

**Vysoká škola logistiky o. p. s.**

# **BAKALÁRSKA PRÁCA**

Přerov 2020

Aneta Horváthová

**Vysoká škola logistiky o. p. s.**

**Vplyv a dopad modernizácie na  
dopravnú spoločnosť Cseri, s. r. o.**

**(Bakalárska práca)**

**Přerov 2020**

**Aneta Horváthová**



Vysoká škola  
logistiky  
o.p.s.

## Zadání bakalářské práce

studentka **Aneta Horváthová**

studijní program Logistika  
obor Dopravní logistika

Vedoucí Katedry bakalářského studia Vám ve smyslu čl. 22 Studijního a zkušebního řádu Vysoké školy logistiky o.p.s. pro studium v bakalářském studijním programu určuje tuto bakalářskou práci:

Název tématu: **Vliv a dopad modernizace na dopravní společnost Cseri, s. r. o.**

Cíl práce:

Analyzovat situaci ve společnosti Cseri, s.r.o. zabývající se silniční nákladní dopravou. Zjistit možný dopad vlivu modernizace a zabezpečení ambulantního servisního vozidla na danou společnost.

Zásady pro vypracování:

Využijte teoretických východisek oboru logistika. Čerpejte z literatury doporučené vedoucím práce a při zpracování práce postupujte v souladu s pokyny VŠLG a doporučeními vedoucího práce. Části práce využívající neveřejné informace uveďte v samostatné příloze.

Bakalářskou práci zpracujte v těchto bodech:

Úvod

1. Teorie dopravní logistiky
2. Charakteristika a současná situace společnosti Cseri, s. r. o.
3. Návrh na modernizaci a její dopad na sledovanou společnost

Závěr

Rozsah práce: 35 – 50 normostran textu

Seznam odborné literatury:

CHLEBÍKOVÁ, D. Ekonomika dopravného podniku. Žilina: Žilinská univerzita, 2006. ISBN 80-8070-600-X.

ŠIROKÝ, J. a kol. Technologie dopravy. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2018. ISBN 978-80-7560-159-9.

ŠIROKÝ, J. a kol. Základy technologie a řízení dopravy. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007. ISBN 978-80-7194-983-1.

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Mgr. Anita Schniererová

Datum zadání bakalářské práce:

31. 10. 2019

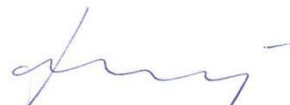
Datum odevzdání bakalářské práce:

5. 5. 2020

Přerov 31. 10. 2019



Ing. et Ing. Iveta Dočkalíková, Ph.D.  
vedoucí katedry



doc. Ing. Ivan Hlavoň, CSc.  
rektor

## Čestné prehlásenie

Prehlasujem, že predložená bakalárska práca je pôvodná a že som ju vypracovala samostatne. Prehlasujem, že citácie použitých prameňov sú úplne a že som v práci neporušila autorské práva v zmysle zákona č. 121/2000 Sb., o autorskom práve, o právach súvisiacich s právom autorským a o zmene niektorých zákonov (autorský zákon), v znení neskorších predpisov.

Prehlasujem, že som bol taktiež oboznámená s tým, že sa na moju bakalársku prácu plne vzťahuje zákon č. 121/2000 Sb., o autorskom práve, o právach súvisiacich s právom autorským a o zmene niektorých zákonov (autorský zákon), v znení neskorších predpisov, hlavne § 60 – školné dielo. Beriem na vedomie, že Vysoká škola logistiky o.p.s. nezasahuje do mojich autorských práv použitím mojej bakalárskej práce pre pedagogické, vedecké a prezentačné účely školy. V prípade ak použijem svoju bakalársku prácu alebo poskytnem licenciu k jej využitiu, som si vedomá povinnosti informovať pred tým o tejto skutočnosti Vysokú školu logistiky o.p.s. prorektora pre vzdelávanie.

Prehlasujem, že som bola poučená o tom, že bakalárska práca je verejná v zmysle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o zmene a doplnení ďalších zákonov (zákon o vysokých školách), v znení neskorších predpisov, hlavne § 47b. Taktiež dávam súhlas Vysokej škole logistiky o.p.s. k sprístupneniu mnou spracovanej bakalárskej práce v jej tlačenej i elektronickej verzii. Súhlasím s prípadným použitím tejto práce Vysokou školou logistiky o.p.s. pre pedagogické, vedecké a prezentačné účely.

Prehlasujem, že odovzdaná tlačaná verzia bakalárskej práce, elektronická verzia na odovzdanom optickom médiu a verzia nahraná do informačného systému sú totožné.

V Přerove, dňa.....

.....  
podpis

## **Anotácia**

V súčasnosti asi na trhu nie je podnik alebo typ podnikania, ktorého by sa logistika nedotýkala. Logistika ako riadenie, či už informačných alebo fyzických tokov, je všade okolo nás. Ináč tomu nie je ani v sledovanej spoločnosti Cseri, s. r. o.

Základným kľúčom k úspechu je efektívne fungovanie logistických procesov v spoločnosti. Spoločnosť Cseri, s. r. o. podniká v nákladnej cestnej doprave a jej cieľom je, aby bol zákazník vždy spokojný. Snaží sa aby bol tovar alebo materiál vždy v správnom čase, na správnom mieste, v správnej kvalite a pri správnej cene. Predložená bakalárska práca je zameraná na možný vplyv modernizácie v podniku aby si spoločnosť mohla naďalej udržať a zlepšiť postavenie na trhu.

Cieľom bakalárskej práce je analyzovať situáciu v spoločnosti Cseri, s. r. o. zaoberajúcou sa cestnou nákladnou dopravou. Zistiť možný dopad vplyvu modernizácie a zabezpečenia ambulantného servisného vozidla na danú spoločnosť.

## **Kľúčové slová**

logistika, doprava, cestná nákladná doprava, modernizácia

## **Annotation**

In present time, there is probably no company or type of business on the market that would not be affected by logistics. Logistics as a management of either informational or physical flow is all around us. This is also the case in the monitored company Cseri, s.r.o.

The basic key to success is the efficient operation of logistical processes in the company. The company Cseri, s. r. o. operates in road freight transport and its goal is to always keep the customers satisfied. The company strives to ensure that the goods or material are always at the right time, in the right place, in the right quality and at the right price. The presented bachelor thesis is focused on the possible impact of modernization in the company so that the company can continue to maintain and improve its position on the market.

The aim of the bachelor thesis is to analyze the situation in the company Cseri, s. r. o. dealing with road freight transport. To determine the possible impact of the modernization and provision of an outpatient service vehicle on the company.

## **Keywords**

logistics, transport, road freight transport, modernization

## OBSAH

ÚVOD.....	9
1 TEÓRIA DOPRAVNEJ LOGIGISTIKY .....	10
1.1 Logistika.....	10
1.1.1 Logistika a doprava .....	11
1.1.2 História dopravy .....	12
1.1.3 Dopravné služby a druhy dopravy.....	12
1.2 Prvky dopravy a jej klasifikácia .....	16
1.3 Cestná doprava .....	17
1.3.1 Nákladná cestná doprava .....	18
1.3.2 Životné prostredie a doprava .....	18
1.3.3 Dopravná politika v SR .....	20
2 CHARAKTERISTIKA A SÚČASNÁ SITUÁCIA SPOLOČNOSTI CSERI, s. r. o. 22	
2.1 Charakteristika spoločnosti Cseri, s. r. o.....	22
2.2 Technológia cestnej nákladnej dopravy .....	25
2.3 Hospodárske ukazovatele .....	26
3 NÁVRH NA MODERNIZÁCIU A JEJ DOPAD NA SLEDOVANÚ SPOL.....	29
3.1 SWOT analýza spoločnosti Cseri, s. r. o.....	29
3.2 Návrhy.....	35
Záver .....	38
Súpis bibliografických citácií .....	39
Zoznam skratiek a značiek.....	41
Zoznam ilustrácií a tabuliek.....	42
Zoznam príloh.....	43



# ÚVOD

Logistika a doprava sú spolu úzko späté a v dnešnej dobe si asi nikto nevie predstaviť kvalitné logistické projekty bez podpory dopravných služieb. Logistika, ako zabezpečovanie a riadenie informačných alebo fyzických tokov, má zastúpenie v každom jednom podniku, ktorý v súčasnosti na trhu podniká. Základným kľúčom k úspechu je efektívne a kvalitné fungovanie logistických procesov v každej spoločnosti. Kombinácia logistických procesov a správny logistický reťazec sú podstatným faktorom na úspešné podnikanie a napredovanie spoločnosti. Predložená bakalárska práca sa sústreďuje na spoločnosť Cseri, s. r. o. Spoločnosť podniká v nákladnej cestnej doprave a jej cieľom je okrem dosiahnutia ziskov to, aby bol zákazník vždy spokojný. Spokojný zákazník sa bude vždy vracat' a bude šíriť dobré meno spoločnosti. Snaží sa aby bola zásielka vždy v správnom čase, na správnom mieste, v správnej kvalite a pri správnej cene.

Bakalárska práca sa venuje cestnej nákladnej doprave a možným návrhom týkajúcim sa modernizácie v konkrétnej spoločnosti. V prvej časti sa venujem základným pojmom ako napríklad logistika, nákladná doprava a ich klasifikácii na teoretickej úrovni. Prvá časť má čitateľa oboznámiť s problematikou, ktorej sa bude práca týkať. Druhá časť je sústredená na charakteristiku a predstavenie konkrétnej spoločnosti, v mojom prípade spoločnosť Cseri, s. r. o. Posledná tretia časť obsahuje analýzu, pomocou ktorej zistím silné a slabé stránky podniku, a následné návrhy na modernizáciu a zlepšenie. Práca je zameraná na možný vplyv modernizácie v podniku, aby si spoločnosť mohla naďalej udržať a zlepšiť postavenie na trhu.

Cieľom bakalárskej práce je analyzovať situáciu v spoločnosti Cseri, s. r. o. zaoberajúcou sa cestnou nákladnou dopravou. Zistiť možný dopad vplyvu modernizácie a zabezpečenia ambulantného servisného vozidla na danú spoločnosť.

