

**Vysoká škola logistiky o.p.s.**

# **BAKALÁRSKA PRÁCA**

Přerov 2019

Pavol Slanička

**Vysoká škola logistiky o.p.s.**

**Logistický informačný systém  
v sledovanom dopravnom podniku**

**(Bakalárska práca)**

**Přerov 2019**

**Pavol Slanička**



Vysoká škola  
logistiky  
o.p.s.

## Zadání bakalářské práce

student **Pavol Slanička**

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: **Logistický informační systém ve sledovaném dopravním podniku**

Cíl práce:

Posoudit informační systém ve sledovaném dopravním podniku a jeho využití v praxi. Nalézt případné nedostatky a zpracovat návrh na zlepšení.

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. Teoretické vymezení logistického informačního systému
  2. Charakteristika vybrané společnosti
  3. Analýza logistického informačního systému ve vybraném podniku
  4. Návrhy zlepšení logistického informačního systému v dopravním podniku
- Závěr

Rozsah práce: 35 – 40 normostran textu

Seznam odborné literatury:

BALOG, Mícha a Martin STRAKA. Logistické informačné systémy. Košice: EPOS, 2005. ISBN 80-8057-660-2.

ČAMBÁL, Miloš a Viliam CIBULKA. Logistika výrobného podniku. Bratislava: Vydavateľstvo STU, 2008. ISBN 978-80-227-2904-8.

FIALA, Josef a Jan MINISTR. Průvodce analýzou a modelováním procesů. Ostrava: VŠB - Technická univerzita, 2003. ISBN 80-248-0500-6.

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Mgr. Anita Schniererová

Datum zadání bakalářské práce:

31. 10. 2018

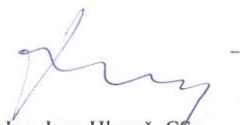
Datum odevzdání bakalářské práce:

4. 5. 2019

Přerov 31. 10. 2018



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 vypracoval samostatne. Prehlasujem, že citácie použitých prameňov sú úplne a že som v práci neporušil 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 oboznámený 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 vedomý povinnosti informovať pred tým o tejto skutočnosti Vysokú školu logistiky o.p.s. prorektora pre vzdelávanie.

Prehlasujem, že som bol poučený 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 predloženej bakalárskej práci sa venujeme logistickému informačnému systému v sledovanej spoločnosti Alfa Tir, s.r.o. Trhová ekonomika pôsobí na každý podnik inou silou a je potrebné, aby sa podniky v danom prostredí vedeli prispôbiť rôznym zmenám, jednotlivým faktorom a vplyvom okolia. Schopnosť predvídať je hlavným parametrom pre úspešnosť existencie podniku. Nepostačujúci informačný tok a nedostatočné prispôbenie sa môže viesť ku kríze, ktorá môže ohroziť podnik z vonkajšieho aj vnútorného prostredia. Je veľmi dôležité zistiť a poukázať na silné a slabé stránky spoločnosti, mať stabilný logistický systém a riadiť informačný systém podniku vhodnou stratégiou rozhodovania.

Cieľom bakalárskej práce je poukázať na to, že pre zlepšenie konkurencieschopnosti dnešných podnikov už nie je postačujúce len zavádzanie nových technológií, investícií ale je potrebný aj dobre fungujúci logistický informačný systém.

## **Kľúčové slová**

logistika, logistický informačný systém, procesné riadenie, podnikový proces, doprava

## **Annotation**

This bachelor's thesis deals with the logistics information system in the Alfa Tir, s.r.o. Market economy has a different effect on all companies, thus it is necessary for the companies to be able to adapt to various changes, individual factors and influences of their environment. Foresight is the main parameter for a successful company. Deficient information flow and inefficient adaptation can lead to a crisis, which can threaten the company from both its internal and external environment. It is of great importance to recognize the strong and weak points of a company, to have a stable logistics system and to manage the information system of the company with a suitable decision making strategy.

The purpose of this bachelor's thesis is to point out that for the improvement of present-day companies' competitiveness it is no longer enough to introduce new technologies, investments, but it is also necessary to have a well-functioning logistics information system.

## **Keywords**

logistics, logistics informations system, process control, business proces, transport

## **Obsah**

<b>Úvod</b> .....	9
<b>1 Teoretické vymedzenie logistického informačného systému</b> .....	11
1.1 Logistika.....	11
1.2 Význam logistiky v podniku .....	15
1.3 Informačné systémy .....	18
1.4 Logistický informačný systém .....	21
<b>2 Charakteristika vybranej spoločnosti</b> .....	24
2.1 Charakteristika cestnej nákladnej dopravy a charakteristika spoločnosti Alfa Tir, s.r.o. .	25
2.2 Štruktúra spoločnosti.....	29
2.3 Logistický reťazec spoločnosti.....	29
<b>3 Analýza logistického informačného systému vo vybranom podniku</b> .....	31
3.1 SWOT analýza spoločnosti .....	31
<b>4 Návrhy zlepšenia logistického informačného systému v dopravnom podniku</b> .....	35
<b>Záver</b> .....	38
<b>Súpis bibliografických citácií</b> .....	39
<b>Zoznam skratiek a značiek</b> .....	41
<b>Zoznam príloh</b> .....	43



## Úvod

Každá spoločnosť, každý jeden podnik potrebuje k svojmu fungovaniu informácie. Informácie potrebuje zdieľať, komunikovať a uchovávať. Aby sa s nimi zaobchádzalo čo najlepšie a boli k dispozícii správne informácie v správny čas a na správnom mieste, je potrebné mať zodpovedajúce technológie a to všetko musí byť zladené dohromady. Všetky aspekty dohromady nazývame ako podnikový informačný systém. Všeobecne ide o všetky informácie a dáta, ktoré sú potrebné na prevádzku a fungovanie podnikov. To sa prirodzene líši v jednotlivých sektoroch trhu, iné informácie potrebuje veľká výrobná firma a iné malá účtovnícka kancelária. Jeden aspekt majú však všetky firmy rovnaký, schopnosť každej firmy prežiť závisí hlavne od schopnosti rýchlo reagovať na vonkajšie vplyvy, ale aj od umenia prispôbiť sa novým podmienkam prostredia. Niet teda pochyb o tom, že k výkonnosti firiem vo významnej miere prispieva aj efektívne využívanie informácií.

V dnešnej dobe sa žiadny podnik nezaobíde bez podpory informačného systému pre riadenie svojich základných funkcií v oblasti personálnej, majetkovej, daňovej, finančnej, v oblasti skladového hospodárstva, obchodných agend, investičných činností, a v iných štandardných oblastiach riadenia podniku. Každý informačný systém musí rešpektovať špecifiká jednotlivých odvetví, musí zabezpečiť vnútornú komunikáciu, podporovať rozhodovacie procesy a posilniť konkurencieschopnosť firiem na trhu. Kvalita procesov prebiehajúcich v podniku a ich efektívne usporiadanie ovplyvňujú nielen výšku nákladov, ale vplývajú aj na objem tržieb a spoločne na výšku zisku. Preto je aj z tohto dôvodu nevyhnutné, aby podniky venovali pozornosť spôsobu, akým majú zorganizované svoje procesy a usilovali sa o ich neustále zdokonaľovanie. Z hľadiska množstva informácií je podstatné, aby bolo informácií dostatok a to v správnom čase, na správnom mieste ale zas na druhej strane nie prebytok informácií.

Bakalárska práca je rozdelená na tri časti. V prvej kapitole sa na teoretickej úrovni venujeme základným pojmom ako sú logistika, informačné systémy a logistické informačné systémy. Naším cieľom je oboznámiť čitateľa so základnými pojmami a problematikou, ktorej sa predložená práca venuje. Druhá časť je sústredená na vybranú spoločnosť a jej charakteristiku. Venujeme sa v nej opisu podnikateľskej činnosti v ktorej spoločnosť pôsobí, štruktúre spoločnosti a logistickému reťazcu firmy. Tretia kapitola je praktická časť bakalárskej práce. V nej analyzujeme silné a slabé stránky spoločnosti a na

základe zistení, navrhujeme prípadné opatrenia, návrhy, zlepšenia, ktoré by mohli prispieť k lepšiemu fungovaniu spoločnosti.

Cieľom bakalárskej práce je poukázať na to, že pre zlepšenie konkurencieschopnosti dnešných podnikov už nie je postačujúce len zavádzanie nových technológií, investícií ale je potrebný aj dobre fungujúci logistický informačný systém.

# 1 Teoretické vymedzenie logistického informačného systému

Logistika je v dnešnej dobe kľúčovou oblasťou skoro v každom podniku, ktorý chce uspokojiť potreby zákazníka a zároveň obstať v konkurenčnom boji na trhu. Jej vývoj je viac ako tridsať rokov podporovaný rozvojom informačných technológií.

## 1.1 Logistika

Pôvod slova logistika je možné odvodiť od gréckeho slova logistikum, ktoré v preklade znamená dômysel, rozum alebo od slova logos, ktorého význam je slovo, reč, myšlienka, pravidlo či zmysel (Pernica, 2004). Existuje celá rada definícií, ktoré popisujú pojem a význam logistiky. Ako uvádza Drahotský (2003, s. 1): *„Logistika sa zaoberá pohybom tovarov a materiálov z miesta vzniku do miesta spotreby a s tým súvisiacim informačným tokom... Jej úlohou je zaistiť správne materiály, na správnom mieste, v správnom čase, v požadovanej kvalite, s príslušnými informáciami a so zodpovedajúcim finančným dopadom.“*

Ako tvrdí Viestová (1991), logistika je mladá, dynamicky sa vyvíjajúca vedná disciplína, ktorej vývoj zatiaľ nemožno považovať za ukončený. Aj z tejto príčiny pre jej charakteristiku nemožno použiť len jednoznačné vymedzenie. Logistika je výsledkom integrácie technických, ekonomických a spoločenských vied, je kategóriou ako teórie myslenia, tak aj organizácie, rozhodovania a riadenia, ale aj technológie a techniky. Zaoberá sa synchronizáciou, koordináciou všetkých činností, optimalizáciou, ktoré sú nevyhnutné pre zabezpečenie pružného priebehu výrobného procesu pri optimálnych nákladoch.

