

Vysoká škola logistiky o.p.s.

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Přerov 2020

Milan Hrabovský

Vysoká škola logistiky o.p.s.

**Posúdenie úrovne využitia vozidlového
parku vo vybranej spoločnosti**

Bakalárska práca

Přerov 2020

Milan Hrabovský



Vysoká škola
logistiky
o.p.s.

Zadání bakalářské práce

student	Milan Hrabovský
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: **Posouzení úrovně využití vozidlového parku ve vybrané společnosti**

Cíl práce:

Na základě teoretických poznatků logistiky silniční dopravy posoudit technicko-ekonomické ukazatele využití vozidlového parku vybrané společnosti a zhodnotit dosažené výsledky.

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 logistiky silniční dopravy
2. Časové a výkonové využití vozidlového parku společnosti
3. Zhodnocení výsledků vybraných ukazatelů časového a výkonového využití vozidlového parku
4. Návrh opatření ke zkvalitnění využití vozidlového parku

Závěr

Rozsah práce: 35 – 50 normostran textu

Seznam odborné literatury:

POLIAK, Miloš a kol. Ekonomika dopravného podniku. Žilina: Žilinská univerzita, 2018. ISBN 978-80-554-1444-7.

DRAHOTSKÝ, Ivo a Bohumil ŘEZNÍČEK. Logistika - procesy a jejich řízení. Brno: Computer Press, 2003. ISBN 80-7226-521-0.

GROS, Ivan a kol. Velká kniha logistiky. Praha: Vysoká škola chemicko-technologická, 2016. ISBN 978-80-7080-952-5. Dostupné z: https://vydavatelstvi.vscht.cz/katalog/publikace?uid=uid_isbn-978-80-7080-952-5.

CHRISTOPHER, Martin. Logistics and supply chain management: creating value-added networks. New York: FT Prentice Hall, 2005. ISBN 02-736-8176-1.

GNAP, Jozef a kol. Medzinárodná cestná nákladná doprava. Žilina: Žilinská univerzita, 2004. ISBN 80-8070-246-1.

Vedoucí bakalářské práce:

prof. Ing. Daniela Marasová, CSc.

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 prohlášení

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je původní a že jsem ji vypracoval samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná a že jsem v práci neporušil autorská práva ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb., o autorském právu, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Prohlašuji, že jsem byl také seznámen s tím, že se na mou bakalářskou práci plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 60 – školní dílo. Beru na vědomí, že Vysoká škola logistiky o.p.s. nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské/diplomové práce pro pedagogické, vědecké a prezentační účely školy. Užiji-li svou bakalářskou/diplomovou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat předtím o této skutečnosti prorektora pro vzdělávání Vysoké školy logistiky o.p.s.

Prohlašuji, že jsem byl poučen o tom, že bakalářská práce je veřejná ve smyslu zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 47b. Taktéž dávám souhlas Vysoké škole logistiky o.p.s. ke zpřístupnění mnou zpracované bakalářské práce v její tištěné i elektronické verzi. Souhlasím s případným použitím této práce Vysokou školou logistiky o.p.s. pro pedagogické, vědecké a prezentační účely.

Prohlašuji, že odevzdaná tištěná verze bakalářské práce, elektronická verze na odevzdaném optickém médiu a verze nahraná do informačního systému jsou totožné.

V Přerově, dne 5.5.2020

.....

podpis

Pod'akovanie

Na tomto mieste by som sa chcel poďakovať svojej školiteľke prof. Ing. Daniele Marasovej, CSc. za cenné rady a pripomienky pri písaní tejto bakalárskej práce. Ďalej by som sa chcel poďakovať mojej rodine a kamarátom, ktorí ma pri písaní práce podporovali.

Abstrakt

HRABOVSKÝ, Milan: - Posúdenie úrovne využitia vozidlového parku vo vybranej spoločnosti Bakalárska práca Vysoká škola logistiky o.p.s.; Dopravní logistika. Školiteľ: prof. Ing. Daniela Marasová, CSc.

Moja bakalárska práca sa zaoberá analýzou časového a výkonového využitia vozidlového parku vo vybranej spoločnosti pod názvom Ruppenthal, spol. s r. o. , ďalej podstatnú časť mojej práce venujem zásobovaniu nákladnými vozidlami LKW Tandem s prívesmi na území Slovenskej republiky. Podrobnejšie sa venujem zásobovaniu predajní Deichmann obuv s. r. o. na úrovni vnútroštátnej prepravy, kde existujú dva typy zásobovania a to: jednodňové a dvojdňové. Tieto typy zásobovania obširnejšie charakterizujem v mojej záverečnej práci. V posledných kapitolách navrhujem zlepšenia a možné nápady na zefektívnenie vyťaženia vozidiel pri zásobovaní v skorých, resp. v nočných hodinách.

Kľúčové slová: preprava, vozidlový park, hodnotenie

Abstract

HRABOVSKÝ, Milan: - Assessment about the level of utilization of the vehicle fleet in a selected company, Bachelor thesis, University of logistics o. p. s. : Transport logistics
Supervisor: prof. Ing. Daniela Marasová, CSc,

My bachelor thesis deals with the time and power analysis of the vehicle fleet in Ruppenthal, LLC. I also dedicate a substantial part of my work to the supply of LKW Tandem trucks with trailers on the territory of Slovak Republic. In more details I deal with the supply of Deichmann shoes LLC at the level of national transport, where there are two types of supplies: one-day or two-days. I characterize these types of supplies more extensively in my final work. In the last chapter, I propose improvements and possible ideas for streamlining the utilization of the truck supplies in the early hours, respectively at night.

Keywords: transport, fleet, evaluation

OBSAH

Úvod.....	10
1 DOPRAVA A LOGISTIKA	12
1.1 Charakteristika a význam dopravy	12
1.2 Rozdelenie dopravy	15
1.3 Charakteristika a význam logistiky	16
1.4 História logistiky.....	17
1.5 Logistický reťazec a logistické systémy	19
2 CHARAKTERISTIKA SPOLOČNOSTI RUPPENTHAL, s. r. o.	22
2.1 Vznik dopravnej firmy a základné informácie	22
2.2 Hospodárenie spoločnosti	23
2.3 Organizačná štruktúra dopravnej spoločnosti	27
2.4 Vozidlový park.....	28
2.5 Vyt'azovanie vozidiel	28
2.6 Miesta prepravy.....	29
3 UKAZOVATELE ČASOVÉHO A VÝKONOVÉHO VYUŽITIA VOZIDLOVÉHO PARKU	30
Ukazovatele časového a výkonového využitia vozidiel.....	30
4 VÝSLEDKY ANALÝZY	44
5 NÁVRHY NA ZLEPŠENIE	45
ZÁVER.....	47
Zoznam zdrojov.....	48

Úvod

V bakalárskej práci sa budeme venovať problematike posúdenia úrovne využitia vozidlového parku vo vybranej spoločnosti. Pri písaní bakalárskej práce budeme vychádzať z odbornej literatúry, časopisov a článkov na internete zaoberajúcich sa skúmanou problematikou. Bakalárska práca bude koncipovaná ako teoreticko-praktická.

V rámci teoretickej časti si v prvej kapitole priblížime problematiku dopravy a logistiky. Budeme sa venovať charakteristike a významu dopravy. Zameriame sa na rozdelenie dopravy. Priblížime charakteristiku a význam logistiky. Budeme sa venovať histórii logistiky. V závere kapitoly sa zameriame na logistický reťazec a logistické systémy.

Hlavným cieľom praktickej časti bakalárskej práce bude posúdiť úroveň využitia vozidlového parku logistickej spoločnosti Ruppenthal, s.r.o., ktorá má sídlo v Komárne.

V druhej kapitole práce sa zameriame na charakteristiku logistickej spoločnosti Ruppenthal, s.r.o. Budeme sa venovať vzniku tejto firmy a priblížime jej základné informácie. Zameriame sa na jej hospodárenie, organizačnú štruktúru, vozidlový park, vyťažovanie dopravy a miesta prepravy.

V tretej kapitole sa zameriame na ukazovatele časového a výkonného využitia vozidlového parku spoločnosti Ruppenthal, s.r.o. Priblížime logistické trasy spoločnosti na Slovensku a v Čechách.

V štvrtjej kapitole práce zosumarizujeme zistené výsledky a v piatej kapitole bakalárskej práce vykonáme návrhy na zlepšenie logistiky pre skúmanú spoločnosť.

V súčasnej dobe môžeme byť svedkami narastajúcej dopravy, osobnej, nákladnej. Ľudia sa neustále niekam presúvajú a využívajú rôzne formy dopravy. Cesty sú preťažené, v dôsledku toho dochádza k vzniku dopravných nehôd. Problémom je tiež, že v podmienkach Slovenskej republiky nemáme vybudovanú kvalitnú a dostatočnú cestnú infraštruktúru.

V súvislosti s dopravou sa skloňuje pojem logistika. Logistika sa zaoberá napĺňaním logistických metód a funkcií, ktoré slúžia na podporu riadiacich procesov súvisiacich s manipuláciou s materiálom. Ide najmä o systémové riadenie, plánovanie,

realizáciu a kontrolu vonkajšieho i vnútorného materiálového, finančného a informačného toku za účelom zabezpečiť optimálny priebeh v rámci výrobného procesu. Celý tento priebeh sa začína u zákazníka, jeho záujmu a marketingového pôsobenia firmy cez realizáciu požiadaviek zákazníka vo forme výrobku prípadne služieb až po odovzdanie tovaru zákazníkovi, ako aj záručný a pozáručný servis. Predmetom logistiky je doprava, manipulácia, uskladňovanie všetkých materiálov, polotovarov a výrobkov na celej ich trase od dodávateľov cez výrobný podnik až k odberateľom. [1]

Logistika predstavuje štruktúru vzťahov tovarov, ľudí, výrobných kapacít a informácií, pričom tie musia byť na správnom mieste, v správnom čase, v správnom množstve, v správnej kvalite a za správnu cenu. Logistika podporuje pohyb a plynulý tok viacerých ekonomických transakcií, predstavuje potrebnú aktivitu v rámci realizácie predaja tovarov a služieb. V prípade, že tovar nedôjde k zákazníkom načas, nemôžu si ho kúpiť. Ak tovar nedôjde na správne miesto či v správnom stave, predaj nie je možné realizovať, a teda narušením logistických funkcií sa narušia rôzne ekonomické aktivity v rámci logistického reťazca. [2]

1 DOPRAVA A LOGISTIKA

Integráciou Slovenska do spoločenstva vyspelých krajín sa vytvárajú predpoklady na dynamickejší rozvoj spoločnosti a s tým spojený aj rozvoj dopravy vo všetkých jej odvetviach. Automobil v dnešnej dobe predstavuje nenahraditeľný dopravný prostriedok pre väčšinu ľudí, ktorým si skracujú časové a geografické dimenzie. S globalizáciou dopravných systémov úzko súvisí budovanie modernej dopravnej infraštruktúry, čo má za následok každoročné zvyšovanie počtu dopravných prostriedkov na cestách a tým aj zvyšovanie počtu dopravných nehôd. [4]