# 1 TEÓRIA DOPRAVNEJ LOGIGISTIKY

Logistika získala v oblasti dopravy významné miesto na prelome 70. a 80-tych rokoch minulého storočia, keď dopravný priemysel zaznamenal výrazný pokrok. V tom čase nastal nárast aj konkurencie medzi jednotlivými druhmi prepráv navzájom ale aj v rámci jednotlivých druhov dopráv. Prepravcovia sa stali konkurencieschopnejšími a pružnejšími, nakoľko sa im naskytlo viacero spôsobov dopravy. Presun výrobku, materiálu alebo osôb v priestore, z miesta výroby do miesta spotreby zaisťuje doprava. Tým pádom zvyšuje tak aj ich hodnotu. Presun by mal byť čo najrýchlejší, spoľahlivý a efektívny.[7]

## 1.1 Logistika

Aj keď má logistika už svoje počiatky v 1. svetovej vojne, kedy bol prenos fyzických a informačných tokov veľmi dôležitý, aj tak logistika patrí k relatívne mladým vedným disciplinám. Je to vlastne koncentrácia výrobných kapacít, ktorá bola umožnená priemyselnou revolúciou, predstihla možnosti dosiaľ používaných metód distribúcie hotových výrobkov, ktorým zatiaľ nebola venovaná systematická pozornosť. Predmetom logistiky je riadenie fyzických a informačných tokov, medzi podnikateľskými subjektmi a ostatnými účastníkmi kapitálového reprodukčného procesu. [2]

Účinné riadenie tokov tovarov v logistickom systéme nie je možné bez efektívnej funkcie informačného systému, ktorý je v poslednej dobe označovaný za logistický informačný systém. Východiskovými informáciami pre podnik sú objednávky zákazníkov na sledované obdobie. Tie sa spracujú, konfrontujú sa so stavom zásob hotových výrobkov a sú základom pre zostavenie plánu výroby. Ten je rozpísaný na výrobné úlohy a je opäť východiskom spolu s údajmi o stave zásob surovín, dielov, komponentov pre zostavenie plánu zásobovania. Hlavným cieľom logistického informačného systému je teda vytvoriť informačné prostredie, v ktorom bude možné účinne plánovať a koordinovať všetky logistické aktivity spojené s riadením hmotných tokov v logistickom reťazci. [1]

Hlavné logistické činnosti, ktoré sú potrebné pre realizáciu hladkého toku produktov z miesta vzniku do miesta ich spotreby. Hlavné logistické činnosti sú:

- zákaznícky servis, prognózovanie (plánovanie) dopytu, riadenie stavu zásob;
- logistická komunikácia, manipulácia s materiálom, vybavovanie objednávok;
- balenie, podpora servisu a náhradné diely, stanovenie miesta výroby a skladovania;
- nákup, manipulácia s vráteným tovarom, spätná logistika;
- **doprava, preprava, skladovanie.** [2]



**Obr. 1.1** Logistika a doprava

Zdroj: [17]

### 1.1.1 Logistika a doprava

Logistika a doprava sú spolu úzko späté a v dnešnej dobe si asi nikto nevie predstaviť kvalitné logistické projekty bez podpory dopravných služieb. Kvalitné nastavené a pripravené riešenie dopravných činností v logistike má na jednej strane zabezpečiť premiestňovanie fyzického toku na základe požiadaviek a kritérií zákazníka (tým dosiahnuť uspokojenie jeho potrieb a požiadaviek) a na druhej strane má byť navrhnuté tak, aby na realizáciu bolo vynaložených čo najmenej nákladov. Hneď na začiatku je potrebné vyriešiť základné otázky ako sú, výber správneho typu dopravy, výber trasy, prepravnej jednotky a iné. Existuje aj riešenie ako prepraviť jednoducho materiál alebo tovar akýmkoľvek spôsobom (nech to stojí čo to stojí). Tento proces sa však nezhoduje jedným so základným pravidlom logistiky a to snahou o dosiahnutie optimálnych

nákladov. A ak by vyššie spomenuté riešenie bolo zapracované do dlhodobých logistických projektov, takéto plytvanie finančnými prostriedkami by mohlo viesť k strate. [2]

### **1.1.2 História dopravy**

Vývoj samotnej dopravy je poňatý s deľbou práce. Stupeň a úroveň rozvoja dopravy odráža stupeň vývoja ľudskej spoločnosti. Doprava a pokroky dopravy majú podiel na rozvoji civilizácie, ktoré sa udiali v priebehu našich dejín. Rozvoj ďalších odvetví bol úzko spojený s technickým rozvojom dopravy. Doprava ako taká je súčasťou života ľudí od nepamäti, najstaršou formou bola pešia doprava, kedy človek prenášal náklad. Ako je z histórie známe, prvými dopravnými prostriedkami boli plte využívané na splav po riekach. Potom neskôr začal človek využívať ťažnú silu zvierat na prepravu rôznych nákladov. Postupne sa začala rozvíjať riečna doprava, budovali sa umelé dopravné cesty a neskôr sa doprave hlavne pre obchod, rozširovala aj cez more. Nový svetový trh sa vytváral na počiatku kapitalizmu a dochádzalo k priemyselnej revolúcii, čo samozrejme ovplyvnilo aj rozvoj a vývoj samotnej dopravy. Ľudia začali používať aj novú hnaciu silu, paru a nastal aj rozvoj dopravných prostriedkov. Do konca 19. storočia ovládli diaľkovú dopravu železnica a parné lode. Veľmi rýchlo sa začal šíriť výbušný motor a to na prelome 19. a 20. storočia, ktorý bol používaný najprv cestnými vozidlami a neskôr lietadlami. Veľkými konkurentmi železničnej dopravy sa stali letecká a automobilová doprava a to od 1. svetovej vojny. [13]

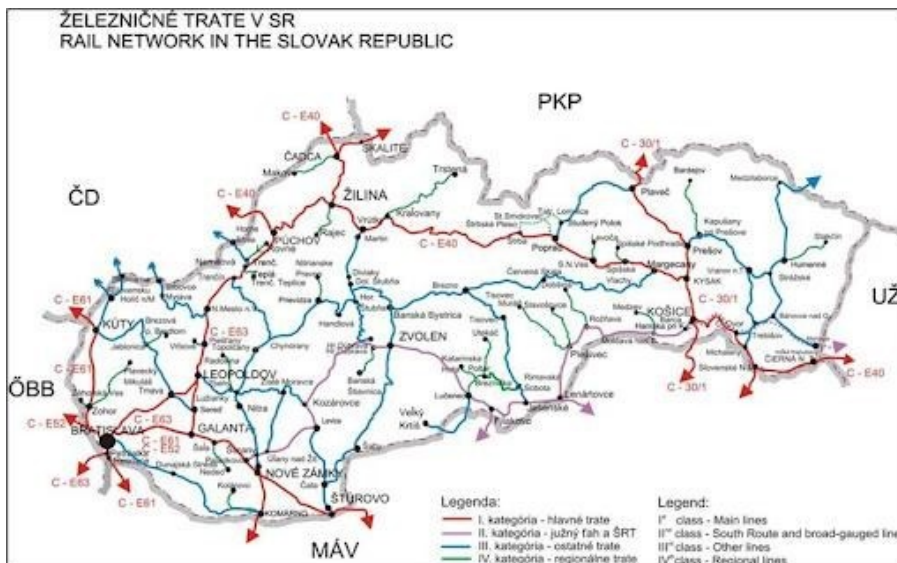
### **1.1.3 Dopravné služby a druhy dopravy**

Dopravné služby je možné charakterizovať ako služby, ktoré sú poskytované prevádzkovateľom dopravy (dopravcom) pre cudzie potreby (potreby prepravcu). Aj po týchto službách vzniká dopyt a to na základe požiadavky premiestnenia (tovaru alebo osôb). Dopravné služby sú tiež poskytované za úhradu a výška danej úhrady je dôležitá, je veľmi dôležitým parametrom pri rozhodovaní o druhu dopravy ale aj konkrétnom dopravcovi. Pri realizácii dopravných služieb sa využívajú rôzne druhy dopravných prostriedkov ale aj odlišné druhy dopravných ciest. [7]

V závislosti od toho aké dopravné prostriedky a aké dopravné cesty sa použijú rozlišujeme niekoľko druhov dopravy:

- **Cestná doprava** – je jednou z najdôležitejších a najvyužívanejších druhov dopravy. Aj keď nemusí byť nosným druhom dopravy v rámci dopravného riešenia, aj tak skoro vždy stojí na začiatku alebo na konci prepravného reťazca. V súčasnosti používaných logistických technológiách, ktoré si vyžadujú najmä spoľahlivosť a presnosť, má cestná doprava svoje nezastupiteľné miesto. Toto takpovediac „kráľovské miesto“ v logistike jej zabezpečili výhody, ktorým v súčasnosti nedokáže plnohodnotne konkurovať žiadny iný druh dopravy. Hlavnou výhodou je kvalitná obsluha územia. Hustota cestnej siete zaručuje dostupnosť dopravných prostriedkov cestnej dopravy takmer do ľubovoľného bodu na Zemi. Ďalšou veľmi dôležitou a tiež jednou hlavnou výhodou je schopnosť poskytovať dopravné služby systémom door to door (od dverí k dverám), aj z tohto dôvodu má svoje podstatné zastúpenie v kombinovanej doprave. Výhodou je aj možnosť prepraviť menšie zásielky s nižšími cenami oproti iným druhom dopravy. Táto cenová výhoda však platí iba do určitej vzdialenosti, nakoľko pri veľmi dlhých trasách by naopak cena mohla byť vyššia ako pri iných druhoch dopravy. Nevýhodou je kapacita dopravných prostriedkov a s tým súvisiaca potreba využitia viacerých vozidiel pri prepravách väčších objemoch. [4]
- **Železničná doprava** – ťažko konkuruje cestnej doprave ale aj napriek tomu má v logistike svoje pevné zastúpenie. Základnou a hlavnou výhodou je možnosť prepravy veľkého množstva jedným dopravným prostriedkom. Z čoho plynie aj výhodnejšia cena na prepravu, prepočítaná na vybranú jednotku zásielky. Výhodou je taktiež aj možnosť prepravy veľmi ťažkých a veľkých zásielok. Nevýhodou v modernej logistike je aj nespoľahlivosť a ťažkopádnosť, respektíve nízka flexibilita. Ďalšou nevýhodou je aj slabá dostupnosť. I keď je železničná sieť hustá, nie všetky trate sú vyhovujúce potrebám a požiadavkám nákladnej dopravy. Nákladnú dopravu je aj z toho dôvodu možné niekedy realizovať len medzi významnými dopravnými uzlami a po vyhovujúcich tratiach. Z tohto plynie aj potreba doručenia zásielky

konečnému zákazníkovi iným druhom dopravy, väčšinou vždy cestnou dopravou. [4]

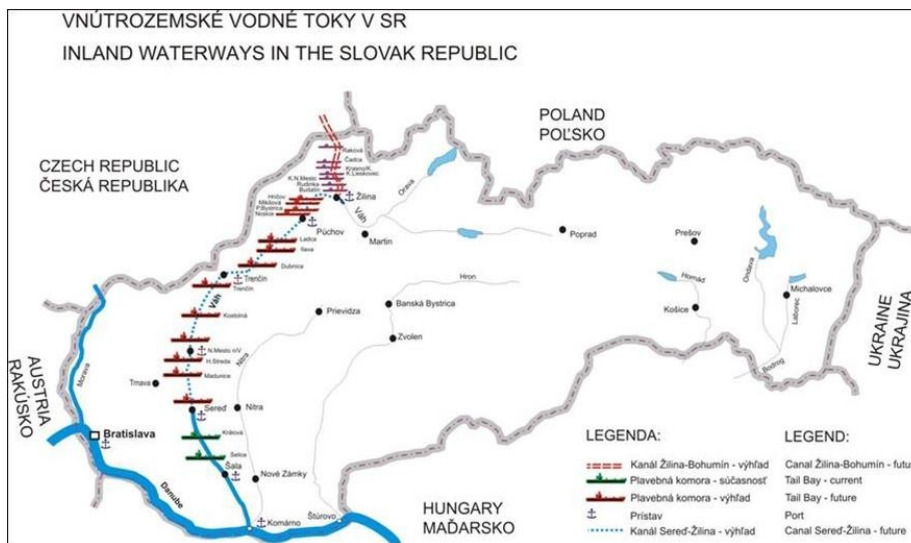


**Obr. 1.2** Železničné trate na Slovensku

Zdroj: [18]