Ďalej Viestová a Štofilová (2006, s.192) uvádzajú, že: *„Logistika má dve stránky. Stránka orientovaná na infraštruktúru, teda materiálno-technickú základňu, technické prostriedky logistických procesov. K nej sa radia sklady, skladová technika, dopravné prostriedky všetkého druhu atď. A stránka orientovaná na oblasť riadenia. K nej sa radia všetky, informačné, komunikačné, rozhodovacie procesy vrátane ich technického zabezpečenia, ktoré súvisia s plánovaním, regulovaním a kontrolou materiálových tokov.“*

Z definícií logistiky vyplýva aj jej nasledovné členenie, funkcie, ciele a predmet:

- Účelom logistiky je optimalizácia výrobkov a služieb, tovarov teda nákladovo a časovo najvýhodnejší pohyb a skladovanie v kontrolovanom tokovom systéme.
- Úlohou logistiky je vývoj stratégie a taktiky pohybu (toku) tovarov, služieb a výrobkov z hľadiska najvyšších výkonov a najväčšej hospodárnosti. Následné spájanie techniky a ekonomiky.
- Predmetom logistiky sú všetky hmotné a nehmotné premiestňovacie procesy v celej ich priestorovej i časovej dimenzii s informatikou, ktorá na ne nadväzuje.
- Cieľom logistiky je začlenenie jednotlivých častí do celkového systému, do integrovaného materiálového toku. Prvotným cieľom logistiky je zníženie nákladov a zvýšenie výkonu. Druhotným cieľom je optimalizácia technických a ekonomických procesov pozdĺž celého materiálového toku, vo vybudovaní vhodného evidenčného a kontrolného systému a vo vytvorení centrálného riadiaceho orgánu (Viestová , Štofilová, 2006).

Logistiku je možné rozdeliť na mikrologistiku a makrologistiku. Mikrologistika označuje podnikovú logistiku, ale v dnešnej dobe sú podniky spájané do väčších celkov (reťazce, aliancie a pod.) a označenie tak nie je adekvátne. A na druhej strane makrologistika predstavuje prepravné siete cestné, železničné i námornej dopravy (Stehlík, 2008).

**Obr. 1.1 Členenie logistiky**



Zdroj: Stehlík A. Logistika pro manažeri. 1 vyd. Praha: Ekopress, 2008, s.20.

Logistika predstavuje netechnologické výrobné a obehové procesy – zaoberá sa metódami riadenia a analytickými technikami v oblasti dopravy, logistiky a zásob a úzko súvisí s plánovaním. Ide o riadenie dopravných a skladovacích činností organizácie, ktoré zahŕňa riadenie materiálových, informačných a finančných tokov tak, aby boli uspokojené požiadavky zákazníka.

Cieľom logistiky je zabezpečiť, aby správny zákazník dostal v správnom čase a na správnom mieste správnej tovar alebo službu v správnej kvalite a správnom množstve. To všetko pri vynaložení primeraných nákladov.

### **Uspokojovanie potrieb**

Logistikou rozumieme systémové plánovanie, synchronizáciu, riadenie, realizáciu a kontrolu vonkajšieho a vnútorného materiálového toku a s ním spojeného informačného toku z miesta vzniku do miesta spotreby cieľom, ktorého je uspokojovať požiadavky zákazníkov. Je zameraná na uspokojovanie potrieb zákazníka ako na konečný efekt a tento sa snaží dosiahnuť s čo najväčšou pružnosťou, presnosťou a hospodárnosťou. V rozvinutej trhovej ekonomike neobstojí ani jeden podnikateľský subjekt v tvrdej konkurencii, ktorý nedokáže uspokojiť zákazníka dodaním:

- správneho výrobku,
- v správnej kvalite,
- v správnom množstve,
- na správne miesto,
- v správnom čase,
- za správnu cenu
- a v správnom obale.

### **Ďalšie definície logistiky**

Definície logistiky podľa Európskej logistickej asociácie: *„Organizovanie, plánovanie, riadenie a výkon tokov začínajúc vývojom a nákupom, končiac výrobou a distribúciou podľa objednávky finálneho zákazníka tak, aby boli splnené všetky požiadavky trhu pri minimálnych nákladoch a minimálnych kapitálových výdavkoch.“*

### **Zákazník a nákup**

Prečo sa zaoberať logistikou? Zisk a zákazník sú najčastejšie skloňované slová v podniku. Zisk je primárny cieľ podniku. Peniaze do podniku prináša zákazník a

strategickým cieľom podniku je plniť jeho požiadavky. Zákazník bude spokojný ak nebude musieť na objednaný výrobok alebo službu dlho čakať, nebude musieť vyvinúť veľké úsilie aby ho získal, výrobok bude odpovedať jeho požiadavkám ohľadne množstva a kvality a zaplatí zaň primeranú cenu.

Pravdepodobnosť opakovania nákupu zvýši podnik tým, že sa bude o zákazníka starať pred i po ukončení nákupu poskytnutím najrôznejších služieb, okrem servisných služieb sú to najmä kvalita distribúcie a poskytovania informácií. Ako ale dosiahnuť to, aby bol výrobok k dispozícii v správny čas, na správnom mieste, v požadovanom množstve a kvalite s primeranými nákladmi? Riešenie spočíva v preskúmaní logistického reťazca, v identifikovaní jeho nadbytočných alebo neefektívnych článkov a v nájdení takých riešení, ktoré umožnia skrátenie priebežných dôb, zlepšenie služieb zákazníkom a ktoré urobia celý reťazec pružnejším a hospodárnejším.

### **Základné pojmy z logistiky**

**Logistické reťazce** – logistika obstarávania, výrobná logistika, materiálová logistika, logistika skladovania, riadenie zásob, doprava.

**Logistika obstarávania** – nákupná a zásobovacia logistika zabezpečovania surovín, materiálu a polovýrobkov a výrobkov pre výrobný proces resp. poskytovanie služieb.

**Riadenie zásob** – riadenie výrobných zásob, nedokončenej a rozpracovanej výroby a zásob hotových výrobkov ich optimálnej veľkosti pre plynulé zabezpečenie procesov efektívneho hospodárenia s nimi.

**Doprava** – prvok logistického reťazca s najvýznamnejším podielom nákladov. Súvisí s procesmi materiálového toku, skladovaním až po odbyt spolu s informáciami k týmto činnostiam.

Informatika

**Logistický informačný systém** – modulový systém spojený s informáciami o odbyte, nákupe, zásobovaní, výrobe, údržbe, opravách a manažmentu kvality (Viestová, 2006).

## 1.2 Význam logistiky v podniku

Význam logistiky v podniku prešiel určitými etapami vývoju. Daný vývoj priamo súvisí s vývojom spoločnosti, ekonomiky a trhu. Ako uvádza Pernica (2004), môže byť rozdelený do niekoľkých základných fáz.

1. Trh sa v prvej časti vývoja logistiky vyznačoval veľkou masovosťou a homogénnym dopytom. Tovary boli obstarávané tak, aby neohrozovali životnú úroveň ľudí. Ekonomika bola stabilná a tým bolo umožnené dopredu plánovať výrobu, finančné zdroje a pod. Problém zásob nebol riešený a logistika sa sústredila na proces distribúcie (z pohľadu obchodného a marketingového). S postupným rastom sortimentu tovarov a rastom dopytu došlo k nerovnomernému zvyšovaniu zásob. Toto obdobie bolo na vrchole v 60. rokoch 20. storočia.
2. Ďalšia fáza ohraničuje nasledujúce 70. roky, kedy prebiehala hospodárska depresia a zlé hospodárske výsledky podnikov. Tu sa objavil problém s veľkými zásobami a naviazaným kapitálom na zásoby. Homogénny trh sa začal meniť a rozdeľovať. Udržať si svoju pozíciu na trhu začalo byť pre podniky ťažkou úlohou. Snaha o zvýšenie produktivity vyústila o rozširovanie uplatnenia logistiky i na výrobu a zásobovanie. Predchádzajúcim obdobím sa totiž sústredila len na distribúciu. Problémom tejto doby bolo uplatnenie logistiky oddelene pre jednotlivé útvary v podniku, často ich ciele bolo v rozpore. V 80. rokoch došlo k masívnemu rozvoju informačných technológií a počítačov. Objavila sa možnosť v reálnom čase sledovať pohyb zásob a tovarov. Tým došlo k zisteniu, že by bolo efektívnejšie sledovať procesy v podniku ako jeden veľký celok, ktorý je prepojený. Vo všeobecnosti sa v literatúre hovorí ako o renesancii logistiky.
3. V 90. rokoch už začína logistika výrazne prispievať k rastu produktivity a k zvyšovaniu konkurencieschopnosti podnikov. Presadzuje sa totiž integrovaná logistika, spájanie čiastkových logistických funkcií. Hlavnou snahou bolo rýchlo a kvalitne uspokojiť potreby zákazníkov. Zvyšovanie úrovne logistických služieb sa stalo nástrojom konkurenčného boja. Proces tzv. logistického reengineeringu<sup>1</sup> zahájilo v tomto období 85% firiem z celej Európy a tento proces naďalej pokračuje dodnes.

---

<sup>1</sup> reengineering – radikálna zmena, nový začiatok v podniku

4. Posledná fáza zahrňuje celkovú optimalizáciu integrovaných logistických systémov. Toto je možné vykonávať vďaka pokročilým informačným a komunikačným technológiám. Logistické procesy sú transparentné a je ich možné riadiť v reálnom čase ako celok. Celková optimalizácia povedie v budúcnosti k dosiahnutiu synergických efektov, ktoré sú doposiaľ len teoreticky odvodzované.

Celková optimalizácia povedie v budúcnosti k dosiahnutiu synergických efektov, ktoré sú doposiaľ len teoreticky odvodzované. Logistický prístup v podniku zatiaľ znamená, že záujem je v spoločnosti sústredený na finálnu produkciu, ktorá sa dostáva k zákazníkovi pomocou smeny. Celkovo sa zaoberá koordináciou a celkovou optimalizáciou všetkých procesov, ktoré predchádzajú dodaniu finálneho výrobku konečnému spotrebiteľovi. Najdôležitejšie je optimalizovať tieto procesy z pohľadu času a hospodárnosti. S logistikou súvisiaca manipulácia, preprava, skladovanie, balenie i servisné služby, musia zhrňať všetky články, ktoré sa týkajú pohybu materiálu a tovarov. V 21. storočí sa stáva logistika súčasťou strategického riadenia podniku zameraného na umiestňovanie zdrojov (Pernica, 2004).

