

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Obnova vozového parku TAG Industry s.r.o.

Jan Šabatka

Bakalářská práce
2018

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2016/2017

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: Jan Šabatka
Osobní číslo: D14063
Studijní program: B3709 Dopravní technologie a spoje
Studijní obor: Dopravní management, marketing a logistika
Název tématu: Obnova vozového parku TAG Industry s.r.o.
Zadávací katedra: Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Teoretické aspekty vozového parku a jeho obnovy
2. Analýza struktury vozového parku a způsobu jeho financování
3. Návrh obnovy vozového parku TAG Industry s.r.o.


Závěr

Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucí/ho**
Rozsah pracovní zprávy: **40 - 50 stran**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**
Seznam odborné literatury:
dle pokynů vedoucí/ho práce


Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Jan Chocholáč, Ph.D.**
Katedra dopravního managementu, marketingu
a logistiky

Datum zadání bakalářské práce: **30. listopadu 2016**

Termín odevzdání bakalářské práce: **2. června 2017**


doc. Ing. Libor Švadlenka, Ph.D.
děkan

L.S.


doc. Ing. Jaroslava Hyršlová, Ph.D.
pověřená vedením katedry

V Pardubicích dne 12. dubna 2017

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 9/2012, bude práce zveřejněna v Univerzitní knihovně a prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 17. 1. 2018

Jan Šabatka

Rád bych poděkoval vedoucímu práce Ing. Janu Chocholáčovi, Ph.D. za vstřícný přístup a cenné rady při zpracovávání bakalářské práce.

ANOTACE

Bakalářská práce je zaměřena na problematiku týkající se obnovy vozového parku podniku a způsobu jeho financování. V první kapitole je teoreticky vymezen vozový park a jsou zde uvedeny možnosti jeho financování. Ve druhé kapitole je provedena analýza struktury vozového parku a způsobu jeho financování v TAG Industry s.r.o. Třetí kapitola obsahuje návrh obnovy vozového parku, včetně možností jeho financování.

KLÍČOVÁ SLOVA

Vozový park, obnova vozového parku, úvěr, leasing, dlouhodobý majetek

TITLE

Fleet renewal at TAG Industry Ltd.

ANNOTATION

The thesis is focused on issues related to the fleet renewal of the company and the way of its financing. In the first chapter there is a theoretically defined fleet and the possibilities of its financing are presented here. The second chapter analyzes the fleet structure and the way it is financed in TAG Industry Ltd. The third chapter includes a fleet renewal proposal, including its funding options.

KEYWORDS

Fleet, fleet renewal, credit, leasing, fixed asset

OBSAH

ÚVOD	9
1 TEORETICKÉ ASPEKTY VOZOVÉHO PARKU A JEHO OBNOVY	10
1.1 Technická stránka vozového parku	10
1.2 Životní cyklus vozidel	11
1.2.1 Etapy životního cyklu vozidel	12
1.2.2 Náklady životního cyklu vozidel	13
1.3 Majetková struktura podniku	14
1.4 Vozový park jako součást dlouhodobého hmotného majetku	15
1.4.1 Oceňování dlouhodobého majetku	15
1.4.2 Opotřebenění dlouhodobého majetku	15
1.4.3 Odpisování dlouhodobého majetku	16
1.4.4 Využívání dlouhodobého majetku	18
1.5 Zdroje financování investic	18
1.5.1 Přímý nákup (vlastní zdroje financování)	19
1.5.2 Koupě na úvěr (cizí zdroje financování)	19
1.5.3 Dotace (vlastní zdroj - externí)	20
1.5.4 Leasing (cizí zdroje financování)	20
1.5.5 Porovnání leasingu a úvěru	21
1.5.6 Splátkový prodej	21
1.5.7 Tiché společenství	22
1.5.8 Čistá výhoda leasingu	22
1.6 Teorie obnovy dopravních prostředků	22
1.7 Shrnutí teoretických aspektů vozového parku a jeho obnovy	23
2 ANALÝZA STRUKTURY VOZOVÉHO PARKU A ZPŮSOBU JEHO FINANCOVÁNÍ ..	24
2.1 Představení společnosti	24
2.2 Analýza struktury vozového parku TAG Industry s.r.o.	24
2.2.1 Citroën Berlingo – servisní vozidlo	27
2.2.2 Volkswagen Caddy – servisní vozidlo	28
2.2.3 Peugeot boxer – servisní vozidlo	29
2.2.4 Audi A3 – vozidlo managementu	30
2.2.5 Citroën C5 – vozidlo managementu	31
2.2.6 Volkswagen Multivan – vozidlo managementu	32

2.2.7	Vysokozdvížený vozík – manipulační prostředek	33
2.3	Odpisování vozidel.....	34
2.4	Způsob financování vozového parku podniku	34
2.5	Přehled výdajů souvisejících s provozem vozidel.....	36
2.6	Shrnutí analýzy současného stavu.....	39
3	NÁVRH OBNOVY VOZOVÉHO PARKU TAG INDUSTRY S.R.O.....	40
3.1	Návrh obměny – Peugeot Partner Tepee (servisní vozidlo).....	40
3.1.1	Úvěrové financování vozidla Peugeot Partner Tepee	41
3.1.2	Financování vozidla Peugeot Partner Tepee operativním leasingem.....	43
3.2	Návrh obměny – Citroën Berlingo (servisní vozidlo).....	43
3.2.1	Úvěrové financování vozidla Citroën Berlingo.....	45
3.2.2	Financování vozidla Citroën Berlingo operativním leasingem.....	46
3.3	Návrh obměny – Peugeot Partner Furgon (servisní vozidlo).....	46
3.3.1	Úvěrové financování vozidla Peugeot Partner Furgon.....	48
3.3.2	Financování vozidla Peugeot Partner Furgon operativním leasingem	49
3.4	Návrh obměny – Škoda Octavia combi Ambition (vozidlo managementu)	50
3.4.1	Úvěrové financování vozidla Škoda Octavia combi Ambition.....	51
3.4.2	Financování vozidla Škoda Octavia combi Ambition operativním leasingem	53
3.5	Návrh obměny – Volkswagen Passat Variant (vozidlo managementu)	53
3.5.1	Úvěrové financování vozidla Volkswagen Passat Variant.....	54
3.5.2	Financování vozidla Volkswagen Passat Variant operativním leasingem	56
3.6	Shrnutí návrhu obnovy vozového parku TAG Industry s.r.o.	56
	ZÁVĚR.....	58
	POUŽITÁ LITERATURA.....	59
	SEZNAM TABULEK.....	61
	SEZNAM OBRÁZKŮ.....	63
	SEZNAM ZKRATEK.....	64

ÚVOD

V dnešní době je vozový park jedním z klíčových faktorů úspěchu většiny společností. Je zřejmé, že vozový park, včetně jeho struktury, bude mít větší význam pro společnosti poskytující logistické služby, avšak, vzhledem k tomu, že je v dnešní době vozový park nedílnou součástí každého podniku, tak je nutné mu věnovat zvýšenou pozornost.

Vozový park TAG Industry s.r.o. je využíván především k servisním, zásobovacím, ale také obchodním činnostem. Vozidla jsou každodenně využívána zaměstnanci, zejména k servisním výjezdům či jiným zásahům. Vlivem stáří jednotlivých dopravních prostředků dochází k opotřebení vozidel a tím se zhoršují jejich provozní i jízdní vlastnosti, což přispívá ke zvyšování spotřeby a rostoucím výdajům za servis a opravy, nejen proto je tedy v hodné z pohledu managementu společnosti uvažovat o obnově vozového parku.

První kapitola bakalářské práce bude obsahovat charakteristiku vozového parku a jeho obnovy. Nejdříve bude vozový park teoreticky vymezen, dále bude pozornost věnována životnímu cyklu vozidel, včetně popisu jeho jednotlivých etap a souvisejících nákladů. Součástí první kapitoly bude i charakterizování majetkové struktury podniku a zařazení vozového parku do dlouhodobého hmotného majetku, přičemž zde bude uvedeno, jakým způsobem se dlouhodobý majetek oceňuje, opotřebovává, odpisuje a využívá v podniku. Poslední částí úvodní kapitoly bude představení jednotlivých zdrojů pro financování investic v podniku, kterými například je přímý nákup, koupě na úvěr, dotace, leasing, splátkový prodej nebo tiché společenství.

V rámci druhé kapitoly bude provedena analýza stávající struktury vozového parku TAG Industry s.r.o., včetně způsobu jeho financování. Největší důraz bude kladen na využití jednotlivých vozidel v podniku a jejich základní údaje (rok pořízení, pořizovací cena, způsob financování, najeté kilometry atd.). Dále bude analyzován způsob financování nejen stávajícího vozového parku, ale i vozidel, která již TAG Industry s.r.o. nevyužívá.

V rámci třetí kapitoly bude navržena obnova vozového parku společnosti včetně konkrétních dopravních prostředků a doporučeného způsobu jejich financování.

Cílem této bakalářské práce je navrhnout obnovu stávajícího vozového parku TAG Industry s.r.o. K dosažení stanoveného cíle bude nutné vybrat dopravní prostředky společnosti, u kterých bude navržena jejich obnova. Dále bude nutné vybrat, kterými dopravními prostředky budou ty stávající obnoveny, analyzovat nabízené možnosti financování dopravních prostředků a navrhnout vhodný typ financování dopravních prostředků v souladu s možnostmi TAG Industry s.r.o.

1 TEORETICKÉ ASPEKTY VOZOVÉHO PARKU A JEHO OBNOVY

Problematiku obnovy vozového parku řeší každý podnik, který ke své činnosti využívá dopravní prostředky. Jednotlivé aspekty, jako je životní cyklus vozidel, oceňování, opotřebování a odpisování vozidel pak napomáhají podniku, aby správně určil dobu, kdy je vhodné vozidlo obnovit a naopak, které vozidlo ještě může být využíváno. Podnik musí mít informace o tom, jakým dopravním prostředkem bude vyřazené vozidlo nahrazeno, tedy čím bude obnoveno. Proto je důležité zmínit jednotlivé druhy financování vozidel a dopomoci podniku mít kontrolu nad svým vozovým parkem i financemi. Teoretická problematika obnovy vozového parku je detailně nastíněna v této kapitole.

1.1 Technická stránka vozového parku

Ministerstvo dopravy České republiky (2009) definuje vozový park v silniční dopravě jako: „*všechna vozidla včetně řidičů, které má k dispozici jedna jednotka (obchodního nebo provozního) managementu k provedení úkolu nebo operace*“.

Široký et al. (2012) informují, že dle Zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, v aktuálním znění, jsou v podmínkách ČR silniční vozidla rozdělena do následujících kategorií:

- L – motorová vozidla zpravidla s méně než čtyřmi koly,
- M – motorová vozidla, která mají nejméně čtyřmi koly a používají se pro dopravu osob,
- N – motorová vozidla, které mají nejméně čtyřmi koly a používají se pro dopravu nákladů,
- O – přípojná vozidla,
- T – traktory zemědělské nebo lesnické,
- S – pracovní stroje,
- R – ostatní vozidla, která nelze zařadit do výše uvedených kategorií.

Podle Česko (2001) a Široký et al. (2012) jsou kategorie silničních vozidel dále rozčleněny dle různých technických charakteristik.

Autoři dále dělí kategorii M na podkategorie:

- M1 – vozidla, která mají nejvýše osm míst k přepravě osob, kromě místa řidiče, nebo víceúčelová vozidla,
- M2 – vozidla, která mají více než osm míst k přepravě osob, kromě místa řidiče, a jejichž největší přípustná hmotnost nepřevyšuje 5 000 kg,

- M3 – vozidla, která mají více než osm míst k přepravě osob, kromě místa řidiče, a jejichž největší přípustná hmotnost převyšuje 5 000 kg.

Podle Česko (2001) se člení kategorii N na:

- N1 – vozidla, jejichž největší přípustná hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg,
- N2 – vozidla, jejichž největší přípustná hmotnost převyšuje 3 500 kg, avšak nepřevyšuje 12 000 kg,
- N3 – vozidla, jejichž největší přípustná hmotnost převyšuje 12 000 kg (Například speciální automobily pro vykonávání určitých prací nebo tahače určené k tažení přívěsů či návěsů).

Kategorii O podle Česko (2001) dělí na:

- O1 – přípojná vozidla, jejichž největší přípustná hmotnost nepřevyšuje 750 kg,
- O2 – přípojná vozidla, jejichž největší přípustná hmotnost převyšuje 750 kg, ale nepřevyšuje 3 500 kg,
- O3 – přípojná vozidla, jejichž největší přípustná hmotnost převyšuje 3 500 kg, ale nepřevyšuje 10 000 kg,
- O4 – přípojná vozidla, jejichž největší přípustná hmotnost převyšuje 10 000 kg.

1.2 Životní cyklus vozidel

V dnešní době, podle Nemce (2009), neustále narůstají nároky na přepravu osob a zboží. Tím je zapříčiněn, dle autora, stále se zvětšující tlak na bezpečnost dopravy, která je ovlivněná řadou parametrů jako jsou kvalita dopravní cesty, organizace dopravy, lidský faktor, spolehlivost dopravních prostředků atd. Autor také uvádí, že pro zajištění bezporuchového stavu vozidel po celou dobu jejich životnosti, je vhodné zavést určitý systém údržby. Náklady vynaložené na provoz a obnovu vozidla představují podle autora, pouhou část veškerých nákladů v celoživotním cyklu.

Nemec (2009) uvádí, že moderní trendy kladou důraz na formulaci požadavků na vozidla a jejich užité vlastnosti již ve fázi předvýrobních etap (výzkum a vývoj) a jejich součástí je také prognóza nákladů životního cyklu.

Autor dále uvádí, že vysoce konkurenční prostředí způsobuje ekonomický tlak, který nutí výkonný management všech společností k tomu, aby analyzovaly problematiku hospodaření s vozidly nejen z krátkodobého časového hlediska, nýbrž také z dlouhodobého časového horizontu. Dle autora se sledují především náklady spojené s pořízením vozidla (krátkodobé hledisko), jeho provozem, opravami, údržbou a likvidací (dlouhodobé hledisko).

Tento přístup se označuje jako náklady životního cyklu (z anglického Life Cycle Cost, zkráceně LCC).

1.2.1 Etapy životního cyklu vozidel

Nemec (2009) uvádí, že výrobci a uživatelé chtějí vědět, ve které životní etapě se právě jejich vozidlo nachází. To lze zjistit za pomoci exaktních metod stanovení životního cyklu vozidla, které vycházejí ze sledování a hodnocení změny některých jakostních parametrů (např. změna průběhu intenzity poruch). Autor uvádí, že předčasná nebo opožděná likvidace, může vyústit v ekonomické ztráty.

Život vozidla je dle Nemce (2009) možné rozdělit na tyto etapy:

- etapa koncepce a stanovení požadavků,
- etapa návrhu a vývoje,
- etapa výroby,
- etapa uvedení do provozu,
- etapa likvidace.

Účelem etapy **koncepce a stanovení požadavků** na vozidlo je podle Nemce (2009) stanovení racionálních požadavků v oblasti spolehlivosti, dále také budoucí zajištění údržby či sestavení programu spolehlivosti. Rozhodnutí, která jsou provedena v této etapě, mají největší vliv na výrobek a náklady životního cyklu vozidla.