- **Letecká doprava** – základnou a podstatnou výhodou je rýchlosť dopravy a to najmä pri prepravách na veľké vzdialenosti. Letecká doprava je avšak jednou z najdrahších druhov dopravy, z toho dôvodu sa využíva hlavne v prípadoch, ak je tovar potrebné dopraviť rýchlo. Ďalšou nevýhodou sú jej limity, to znamená pri dnešných objemoch, ktoré sa prepravujú, by súčasný stav technickej základne asi nebol schopný pokryť dopyt po dopravných službách pri väčšom presune dopravných výkonov na oblasť leteckej prepravy. [4]
- **Vodná doprava** – tento druh dopravy sa delí na riečnu a námornú dopravu. Riečna doprava ešte nemá svoje pevné miesto v rámci logistiky, t. j. súčasné využitie pre potreby logistických riešení je dosť nízke, oblasť námornej dopravy má podstatné zastúpenie v logistike. Námorná doprava je nosným systémom v rámci medzikontinentálnej prepravy tovarov a jej využitie je spojené hlavne s kontajnerovými prepravami. Medzi kontinentami a za prijateľnú cenu je možné prepraviť zásielku len v rámci námornej dopravy, letecká je cenovo podstatne drahšia. Výhodou je možnosť prepravy veľkých

zásielok a veľkého množstva tovaru. Podstatnou nevýhodou je dlhý prepravný čas s ktorým treba počítať pri návrhu dopravného riešenia. [4]



**Obr. 1.3** Vodná doprava na Slovensku

Zdroj: [19]

Vyššie uvedené štyri druhy dopráv môžeme považovať za základné druhy dopravy, v rámci ktorých sú v logistike poskytované dopravné služby. Často sú označované pojmom aj ako konvenčné dopravy. Okrem nich ešte poznáme potrubnú dopravu, ktorá sa tiež radí medzi konvenčné dopravy, jej využitie v rámci logistiky je však minimálne. Tento druh dopravy je využívaný hlavne na prepravu špecifických druhov tovarov ako sú plyny, tekutiny a iné. Jednotlivé druhy dopráv sa však nemusia využívať len izolovane a v súčasnosti sa využíva ich kombinácia, to znamená že sa jedná o kombinovanú dopravu. Pri tomto druhu sa veľký dôraz kladie na kombináciu, pri ktorej sa dosiahne optimalizácia prepravných nákladov. [7]

V rámci Slovenskej republiky je najväčší dopyt po dopravných službách a to cestnej dopravy. Tento druh dosahuje dlhodobo najväčší podiel na prepravných výkonoch. Podobná situácia je v celej Európe, to znamená, že cestná doprava má podstatné zastúpenie. Druhou najvyužívanejšou dopravou na Slovensku je železničná doprava. V rámci Európy na druhom mieste má zastúpenie namiesto železničnej dopravy námorná doprava. V celosvetovom meradle má prvotné zastúpenie práve spomenutá námorná doprava. Toto prvenstvo má na svedomí nárast tovarovej výmeny medzi jednotlivými kontinentmi a tiež rast medzinárodného obchodu. [9]

## 1.2 Prvky dopravy a jej klasifikácia

### Prvky dopravy

Technológia použitá v doprave sa skladá z dopravných prostriedkov, dopravnej infraštruktúry a organizácie dopravy:

- dopravné prostriedky – mobilná technická základňa dopravy (automobil, loď a iné);
- dopravné cesty – na nej sa uskutočňuje pohyb dopravných prostriedkov (umelé sú cesty, železnice a prirodzené sú moria, oceány a iné);

dopravné zariadenia – dopravné stavby a iné súčasti statickej dopravy (prístavy, letiská, parkoviská a iné). [3]

### Klasifikácia dopravy

Dopravu je možné rozdeliť z viacerých hľadísk a kritérií, závisí to od toho, na ktoré je používaná. V závislosti od charakteru dopravnej cesty a dopravného prostriedku, môžeme jednotlivé druhy dopráv rozdeliť nasledovne, na:

- cestnú;
- leteckú;
- železničnú;
- námornú;
- vnútrozemskú vodnú;
- nekonvenčnú;
- kombinovanú. [1]

### Ďalej sa doprava člení na:

1. Podľa toho ako sa objekt premiestňuje:
  - osobnú;
  - nákladnú.
  
2. Podľa toho aké územie je obsluhované:
  - vnútroštátnu;
  - medzinárodnú.



3. Podľa vzťahu prepravca a dopravca:
  - verejnú;
  - neverejnú;
  - individuálnu.
  
4. Podľa hromadnosti:
  - nehromadná;
  - hromadná.
  
5. Podľa miesta, kde sa prevádzkuje:
  - vonkajšiu;
  - vnútornú.
  
6. Podľa určitej pravidelnosti:
  - nepravidelnú;
  - pravidelnú.
  
7. Podľa realizácie v prostredí:
  - vodnú;
  - pozemnú;
  - podzemnú;
  - kozmickú;
  - vzdušnú. [3]

Vyplývajúc z charakteru predloženej bakalárskej práce sa budem v ďalšej časti venovať cestnej doprave a v rámci nej nákladnej cestnej doprave.

### **1.3 Cestná doprava**

Cestná doprava zahŕňa všetku dopravu po pozemných komunikáciách, uskutočňovanú nezávislými dopravnými prostriedkami – cestnými vozidlami, prípadne aj závislými dopravnými prostriedkami. Jej účelom je premiestňovanie osôb a tovaru nielen po pozemných komunikáciách, ale aj po dopravných plochách a vo voľnom teréne.

Cestným dopravným prostriedkom sa rozumie cestné motorové alebo prípojné vozidlo, používané na prepravu osôb alebo tovaru, prípadne na osobitné účely a služby. Cestná doprava patrí medzi klasické odvetvia dopravy. Charakteristická pre cestnú dopravu je jej veľká územná rozptýlenosť, možné prerušenie dopravného procesu, hustá sieť pozemných komunikácií, úspora času a nákladov pri preprave na kratšie vzdialenosti, schopnosť prepravy špecifických tovarov, prispôsobivosť času odovzdania tovaru príjemcovi. [8]

### **1.3.1 Nákladná cestná doprava**

Nákladná cestná doprava je práve ten druh dopravy, ktorý sa uplatňuje vo všetkých odvetviach národného hospodárstva a v všetkých oblasti služieb. V stavebníctve slúži nákladná cestná doprava napríklad na prepravu zemín, stavebného materiálu a pod., v poľnohospodárstve a pri zbere úrody, pri zásobovaní veľkoobchodných skladov. Až 80% tovaru sa prepravuje na krátke vzdialenosti do 150km, kde pre ich dopravu neexistuje iná alternatíva ako cestná doprava, čo je aj jej podstatnou výhodou. Okrem priamej prepravy zabezpečuje cestná doprava zvoz a rozvoz tovaru zo železničných staníc a prístavov (má veľké využitie aj v kombinovanej doprave). Malá kapacita ložného priestoru vozidla je výhodou pre zásobovanie a rozvoz tovaru. Nevýhodnou a pre životné prostredie neúnosnou sa nákladná cestná doprava stáva pri zlom plánovaní – to znamená, ak je priveľa prázdnych jász a ak sa používajú priveľké vozidlá vzhľadom na požiadavky zákazníkov, tak isto ako nevýhodou je riziko a vysoká nehodovosť na pozemných komunikáciách. [9]

### **1.3.2 Životné prostredie a doprava**

Od vzniku primitívnych dopravných prostriedkov uplynulo niekoľko tisícročí a súčasný technický pokrok umožňuje prispôbiť dopravu technickým a ekonomickým podmienkam prakticky bez ohľadu na geografické a klimatické danosti územia, vzťah medzi dopravou a životným prostredím ostáva bohužiaľ veľkým problémom. V minulosti určovalo životné prostredie človeka a v rozhodujúcej miere aj jeho potrebu premiestňovania sa, v súčasnosti pôsobí tento vzťah opačne. To znamená, že

ekonomickými a spoločenskými podmienkami vyvolané prepravné potreby ľudí do značnej miery ovplyvňujú životné prostredie. [4]

### Pozitívny vplyv

Samotná doprava svojou činnosťou, premiestňovaním osôb, tovaru, materiálu uspokojuje potreby celej spoločnosti. Tým pádom vytvára nasledovné pozitívne aspekty:

- Vplyv na hybnosť obyvateľstva (dopravné cesty umožňujú celému obyvateľstvu dochádzať za prácou, vzdelaním alebo za rôznymi kultúrnymi podujatiami).
- Doprava je aj stimulátorom sociálno-ekonomického rozvoja a činiteľom, ktorý aktivizuje proces hmotnej výroby.
- Doprava umožňuje taktiež hospodársku výmenu medzi sídlami, oblasťami ale aj výmenu na medzinárodnej úrovni.
- Zvyšuje aj životnú úroveň obyvateľstva.
- Vplyv má aj na rozmiestnenie sídiel a taktiež územnej štruktúry hospodárstva. [8]

### Negatívny vplyv

Nepriaznivé vplyvy dopravy sa predovšetkým týkajú jej dopadov na životné prostredie, na čo sa v súčasnosti kladie veľký dôraz. Môžu byť rozdelené do troch skupín:

1. Vplyvy regionálne, tie prispievajú k poškodeniu a deštrukcii vegetácie kyslým dažďom a iné.
2. Vplyvy globálne, medzi tie patrí hlavne tvorba skleníkového efektu.
3. Vplyvy lokálne, tie sú viditeľné v bezprostrednej blízkosti komunikácií. Sem patria napríklad vysoká hladina znečistenia ovzdušia, nehody, hluk a iné. [8]

Do negatívnych vplyvov z užšieho pohľadu patria:

- hluk a vibrácie;
- emisie;
- zabratie pôdy a deštrukcia osídlenia;
- znečistenia vôd;
- spotreba veľkého množstva energie;
- nehodovosť, úrazovosť;
- osvetlenia. [9]

### 1.3.3 Dopravná politika v SR

Dopravná politika v Európe má významný vplyv na vývoj dopravy na Slovensku. Na Slovensku a v jeho podmienkach je dôležité zobrať do úvahy hlavné zámery ďalšieho smerovania ako je najmä vyvážený rozvoj jednotlivých zložiek dopravy, revitalizácia železníc, redukovanie úzkych miest a celková globalizácia dopravy. V posledných rokoch bol zaznamenaný zvýšený záujem po osobnej automobilovej doprave, rovnako ako po nákladnej automobilovej doprave. Ako som už v predošlej časti uviedla, cestná doprava má dominantný a hlavný podiel na trhu dopravy a to skrz svojej flexibility a celkovej dostupnosti, nízkym nákladom na používanie infraštruktúry v porovnaní s inými druhmi dopravy. Na Slovensku predstavuje viac ako dve tretiny celkových dopravných výkonov a taktiež zamestnáva najvyšší počet ľudí v porovnaní s inými druhmi prepráv. Ale bohužiaľ znečisťuje a poškodzuje životné prostredie, a to tým, že vypúšťa emisie do ovzdušia, produkuje hluk a vibrácie, narastá počet nehôd a iné. [4]