Ak je správny výrobok v správnom čase na správnom mieste, je jednoducho povedané predaný. Vďaka logistike potom nedochádza k nedostatkom, či nerovnováhe na trhu. Výrobný podnik môže pracovať kvalitnejšie, lepšie plánovať, stabilizovať zásoby a hladko zaisťovať ich financovanie. V poslednej dobe sa riadeniu logistiky pripisuje kľúčový význam v tom, ako zlepšiť konkurencieschopnosť podniku. Spolu s marketingom pretrvávajú trend orientácie na zákazníka (Lambert, 2000).

Ako uvádza Stehlík (2008), cieľom pragmaticky pojatého logistického systému podniku býva najčastejšie upevnenie pozície na trhu. V integrovanej logistike je cieľom logistického systému získanie konkurenčnej výhody. Manažment podnikovej logistiky predstavuje systém v organizovaní, plánovaní, príprave rozhodovaniu a kontrole činností, ktoré majú dosiahnuť strategické ciele firmy. Manažment zabezpečujú ľudia, ktorí sú dostatočne vybavení technikou, technológiou a potrebnými znalosťami.



## **Logistické systémy**

Správne navrhnutý systém monitorovania logistiky prostredníctvom siete ukazovateľov uľahčuje splnenie troch základných požiadaviek, ktoré sú kladené na súčasné logistické systémy:

1. Logistický systém podniku má zabezpečiť dodávku správnych produktov k zákazníkom v správnom množstve, kvalite a čase a takým spôsobom, ako je to vyžadované.
2. Zásoby predstavujú „umŕtvený“ kapitál, a preto podnik musí pracovať s oveľa nižšími zásobami ako v nedávnej minulosti.
3. Všetky logistické činnosti musia byť realizované pri nízkych nákladoch a s vysokou produktivitou.

Teda správny systém monitorovania podnikovej logistiky musí vyhodnocovať všetky podsystémy podnikového logistického systému, ktorými sú:

### **1. Logistický informačný systém**

2. Logistika obstarávania
3. Logistika nákupu
4. Logistika zásobovania
5. Skladové hospodárstvo
6. Výrobná logistika
7. Obalové hospodárstvo
8. Logistika dopravy
9. Zákazková logistika
10. Zákaznícky servis
11. Logistika odbytu (predaja)
12. Distribučná logistika
13. Spätná (reverzná) logistika
14. Energetické hospodárstvo
15. Údržba

a monitorovať v každej čiastkovej oblasti:

- A. štruktúru a rozsah realizovaných výkonov,
- B. produktivitu logistických činností,
- C. hospodárnosť logistických činností,
- D. kvalitu logistických činností (Hýblová, 2006).

### 1.3 Informačné systémy

Informačné technológie sú kľúčové pre rast a rozvoj logistiky. Počítače sú používané vo všetkých typoch podnikov. Najviac sa využívajú pri prijímaní objednávok a ich vybavovaní, pri riadení stavu zásob a skladov, meraní výkonnosti, i pri riadení prepravy. Celý logistický informačný systém musí vychádzať z potrieb zákazníkov, ktorí majú náročné očakávania od svojho dodávateľa. Vyžadujú spoľahlivé dodacie lehoty, pravidelné cykly objednávok a informovanosť o dostupnosti tovarov na sklade a dodania zásielky. K naplneniu týchto očakávaní stačí použiť moderné technológie (čiarové kódy, elektronické pokladničné systémy a pod.). Integrovaným systémom sa podporia snahy o skvalitnenie procesov, ak sa získajú efektívne odozvy od zákazníkov, pretože dôjde k urýchleniu procesov dodania produktov na trh. Vďaka tomu je zlepšený zákaznícky servis a znižujú sa zásoby (Drahotský, 2003).

Ako uvádza Sodomka (2006), informačný systém je systém pozostávajúci z ľudí, pracovných postupov (metodiky), programových a technických prostriedkov, ktorý má na základe nich zabezpečiť zhromažďovanie, prenos, ukladanie, spracovanie, výber, distribúciu a najmä prezentáciu informácií. Zamestnanci podľa stanovenej metodológie spracovávajú podnikové dáta a vytvárajú z nich informačné a znalostné bázy organizácie slúžiace k riadeniu podnikových procesov, manažérskeho rozhodovaniu a správe podnikovej agendy. Väzby medzi prvkami systému a medzi okolím (vstupy a výstupy systému) sa realizujú prenosom dát a informácií.

Informačné systémy môžeme rozdeliť na verejné (informácie sa produkujú pre iné subjekty) a interné (informácie sa produkujú prevažne subjektom, ktoré tieto systémy zaviedli). Informácie sú podstatným a veľmi dôležitým podnikovým zdrojom. Zvláštne na tomto zdroji je, že použitím sa informácia nespotrebuje, ale jej náklady na uchovanie rastú a užitočná hodnota časom klesá. Náklady na informácie uložené v informačnom systéme rastú aj keď danú informáciu nikto z pracovníkov podniku nepoužil. Informácia zostarne a jej využiteľnosť pre podnikateľské rozhodnutie sa zmenší, z toho dôvodu že užitočná hodnota informácie časom klesá.

## **Ciele a úlohy informačného systému**

Sodomka (2006) tvrdí, všeobecne chápeme informačný systém pre spracovanie dát, ktorý má tieto ciele:

- strategické (plánovanie investícií);
- taktické (vedenie, kontrola rozpočtu);
- operatívne (každodenná rutina).

Úlohy informačného systému:

- manažérske (EIS – Executive IS);
- taktické (DSS – Decision Support System);
- vedenie (MIS – Management IS);
- expertné (KWS – Knowledge Work System);
- prevádzkové (OSS – Operation Support System).

Úlohy informačného systému podniku možno rozčleniť do nasledovných skupín:

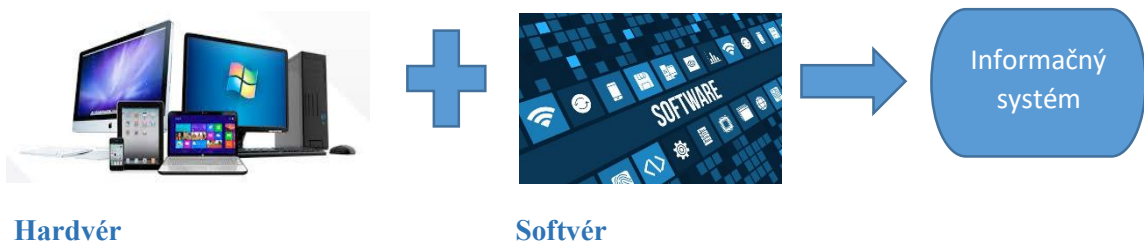
- Prevádzkové úlohy – jedná sa o úlohy každodenného zaznamenávania, kontroly a ukladania detailných obchodných transakcií.
- Transakčné a komunikačné úlohy – do tejto skupiny úloh môžeme zaradiť transakčné a komunikačné činnosti so strategickými obchodnými partnermi.
- Informačné úlohy – množstvo informácií v podniku narastá a okamžitá dostupnosť informácií, ktoré sú navyše priebežne aktualizované, prinášajú konkurenčnú výhodu. Web technológia dnes umožňuje budovanie podnikových informačných serverov (portálov), ktoré sú pomocou univerzálneho nástroja (webového prehliadača) prístupné z ktorejkoľvek pracovnej stanice podnikovej siete.
- Rozhodovacie úlohy – táto skupina úloh má riadiacim pracovníkom poskytnúť v závislosti od aktuálnej rozhodovacej úlohy rôzne pohľady na dáta uložené v informačnom systéme, podporovať ich analýzu a simuláciu rôznych scenárov vývoja.

Rozvoj informačných systémov priniesol potrebu všeobecného prístupu k informáciám uložených v počítačových systémoch a to tak, aby manipulácia s nimi bola čo najjednoduchšia a zároveň funkcie, ktoré zabezpečuje boli dostatočne silné.

### Architektúra informačného systému

Hlavný prvok riadenia informačného systému je tvorený architektúrou. Musí rešpektovať a prihliadať na stratégiu podniku, podnikové ciele a ciele informačného systému.

**Obr. 1.2 Architektúra informačného systému**



Zdroj: vlastné spracovanie

### Hardvér informačného systému

Tvoria ho technické prostriedky umožňujúce technickú realizáciu funkčnosti počítačového systému a jeho komunikáciu s okolím.

Možno sem zahrnúť:

- technické vybavenie počítačov (procesor, pamäte dočasné a permanentné);
- prostriedky pre sieťovú komunikáciu počítačov (modemy);
- vstupné/výstupné zariadenia, periférne zariadenia (tlačiarne, skenery a pod.).

### Softvér informačného systému

Tvorí programovú podporu informačného systému, realizujúcu správanie samotného systému – akým spôsobom sa príslušný systém správa v informačnom prostredí.

Možno sem zahrnúť:

- operačný systém (lokálny/sieťový);
- moduly operačného systému pre spúšťanie algoritmov informačného systému;
- moduly na zabezpečenie bezpečnosti údajov;

- aplikačné (programové) vybavenie – realizácia „správanie sa“ informačného systému (Sodomka, 2006).

## 1.4 Logistický informačný systém

Ako tvrdia Balog, Straka (2005, s. 19): „*Logistický informačný systém je interaktívna štruktúra, ktorej súčasťou je personál, zariadenie a technológia prepojená do jedného informačného toku užívateľom (logistikom) pre potreby plánovania, riadenia, kontroly a analýzy fungovania logistického systému.*“

Viestová, Štofilová, Oreský, Škapa (2005, s. 140) uvádzajú: „*Hlavnými funkciami logistického informačného systému sú zhromažďovanie, spracovanie, prenos a distribúcia dát v rámci podniku s cieľom umožňovať rozhodovanie (od strategického až po operatívne) a umožňovať/ul'ahčovať uskutočnenie obchodných transakcií.*“

Spoločný logistický informačný systém sa vyznačuje týmito kladnými vlastnosťami:

- otvorenosť systému;
- flexibilita;
- možnosť integrácie v rámci podniku aj nad rámec podniku;
- bohatá funkčnosť;
- zvyšuje kvalitu informačného systému riadenia;
- spája ľudí, ktorí pracujú na spoločných úlohách logistického reťazca;
- posilňuje zodpovednosť a samostatnosť pracovníkov (Dupal', Brezina, 2006).

