí nebo odeslání není povinnost předkládat celním orgánům celní prohlášení. Povinnost předávat celnímu úřadu výkazy pro INTRASTAT se týká osob, které překročí asimilační práh při přijetí nebo odeslání zboží, o němž je třeba uvádět údaje do výkazů pro Intrastat. Asimilační práh je stanoven pro odeslání zboží v hodnotě přesahující čtyři milióny Kč a pro přijetí zboží v hodnotě přesahující dva milióny Kč.

Celní formality, jimž podléhá zboží vyměňované s nečlenskými státy EU, jsou od 1. května 2004 upraveny celními předpisy EU.

Dosavadní celní sazby a opatření byly nahrazeny celními sazbami a opatřeními EU. Celní kvóty jsou v EU určeny množstvím zboží vyjádřeným měrnou jednotkou nebo hodnotou pro dané období, které je propuštěno do volného oběhu se sníženou celní sazbou. Celní kvóty společné pro všechny členské státy lze obecně rozdělit na celní kvóty řízené DG TAXUD a celní kvóty řízené DG AGRI. V České republice se začaly uplatňovat také celní stropy, které jsou určeny množstvím zboží vyjádřeným měrnou jednotkou nebo hodnotou pro dané období, které může být propuštěno do režimu volného oběhu za zvýhodněnou celní sazbu.

Rozšíření unie celkově situaci logistiky v ČR zlepšilo, přesto existují i negativní dopady vstupu ČR do EU v podobě propouštění celních deklarantů z důvodu zjednodušení celního řízení.

Dále ovlivnil vstup ČR do EU nákladní dopravu. Pozitivní dopady lze shrnout následovně. Byla odstraněna vstupní povolení. Zkrátily se čekací doby na hranicích. Firmám se snížily náklady na celní poplatky a došlo ke zkrácení dodacích lhůt. Naopak mezi negativní dopady patří přetížení českých silnic a dálnic a zpomalení dopravy.

Významnou část celkových nákladů podniku tvoří logistické náklady. Přesné měření a řízení logistických nákladů nabízí nejen významný potenciál pro zlepšení peněžních toků (cash-flow) podniku, ale také zvýšení návratnosti aktiv podniku. Přesné informace o nákladech jsou nutné pro úspěšnou implementaci integrovaného logistického řízení. Při dané úrovni zákaznického servisu by měl management optimalizovat celkové logistické

náklady, nikoliv se zaměřit pouze na minimalizaci specifických nákladů v rámci logistické funkce. Činnosti, jejichž náklady a výkony se v evidenci budou sledovat, je nutné vhodně vymezit. Dále je nutné vybrat vhodné veličiny pro vyjadřování logistických výkonů a pro každý výkon určit náladově nejúspornější postup.

Logistické náklady lze rozdělit na náklady na zásoby, náklady na skladování, náklady na přepravu, náklady na manipulaci, náklady na řízení a systém a náklady na zákaznický servis.

Se zásobami jsou spjaty objednávací náklady, náklady na udržování zásob a náklady z předčasného vyčerpání zásob. Náklady na skladování vznikají v procesu skladování a uskladnění zboží. K nákladům na přepravu patří náklady na vnitropodnikovou i mimopodnikovou dopravu materiálů, polotovarů a hotových výrobků. Náklady na manipulaci zahrnují náklady spojené s pohybem či přesunem surovin, zásob a hotových výrobků v rámci výrobního závodu nebo skladu podniku. Náklady na řízení objednávek a informační systém spojuje náklady s takovými činnostmi jako vyřizování objednávek, logistická komunikace a prognózování poptávky. Mezi náklady na zákaznický servis patří zákaznický servis, podpora servisu a náhradní díly, manipulace s vráceným zbožím.

Ve firmě PHI existují značné nedostatky ve sledování logistických výkonů. Přesto byly v práci alespoň přibližně vyčísleny náklady spojené se zásobami, skladováním, manipulací a řízením a logistickým systémem. Při sledování průběhu výše nákladů na dopravu společnosti PHI Chomutov vyšel najevo fakt, že vstup České republiky do Evropské unie jejich výši v podstatě neovlivnil.

Pro snížení logistických nákladů firmy PHI Chomutov je v první řadě nutné zavést systém sledování těchto nákladů. Dále je doporučeno zavést distribuční centra, snížit počet zasilatelských firem, změnit dodavatele a zredukovat jejich počet.

Seznam literatury

- [1] GROS, I.: *Logistika*. 1. vyd. Praha: Vydavatelství VŠCHT, 1996. ISBN 80-7080-262-6
- [2] LAMBERT, D. M., STOCK, J. R., ELLRAM, L. M.: *Logistika*. 1. vyd. Praha: Computer Press, 2000. ISBN 80-7226-221-1
- [3] LÍBAL, V., KUBÁT, J. a kol.: *ABC logistiky v podnicích*. Praha: Nakladatelství dopravy a turistiky s.r.o., 1994. ISBN 80-85884-11-9
- [4] PERNICA, P., MOSOLF, J.H.: *Partnership in Logistics*. 1st. ed. Praha: Radix, 2000. ISBN 80-86031-24-1
- [5] Schulte, Ch.: *Logistika*. 1. vyd. Praha: Victoria Publishing, 1994. ISBN 80-85605-87-2
- [6] *Logistika*. Č. 3. Praha: Economia, 2004. ISSN 1211-0957
- [7] *Logistika*. Č. 4. Praha: Economia, 2004. ISSN 1211-0957
- [8] *Dopravní noviny: Týdeník pro dopravu a logistiku*. Č. 9. Praha: České dopravní vydavatelství, s.r.o., 2005. ISSN 1210-1141
- [9] Intranet společnosti Parker Hannifin Industrial, s.r.o.
- [10] www.logistika.cz
- [11] www.parker.com

Seznam příloh

- Příloha č. 1: Parker Hannifin Industrial, s.r.o. Chomutov**
- Příloha č. 2: Ukázky výrobků PHI**
- Příloha č. 3: Organizační struktura PHI Chomutov**
- Příloha č. 4: Organizační struktura PHI Chomutov**
- Příloha č. 5: Informační systém EnterpriseOne**
- Příloha č. 6: Příklad hodnocení zasilatelské firmy UPS společností PHI Chomutov**
- Příloha č. 7: Informace poskytované firmou UPS společností PHI formou extranetu**
- Příloha č. 8: Výkaz pro Intrastat – odeslání**
- Příloha č. 9: Výkaz pro Intrastat – přijetí**
- Příloha č. 10: Zboží osvobozené od vykazování v Intrastatu**
- Příloha č. 11: Obsahové tabulky TARICu**