#### Právny základ

Členské štáty zdôraznili význam spoločnej dopravnej politiky už v Rímskych zmluvách. Doprava sa tak stala jednou z prvých oblastí spoločnej politiky Spoločenstva. Prvou prioritou bolo vytvorenie spoločného dopravného trhu, t. j. zavedenie slobody poskytovať služby a otvorenie dopravných trhov. Tento cieľ sa z veľkej časti dosiahol, keďže aj vnútroštátne železničné trhy sa postupne otvárajú hospodárskej súťaži. Pri otváraní dopravných trhov ide zároveň o vytváranie spravodlivých podmienok hospodárskej súťaže pre jednotlivé druhy dopravy, ako aj medzi druhmi dopravy navzájom. Preto nadobudla postupom času čoraz väčší význam harmonizácia právnych, regulačných a správnych predpisov členských štátov vrátane rámcových technických, sociálnych a daňových podmienok, v ktorých sa dopravné služby poskytujú. Dokončenie vnútorného európskeho trhu, odstránenie vnútorných hraníc a klesajúce ceny za prepravu v súvislosti s otvorením a liberalizáciou dopravných trhov, ako aj zmeny v systéme výroby a skladovania viedli k rastu prepravovaného množstva osôb a nákladu. Z ekonomického hľadiska úspešné a dynamické odvetvie dopravy však začalo so sebou prinášať čoraz vážnejšie sociálne a ekologické obmedzenia. V dôsledku toho začala hrať čoraz významnejšiu úlohu koncepcia udržateľnej mobility. Napriek značnému úsiliu musí ešte európska dopravná politika v súvislosti s udržateľnosťou čeliť veľkým výzvam.

## **Všeobecné politické usmernenia**

Komisia dňa 2. decembra 1992 prijala bielu knihu o budúcom rozvoji spoločnej dopravnej politiky (COM(1992)0494). Ďalej vyzvala na otváranie dopravných trhov, na zlepšovanie bezpečnosti, rozvoj transeurópskej dopravnej siete a samozrejme na zosúladenie v sociálnej oblasti. Symbolizovala súčasne aj rozhodujúcu zmenu smerom k integrovanejšiemu prístupu na základe koncepcie a to udržateľnej mobility. V roku 1998 a to 22. júla v nadväzujúcej bielej knihe, ktorá mala názov Spravodlivé platby za využívanie infraštruktúry nadviazala a upozornila na: postupný prístup k spoločnému rámcu spoplatňovania dopravnej infraštruktúry v EÚ (COM(1998)0466), kde Komisia upozornila na veľké rozdiely medzi členskými štátmi. Neskôr v roku 2001 Biela kniha sa zamerala aj na práva a povinnosti používateľov dopravných systémov, zaviedla akčný program, ktorý bol na zlepšenie bezpečnosti na cestách, ďalej posilnila práva používateľov a transparentnosť nákladov na základe harmonizácie zásad spoplatňovania infraštruktúry.

## **2 CHARAKTERISTIKA A SÚČASNÁ SITUÁCIA SPOLOČNOSTI CSERI, s. r. o.**

Predošlá teoretická časť bola zameraná na teóriu dopravnej logistiky a to hlavne cestnej nákladnej dopravy. Svoju pozornosť som sústredila na cestnú dopravu z toho dôvodu, že mnou sledovaná spoločnosť Cseri, s. r. o. podniká práve v cestnej nákladnej doprave. Ďalšie dve časti mojej záverečnej práce budú venované práve charakteristike danej spoločnosti, zisteniam a následným návrhom na modernizáciu.

### **2.1 Charakteristika spoločnosti Cseri, s. r. o.**

Obchodné meno: *Cseri, s. r. o.*

Právna forma: *Spoločnosť s ručením obmedzeným*

Sídlo spoločnosti: *Veľké Ludince*

Predmet podnikania: *Nákladná cestná doprava*

Legislatíva: *Preprava vecí, ktorú dopravca vykonáva na základe zmluvy o preprave tovaru, prípadne inej zmluvy podľa prepravovaného poriadku a tarify. Vykonávať ju možno len vozidlami, ktoré sú určené na prepravu vecí (Zákon 315/96 Z.z.).*

Počet zamestnancov: 9

Spoločnosť Cseri, s. r. o. so sídlom vo Veľkých Ludinciach bola zapísaná do Obchodného registra v roku 2009. Podniká v oblasti nákladnej cestnej dopravy. Konateľom spoločnosti je pán László Cseri. Okrem konateľa spoločnosti je ešte zamestnaných 8 zamestnancov na rôznych úrovniach (5 šoférov, 1 opravár, 1 dopravný referent, 1 účtovník). Disponuje vlastným vozovým parkom, ktorý tvorí 5 nákladných áut s nosnosťou do 3,5. Spoločnosť ako každá, ktorá podniká v cestnej nákladnej doprave, musí rešpektovať vnútroštátne aj medzinárodné predpisy. Firma dosahuje dobré hospodárske výsledky, snaží sa na trhu zviditeľniť, obstať v konkurenčnom boji, napredovať s dobou aj napriek tomu, že podnikanie v doprave je náročné. Pri takom

nižšom počte nákladných automobilov si musí vedenie dobre zväžiť všetky výdavky a investície do budúcnosti. Udržiavanie samotného vozového parku, školenia vodičov, legislatívne zmeny a poplatky súvisiace s dopravou, si vyžadujú nemalé výdavky. Ale napriek tomu, by modernizácia a investovanie do nej mohli prispieť k napredovaniu a k zlepšeniu chodu spoločnosti.

Cseri, s. r. o. podniká v cestnej nákladnej doprave a to vo vnútroštátnej ale aj v rámci EÚ, a to nákladnými autami do 3,5 t. Aj z tohto dôvodu je jednou z konkurenčných výhod to, že firma je schopná doručiť zásielku, od dverí odosielateľa až k dverám príjemcu. Čo je aj jednou z hlavných výhod samotnej cestnej nákladnej dopravy. Riadiacu a rozhodovacia činnosť vykonáva konateľ spoločnosti. Je riadiacim článkom, pod ktorý patria všetci zamestnanci firmy. Dopravný referent zodpovedá za riadenie a smerovanie vodičov a vozového parku. Jeho činnosťou je zabezpečenie prepráv na každý nákladný automobil, komunikácia s vodičmi a so zákazníkmi. Tak isto dohliada na všetky potrebné dokumenty, certifikáty, povolenia, ktoré vodiči musia mať. Riadi chod vozového parku so šoférmi. Funkcia dopravného referenta je zodpovedná ale aj náročná, je medzičlánkom medzi vodičmi a zákazníkmi, čo nie je vždy jednoduchá úloha. Zadelenie vodičov, ich trasy, vyťaženie vozového parku musí riadiť vždy tak, aby boli náklady efektívne a aby automobily prešli čo najmenej prázdnych kilometrov. Spoločnosť má aj stálych zákazníkov, ktorými sú výrobné firmy, s ktorými má Cseri, s. r. o. zmluvné – stále prepravy, ale má aj zákazníkov nových, keď sa prepravy kupujú z prepravných programov ako napríklad Timocom. Prepravy sa vždy prispôbia potrebám zákazníkov, ako sú: typ zásielky (váha, rozmery, hodnota), miesto nakládky, miesto vykládky, hodina vykládky (v prípade časových okien) a iné skutočnosti. Dopravný referent musí zobrať do úvahy všetky dané skutočnosti a im prispôbiť prepravu. Tá musí byť rýchla, bezpečná (z pohľadu neporušenia zásielky) a samozrejme efektívna. Preprava sa považuje za ukončenú až po vyložení a potvrdení CMR (viď príloha A). Dopravný referent celý priebeh samotnej prepravy sleduje a podáva informácie o polohe (ak si to zákazník žiada) a pristavení auta na nakládku/vykládku. Komunikácia a získavanie informácií od vodičov prebieha cez mobilné telefóny (SMS/hovory), čo nie je najrýchlejším spôsobom, pretože sa stáva, že vodič nie je práve pri svojom mobilnom telefóne (ak nakladá/vykladá) a v tom prípade je prenos informácií – informačný tok spomalený.

Ďalšími zamestnancami sú už vyššie spomínaný vodiči, ktorí majú za úlohu riadenie nákladných automobilov. Disponujú praxou a svoju prácu vykonávajú vždy najlepšie ako vedia. Je im samozrejmé, že spokojnosť zákazníka závisí v najväčšej miere od nich. Snažia sa doraziť vždy na všetky miesta včas, presne a sú flexibilní. Ak bude zákazník spokojný, tak je veľká šanca, že bude dostatok prepráv, to znamená dostatok práce pre nich a pre každého zamestnanca firmy.

Ďalším článkom, ktorý spadá pod riadiacu činnosť majiteľa firmy je opravár a účtovník. Opravár má za úlohu dohliadať na vozový park spoločnosti, to znamená po pristavení nákladného automobilu ho prezrieť, prípadne odstrániť zistené poruchy. Je veľmi dôležité aby bol vozový park čo v najlepšom technickom stave, pretože aj od toho závisí úspešnosť vykonanej prepravy a samozrejme, ak sú nákladné automobily v zlom technickom stave, tak sa to odzrkadlí aj na spotrebe pohonných hmôt, a to na zvýšení nákladov. Účtovník zodpovedá za administratívnu stránku spoločnosti a jeho práca je tiež veľmi dôležitá, a zodpovedná. Musí sa starať o administratívny chod spoločnosti, sledovať legislatívne zmeny a riešiť všetky otázky týkajúce sa administratívy. Taktiež spadá pod konateľa spoločnosti.

Na pracovisku je veľmi príjemná pracovná klíma, je to spoločnosť menšej veľkosti, prevláda v nej až rodinná atmosféra. Každý článok logistického reťazca sa snaží vykonávať svoju prácu s najlepším vedomím a svedomím ako len vie a zodpovedne. Podnikanie v doprave je veľmi náročné, konkurencia je vysoká a na dopravu vplývajú aj vonkajšie faktory ako sú politická situácia, situácia vo svete, hospodárska situácia, ceny pohonných hmôt a iné. A práve aj z tohto dôvodu sa všetci zamestnanci snažia, aby bol podnik úspešný, pretože vedia, ak bude úspešná spoločnosť tak sa to odzrkadlí na príjmoch každého z nich. Doba na podnikania a to nie len v doprave je ťažká, je veľa situácií, ktoré podnikanie ohrozujú a preto si každý váži svoju prácu a snaží sa ju vykonávať najlepšie ako vie.