1.1 Charakteristika a význam dopravy

Schopnosť pohybu, teda mobilita sa spravidla spája s pozitívnymi asociáciami a býva používaná v rôznych kontextoch, pričom málokedy býva podložená exaktnými indikátormi. Mobilita sa často spája s popisom skutočného pohybu. Najčastejšie sa používajú tri ukazovatele a to počet vykonaných ciest, cestovná doba a absolvovaná vzdialenosť. Požadovanú mobilitu zabezpečuje doprava. S rozvojom moderných spoločností sa vyvíjal aj proces dopravy. Dopyt po doprave neustále rastie a je väčšinou uspokojovaný zvýšením používaním dopravných prostriedkov a dopravnej infraštruktúry. Výrazným spôsobom sú zaťažované dopravné systémy, čo má za dôsledok väčšie znečistenie, viac dopravných nehôd, nepriepustnosť dopravných komunikácií. [1]

Doprava predstavuje jedno z najvýznamnejších odvetví národného hospodárstva každej krajiny zohráva významnú a nezastupiteľnú úlohu. Napriek skutočnosti, že jej produktom je služba, teda nie „hmotný“ výrobok, sa považuje za jeden z integrujúcich faktorov ostatných odvetví. Dopravná sústava štátu zahŕňa všetky relevantné dopravné systémy, ktorých význam, stupeň a perspektívy rozvoja sa odvíjajú od ekonomických, geografických, sociálnych, historických a ďalších podmienok konkrétnej krajiny. Letecká doprava v tomto kontexte nedosahuje také postavenie, aké majú pozemné dopravné systémy, t. j. cestná a železničná doprava. Význam leteckej dopravy a jej infraštruktúry ako súčasti národného a celosvetového hospodárstva nie je v tejto súvislosti nutné obzvlášť zdôrazňovať. [5]

Doprava je všeobecne chápaná ako zámerná pohybová činnosť, ktorá spočíva v premiestňovaní osôb alebo vecí. V súčasnosti poskytuje služby vo výrobe, obchodu i obyvateľstvu v rámci logistických reťazcov. V logistických systémoch je potom doprava posudzovaná komplexne v rámci obehových a výrobných systémov. Výrobný proces v doprave sa označuje ako prevádzkový proces, alebo tiež prevoz dopravy, ktorý možno chápať ako vzájomne sklíbené pracovné úlohy a procesy, pomocou ktorých sa uskutočňuje prepravná výrobná činnosť dopravy. V doprave rozlišujeme dvojité charakter výrobného procesu:

1. dopravný proces ako premiestnenie dopravných prostriedkov, t. j. doprava v užšom slova zmysle,
2. prepravný proces ako vlastné premiestnenie osôb alebo vecí. [2]

Vývoj dejín ľudskej spoločnosti sa spája s výmenou tovaru, a tým aj s vývojom dopravy. Doprava umožnila ľuďom získať obživu, zvyšovať blahobyt, poznávať svet, stala sa dennou potrebou človeka. Rozvoj hospodárskeho života každého štátu nie je možný bez dopravy, nakoľko doprava vstupuje do všetkých fáz procesu výroby a spotreby, predstavuje základnú podmienku medzinárodného obchodu a súčasťou všetkých oblastí spoločenského života. Význam dopravy spočíva v tom, že:

- uspokojuje potreby spoločnosti tým, že prepravuje tovary z miesta ich výroby na miesto spotreby, spája vzdialené miesta výroby a spotreby,
- ovplyvňuje rozvoj výrobných síl budovaním priemyselných podnikov a obchodnej siete, čo sa prejaví v narastaní hospodárskej prosperity štátu,
- vo veľkom rozsahu premiestňuje tovary a osoby čo umožňuje znížiť cenu tovaru v mieste spotreby, zvýšiť dopyt po tovare, sprístupniť vzdialenejšie trhy,
- umožňuje zaľudniť neobývané oblasti „bohaté na nerastné suroviny, a tým ovplyvňuje rovnomerné osídľovanie sveta,
- rýchlejšie a plynulejšie zásobuje obyvateľstvo najmä tovarmi, ktoré sa rýchlo kazia,
- umožňuje budovanie veľkých miest, zjednocuje oblasti a štáty do jedného hospodárskeho a spoločenského celku, podporuje rozvoj medzinárodnej deľby práce a medzinárodných vzťahov. [3]

Doprava predstavuje súhrn všetkých činností, ktorými sa realizuje pohyb dopravných prostriedkov po cestách za účelom premiestňovania objektov. Premiestňovaný môže byť materiál, suroviny či osoby, ale tiež energia a informácie. Technológia, ktorá je aplikovaná v doprave je tvorená z dopravných prostriedkov, dopravnej infraštruktúry a dopravnej organizácie. [7]

Doprava predstavuje prostriedok na uspokojovanie potrieb, ktoré nemôžu byť uspokojené na mieste. Termín doprava obsahuje všetky fyzické miesta a k tomu používané nástroje ako pešie cesty, infraštruktúra, vozidlá, zdroje či iné pomocné materiály. Doprava je meraná v osobokilometroch alebo tonokilometroch, ktoré udávajú objem dopravy. [1]

Doprava má globálny charakter a predstavuje dôležitý prvok v rámci hospodárstva krajiny a jej spoločnosti. Mobilita je významná pre vnútorný trh a životnú úroveň občanov, nakoľko im umožňuje voľný pohyb. Stav dopravy je ukazovateľom hospodárskeho rastu alebo stagnácie či recesie a zároveň vytvára pracovné miesta. Dobrá doprava by mala byť udržateľná vzhľadom na nové výzvy s ktorými sa stretáva. [13]

Doprava svojou činnosťou, premiestňovaním osôb a tovarov uspokojuje potreby spoločnosti. Tým vytvára pozitívne aspekty, medzi ktoré možno zaradiť:

- vplyv na hybnosť obyvateľstva (dopravné siete obyvateľom umožňujú dochádzať za prácou, vzdelaním či kultúrnymi a športovými podujatiami),
- doprava predstavuje stimulátor sociálno-ekonomického rozvoja a činiteľom aktivizujúcim proces hmotnej výroby,
- doprava umožňuje hospodársku a kultúrnu výmenu medzi sídlami a oblasťami ale aj medzinárodnú výmenu (regióny, ktoré sú nie napojené na kvalitnú dopravnú sieť sú chudobnejšie ako tie, ktoré majú vo svojom okolí kvalitnú infraštruktúru),
- podiel na zvyšovaní životnej úrovne obyvateľstva,
- vplyv na rozmiestnenie sídiel a územnej štruktúry hospodárstva. [10]

Na druhej strane je potrebné zdôrazniť, že doprava má aj negatívne pôsobenie, pričom nepriaznivé vplyvy dopravy sa týkajú hlavne jej dopadov na životné prostredie. Tieto vplyvy možno zo širšieho pohľadu rozdeliť do nasledovných skupín:

- globálne vplyvy, medzi ktoré patrí hlavne tvorba skleníkového efektu,

- regionálne vplyvy, ktoré prispievajú najmä k deštrukcií vegetácie, kyslím dažďom a depozícií dusíka,
- lokálny vplyvy prejavujúce sa v bezprostrednej blízkosti komunikácie. Do tejto skupiny možno zaradiť problémy ako vysoká hladina znečistenia ovzdušia, dopravné nehody, hluk, priame znečistenie prostredia a podzemných vôd. [8]

1.2 Rozdelenie dopravy

Doprava sa delí podľa rôznych kritérií. V nasledujúcej časti práce sa zameriame na klasifikáciu dopravy a to nasledovne:

Podľa premiestňovaného objektu prepravy rozlišujeme dopravu na:

- osobnú prepravu – individuálna preprava osôb a hromadná preprava,
- nákladnú prepravu.

Podľa druhu dopravnej cesty a používaných dopravných prostriedkov dopravu delíme na:

- cestnú dopravu,
- dráhovú dopravu – koľajová, železničná, električková, trolejbusová, lanová,
- vodnú dopravu (lodná preprava) – vnútrozemská a námorná,
- vzdušnú dopravu (letecká),
- potrubnú dopravu,
- nekonvenčnú dopravu (pásová preprava).

Podľa obsluhového územia

- vnútroštátna doprava,
- medzinárodná doprava (zahraničná doprava).

Podľa verejnosti:

- verejnú dopravu,
- neverejnú (individuálnu) dopravu.

Podľa pravidelnosti:

- pravidelnú dopravu,
- nepravidelnú dopravu.

Podľa prostredia v ktorom je realizovaná na:

- podzemnú dopravu,
- pozemnú dopravu,
- nadzemnú dopravu,
- viacúrovňovú dopravu. [6]

1.3 Charakteristika a význam logistiky

V doprave sa rozširujú systémy, ktoré majú hierarchický charakter vznikajúci výstavbou postupného prenikania informácií od výroby po spotrebu cez úroveň vnútropodnikového informačného systému. Do tohto reťazca spadá tiež pohyb, doprava a manipulácia s materiálom. Skúsenosti z praxe potvrdzujú, že je potrebné ucelene riešiť a zladit' všetky hmotné a nehmotné operácie v rámci výrobných a obehových procesov, ktoré vznikajú ako dôsledok deľby práce a sú spojené s výrobou (obehom určitého výrobku, druhu výrobku alebo tovaru). Tieto operácie sú navzájom previazané do reťazí, kde počiatkom je zabezpečenie potrieb zákazníka po danom tovare alebo službe a na konci je dodanie požadovanej služby alebo výrobku. Konečným efektom predstavuje uspokojenie potrieb zákazníka a tým posilnenie pozície podniku na trhu pri ziskovosti. Konečný efekt musí byť dosiahnutý s čo najväčšou pružnosťou a hospodárnosťou. Takýto prístup sa nazýva logistický, uvedené reťaze logistické reťaze. Disciplína, ktorá vysvetľuje zákonitosti pôsobiace pri vytváraní týchto reťazí a dáva praktické návody, ako tieto reťaze zladit', sa nazýva logistika. [12]

Úspešnosť podnikania v trhovom hospodárstve významne ovplyvňuje kvalita produkcie a jej cena. V cene výrobkov vrátane ich dodania do miesta spotreby tvorí stále významnejšiu zložku nákladov na pohyb pre výrobu potrebných materiálov, ktorý je zabezpečovaný v rámci obehových procesov prevažne verejnou dopravou, alebo vo výrobe vnútropodnikovou manipuláciou. S rozvojom techniky a technológie výroby požiadavky na prepravu rôznych surovín, polotovarov a hotových výrobkov neustále stúpali. Napriek tomu, že prebiehal takto významný proces, bola pomerne dlho vo svete venovaná jeho účinnej analýze malá pozornosť. Vzhľadom k neustále rastúcim

požiadavkám na efektivitu všetkých prebiehajúcich procesov sa však už v súčasnej dobe problematikou využitia možných rezerv v tejto oblasti zaoberá vedný odbor logistika. [6]

V literatúre nájdeme množstvo definícií logistiky. Všeobecne možno logistiku definovať ako vedný odbor, ktorý sa zaoberá celkovou koordináciou a optimalizáciou všetkých činností, ktorých reťazce sú dôležité k pružnému a hospodárskemu dosiahnutiu daného komerčného efektu. V užšom poňatí možno logistiku definovať ako vednú disciplínu, ktorá sa zaoberá materiálovými tokmi. Proces skúmania spočíva v plánovitom usporiadaní, prevádzaní, riadení a kontrole všetkých materiálových, informačných a energetických tokov s nimi súvisiacich tak, aby bola optimálne zabezpečená výroba a dodávky tovarov v požadovanej kvalite, zložení i čase s minimálnymi nákladmi. [2]

Logistika predstavuje systémovú náuku, v rámci ktorej treba pri riešení praktických problémov zohľadňovať systémový spôsob myslenia. Tento spôsob myslenia spočíva v komplexnom chápaní prejavov v ich vnútorných a vonkajších súvislostiach. V praxi to znamená potrebu uvažovať o tom, ako zmena v jednej časti podnikových procesov ovplyvní podnik ako celok. Nie je možné optimalizovať problém takým spôsobom, aby sme nezobrali do úvahy širšie súvislosti. [11]