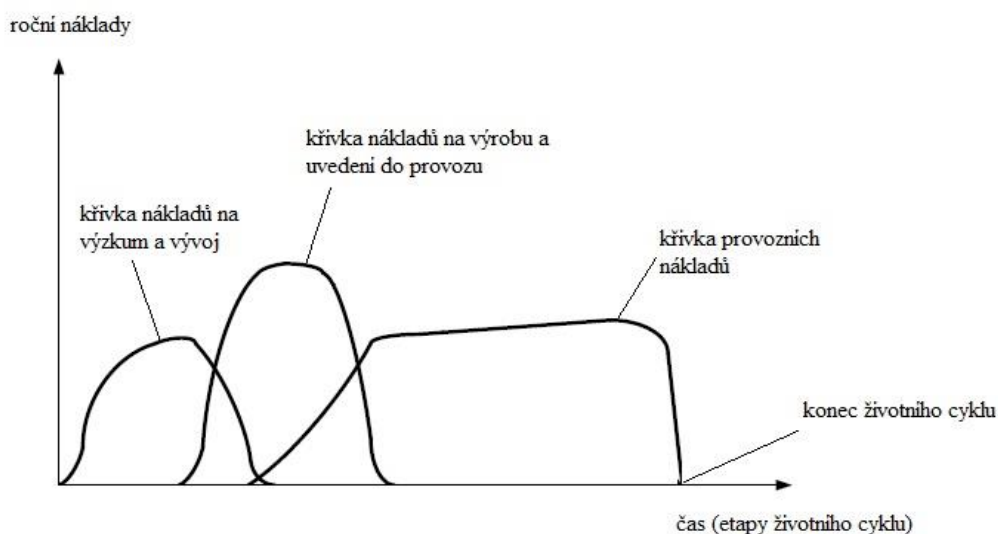
Autor uvádí, že etapa **návrhu a vývoje vozidla**, umožňuje výrobu prototypu, s tím spojenou tvorbu výrobní dokumentace a zkoušky jednotlivých dílů a celků. Nedílnou součástí vývoje vozidla jsou výkresové a technické dokumentace, které jsou nezbytné k údržbě a zkoušení vozidla.

V etapě **výroby**, z hlediska programu spolehlivosti, Nemec (2009) považuje za nejdůležitější parametr, dodržení parametrů kvality v souladu s dokumentací.

Etapa **provozu** je časově nejdelším obdobím. Autor uvádí, že cílem je plně využít spolehlivost vozidla. Avšak nutnou podmínkou této fáze je dodržování technologie údržby a oprav, školení obslužného personálu či logistická podpora údržby a oprav.

V etapě **likvidace** autor pojednává o vyřazení vozidla z provozu a následné fyzické likvidaci. Je ale také možné provést před fyzickou likvidací zkoušky a analýzy opotřebení nebo stanovit zbytkovou životnost. Tyto údaje mohou, dle autora, posloužit pro zlepšení úrovně spolehlivosti nově pořizovaných vozidel.

Na **obrázku 1** je možné vidět jednotlivé etapy LCC znázorněné dle jejich nákladů.



Obrázek 1 Příklad nákladové kategorizace podle etap životního cyklu (Nemec, 2009)

1.2.2 Náklady životního cyklu vozidel

U prvních tří etap vzniká, dle Nemce (2009), vložená (inherentní) spolehlivost a v etapách zbývajících je tato spolehlivost využívána. Náklady životního cyklu jsou v tomto případě tvořeny (zjednodušený model) dle vztahu č. 1.

$$LCC = N_p + N_v \text{ [Kč]} \quad (1)$$

kde:

LCC...náklady životního cyklu [Kč]

N_p ...pořizovací náklady [Kč], náklady vynaložené na 1. až 4. etapu

N_v ...vlastnické náklady [Kč], náklady spojené s provozem, údržbou, opravami a likvidací vozidla.

Pořizovací a vlastnické náklady tvoří hlavní základnu nákladových položek LCC. Nejsou snadno zjistitelné, obtížně se odhadují. Nese je především uživatel vozidla uvádí Nemec (2009).

Nemec (2009) informuje, že odhad LCC je prováděn rozčleněním na jednotlivé nákladové položky. Při odhadu se systematicky postupuje v těchto jednotlivých krocích:

- rozčlenění vozidla na konstrukční části, skupiny, podskupiny případně součásti,
- rozčlenění na jednotlivé etapy životního cyklu, tj. na doby životního cyklu, kdy se má práce nebo činnost provést,
- zařazení nákladů do jednotlivých kategorií (náklady na pracovní sílu, materiál, energii, režie),

- sestavení a posouzení různých variant uspořádání vozidla, vyhodnocením je například ovlivnění rozhodnutí nakoupit díl nebo díl vyrobit.

1.3 Majetková struktura podniku

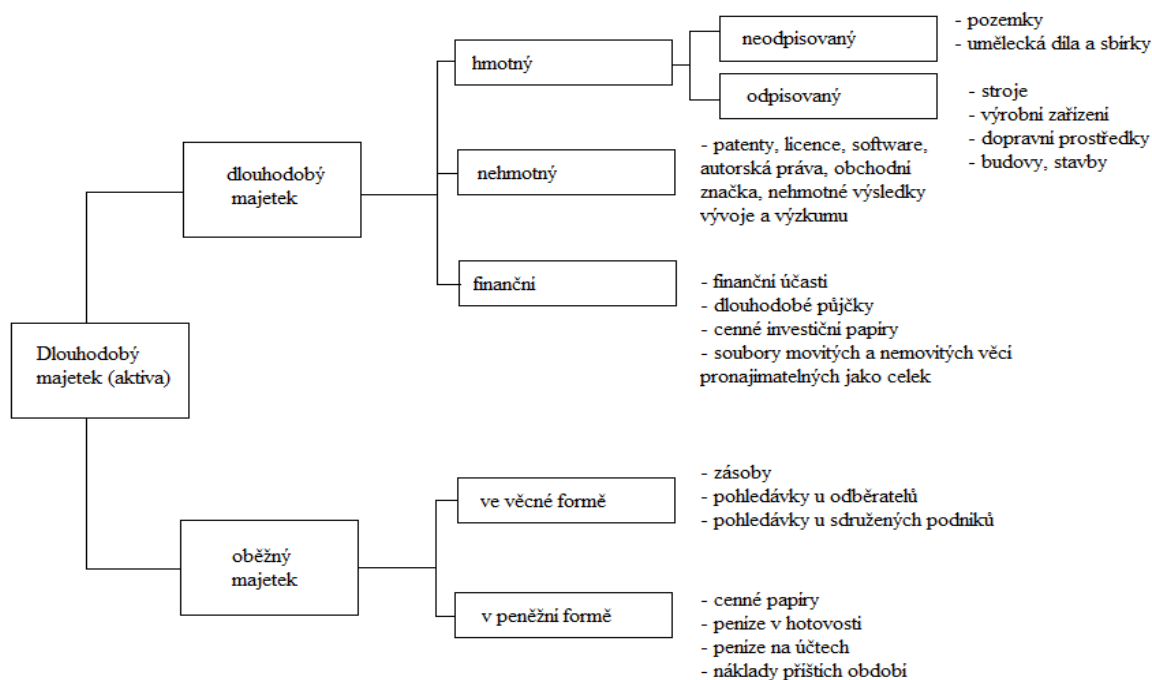
Melichar a Ježek (2006) definují podnikový majetek jako soubor složený z vícero složek. Některé mají, dle autorů, rychlou schopnost přeměny na peněžní prostředky, jiným tato přeměna trvá delší dobu, většinou několik roků.

Majetek a kapitál podniku je možno zachytit pomocí rozvahy podniku. Tato rozvaha se skládá z aktiv, jež zachycují konkrétní složení majetku podniku, který má podnik k dispozici, a pasiv zobrazujících zdroje financování majetku podniku.

Majetek podniku dle autorů tvoří:

- dlouhodobý majetek,
- oběžný majetek.

Detailněji je možné rozčlenit majetek podniku následovně podle **obrázku 2**.



Obrázek 2 Členění aktiv (Melichar a Ježek, 2006)

Z **obrázku 2** plyne, že dopravní prostředky, tedy i celý vozový park, patří do skupiny dlouhodobého hmotného majetku, který se odepisuje.

Dlouhodobý majetek je zařazen mezi dlouhodobá aktiva, která slouží podniku déle než jeden rok. Toto aktivum se nespotřebovává najednou ale postupně. Toto opotřebení se úměrně přenáší do nákladů formou odpisů uvádí Melichar a Ježek (2006).

1.4 Vozový park jako součást dlouhodobého hmotného majetku

Dlouhodobý majetek zahrnuje podle Štohra (2017):

- dlouhodobý hmotný majetek,
- dlouhodobý nehmotný majetek,
- dlouhodobý finanční majetek.

Základní funkcí dlouhodobého hmotného majetku je podle Štohra (2017) umožňovat nebo rozšiřovat existující podnikatelskou činnost. Není tedy určen k získání dodatečných peněžních prostředků prodejem, ale k dlouhodobému užívání v podniku.

1.4.1 Oceňování dlouhodobého majetku

Peněžní jednotky jsou využívány jako způsob ocenění dlouhodobého finančního majetku podle Melichara a Ježka (2006). Dlouhodobý hmotný a dlouhodobý nehmotný majetek se oceňuje vstupní cenou majetku dle Zákona č. 563/1991 Sb., o účetnictví nebo Zákona č. 586/1992 Sb., o dani z příjmu fyzických a právnických osob, oba v aktualizovaném znění, jak uvádějí Melichar a Ježek (2006):

- pořizovací cena, součástí jsou i vedlejší náklady (doprava, instalace, záběh),
- vlastní náklady, v případě, že byl dlouhodobý majetek pořízen ve vlastní režii,
- reprodukční pořizovací cena, v ostatních případech zjištěná podle zvláštního právního předpisu (Zákona č. 92/1991 Sb., o podmínkách převodu majetku státu na jiné osoby, ve znění pozdějších předpisů; § 13 vyhlášky č. 178/1994 Sb., o oceňování staveb, pozemků a trvalých porostů),
- zůstatková cena, je takové ocenění, kde je vstupní cena hmotného majetku snížena o celkovou výši odpisů.

1.4.2 Opotřebení dlouhodobého majetku

Dlouhodobý majetek je užíváním ve výrobním procesu opotřebováván. Toto opotřebení způsobuje, že dlouhodobý majetek postupně přestává plnit svoji funkci. Podle Melichara a Ježka (2006) je možné opotřebení rozlišit na tyto druhy opotřebení:

- fyzické (materiální) opotřebení vzniká užíváním dlouhodobého majetku ve výrobním procesu vlivem intenzity využívání, pracovním prostředím, technologickým procesem, úrovní a kvalitou údržby a opravami,

- ekonomické (morální) opotřebení, jehož důsledkem je ztráta hodnoty dlouhodobého majetku vlivem růstu produktivity práce a rozvoje techniky a vědy.

Podle ekonomického opotřebení rozeznáváme, dle autorů, dvě formy ekonomického opotřebení:

- I. formu ekonomického opotřebení, jež plyne z faktu, že na trh jsou uváděny stroje a technologická zařízení stejné kvality jako provozovaná zařízení, ale za nižší pořizovací cenu,
- II. formu ekonomického opotřebení, která plyne z toho, že na trh se dostávají zařízení, která mají lepší ekonomické i technologické parametry.

V důsledku těchto forem opotřebení je tedy dobré v podniku sledovat stupeň opotřebení.

Pro zjištění stupně morálního opotřebení dlouhodobého majetku uvádějí Melichar a Ježek (2006) vzorec č. 2.

$$O_m = \frac{PC_c - PC_r}{PC_c} * 100 \text{ [%]} \quad (2)$$

kde:

O_m ...stupeň morálního opotřebení [%]

PC_c ...vstupní cena [Kč]

PC_r ...reprodukční cena [Kč]

1.4.3 Odpisování dlouhodobého majetku

Podle Melichara a Ježka (2006) odpisy vyjadřují morální a fyzické opotřebení dlouhodobého majetku a představují peněžní částku pořizovací ceny, která se v určitém časovém období přenáší do nákladů podniku.

Odpisy dle Melichara a Ježka (2006) plní tyto funkce:

- vyjadřují opotřebení dlouhodobého majetku,
- zabezpečují tvorbu zdrojů na pořízení dlouhodobého majetku,
- postupně přenášejí hodnotu dlouhodobého majetku do nákladů.

Melichar a Ježek (2006) uvádějí, že odpisování majetku se uskutečňuje za pomoci těchto odpisových metod:

- lineární metoda,
- degresivní metoda,
- progresivní metoda.

Melichar a Ježek (2006) uvádějí, že způsob odpisování je stanoven Zákonem o účetnictví § 28, v aktualizovaném znění, a Zákonem o daních z příjmů § 26 až 32, ve znění pozdějších předpisů. Tato legislativa zavádí jednak:

- účetní (ekonomické) odpisy,
- daňové odpisy,
- leasingové odpisy.

Účetně je majetek odpisován dle sazeb, které jsou uvedeny v odpisovém plánu podniku a ten je stanoven interním předpisem, říkají Melichar a Ježek (2006). Účetní odpisy, dle autorů, vyjadřují průběh užívání dlouhodobého hmotného a nehmotného majetku v podniku tak, aby se zajistilo tomu odpovídající zatížení nákladů a reprodukce prostředků vložených do dlouhodobého majetku.

Autoři uvádějí, že daňové odpisy jsou zcela odlišné od účetních. Provádí se na základě odpisové politiky, např. dle zákona č. 586/1992 Sb., o daních z příjmu, v aktualizovaném znění, dle kterého dlouhodobý majetek odepisuje sám vlastník. Hodnotovým základem pro odpisování je vstupní cena. Autoři dále informují, že v zákoně č. 586/1992 Sb., o daních z příjmu, v aktualizovaném znění, je movitý a nemovitý majetek rozdělen do šesti skupin v závislosti na době odpisování, viz **Tabulka 1**.

Tabulka 1 Odpisové skupiny a doba jejich odpisování

Odpisová skupina	Doba odpisování (roky)
1. jízdní kola, přívěsy, návěsy, důlní vozíky, počítače, kancelářská technika, mobilní telefony	3
2. nákladní a osobní automobily, trolejbusy, elektrobusy, letadla, traktory	5
3. železniční lokomotivy, tramvaje, vozy metra, vozový park kolejové dopravy	10
4. železniční svršek, visuté dráhy, vedení potrubí, dřevěné budovy	20
5. budovy, stavby, mosty tunely, dálnice, železniční spodek, letištní dráhy	30
6. budovy hotelů, obchodních středisek, muzea, historické památky	50

Zdroj: Melichar a Ježek (2006, s. 64)

Dle Melichara a Ježka (s.65, 2006) si poplatníci mohou vybrat mezi rovnoměrným a zrychleným odpisováním, avšak musí dodržet pravidlo, které říká, že „*zvolený režim odpisování už nelze měnit po dobu ekonomické životnosti majetku*“.

1.4.4 Využívání dlouhodobého majetku

Úroveň využívání dlouhodobého majetku závisí dle Melichara a Ježka (2006) od:

- výkonového využívání, např. jaké množství výrobků se vytvoří na daném stroji za daný čas,
- časového využívání, tedy počet hodin, po které je zařízení v provozu.

Časové užívání dlouhodobého majetku je, dle autorů, určeno maximálně jeho skutečnou životností.