Z pohľadu podnikania by bolo potrebné sa orientovať na modernizáciu, i keď sa jedná o menšiu firmu. I keď sú teraz investície v súčasnej dobe diskutabilné, na to aby bola firma naďalej konkurencie schopná a aby znížila aj svoje náklady, by sa mala zamerať na modernizáciu. V ďalšej časti sa budem venovať možnostiam, návrhom, ktoré by podľa mojich zistení mohli byť prospešné pre budúci rozvoj.



## 2.2 Technológia cestnej nákladnej dopravy

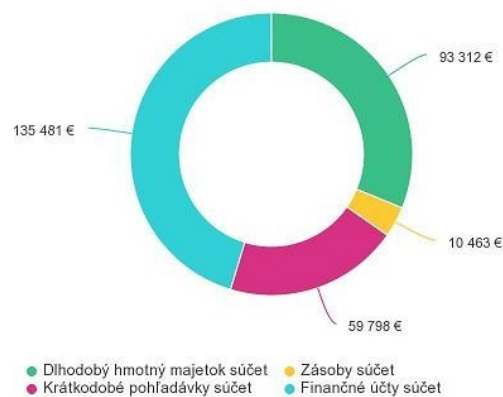
1. Na to aby mohla firma podnikat' v doprave musí získať oprávnenie na podnikanie v cestnej nákladnej doprave. To znamená, musí splniť základné povinnosti dopravcu. Musí aj rešpektovať prepravný poriadok cestnej dopravy.
2. Pri medzinárodnej prepravy musí rešpektovať medzivládne dohovory a dohody.
3. Ďalším veľmi dôležitým bodom je rešpektovanie sociálnych predpisov v cestnej doprave, to znamená režim práce osádok vozidiel cestnej nákladnej dopravy.
4. Spoločnosť, ktorá sa zaoberá medzinárodnou dopravou musí poznať colnú problematiku a colné otázky.
5. Preprava sa vykonáva na základe prepravnej zmluvy.
6. Veľmi dôležité je rešpektovanie a zodpovednosť dopravcu podľa Dohovoru CMR.
7. Používanie tachografov (digitálny tachograf vid' príloha B), používanie karty vodiča (vid' príloha C).
8. Musí vedieť a poznať požiadavky na maximálne hmotnosti a rozmery vozidiel z hľadiska loženia a rozloženia nákladu na vozidle.
9. Povinnosť upevnenia nákladu na vozidle v cestnej nákladnej doprave.
10. V prípade prepravy nebezpečných vecí cestnou nákladnou dopravou musí poznať technológiu prepravy.
11. Vodiči musia mať odbornú spôsobilosť v cestnej nákladnej doprave.
12. V prípade mimoriadnej situácie ako v súčasnosti celosvetová pandémie sledovať, poznať a zabezpečiť ochranu vodičov pri vykonávaní prepravy (respirátory, rukavice, pri nakládke a vykládke vodiči nesmeli opúšťať kabínu automobilu a iné). [12]

## 2.3 Hospodárske ukazovatele

V súčasnosti sú informácie o spoločnostiach, ktoré podnikajú a ich podnikateľské okolie tvoria úrady, či už daňové, colné, štatistické alebo poisťovne, elektronicky prepojené a viditeľné na internete. Z tohto dôvodu sa informácie týkajúce sa hospodárskych výsledkov, ziskov, dlžôb jednotlivých spoločností nachádzajú na webových stránkach štatistického úradu ale aj iných úradov. Vyplývajú z tejto skutočnosti a po dohode s konateľom firmy, som mala pracovať s týmito informáciami.

### Aktíva

CSERI s.r.o.



FinStat.sk

**Obr. 2.1** Aktíva Cseri, s. r. o.

Zdroj: [20]

### Pasíva

CSERI s.r.o.



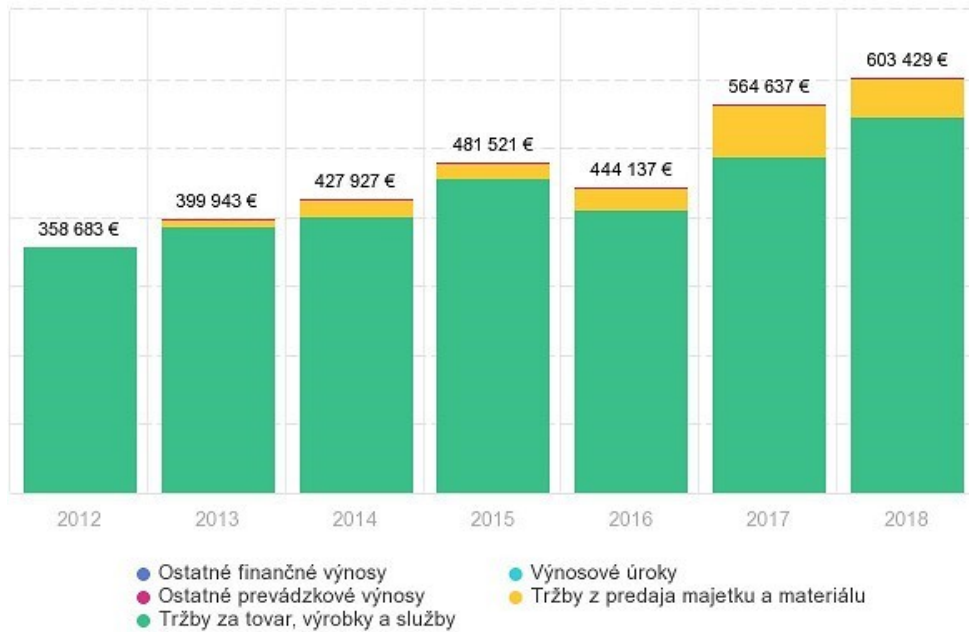
FinStat.sk

**Obr. 2.2** Pasíva Cseri, s. r. o.

Zdroj: [20]

## Celkové výnosy

CSERI s.r.o.



FinStat.sk

**Obr. 2.3** Celkové výnosy Cseri, s. r. o.

Zdroj: [20]

## Tržby

CSERI s.r.o.



FinStat.sk

**Obr. 2.4** Tržby Cseri, s. r. o.

Zdroj: [20]

## Zisk

CSERI s.r.o.



**Obr. 2.5** Zisk Cseri, s. r. o.

Zdroj: [20]

Z vyššie uvedených obrázkov a ukazovateľov hospodárskych výsledkov je viditeľné, že za uplynulé posledné roky tržby spoločnosti rástli.

Pri zisku krivka nemá len rastúcu tendenciu. Pri rokoch 2011 až 2013 sú zisky v záporných červených číslach. Po rozhovore s majiteľom firmy som sa dozvedela, že dané roky boli následkom celosvetovej finančnej krízy, ktorá prepukla v roku 2007 v USA a na Slovensku a v okolitých krajinách sa naplno prejavila v roku 2009. Bohužiaľ po roku 2009 nastala na trhoch veľmi ťažká situácia, nielen dopravné podniky mali ťažkosti ale zavrelo aj veľmi veľa výrobných podnikov alebo podniky poskytujúce služby. Tento celý stav, ktorý nastal celosvetovo sa odzrkadlil aj na spoločnosti, ktorú sledujem. Ale Cseri, s. r. o. bola jednou z tých, ktorej sa podarilo toto ťažké obdobie prekonať a postupne svoje zisky zvyšovať. Najvyššie zisky dosiahla firma v roku 2015. V súčasnosti pri písaní bakalárskej práce je opäť situácia celosvetovo veľmi vážna a dotkla sa aj dopravy. Rok 2020 so sebou priniesol celosvetovú pandémiu Covid 19, ktorá má za následok spomalenie ekonomiky a bohužiaľ sa obávam, že so sebou prinesie aj hospodársku krízu. Avšak verím, že sa situácia ustáli a ekonomika nielen na Slovensku začne opäť fungovať v plnom nasadení.

## **3 NÁVRH NA MODERNIZÁCIU A JEJ DOPAD NA SLEDOVANÚ SPOLOČNOSŤ**

V predchádzajúcej kapitole som charakterizovala spoločnosť Cseri, s. r. o. jej logistický reťazec v rámci spoločnosti medzi jednotlivými útvarmi (zamestnancami) a dosiahnuté hospodárske výsledky za uplynulé roky. Cseri, s. r. o. je malá firma s rodinnou atmosférou a dlhoročným pôsobením. Vydržala a prekonala aj ťažké obdobie, t. j. roky po celosvetovej finančnej kríze, ktoré boli po roku 2009. Ako som uviedla má menší vozový park ale aj napriek tomu, poskytuje kvalitné služby a snaží sa byť konkurencie schopnou spoločnosťou na trhu. V poslednej tretej kapitole sa budem sústrediť na zistenie slabých stránok a následným návrhom, ktoré by mohli prispieť k celkovému zlepšeniu a napredovaniu firmy.

K tomu aby som mohla dospieť k návrhom na zlepšenie som musela vykonať analýzu na zistenie súčasného stavu. Nakoľko sa jedná o malú spoločnosť a súčasný stav na trhu, ktorý vyvolala celosvetová pandémia, je ťažší a komplikovanejší, tak som si zvolila formu SWOT analýzy. SWOT analýza je zameraná na zistenie silných a slabých stránok spoločnosti Cseri, s. r. o. a na možné príležitosti a hrozby. Samozrejme silné stránky sa snaží každá firma maximalizovať a rozvíjať, kým slabé minimalizovať a hrozby vyplývajúce z vonkajšieho prostredia eliminovať, alebo ich úplne odstrániť. Celkom prvý krok pri SWOT analýze je výber kritérií. Nasledovným je priradenie váh a následné vyhodnotenie, a interpretácia výsledkov.

### **3.1 SWOT analýza spoločnosti Cseri, s. r. o.**

SWOT analýza je nástroj strategického plánovania používaný na hodnotenie silných a slabých stránok, príležitostí a hrozieb, ktoré spočívajú v danej obchodnej príležitosti, prípadne v inej situácii, v ktorej sa nachádza spoločnosť so snahou uskutočniť určitý cieľ. Cieľom SWOT analýzy je posúdenie vnútorných predpokladov spoločnosti k uskutočneniu určitého podnikateľského zámeru a podrobenie rozboru i vonkajších príležitostí a obmedzení určované trhom. V súčasnom svete neexistuje žiadna firma izolovane od okolitého sveta. Každá sa nachádza uprostred všetkého diania a pôsobí na ňu mnoho negatívnych ale aj pozitívnych vplyvov.

SWOT je akronym z počiatočných písmen anglických názvov jednotlivých faktorov:

- Silné stránky (**Strengths**) – interné / vnútorné atribúty / vlastnosti spoločnosti, ktoré jej môžu napomôcť k dosiahnutiu cieľa.
- Slabé stránky (**Weaknesses**) - interné / vnútorné atribúty / vlastnosti spoločnosti, ktoré sťažujú dosiahnutie cieľa.
- Príležitosti (**Opportunities**) – externé podmienky, ktoré môžu dopomôcť spoločnosti k dosiahnutiu cieľa.
- Ohrozenia (**Threats**) – externé podmienky, ktoré môžu sťažiť spoločnosti dosiahnutie cieľa.