„*Na rozdiel od pojmu „systém“ a „logistický systém“ informačný logistický systém poníma nielen organizáciu procesu ale aj jeho využitie. Komponentmi logistického informačného systému sú počítače fungujúce na základe určitého programového zabezpečenia riadené zodpovedajúcim riadiacim personálom. Všetky tieto komponenty sú zlúčené do jedného systému (organizačný systém) a logistický informačný systém v ideálnej variante zabezpečuje ich systémové využitie.*“ (Balog, Straka, 2005, s. 19)

V súčasnej dobe nie je prekvapivé, že na informáciách stoja všetky systémy. Od tých politických po technologické. Ale nebolo tomu tak vždy. Nie sú to ani tri dekády, kedy v logistike nehral automatizovaný tok informácií zďaleka tak rolu, akú hrá dnes. S rozvojom moderných komunikačných a výpočtových technológií však došlo k razantným zmenám prístupu a tok informácií sa v rámci logistiky postavil na úroveň toku materiálu a financií. Predovšetkým rozmach bezdrôtovej komunikácie prispel k obrazu integrálnej logistiky, ako ju poznáme dnes. Uchovávanie a výmena informácií na papieri bola časovo náročná, obmedzená a ponúkala veľký priestor pre rôzne chyby. Až elektronické informačné a komunikačné systémy priniesli do spracovávania, uchovávaní a distribúcie dát poriadok nutný pre to, aby sa informácie mohli stať nedeliteľnou a hlavnou podpornou zložkou logistických procesov.

**Logistické informačné systémy (LIS)** sa vo svojej podstate skladajú z niekoľkých častí systémov, ktoré spájajú logistické činnosti a procesy do jednotného dynamického celku. Využitie vhodných informačných a komunikačných technológií maximálne zefektívňuje prepravu, riadenie zásob, skladové procesy, vybavovanie objednávok, manipuláciu s materiálom a pod. Aby mohli logistické informačné systémy podporovať vedúcich pracovníkov v ich rozhodovaní a plánovaní, musí spĺňať šesť základných princípov.

1. Dostupnosť informácií. V tomto bode je ešte veľký priestor pre zlepšovanie; mnoho informácií stále zostáva len na papieri.
2. Presnosť informácií. Informácie musia čo najpresnejšie odrážať aktuálny stav.
3. Časová aktuálnosť informácií. Oneskorenie aktualizácie nesmie presiahnuť dobu, za ktorú je možné chybu spôsobenú oneskorením napraviť.
4. Flexibilita. LIS musí pružne dodávať dáta presne podľa špecifických požiadaviek zákazníkov.
5. LIS sú riadené udalosťami. Musia upozorňovať na akúkoľvek neštandardnú situáciu, problém alebo výnimočný stav.
6. Vhodný formát prezentovaných informácií. Správne informácie musia byť prezentované v správnej štruktúre a v správnej postupnosti.

K najdôležitejším prvkom logistických informačných technológií môžeme zaradiť:

- Systémy automatickej identifikácie (SAI);
- Komunikačné štandardy (EDI, XML);

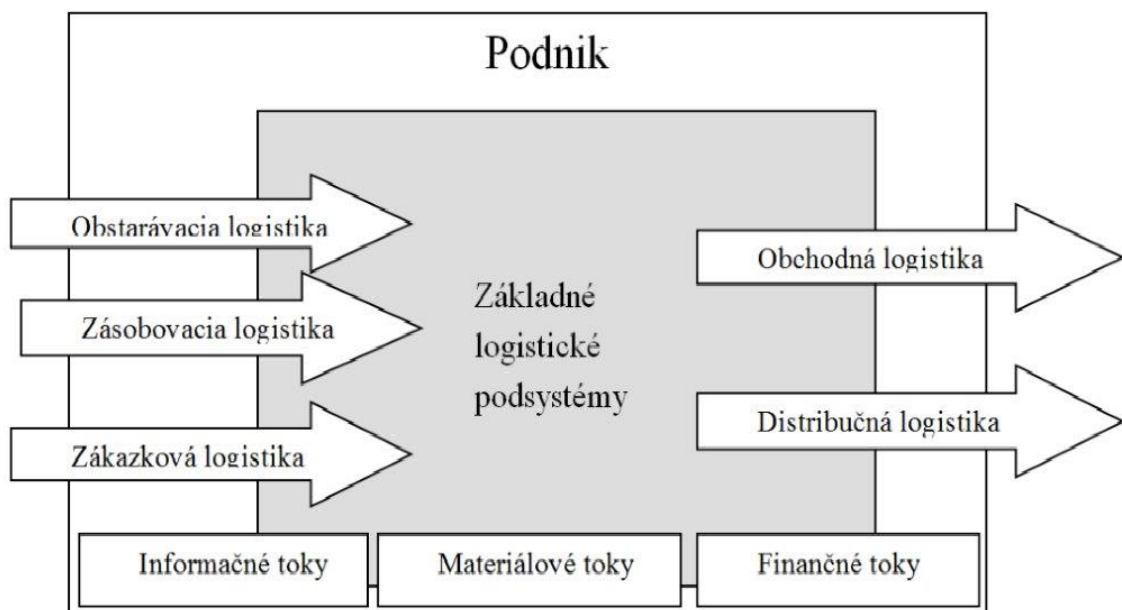
- Systémy satelitnej navigácie (GPS, GLONAS, Galileo);
- Modifikácie sieťovej komunikácie (Internet, Intranet, Extranet).

Riadené zavádzanie globálnych logistických sietí tvorí vysoké komunikačné a koordinačné nároky. Najskôr splnenie týchto nárokov dáva predpoklady pre ich ďalší intenzívny rast, zvýšenie efektivity a tým i konkurencieschopnosti (Bazala, 2014, online).

## 2 Charakteristika vybranej spoločnosti

Logistika v dnešnej podobe v podniku znamená optimalizáciu informačných, finančných a materiálových tokov. Je to systém, ktorý v sebe spája mnohé čiastkové logistické činnosti, ako napr. skladovanie, doprava, administratíva a iné. Tieto logistické činnosti by mali fungovať vo vertikálnej podobe ako podsystémy hlavného logistického systému podniku a následne v horizontálnej podobe fungovať a byť prepojené ako systematicky spolupracujúce logistické podsystémy. Tieto podsystémy tvoria logistickú štruktúru, ktorej uzly sú pospájané vetvami vzájomne i vo vertikálnom smere materiálovými, informačnými a finančnými tokmi.

Obr. 2.1 Základné a podporné podsystémy v logistike



Zdroj: [www.svetdopravy.sk](http://www.svetdopravy.sk) (2014)



## **2.1 Charakteristika cestnej nákladnej dopravy a charakteristika spoločnosti Alfa Tir, s.r.o.**

Obchodné meno: *Alfa Tir, s.r.o.*

Právna forma: *Spoločnosť s ručením obmedzeným*

Právne skutočnosti: *Spoločnosť s ručením obmedzeným bola založená spoločenskou zmluvou zo dňa 04.11.2002 podľa §§ 56 až 75 a §§ 105 až 153 Obchodného zákonníka č. 513/1991 Zb. v znení neskorších predpisov.*

Predmet činnosti: *sprostredkovateľská činnosť v oblasti dopravy, obchodu a služieb; prevádzkovanie colného skladu; zasielateľstvo; vnútroštátna cestná nákladná doprava; medzinárodná cestná nákladná doprava; a iné.*

Spoločnosť Alfa Tir, s.r.o. je spoločnosť zaoberajúca sa vnútroštátnou cestnou nákladnou dopravou s vlastným vozovým parkom v súčasnosti vlastní 4 nákladné autá s nosnosťou do 3,5 tony s príviesom do 6 ton (v minulosti aj medzinárodnou cestnou nákladnou dopravou, t. j. aj tretie krajiny). Spoločnosť musí rešpektovať vnútroštátne aj medzinárodné predpisy. Práve aj kvôli tomu je jej poslaním zviditeľniť sa na medzinárodnom obchodnom trhu a niest' dobré meno firmy. Popri tom aj zvyšovanie konkurencie schopnosti, rozrastanie firmy o nových zmluvných partnerov, zabezpečovanie väčšieho vozového parku, zvyšovanie kvality poskytovania služieb, zdokonaľovania sa, zvyšovanie finančných zdrojov. Ale hlavným poslaním spoločnosti je uspokojovanie požiadaviek zákazníkov. Spoločnosť sa zaoberá vnútroštátnou cestnou nákladnou dopravou a to malými nákladnými autami (nosnosť do 3,5 t alebo s príviesom do 6 t) a z toho dôvodu je schopná doručiť tovar takpovediac od dverí odosielateľa až k dverám príjemcu. Hlavná činnosť dopravného referenta v spoločnosti je uzatváranie prepráv, t. j. nákup prepravy a následný predaj zmluvným prepravcov alebo zabezpečenie prepravy vlastným vozovým parkom. Samotný obchod začína dopytom po preprave zo strany dopravného referenta a to cez webové portály ako je Timocom, Raaltrans alebo ponukou zo strany už zmluvných partnerov (výrobné podniky, obchodné spoločnosti alebo napríklad spoločnosť Geis Slovensko a iné). Dopravný referent zistí všetky potrebné informácie (informačný tok) o požiadavkách zákazníka a informácie o potrebné k preprave tovaru, a to: miesto nakládky, miesto vykládky, rozmery tovaru, váha tovaru, hodnota prepravovaného tovaru (kvôli prípadnému dopoisteniu, nakoľko základné