1.5 Zdroje financování investic

Podnikající osoba je vždy postavena před různá ekonomická rozhodnutí. Jedním z nich je právě rozhodnutí o druhu financování aktiv. Zda koupit majetek za hotové, na úvěr či leasing uvádí ve své knize Valouch (2012) ve své publikaci uvádí řadu výhod a nevýhod jednotlivých zdrojů financování.

Zdroje financování můžeme rozdělit do dvou základních skupin. Na zdroje vlastní, které jsou tvořeny vklady vlastníků anebo takové finanční prostředky, které v podniku vznikly během jeho hospodaření. Cizími zdroji financování rozumíme takové zdroje, které jsou podniku za úplatu zapůjčeny, například bankovní úvěry.

Vlastními zdroji financování investic jsou podle Synek et al. (2000):

- přímý nákup,
- odpisy,
- vklady vlastníků nebo společníků,
- výnosy z prodeje a z likvidace hmotného majetku a zásob.

Větší část podniků avšak více využívá jako zdroje financování cizí (vypůjčené) zdroje.

Cizími zdroji financování označují Synek et al. (2000) především:

- investiční úvěr,
- splátkový prodej,
- dotace,
- leasing (nájem výrobního zařízení, dopravních prostředků atd.).

Dalším cizím zdrojem financování je podle Šimana a Petery (2010) například tiché společenství.

V následujících podkapitolách budou představeny jednotlivé formy financování a v některých případech jejich výhody a nevýhody.

1.5.1 Přímý nákup (vlastní zdroje financování)

Valouch (2012) uvádí, že hlavním předpokladem koupě majetku v hotovosti je, aby kupující měl k dispozici dostatečné množství volných finančních prostředků. Avšak přesto, že má tyto volné peněžní prostředky k dispozici nemusí být koupě za hotové, dle autora, nutně nejvhodnější formou pořízení majetku. Je důležité vždy zvážit i alternativní možnosti jako jsou například úvěr a leasing nebo také tzv. náklady obětované příležitosti. Náklady obětované příležitosti lze, dle autora, chápat jako prospěch, o který je dotýčný subjekt ochuzen tím, že se rozhodne pro jinou variantu.

Hlavní **výhodami** přímého nákupu jsou dle Valoucha (2012) uváděny:

- podnik se nezadlužuje, jako v případě úvěru,
- peněžní toky podniku nejsou zatíženy v dalších obdobích,
- koupí za hotové se podnik stává okamžitě majitelem majetku,
- podnik není nikterak omezován v možnosti nakládání s tímto majetkem.

Hlavními **nevýhodami** jsou podle Valoucha (2012):

- vysoké jednorázové zatížení,
- nelze tyto výdaje (náklady) považovat pro daňové účely.

1.5.2 Koupě na úvěr (cizí zdroje financování)

Valouch (2012) ve své publikaci uvádí, pakliže se podnikatel rozhodne dlouhodobý hmotný majetek pořídit na úvěr, má oproti koupi za hotové jednu velkou výhodu. Nepotřebuje totiž větší množství uvolněných finančních prostředků. Ty má k dispozici od banky nebo jiné úvěrové instituce. Autor poukazuje, že majetek se okamžikem nákupu stává majetkem podniku a kupující má právo tento majetek daňově odpisovat. Z půjčky od banky či jiné instituce musí podnik platit úroky. Tyto úroky jsou za daných podmínek stanovených dle Zákona o dani z příjmů, v aktualizovaném znění, daňově uznatelným nákladem. Oproti koupi za hotové je nevýhodou, dle autora, nutné vynaložení dalších nákladů v podobě úroků z úvěru. V neposlední řadě také samotný fakt, že podnik přijutím úvěru upadá do účetního zadlužení. Protože výše přijatého úvěru se promítne přímo v rozvaze podniku jako položka cizích zdrojů. To má dopad na zhoršení pozice podniku před investory, obchodními partnery apod.

1.5.3 Dotace (vlastní zdroj - externí)

Fondy Evropské unie jsou v nynější době jedním z nejvýznamnějších zdrojů dotací, uvádějí Šiman a Petera (2010). Dotace jsou, podle autorů, v nynější době pokládány za externí vlastní zdroj financování. Dále autoři uvádějí, že subjekt, který poskytuje dotaci, na financování investičního nebo jiného záměru, má cílem podpořit výstupy, které z projektu plynou. Dotující subjekt za poskytnutí dotace nedostává úrok nebo podíl na zisku. Odměnou je, dle autorů, závazek dotovaného subjektu, že bude provozovat nějakou prospěšnou, ekologickou nebo jinou požadovanou činnost. Tedy třeba fakt, že podnik za pomoci dotace nakoupí vozidla s ekologicky šetrným pohonem.

1.5.4 Leasing (cizí zdroje financování)

Dlouhodobý hmotný majetek, především stroje, budovy, přístroje a **dopravní prostředky**, je možno pořídit buď koupí anebo leasingem (nájem), jak uvádí Melichar a Ježek (2006). Při koupi je nutné nashromáždit dostatečné množství finančních prostředků např. vydáním nových akcií, zadržováním zisku, půjčkou či přibráním dalších společníků informuje Synek (2011).

Podle Synka (2011) leasing umožňuje užívat dlouhodobý hmotný majetek, aniž by bylo nutno jej kupovat. Tedy bez potřebné finanční hotovosti nebo půjčky.

Synek (2011) dělí leasing na:

- **operativní (provozní) leasing** představuje krátkodobý pronájem (např. stavební stroje, letadla, vozidla aj.), během kterého jakákoliv strana může smlouvu kdykoliv zrušit. Kromě financování zahrnuje údržbu a opravy pronajatého prostředku. Po uplynutí sjednané doby se předmět pronájmu vrací do rukou leasingové společnosti.
- **finanční (kapitálový) leasing** trvá delší dobu (nejméně tři roky), a tedy představuje dlouhodobý pronájem, přičemž nelze od smlouvy odstoupit během smluveného období. Náklady spojené s opravami a údržbou platí nájemce (tzv. čistý leasing, pakliže opravy provádí pronajímatel, jedná se o leasing s plným servisem). Nájemce platí za používání prostředků nájemné v rámci nákladů, dochází tedy k produkci bez vlastního investování, ale na druhé straně nevytváří odpisy na obnovu majetku. Po skončení nájemní lhůty předmět přechází do vlastnictví nájemce.
- **prodej a zpětný pronájem** (sale and lease back), podnik vlastní dlouhodobý hmotný majetek, např. vozidlo, jej prodá leasingové společnosti a současně s ní uzavře smlouvu o zpětném pronájmu. Důvodem proč zvolit tuto variantu leasingu je, podle Režňákové (2012), především to, že majitel (podnik) prodaného předmětu leasingové společnosti

získá hotovost ve výši zůstatkové ceny odprodaného majetku, kterou lze využít k financování dalších činností.

Nájemce se rozhoduje, jakým způsobem si potřebné stálé aktivum pořídí, zda si je koupí nebo pronajme. Rozhoduje se pro nejlevnější variantu, a proto porovnává náklady na koupi s náklady na nájem (leasing) dle Synka (2011).

Mezi hlavní uživatelské **výhody leasingu** řadí Melichar a Ježek (2006):

- stoprocentní financování cizím kapitálem,
- při splnění podmínek definovaných v Zákoně 586/1992 Sb., o dani z příjmů, v aktualizovaném znění, jsou všechny výdaje spojené s leasingem daňově uznatelné,
- přesunutí technického rizika na pronajímatele,
- ekonomické výhody v době inflace.

Režňáková (2012) uvádí jako hlavní výhodu využití leasingu k pořízení majetku urychlení obnovy dlouhodobého majetku podniku.

Naproti tomu jako **nevýhody** uvádějí Melichar a Ježek (2006):

- zatížení fixními náklady,
- souhrn nájemného vysoce převyšuje pořizovací cenu.

1.5.5 Porovnání leasingu a úvěru

Z uvedených způsobů financování plyne, že každý z nich má jak své výhody, tak i své nevýhody. Je-li podnik v dobré finanční situaci a má dostatek finančních prostředků, pravděpodobně se rozhodne pro koupi majetku za hotové. Ale i v tomto případě by měl podnik uvažovat o ostatních způsobech financování. Například různé leasingové akce jako např. poskytované havarijní pojištění u automobilů či povinné ručení jsou pro podnik rovněž velice lukrativní informuje Valouch (2012). Největší dilema pro kupujícího je v okamžiku, kdy se má rozhodnout mezi pořízením majetku formou leasingu a koupí na úvěr. Při tomto rozhodování jsou, dle autora, klíčové tři oblasti:

- administrativní náročnost a právo disponování s majetkem,
- daňové dopady,
- finanční náročnost pořízení.

1.5.6 Splátkový prodej

Kolektiv finančních poradců Partners (2013) ve své publikaci uvádějí splátkový prodej jako formu koupě zboží, kdy zákazník zpočátku uhradí pouze část ceny a zbytek doplatí

v pravidelných splátkách. Hubinková (2008) doplňuje informaci, že pro konečné spotřebitele, tedy kupující, je důležitější mít zboží ihned na úkor vyšší ceny, tedy sumy veškerých splátek.

1.5.7 Tiché společenství

Tiché společenství je upraveno Zákonem č. 513/1991 Sb., v aktualizovaném znění Obchodního zákoníku podle Česko (1991). Funguje na principu získání kapitálu od tichého společníka. Využívá se v případech, kdy je pro podnik obtížné získat standartní zdroj financování. Může se jednat jak o právnickou, tak i fyzickou osobu. Tichý společník obvykle požaduje vyšší výnos, než jaký je požadován jinými věřiteli.

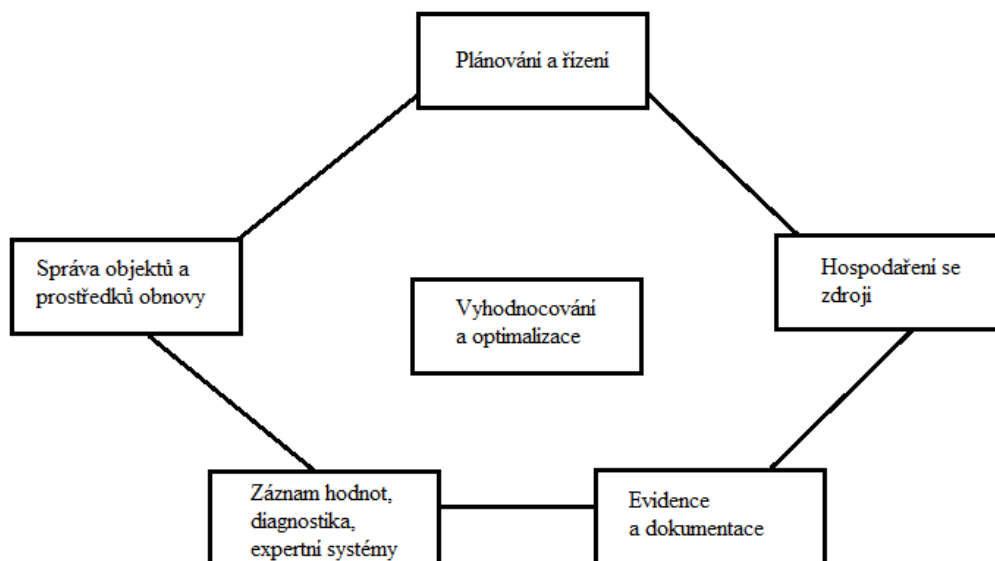
1.5.8 Čistá výhoda leasingu

Čistá výhoda leasingu uvádí Strouhal (2016) jako metodu, pomocí které je možné porovnat, výhodnost leasingového nebo úvěrového financování. Tato metoda, dle autora, porovnává hodnotu investice financované úvěrem s čistou současnou hodnotou investice pořízené na leasing. Autor dále zmiňuje, jestliže je výsledkem kladná hodnota, je vhodnější financovat investici formou leasingu a v případě je-li výsledkem záporná hodnota je vhodné využít k profinancování úvěr.

1.6 Teorie obnovy dopravních prostředků

Daněk a Široký (1999) definují obnovu jako souhrn cílevědomých činností, které vedou k udržení nebo obnovení provozuschopnosti objektu. Z hlediska užitné hodnoty dopravního prostředku je, podle autorů, jakost základní hodnotící kritérium. Dále autoři uvádějí, že základní jakostní vlastností, z pohledu teorie obnovy dopravních prostředků, je spolehlivost.

Daněk a Široký (1999) informují, že dopravní prostředek se dá považovat za zdroj informací, které se dají využít k řízení provozu a obnovy. Pro zajištění správných informací je nutné tato vozidla sledovat a informace správně přenést do řídicího centra. Informační systém je vyobrazen na **obrázku 3**.



Obrázek 3 Schéma informačního systému řízení provozu a obnovy (Daněk a Šíroký, 1999)

Autoři rozdělují schéma informačního systému pro řízení provozu a obnovy do těchto segmentů:

- segment **Plánování a řízení** dle autorů tvoří vrchol, zahrnuje činnosti jako např.: definice systémů obnovy, plánování obnovy, hodnocení plnění plánů, sledování stavů,
- segment **Správy objektů a prostředků obnovy** je podle autorů navazujícím segmentem na segment Plánování a řízení a má tyto činnosti: uspořádání a vazba všech objektů, správa jednotlivých skupin objektů (pracovní plány, pracovní skupiny, dodavatelé), přiřazování a sdružování hodnotících složek,
- segment **Záznam hodnot, diagnostika, expertní systémy** zahrnuje podle autorů: snímání, přenos a záznam informací, vyhodnocení informací.

1.7 Shrnutí teoretických aspektů vozového parku a jeho obnovy

V této kapitole byl definován vozový park a byly rozděleny dopravní prostředky do jednotlivých kategorií. Teoreticky byla nastíněna problematika vozového parku, jako součásti dlouhodobého majetku podniku. Pro podnik je tento dlouhodobý majetek velmi důležitý a s tím úzce souvisí způsob pořízení tohoto majetku. Byly tedy představeny a popsány jednotlivé formy financování a zmíněny jejich výhody a nevýhody.

2 ANALÝZA STRUKTURY VOZOVÉHO PARKU A ZPŮSOBU JEHO FINANCOVÁNÍ

V této kapitole je představena společnost TAG Industry s.r.o. a detailněji popsán současný stav vozového parku podniku. Hlavním předmětem bude detailní analýza struktury vozového parku a způsobu jeho financování, odpisování vozidel a vyčíslení výdajů vybraných vozidel za kalendářní rok 2017. Tato kapitola je zpracována s využitím interních materiálů TAG Industry s.r.o.