Logistika sa považuje za integrované plánovanie, formovanie, vykonávanie a kontrolovanie hmotných a s nimi spojených informačných tokov od dodávateľov do podniku, vo vnútri podniku a z podniku k odberateľom. [12]

Najčastejšie sa v praxi logistika rozdeľuje na:

- zásobovaciu – väčší dôraz je kladený na časť logistického reťazca, ktorý sa uskutočňuje medzi dodávateľom a výrobcom. To znamená na spôsoby a metódy zásobovania.
- výrobnú – tu je kladený dôraz hlavne na toky materiálov vo výrobe a montáži.
- distribučnú – dôraz je kladený na alokáciu skladov a toky hotových výrobkov medzi výrobcom a spotrebiteľom. [2]

1.4 História logistiky

Termín logistika sa používa už niekoľko storočí. Pôvod tohto slova zrejme pochádza z gréčtiny, kde názov lego znamená myslieť, logos reč, rozum, pochopenie, počítanie. V stredoveku pojem logizmus vyjadroval praktické počítanie s číslami,

výpoveď, úvahu, myšlienku a neskôr i formálnu logistiku a výraz logistes bol označením pre počtára. Náznaky súčasného chápania logistiky sú napríklad uvádzané už v súvislosti s vojenskými operáciami v 9. a 10. storočí, kedy byzantský kráľ Leontos VI. Pripravoval poľné ťaženie v priestore a čase a logistikou označil zabezpečenie armády strelivom, zbraňami a potravinami. Po dlhej dobe potom uplatnil výraz logistika francúzsky generál švajčiarskeho pôvodu Antoine-Henri Jomin v diele „Náčrt vojenského umenia“, vydaného v roku 1837 v Paríži. Hovoril tu o dôstojníckej funkcii major generál, teda o dôstojníkoch, ktorí zabezpečujú ubytovanie a tábory pre útvar, určujú pochodové smery pri presunoch a upresňujú ich podľa miestnych podmienok. [6]

Počas druhej svetovej vojny boli vojenské operácie hlavnou oblasťou pre využitie logistiky. Jednalo sa o organizáciu zásobovania a presuny vojsk. Z dnešného pohľadu išlo v tej dobe o organizáciu materiálových tokov. Ku koncu druhej svetovej vojny sa potom logistika uplatnila v súvislosti s organizáciou rozsiahlych operácii spojeneckých vojsk. Tieto vojnové operácie vyžadovali presun veľkého množstva vojenského materiálu a jednotiek, ktorý musel byť pri vyľodovacích operáciách prevádzaný koordinovane a v čo najkratšom čase. V priebehu druhej svetovej vojny sa preukázali prednosti logistiky, ktorá sa potom po vojen začala zavádzať i v civilných podmienkach pri dodávkach surovín a polotovarov, plánovanie výroby a distribúciu výrobkov, postupne s aplikáciou výpočtovej techniky. [7]

Prvé ucelené teoretické texty o logistike sa začali objavovať v období 60-tych rokoch minulého storočia. Vlastné teórie i prax logistiky potom začali postupne využívať v USA pre optimalizovanie distribučných ciest a s nimi spojených finančných nákladov. V dôsledku povojnovej obnovy v Európe došlo k realizácii procesov logistiky s určitým oneskorením až začiatkom 70-tych rokov. [2]

Na základe zdrojov možno tvrdiť, že k úspešnému uplatneniu logistiky došlo vo svete prakticky až po roku 1970. Významným impulzom pre rozvoj logistiky bol postupný prechod od trhu výrobcov, charakteristického výrobou obmedzeného sortimentu výrobkov vo veľkom množstve k trhu zákazníka. Požiadavkou sa stala potreba rýchlej inovácie výrobkov a potreba vyrábať ich široký sortiment, spoločne s hľadaním postupov pre znižovanie nákladov a realizáciu aktívnych marketingových operácií. [2]

1.5 Logistický reťazec a logistické systémy

Za významný faktor sa tiež považuje možnosť využívania logistiky ako účinného nástroja konkurenčného boja pri zvyšovaní podielu na trhu. Tento proces je hlavne silný v celej oblasti leteckej dopravy a výroby lietadiel. Vedecké prístupy k riešeniu čiastkových problémov v logistike, napríklad využitie exaktných vied a heuristických princípov sa začali v širšej miere uplatňovať najskôr v závere minulého storočia. Išlo predovšetkým o situácie, kedy sa s cieľom optimalizácie prešlo od riešenia čiastkových problémov ku komplexnému riešeniu a optimalizácie celých logistických reťazcov. [6]

Logistický reťazec je účelne usporiadaná množina technických prostriedkov pre uskutočňovanie logistických cieľov. V systéme ide o premiestňovanie vecí (osôb) a premiestňovanie informácií (nosičov informácií, signálov a pod.). Cieľom môže tiež byť premiestňovanie energie a financií. Logistický reťazec je najdôležitejším pojmom logistiky. Jedná sa o dynamické prepojenie trhu spotreby s trhmi surovín, materiálov a dielu v hmotnom a nehmotnom stave vychádzajúci z požiadavky konečného zákazníka alebo sa viaže na konkrétne zákazky. [2]

Logistický reťazec je zložený z ciest (kanálov), po ktorých sa pohybujú aktívne a pasívne prvky logistiky a z čiastkových hmotných a nehmotných tokov, ktoré sa uskutočňujú medzi rôznymi článkami (podsystemy) vo výrobe, doprave a obchode. Subjekty, ktorých pôsobením sa toky pasívnych prvkov realizujú v logistickom reťazci, označujeme ako aktívne prvky. Medzi aktívne prvky patria:

- technické prostriedky a zariadenia pre manipuláciu, prepravu, balenie, skladovanie a fixáciu,
- technické prostriedky a zariadenia slúžiace operáciám s informáciami,
- pracovníci ovplyvňujúci fungovanie aktívnych prvkov logistického systému.

Medzi pasívne prvky, t.j. objekty prebiehajúce logistickými reťazcami patrí:

- suroviny, materiál, nedokončené i hotové výrobky,
- obaly a prepravné prostriedky pri zvoze k opakovanému použitiu,
- odpad vznikajúci pri výrobe, distribúcii a spotrebe výrobkov,
- osoby prepravované v integrovanom dopravnom systéme,
- informácie, tok peňazí. [2]

Logistický reťazec je usporiadaná množina prvkov vytvárajúca materiálový a informačný tok pre dosiahnutie určitého cieľa. Ide o prepojenie trhu spotreby s trhmi materiálov a surovín z hľadiska hmotnej aj nehmotnej stránky, ktorá účelne vychádza od kupujúceho a viaže sa na konkrétnu zákazku či výrobok. Hmotná stránka v rámci reťazca predstavuje uchovávanie a premiestňovanie vecí, ktoré sú schopné uspokojiť potrebu zákazníka (hotové výrobky), alebo vecí, ktoré toto uspokojenie podmieňujú (obaly, materiál, nedokončené výrobky). Nehmotná stránka spočíva v premiestňovaní a uchovávaní informácií potrebných pre realizáciu požadovaného premiestnenia a taktiež k premiestňovaniu finančných prostriedkov. [9]

V rámci vytvárania efektívnych logistických reťazcov sú podstatné nasledovné vlastnosti:

- Transparentnosť pozdĺž celej dĺžky reťazca. Podniky očakávajú aktuálne informácie o stave surovín, materiálu a hotových výrobkov.
- Konektivita článkov do integrovaného reťazca. Ide o schopnosť výmeny a interpretácie závažných informácií s presahom úsekov a funkcií.
- Agilnosť partnerov, ktorá vedie na základe získaných informácií k praktickým zmenám. Jedná sa o prispôsobivosť alebo flexibilitu podnikových procesov. [11]

Pri logickom reťazci rozlišujeme aktívne a pasívne prvky. Aktívne prvky predstavujú prostriedky zabezpečujúce svojim pôsobením realizáciu logistických funkcií na pasívnych prvkoch. Patria sem technické prostriedky zabezpečujúce prepravu, skladovanie, balenie a tiež pracovníkov, ktorí ovládajú tieto prostriedky. Pasívne prvky predstavujú veci, ktoré prebiehajú logistickým reťazcom. Môže sa jednať o suroviny, materiál, nedokončené alebo hotové výrobky. Patria sem tiež obaly, prepravné prostriedky, odpad a informácie. Toky pasívnych prvkov sa uskutočňujú medzi jednotlivými článkami logistického reťazca, ktoré sa označujú ako podsystémy a zahŕňajú areály, budovy, komunikácie, prípadne jednotlivé miesta, kde aktívne prvky pôsobia na pasívne. [9]

System je v logistike chápaný ako účelovo definovaná množina prvkov a množina väzieb medzi nimi, ktoré spolu určujú vlastnosti, správanie a funkcie reálneho objektu ako celku. Logistiku ako systém potom možno definovať ako cieľovo orientovanú štruktúru

potenciálov a činností, zameranú na dosiahnutie špecifických výkonových cieľov v rámci celého podniku.[2]

Logistické systémy je možné sledovať z rôznych pohľadov, ktoré vychádzajú z podnikových alebo nadpodnikových záujmov. Ich rozlíšenie vyplýva z rozdielov, ktoré vychádzajú z ich usporiadania. Na tomto základe je potom možné študovať, rozlišovať a nazývať systémy:

a) podľa prevažujúcich činností:

- materiálový podsystem, ktorý zahŕňa materiálový tok,
- plánovací a riadiaci podsystem, ktorý zahŕňa plánovanie, riadenia kontrolu,
- informačný podsystem, ktorý zahŕňa evidenciu údajov, zaistenie ich spracovania, prenos a vykazovanie. Hlavnou úlohou je tu presnosť a rýchlosť predávania informácií.

b) podľa šírky zamerania na štúdium materiálových tokov:

- makrologistika – celý systém dopravných procesov,
- mikrologistika – logistika čiastkovej oblasti – podniku,
- mezologistika – týka sa dopravných systémov alebo kombinovaných systémov.

c) podľa hospodársky – organizačného miesta uplatnenia:

- logistika priemyselná, výrobná,
- logistika obchodná,
- logistika dopravná. [7]

2 CHARAKTERISTIKA SPOLOČNOSTI RUPPENTHAL, S. R. O.

2.1 Vznik dopravnej firmy a základné informácie

Spoločnosť bola založená ako dcérska spoločnosť jedného silného a stredne veľkého rodinného podniku. Firma bola založená v roku 2007 ako spoločnosť s ručením obmedzením. Základné imanie tvoria vklady konateľov a to vo výške 23 237 € v rámci ktorého nemecká materská spoločnosť vlastní 90% a ďalších 10% má konateľka. Je to stredne veľký podnik, ktorý poskytuje dobré pracovné miesto v priemere 69 zamestnancom v okrese Komárno a Dunajská Streda. Definitívne je to stabilný podnik na Podunajskej nížine lebo už viac ako desať rokov funguje neotrasiteľne a s dobrými výsledkami.