poistenie vychádzajúce z CMR musí mať každý dopravný podnik), typ tovaru, dátum/hodinu nakládky, dátum/hodinu vykládky a iné skutočnosti. Na základe informácií zamestnanec firmy zvolí vhodný typ a spôsob prepravy (prípadnú kombináciu nakládky) vo vlastnom vozovom parku alebo nájde vhodný dopravný prostriedok u zmluvného dopravcu, tak aby sa daný typ tovaru prepravil bezpečne, rýchlo, bez porušenia a za cenu, ktorá vyhovuje všetkým zmluvným stranám. V závislosti od typu prepravy, či sa jedná o vnútroštátnu alebo medzinárodnú prepravu, je nutné zabezpečiť dopravcu s potrebnými povolenkami, dokumentami, prípadnými vízami. Jedným z dokladov je CMR (viď. príloha A), je to dohoda o prepravnej zmluve v medzinárodnej cestnej doprave, ďalším môže byť Karnet TIR (viď. príloha B), je to medzinárodný tranzitný colný doklad platný v členských krajinách Dohovoru TIR, používaný v cestnej doprave pri tranzite tovaru, kedy je preprava vykonávaná bez zmeny nákladu cez jednu alebo viac hraníc v cestných vozidlách, jazdných súpravách alebo kontajneroch s podmienkou, že sa časť prepravy medzi jej začiatkom a koncom vykonáva po ceste. Karnet TIR vydáva záručné združenie pre Slovensku republiku ČESMAD Slovakia v poverení Medzinárodnej únie cestnej dopravy IRU. Karnet TIR nie je prenosný, ani obchodovateľný, je vydávaný dopravcovi, tzv. držiteľovi karnetu TIR, ktorý je uvedený na prednej (obalovej) časti karnetu TIR, spolu s odtlačkom jeho pečiatky. Alebo Karnet ATA (viď. príloha C), je jednotný medzinárodný colný doklad, ktorý umožňuje prepustenie tovaru do colného režimu dočasné použitie, vývoz, voľný obeh a tranzit a do spätného vývozu z colného územia EÚ s oslobodením od cla, daní a iných platieb vybraných pri dovoze tovaru, bez nutnosti použitia colných formalít podľa národných colných predpisov jednotlivých krajín a primerane poskytuje záruku na colný dlh a iné platby. Ak všetky strany súhlasia, tak sa preprava uzavrie (telefonicky, mailom, faxom a pod.). Definitívnym potvrdením prepravy je prijatie písomnej zmluvy a v prípade predaja prepravy inému zmluvnému dopravcovi (nie vlastným vozovým parkom), sa vyhotoví objednávka, ktorá sa mu zašle. Týmto sa preprava považuje za uzavretú a všetky strany sa musia držať podmienok uvedených v zmluvách – objednávkach. Priebeh celej prepravy sa sleduje, kontroluje sa správnosť dokumentov a prípadné nezrovnalosti alebo problémy počas cesty sa okamžite hlásia a následne riešia. Dopravný referent informuje obchodných partnerov o priebehu prepravy až po vyloženie a doručenie tovaru. Samozrejme ako všade, aj v doprave môžu nastať situácie, s ktorými nie je možné dopredu počítať ako napríklad zlyhanie technickej stránky dopravného prostriedku, zdržanie spôsobené problémami na cestnej komunikácii a iné. Bohužiaľ týmto

nepríjemnostiam sa nedá dopredu vyvarovať ale dôležité je ich predvídať a ak už nastanú, tak ich okamžite riešiť a odstrániť.

### **Charakteristika a využitie nákladnej cestnej dopravy**

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.).

*Podmienky prepravy nákladu podľa Z. 315/96 Z.z. o premávke na pozemných komunikáciách:*

- preprava nákladu nesmie prekročiť užitočnú hmotnosť vozidla;
- náklad musí byť na vozidle riadne umiestnený a upevnený, aby neohrozoval bezpečnosť a plynulosť premávky;
- aby nepoškodzoval a neznečisťoval životné prostredie;
- predmety nesmú prečnievať po hrane vozidla, musia byť viditeľné.

*Charakteristickými vlastnosťami nákladnej cestnej dopravy sú jej výhody:*

- priama preprava od odosielateľa k príjemcovi;
- rýchlosť vyplývajúca zo zjednodušenej techniky;
- ľahká prispôsobivosť novým prepravným požiadavkám;
- cestné vozidlá sa môžu pohybovať aj vo voľnom teréne;
- nákladná cestná doprava je nenahraditeľná pri zvozočoch a rozvozočoch na krátke vzdialenosti.

*Nevýhody:*

- podiel na zvýšení dopravnej nehodovosti;
- negatívny vplyv na životné prostredie.

*Využíva sa najmä na:*

- presun tovaru z miest výroby do miest spotreby;
- uspokojovanie potrieb obyvateľstva pri individuálnom premiestňovaní vecí;
- na prepravu tovaru s krátkou dodacou lehotou;

- nadmerné a nadrozmerné prepravy;
- preprava nebezpečných vecí;
- preprava skazitelného tovaru.

### **Technológia cestnej nákladnej dopravy a povinnosti dopravcu a zasielateľskej firmy (špedičnej firmy)**

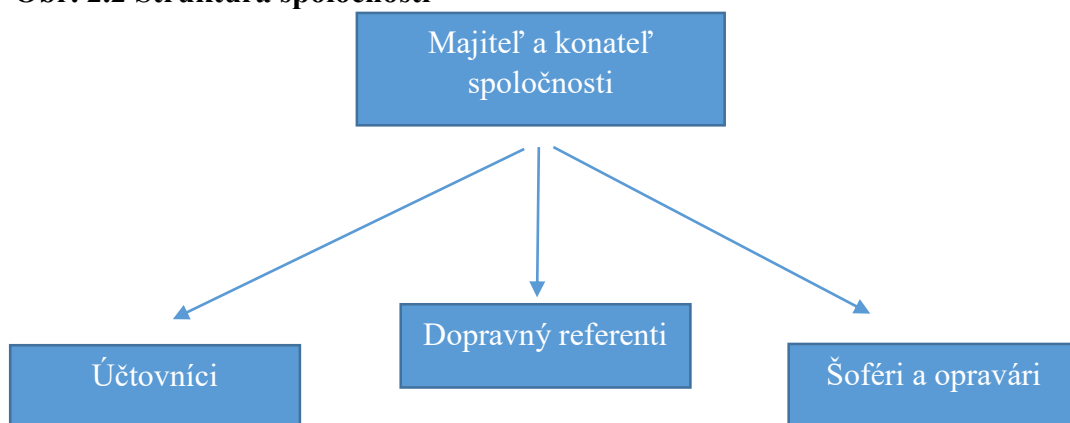
1. Prvým krokom je získanie oprávnenia na podnikanie v cestnej nákladnej doprave. Splnenie základných povinností dopravcu. Rešpektovanie prepravného poriadku cestnej dopravy.
2. Firma musí rešpektovať medzivládne dohody a dohovory IRU, Česmad Slovakia, IFT (CEMT). Pri medzinárodnej preprave musia byť členom Česmad Slovakia, ktorý vydáva Karnet TIR. Musí rešpektovať medzivládne dohody o cestnej doprave a disponovať zahraničnými prepravnými povoleniami.
3. Musí rešpektovať sociálne predpisy v cestnej doprave (režim práce osádok vozidiel cestnej nákladnej dopravy vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej nákladnej doprave).
4. Firma zaoberajúca sa medzinárodnou dopravou musí poznať colnú problematiku, národný tranzit, tranzitný režim TIR. Využitie karnetov ATA, dohovor o spoločnom tranzitnom režime.
5. Prepravná zmluva v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave.
6. Zodpovednosť dopravcu podľa Dohovoru CMR.
7. Prepravná zmluva vo vnútroštátnej cestnej nákladnej doprave a zodpovednosť dopravcu.
8. Používanie analógových tachografov (viď. príloha D).
9. Digitálne tachografy (viď. príloha E). Karta vodiča. Používanie karty vodiča a digitálneho tachografu.
10. Ďalej musí poznať požiadavky na maximálne dovolené hmotnosti a rozmery vozidiel. Hmotnostné a rozmerové parametre návesovej súpravy z hľadiska loženia. Rozloženie nákladu na vozidle.
11. Upevňovanie nákladu v cestnej nákladnej doprave.
12. Technológia prepravy nebezpečných vecí cestnou nákladnou dopravou.

13. Označovanie vozidiel pri preprave nebezpečných vecí, výbava vozidiel pri preprave ADR.
14. Odborná spôsobilosť vodičov v cestnej nákladnej doprave ([www.poradca.sk](http://www.poradca.sk), 2011).

## 2.2 Štruktúra spoločnosti

V nasledovnej schéme sme zobrazili štruktúru a jednotlivé časti sledovanej spoločnosti Alfa Tir s.r.o.

**Obr. 2.2 Štruktúra spoločnosti**



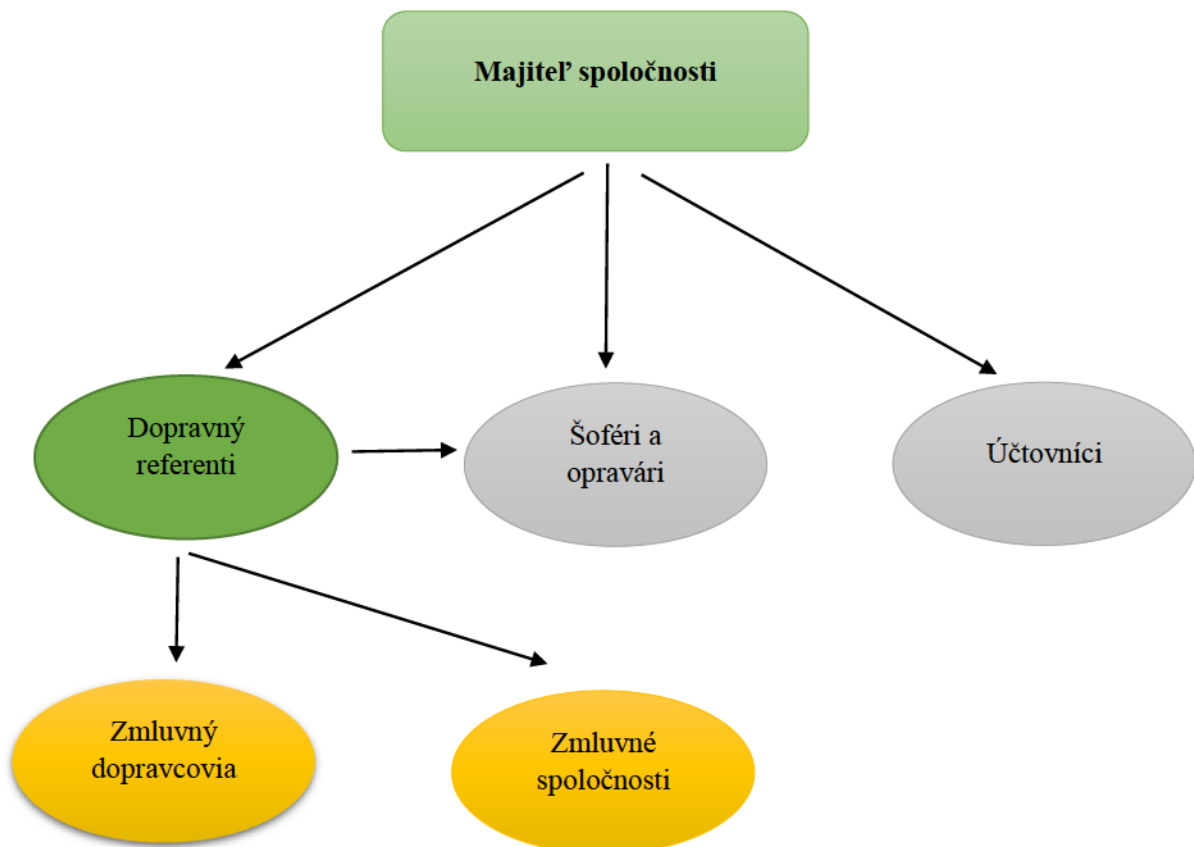
Zdroj: vlastné spracovanie na základe interného materiálu spoločnosti