Pri hodnotení sa vždy porovnáva dôležitosť jednotlivých znakov navzájom pomocou troch stupňov, a to:

1 = znak je dôležitejší ako porovnávaný

0 = znak je menej dôležitý ako porovnávaný

0,5 = váha znakov je rovnaká

**Tab. 3.1** SWOT kritériá

	<b>S – silné stránky</b>		<b>W- slabé stránky</b>		<b>O - príležitosti</b>		<b>T - ohrozenia</b>
<b>S1</b>	skúsení a vzdelaní zamestnanci	<b>W1</b>	vysoké náklady na externých opravárov	<b>O1</b>	využitie voľného obchodu EU	<b>T1</b>	hospodárska situácia vo svete
<b>S2</b>	zmluvné prepravy/stáli zákazníci	<b>W2</b>	vysoké náklady na pohonné hmoty	<b>O2</b>	nové zmluvné prepravy	<b>T2</b>	zvyšovanie cien pohonných hmôt
<b>S3</b>	dlhoročné pôsobenie na trhu	<b>W3</b>	malý vozový park	<b>O3</b>	nové poskytované služby	<b>T3</b>	finančná situácia vo svete
<b>S4</b>	vlastný vozový park	<b>W4</b>	málo poskytovaných služieb	<b>O4</b>	nové informačné technológie	<b>T4</b>	zvyšovanie cien služieb

Zdroj: vlastné spracovanie

**Tab. 3.2 Váha silných stránok**

S – silné stránky		skúsení a vzdelaní zamestnanci	zmluvné prepravy/ stáli zákazníci	dlhoročné pôsobenie na trhu	vlastný vozový park	suma váhy
S1	skúsení a vzdelaní zamestnanci		0,5	1	0,5	2
S2	zmluvné prepravy/stáli zákazníci	0		1	0,5	1,5
S3	dlhoročné pôsobenie na trhu	0,5	0,5		1	2
S4	vlastný vozový park	0,5	0,5	0,5		1,5
<b>Suma</b>						<b>7</b>

Zdroj: vlastné spracovanie

**Tab. 3.3 Váha slabých stránok**

W – slabé stránky		vysoké náklady na externých opravárov	vysoké náklady na pohonné hmoty	malý vozový park	málo poskytovaných služieb	suma váhy
W1	vysoké náklady na externých opravárov		0	0,5	0,5	1
W2	vysoké náklady na pohonné hmoty	1		1	1	3
W3	malý vozový park	0,5	0		0,5	1
W4	málo poskytovaných služieb	0	0,5	0,5		1
<b>Suma</b>						<b>6</b>

Zdroj: vlastné spracovanie

**Tab. 3.4** Hodnotenie vzájomných vplyvov

O- príležitosti T- ohrozenia	S – Silné stránky				W-slabé stránky				Súčet hodnotenia O,T/W	Výsledné hodnotenia	
	S1	S2	S3	S4	Súčet hodnotenia O,T/S	W1	W2	W3			W4
O1	1	1	0	2	4	0	0	0	2	2	6
O2	2	1	2	2	7	0	0	2	1	3	10
O3	0	2	2	2	6	2	2	1	2	7	13
O4	2	2	2	2	8	0	0	1	2	3	11
T1	0	-2	1	0	-1	0	-2	-1	-1	-4	-5
T2	0	0	0	0	0	0	-2	-2	0	-4	-4
T3	-1	-1	-1	0	-3	0	-2	-2	-1	-5	-8
T4	-1	-1	0	0	-2	-2	-2	0	-2	-6	-8
súčet hodnoteni a S,W	3	2	6	8	19	0	-6	-1	3	-4	15
váhy S a W	0	0	0,5	0,5		0	1	0,5	0		

Zdroj: vlastné spracovanie

V rámci matice je potrebné doplniť hodnoty vplyvu, akým pôsobia jednotlivé vonkajšie faktory (O, T) na jednotlivé vnútorné faktory (S, W). Každý externý faktor (príležitosť a ohrozenie) bude mať uvedené v riadku hodnoty vplyvu vo vzťahu ku každej silnej a slabej stránke (jednotlivé stĺpce), pričom škála miery vplyvu je nasledovná:

- silne pozitívny vplyv 2 body
- mierne pozitívny vplyv 1 bod
- žiadny vplyv 0 bodov
- mierne negatívny vplyv -1 bod
- silne negatívny vplyv -2 body

Kritériá analýzy boli zostavené po konzultácii s konateľom spoločnosti a dopravným referentom. Do kritérií som dala tie stránky, ktoré podľa nich najviac ovplyvňujú spoločnosť aby som sa vyhla len jednému názoru, aby nebol názor subjektívny. Obaja majú svoje silné postavenie a riadiace úlohy v spoločnosti a čo je najťažšie musia rozhodovať, a to často aj v neľahkých otázkach. Práve preto som kritériá konzultovala práve s nimi.



Z hodnotenia intenzity vzájomných vplyvov analyzovaných kritérií vyplýva, že najvýraznejšou silnou stránkou je S4 (vlastný vozový park). To znamená, že nákladné autá nie sú majetkom žiadnej leasingovej spoločnosti ale sú už majetkom firmy, čo je veľmi pozitívne, pretože nevznikajú náklady tohto charakteru a príjmy. Je to aj z toho pohľadu pozitívum, že ak nie je v daný čas preprava na nákladné auto, tak nie sú priame výdavky, ktoré je potrebné platiť. Túto stránku neohrozujú ani externé faktory. Je veľa možností, ako by sa daná stránka mohla rozvíjať. Sústrediť sa na investície do budúcnosti, rozšíriť vozový park postupne o nákladné automobily.

Najväčšie váhy v silných stránkach majú S3 (dlhoročné pôsobenie na trhu) a S4 (vlastný vozový park), kombinácia týchto stránok pôsobí pozitívne a pomáha k udržaniu na trhu.

Najvýraznejšou slabou stránkou je W2 (vysoké náklady na pohonné hmoty). Slabú stránku najviac ohrozujú aj externé faktory, ktoré spoločnosť nevie ovplyvniť. V doprave je daný faktor ten, ktorý veľmi vplyva na činnosť a náklady podnikov a je najmenej ovplyvniteľný.

Najvýraznejšou príležitosťou je O3 možnosť poskytovania nových služieb. Nakoľko vozový park je majetkom firmy, tak by sa firma mohla sústrediť na nové možnosti a investovať do nich aby sa rozšírila jej podnikateľská činnosť, aby mala vyšší zdroj príjmov.

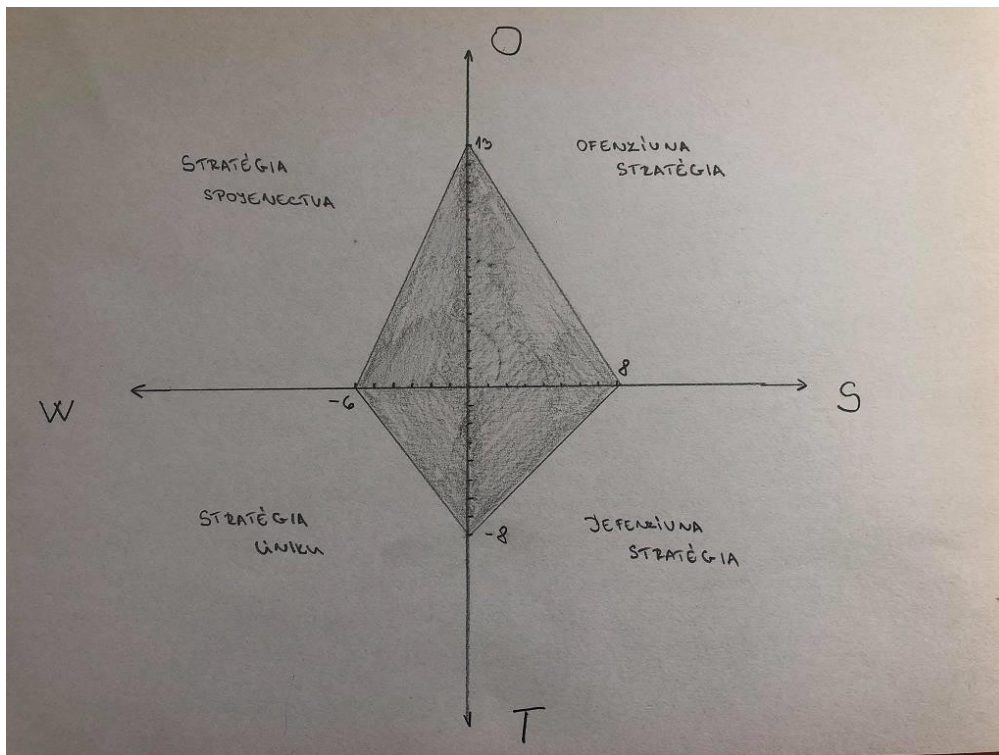
Najvýraznejšie ohrozenia sú T3 (finančná situácia vo svete) a T4 (zvyšovanie cien služieb), sú to ohrozenia, ktoré firma ovplyvniť nevie ale môže vykonať také podnikateľské kroky, aby tieto ohrozenia čo najviac eliminovala. To znamená, aby čo najmenej ohrozili chod spoločnosti.

Na základe predošlých zistení pomocou SWOT analýzy môžem teda skonštatovať, že spoločnosť má ako silné pozitívum, vlastný vozový park a viacročné pôsobenie na trhu. Má kvalifikovaných zamestnancov s praxou. Bude sa však musieť sústrediť na rozvoj a na budúcnosť, pretože ohrozenia z externého prostredia sú silné a nakoľko sa jedná o malú firmu (s menším vozovým parkom) mohli by tieto ohrozenia negatívne ovplyvniť samotný chod firmy. Firma by sa mala sústrediť na príležitosti a venovať sa im po zostavení cieľov do budúcnosti.

Posledným krokom je voľba optimálnej stratégie. Ako využiť silné stránky, vylepšiť tie slabé, pripraviť sa na možné hrozby a využiť príležitosti.

Pri voľbe SWOT stratégie hľadáte vzájomné pôsobenie medzi kvadrantami:

- SO – **Ofenzívna stratégia** – Využitie príležitostí pomocou silných stránok.
- ST – **Defenzívna stratégia** – Minimalizovanie hrozieb pomocou silných stránok.
- WO – **Stratégia spojenectva** – Využitie príležitostí k odstráneniu alebo zmierenia slabých stránok.
- WT – **Stratégia úniku/likvidácie** – Minimalizovanie dopadov hrozieb na slabý podnik.



**Obr. 3.1** Grafické zobrazenie výsledkov SWOT

Zdroj: vlastné spracovanie

Pri zistených výsledkoch sa zameriam na **ofenzívnu stratégiu**, čo znamená využitie príležitostí pomocou silných stránok podniku.