Deň vzniku spoločnosti je 3.1.2007. Spoločnosť Ruppenthal, s.r.o. má sídlo v Komárne. Spoločnosť Ruppenthal, s.r.o. sa zaoberá nasledovnými činnosťami:

- obchodná činnosť a v rozsahu voľnej živnosti – maloobchod, veľkoobchod,
- sprostredkovateľská činnosť v rozsahu voľnej živnosti,
- sprostredkovanie dopravy a prepravy tovaru,
- nájom a prenájom motorových vozidiel, prívesov a návěsov,
- reklamná činnosť,
- skladovanie tovaru,
- upratovacie služby,
- usporadúvanie a sprostredkovanie spoločenských podujatí,
- vnútroštátna cestná nákladná doprava,
- medzinárodná cestná nákladná doprava.

Z predmetných činností najväčšiu časť tvorí sprostredkovanie dopravy a prepravy tovaru ako aj vnútroštátna a medzinárodná cestná nákladná doprava. Pre tieto činnosti majú veľkú centrálu v Komárne. Spolupracujú s takými veľkými firmami ako Heinrich DeichmannSchuhe GmbH & Co. KG a KiK Textilien und Non-Food GmbH. V rámci tohto partnerstva majú na starosti medzinárodnú nákladnú logistiku a dopravu a prepravu

tovarov nielen na Slovensku ale aj v susedných krajinách ako Česko, Maďarsko, Rakúsko.

2.2 Hospodárenie spoločnosti

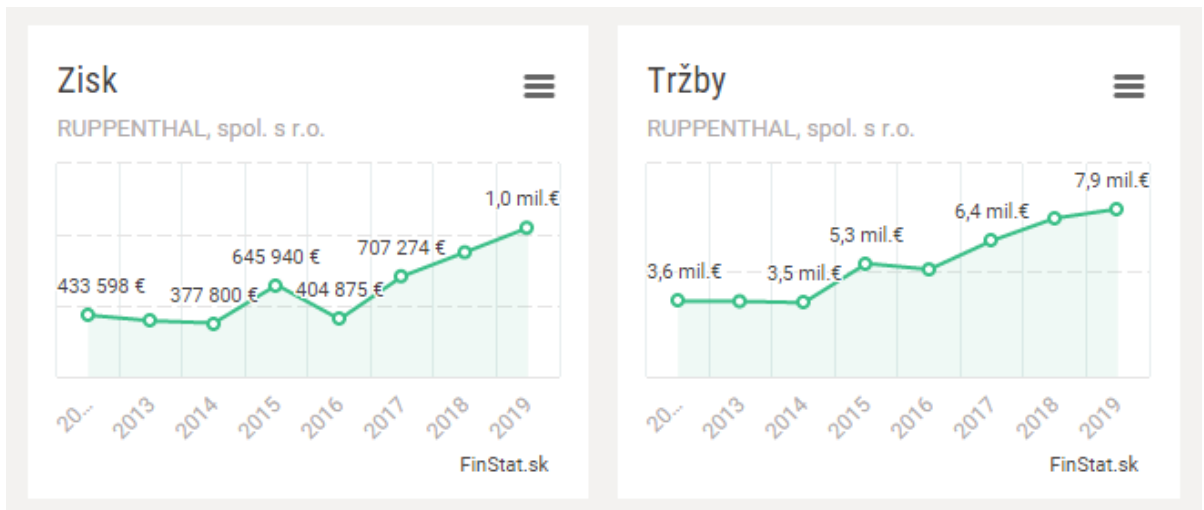
Spoločnosť RUPPENTHAL, spol. s.r.o. v roku 2019 zvýšila zisk o 20 % na 1,049 mil. € a tržby jej narástli o 6 % na 7,869 mil. € [14]

Tabuľka 1 Finančné ukazovatele spoločnosti Ruppenthal, s.r.o. Zdroj: [14]

Rok	2019
Tržby	7 868 913 eur
Celkové výnosy	8 231 186 eur
Zisk	1 048 575 eur
Aktíva	5 827 708 eur
Vlastný kapitál	2 130 227 eur
Celková zadlženosť	63,45%
Hrubá marža	43,48%

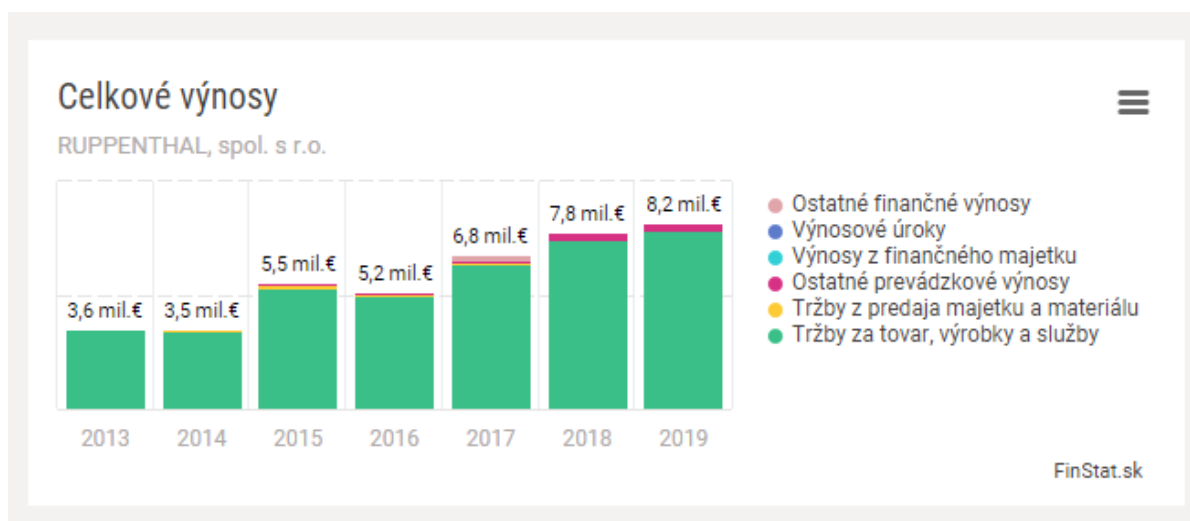
V tabuľke 1 uvádzame finančné ukazovatele spoločnosti Ruppenthal, s.r.o. za rok 2019. Ako vyplýva z predmetnej tabuľky tržby spoločnosti v roku 2019 predstavovali 7 868 913 eur. Celkové výnosy boli na úrovni 8 231 186 eur. Zisk spoločnosti bol 1 048 575 eur. Aktíva tvorili 5 827 708 eur a vlastný kapitál 2 130 227 eur. Celková zadlženosť spoločnosti bola 63,45% a hrubá marža na úrovni 43,48%.

Graf 1 Zisk a tržby spoločnosti Ruppenthal, s.r.o. za obdobie 2007-2019 Zdroj: [14]



V grafe 1 uvádzame zisk a tržby spoločnosti Ruppenthal, s.r.o. za obdobie od vzniku spoločnosti, t.j. 2007 po rok 2019. Z predmetného grafu je evidentný nárast zisku a tržieb spoločnosti za sledované obdobie.

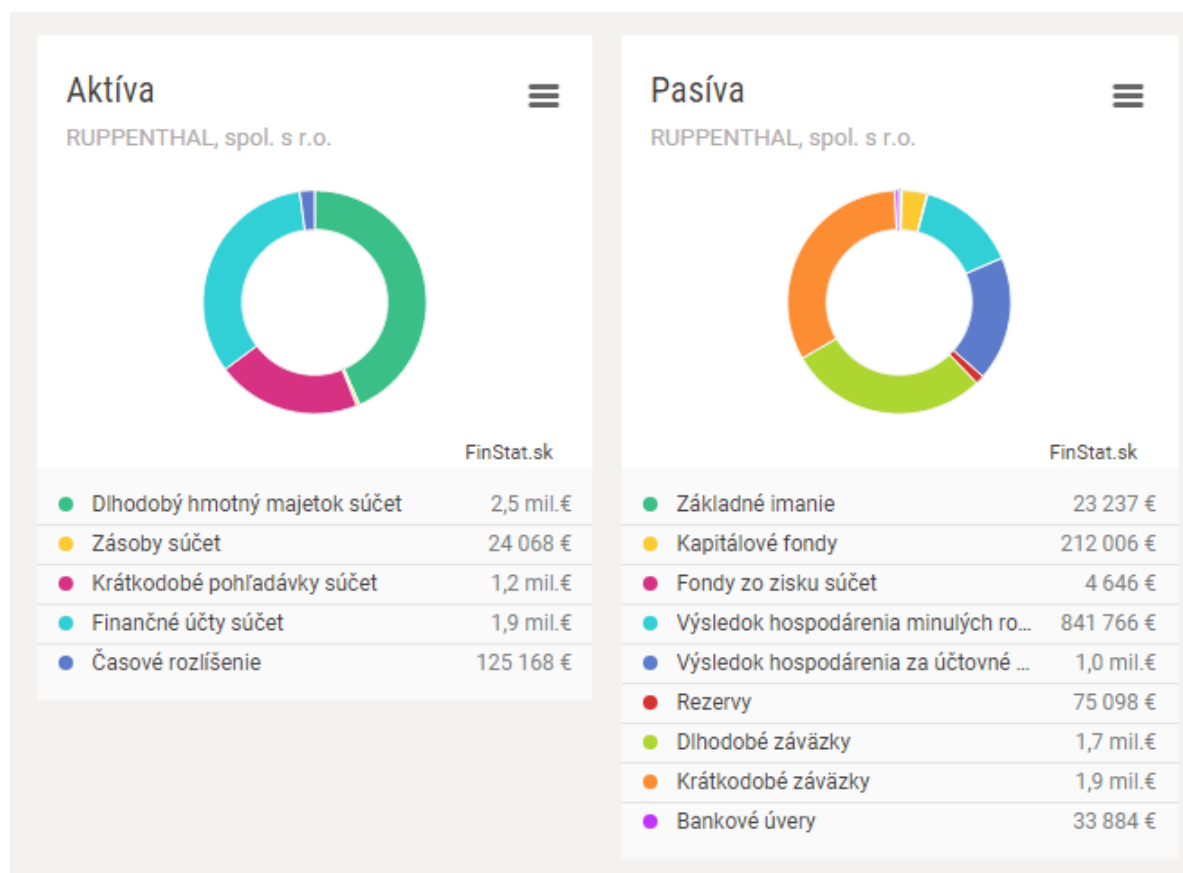
Graf 2 Výnosy spoločnosti Ruppenthal, s.r.o. za obdobie 2013-2019 Zdroj: [14]



V grafe 2 uvádzame vývoj celkových výnosov spoločnosti Ruppenthal, s.r.o. od roku 2013 do roku 2019. Z grafu vyplýva, že kým v roku 2013 predstavovali celkový výnos spoločnosti 3,6 milióna eur v roku 2019 to bolo už na úrovni okolo 8,2 milióna eur.