## 2.3 Logistický reťazec spoločnosti

Na začiatku svojho pôsobenia bola spoločnosť Alfa Tir s.r.o. len špedičnou firmou, to znamená, že prepravy len nakupovala (od zmluvných firiem alebo z ponúk na vyššie uvedených dopravných programoch) a predávala ďalej zmluvným alebo náhodným dopravcom. V roku 2010 si spoločnosť začala vytvárať a rozširovať svoj vlastný vozový park. Tým pádom sa aj logistický reťazec rozrástol o viac článkov. Logistický reťazec

sledovanej spoločnosti by sme mohli rozdeliť na články, ktoré vykonávajú väčšinou len jednu danú činnosť. Dané činnosti na seba nadväzujú a vytvárajú plynulý chod spoločnosti. Reťazec by sme mohli rozdeliť na tieto hlavné články: hlavným a riadiacim článkom je majiteľ organizácie, ktorý riadi celú spoločnosť a rozhoduje v zásadných otázkach. Dopravný referenti sú samostatným článkom, ktorí riadia vozový park spoločnosti (aj šoférov) a tak isto nakupujú/predávajú prepravy ostatným dopravcom. Ďalší samostatný článok tvoria šoféri, ktorí zabezpečujú samotnú prepravu. Posledným a veľmi a taktiež dôležitým článkom sú účtovníci, ktorí sa starajú o administratívnu stránku spoločnosti. Každý článok reťazca zodpovedá za svoj úsek a každý zamestnanec sa snaží vykonávať svoju prácu najlepšie ako vie, nakoľko každý si je vedomý toho, že firma bude napredovať, prosperovať a bude konkurencieschopná, ak sa každý bude snažiť podávať svoj maximálny výkon.

**Obr. 2.3 Logistický reťazec spoločnosti**



Zdroj: vlastné spracovanie na základe interného materiálu spoločnosti

### **3 Analýza logistického informačného systému vo vybranom podniku**

Logistický systém v dnešnej podobe v spoločnosti znamená optimalizáciu informačných, finančných a materiálových tokov. Je to systém, ktorý v sebe spája mnohé čiastkové logistické činnosti, ako presun informácií, dopravu a administratívu. Informačný systém pre logistiku v podniku je interaktívna štruktúra, ktorej súčasťou je personál, zariadenie a technológia prepojená do jedného informačného toku užívateľom pre potreby plánovania, riadenia, kontroly a analýzy fungovania logistického systému v podniku. Pri tvorbe a fungovaní logistického informačného systému musí platiť jednoznačná zásada, že toky informácií musia byť rýchlejšie ako hmotné toky. Nikdy nemôže nastať situácia, aby sa hmotný tok prerušil v niektorom článku reťazca kvôli tomu, že nie je k dispozícii relevantná informácia, na základe ktorej má článok reťazca (logistický uzol) vykonať stanovenú operáciu, či plánovaný proces.

#### **3.1 SWOT analýza spoločnosti**

Hlavnou úlohou logistického informačného systému vo všeobecnej rovine je vytváranie a trvalé zlepšovanie vzťahov so zákazníkmi, dodávateľmi a zamestnancami pomocou nových spôsobov interakcie s nimi pri použití moderných informačno-komunikačných technológií. Na zistenie súčasného stavu a prípadných nedostatkov týkajúce sa logistického informačného systému v sledovanej spoločnosti sme použili ako nástroj SWOT analýzu.

Vo SWOT tabuľke analyzujeme spoločnosť jej silné, slabé stránky, príležitosti a hrozby firmy. Silné stránky sa snaží firma maximalizovať. Na rozdiel od silných stránok firmy (pravidlo MAX), pre slabé stránky platí pravidlo minimalizácie ich vplyvu (MINI). Rovnako ako v prípade silných stránok sa snaží spoločnosť príležitosti maximalizovať tak, aby priniesli čo najviac možností ako sa odlíšiť od konkurencie. Hrozby podniku sú reálne faktory, ktoré spoločnosť bohužiaľ nevie veľmi ovplyvniť. Prvým krokom k príprave SWOT tabuľky bolo stanovenie cieľa SWOT analýzy. Cieľom analýzy bolo zistiť najsilnejšie a najslabšie stránky spoločnosti logistického systému a ako ich

ovplyvňujú externé faktory. Druhým krokom bolo získanie potrebných informácií a zostavenie SWOT tabuliek a matíc.

Pri hodnotení porovnáваме dôležitosť jednotlivých znakov navzájom pomocou troch stupňov.

1 = znak je dôležitejší ako porovnávaný

0 = znak je menej dôležitý ako porovnávaný

0,5 = váha znakov je rovnaká

**Tab. 3.1 Vybrané kritériá SWOT analýzy**

	S – silné stránky		W- slabé stránky		O - príležitosti		T - ohrozenia
<b>S1</b>	dlhoročné partnerské vzťahy	<b>W1</b>	vysoké náklady (na opravy vozového parku a informačné technológie)	<b>O1</b>	neustály rozvoj a využitie trhov EÚ	<b>T1</b>	konkurencia na trhu
<b>S2</b>	bohaté a dlhoročné skúsenosti s prepravou	<b>W2</b>	úvery spoločnosti	<b>O2</b>	rozvoj a využitie nových distribučných ciest (internet)	<b>T2</b>	zvyšovanie pohonných hmôt
<b>S3</b>	dopravní referenti a šoféri s bohatými skúsenosťami a praxou	<b>W3</b>	starší vozový park	<b>O3</b>	oslovenie nových zákazníkov	<b>T3</b>	kolísajúca kríza v doprave
<b>S4</b>	dobrá pracovná klíma na pracovisku	<b>W4</b>	slabá reklama	<b>O4</b>	využitie stále novších informačných technológií	<b>T4</b>	zmena zákonov a legislatívy v rámci dopravy

Zdroj: vlastné spracovanie na základe interných informácií

Na základe zistených informácií sme zostavili tabuľky a matice a dospeli k záveru, to znamená k vyhodnoteniu silných a slabých stránok spoločnosti.



**Tab. 3.2 Váha vybraných silných stránok**

S – silné stránky		dlhoročné partnerské vzťahy	bohaté a dlhoročné skúsenosti s prepravou	dopravní referenti a šoféri s bohatými skúsenosťami a praxou	dobrá pracovná klíma na pracovisku	suma váhy
S1	dlhoročné partnerské vzťahy		1	0,5	1	2,5
S2	bohaté a dlhoročné skúsenosti s prepravou	0		1	0,5	1,5
S3	dopravní referenti a šoféri s bohatými skúsenosťami a praxou	0,5	0		1	1,5
S4	dobrá pracovná klíma na pracovisku	0	0,5	0		0,5
<b>Suma</b>						<b>6</b>

Zdroj: vlastné spracovanie

**Tab. 3.3 Váha vybraných slabých stránok**

W – slabé stránky		vysoké náklady na opravy vozového parku a informačné technológie	úvery spoločnosti	starší vozový park	slabá reklama	suma váhy
W1	vysoké náklady na opravy vozového parku a informačné technológie		0	1	0	1
W2	úvery spoločnosti	1		1	1	3
W3	starší vozový park	0	0		0,5	0,5
W4	slabá reklama	1	0	0,5		1,5
<b>Suma</b>						<b>6</b>

Zdroj: vlastné spracovanie

**Tab. 3.4 Hodnotenie intenzity vzájomných vplyvov analyzovaných kritérií**

O- príležitosti T- ohrozenia	S-silné stránky					W-slabé stránky					Výsledné hodnotenia
	S1	S2	S3	S4	Súčet hodno- tenia O,T/S	W1	W2	W3	W4	Súčet hodnotenia O,T/W	
O1	3	2	4	0	9	1	0	4	4	9	18
O2	3	4	4	2	13	4	3	2	4	13	26
O3	0	5	4	1	10	1	0	3	5	9	19
O4	1	1	3	1	6	4	3	0	1	8	14
T1	-1	0	-1	-1	-3	-3	-2	-4	-4	-13	-16
T2	-1	-1	0	0	-2	-1	-4	-5	-1	-11	-13
T3	-2	-2	-2	-1	-7	-3	-4	-4	-3	-14	-21
T4	-3	-1	-2	0	-6	-1	-2	-4	-1	-8	-14
súčet hodnoteni a S,W	0	8	10	2	20	2	-6	-8	5	-7	13
váhy S a W	2,5	1,5	1,5	0,5		1	3	0,5	1,5		

Zdroj: vlastné spracovanie

Z vyššie uvedených tabuliek 3.2 a 3.3 vyplýva, že je nutné sa zamerať na ukazovatele, ktorým boli pridelené vyššie sumy/váhy a to S1 (partnerské vzťahy) a W2 (úvery).

Z tabuľky 3.4 je zrejmé, že najvýraznejšou silnou stránkou firmy je S3 (dopravní referenti a šoféri) a tú najmenej ovplyvňujú externé faktory. Najohrozenejšou silnou stránkou je práve S1 (partnerské vzťahy), ktorá má najväčšiu váhu medzi silnými stránkami a práve z toho dôvodu je potrebné do budúcnosti eliminovať účinky vonkajších faktorov, ktoré na danú stránku vplyvajú. Najväčšie ohrozenie pre spoločnosť predstavuje W3 (starší vozový park), ktoré môžu vplyvy externých faktorov toho ohrozenie znásobiť. Ďalšou ohrozenou je W2 (úvery), naopak najväčšie príležitosti pre rozvoj firmy predstavuje O2 (rozvoj a využitie nových distribučných ciest – internet). Najväčšie ohrozenie v súčasnosti ale aj do budúcnosti predstavuje T3 kolísajúca situácia a kríza v doprave. Táto skutočnosť ovplyvnila chod spoločnosti aj v roku 2009, keď svetom obchodu otriasla celosvetová finančná kríza.

