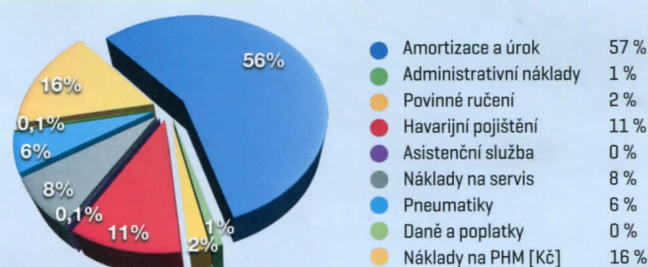
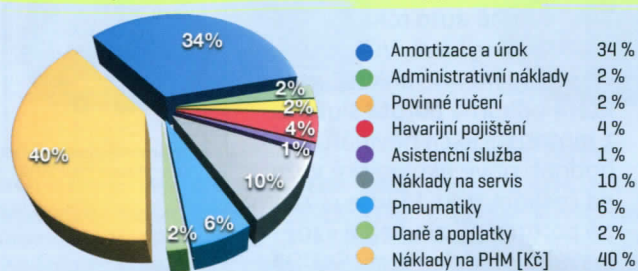


# Firemní auta vyžadují komplexní přístup

**Tlak na snižování nákladů je všudypřítomným fenoménem. Firemní vozový park bývá často jedním z prvních cílů při hledání rezerv v nákladovosti firmy a pohříchu také skutečně nějaké rezervy skrývá.**

vytvořit svou vlastní metodiku, včetně vytvoření váženého poměru parametrů podle svých specifických požadavků a podmínek provozu zamýšlených vozidel. A limitní hodnotu TCO, což je souhrnný náklad na ujetý kilometr, zahrnout do parametrů výběrového řízení.

Ilustrace procentuálně rozdílné váhy jednotlivých složek TCO mezi malým vozem a vozem vyšší třídy.



V situaci, kdy jsou manažeři nuceni k okamžitým úsporám, se nelze divit zbrklým opatřením, která účetně vykáží úsporu, ale reálně žádná úspora nevzniká a nejspíše ve střednědobém výhledu se naopak objeví zvýšení nákladů. **Většina nevhodných opatření v oblasti fleetové politiky přitom souvisí s nedostatkem dat o nákladech na provoz, což je problém úzce svázaný se slabým povědomím o sledování nákladů metodou TCO (Total Cost of Ownership), tedy celkových nákladů na vlastnění a provoz vozidel. Kdo chce postupovat podle TCO potřebuje data. Kdo má data, ví, kde může ušetřit...**

## NIC NOVÉHO POD SLUNCEM

TCO není nic objevného, řada manažerů takový přístup používá intuitivně, protože je logický. Jde o to, započítat opravdu vše. Nejenom náklady na palivo a servis. To jsou údaje, které lze v účetnictví vždy poměrně snadno dohledat. Co zůstává zraku managementu skryto, bývá vedle sekvenčních nákladů především skutečná amortizace vozu. Tedy nikoli amortizace založená na účetních odpisech, ale na re-

álném vývoji rozdílu mezi cenou vstupní a cenou dosažitelnou na trhu s ojetými vozidly. Nejedná se o lineární funkci, nehledě na to, že má tři proměnné: stáří, počet ujetých kilometrů a aktuální technický stav vozu. Všechny se mohou měnit s malou vazbou na dvě další a provoz auta není z tohoto pohledu ničím jiným než „výrobním procesem“, který vytváří produkt jménem ojetý automobil.

Neplatí tedy, že je třeba nakupovat co nejlevněji. Sama nízká vstupní cena úsporu nezajistí, je třeba minimalizovat uvedený rozdíl, čehož lze leckdy dosáhnout nákupem dražších aut. Takových, u kterých je pokles zůstatkové ceny v zamýšleném časovém intervalu a intenzitě využívání nejvýhodnější.

## SKLÁDANKA S MNOHA PROMĚNNÝMI

Tolik populární tlak na vstupní cenu tedy nic neřeší. Pokud neexistují zákonné důvody pro výběr nejlevnějšího produktu, pak je na místě hledat ideální řešení právě pomocí TCO. I když žádná standardizovaná metodika pro jeho výpočet TCO neexistuje, každý zadavatel si může

TCO je mimořádně proměnná veličina. Procentuální podíl jednotlivých nákladových položek se v ní poměrně zásadně liší podle kategorie aut, typické hodnoty se ale mění také podle individuálních podmínek provozu a péče o auta. Takže konstatovat, že vůz XY má takové a takové obecné TCO vlastně nelze. Lze ale s vysokou mírou přesnosti odhadnout, jaká auta budou vykazovat za stanovených provozních podmínek optimální náklady. Jinak řečeno, pokud víme, jak dlouho budeme auta používat, kolik a jakým způsobem najezdí kilometrů a jaké péče se jim dostane, pak jsme schopni na trhu vybrat ideální model.

Kouzlo dnes tolik skloňované unifikace vozového parku ve světle tohoto přístupu poněkud bledne, protože v případě, že ve firmě slouží auta se značnými rozdíly v modu operandi, bude spíše kontraproduktivní a cestou k úsporám může být naopak nákup více modelů, třeba od různých značek a navíc bude leckdy výhodnější koupit dražší auta. Otázkou samozřejmě je, zda takto propracovanou cestu k úsporám dokáže management obhájit.