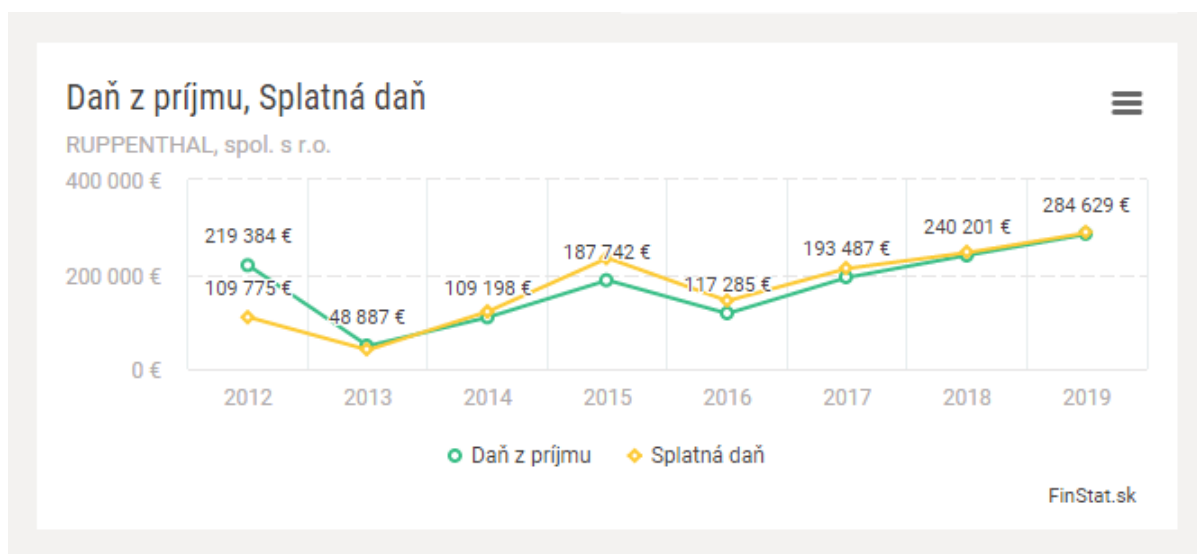
Na obrázku 1 sú znázornené aktíva a pasíva spoločnosti Ruppenthal, s.r.o., Aktíva sú tvorené dlhodobým hmotným majetkom v súčte 2,5 milióna eur, zásobami vo výške 24 068 eur, krátkodobými pohľadávkami vo výške 1,2 milióna eur, finančnými účtami vo výške 1,9 milióna eur a časové rozlíšenie je na úrovni 125 168 eur.

Obrázok 1 Aktíva a pasíva spoločnosti Ruppenthal, s.r.o. Zdroj: [14]



V grafe 4 je znázornená daň z príjmu a splatná daň spoločnosti Ruppenthal, s.r.o. za obdobie od roku 2012 do 2019. Z predmetného grafu je vidieť, že daň z príjmu bola v roku 2012 na úrovni 219 384 eur a v roku 2019 to bolo 284 629 eur.

Graf 3 Daň z príjmu a splatná daň Ruppenthal, s.r.o. za obdobie 2012-2019 Zdroj: [14]



2.3 Organizačná štruktúra dopravnej spoločnosti

Z hľadiska organizačnej štruktúry spoločnosti Ruppenthal, s.r.o. sú na čele organizácie konatelia. Spoločnosť má účtovné, personálne a ekonomické oddelenie. Dôležitú úlohu má logistické oddelenie, ktoré sa zaoberá logistikou, plánovaním a organizovaným činností súvisiacich s vnútroštátnou a medzinárodnou dopravou a prepravou. Personálne oddelenie spoločnosti sa stará o zamestnancov a potrebnými náležitosťami s ich výkonom práce. Organizácia má tiež oddelenie, ktoré má na starosti vozidlá, ich kontroly a opravy.

Štatutárnymi orgánmi (konateľmi) sú Holger Spreier z Nemecka, Adriana Böopple z Komárna a Hans Jörg-Platz z Nemecka. Spoločnosť Ruppenthal, s.r.o. je dcérskou spoločnosťou nemeckého podniku Ruppenthal GmbH.

Ruppenthal GmbH je stredne veľká rodinná spoločnosť spravovaná vlastníkmi, ktorú založil Karl Ruppenthal v roku 1988 a v tom čase prepravoval hlavne voľne položený tovar. Ruppenthal GmbH je sesterskou spoločnosťou Hunsrück-Sondertransport-GmbH od roku 1995 a odvtedy sa vyvinula v univerzálny podnik v oblasti nákladnej dopravy. V priebehu rokov sa špecialista na hromadný tovar stal jednou

z najdôležitejších dopravných spoločností v oblasti logistiky stavebných materiálov v Porýní-Falcku a Sársku s rozsiahlou a flexibilnou flotilou. Dnes sa spoločnosť etablovala vo všetkých oblastiach cestnej dopravy. Spoločne so zákazníkmi sa vyvíjajú logistické koncepcie pre výrobné a maloobchodné sektory. Skladovanie, manipulácia a výber objednávok sú neoddeliteľnou súčasťou služieb, rovnako ako kompletne dodávky pobočkových sietí. So svojimi dcérskymi a sesterskými spoločnosťami sa v súčasnosti vytvorila skupina spoločností, ktorá pozostáva zo siedmich spoločností v šiestich krajinách. Skupina v súčasnosti zamestnáva vyše 250 ľudí s takmer 200 vozidlami a zameriava sa na oblasť logistiky. [15]

Obrázok 2 Pobočky spoločnosti Ruppenthal, GmbH. Zdroj: [15]



2.4 Vozidlový park

Súčasný vozový park spoločnosti je nasledovný:

- 11 ťahačov – MAN
- 28 návesov – 14 Kögel, 12 Schwarzmüller a 2x Fliegl
- 45x IVECO 12t
- 45x prívies Spier

2.5 Vyt'ažovanie vozidiel

Centrálny sklad je v Dunajskej Strede pri hlavnej ceste smerujúcej do Bratislavy a Komárna-Štúrova.

Vozidlá parkujú na parkovisku centrálného skladu.

Nakladanie tovaru prebieha vždy v pondelok dopoludnia a v stredu popoludní.

Vozidlá nacúvajú na rampu, tovar je prichystaný a šoféri si musia naložiť tovar, podľa toho kde začínajú vykladať.

Na nákladné vozidlo s prívesom sa zmestí 36 paliet a to 18 na nákladné vozidlo a 18 na príves.

Palety sú na kolieskach (aby bolo najrýchlejšie a jednoduchšie manipulovanie s tovarom).

2.6 Miesta prepravy

Deichamann topánky prepravuje spoločnosť zo skladu, ktorý je v Dunajskej Strede do predajní na Slovensku, Česku, Rakúsku a Maďarsku.

3 UKAZOVATELE ČASOVÉHO A VÝKONOVÉHO VYUŽITIA VOZIDLOVÉHO PARKU

Ukazovatele časového využitia vozidiel

Časovou kapacitou dopravného prostriedku sa chápe využitie času, počas ktorého je vozidlo k dispozícii na prepravný výkon. Časová kapacita môže byť:

- maximálna – kapacita teoreticky dosiahnuteľná za určité obdobie, ak by sa vozidlo využívalo v prevádzke nepretržite, t. j. na tri zmeny každý deň roka,
- nominálna – kapacita teoreticky dosiahnuteľná za určité obdobie, ak by sa vozidlo využívalo len určitý počet hodín každého pracovného dňa v roku,
- efektívna – udáva reálny rozsah využívania vozidla na výkon v prevádzke. [16]

Ukazovatele výkonov a výkonového využitia vozidiel

Jazdný výkon

Vyjadruje počet kilometrov, ktoré vozidlo prejde medzi dvoma miestami alebo za určité časové obdobie. Jazdný výkon pri jednom obrate sa vypočíta:

$$l_c = l_o + l_z$$

l_c – počet kilometrov celkovo prejdených pri jednom obrate

l_o – počet prázdnych kilometrov prejdených pri jednom obrate

l_z – počet ložených kilometrov prejdených pri jednom obrate

Jazdný výkon pri všetkých obratoch všetkých vozidiel vozidlového parku za určité obdobie:

$$L_c = L_o + L_z$$

L_c – počet kilometrov prejdených za určité obdobie

L_o – počet prázdnych kilometrov prejdenných za určité obdobie

L_z – počet ložných kilometrov prejdenných za určité obdobie

Jednotka kilometer nevyjadruje množstvo práce vynaloženej na jazdný výkon. Množstvo vynaloženej práce závisí predovšetkým od:

- celkovej prejazdenej vzdialenosti,
- druhu vozidla a jeho technicko-prevádzkových parametrov,
- sklonových a smerových pomerov vedenia trasy komunikácie a kvality jej povrchu,
- obmedzenia rýchlosti vinou dopravných zápch, obmedzujúcich značiek, atď.,
- druhu, množstva a hmotnosti prepravovaných vecí,
- psychického a fyzického stavu vodiča,
- počasia. [16]

Plán túr DSK z Centrálného skladu Deichmann z Dunajskej Stredy Jún 2017:

Tabuľka 2 SK Tur 1:

Číslo obchodu:	PSČ:	Mesto:	Čas zásobovania :
45	81106	Bratislava, Obchodná	6:00 hod.
48	82108	Bratislava, OC Central	6:45 hod.
23	83106	Bratislava-Lamač, OC Galéria	7:30 hod.
60	84107	Bratislava Bory	8:15 Hod.
54	82104	Bratislava, SP Avion	9:15 hod.
1	81104	Bratislava, Shopping Palace	10:00 hod.
28	83106	Bratislava-Raca, OC Raca	10:45 hod.
65	90200	Pezinok	11:45 hod.
66	93101	Šamorín	12:00 hod.
16	92901	Dunajská Streda	13:00 hod.

V predmetnej tabuľke je uvedený rozvoz tovaru, ktorý začína v Bratislave na Obchodnej ulici, číslo obchodu je 45 čas vykládky je 6:00 hod.

Analýza SK Túra 1

Ako prvú trasu uvádzame Bratislavu, kde musí spoločnosť vyložiť 7 obchodov - to znamená, tovar ktorý smeruje do Bratislavy vždy sa naloží na koniec prívesu. Ďalej z Bratislavy ide vozidlo do Šamorína, čiže palety na kolesách sa naložia za tým tovarom (bližšie k vozidlu) ktoré sa vykladali v Bratislave. Ďalej zo Šamorína ide vozidlo do Pezinka čiže za tým tovarom ktorý sa vykladal v Šamoríne naložili v centrálnom sklade v Dunajskej Strede tovar ktorý smerujú do Pezinka. Posledná vykládka pre vozidlo, ktoré už vykladala v Pezinku bude vykládka v Dunajskej Strede, tento tovar bol najbližšie k vozidlu.

Jedna vykládka trvá zhruba 15minút v priemere.

Táto preprava(zásobovanie) sa diala nasledovným spôsobom:

V pondelok dopoludnia sa tovar naložil na nákladné vozidlo s prívesom. V utorok ráno musí byť tovar na prvej zastávke v Bratislave na Obchodnej ulici, číslo prevádzky(obchodu) 45 ráno o 6:00.

Čiže vozidlo naložené musí v utorok ráno o 4:30 vyraziť z Dunajskej Strede do Bratislavy. Cesta trvá zhruba jednu hodinu, ale musíme nechať aspoň 15-20 min diferenciálny čas kvôli premávke v Bratislave (spolu **1hod 15 min**).

Keď prebieha všetko v poriadku tak šofér bude odstavený na rampe o 5:45. Nachystá tovar na vykládku (napr. 5palet na kolieskach). Prevádzku otvoria o 6:00 a tovar premiestni z prívesu do predajne, kde sa vyplnia papiere (CMR) a šofér zatvorí príves a smeruje k druhej zastávke.

Druhá predajňa je v Bratislave OC Central číslo prevádzky(obchodu) 48. Cesta trvá z prvej predajne do druhej cca. 10 min, ale taktiež si rezervujeme aspoň 10 min kvôli premávke , takže cesta trvá **20 min**. Tu si šofér tiež nacúva na rampu a vyloží tovar o 6:45

Tretia predajňa je v BA Obchodné centrum Galéria Lamač, cesta z druhej predajne do tretej trvá **20 min**, čiže vykládka začne 7:30. Po vykládke a vybavení dokladov (CMR) sa presúva vozidlo na štvrtú vykládku.