2.1 Představení společnosti

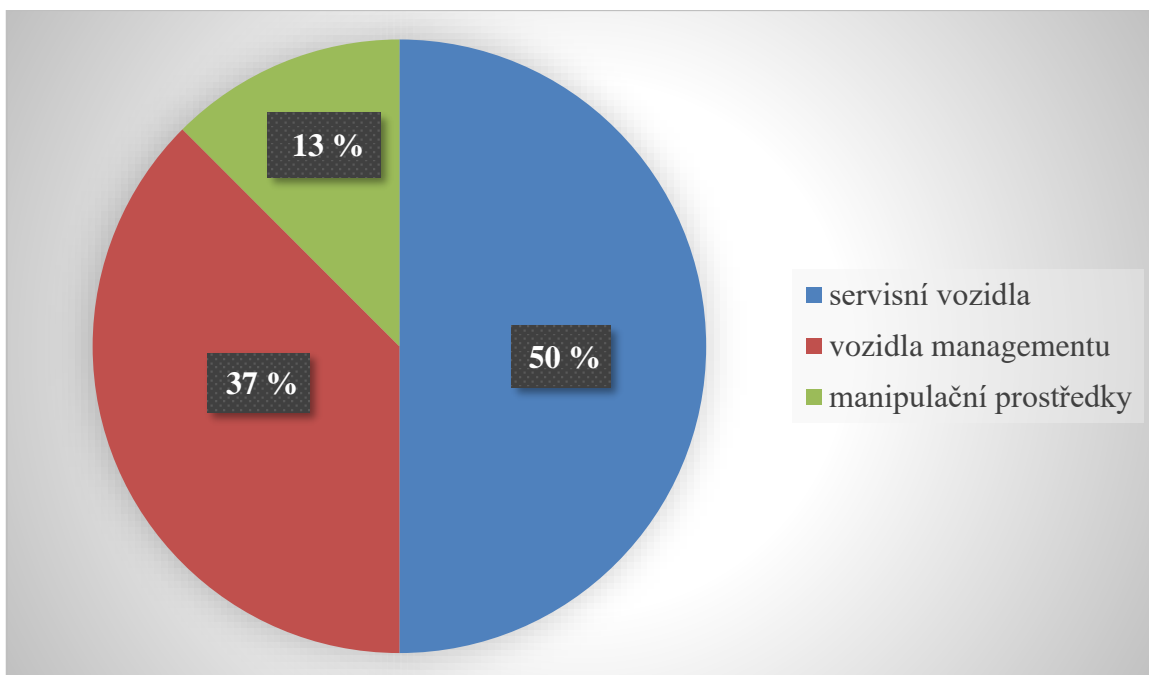
TAG Industry s.r.o. je obchodní společnost, která se zabývá prodejem diesel motorů, dieselagregátů, záložních zdrojů a jejich servisem. Podnik také nabízí zapůjčení elektrocentrál a dieselagregátů a to dokonce i na „podvozcích“. Nově se společnost také zaměřuje na prodej lodních pohonných motorů (diesel motorů) a generátorů. Společnost je schopna provádět kontrolní měření na prodaných motorech, která slouží k odhalení vadných motorů.

Společnost na trhu působí již dvě desetiletí. Jedná se o malý podnik do dvaceti zaměstnanců. Podnik má k dispozici jednu pobočku a ke svému fungování využívá kancelářské prostory a sklad s dílnou. Skladovací prostory se rozkládají přibližně na ploše o rozloze 400 m². Dělí se na dvě části. První část slouží k uskladnění velkých dílů na paletách a motorů, které je zapotřebí nastrojít a připravit k expedici do místa finálního zákazníka. V druhé části jsou uskladněny náhradní díly v regálech od jednotlivých výrobců pro konkrétní stroje. K obsluze tohoto skladu podnik využívá dvou paletových a jednoho vysokozdvížného vozíku. Ten slouží především k naložení či složení zboží do 2,5 t z přepravních vozidel. Nad 2,5 t je nutné, aby si společnost pronajala jeřábní techniku.

2.2 Analýza struktury vozového parku TAG Industry s.r.o.

Vozový park společnosti je tvořen šesti osobními vozidly, dodávkovým automobilem a vysokozdvížným vozíkem. Vozidla je možno dle účelu použití, viz **obrázek 4**, rozdělit do tří kategorií:

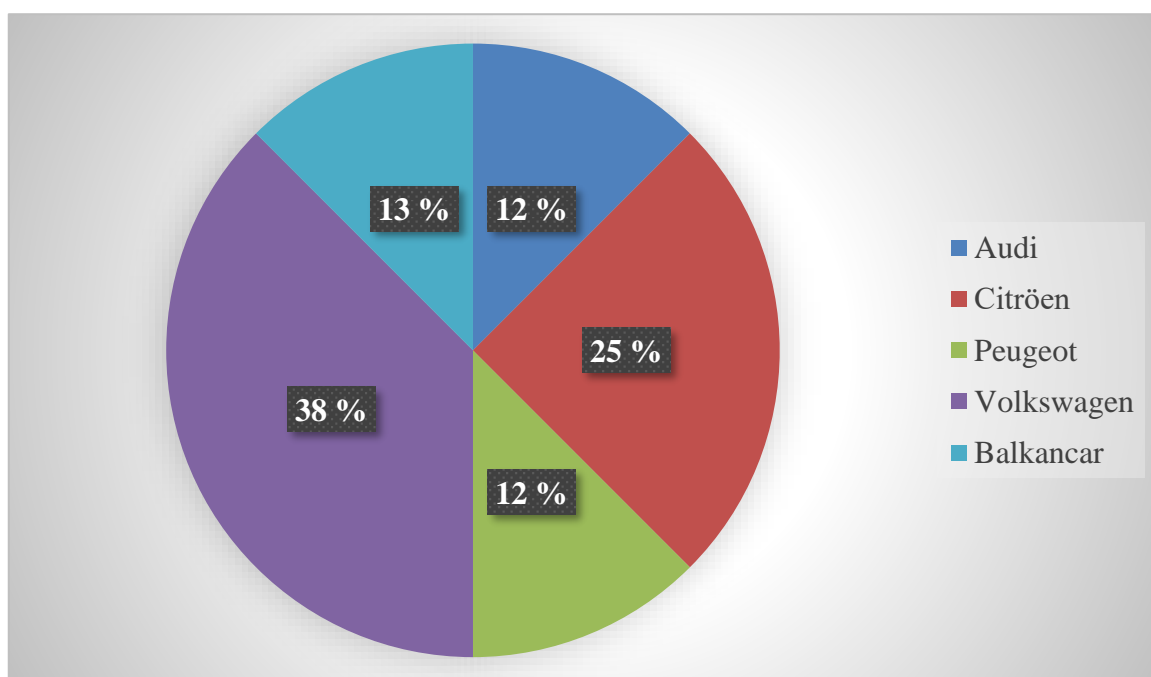
- servisní vozidla,
- vozidla managementu,
- manipulační prostředky.



Obrázek 4 Poměr zastoupení vozidel podle jejich účelu (TAG Industry, 2017)

Z **obrázku č. 4** je patrné, že hlavní základnu vozového parku tvoří servisní vozidla. Tato jsou pro společnost nejdůležitější a zároveň jsou i podnikem nejvíce využívaná, jak uvedlo vedení podniku. Druhou skupinu tvoří vozidla managementu, která plní svou roli při reprezentování podniku a při zahraničních školeních a služebních cestách.

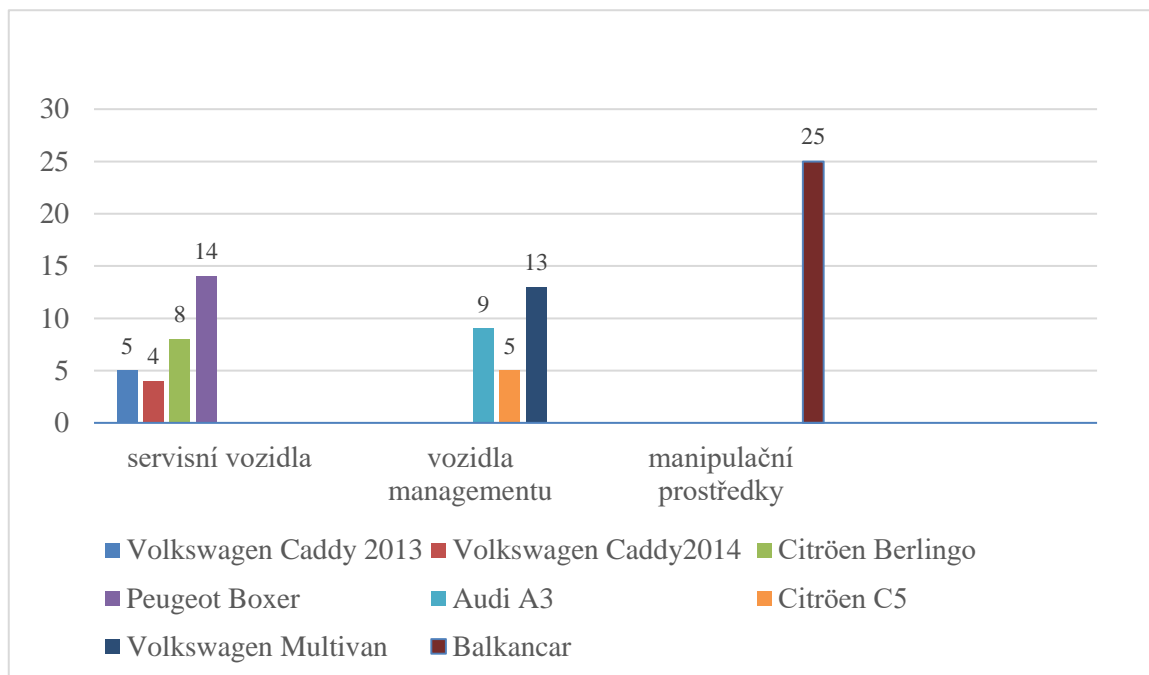
Podíl značek vozidel ve vozovém parku společnosti TAG Industry s.r.o., viz **Obrázek 5**.



Obrázek 5 Podíl značek vozidel (TAG Industry, 2017)

Obrázek č. 5 ukazuje, že vozový park společnosti je různorodý. Nejvíce jsou zastoupeny vozy značky Volkswagen, to především pro svou kvalitu a nízkou poruchovost, dle sdělení vedení podniku.

Stáří vozového parku, viz **obrázek 6**, je bez pochyb také velice důležitým faktorem při rozhodování o obnově vozidel.



Obrázek 6 Stáří vozového parku v letech (TAG Industry, 2017)

Obrázek č. 6 zobrazuje stáří jednotlivých vozidel parku, která jsou rozdělena do jednotlivých kategorií.

Vozidla jsou detailněji představena v následujících podkapitolách.

2.2.1 Citroën Berlingo – servisní vozidlo

Vozidlo značky Citroën model Berlingo, viz **obrázek 7**, slouží k více účelům. Jednak je podnikem využíváno pro zásobování skladu spotřebními materiály, jako jsou plechy, trubky, ale také elektronické součásti.



Obrázek 7 Citroën Berlingo (autor)

Mimo jiné slouží vozidlo podniku pro přepravu osob na technické výjezdy, kde není potřeba aby vozidlo uvezlo větší množství technických částí pro instalace strojů či drobnější opravy, servisy atd. Základní údaje o vozidle je možné vyčíst z **tabulky 2**.

Tabulka 2 Údaje vozidla Citroën Berlingo

Kategorie vozidla	M
Pořizovací cena	256 166,67 Kč bez DPH
Způsob financování	Pořízeno na úvěr
Rok pořízení	2010
Najeté kilometry	174 488 km

Zdroj: TAG Industry (2017)

2.2.2 Volkswagen Caddy – servisní vozidlo

Ve vozovém parku podniku se nacházejí dva vozy značky Volkswagen modelu Caddy, viz **obrázek 8**. Jsou v současné době nejvytíženějšími vozidly celého vozového parku TAG Industry s.r.o.



Obrázek 8 Volkswagen Caddy (autor)

Slouží především k servisním výjezdům, pro přepravu osob a k zásobování skladu spotřebním materiálem a náhradními díly. Podrobnější údaje o vozidlech je možné vyčíst z **tabulky 3**.

Tabulka 3 Údaje o vozidlech Volkswagen Caddy

Vozidlo	Caddy 2013	Caddy 2014
Kategorie vozidla	M	M
Pořizovací cena	377 124 Kč bez DPH	393 000 Kč bez DPH
Způsob financování	Pořízeno na úvěr	Pořízeno za hotové
Rok pořízení	2013	2014
Najeté kilometry	128 394 km	91 884 km

Zdroj: TAG Industry (2017)

2.2.3 Peugeot boxer – servisní vozidlo

Vozidlo značky Peugeot model Boxer, viz **obrázek 9**, je hlavním servisním vozidlem podniku. Pro jeho velikost nákladového prostoru je velmi využívaným.



Obrázek 9 Peugeot Boxer (autor)

Vozidlo slouží technikům zejména k zásahům, na vícedenní servisy nebo při servisních výjezdech do zahraničí. Vozidlo je schopno pojmout nejvíce potřebných technických dílů, oleje a chladicí kapaliny ve velkých baleních. Bližší údaje o vozidlu Peugeot Boxer jsou uvedeny v **tabulce 4**.

Tabulka 4 Údaje vozidla Peugeot Boxer

Kategorie vozidla	N
Pořizovací cena	482 470 Kč bez DPH
Způsob financování	Pořízeno na leasing
Rok pořízení	2007
Najeté kilometry	171 551 km

Zdroj: TAG Industry (2017)

2.2.4 Audi A3 – vozidlo managementu

Tento vůz, viz **Obrázek 10**, je společností využíván zejména k zahraničním i tuzemským návštěvám obchodních partnerů.



Obrázek 10 Audi A3 (autor)

Hlavním důvodem pro koupi tohoto vozu byly nárazové výjezdy do zahraničí, kdy bylo zapotřebí aby ředitel podniku byl osobně přítomen. Malé vozidlo s dostatečným výkonem a nízkou spotřebou jako je Audi A3 bylo velmi kvalitní volbou, sdělilo vedení podniku. Další informace o vozidle Audi A3 je možné vyčíst z **tabulky 5**.

Tabulka 5 Údaje vozidla Audi A3

Kategorie vozidla	M
Pořizovací cena	469 000 Kč bez DPH
Způsob financování	Pořízeno na úvěr
Rok pořízení	2009
Najeté kilometry	224 872 km

Zdroj: TAG Industry (2017)

2.2.5 Citroën C5 – vozidlo managementu

Podnik zařadil do svého vozového parku vozidlo značky Citroën model C5, viz **Obrázek 11**, slouží ke služebním cestám v tuzemsku i zahraničí, a to jak obchodního, tak technického charakteru.



Obrázek 11 Citroën C5 (autor)

Vozidlo je taktéž podnikem využíváno pro přepravu zaměstnanců na školení a technické konzultace. Předností tohoto vozu je vyšší třída výbavy. Podrobnější informace k vozidlu Citroën C5 jsou uvedeny v **tabulce 6**.

Tabulka 6 Údaje vozidla Citroën C5

Kategorie vozidla	M
Pořizovací cena	442 150 Kč bez DPH
Způsob financování	Pořízeno za hotové
Rok pořízení	2014
Najeté kilometry	177 269 km

Zdroj: TAG industry (2017)

2.2.6 Volkswagen Multivan – vozidlo managementu

Vozidlo značky Volkswagen model Multivan, viz **Obrázek 12**, je podnikem využíváno především k přepravě osob, a to jak zaměstnanců, tak i obchodních partnerů nebo dokonce někdy i zákazníků.



Obrázek 12 Volkswagen Multivan (autor)

Dále je také využíváno k přepravě nových záložních zdrojů do hmotnosti 250 kg při příležitosti výstav a veletrhů. Vedení informovalo, že od těchto akcí v poslední době společnost pomalu upouští ať už vozidlo nemá odpovídající vytížení při jeho možnostech. Podrobnější informace k vozidlu Volkswagen Multivan je možné shlédnout v **tabulce 7**.