## 3.2 Návrhy

Skúmaná spoločnosť Cseri, s. r. o. má viacročné pôsobenie na trhu, čím si zaistí dobré meno a tým aj postavenie na trhu. Má skúsených zamestnancom s praxou a vlastný vozový park, ktorý je však menší, čo by sme mohli považovať za negatívum. Firma funguje na veľmi dobrej úrovni, ale ak sa chce aj naďalej udržať na trhu a kráčať s dobou, bude sa musieť rozvíjať a neustále zlepšovať, prinášať inovácie modernizácia, pretože konkurencia v tomto smere je neúprosná.

Návrhy, ktoré nižšie uvádzam sú mojim subjektívnym pohľadom a majú charakter odporúčaní, ktoré dúfam nájdú uplatnenie v spoločnosti, prípadne môžu slúžiť ako nápad na budúci rozvoj a modernizáciu. Pri návrhoch som vychádzala z konkrétnych výsledkov analýzy, zo situácie v sledovanej spoločnosti ale aj zo súčasnej situácie, ktorá je na Slovensku ale aj vo svete. Tak isto som vychádzala aj z toho, že som sa zamerala na menší prieskum veľkých dopravných spoločností, na ich poskytované služby, zlepšenia a prípadné modernizácie, ktoré fungujú a mohli by byť použiteľné aj v mnou skúmanej spoločnosti.

Podľa predošlých zistení firma by sa mala zamerať na využitie príležitostí pomocou svojich silných stránok.

Konkrétne návrhy:

- *Zameranie sa na poskytovanie nových služieb (ambulantné servisné vozidlo)* – ako bolo v kritériách uvedené, spoločnosť má každý mesiac vysoké náklady na externé služby – opravy. Sledovaná firma je menšia, zamestnáva jedného opravára ale nemá vlastný servis. To znamená, že bežné kontroly a opravy zastreší sama ale pri úkonoch, ktoré si vyžadujú servis nie v mieste sídla spoločnosti (stanú sa po ceste) alebo pri väčších úkonoch potrebuje navštíviť iný servis. Táto položka je druhou najväčšou (po pohonných hmotách) a je ju možné ovplyvniť, eliminovať. Zriadenie stacionárneho servisu by bolo veľmi nákladné, vyžadovalo by si veľa investícií, čo je v súčasnej situácii, ktorá na trhu je momentálne nemožné. Preto by som odporučila sústrediť sa na zriadenie ambulantného servisného vozidla a časom na zriadenie samotného servisu, ktorý by mohol poskytovať služby aj iným fyzickým osobám alebo podnikom. Ambulantné servisné vozidlo by sa mohlo zriadiť s nižšími nákladmi ako samotný servis, bolo

by vybavené výbavou, ktorá umožňuje opravy všade aj mimo sídla spoločnosti. Čo je ale veľké plus, že pomocou vhodnej reklamy by firma mohla poskytovať opravárske služby aj iným fyzickým alebo právnickým osobám. Čo by mohlo rozšíriť aj oblasť podnikania a časom, po návrate investícií, by bolo možné zriadiť a prevádzkovať aj prípadný servis v mieste sídla. Určite by som sa zamerala na tento návrh, podporila ho kvalitnou reklamou a servisné vozidlo by našlo svoje uplatnenie nielen v rámci spoločnosti ale aj v službách pre externých zákazníkov.



**Obr. 3.2** Servisné vozidlo

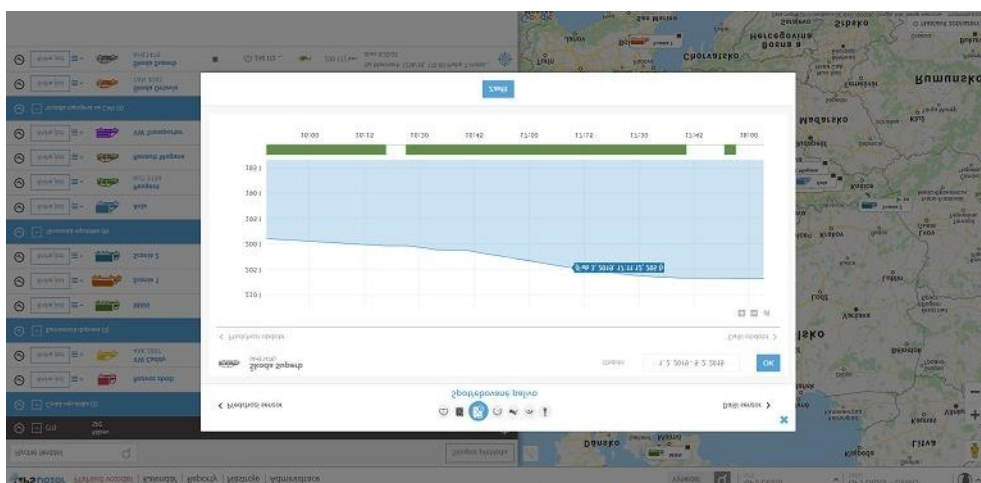
Zdroj: [21]

- *GPS systém a meranie spotreby paliva* - ďalším návrhom by bolo namontovanie GPS systému do nákladných áut, ktoré zatiaľ vo firme chýbajú. Položka na prvotné zakúpenie a zriadenie je trochu vyššia ale v budúcnosti by sa náklady vrátili. Na jednej strane by sa zrýchlil informačný tok medzi dopravným referentom, šoférom a zákazníkom, kedy by nebolo potrebné riešiť komunikáciu so šoférom cez mobilný telefón, ale dopravný referent by videl polohu pomocou GPS, ktorú by mohol zákazníkovi okamžite hlásiť. Ušetril by sa čas a výdavky za telekomunikačné služby. Na druhej strane čo je veľké pozitívum, by bola sledovaná spotreba paliva, ktorá predstavuje najväčšiu položku – kritérium, ktoré sme brali do úvahy. Pri zistení príčiny nadmernej spotreby (príčinou môže byť technický stav vozidla, štýl jazdy vodiča a iné), by ju bolo možné odstrániť a tým by sa náklady za pohonné hmoty znížili, čo by do budúcnosti bolo veľké plus, nakoľko ceny pohonných hmôt na trhu firma ovplyvniť nevie. Na trhu je viac systémov a je na firme, ktorý z nich by si vybrala.



**Obr. 3.3** GPS dozor systém

Zdroj: [22]



**3.4** GPS dozor systém

Zdroj: [22]

- *Reklama a nový zákazníci* – ďalším návrhom by bolo investovanie do reklamy, čo by mohlo mať za prínos nadviazanie kontaktov s novými zákazníkmi. Spoločnosti chýba kvalitná reklama napríklad formou webovej stránky. V súčasnosti hlavne v dnešnom elektronickom svete, by mala mať každá firma webovú stránku. Pretože prináša veľa nových možností a veľa napovie o samotnej spoločnosti. Určite by mala byť spravená na úrovni, mala by obsahovať základné informácie, kontaktné údaje, všetky služby, mala by byť doplnená o fotografie a určite by mala obsahovať aj možnosť rýchleho kontaktu.

## Záver

Doprava nielen na Slovensku je jednou z najdôležitejších častí terciárneho sektora. Výhodou našej krajiny je geografická poloha Slovenska – stred Európy, je križovatkou európskych obchodných ciest. Doprava je práve tá, ktorá vytvára distribučný systém medzi výrobcom a spotrebiteľom. Slovensko je tak isto dôležitou tranzitnou krajinou v Európskej únii. V rámci dopravy má cestná nákladná doprava prvenstvo nielen na Slovensku ale na celom svete. Práve cestná nákladná doprava je tá, ktorá je schopná doručiť zásielky až k dverám spotrebiteľom, a aj z toho dôvodu sa využíva aj pri kombinovanej doprave.

Bakalárska práca sa sústredila na spoločnosť, ktorá podniká v cestnej nákladnej doprave na Slovensku. Cieľom bolo zistiť pomocou analýzy možné nedostatky a navrhnúť prípadné zlepšenia na modernizáciu a rozvoj spoločnosti. Cestná doprava vo veľkej miere závisí od vonkajších faktorov ako sú politické stavy v krajinách, zmeny v legislatíve, zvyšovanie cien pohonných hmôt ale aj od takej situácie ako je teraz celosvetová pandémie, ktorá ovplyvnila chod všetkých spoločností.

Na základe zistení som navrhla možnosti, ktoré sú mojím subjektívnym názorom. Možnosti na modernizáciu a zlepšenie som predostrela aj konateľovi spoločnosti. I keď je momentálna situácia náročná a pôsobí na každého bez výnimky, moje návrhy a názory sa stretli s pozitívnym ohlasom. Majiteľ spoločnosti uznal, že aj keď je firma menšou firmou, bude musieť sústrediť svoju pozornosť na modernizáciu a rozvoj do budúcnosti, nakoľko konkurencia v tomto smere je veľmi vysoká. Modernizácia sa netýkala len udržania konkurencie schopnosti ale aj návrhov, ktoré by mohli dopomôcť k zníženiu nákladov, prípadne rozšíreniu podnikateľskej činnosti – nové poskytované služby. Tak isto by sa mala pozornosť sústrediť na reklamu, ktorá vo firme absentuje. Je dôležitým prvkom podpory predaja a bez nej je veľmi ťažké obstáť na trhu. Cieľ práce bol splnený a dúfam, že moje návrhy v budúcnosti spoločnosť využije.

## Súpis bibliografických citácií

### a) knižné publikácie

- [1]. BAZALA, J. a kol. *Logistika v praxi, praktická príručka manažéra logistiky*. Praha: Verlag Dashofer, 2003.
- [2]. ČAMBÁL, M. – CIBULKA, V. *Logistika*. Vydavateľstvo: STU, 2008, ISBN 9788022729048.
- [3]. DRAHOTSKÝ I., ŘEZNÍČEK B.: *Logistika procesy a jejich řízení*. Brno: Computer press, 2003. 334S. ISBN 80-7226-521-0
- [4]. GNAP, Jozef. a kol. : *Medzinárodná cestná nákladná doprava*. Žilina: Žilinská univerzita v Žiline, 2004. 222 s. ISBN 80-8070-246-1
- [5]. HAVLÍČEK, Václav. *Mezinárodní kontejnerová přeprava*. Bakalárska práca. Praha: VŠE, 2007.
- [6]. CHLEBÍKOVÁ, D. *Ekonomika dopravného podniku*. Žilina: Žilinská univerzita, 2006. ISBN 80-8070-600-X.
- [7]. KRÁLOVENSKÝ, J., GNAP, J., Poliak, M., Konečný, V.: *Ekonomika cestnej a mestskej dopravy 1*. Žilina: Edis, 2008. 302 s. ISBN 978 - 80 - 8070 - 831 – 3
- [8]. PERNICA, Petr a kol. *Doprava a zasílatelství*. Praha: ASPI Publishing, 2001. 479 s. ISBN 80-863-9513-8
- [9]. RUSHTON, A., OXLEY, J., CROUCHER, P. (2004) *The Handbook of Logistics and Distribution Management*, Kogan Page: London
- [10]. SIXTA, J., MAČÁT, V., *Logistika – Teorie a Praxe*, Brno: CP Books, 2005. 315 s. ISBN 80-251-0573-3
- [11]. ŠADEROVÁ, J., MARASOVÁ, D., BOROŠKA, J., *Technické prostriedky logistiky 2*, Košice : TU, FBERG, 2002. 101 s. ISBN 80-8073-003-2
- [12]. ŠIROKÝ, J. a kol. *Technologie dopravy*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2018. ISBN 978-80-7560-159-9.
- [13]. ŠIROKÝ, J. a kol. *Základy technologie řízení dopravy*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007. ISBN 978-80-7194-983-1.
- [14]. VIESTOVÁ, K.,: *Distribučné systémy a logistika*, Bratislava: 2002 ISBN 80-225-1494-2