Štvrtá vykládka je v BA Bory, cesta z tretej prevádzky na štvrtú vykládku trvá **20 min**, čiže tovar sa začne vykladať o 8:15. Po vykládke a vybavení dokladov (CMR) sa presúva vozidlo na piatu vykládku.

Piata vykládka je BA SP Avion , cesta zo štvrtej na piatu vykládku trvá **30min**, tovar sa začne vykladať o 9:15. Po vykládke a vybavení dokladov (CMR) sa presúva vozidlo na šiestu vykládku.

Šiesta vykládka je BA Shopping Palace, cesta z piatej na šiestu vykládku trvá **20min**, tým pádom sa tovar začne vykladať o 10:00. Tu si šofér spraví prvú časť povinnej prestávky, ktorá musí trvať 45 min, ale môže si ju rozdeliť na 15+30min, čiže šofér si tu spraví len 15min. Od 10:00 do 10:15 trvá prestávka v jazde. Po vykládke a vybavení dokladov (CMR) sa presúva vozidlo na siedmu vykládku.

Siedma vykládka je BA-Rača OC Rača, cesta zo šiestej vykládky na siedmu trvá **20min**, tým pádom sa tovar začne vykladať o 10:45. Po vykládke a vybavení dokladov (CMR) sa presúva vozidlo na ôsmu vykládku.

Ôsma vykládka je v Pezinku, cesta z Bratislavy (siedmej vykládky) do Pezinka trvá **30min**, tým pádom sa tovar môže začať vykladať o 11:15. Tu si šofér spraví prvú prestávku v celku. To znamená, že druhú časť, ktorá musí trvať aspoň 30 min, čiže od 11:15 do 11:45 má prestávku v jazde. Po vykládke a vybavení dokladov (CMR), a prestávke v jazde sa presúva vozidlo na deviatu vykládku.

Deviata vykládka je v Šamoríne, cesta z Pezinku (8.vykládka) do Šamorína trvá **40 min**, tým pádom ak vozidlo vyrazilo z Pezinku do Šamorína o 11:45, cesta 40 min trvá tak môže začať z vykládkou o 12:30. Vykládka trvá cca 15min , čiže o 12:45 môže šofér s vozidlom vyraziť na poslednú vykládku ktorá je v Dunajskej Strede, ktorá by mala začať vykladať o 13:00, ale kvôli prestávke v jazde sa bude uskutočňovať neskôr.

Desiata čiže posledná vykládka je v Dunajskej Strede, cesta zo Šamorína do DS trvá **30min**, tým pádom ak vozidlo vyrazilo zo Šamorína do DS o 12:45, tak o 13:15 môže začať s vykládkou, ak vozidlo odstaví na rampu o 13:15 tak vykládka trvá 15 min, Po vykládke a vybavení dokladov (CMR) sa presúva vozidlo do centrálného skladu v Dunajskej Strede.

Cesta z poslednej vykládky z Dunajskej Stredy, do centrálného skladu trvá **15min**.

Celkový čas jász je nasledovný:

DS (centrálny sklad) do BA 1.(predajňa) = 1h 15min

BA1. – BA2. = 20min

BA2. – BA3. = 20min

BA3. – BA4. = 20min

BA4. – BA5. = 30min

BA5. – BA6. = 20min

BA6. – BA7. = 20min

BA7. – Pezinok = 30min

Pezinok – Šamorín = 40min

Šamorín – Dunajská Streda = 30 min

DS – Dunajská Streda centrálny sklad (parkovisko) – 15 min

Po sčítaní týchto časov je výsledný čas jazdy minimálne 5 hodín a 20 minút.

Prestávky v jazde robí šofér vždy podľa svojho, nerobí to vždy na tej predajni ako som písal, ale väčšinou keď zásobovanie ide podľa plánu, tak to tak robí.

Tabuľka 3 SK Túra 2a:

Číslo obchodu:	PSČ:	Mesto:	Čas zásobovania :
51	06401	Stará Ľubovňa	09:00 hod.
24	85010	Bardejov	10:30 hod.
30	08001	Prešov	12:00 hod.
29	09301	Vranov nad Topľou	13:00 hod.
41	06601	Humenné	14:15 hod.
71	06901	Snina	15:00 hod.
13	07101	Michalovce	16:15 hod.
38	07501	Trebišov	17:00 hod.

Tabuľka 4 SK Túra 2b:

Číslo obchodu:	PSČ:	Mesto:	Čas zásobovania:
4	4001	Košice Optima	8:00 hod.
44	04001	Košice Aupark	9:00 hod.
37	97901	Rimavská Sobota	11:00 hod.
11	98401	Lučenec	12:00 hod.
64	99001	Veľký Krtíš	13:00 hod.

V predmetných tabuľkách je uvedený rozvoz tovaru, ktorý začína v Starej Ľubovni na Popradskej ulici, číslo obchodu je 51 čas vykládky je 9:00 hod.

Ako vo vyššie uvedenej tabuľke je vidno, že táto Túra sa skladá z dvoch častí. Prvá časť tabuľky je 2a a druhá časť je 2b. Prvá časť tabuľky, sú predajne, ktoré sa musia vykladať prvý deň a druhá čiže 2b časť sa musí vykladať druhý deň.

Ako druhú trasu uvádzame tzv. východ Slovenska, kde sa musí vyložiť 8 predajní prvý deň a 5 predajní druhý deň.

Ako aj v predchádzajúcej túre, tak isto aj tu vozidlo parkuje v Dunajskej Strede na parkovisku centrálného skladu. Tovar sa naložil predchádzajúci deň, napríklad v pondelok, pretože šofér vozidla musí opustiť centrálny sklad cca. v utorok ráno o 3:00h.

Šofér s naloženým vozidlom opustí areál centrálného skladu o 3:00h, ktorý smeruje na čo najbližšiu diaľnicu (Slovenska), ktorá je od Dunajskej Stredy najbližšie, je to Dolná Streda.

Šoférovi trvá cesta cca. **5h jazdy**, to znamená, že šofér si musí spraviť aspoň jednu prestávku v jazde, kým príde do Starej Ľubovne, väčšinou si šofér spraví prestávku v jazde v meste Poprad na benzínovej pumpe OMV Matejovce. Na benzínovej pumpe si šofér spraví 45 minútovú pauzu. Po pauze šofér vyráža na prvú vykládku, ktorá sa bude konať v Starej Ľubovni na Popradskej Ceste. Keď všetko prebehlo úspešne, tak šofér by mal byť o 8:30 na rampe nacúvaný. Pripraví tovar na vykládku a prichystá doklady, na podpísanie. O 9:00hod, by mal byť tovar vyložený a CMR doklad podpísaný, čiže šofér vyráža na druhú vykládku.

Druhá vykládka bude prebiehať v Bardejove na Duklianskej ulici, číslo prevádzky je 24. Cesta z prvej vykládky na druhú vykládku, trvá cca. **1h**, to znamená, že šofér ak vyrážal zo Starej Ľubovne 9:00 tým pádom by mal byť najneskôr o 10:15hod nacúvaný na rampu v Bardejove. Podľa tabuľky by mal šofér vykladať o 10:30hod. Po nachystaní tovaru, šofér vyloží náklad, vybaví sa doklady, a hneď smeruje k tretej vykládke, ktorá sa bude konať v Prešove.

Tretia vykládka je v meste Prešov na prevádzke pod číslom 30. Cesta z Bardejova do Prešova na ulicu Armády generálneho Svobodu trvá cca. **45min**. Ak šofér o 10:45hod vyrazil z Bardejova do Prešova, tak by mal byť najneskôr pripravený na vykládku v Prešove 11:45hod. Vykládka by mala prebiehať o 12:00hod. Po vykládke a vybavení CMR dokladov, šofér musí hneď ďalej v jazde a to smerujúc do Vranova nad Topľou.

Štvrtá vykládka v poradí je v meste Vranov nad Topľou na prevádzke pod číslom 29. Cesta z Prešova do Vranova nad Topľou trvá cca. **45 min**. Ak prebieha všetko v poriadku, šofér musí byť pripravený na rampe o 12:45hod, po nacúvaní na rampu prichystá tovar, vyloží a vybaví sa doklady o vykládke tovaru CMR. Po vykládke sa vozidlo musí premiestniť hneď na ďalšiu vykládku v poradí piatu, ktorá bude v meste Humenné.

Piata vykládka je v meste Humenné na ulici Štefánikovej na prevádzke pod číslom 41. Cesta z Vranova n/T trvá jazda približne **30min**, to znamená, že šofér musí byť na rampe odstavený a nacúvaný o 14:00 najneskôr, pretože vykládka by mala prebiehať o 14:15hod. Po vykládke tovaru, vybavení dokladov a zatvorení privesu, smeruje nákladné vozidlo na ďalšiu vykládku, ktorá bude v Snine.

Šiesta vykládka v poradí, Slovenskej túry číslom 2a, je vykládka v meste Snina pod číslom prevádzky 71. Prevádzka sa nachádza na ulici Komenského v Snine, z piatej vykládky, ktorá bola v Humennej cesta na šiestu vykládku trvá cca. **30min**, to znamená, že ak šofér vyrazil z Humenného o 14:15 tak by mal byť z nákladným vozidlom prichystaný na vykládku o 15:00hod. Tu si musí šofér spraviť druhú prestávku v jazde, a to 45min. Medzitým šofér vyloží náklad z privesu, podpíše sa doklady CMR, po prestávke v jazde šofér smeruje na siedmu vykládku, do meste Michalovce.

Siedma vykládka v poradí bude prebiehať v meste Michalovce pod číslom prevádzky 13. Cesta zo Sniny do Michaloviec, trvá asi 45 min, tým pádom ak prebiehalo všetko v poriadku, šofér musí byť odstavený na rampe 16:30 a vykládku hneď aj môže začať.

Po vykládke a vybavení CMR, šofér s vozidlom smeruje na poslednú vykládku v istý deň a to bude vykládka v meste Trebišov.

Posledná, čiže v poradí ôsma vykládka bude prebiehať v meste Trebišov pod číslom prevádzky 38. Cesta z Michaloviec do Trebišova, by mala trvať cca.30min. Šofér by mal byť najneskôr podľa predstáv odstavený na rampe o 17:15. Po vykládke si vybaví doklady CMR, a zaplombuje vozidlo aj príves. A môže začať s trvaním denného odpočinku, ktorá má byť najmenej 9hodín.

Pri siedmej vykládke si šofér, preto musel spraviť druhú prestávku v jazde, pretože musel prekročiť denný limit jazdy 9h na 10h jazdy. A tým pádom si musia spraviť 2x 45min prestávky v jazde.

Celkový čas jazd za **Túru 2a** je nasledovný

DS (centrálny sklad) do SL (predajňa) = 5hodín

SL – BJ = 1hodina

BJ – PO = 45min

PO – VT = 45min

VT – HE = 30min

HE – SV = 30min

SV – MI = 45min

MI – TV = 30min

Po sčítaní týchto časov, je čas jazdy z Dunajskej Stredy do poslednej vykládky **cca. 9hodín a 45 min.** Táto trasa je dosť náročná na jazdu, pretože sa zo západnej časti Slovenska premiestňuje nákladné vozidlo na východ Slovenska.

Druhú časť Túry 2b šofér robí druhý deň. To znamená, že ak prvá časť 2a sa uskutočnila v utorok, tak druhá časť prebieha v stredu.

Šofér pretrvával denný čas odpočinku od 17: 30, a najmenej 9hodín , to znamená, že najskôr môže opustiť mesto Trebišov o 2:30hod ráno v stredu. Cesta z poslednej prevádzky 2a tabuľky do prvej vykládky do Košíc (tabuľka 2b) trvá 45min, tým pádom šofér musí vyrážať až o 6:45h ráno.