Tabulka 7 Údaje vozidla Volkswagen Multivan

Kategorie vozidla	M
Požizovací cena	1 386 000 Kč bez DPH
Způsob financování	Pořízeno na leasing
Rok pořízení	2005
Najeté kilometry	306 954 km

Zdroj: TAG Industry (2017)

2.2.7 Vysokozdvížený vozík – manipulační prostředek

Vysokozdvížený vozík Balkancar DV 1786, viz **obrázek 13** je používán proškolenými techniky podniku TAG Industry s.r.o., kteří jej využívají k vyložení nebo naložení těžkých motorů či palet s náhradními díly nebo pracovním materiálem.



Obrázek 13 Balkancar DV 1786 (autor)

Vedení podniku vyjádřilo svou spokojenost s tímto vysokozdvížným vozíkem. Sdělilo také, že v roce 2016 bylo investováno do oprav tohoto vozidla a předpokládají, že obnova nebude v nejbližších letech nutná. Bližší informace k tomuto vozidlu je možné vyčíst z **tabulky 8**.

Tabulka 8 Údaje vysokozdvížného vozíku Balkancar DV 1786

Kategorie vozidla	S
Pořizovací cena	52 000 Kč bez DPH
Způsob financování	Pořízeno za hotové
Rok pořízení	2010

Zdroj: TAG Industry (2017)

2.3 Odpisování vozidel

Veškerá vozidla, která jsou součástí vozového parku společnosti, spadají do druhé odpisové skupiny, která obsahuje nákladní a osobní automobily a je odpisována po dobu pěti let. Podnikové vedení rozhodlo o formě jejich odpisování, a to progresivní metodou tedy metodou zrychleného odpisování. V **tabulce 9** je zobrazen příklad odpisu vozidla Citroën Berlingo zrychlenou metodou.

Tabulka 9 Daňové odpisy vozidla Citroën Berlingo

Datum	Typ pohybu	Částka	Zůstatková cena	Odpis
03.11.2010	Zařazení	256 166,67	256 166,67	
31.12.2010	Daňový odpis	76 851,00	179 315,67	1
31.12.2011	Daňový odpis	71 727,00	107 588,67	2
31.12.2012	Daňový odpis	53 795,00	53 795,67	3
31.12.2013	Daňový odpis	35 863,00	17 930,67	4
31.12.2014	Daňový odpis	17 930,67	0	5

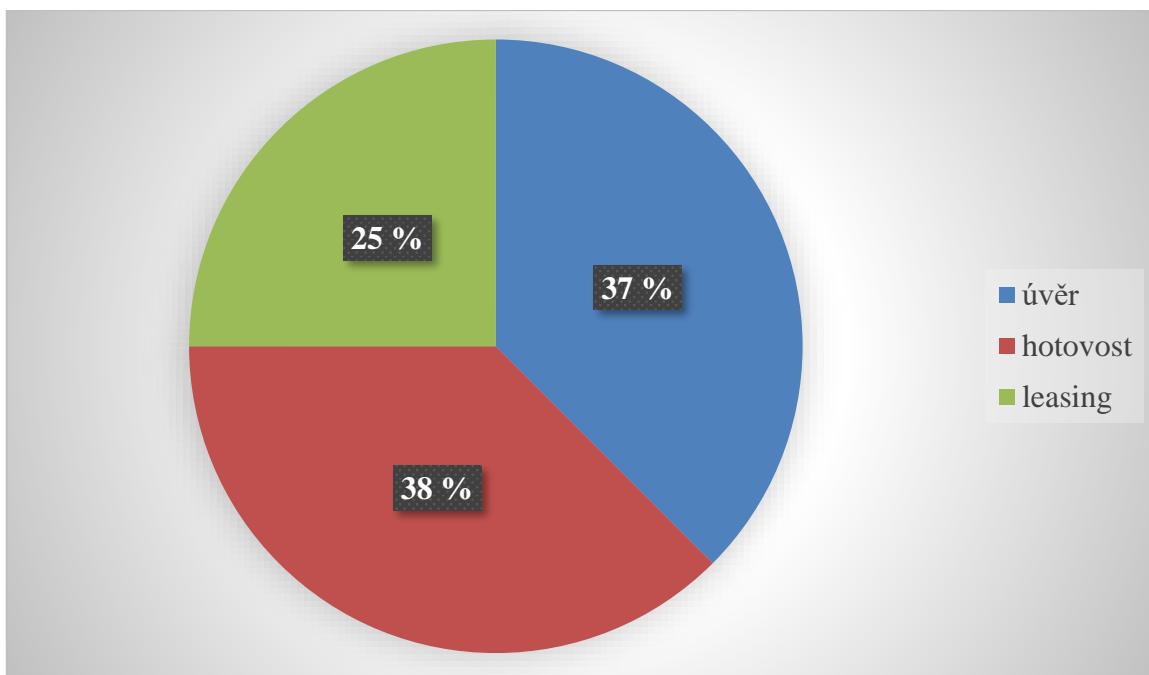
Zdroj: TAG Industry (2017)

Z tabulky je možno vyčíst, že vozidlo bylo pořízeno v roce 2010 za pořizovací cenu 256 166,67 Kč bez DPH. První odpis, jelikož podnik zvolil progresivní metodu odpisování, činil největší částku a to 76 851 Kč, což představuje 30 % hodnoty z pořizovací ceny. V následujících letech díky progresivní metodě, hodnoty odpisovaných částek klesají a to na 28 %, 21 %, 14 % a v posledním roce hodnota činí 7 % z pořizovací hodnoty.

V současném vozovém parku podniku je šest vozidel daňově odepsáno. Vozidla Citroen C5 a Volkswagen Caddy 2014 budou odepsána až po roce 2019.

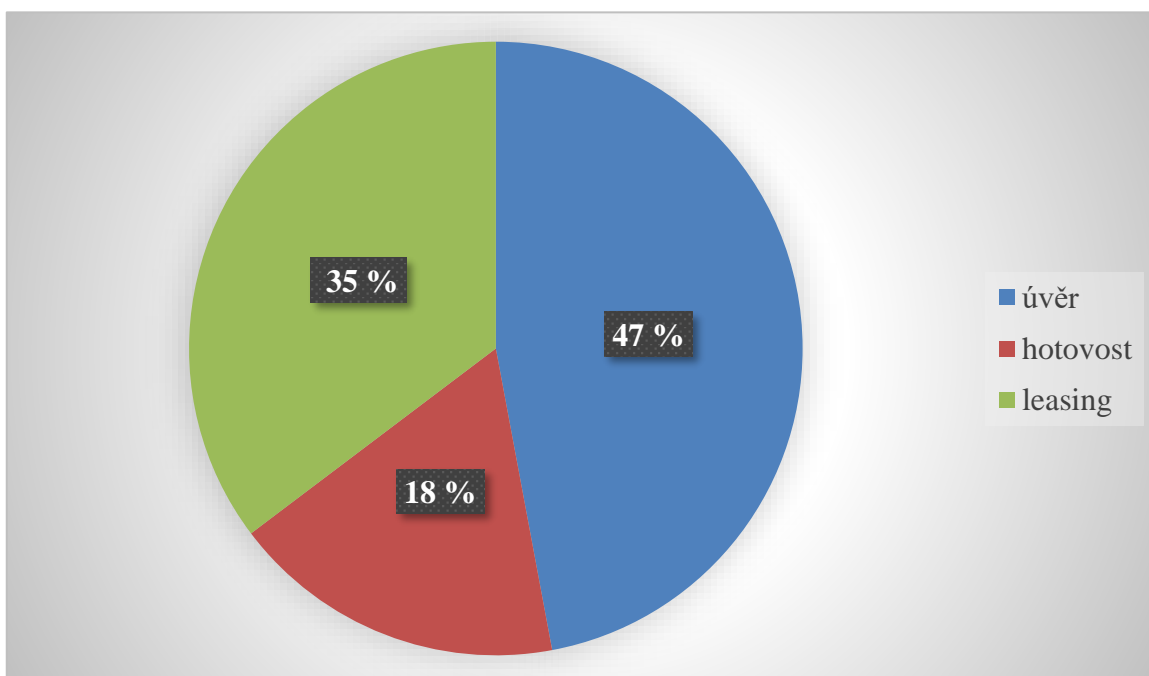
2.4 Způsob financování vozového parku podniku

Způsob financování vozidel je vždy zvolen v souvislosti s finanční situací v podniku. Například v roce 2014 podnik dosáhl příznivých ekonomických výsledků a mohl za hotové finanční prostředky pořídit dvě vozidla. Ale jedná se převážně o ojedinělou situaci. Většinou jsou vozy pořízovány na úvěr či na operativní leasing, a to z důvodu výhodnějšího financování, zmínilo vedení podniku a dodalo, že v historii podniku byla nakoupena do podniku pouze tři vozidla, viz **obrázek 15** za hotové finanční prostředky. Znázornění způsobů financování vozového parku podnikem, viz **obrázek 14**, se týká aktuálních vozidel v parku podniku.



Obrázek 14 Způsob financování vozidel, které jsou aktuálně součástí vozového parku společnosti (TAG Industry, 2017)

Ve vozovém parku společnosti bylo doposud vystřídáno celkem 17 vozidel. Z toho byla tři zakoupena v hotovosti. Šest vozidel bylo pořízeno na leasing a osm vozidel bylo pořízeno na úvěr, jak je možné vidět na **obrázku 15**.



Obrázek 15 Způsoby financování všech vozidel společnosti (TAG Industry, 2017)

Z grafického znázornění je možno vyčíst, že podnik skutečně využívá financování hotovostí velmi zřídka. Nejrozšířenějším způsobem je tedy financování za pomoci úvěru

a operativního leasingu. Vedení podniku také informovalo, že záleží na tom, jaké trendy jsou v danou dobu nejatraktivnější.

2.5 Přehled výdajů souvisejících s provozem vozidel

Vedení podniku TAG Industry s.r.o. chce z ekonomických důvodů obnovit svůj vozový park postupně. V roce 2018 plánuje nejprve investovat do servisních vozidel, jelikož jsou pro společnost nejdůležitějšími a zároveň jsou také nejčastěji používanými vozidly. Pro porovnání výdajů byla zvolena navzájem si podobná vozidla, viz **tabulka 10**. Peugeot Boxer je sice servisním vozidlem společnosti ale jeho hmotnost vede až ke dvojnásobné spotřebě a data by nebyla pro srovnání vhodná. Vedení podniku v roce 2017 také investovalo do tohoto vozidla v souvislosti s jeho opravou, a tudíž nepředpokládá nákup nového dodávkového vozu.

Tabulka 10 Výdaje související s provozem servisních vozidel v roce 2017

Vozidlo		Berlingo	Caddy 2013	Caddy 2014
Najeté kilometry za rok 2017		22 515 km	25 650 km	24 120 km
Průměrná spotřeba vozu		9,5 l/100 km	8,5 l/100 km	8,3 l/100 km
Výdaje na pohonné hmoty		54 543 Kč	55 597 Kč	51 050 Kč
Pojištění	Povinné ručení	3 580 Kč	3 580 Kč	3 580 Kč
	Havarijní poj.	10 489 Kč	10 489 Kč	10 489 Kč
Pojištění celkem		14 069 Kč	14 069 Kč	14 069 Kč
Servis	Pneuservis	2 000 Kč	2 000 Kč	2 000 Kč
	Opravy	15 450 Kč	9 469 Kč	3 890 Kč
	Pravidelný servis	8 549 Kč	6 120 Kč	5 900 Kč
Servis celkem		25 999 Kč	17 589 Kč	11 790 Kč
Ostatní výdaje		670 Kč	482 Kč	404 Kč
Dálniční kupón		1 185 Kč	1 185 Kč	1 185 Kč
Výdaje celkem		96 466 Kč	88 922 Kč	78 498 Kč
Průměrné výdaje na kilometr		4,29 Kč/km	3,47 Kč/km	3,26 Kč/km

Zdroj: TAG Industry (2017)

Stáří vozidel je faktorem, který ovlivňuje zvýšení spotřeby vozidel ve vozovém parku. Dále pak vozidla jezdí především zatížená nákladem, což vede k dalšímu navýšení jejich spotřeby a ta je tedy podstatně větší, než je uváděno výrobcí jednotlivých vozidel. Nejvíce za pohonné hmoty zaplatí podnik za vozidlo Citroën Berlingo, který za rok 2017 najel nejvíce kilometrů, jak mezi vozidly servisními, tak i mezi vozidly managementu, viz **tabulka 10**

a **tabulka 11**. Všechna tři vozidla jsou připojištěna havarijním pojištěním, které v sobě zahrnuje i pojištění čelního skla. Tuto investici vedení odůvodnilo tím, že jsou vozidla používána ve ztížených podmínkách a jezdí s nimi různí řidiči. Proto byla tato vozidla vyhodnocena jako riziková. V tabulce nejsou zachyceny náklady na státní technickou kontrolu. Tato kontrola je prováděna v intervalu dvou let, a proto by některá vozidla, zatížená tímto poplatkem byla v tomto roce znevýhodněna. Podnik si každoročně nechává veškerá vozidla přezouvat v areálovém autoservisu, kde je výhoda nižší ceny a jistota pečlivě odvedené práce již po několik let. Položka opravy je sumou veškerých oprav, které byly na vozech za rok 2017 provedeny. Jedná se například o nákup nových brzdových kotoučů a brzdových destiček, sdělilo vedení podniku. Pravidelný servis, který je nutné provést po ujetí každých 15 000 km, byl proveden na každém voze. Jeho součástí byla výměna oleje, filtrů žhavicích svíček a kontrola vozidla. Položka ostatní výdaje zahrnuje mytí vozidla a doplňování kapaliny do ostřikovačů. Spotřebu vody do ostřikovačů si evidují sami zaměstnanci podniku. Dálniční kupón je nezbytnou součástí každého vozidla společnosti.

Z porovnání jednotlivých výdajů vynaložených na daná vozidla je možné vidět, že s vozidlem značky Citroën model Berlingo bylo pro podnik v roce 2017 spojeno nejvíce výdajů ze všech porovnávaných vozidel. Příčinou toho je nejvyšší průměrná spotřeba a také nejvyšší výdaje vynaložené za opravy tohoto vozu. Nejlépe ve srovnání dopadl vůz Volkswagen Caddy pořízený roku 2014.

Srovnání výdajů vozidel managementu, viz **tabulka 11**, je velmi podobné jako u servisních vozidel. Základním rozdílem jsou výdaje vynaložené na poplatky za využití pozemních komunikací v zahraničí.

