



Rizika vybraných firem při mezinárodní přepravě a možnosti jejich eliminace

Bakalářská práce

Studijní program: B6208 – Ekonomika a management

Studijní obor: 6210R015 – Ekonomika a management mezinárodního obchodu

Autor práce: Andrea Gruberová

Vedoucí práce: doc. Ing. Arnošt Böhm, CSc.



ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Andrea Gruberová**
Osobní číslo: **E13000478**
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Ekonomika a management mezinárodního obchodu**
Název tématu: **Rizika vybraných firem při mezinárodní přepravě a možnosti jejich eliminace**
Zadávací katedra: **Katedra ekonomie**

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

1. Význam jednotlivých druhů přepravy pro mezinárodní obchod
2. Legislativa upravující mezinárodní přepravy v jednotlivých dopravních módech
3. Organizační zabezpečení přepravy a úloha přepravních a zasilatelských firem
4. Přepravní rizika a možnosti jejich eliminace a minimalizace
5. Pojištění přepravních rizik
6. Představení vybraných firem
7. Analýza přepravní praxe vybraných firem a využití možností eliminace a minimalizace rizik
8. Závěry z provedené analýzy

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy: 30 normostran

Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

MACHKOVÁ, Hana, Eva ČERNOHLÁVKOVÁ a Alexej SATO. Mezinárodní obchodní operace. 6. vyd. Praha: Grada, 2014. ISBN 978-80-247-4874-0.

NOVÁK, Radek. Přepravní, zásilkové a logistické služby. Praha: Wolters Kluwer, 2011. ISBN 978-80-7357-735-3.

JANATKA, František. Obchod v rámci Evropské unie a obchodní operace mimo členské země EU. Praha: ASPI, 2004. ISBN 80-7357-006-8.

JANATKA, František. Rizika v komerční praxi. Praha: Wolters Kluwer, 2011. ISBN 978-80-7357-632-5.

ŠUBERT, Miroslav. Uplatňování pravidel INCOTERMS 2010 v praxi zahraničního obchodu. Praha: ICC ČR, 2011. ISBN 978-80-904651-0-7.

FAULKS, Rex William. International transport: an introduction to current practices and future trends. 1st ed. London: Kogan Page, 1999. ISBN 0-8493-4083-7.

Elektronická databáze článků EBSCO a Proquest.

Vedoucí bakalářské práce: doc. Ing. Arnošt Böhm, CSc.

Katedra ekonomie

Konzultant bakalářské práce: Ing. Pavel Sýkora

Česko-saské přístavy s.r.o., vedoucí ekonomického úseku

Datum zadání bakalářské práce: 2. listopadu 2015

Termín odevzdání bakalářské práce: 31. května 2017



prof. Ing. Miroslav Žižka, Ph.D.
děkan

L.S.



prof. Ing. Jiří Kraft, CSc.
vedoucí katedry

Prohlášení

Byla jsem seznámena s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědoma povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Bakalářskou práci jsem vypracovala samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím mé bakalářské práce a konzultantem.

Současně čestně prohlašuji, že tištěná verze práce se shoduje s elektronickou verzí, vloženou do IS STAG.

Datum:

Podpis:

Anotace

Tato bakalářská práce popisuje rizika při mezinárodní přepravě u dvou zvolených firem z odlišných dopravních módů. Teoretická část se zabývá specifiky jednotlivých druhů doprav a s tím spojenou legislativou. V práci jsou charakterizována přepravní rizika, která se mohou při mezinárodní přepravě vyskytnout a možnosti jejich eliminace a minimalizace. Praktická část se zabývá mikroanalýzou a makroanalýzou firem Česko-saské přístavy s.r.o. a ProLoad CZ s.r.o.. Práce porovnává rizika, která mohou vzniknout při mezinárodní přepravě v odlišných dopravních módech u výše uvedených firem, které jsou součástí logistického řetězce a zabývá se možnostmi jejich eliminace.