Prvá vykládka v Slovenskej túre 2b je vykládka v meste Košice pod číslom prevádzky 4., v obchodnom centri Optima. Cesta z Trebišova do prvej vykládky trvá asi **45 min.** To znamená, že ak šofér vyrazil z Trebišova do Košíc o 6:45, najneskôr musí byť

vozidlo prichystané na vykládku 7:45. Po vykládke a vybavení dokladov CMR sa šofér musí premiestniť na druhú vykládku.

Druhá vykládka v poradí túry 2b je tiež v meste Košice a to v Auparku pod číslom prevádzky 44. . Cesta z prvej vykládky na druhú trvá asi **15 min** cca. To znamená, že šofér musí byť odstavený na rampe cca 8:45. Po vykládke, ktorá podľa tabuľky má prebiehať o 9:00, taktiež po vybavení dokladu CMR sa šofér musí premiestniť s nákladným vozidlom na tretiu vykládku, ktorá bude v Rimavskej Sobote.

Tretia vykládka v poradí bude prebiehať v meste Rimavská Sobota na ulici Cukrovarenskej pod číslom prevádzky 37. Cesta z Košíc do Rimavskej Soboty trvá asi **2 hodiny**. To znamená, že ak šofér vyrazí z Košíc do Rimavskej Soboty o 9:00, tak o 11:00 by mal byť šofér pripravený na vykládku. Vykládka ako aj inokedy trvá cca.15min. Po vyložení tovaru a vybavení CMR dokladov sa šofér premiestni na ďalšiu vykládku a to presnejšie do mesta Lučenec.

Štvrtá vykládka bude prebiehať v meste Lučenec na ulici Parného mlyna pod číslom prevádzky 11. Cesta z Rimavskej Soboty do Lučenca trvá cca. **30min**. To znamená, že ak šofér vyrazil 11:15 z Rimavskej Soboty, tak by mal byť odstavený s vozidlom o 11:45hod. Po vykládke a vybavení CMR, šofér s vozidlom smeruje na poslednú vykládku v istý deň a to bude vykládka v meste Veľký Krtíš.

Posledná vykládka, čiže piata v poradí je vykládka v meste Veľký Krtíš pod číslom prevádzky 64. Cesta z Lučenca do Veľkého Krtíša trvá asi **30min**, to znamená, že ak šofér vyrazí z LC do VK o 12:15 tak by mal byť, odstavený na rampe okolo 12:45. Podľa tabuľky by vykládka mala prebiehať o 13:00. Tu si šofér musí spraviť prvú prestávku v jazde, pretože má za sebou cca. 4h jazdy. Po vykládke, po vybavení dokladov CMR a po vyčerpaní prestávky v jazde sa šofér okolo 13:30 vydá na poslednú zastávku a to je centrálny sklad v Dunajskej Strede.

Cesta z Veľkého Krtíša do centrálného skladu v Dunajskej Strede trvá asi **3h**. To znamená, že nákladné vozidla podľa predstáv, ak prebieha všetko v poriadku, tak by mala byť na parkovisku centrálného skladu okolo 16:30hod.

Celkový čas jász za **Túru 2b** je nasledovný

TV – KE OPTIMA = 45min

KE OPTIMA – KE AUPARK = 15min

KE AUPARK – RS = 2h

RS – LC = 30min

LC – VK = 30min

VK – DS = 3h

Po sčítaní týchto časov, je čas jazdy z Trebišova na parkovisko centrálneho skladu v Dunajskej Strede **cca. 7h**. Táto trasa je tiež náročná kvôli tomu, pretože sa z východnej časti Slovenska premiestňuje nákladné vozidlo na západ Slovenska.

Tabuľka 5 SK Túra 3:

Číslo obchodu	PSC:	Mesto:	Čas zásobovania:
19	94901	Nitra, Tesco	7:00 hod.
25	94901	Nitra, Mlyny	8:00 hod.
18	94901	Nitra, Family	8:45 hod.
67	95301	Zlaté Moravce	9:30 hod.
46	93401	Levice	10:30 hod.
36	94301	Štúrovo	11:30 hod.
17	94501	Komárno	12:30 hod.
6	94067	Nove Zámky	13:15 hod.
70	92701	Šaľa	14:00 hod.
59	92401	Galanta	14:45 hod.
40	92601	Sereď	15:30 hod.

Tabuľka 6 SK Túra 4a:

Číslo obchodu:	PSC:	Mesto:	Čas zásobovania:
34	01001	Žilina	7:00 hod.
56	01001	Žilina	7:45 hod.
69	01001	Žilina	8:15 hod.
5	03601	Martin, OC Tulip Center	9:30 hod.
42	03601	Martin, Campo di Martin	10:15 hod.
39	02601	Dolný Kubín	11:45 hod.
15	03401	Ružomberok	12:30 hod.
32	03101	Liptovský Mikuláš	13:30 hod.
58	05801	Poprad	15:00 hod.
7	05801	Poprad	15:45 hod.
47	05201	Spisská Nová Ves	16:30 hod.

Tabuľka 7 SK Túra 4b:

Číslo obchodu	PSC:	Mesto:	Čas zásobovania:
10	97401	Banská Bystrica	7:00 hod.
12	96001	Zvolen	8:00 hod.
61	96501	Žiar nad Hronom	9:00 hod.

Tabuľka 8 SK Túra 5a:

Číslo obchodu	PSC:	Mesto:	Čas zásobovania:
63	91701	Trnava	7:00 hod.
9	91701	Trnava	7:45 hod.
73	91701	Trnava	8:30 hod.
22	92001	Hlohovec	9:15 hod.
21	92101	Piešťany	10:00 hod.
55	91501	Nové Mesto nad Váhom	10:45 hod.
33	1841	Dubnica nad Váhom	11:30 hod.
35	1701	Považská Bystrica	12:30 hod.
57	2001	Puchov	13:15 hod.
8	91148	Trenčín	14:00 hod.
50	95701	Bánovce nad Bebravou	15:00 hod.

Tabuľka 9 SK Túra 5b:

Číslo obchodu	PSC:	Mesto:	Čas zásobovania:
31	97101	Prievidza-Korzo	8:00 hod.
27	97101	Prievidza, OC Prievidza	8:45 hod.
52	95801	Partizánske	9:45 hod.
72	95501	Topoľčany	10:30 Hod.

Júl 2017 – ČESKÁ REPUBLIKA

Tabuľka 10 CZ ab DZ Tour 1a:

Číslo obchodu:	PSC:	Mesto:	Čas zásobovania:
52	66442	Brno, OC Olympia	7:00 hod.
94	68001	Boskovice	8:45 hod.
56	56802	Svitavy	10:15 hod.
36	56002	Česká Trebová	11:00 hod.
72	59101	Zdar nad Sazavou	13:00 hod.
104	59401	Veľke Meziříčí	14:00 hod.
63	58601	Jihlava	15:00 hod.
90	58001	Havlickuv Brod	16:00 hod.
33	39301	Pelhrimov	17:00 hod.

Tabuľka 11 CZ ab DZ Tour 1b:

Číslo obchodu:	PSC:	Mesto:	Čas zásobovania:
64	37701	Jindrichuv	7:00 hod.
57	67401	Třebíč	9:00 hod.
79	66902	Znojmo	10:30 hod.
108	66491	Ivancice	11:30 hod.

Tabuľka 12 CZ Túra 2a:

Číslo obchodu:	PSC:	Mesto:	Čas zásobovania:
105	78985	Mohelnice	8:00 hod.
29	78701	Šumperk	9:15 hod.
114	79001	Jeseník	11:00 hod.
116	79201	Bruntál	12:30 hod.
3	74601	Opava, OC Silesia	14:00 hod.
62	74601	Opava, Nákupní Park	14:45 hod.
24	72200	Ostrava, OC Galerie	16:00 hod.
20	70800	Ostrava, NC Karolina	16:45 hod.

Tabuľka 13 CZ ab
DZ Tour 2b:

Číslo obchodu:	PSČ:	Mesto:	Čas zásobovania:
15	70030	Ostrava, Avion Shopping Park	7:00 hod.
86	70800	Ostrava, Forum Nová Karolína	8:00 hod.
119	73601	Havírov	9:00 hod.
113	73510	Orlová	9:45 hod.
53	73301	Karvina Hypernova	10:45 hod.

Tabuľka 14 CZ ab
DZ Tour 3a: **7,5 to Fahrzeug**

Číslo obchodu:	PSČ:	Mesto:	Čas zásobovania:
112	60200	Brno, Galerie Vankovka	7:00 hod.
103	61502	Brno, Česká	7:45 hod.
10	61502	Brno, Kralovo Pole	8:30 hod.
65	62500	Brno, OC Campus Square	9:30 hod.
110	62700	Brno, Slatina	10:30 hod.
30	68603	Staré Mesto	12:00 hod.
92	68801	Uherský Brod	13:15 hod.
87	69701	Kyjov	14:00 hod.

Tabuľka 15 CZ ab
DZ Tour 3b: **7,5 to Fahrzeug**

Číslo obchodu:	PSČ:	Mesto:	Čas zásobovania:
CZ25	69503	Hodonín	8:00 hod.
SK14	90901	Skalica	9:00 hod.
SK43	90501	Senica	10:00 hod.

Tabuľka 16 CZ ab
DZ Tour 4a:

Číslo obchodu:	PSČ:	Mesto:	Čas zásobovania:
31	79607	Prostějov	6:30 hod.
102	779 00	Olomouc, Santovka	7:30 hod.
6	78372	Olomouc	8:15 hod.
19	75124	Přerov	9:30 hod.
96	76701	Kroměříž	10:15 hod.
21	76001	Zlín	11:15 hod.
42	75501	Vsetín	12:45 hod.
111	75701	Valašské Meziříčí	13:45 hod.
43	753 01	Hranice	14:45 hod.
89	742 42	Senov U Nového Jičína	15:45 hod.
41	74221	Kopřivnice	16:30 hod.

Tabuľka 17 CZ ab
DZ Tour 4b:

Číslo obchodu:	PSČ:	Mesto:	Čas zásobovania:
95	73801	Frydek Mistek	7:00 hod.
SK49	02201	Cadca	9:00 hod.

4 VÝSLEDKY ANALÝZY

V praktickej časti práce sme priblížili charakteristiku logistickej spoločnosti Ruppenthal, s.r.o., ktorá má sídlo v Komárne.

Deň vzniku spoločnosti je 3.1.2007. Spoločnosť Ruppenthal, s.r.o. má sídlo v Komárne. Tržby spoločnosti v roku 2019 predstavovali 7 868 913 eur. Celkové výnosy boli na úrovni 8 231 186 eur. Zisk spoločnosti bol 1 048 575 eur. Aktíva tvorili 5 827 708 eur a vlastný kapitál 2 130 227 eur. Celková zadlženosť spoločnosti bola 63,45% a hrubá marža na úrovni 43,48%.

Z hľadiska vozového parku má spoločnosť v súčasnosti k dispozícii 11 ťahačov značky MAN, 28 návesov - 14 Kögel 12 Schwarzmüller a 2x Fliegl, 45 vozidiel značky IVEC do 12ton a 45 prívesov Spier.

Centrálny sklad spoločnosti Ruppenthal, s.r.o je v Dunajskej Strede pri hlavnej ceste smerujúcej do Bratislavy a Komárna -Štúrova. Vozidlá parkujú na parkovisku centrálného skladu. Nakladanie tovaru prebieha vždy v pondelok dopoludnia a v stredu popoludní.