Tabulka 11 Výdaje související s provozem vozidel managementu v roce 2017

Vozidlo		Citroën C5	Audi A3	Volkswagen Multivan
Najeté kilometry za rok 2017		25 487 km	19 550 km	22 721 km
Průměrná spotřeba vozu		8 l/100 km	7 l/100 km	11 l/100 km
Výdaje na pohonné hmoty		51 994 Kč	34 897 Kč	63 733 Kč
Pojištění	Povinné ručení	4 939 Kč	4 939 Kč	5 557 Kč
	Havarijní poj.	900 Kč	900 Kč	1 800 Kč
Pojištění celkem		5 839 Kč	5 839 Kč	7 357 Kč
Servis	Pneuservis	2 000 Kč	2 000 Kč	2 400 Kč
	Opravy	17 157 Kč	19 850 Kč	21 435 Kč
	Pravidelný servis	7 254 Kč	6 999 Kč	9 389 Kč
Servis celkem		27 981 Kč	30 134 Kč	35 154 Kč
Ostatní výdaje		1 570 Kč	1 285 Kč	1 930 Kč
Dálniční kupón		1 185 Kč	1 185 Kč	1 185 Kč
Mýtné, zahraniční poplatky		33 750 Kč	13 500 Kč	20 250 Kč
Výdaje celkem		122 319 Kč	86 840 Kč	129 609 Kč
Průměrné výdaje na kilometr		4,8 Kč/km	4,45 Kč/km	5,71 Kč/km

Zdroj: TAG Industry (2017)

Management i servisní technici pravidelně jezdí na školení a k obchodním partnerům do zahraničí, a tedy k vozidlům managementu ročních výdajů vstupuje navíc položka zahraniční dálniční poplatky a mýtné. Záleží vždy na managerovi, jakou zvolí trasu, zdali využije cestu po zpoplatněných komunikacích. Zpravidla se jim ale nedá vyhnout, podotýká vedení podniku a dodává, že výdaje, které by bylo možné ušetřit při cestě na nezpoplatněných pozemních komunikacích, by byly vynaloženy za pohonné hmoty a bylo by to neefektivní.

Z vozidel managementu je dle výdajů nejnáročnější vozidlo Volkswagen Multivan. Toto vozidlo má nevýhodu ve své velikosti a hmotnosti. Jeho velká plocha se podepisuje na podstatně větší spotřebě, než je tomu u ostatních vozidel managementu. Citroën C5, který měl nejvíce zahraničních výjezdů a nejvíce ujetých kilometrů má celkové výdaje obdobné jako Volkswagen Multivan, ale při vztážení těchto výdajů na počet ujetých kilometrů vychází toto vozidlo podstatně levněji.

2.6 Shrnutí analýzy současného stavu

Ve shrnutí druhé kapitoly je možné konstatovat, že v současné době disponuje společnost TAG Industry s.r.o. osmi vozidly. Tato vozidla byla pořízena převážně na úvěr či v hotovosti, financování leasingem bylo zvoleno pouze u dvou vozidel. Většina z nich byla již daňově odepsána, kromě novějšího vozidla Volkswagen Caddy a vozidla managementu Citroën C5, která budou daňově odepsána po roce 2019. Výběr vozidel k obnově byl na přání podniku zúžen. Do výběru nebyla zahrnuta vozidla Peugeot Boxer a Balkancar DV 1786. Pro obnovu vozového parku TAG Industry s.r.o. bylo vybráno servisní vozidlo Citroën Berlingo a vozidlo managementu Volkswagen Multivan. Tato vozidla byla vybrána hned z několika důvodů. Jedním z nich je stáří obou vozidel, kdy Citroën Berlingo byl pořízen v roce 2010 a Volkswagen Multivan již v roce 2005. Dalším kritériem byla najetá vzdálenost v kilometrech. Stav tachometru u Citroënu Berlingo je 174 488 km a Volkswagen Multivan vykazuje celkovou ujetou vzdálenost 306 954 km, což je nejvíce ze všech vozidel vozového parku TAG Industry s.r.o. Obě dvě vozidla navíc vykazují v roce 2017 ve své kategorii největší průměrné výdaje na jeden kilometr související s jejich provozem z hlediska vozového parku společnosti. Management TAG Industry s.r.o. navíc potvrdil záměr obnovit právě tato dvě vozidla.

3 NÁVRH OBNOVY VOZOVÉHO PARKU TAG INDUSTRY S.R.O.

V této kapitole jsou popsány jednotlivé návrhy obměny vybraných vozů. S nimi je představen i způsob jejich možného financování, v podobě koupě v hotovosti, úvěru a operativního leasingu, na jejichž základě si pak podnik může vybrat variantu, která mu nejvíce vyhovuje. Vozidla jsou vybrána tak, aby splňovala očekávání managementu společnosti, jako například u servisních vozidel nízká spotřeba a pořizovací cena do půl milionu korun, a odpovídala účelu obměněného vozidla. V případě vozidel managementu jsou kritéria obdobná, tedy nízká spotřeba a odpovídající pořizovací cena s přihlédnutím na vyšší výkon a požadovaný typ vozidla. Vedení podniku pro obnovu vozidel doporučilo vozidla značek Volkswagen, Citroën, Peugeot, se kterými mají již zkušenosti. Tato kapitola je zpracována na základě informací získaných od vybraných autorizovaných prodejců jednotlivých vozů.

3.1 Návrh obměny – Peugeot Partner Tepee (servisní vozidlo)

Vozidlo značky Peugeot modelu Partner Tepee, viz **obrázek 16**, se po konzultaci s vedením se optimálně hodí pro obnovu servisního vozidla. Je jak rozměrově, tak tvarově téměř totožné s vozy Citroën Berlingo i Volkswagen Caddy. Podniku je tedy zaručeno, že vozidlo zvládne pojmout stejné množství potřebné servisní výbavy.



Obrázek 16 Peugeot Partner Tepee (Peugeot, 2017)

Nízká pořizovací cena a nízká spotřeba jsou hlavními kritérii managementu podniku pro obnovu vozidel. Peugeot Partner Tepee s pořizovací cenou 386 000 Kč a spotřebou 4,3l /100 km, viz **tabulka 12**, splňuje obě zmíněné podmínky. A je tedy vhodným adeptem pro obnovu servisního vozidla.

Tabulka 12 Základní informace o vozidle Peugeot Partner Tepee

Kategorie vozidla	M
Pořizovací cena	386 000,00 Kč včetně DPH
	319 008,27 Kč bez DPH
Spotřeba	4,3 l/100 km (uváděno výrobcem)
Možnost financování	Operativní leasing, úvěr, hotovost
Rok výroby	2017

Zdroj: Autosalon X (2017)

3.1.1 Úvěrové financování vozidla Peugeot Partner Tepee

Autosalon X poskytl informace o možnosti úvěrového financování tohoto vozidla, jak je zřejmé z **tabulky 13**.

Tabulka 13 Úvěrové financování vozidla ve 24 splátkách

Parametry financování					
Značka:	Peugeot (užitkové)			Rok výroby:	2017
Model:	Partner Tepee ACTIVE 1.6 BlueHDi 100 MAN5				
Pořizovací cena včetně DPH:	386 000,00 Kč		DPH:	66 991,73 Kč	
Pořizovací cena bez DPH:	319 008,27 Kč		Počet splátek:	24	
Poplatky za sjednání smlouvy	0 Kč				
Záloha v %:	0 %	10 %	20 %	30 %	40 %
Záloha v Kč:	0 Kč	38 600 Kč	77 200 Kč	115 800 Kč	154 400 Kč
Měsíční splátka k úhradě:	16 974 Kč	15 277 Kč	13 579 Kč	11 882 Kč	10 185 Kč

Zdroj: Autosalon X (2017)

Základním údajem pro tvorbu úvěrového plánu je počet splátek. V tomto případě podnik požadoval splátkový kalendář buď na dva, viz **tabulka 13**, nebo tři kalendářní roky, viz **tabulka 14**. Dále záleží, jakou zálohu je podnik ochoten složit při koupi vozidla. Pakliže se rozhodne, že žádnou zálohu nesloží ve výsledku zaplatí za vozidlo 407 376 Kč. V případě, že složí zálohu nejvyšší, která činí 154 400 Kč v součtu se splátkami podnik zaplatí 398 840 Kč. Nakonec tedy záleží, zdali má podnik k dispozici nějaké volné finanční prostředky a zdali je ochoten je uvolnit, v podobě investice do zálohy na vozidlo, a tím po zaplacení veškerých splátek ušetřit 8 536 Kč.

Tabulka 14 Úvěrové financování vozidla ve 36 splátkách

Parametry financování					
Pořizovací cena včetně DPH:	386 000,00 Kč	DPH:	66 991,73 Kč		
Pořizovací cena bez DPH:	319 008,27 Kč	Počet splátek:	36		
Poplatky za sjednání smlouvy					0 Kč
Záloha v %:	0 %	10 %	20 %	30 %	40 %
Záloha v Kč:	0 Kč	38 600 Kč	77 200 Kč	115 800 Kč	154 400 Kč
Měsíční splátka k úhradě:	11 536 Kč	10 381 Kč	9 228 Kč	8 075 Kč	6 921 Kč

Zdroj: Autosalon X (2017)

V případě rozhodnutí podniku pro tříletý splátkový kalendář by suma splátek, při nesložení zálohy, činila 415 296 Kč. Jestliže podnik složí zálohu 40 % z ceny vozidla, zaplatí podnik v součtu 403 556 Kč, jak je možné přehledně vidět v **tabulce 15**.

Tabulka 15 Financování vozidla dle volby splátkového kalendáře

Počet splátek:	36	24
Varianta při nulové akontaci:	415 296 Kč	407 376 Kč
Varianta při 40% akontaci:	403 556 Kč	398 840 Kč
Úspora:	11 740 Kč	8 536 Kč

Zdroj: Autosalon X (2017)

V případě složení zálohy je možné podniku uspořit část finančních prostředků. Záleží pouze na výši částky, kterou si společnost může dovolit zaplatit v hotovosti, ta pak přímo ovlivní výši měsíčních splátek.

3.1.2 Financování vozidla Peugeot Partner Tepee operativním leasingem

Autosalon X také nabízí financování operativním leasingem. Je nutné ovšem složit 10% akontaci, dle **tabulky 13**. Poskytnuté informace ohledně tohoto způsobu financování vozidla je možné vidět v **tabulce 16**. Autosalon nabízí 2 varianty operativního leasingu.

Tabulka 16 Operativní leasing

	24 měsíců nebo 40 000 km	36 měsíců nebo 60 000 km
Varianta 1:	4 130 Kč	4 096 Kč
Varianta 2:	5 712 Kč	5 696 Kč

Zdroj: Autosalon X (2017)

Varianta 1 dle Autosalonu X zahrnuje:

- amortizaci vozidla,
- povinné ručení,
- havarijní pojištění s 5% spoluúčastí min. 5 000 Kč,
- pojištění GAP,
- silniční daň,
- poplatek za rádio.

Varianta 2 dle Autosalonu X navíc obsahuje:

- asistenční službu v rámci EU, až 4 dny náhradní vůz zdarma,
- kompletní servisní náklady na údržbu vozidla,
- dálniční kupón pro ČR,
- sadu zimních pneumatik.

3.2 Návrh obměny – Citroën Berlingo (servisní vozidlo)

Podnik již v historii měl ve svém parku dvě vozidla značky Citroën modelu Berlingo, viz **obrázek 17**. A pro velikou spokojenost vedení vyžadovalo zahrnutí tohoto vozidla do návrhu obměny vozového parku.



Obrázek 17 Citroën Berlingo (Citroën, 2017)

V tomto vozidle se nachází stejný motor jako u Peugeotu Partner Tepee a tedy mají od výrobce udávanou stejnou průměrnou kombinovanou spotřebu 4,3 litru na sto kilometrů. Pořizovací cena v případě Citroënu Berlingo činí 385 400 Kč, viz **tabulka 17**, a je tedy o zanedbatelných 600 Kč levnější než Peugeot Partner Tepee.

Tabulka 17 Základní informace o vozidle Citroën Berlingo

Kategorie vozidla	M
Pořizovací cena	385 400,00 Kč včetně DPH
	318 512,00 Kč bez DPH
Spotřeba	4,3 l/100 km (uváděno výrobcem)
Možnost financování	Operativní leasing, úvěr, hotovost
Rok výroby	2018

Zdroj: Autosalon Y (2017)

3.2.1 Úvěrové financování vozidla Citroën Berlingo

Autosalon Y poskytl informace pro úvěrové financování vozidla Citroën Berlingo. A to jak pro splátkový kalendář 24 měsíců, viz **tabulka 18**, tak pro 36 měsíční možnost splácení, viz **tabulka 19**.

Tabulka 18 Úvěrové financování vozidla ve 24 splátek

Parametry financování					
Značka:	Citroën			Rok výroby:	2018
Model:	Berlingo (B9) Diesel - 1.6 BlueHDi Multispace Feel				
Pořizovací cena včetně DPH:	385 400 Kč	DPH:		71 161 Kč	
Pořizovací cena bez DPH:	318 512 Kč	Počet splátek:			24
Poplatky za sjednání smlouvy					0 Kč
Záloha v %:	0 %	10 %	20 %	30 %	40 %
Záloha v Kč:	0 Kč	38 540 Kč	77 080 Kč	115 620 Kč	154 160 Kč
Měsíční splátka k úhradě:	16 748 Kč	15 071 Kč	13 393 Kč	11 713 Kč	10 033 Kč

Zdroj: Autosalon Y (2017)

Rozhodne-li se podnik pro pořízení vozidla Citroën Berlingo na úvěr ve splátkovém kalendáři s 24 splátkami, tak zaplatí společnost při nesložení zálohy v součtu za vozidlo 401 952 Kč a přeplatí jej o 16 552 Kč oproti ceně zaplacené v hotovosti, která činí 385 400 Kč. Pakliže se podnik rozhodne složit 40% akontaci, vychází cena vozidla v součtu na 394 952 Kč.

Tabulka 19 Úvěrové financování vozidla ve 36 splátek

Parametry financování					
Pořizovací cena včetně DPH:	385 400 Kč	DPH:		66 991,73 Kč	
Pořizovací cena bez DPH:	318 512 Kč	Počet splátek:			36
Poplatky za sjednání smlouvy					0 Kč
Záloha v %:	0 %	10 %	20 %	30 %	40 %
Záloha v Kč:	0 Kč	38 540 Kč	77 080 Kč	115 620 Kč	154 160 Kč
Měsíční splátka k úhradě:	11 393 Kč	10 251 Kč	9 110 Kč	8 967 Kč	6 824 Kč

Zdroj: Autosalon Y (2017)

V případě volby 36 splátek a nulové akontaci vychází celková cena vozidla na 410 148 Kč. S volbou 40% akontace v celkovém součtu všech 36 splátek zaplatí podnik 399 824 Kč, viz **tabulka 20**.

Tabulka 20 Financování vozidla dle volby splátkového kalendáře

Počet splátek:	36	24
Varianta při nulové akontaci:	410 148 Kč	401 952 Kč
Varianta při 40% akontaci:	399 824 Kč	394 952 Kč
Úspora:	11 740 Kč	8 536 Kč

Zdroj: Autosalon Y (2017)

3.2.2 Financování vozidla Citroën Berlingo operativním leasingem

Poskytnuté informace od Autosalonu Y ohledně financování vozidla za pomoci operativního leasingu je možné podrobně vidět v **tabulce 21**. Pro poskytnutí operativního leasingu je v tomto případě nutné složit akontaci v hodnotě 10 %, viz **tabulka 21**.

Tabulka 21 Operativní leasing

	24 měsíců nebo 40 000 km	36 měsíců nebo 60 000 km
Varianta 1:	4 476 Kč	4 695 Kč
Varianta 2:	6 403 Kč	6 630 Kč

Zdroj: Autosalon Y (2017)

Varianta 1 dle Autosalonu Y obsahuje:

- pravidelnou měsíční splátku,
- povinné havarijní pojištění, 5% spoluúčast, včetně připojištění GAP.