## 4 Návrhy zlepšenia logistického informačného systému v dopravnom podniku

Logistický informačný systém je interaktívna štruktúra, ktorej súčasťou je personál, zariadenie a technológia prepojená do jedného informačného toku pre potreby plánovania, riadenia, kontroly a analýzy fungovania logistického systému.

Hlavnou úlohou logistického informačného systému vo všeobecnej rovine je vytváranie a trvalé zlepšovanie vzťahov so zákazníkmi, obchodnými partnermi a zamestnancami pomocou nových spôsobov interakcie s nimi pri použití moderných informačno-komunikačných technológií.

Využitie informačno-komunikačných technológií môže viesť k ekonomickým prínosom pre všetkých účastníkov logistického reťazca.

Z predošlých zistení a spracovania SWOT analýzy sme dospeli k záveru, že v rámci logistického reťazca sledovanej spoločnosti je potrebné sa zamerať, partnerské vzťahy a rozšíriť ich pomocou nových moderných informačno-komunikačných technológií a zamerať sa aj na reklamu, t. j. zviditeľnenia sa na trhu, ktorá je v spoločnosti na slabšej úrovni.

### NÁVRHY

- Spoločnosť Alfa Tir, s.r.o. má veľmi dobré partnerské vzťahy so stálymi obchodnými partnermi, avšak našim návrhom je, sústrediť sa aj na nových, ktorých spoločnosť získava napríklad z prepravných programov ako sú Timocom alebo Raaltrans, alebo z doporučení iných partnerov. Získaných nových obchodných partnerov (s ktorými spoločnosť obchodovala zatiaľ napr. len 1 alebo 2x) je však nutné archivovať pomocou informačných technológií aby zostali v povedomí a aby mohli byť oslovení v najbližšej spolupráci. Archivácia v papierovej forme takéhoto množstva nie je efektívna a v prípade potreby sa kontakty dlhšie hľadajú, čo v tejto branži nie je vhodné. Nakoľko obchodovanie s prepravami, t. j. samotná doprava je častokrát otázkou sekúnd. Preto je veľmi nutné aby boli dopravní referenti skúsený, rýchly, pohotový a mali správne informácie, v správnom čase na správnom mieste. Navrhujeme preto evidenciu

obchodných partnerov pomocou prehľadného softvéru, rozdelených napríklad podľa pravidelnosti prepráv, stálych prepráv alebo jednotlivých trás. Tak isto by sme odporučili sústrediť sa aj na získanie nových obchodných partnerov, osloviť jednotlivé podniky, poprípade ponúknuť im služby, ktoré spoločnosť poskytuje.

- Čo sme ďalej zistili pomocou analýzy bola chýbajúca reklama spoločnosti. V dnešnom svete je bez podpory predaja, t. j. adekvátnej reklamy veľmi ťažké obstať na trhu a rozšíriť svoje pôsobenie. Spoločnosť nedisponuje reklamou, čo je veľmi veľké negatívum. Z tohto dôvodu navrhujeme pomocou informačných technológií zriadenie webovej stránky, ktorá by mohla byť základným prvkom reklamy. Kvalitná a prehľadná webová stránka môže veľmi pomôcť pri získavaní nových obchodných partnerov alebo samotných prepráv. Stránka však musí byť vytvorená na úrovni, so všetkými potrebnými informáciami (história, kontakty, pôsobenie, poskytovanie služieb a pod.), musí byť prehľadná a je veľmi vhodné, ak by bola doplnená aj fotografiami. Kvalitná webová stránka napovie veľa o samotnej spoločnosti, z tohto dôvodu by bolo určite vhodné zveriť vytvorenie stránky do rúk odborníkov. Ďalším krokom k podpore predaja, by mohla byť reklama na sociálnych sieťach. Veľmi veľa užívateľov, ktorý sú registrovaný ako súkromný sú však zamestnancami rôznych firiem, a je tiež vysoká pravdepodobnosť, že práve aj takouto reklamou sa podarí zvýšiť povedomie spoločnosti. Samozrejme aj reklama na plachtách nákladných automobiloch vozového parku spoločnosti, prípadné reklamné bloky v miestnych novinách sú určite na mieste. Jednotlivé prvky reklamy budú tak spolu tvoriť celok, ktorý pomôže dostať spoločnosť do povedomia a podporiť predaj.
- Samotný logistický reťazec v spoločnosti je na dobrej úrovni. Kooperácia medzi jednotlivými článkami (majiteľ, dopravní referenti, šoféri, účtovníci) je dobrá, rýchla a všetky články spolupracujú. Každý úsek podniku vie, že len v spolupráci a spoločnom fungovaní bude spoločnosť ako celok dosahovať dobré výsledky. Ale jeden návrh by bol z našej strany týkajúci sa presunu informácií medzi dopravní referent – šofér a následne dopravní referent – obchodný partner. Ako sme už vyššie spomínali, informácie hlavne v doprave musia byť rýchle, presné a v správnom čase na správnom mieste. Obchodný partneri potrebujú častokrát promptnú informáciu o lokalizácii nákladného automobilu, t. j. miesta kde sa nachádza a prípadne kedy dorazí na nakládku, či na vykládku. Dopravný referent túto informáciu získa od šoféra, čo je však častokrát zdĺhavé, pretože šofér nemusí

vždy rýchlo reagovať na sms/hovor a na potrebné informácie je potom nutné čakať. Preto by možno bolo vhodné pomocou nových technológií, ktoré na trhu sú zabezpečiť vozový park GPS lokalizátorom. Daný lokalizátor je možné skombinovať so softvérom, ktoré sleduje náklady a spotrebu pohonných hmôt nákladných automobilov. Tým pádom by podnik získal nielen informácie rýchlo a včas ale by si mohol ustrážiť a znížiť náklady týkajúce sa vozového parku.

Naše návrhy a postrehy sme predostreli aj majiteľovi spoločnosti. Súhlasil s nami a tiež skonštatoval, že všetky faktory ktoré sme uviedli, reklama, obchodní partneri, presun informácií, lokalizácia a sledovanie vozového parku sú veľmi podstatné, a že návrhy ktoré sme poskytli by nezlepšili len pozíciu na trhu, zvýšenie predajnosti ale aj znížili náklady. V závere môžeme teda zhrnúť, že sa naše návrhy stretli s pozitívnym ohlasom majiteľa spoločnosti a v budúcnosti si nájdu svoje miesto v podniku.

## Záver

Logistika sa stala nevyhnutnou súčasťou každého jedného podniku. Možno ju využiť ako konkurenčnú výhodu; riešiť rutinne, produktívne a efektívne problémy riadenia procesov v rámci logistických reťazcov v spoločnostiach. Včasné a relevantné informácie a informačné technológie sa stávajú kľúčovým faktorom, ktorý ovplyvňuje rast a rozvoj logistiky.

V dnešnom svete sú informácie strategickým zdrojom podnikateľského rozvoja a úspechu. Priorita, ktorá sa kladie ako dôraz na informácie ako špecifického zdroja nezmierňuje ekonomický význam využitia ostatných zdrojov, ale je podstatným predpokladom ich dosiahnutia. Aj to je dôvod prečo rastie úloha informačného zabezpečenia podnikov. Logistický informačný systém je určený k podpore ostatných logistických systémov a procesov, ktoré sa v ich rámci odohrávajú.

V predloženej bakalárskej práci sme sa zaoberali logistickým informačným systémom v konkrétnej sledovanom podniku. V prvej kapitole sme na teoretickej úrovni čitateľovi ozrejmili základné logistické pojmy, t. j. čo je logistika, logistický systém a následne logistický informačný systém. V druhej časti sme predstavili samotný podnik, jeho štruktúru, činnosti, logistiku. Tretia časť sa venovala analýze a v nej sme zistili, ktoré sú silné a slabé stránky podniku. Sústredili sme sa na slabé stránky a na možnosti, ktoré by podnik mohol dosiahnuť v budúcnosti. V poslednej tretej časti sme predostreli rad návrhov, ktoré by mohli posilniť slabé stránky podniku a mohli viesť k jeho väčšej úspešnosti na trhu, k podpore predaja a k zníženiu nákladov. Samozrejme sme si vedomí aj skutočnosti, že práve doprava je tá časť podnikania, ktorá je veľmi ohrozená aj situáciou na trhu. Tak ako tomu bolo aj v roku 2009, kedy celosvetová kríza veľmi veľa podnikov na určitý čas ochromila ale niektoré boli nútené aj zavrieť. Práve doprava je tá, ktorá veľmi závisí od externých faktorov ako sú ceny pohonných hmôt, ekonomická situácia v daných krajinách a už spomínaná kríza. Avšak naše návrhy majiteľ spoločnosti prijal s pozitívnym ohlasom. Privítal nové myšlienky a návrhy na zlepšenie, ktoré by pomohli nielen k zlepšeniu prenosu informácií, reklame podniku ale aj k zníženiu nákladov chodu spoločnosti. Z tohto dôvodu môžeme konštatovať, že cieľ bakalárskej práce bol splnený a dúfame, že naše návrhy skutočne pomôžu sledovanému podniku.

## Súpis bibliografických citácií

### a) knižné publikácie

BALOG, M. - STRAKA M. *Logistické informačné systémy*. Košice: EPOS, 2005, ISBN 80-8057-660-2.

DRAHOTSKÝ, I – ŘEZNÍČEK, B. *Logistika, procesy a jejich řízení*. 1. vyd. Brno: Computer Press, 2003, s. 335, ISBN 80-7226-521-0.

DUPAL, A. - BREZINA, I. *Logistika v manažmente podniku*. Bratislava: SPRINT, 2006, ISBN 80-89085-38-5.

FIALA, J. Ministr, J. *Průvodce analýzou a modelováním procesu*. Ostrava: VŠB – Technická univerzita, 2003, ISBN 80-248-0500-6.

HÝBLOVÁ, *Logistika. Skriptum*. 59s., 2006, ISBN 80-7194-914-0.

LAMBERT, D. – STOCK, J.R. – ELLRAM, L. *Logistika*. Computer Press, 2000. s. 446. ISBN 8072262211.