- [15]. Viestová K., Štofilová J., Oreský M., Škapa R.: Lexikón logistiky, Bratislava: 2005. ISBN 80-255-2007-1
- [16]. VOLESKÝ, K., SEDLÁČEK, B., CHLEBÍKOVÁ, D., DOLINAYOVÁ, A., ROSTAŠOVÁ, M., TARNAY, P., Dopravná a spojová sústava. Žilina: EDIS, 1997. 252s. ISBN: 80-7100- 441-3

**b) internetové zdroje**

- [17]. [https://www.google.com/search?q=logistika+a+cestn%C3%A1+doprava&sxsrf=ALeKk00gYzSTPZyIcYpnoqb1xfqoL1ZCeQ:1589087789073&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved=2ahUKEwjv0LypxajpAhVSC-wKHQfhAEMQ\\_AUoAXoECAwQAw#imgre=6R28UinSC6h2NM](https://www.google.com/search?q=logistika+a+cestn%C3%A1+doprava&sxsrf=ALeKk00gYzSTPZyIcYpnoqb1xfqoL1ZCeQ:1589087789073&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved=2ahUKEwjv0LypxajpAhVSC-wKHQfhAEMQ_AUoAXoECAwQAw#imgre=6R28UinSC6h2NM)
- [18]. [https://www.google.com/search?q=%C5%BEeezni%C4%8Dn%C3%A1+doprava+na+slovensku&tbn=isch&ved=2ahUKEwie3ZqpyKjpAhUQ0OAKHat1DmcQ2-cCegQIABAA&oq=%C5%BEeezni%C4%8Dn%C3%A1+doprava+na+slovensku&gs\\_lcp=CgNpbWcQAzIECCMQJzIECAAQGFDFwclj1emDif2gAcAB4AIAB5QGIAZgNkgEFMC43LjKYAQCgAQGqAQtn3Mtd2l6LWtZw&sclic=img&ei=UZG3Xt7wMZCggwer67m4Bg&bih=486&biw=1079&hl=sk#imgre=v8WA1aGwa-j0SM](https://www.google.com/search?q=%C5%BEeezni%C4%8Dn%C3%A1+doprava+na+slovensku&tbn=isch&ved=2ahUKEwie3ZqpyKjpAhUQ0OAKHat1DmcQ2-cCegQIABAA&oq=%C5%BEeezni%C4%8Dn%C3%A1+doprava+na+slovensku&gs_lcp=CgNpbWcQAzIECCMQJzIECAAQGFDFwclj1emDif2gAcAB4AIAB5QGIAZgNkgEFMC43LjKYAQCgAQGqAQtn3Mtd2l6LWtZw&sclic=img&ei=UZG3Xt7wMZCggwer67m4Bg&bih=486&biw=1079&hl=sk#imgre=v8WA1aGwa-j0SM)
- [19]. <https://sites.google.com/site/povrchvoda/vyuzitie/vodna-doprava>
- [20]. [https://www.finstat.sk/44983344/obchodny\\_register](https://www.finstat.sk/44983344/obchodny_register)
- [21]. [www.sortimo.sk](http://www.sortimo.sk)
- [22]. [https://www.google.com/search?q=sledovanie+spotreby+pohonn%C3%BDch+hm%C3%B4t&sxsrf=ALeKk01qRIQy1d0T6np\\_5OU4nvOWnqqK-w:1589176002133&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved=2ahUKEwjYxd74javyAhWEyaQKHURiAhsQ\\_AUoAXoECAwQAw&biw=1093&bih=486#imgre=bzoQ1oNI3jsjnM&imgdii=jhjxcMWXax3Q4M](https://www.google.com/search?q=sledovanie+spotreby+pohonn%C3%BDch+hm%C3%B4t&sxsrf=ALeKk01qRIQy1d0T6np_5OU4nvOWnqqK-w:1589176002133&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved=2ahUKEwjYxd74javyAhWEyaQKHURiAhsQ_AUoAXoECAwQAw&biw=1093&bih=486#imgre=bzoQ1oNI3jsjnM&imgdii=jhjxcMWXax3Q4M)



## Zoznam skratiek a značiek

- atď. – a tak ďalej
- a pod. – a podobne
- CMR – dohoda o prepravnej zmluve v medzinárodnej cestnej doprave
- kol. - kolektív
- napr. – napríklad
- resp. – respektíve
- s. r. o. – spoločnosť s ručením obmedzeným
- t. j. – to jest
- vid'. – pozri

## Zoznam ilustrácií a tabuliek

### Obrázky

Obr. 1.1 Logistika a doprava	11
Obr. 1.2 Železničné trate na Slovensku	14
Obr. 1.3 Vodná doprava na Slovensku	15
Obr. 2.1 Aktíva Cseri, s. r. o.	26
Obr. 2.2 Pasíva Cseri, s. r. o.	26
Obr. 2.3 Výnosy Cseri, s. r. o.	27
Obr. 2.4 Tržby Cseri, s. r. o.	27
Obr. 2.5 Zisk Cseri, s. r. o.	27
Obr. 3.1 Grafické zobrazenie výsledkov SWOT	34
Obr. 3.2 Servisné vozidlo	36
Obr. 3.3 GPS dozor systém	37
Obr. 3.4 GPS dozor systém	37

### Tabuľky

Tab. 3.1 SWOT kritériá	30
Tab. 3.2 Váha silných stránok	31
Tab. 3.3 Váha slabých stránok	31
Tab. 3.4 Hodnotenie vzájomných vplyvov	32

## **Zoznam príloh**

Príloha A	CMR
Príloha B	Digitálny tachograf
Príloha C	Kvalifikačná karta vodiča

Príloha A

1. Československá republika, země vydání Republiko Československá, Land		<b>MEZINÁRODNÝ NÁKLADNÝ LIST E</b> <b>INTERNATIONALER FRACHTBRIEF Nr. SK 6790080</b>	
2. Príjemca tovaru, adresa, štát Empfänger (Name, Adresse, Land)		16. Príjemca tovaru, adresa, štát Empfänger (Name, Adresse, Land)	
3. Odosielateľ tovaru, adresa, štát Absender (Name, Adresse, Land)		17. Príjemca tovaru, adresa, štát Empfänger (Name, Adresse, Land)	
4. Miesto a dátum vyloženia tovaru Entladeort und Datum		18. Miesto a dátum vyloženia tovaru Entladeort und Datum	
5. Príjemca tovaru, adresa, štát Empfänger (Name, Adresse, Land)		19. Miesto a dátum vyloženia tovaru Entladeort und Datum	
6. Hmotnosť tovaru Gewicht des Gutes	7. Počet kusov Anzahl der Stücke	8. Druh tovaru Art der Ware	9. Číslo nariadenia Bestimmung des Gutes
10. Podmienky prepravy Transportbedingungen	11. Príjemca tovaru, adresa, štát Empfänger (Name, Adresse, Land)	12. Číslo nariadenia Bestimmung des Gutes	13. Číslo nariadenia Bestimmung des Gutes
14. Miesto vyloženia tovaru Entladeort	15. Príjemca tovaru, adresa, štát Empfänger (Name, Adresse, Land)	16. Príjemca tovaru, adresa, štát Empfänger (Name, Adresse, Land)	17. Príjemca tovaru, adresa, štát Empfänger (Name, Adresse, Land)
18. Príjemca tovaru, adresa, štát Empfänger (Name, Adresse, Land)	19. Príjemca tovaru, adresa, štát Empfänger (Name, Adresse, Land)	20. Príjemca tovaru, adresa, štát Empfänger (Name, Adresse, Land)	21. Príjemca tovaru, adresa, štát Empfänger (Name, Adresse, Land)
22. Príjemca tovaru, adresa, štát Empfänger (Name, Adresse, Land)	23. Príjemca tovaru, adresa, štát Empfänger (Name, Adresse, Land)	24. Príjemca tovaru, adresa, štát Empfänger (Name, Adresse, Land)	25. Príjemca tovaru, adresa, štát Empfänger (Name, Adresse, Land)
26. Príjemca tovaru, adresa, štát Empfänger (Name, Adresse, Land)	27. Príjemca tovaru, adresa, štát Empfänger (Name, Adresse, Land)	28. Príjemca tovaru, adresa, štát Empfänger (Name, Adresse, Land)	29. Príjemca tovaru, adresa, štát Empfänger (Name, Adresse, Land)
30. Príjemca tovaru, adresa, štát Empfänger (Name, Adresse, Land)	31. Príjemca tovaru, adresa, štát Empfänger (Name, Adresse, Land)	32. Príjemca tovaru, adresa, štát Empfänger (Name, Adresse, Land)	33. Príjemca tovaru, adresa, štát Empfänger (Name, Adresse, Land)

- farba písma: červená, modrá, zelená, čierna, čierna

STREIBER, BEROLINA PTA, 811 01 BEROLIN, telefon 030/4601 13 00

Príloha B



Príloha C



Autor/ka (vypracoval/a)	Aneta Horváthová
Název BP/DP	Vplyv a dopad modernizácie na dopravnú spoločnosť Cseri, s. r. o.
Studijný odbor	Logistika dopravy
Rok obhajoby BP/DP	2020
Počet stran	38
Počet príloh	3
Vedoucí BP/DP	Ing. Mgr. Anita Schniererová
Anotace	V súčasnosti asi na trhu nie je podnik alebo typ podnikania, ktorého by sa logistika nedotýkala. Logistika ako riadenie, či už informačných alebo fyzických tokov, je všade okolo nás. Ináč tomu nie je ani v sledovanej spoločnosti Cseri, s. r. o. Základným kľúčom k úspechu je efektívne fungovanie logistických procesov v spoločnosti. Spoločnosť Cseri, s. r. o. podniká v nákladnej cestnej doprave a jej cieľom je, aby bol zákazník vždy spokojný. Snaží sa aby bol tovar alebo materiál vždy v správnom čase, na správnom mieste, v správnej kvalite a pri správnej cene. Predložená bakalárska práca je zameraná na možný vplyv modernizácie v podniku aby si spoločnosť mohla naďalej udržať a zlepšiť postavenie na trhu. Cieľom bakalárskej práce je analyzovať situáciu v spoločnosti Cseri, s. r. o. zaoberajúcou sa cestnou nákladnou dopravou. Zistiť možný dopad vplyvu modernizácie a zabezpečenia ambulantného servisného vozidla na danú spoločnosť.
Kľúčové slova	logistika, doprava, cestná nákladná doprava, modernizácia
Miesto uložení	ITC (knihovna) Vysoké školy logistiky v Přerove
Signatura	