Varianta 2 dle Autosalonu Y navíc obsahuje:

- asistenční službu v rámci EU, až 4 dny náhradní vůz zdarma,
- servisní náklady a sadu zimních pneumatik.

3.3 Návrh obměny – Peugeot Partner Furgon (servisní vozidlo)

Automobil značky Peugeot model Partner Furgon, je již klasifikován jako užitkové vozidlo. Toto vozidlo bylo zařazeno do návrhu na žádost podniku. Je takřka kopií vozidla Peugeot Partner Tepee. Hlavní rozdíl mezi těmito vozidly je ten, že toto vozidlo má za předními sedadly přepážku, kterou je oddělena kabina vozidla od nákladního prostoru. Nemá tedy zadní

sedací lavici a prosklená zadní okna, ale čistě otevíratelný úložný prostor, jak je možné vidět na **obrázku 18**.



Obrázek 18 Peugeot Partner Furgon (Peugeot, 2017)

Výhodou tohoto vozu je bezpochyby velký úložný prostor, možnost naložení či vyložení nákladu bočními dveřmi. To může být ve ztížených podmínkách servisním technikům velmi prospěšné. Vozidlo je možné v hotovosti pořídit za 344 729 Kč, viz **tabulka 22**, což z něj činí nejlevnější variantu k obnově servisního vozidla.

Tabulka 22 Základní informace o vozidle Peugeot Partner Furgon

Kategorie vozidla	M
Pořizovací cena	344 729,00 Kč včetně DPH
	284 900,00 Kč bez DPH
Spotřeba	4,3 l/100 km (uváděno výrobcem)
Možnost financování	Operativní leasing, úvěr, hotovost
Rok výroby	2017

Zdroj: Autosalon X (2017)

3.3.1 Úvěrové financování vozidla Peugeot Partner Furgon

Vozidlo bylo naceněno autosalonem X, kde byly poskytnuty podklady pro úvěrové financování, které je možné vidět v **tabulce 23**.

Tabulka 23 Úvěrové financování vozidla ve 24 splátkách

Parametry financování					
Značka:	Peugeot (užitkové)			Rok výroby:	2017
Model:	Partner Furgon (B9) - 1.6 BlueHDi Access L1				
Pořizovací cena včetně DPH:	344 729 Kč	DPH:	59 829 Kč		
Pořizovací cena bez DPH:	284 900 Kč	Počet splátek:	24		
Poplatky za sjednání smlouvy	0 Kč				
Záloha v %:	0 %	10 %	20 %	30 %	40 %
Záloha v Kč:	0 Kč	34 473 Kč	68 946 Kč	103 419 Kč	137 892 Kč
Měsíční splátka k úhradě:	15 159 Kč	13 643 Kč	12 127 Kč	10 611 Kč	9 096 Kč

Zdroj: Autosalon X (2017)

Způsob provedení tohoto vozidla vede k jednoznačně nejnižším cenám. Při nulové akontaci ve dvouročním splátkovém kalendáři podnik platí měsíční splátky ve výši 15 159 Kč. V součtu splátek, tak vozidlo pořízené na úvěr, přijde podnik na 363 816 Kč. V případě složení 40% akontace činí celková cena vozidla 356 196 Kč. Úvěr pro tříletý splátkový kalendář je možné vidět z **tabulky 24**.

Tabulka 24 Úvěrové financování vozidla ve 36 splátkách

Parametry financování					
Pořizovací cena včetně DPH:	344 729 Kč	DPH:	59 829 Kč		
Pořizovací cena bez DPH:	284 900 Kč	Počet splátek:	36		
Poplatky za sjednání smlouvy	0 Kč				
Záloha v %:	0 %	10 %	20 %	30 %	40 %
Záloha v Kč:	0 Kč	34 473 Kč	68 946 Kč	103 419 Kč	137 892 Kč
Měsíční splátka k úhradě:	10 302 Kč	9 271 Kč	8 241 Kč	7 211 Kč	6 181 Kč

Zdroj: Autosalon X (2017)

Při volbě 36 měsíčního splátkového kalendáře zaplatí podnik, v případě nesložení akontace, v součtu 370 872 Kč. V případě složení 40% akontace, tedy 137 892 Kč, zaplatí podnik v součtu za vozidlo 360 408 Kč.

Porovnání úvěrů je naznačeno v **tabulce 25**.

Tabulka 25 Financování vozidla dle volby splátkového kalendáře

Počet splátek:	36	24
Varianta při nulové akontaci:	370 872 Kč	363 816 Kč
Varianta při 40% akontaci:	360 408 Kč	356 196 Kč
Úspora:	10 464 Kč	7 620 Kč

Zdroj: Autosalon X (2017)

3.3.2 Financování vozidla Peugeot Partner Furgon operativním leasingem

Jelikož Peugeot Partner Furgon je užitkovým vozidlem má i jiná kritéria pro operativní leasing. Automobilka počítá s vyšším nájezdem kilometrů u těchto vozidel, a tak poskytují operativní leasing buď po dobu 24 měsíců, anebo do nájezdu 70 tisíc kilometrů. V případě, že se podnik rozhodne pro delší operativní leasing, jsou k němu přiřazeny buď 3 roky, anebo nájezd 105 000 km, viz **tabulka 26**.

Tabulka 26 Operativní leasing

	24 měsíců nebo 70 000 km	36 měsíců nebo 105 000 km
Varianta 1:	5 309 Kč	4 953 Kč
Varianta 2:	7 038 Kč	6 769 Kč

Zdroj: Autosalon X (2017)

Varianta 1 dle Autosalonu X zahrnuje:

- amortizaci vozidla,
- poplatek za rádio,
- povinné ručení,
- havarijní pojištění s 10% spoluúčastí min. 10 000 Kč,
- pojištění GAP,
- silniční daň.

Varianta 2 dle Autosalonu X navíc obsahuje:

- asistenční službu,
- servisní služby,

- dálniční kupón,
- kompletní pneuservis, včetně pneumatik po dobu trvání smlouvy.

3.4 Návrh obměny – Škoda Octavia combi Ambition (vozidlo managementu)

Vedení podniku vyžaduje při obnově vozidel managementu, aby nová vozidla byla v provedení kombi. Důvodem je větší zavazadlový prostor, který bude využit zejména při zahraničních cestách. Dále podnik vyžaduje větší výkon motoru u těchto vozidel. Z těchto důvodů bylo vybráno vozidlo Škoda Octavia combi Ambition, viz **obrázek 19**, které v motorizaci 2.0 TDI s výkonem 110 kW splňuje obě stanovené podmínky.



Obrázek 19 Škoda Octavia combi Ambition (Škoda, 2018)

Autosalon Z informoval o velké poptávce po těchto vozech, díky čemuž je čekací lhůta přibližně po tomto vozidle 11-13 týdnů. To by pro podnik mohla být nežádoucí komplikace v případě, kdy by vozidlo bylo nutné zařadit do vozového parku v krátkém časovém období. Vozidlo je uváděno se spotřebou 4,3 litru na 100 km, viz **tabulka 27**, pro kombinovanou spotřebu, tedy jízda ve městě i mimo něj. Vozidlo disponuje velkým úložným prostorem v zavazadlovém prostoru a je tedy schopné pojmout i některé menší stroje, které podnik prodává.

Tabulka 27 Základní informace o vozidle Škoda Octavia combi Ambition

Kategorie vozidla	M
Pořizovací cena	590 900,00 Kč včetně DPH
	466 811,00 Kč bez DPH
Spotřeba	4,3 l/100 km (uváděno výrobcem)
Možnost financování	Operativní leasing, úvěr, hotovost
Rok výroby	2018

Zdroj: Autosalon Z (2018)

V porovnání má vozidlo Škoda Octavia stejnou spotřebu jako servisní vozidla určená k obnově. A to i když se jedná o vůz s objemově větším motorem. Nízká spotřeba vozidla je zapříčiněná především skvělou aerodynamikou vozu uvedl Autosalon Z. V porovnání se servisními vozidly nemusí vozidlo Škoda překonávat tak velké odpory vzduchu.

3.4.1 Úvěrové financování vozidla Škoda Octavia combi Ambition

Nabídku úvěru poskytl autosalon Z. Podrobné informace o tomto úvěru je možné vidět v **tabulce 28**.

Tabulka 28 Úvěrové financování vozidla ve 24 splátkách

Parametry financování					
Značka:	Škoda Octavia			Rok výroby:	2018
Model:	Škoda Octavia kombi 2.0 TDI Ambition 110 - kW				
Pořizovací cena včetně DPH:	590 900 Kč	DPH:	102 552 Kč		
Pořizovací cena bez DPH:	488 348 Kč	Počet splátek:	24		
Poplatky za sjednání smlouvy					0 Kč
Záloha v %:	0 %	10 %	20 %	30 %	40 %
Záloha v Kč:	0 Kč	59 090 Kč	118 180 Kč	177 270 Kč	236 360 Kč
Měsíční splátka k úhradě:	26 722,11 Kč	24 049,9 Kč	21 162,75 Kč	18 517,41 Kč	15 872,06 Kč

Zdroj: Autosalon Z (2018)

Z **tabulky 28** je zřejmé, že se jedná o velký rozdíl v pořizovací ceně oproti servisním vozidlům. Při volbě úvěrového financování zaplatí podnik v případě nulové akontace za vozidlo celkem 641 330,64 Kč. Což činí přeplatek, oproti pořízení v hotovosti, o 50 430,64 Kč. V případě, kdyby se podnik rozhodl složit zálohu v podobě 40 % z původní ceny vozidla zaplatí v celkovém součtu hodnotu 617 289,44 Kč. Což představuje úsporu oproti nulové akontaci v 24 041,2 Kč.

Tabulka 29 Úvěrové financování vozidla ve 24 splátkách

Parametry financování					
Pořizovací cena včetně DPH:	590 900 Kč			DPH:	102 553 Kč
Pořizovací cena bez DPH:	488 348 Kč			Počet splátek:	36
Poplatky za sjednání smlouvy					0 Kč
Záloha v %:	0 %	10 %	20 %	30 %	40 %
Záloha v Kč:	0 Kč	59 090 Kč	118 180 Kč	177 270 Kč	236 360 Kč
Měsíční splátka k úhradě:	18 242,57 Kč	16 418,32Kč	14 486,24 Kč	12 581,55 Kč	10 784,19 Kč

Zdroj: Autosalon Z (2018)

Autosalon nabízí také 36 měsíční splátkový kalendář, viz **tabulka 29**. Při složení nulové akontace s měsíční splátkou 18 242,57 Kč zaplatí podnik v součtu 656 732,52 Kč. Pakliže by podnik složil akontaci v 236 360 Kč zaplatil by za vozidlo v součtu 624 590,84 Kč. Čímž by podnik ušetřil 32 141,68 Kč, viz **tabulka 30**.

Tabulka 30 Financování vozidla dle volby splátkového kalendáře

Počet splátek:	36	24
Varianta při nulové akontaci:	656 732,52 Kč	641 330,64 Kč
Varianta při 40% akontaci:	624 590,84 Kč	617 289,44 Kč
Úspora:	32 141,68 Kč	24 041,2 Kč

Zdroj: Autosalon Z (2018)

3.4.2 Financování vozidla Škoda Octavia combi Ambition operativním leasingem

Autosalon Z také nabízí jako způsob financování operativní leasing. Stanovený limit nájezdu činí 20 000 km ročně. Z tohoto základního údaje vychází návrh měsíčního financování vozidla operativním leasingem, viz **tabulka 31**.

Tabulka 31 Operativní leasing

	24 měsíců nebo 40 000 km	36 měsíců nebo 60 000 km
Varianta 1:	11 899 Kč	10 899 Kč
Varianta 2:	13 825 Kč	12 823 Kč

Zdroj: Autosalon Z (2018)

V tomto případě je výhodou, že podnik nemusí platit akontaci, pakliže se rozhodne pro financování operativním leasingem.

Varianta 1 dle Autosalonu Z zahrnuje:

- amortizaci vozidla,
- poplatek za rádio,
- povinné ručení,
- havarijní pojištění s 5% spoluúčastí min. 5 000 Kč,
- pojištění GAP,
- silniční daň.

Varianta 2 dle Autosalonu Z navíc obsahuje:

- asistenční službu,
- servisní služby,
- dálniční kupón,
- kompletní pneuservis, včetně pneumatik po dobu trvání smlouvy.

3.5 Návrh obměny – Volkswagen Passat Variant (vozidlo managementu)

Vozidlo Volkswagen Passat Variant, viz **obrázek 20**, bylo vybráno do návrhu obnovy dle kritérií stanovených vedením podniku. Splňuje obě podmínky, tedy jedná se o vozidlo v provedení combi a má k dispozici motor o obsahu 2,0 litru s výkonem 110 kW.



Obrázek 20 Volkswagen Passat Variant (Volkswagen, 2018)

Autosalon W nacenil vozidlo na cenu 650 412 Kč s DPH, viz **tabulka 32**. Tato cena je v porovnání s cenou Škody Octavia combi vyšší, a to z důvodu širší základní výbavy vozidla.

Tabulka 32 Základní informace o vozidle Volkswagen Passat Variant

Kategorie vozidla	M
Pořizovací cena	650 412,00 Kč včetně DPH
	537 531,00 Kč bez DPH
Spotřeba	5 l/100 km (uváděno výrobcem)
Možnost financování	Operativní leasing, úvěr, hotovost
Rok výroby	2017

Zdroj: Autosalon W (2018)

3.5.1 Úvěrové financování vozidla Volkswagen Passat Variant

Autosalon W zhotovil úvěrové financování vozidla Volkswagen Passat Variant. Učinil tak jak pro 24 měsíční splátkový kalendář, viz **Tabulka 33**, pro variantu 36 splátek, viz **Tabulka 34**.

Tabulka 33 Úvěrové financování vozidla ve 24 splátkách

Parametry financování					
Značka:	Volkswagen Passat			Rok výroby:	2018
Model:	Volkswagen Passat Variant CL 2,0 TDI BMT 6G				
Pořizovací cena včetně DPH:	650 412 Kč		DPH:	112 881 Kč	
Pořizovací cena bez DPH:	537 531 Kč		Počet splátek:	24	
Poplatky za sjednání smlouvy					0 Kč
Záloha v %:	0 %	10 %	20 %	30 %	40 %
Záloha v Kč:	0 Kč	65 042 Kč	130 083 Kč	195 124 Kč	260 165 Kč
Měsíční splátka k úhradě:	28 386,16 Kč	25 547,54 Kč	22 592,96 Kč	19 667,68 Kč	16 858,01 Kč

Zdroj: Autosalon W (2018)

V případě tohoto vozidla vychází suma veškerých splátek, při nulové akontaci a variantě na 24 splátek, na 681 267,84 Kč. Při složení akontace 40 % z pořizovací ceny vozidla, zaplatí podnik v součtu 664 757,24 Kč. Je tedy pro podnik možné uspořit 16 510,60 Kč, viz **tabulka 35**.