Deichmann topánky prepravuje spoločnosť zo skladu, ktorý je v Dunajskej Strede do predajní na Slovensku, Česku, Rakúsku a Maďarsku.

V práci sme priblížili jednotlivé miesta prepravy na Slovensku a v Čechách za obdobie roku 2017, ktoré sme získali od spoločnosti Ruppenthal, s.r.o.

5 NÁVRHY NA ZLEPŠENIE

V nasledujúcej časti práce sa zameriame na návrhy na zlepšenie pre logistickú spoločnosť Ruppenthal, s.r.o.

Na základe teoretických poznatkov, ako aj na základe analýzy skúmanej spoločnosti navrhujeme nasledovné odporúčania na zlepšenie chodu spoločnosti:

- spoločnosť Ruppenthal, s.r.o. by mala vytvoriť nové pobočky na území Slovenska, napríklad na východnom Slovensku, pretože počet obchodov nezodpovedá na počet túr
- zvýšiť počet vozidiel v súčasnom vozidlovom parku,
- navýšiť počet vodičov,
- spoločnosť by mala vykonávať prepravu nepretržite, teda aj v noci čo v súčasnosti absentuje.

Jednou z možností vylepšiť chod efektívnosti zásobovania, by bolo zaviesť zásobovanie v nočných hodinách, k tomu je potrebné aby všetky predajne mali aspoň malý sklad, aby bol možný samostatný vchod do skladu a vodič dostal kľúče do predajne. Na tomto opatrení sa v budúcnosti uvažuje v pilotnom projekte kde by sa všetky predajne v hlavnom meste zásobovali vo veľmi skorých ranných hodinách. Tým by sa dosiahla efektívnosť úspora pracovnej sily, úspora pohonných hmôt, úspora pracovných hodín vodiča, tým, že by neboli prestoje v špičkových premávkových časoch.

Podľa faktu súčiniteľa využitia vozidlového parku v sledovanom období pomerne klesali optimálne hodnoty, ktoré boli zapríčinené faktorom, že v spoločnosti je vyšší počet vozidiel ako vodičov. Ak chceme dosiahnuť stúpajúce hodnoty pri faktoroch súčiniteľa využitia vozidlového parku, tak by bolo potrebné v prvom rade navrhnuť zvýšenie počtu vodičov. Tým pádom by sme dosiahli nielen väčšie využitie vozidlového parku ale zároveň by sme znížili riziko klesania súčiniteľa vozidlového parku v spoločnosti Ruppenthal s.r.o. . Ďalšia možnosť zvýšenia súčiniteľa využitia vozidlového parku by bolo zníženie počtu ťahačov a návesov, a namiesto nich zvýšiť počet LKW tandemov s prívesmi, kvôli hlavným indexom dopravnej firmy. Prioritou

spoločnosti je spolupráca so spoločnosťou Deichmann obuv s.r.o. a ako som aj vyššie v práci uviedol, niektoré trasy sú príliš náročné na samotných vodičov i pre nákladné autá.

V súčasnosti sa zvýšil počet Deichmann obuv prevádzok na Slovensku, ako aj v ostatných európskych štátoch s ktorými je naša spoločnosť v spolupráci. V mojej bakalárskej práci sme sa zaoberali so zásobovaním v Slovenskej republike, rozoberali sme samostatné túry na Slovensku. Kvôli zvýšeniu počtu prevádzok Deichmann obuv na Slovensku by som navrhol zvýšiť počet túr o jedno LKW Tandem s prívesom, a tým by sa znížil počet predajní na jednu túru aj v tom prípade by pripadalo maximálne 14 na jedno vozidlo. V súčasnosti je používaných 5 prepravných túr, ktoré zásobujú, vždy s plným nákladom. Ak by sa zvýšilo počet túr na šesť tak by sme dosiahli efektívnejšie a rýchlejšie zásobovanie na celom Slovensku. Počet jednotlivých prevádzok na jednej túre musí byť v súlade s maximálnym vyťažením vozidla a s maximálnym vyťažením pracovného času posádky.

ZÁVER

V bakalárskej práci sme priblížili problematiku posúdenia úrovne využitia vozidlového parku vo vybranej spoločnosti. Bakalárska práca pozostávala z teoretickej a praktickej časti. Skúmanou spoločnosťou v našej bakalárskej práci bola logistická spoločnosť Ruppenthal, s.r.o. so sídlom v Komárne, táto spoločnosť bola založená v roku 2007. Bakalárska práca pozostávala zo štyroch kapitol.

V prvej kapitole bakalárskej práce sme sa venovali problematike dopravy a logistiky. Zamerali sme sa na charakteristiku a význam dopravy. Priblížili sme rozdelenie dopravy. Zamerali sa na charakteristiku a význam logistiky. Venovali sme sa jej histórií. Záver prvej kapitoly bol venovaný logistickému reťazcu a logistickým systémom.

V druhej kapitole práce sme sa zamerali na charakteristiku skúmanej spoločnosti Ruppenthal, s.r.o. Priblížili sme vznik tejto spoločnosti, popísali jej základné informácie. Venovali sme sa jej hospodáreniu, organizačnej štruktúre, vozidlovému parku, vyťažovaniu dopravy a miesta prepravy.

V tretej kapitole bakalárskej práce sme sa zamerali na ukazovatele časového a výkonného využitia vozidlového parku spoločnosti Ruppenthal, s.r.o. Priblížili sme logistické trasy spoločnosti na Slovensku a v Čechách.

V štvrtjej kapitole bakalárskej práce sme zosumarizovali zistené výsledky a v piatej kapitole bakalárskeje práce sme vykonvali návrhy na zlepšenie logistiky pre skúmanú spoločnosť.

Zoznam zdrojov

- [1] BECKER, U., a kol., 2008. *Základy dopravní ekologie*. Praha: Ústav pro ekopolitiku, 2008, 180s. ISBN 978-80-87099-05-6.
- [2] BÍNA, L., a kol., 2014. *Provozování letecké dopravy a logistika*. Brno: CERM, 2014, 311s. ISBN 978-80-7402-855-7.
- [3] CZANDRÓ, Š., 2008. *Postavenie dopravy*. [online]. [cit. 28.4.2020]. Dostupné na: <https://czadro1.webnode.sk/news/postavenie-dopravy/>
- [4] FARÁRIKOVÁ, S., 2014. *Dopravná výchova*. Bratislava: Metodicko-pedagogické centrum, 2014. 53s. ISBN 978-80-8052-860-7.
- [5] FOJTÍKOVÁ, J., SEIDL, M., 2012. *Kritická infraštruktúra leteckej dopravy a preprava nebezpečných tovarov*. In: 17. medzinárodná vedecká konferencia Riešenie krízových situácií v špecifickom prostredí, Fakulta špeciálneho inžinierstva ŽU, Žilina, 30. - 31. máj 2012, s. 133-139.
- [6] HOZBA, M., ŠAFAŘÍK, L., 2002. *Logistika*. Hradec Králové: Gaudeamus, 2002, 161s. ISBN 80-7041-053-1.
- [7] MÁLEK, Z., ČUJAN, Z., 2008. *Základy logistiky*. Zlín: Univerzita Tomáše Bati v Zlíně, 2008, 122s. ISBN 978-80-7318-729-3.
- [8] NEUBERGOVÁ, K., 2005. *Ekologické aspekty dopravy*. Praha: České vysoké učení technické, 2005, 163s. ISBN 80-01-003131-4.
- [9] PERNICA, P., 1998. *Logistický management: teorie a podniková praxe*. Praha: Radix, 1998, 660 s. ISBN 80-8603-113-6.

[10] PERNICA, P., 2005. *Logistika pro 21. století*. Praha: Radix, 2005, 569s. ISBN 80-86031-59-4.

[11] STEHLÍK, A., KAPOUN, J., 2008. *Logistika pro manažery*. Praha: Ekopress, 2008, 266 s. ISBN 978-80-8692-937-8.

[12] VIDRIKOVÁ, D., 2010. *City logistika a jej význam pri prevencii krízových situácií v meste*. In: *Krízový manažment* č. 2/2010, s. 78-83. ISSN 1336-0019.

[13] SVOBODA, V., 2006. *Doprava jako součást logistických systémů*. Praha: Radix, 2006, 152s. ISBN 80-86031-69-3.

[14] <https://www.finstat.sk/36720186>

[15] <https://www.ruppenthal-gmbh.de/unternehmen/firmenportrait>

[16] Výkon v dopravě, 2020. [online]. [cit. 9.5.2020]. Dostupné na: http://www.czadrol.szm.com/Vykony_v.htm

ZOZNAM OBRÁZKOV, TABULIEK A GRAFOV

Graf 1 Zisk a tržby spoločnosti Ruppenthal, s.r.o. za obdobie 2007-2019 Zdroj: [14]

Graf 2 Výnosy spoločnosti Ruppenthal, s.r.o. za obdobie 2013-2019 Zdroj: [14]

Graf 3 Daň z príjmu a splatná daň Ruppenthal, s.r.o. za obdobie 2012-2019 Zdroj: [14]

Obrázok 1 Aktíva a pasíva spoločnosti Ruppenthal, s.r.o. Zdroj: [14]

Obrázok 2 Pobočky spoločnosti Ruppenthal, GmbH. Zdroj: [15]

Tabuľka 1 Finančné ukazovatele spoločnosti Ruppenthal, s.r.o. Zdroj: [14]

Tabuľka 2 SK Tur 1 spoločnosti Ruppenthal, s.r.o.

Tabuľka 3 SK Túra 2a spoločnosti Ruppenthal, s.r.o.

Tabuľka 4 SK Túra 2b spoločnosti Ruppenthal, s.r.o.

Tabuľka 5 SK Túra 3 spoločnosti Ruppenthal, s.r.o.

Tabuľka 6 SK Túra 4a spoločnosti Ruppenthal, s.r.o.

Tabuľka 7 SK Túra 4b spoločnosti Ruppenthal, s.r.o.

Tabuľka 8 SK Túra 5a spoločnosti Ruppenthal, s.r.o.

Tabuľka 9 SK Túra 5b spoločnosti Ruppenthal, s.r.o.

Tabuľka 10 CZ ab DZ Tour 1a spoločnosti Ruppenthal, s.r.o.

Tabuľka 11 CZ ab DZ Tour 1b spoločnosti Ruppenthal, s.r.o.

Tabuľka 12 CZ Túra 2a spoločnosti Ruppenthal, s.r.o.

Tabuľka 13 CZ ab DZ Tour 2b spoločnosti Ruppenthal, s.r.o.

Tabuľka 14 CZ ab DZ Tour 3a spoločnosti Ruppenthal, s.r.o.

Tabuľka 15 CZ ab DZ Tour 3b spoločnosti Ruppenthal, s.r.o.

Tabuľka 16 CZ ab DZ Tour 4a spoločnosti Ruppenthal, s.r.o.

Tabuľka 17 CZ ab DZ Tour 4b spoločnosti Ruppenthal, s.r.o.

ZOZNAM POUŽITÝCH SKRATIEK A SYMBOLOV

DS – Dunajská Streda

BA – Bratislava

PK – Pezinok

SL – Stará Ľubovňa

BJ - Bardejov

PO – Prešov

HE – Humenné

SV – Snina

MI – Michalovce

TV – Trebišov

KE – Košice

RS – Rimavská Sobota

LC – Lučenec

VK – Veľký Krtíš

VT – Vranov nad Topľou

CMR – nákladný list

NL – nákladný list

OC – obchodné centrum