MALINDŽÁK, D.,- TAKAL, J. *Projektovanie logistických systémov*. Košice: Expres Publicit, 2005, ISBN 88-8073-282-5.

STEHLÍK, A. – KAPOUN, J. *Logistika pro manažéry*. 1. vyd. Praha: Ekopress, 2008, s. 266, ISBN 978-80-86929-37-8.

VIESTOVÁ, K. – ŠTOFILOVÁ, J. – ORESKÝ, M. – ŠKAPA, R. *Lexikón logistiky*. 1. vyd. Bratislava: Ekonóm, 2005, s. 266, ISBN 80-225-2007-1.

## **b) internetové zdroje**

<https://www.logisticaakademie.cz/blog/moderni-technologie/logisticke-informacni-systemy>, 2014, Jaroslav Bazala [cit. 12.1.2019]

<http://www.svetdopravy.sk/informacny-system-pre-logistiku-v-podniku/>, 2014 [cit. 22.2.2019]

<http://www.escar.sk/down/315-1996.pdf>, zákon [cit. 26.3.2019]



## Zoznam skratiek a značiek

- atď. – a tak ďalej
- a pod. – a podobne
- CMR – nákladný list v medzinárodnej doprave
- GPS – global position system
- IS – informačný systém
- IRU – medzinárodná únia cestnej dopravy
- Karnet ATA – medzinárodne unifikovaný colný dokument, ktorý umožňuje uskutočňovať tranzit a dočasný dovoz tovaru do tretích krajín bez platenia cla a iných dovozných poplatkov
- Karnet TIR – colný dokument medzinárodnej prepravy vydaný garančnou asociáciou
- 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 Členenie logistiky	11
Obr. 1.2 Architektúra informačného systému	17
Obr. 2.1 Základné a podporné podsystémy v logistike	21
Obr. 2.2 Štruktúra spoločnosti	26
Obr. 2.3 Logistický reťazec spoločnosti	27

### **Tabuľky**

Tab. 3.1 Vybrané kritériá SWOT analýzy	29
Tab. 3.2 Váha vybraných silných stránok	30
Tab. 3.3 Váha vybraných slabých stránok	30
Tab. 3.4 Hodnotenie intenzity vzájomných vplyvov analyzovaných kritérií	31

## Zoznam príloh

Príloha A	CMR
Príloha B	Karnet TIR
Príloha C	Karnet ATA
Príloha D	Analógový tachograf
Príloha E	Digitálny tachograf

3224801

EXPÉDITEUR  
COPY 2 / CONSIGNEUR  
COPY 1 / CARRIER

À remplir sous la responsabilité de l'expéditeur / To be completed on the sender's responsibility  
 Les parties non contractuelles réservées au transporteur / Non contractual part reserved for the carrier  
 Le présent document est soumis à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) / This consignment note is subject to the Convention on the Contract for the international Carriage of Goods by Road (CMR)  
 Numéro ONU / UN number: 2224801  
 Nom voir 13 / Name see 13: 3224801  
 Numéro d'étiquette / Label Number: 3224801  
 Groupe d'emballage / Packing Group: (ADR\*)  
 (ADR\*)

LETTRE DE VOITURE INTERNATIONALE **CMR** INTERNATIONAL CONSIGNMENT NOTE

Pays/Country No. ....

1 Expéditeur (nom, adresse, pays) Sender (name, address, country)			6 Transporteur (nom, adresse, pays, autres références) Carrier (name, address, country, other references)		
2 Destinataire (nom, adresse, pays) Consignee (name, address, country)			7 Transporteurs successifs / Successive carriers Nom / Name Adresse / Address Pays / Country Reçu et acceptation Receipt and acceptance Date Signature		
3 Prise en charge de la marchandise / Taking over the goods: Lieu / Place Pays / Country Date Heure d'arrivée / Time of arrival Heure de départ / Time of departure			8 Réserves et observations du transporteur lors de la prise en charge de la marchandise Carrier's reservations and observations on taking over the goods		
4 Livraison de la marchandise / Delivery of the goods: Lieu / Place Pays / Country Heures d'ouverture du dépôt / Warehouse opening hours					
5 Instructions de l'expéditeur Sender's instructions			9 Documents remis au transporteur par l'expéditeur Documents handed to the carrier by the sender		
10 Marques et numéros Marks and Nos	11 Nombre de colis Number of packages	12 Mode d'emballage Method of packing	13 Nature de la marchandise Nature of the goods	14 Poids brut kg Gross weight in kg	15 Cubage m <sup>3</sup> Volume in m <sup>3</sup>
Numéro ONU UN number	Nom voir 13 Name see 13	Numéro d'étiquette Label Number	Groupe d'emballage Packing Group	(ADR*)	(ADR*)
16 Conventions particulières entre l'expéditeur et le transporteur Special agreements between the sender and the carrier			17 A payer par To be paid by	Expéditeur Sender	Destinataire Consignee
			Prix de transport Carriage charges		
			Frais accessoires Supplementary charges		
			Droits de douane Customs duties		
			Autres frais Other charges		
18 Autres indications utiles Other useful particulars			19 Remboursement Cash on delivery		
20 Ce transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) This carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to the Convention on the Contract for the international Carriage of Goods by Road (CMR)					
21 Etablie à / Established in			le / on	20.	34 Marchandises reçues / Goods received Heure d'arrivée / Time of arrival
22			23		Heure de départ / Time of departure
Signature ou timbre de l'expéditeur Signature or stamp of the sender			Signature ou timbre du Transporteur Signature or stamp of the carrier		Signature et timbre du destinataire Signature and stamp of the consignee
Partie non contractuelle réservée au transporteur / Non contractual part reserved for the carrier					

## Príloha B



International Road Transport Union



# CARNET TIR \*

## 6 volets

BX80500000

1. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ jusqu'au \_\_\_\_\_ inclus  
*Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including*
2. Délivré par \_\_\_\_\_  
*Issued by*  
  
(nom de l'association émettrice / name of issuing association)
3. Titulaire \_\_\_\_\_  
*Holder*  
  
(numéro d'identification, nom, adresse, pays / identification number, name, address, country)
4. Signature du délégué de l'association émettrice et cachet de cette association :  
*Signature of authorized official of the issuing association and stamp of that association:*
5. Signature du secrétaire de l'organisation internationale :  
*Signature of the secretary of the international organization:*



*U. de Pitt*

(A remplir avant l'utilisation par le titulaire du carnet / To be completed before use by the holder of the carnet)



6. Pays de départ \_\_\_\_\_  
*Country/Countries of departure <sup>(1)</sup>*
7. Pays de destination \_\_\_\_\_  
*Country/Countries of destination <sup>(1)</sup>*
8. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s) <sup>(1)</sup>  
*Registration No(s). of road vehicle(s) <sup>(1)</sup>*
9. Certificat(s) d'agrément du (des) véhicule(s) routier(s) (No et date) <sup>(1)</sup>  
*Certificate(s) of approval of road vehicle(s) (No. and date) <sup>(1)</sup>*
10. No(s) d'identification du (des) conteneur(s) <sup>(1)</sup>  
*Identification No(s). of container(s) <sup>(1)</sup>*

11. Observations diverses \_\_\_\_\_  
*Remarks*


12. Signature du titulaire du carnet :  
*Signature of the carnet holder:*

<sup>(1)</sup> Biffer la mention inutile  
*Strike out whichever does not apply*

\* Voir annexe 1 de la Convention TIR, 1975, élaborée sous les auspices de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.

Príloha C

CONTINUATION SHEET GENERAL LIST No. 0 CARNET No. **US 89/08-SAMPLE**  
 FEUILLE SUPPLEMENTAIRE LISTE GENERALE N° Carnet N°

ATTACHÉ CARNET ETA	Item No.	Trade description of goods and marks and numbers, if any	Number of Pieces	Weight or Volume	Value*	**Country of Origin **Pays d'origine	For Customs Use Réserve à la douane
	N° d'ordre	Désignation commerciale des marchandises et, le cas échéant, marques et numéros	Nombre de Pièces	Poids ou Volume	Valeur*		Identification marques / Marques d'identification
	1	2	3	4	5	6	7
NO CHANGES OR ADDITIONS ABOVE OR BELOW THIS LINE							
							
TOTAL or CARRIED OVER / TOTAL ou À REPORTER							

( / )

\*Commercial value in country/customs territory of issue and in its currency, unless stated otherwise. \*\*Valeur commerciale dans le pays/territoire douanier d'émission et dans sa monnaie, sauf indication contraire.  
 \*\* Show country of origin if different from country/customs territory of issue of the Carnet, using ISO country codes. \*\*\* Indiquer le pays d'origine s'il est différent du pays/territoire douanier d'émission du carnet, en utilisant le code international des pays ISO.

## Príloha D



## Príloha E





Autor/ka (vypracoval/a)	Pavol Slanička
Název BP/DP	Logistický informačný systém v sledovanom dopravnom podniku
Studijný odbor	Logistika dopravy
Rok obhajoby BP/DP	2019
Počet stran	38
Počet príloh	5
Vedoucí BP/DP	Ing. Mgr. Anita Schniererová
Anotace	<p>V predloženej bakalárskej práci sa venujeme logistickému informačnému systému v sledovanej spoločnosti Alfa Tir, s.r.o. Trhová ekonomika pôsobí na každý podnik inou silou a je potrebné, aby sa podniky v danom prostredí vedeli prispôbiť rôznym zmenám, jednotlivým faktorom a vplyvom okolia. Schopnosť predvídať je hlavným parametrom pre úspešnosť existencie podniku. Nepostačujúci informačný tok a nedostatočné prispôbenie sa môže viesť ku kríze, ktorá môže ohroziť podnik z vonkajšieho aj vnútorného prostredia. Je veľmi dôležité zistiť a poukázať na silné a slabé stránky spoločnosti, mať stabilný logistický systém a riadiť informačný systém podniku vhodnou stratégiou rozhodovania.</p> <p>Cieľom bakalárskej práce je poukázať na to, že pre zlepšenie konkurencieschopnosti dnešných podnikov už nie je postačujúce len zavádzanie nových technológií, investícií ale je potrebný aj dobre fungujúci logistický informačný systém.</p>
Kľúčové slova	logistika, logistický informačný systém, procesné riadenie, podnikový proces, doprava
Miesto uložení	ITC (knihovna) Vysoké školy logistiky v Prerove
Signatura	