Tabulka 34 Úvěrové financování vozidla ve 36 splátkách

Pořizovací cena včetně DPH:	650 412 Kč		DPH:	112 881 Kč	
Pořizovací cena bez DPH:	537 531 Kč		Počet splátek:	36	
Poplatky za sjednání smlouvy					0 Kč
Záloha v %:	0 %	10 %	20 %	30 %	40 %
Záloha v Kč:	0 Kč	65 042 Kč	130 083 Kč	195 124 Kč	260 165 Kč
Měsíční splátka k úhradě:	19 344,85 Kč	17 410,36 Kč	15 359,89 Kč	13 338,88 Kč	11 433,33 Kč

Zdroj: Autosalon W (2018)

Pakliže se podnik rozhodne pro úvěr v podobě 36 splátek, viz **tabulka 34**, zaplatí za vozidlo při nulové akontaci 696 414,60 Kč. Při 40% akontaci bude vozidlo podnik stát 671 764,88 Kč. Je možné tedy pro podnik uspořit 24 649,72 Kč, viz **tabulka 35**.

Tabulka 35 Financování vozidla dle volby splátkového kalendáře

Počet splátek:	36	24
Varianta při nulové akontaci:	696 414,60 Kč	681 267,84 Kč
Varianta při 40% akontaci:	671 764,88 Kč	664 757,24 Kč
Úspora při složení zálohy:	24 649,72 Kč	16 510,60 Kč

Zdroj: Autosalon W (2018)

3.5.2 Financování vozidla Volkswagen Passat Variant operativním leasingem

Autosalon W umožňuje jako možnost financování také operativní leasing. Jehož provedení je opět možné ve dvou variantách viz **tabulka 36**.

Tabulka 36 Operativní leasing

	24 měsíců nebo 40 000 km	36 měsíců nebo 60 000 km
Varianta 1:	12 121 Kč	11 121 Kč
Varianta 2:	14 235 Kč	13 240 Kč

Zdroj: Autosalon W (2018)

Varianta 1 dle Autosalonu W zahrnuje:

- amortizaci vozidla,
- poplatek za rádio,
- povinné ručení,
- havarijní pojištění s 5% spoluúčastí min. 5 000 Kč,
- pojištění GAP,
- silniční daň.

Varianta 2 dle Autosalonu W navíc obsahuje:

- asistenční službu,
- servisní služby,
- dálniční kupón,
- kompletní pneuservis, včetně pneumatik po dobu trvání smlouvy.

3.6 Shrnutí návrhu obnovy vozového parku TAG Industry s.r.o.

Pro obnovu servisního vozidla (Citroën Berlingo) byl, po dohodě s managementem společnosti TAG Industry s.r.o., vybrán Peugeot Partner Furgon, který splňuje kladené požadavky na servisní vozidlo. Nespornou výhodou Peugeotu Partner Furgon je nízká

pořizovací cena a velký objem nákladního prostoru, který bude využit při provádění servisních zásahů mimo sídlo společnosti.

Pro obnovu vozidla managementu (Volkswagen Multivan) byla, po dohodě s managementem podniku, doporučena Škoda Octavia combi Ambition, která má například v porovnání s vozidlem Volkswagen Passat Variant nižší pořizovací cenu a nižší spotřebu.

Pro podnik je důležité pořídit vozidla k obnově vozového parku s respektováním aktuální ekonomické situace. Dle informací vedení podniku není v současné situaci možné uvolnit dostatek finančních prostředků, aby mohla být vozidla hrazena z vlastních zdrojů. Financování operativním leasingem není též možné, protože management společnosti požaduje, aby obnovované vozidlo bylo v jeho vlastnictví nejen v průběhu jeho užívání, ale i po skončení smlouvy.

Jediným pro podnik možným způsobem financování obnovovaných vozidel je tedy úvěrové financování, které má nespornou výhodu v tom, že lze dosáhnout z pohledu TAG Industry s.r.o. snížení daňové zátěže. Daňové odpisy vozidla představují náklad na dosažení, zajištění a udržení příjmů a snižují daňový základ poplatníka daně z příjmů po dobu odpisování (tj. pět let).

Z možností úvěrového financování byly představeny roční, dvouroční a tříroční splátkové kalendáře. Z hlediska aktuální situace podniku je doporučen dvouroční splátkový kalendář, protože při ročním splátkovém kalendáři dochází k významnému zatížení podniku vysokými měsíčními splátkami a při tříročním splátkovém kalendáři by podnik byl splátkami zatížen po velmi dlouhé období.

Z hlediska jednotlivých variant úvěrového financování je pro TAG Industry s.r.o. nejvýhodnější složit co nejvyšší částku za pořizované vozidlo (varianta až se 40% akontací). Toto je samozřejmě závislé na rozhodnutí managementu podniku a dostatku finančních prostředků.

ZÁVĚR

Cílem této bakalářské práce bylo navrhnout obnovu stávajícího vozového parku TAG Industry s.r.o.

V první kapitole byla charakterizována technická stránka vozového parku včetně jeho začlenění do majetkové struktury podniku, kdy se jedná o dlouhodobý hmotný majetek. Dále byly představeny vlastní i cizí zdroje financování investic v podniku, například: přímý nákup, úvěrové financování, dotace, operativní a finanční leasing, splátkový prodej a tiché společenství, včetně jejich výhod a nevýhod. Závěr první kapitoly byl věnován teorii obnovy dopravních prostředků.

Ve druhé kapitole byla představena společnost TAG Industry s.r.o. Dále byla provedena analýza současné struktury vozového parku podniku včetně způsobů jeho financování. Vozový park podniku byl rozdělen dle účelu použití jednotlivých vozidel na servisní vozidla, vozidla managementu a manipulační prostředky. Na základě předdefinovaných kritérií a v souladu s rozhodnutím managementu podniku byla k obnově navržena dvě vozidla – servisní vozidlo Citroën Berlingo a vozidlo managementu Volkswagen Multivan.

Třetí kapitola obsahuje konkrétní návrh obnovy vozového parku TAG Industry s.r.o., včetně reálných nabídek vozidel od různých automobilových salónů s alternativními způsoby financování. Výběr vhodných dopravních prostředků byl proveden tak, aby navržená vozidla co nejlépe odpovídala požadavkům managementu společnosti a zároveň splňovala požadavky na účel, pro který budou pořizována. Třetí kapitola obsahuje tři možné varianty pro obnovu servisního vozidla a dvě varianty pro obnovu vozidla managementu společnosti. Pro obnovení stávajícího servisního vozidla Citroën Berlingo byl vybrán Peugeot Partner Furgon a pro obnovení současného vozidla managementu Volkswagenu Multivan byla doporučena Škoda Octavia combi Ambition. Obě vozidla splňují požadavky kladené managementem společnosti.

Součástí třetí kapitoly jsou u každého vozidla i možnosti jeho financování, dle informací poskytnutých oslovenými autosalony. Podniku je pro financování obou obnovovaných vozidel doporučeno úvěrové financování s dvouročním splátkovým kalendářem s tím, že by měl podnik složit co nejvyšší částku za pořizované vozidlo (varianta až se 40% akontací). Toto je však závislé na rozhodnutí managementu podniku a dostatku finančních prostředků. Vzhledem k tomu, že byly vybrány dopravní prostředky k obnově a byl navržen vhodný typ jejich financování, tak byl cíl bakalářské práce splněn.

POUŽITÁ LITERATURA

AUTOSALON W, 2018. *Interní materiály Autosalonu W*.

AUTOSALON X, 2017. *Interní materiály Autosalonu X*.

AUTOSALON Y, 2017. *Interní materiály Autosalonu Y*.

AUTOSALON Z, 2018. *Interní materiály Autosalonu Z*.

CITRÖEN, 2017. *Vozy. Citroën* [online]. [cit. 2017-12- 18].

Dostupné z: <http://www.citroen.cz/uvod.html>

ČESKO, 1991. *Zákon č. 513/1991 Sb., Obchodní zákoník, v aktuálním znění* [online].

[cit. 2017-12- 06]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2012-89>

ČESKO, 2001. *Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, v aktuálním znění* [online]. [cit. 2017-12- 06]. Dostupné z:

<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-56>

DANĚK, Alois a Jaromír ŠIROKÝ, 1999. *Teorie obnovy dopravních prostředků*.

Ostrava: Technická univerzita Ostrava. ISBN 80-7078- 568-3.

HUBINKOVÁ, Zuzana, 2008. *Psychologie a sociologie ekonomického chování*.

Praha: Grada. ISBN 978-80- 247-1593- 3.

MELICHAR, Vlastimil a Jindřich JEŽEK, 2006. *Ekonomika podniku: pro kombinovanou formu studia*. Pardubice: Univerzita Pardubice. ISBN 80-719- 4916-7.

MINISTERSTVO DOPRAVY, 2009. *Slovník dopravní terminologie. Ministerstvo dopravy* [online]. [cit. 2017-12- 10]. Dostupné z: <http://www.slovníkdopravy.cz/>

NEMEC, Marek, 2009. *Životní cyklus vozidla a jeho spolehlivost*. In: *Konference Studentské tvůrčí činnosti 2009*. Praha: ČVUT Praha.

PARTNERS, 2013. *Jak ovládnout své peníze: finanční plánování pro každého*.

Brno: BizBooks. ISBN 978-80- 265-0127- 5.

PEUGEOT, 2017. *Modelová řada. Peugeot* [online]. [cit. 2017-12- 18].

Dostupné z: <http://www.peugeot.cz/>

REŽŇÁKOVÁ, Mária, 2012. *Efektivní financování rozvoje podnikání*. Praha: Grada.

ISBN 987-80- 247-1835- 4.

STROUHAL, Jiří, 2016. *Čistá výhoda leasingu. Daně, účetnictví, právo, práce a mzdy pro profesionály* [online]. [cit. 2017-12- 08]. Dostupné z: [https://www.du.cz/33/cista-vyhoda-](https://www.du.cz/33/cista-vyhoda-leasingu-uniqueidmRRWSbk196FNf8-jVUh4EnPz3mHk2pK2dbEKSf2cVzw/)

[leasingu-uniqueidmRRWSbk196FNf8- jVUh4EnPz3mHk2pK2dbEKSf2cVzw/](https://www.du.cz/33/cista-vyhoda-leasingu-uniqueidmRRWSbk196FNf8-jVUh4EnPz3mHk2pK2dbEKSf2cVzw/)

- SYNEK, Miloslav, 2000. *Manažerská ekonomika*. Praha: Grada. ISBN 80-247- 9069-6.
- SYNEK, Miloslav, 2011. *Manažerská ekonomika*. Praha: Grada. ISBN 978-80- 247-3494- 1.
- ŠÍMAN, Josef a Petr PETERA, 2010. *Financování podnikatelských subjektů: teorie pro praxi*. Praha: C. H. Beck. ISBN 978-80- 7400-117- 8.
- ŠIROKÝ, Jaromír, 2012. *Technologie dopravy*. Pardubice: Institut Jana Pernera. ISBN 978-80- 86530-82- 6.
- ŠKODA AUTO, 2017. Modely. *Škoda Auto* [online]. [cit. 2017-12- 18].
Dostupné z: <http://www.skoda-auto.cz/>
- ŠTOHL, Pavel, 2017. *Učebnice účetnictví 2017 – 3. díl*. Znojmo: Vzdělávací středisko Znojmo. ISBN 978-80- 88221-06- 7.
- TAG INDUSTRY, 2017. *Interní materiály společnosti*. Praha: TAG Industry.
- VALOUCH, Petr, 2012. *Leasing v praxi: praktický průvodce*. Praha: Grada. ISBN 978-80- 247-7834- 1.
- VOLKSWAGEN, 2017. Modely. *Volkswagen* [online]. [cit. 2017-12- 18].
Dostupné z: <https://www.volkswagen.cz/>

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Odpisové skupiny a doba jejich odpisování	17
Tabulka 2 Údaje vozidla Citroën Berlingo.....	27
Tabulka 3 Údaje o vozidlech Volkswagen Caddy	28
Tabulka 4 Údaje vozidla Peugeot Boxer	29
Tabulka 5 Údaje vozidla Audi A3	30
Tabulka 6 Údaje vozidla Citroën C5	31
Tabulka 7 Údaje vozidla Volkswagen Multivan	32
Tabulka 8 Údaje vysokozdvizného vozíku Balkancar DV 1786.....	33
Tabulka 9 Daňové odpisy vozidla Citroën Berlingo	34
Tabulka 10 Výdaje související s provozem servisních vozidel v roce 2017	36
Tabulka 11 Výdaje související s provozem vozidel managementu v roce 2017.....	38
Tabulka 12 Základní informace o vozidle Peugeot Partner Tepee.....	41
Tabulka 13 Úvěrové financování vozidla ve 24 splátkách.....	41
Tabulka 14 Úvěrové financování vozidla ve 36 splátkách.....	42
Tabulka 15 Financování vozidla dle volby splátkového kalendáře.....	42
Tabulka 16 Operativní leasing.....	43
Tabulka 17 Základní informace o vozidle Citroën Berlingo.....	44
Tabulka 18 Úvěrové financování vozidla ve 24 splátek	45
Tabulka 19 Úvěrové financování vozidla ve 36 splátek	45
Tabulka 20 Financování vozidla dle volby splátkového kalendáře.....	46
Tabulka 21 Operativní leasing.....	46
Tabulka 22 Základní informace o vozidle Peugeot Partner Furgon.....	47
Tabulka 23 Úvěrové financování vozidla ve 24 splátkách.....	48
Tabulka 24 Úvěrové financování vozidla ve 36 splátkách.....	48
Tabulka 25 Financování vozidla dle volby splátkového kalendáře.....	49
Tabulka 26 Operativní leasing.....	49
Tabulka 27 Základní informace o vozidle Škoda Octavia combi Ambition	51
Tabulka 28 Úvěrové financování vozidla ve 24 splátkách.....	51
Tabulka 29 Úvěrové financování vozidla ve 24 splátkách.....	52
Tabulka 30 Financování vozidla dle volby splátkového kalendáře.....	52
Tabulka 31 Operativní leasing.....	53
Tabulka 32 Základní informace o vozidle Volkswagen Passat Variant.....	54

Tabulka 33 Úvěrové financování vozidla ve 24 splátkách.....	55
Tabulka 34 Úvěrové financování vozidla ve 36 splátkách.....	55
Tabulka 35 Financování vozidla dle volby splátkového kalendáře.....	56
Tabulka 36 Operativní leasing.....	56

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Příklad nákladové kategorizace podle etap životního cyklu.....	13
Obrázek 2 Členění aktiv	14
Obrázek 3 Schéma informačního systému řízení provozu a obnovy	23
Obrázek 4 Poměr zastoupení vozidel podle jejich účelu.....	25
Obrázek 5 Podíl značek vozidel	25
Obrázek 6 Stáří vozového parku	26
Obrázek 7 Citroën Berlingo.....	27
Obrázek 8 Volkswagen Caddy	28
Obrázek 9 Peugeot Boxer.....	29
Obrázek 10 Audi A3.....	30
Obrázek 11 Citroën C5	31
Obrázek 12 Volkswagen Multivan.....	32
Obrázek 13 Balkancar DV 1786.....	33
Obrázek 14 Způsob financování vozidel, které jsou aktuálně součástí vozového parku společnosti	35
Obrázek 15 Způsoby financování všech vozidel společnosti.....	35
Obrázek 16 Peugeot Partner Tepee	40
Obrázek 17 Citroën Berlingo.....	44
Obrázek 18 Peugeot Partner Furgon.....	47
Obrázek 19 Škoda Octavia combi Ambition.....	50
Obrázek 20 Volkswagen Passat Variant.....	54

SEZNAM ZKRATEK

LLC	Life Cycle Cost
	Náklady životního cyklu