Klíčová slova: Česko-saské přístavy s.r.o., ProLoad CZ s.r.o., mezinárodní přeprava, přepravní rizika, bakalářská práce, INCOTERMS, mikroanalýza, makroanalýza, přepravní praxe

Annotation

This bachelors work describes the international transport risks by two selected companies functioning in different traffic modes. Theoretical part is engaged in characteristics of named transport modes and connected legislation. The transport risks, that can appear during international transport and possibilities of their elimination and minimalizing are defined. Practical part is engaged in microanalysis and macroanalysis companies of ČSP s.r.o. and ProLoad s.r.o. This work compares the hazards, that can appear during international transport by using different traffic modes for named companies, that are a part of logistical chain, and undertakes the possibilities of their elimination to.

Keywords: Česko-saské přístavy s.r.o., ProLoad CZ s.r.o., international transport, transport risks, bachelor thesis, INCOTERMS, microanalysis, macroanalysis, transportation practice

Obsah

Seznam ilustrací.....	11
Seznam tabulek.....	12
Seznam zkratk.....	13
Úvod	15
1 Význam jednotlivých druhů přepravy pro mezinárodní obchod	16
1.1 Mezinárodní silniční přeprava	16
1.2 Mezinárodní železniční přeprava	17
1.3 Mezinárodní letecká přeprava.....	17
1.4 Mezinárodní námořní přeprava.....	18
1.4.1 Liniová námořní přeprava	18
1.4.2 Trampová námořní přeprava	19
1.5 Mezinárodní říční přeprava.....	19
2 Legislativa upravující mezinárodní přepravy v jednotlivých dopravních módech	20
2.1 Legislativa upravující mezinárodní silniční dopravu.....	20
2.2 Legislativa upravující mezinárodní železniční dopravu	21
2.3 Legislativa upravující mezinárodní leteckou dopravu	21
2.4 Legislativa upravující mezinárodní námořní a říční dopravu	21
2.5 Legislativa v mezinárodním zasílatelství.....	22
2.6 Pravidla INCOTERMS 2010	23
2.6.1 Dodací doložka EXW - ze závodu	23
2.6.2 Dodací doložka FCA - vyplaceně dopravci	23
2.6.3 Dodací doložka CPT - přeprava placena do.....	24
2.6.4 Dodací doložka CIP - přeprava a pojištění placeny do	24
2.6.5 Dodací doložka DAT - s dodáním do terminálu	24

2.6.6 Dodací doložka DAP - s dodáním do určitého místa	24
2.6.7 Dodací doložka DDP - s dodáním clo placeno	25
2.6.8 Dodací doložka FAS - vyplaceně k boku lodi.....	25
2.6.9 Dodací doložka FOB - vyplaceně loď.....	25
2.6.10 Dodací doložka CFR - náklady a přepravné	25
2.6.11 Dodací doložka CIF - náklady, pojištění a přepravné	25
3 Zabezpečení přepravy a úloha přepravních a zasílatelských firem	26
3.1 Charakteristika zasílatele	26
3.1.1 Činnosti zasílatele	26
3.1.2 Výše odpovědnosti zasílatele	27
4 Přepravní rizika a možnosti jejich eliminace a minimalizace	28
4.1 Definice přepravních rizik	28
4.2 Společná havárie	28
4.2.1 Dispašní řízení.....	29
4.3 Možnosti eliminace a minimalizace rizik	30
5 Pojištění přepravních rizik.....	31
5.1 Pojištění přepravy zásilek	31
5.2 Pojištění odpovědnosti dopravce	31
5.3 Pojištění odpovědnosti zasílatele	31
6 Představení vybraných firem	33
6.1 Představení firmy Česko-saské přístavy s.r.o.	33
6.1.1 Přístav Děčín	33
6.1.2 Přístav Lovosice	35
6.1.3 Analýza mikro a makroprostředí.....	36
6.1.3.1 Podnik.....	36
6.1.3.2 Zákazníci	36

6.1.3.3 Distribuce	37
6.1.3.4 Konkurence.....	37
6.1.3.5 Veřejnost.....	37
6.1.3.6 Demografické prostředí	38
6.1.3.7 Přírodní prostředí.....	38
6.1.3.8 Technické a technologické prostředí	38
6.1.3.9 Politické prostředí.....	39
6.1.3.10 Ekonomické prostředí.....	39
6.1.3.11 Kulturní prostředí	39
6.2 Představení firmy ProLoad CZ	39
6.2.1 Analýza mikroprostředí a makroprostředí.....	40
6.2.1.1 Podnik.....	40
6.2.1.2 Zákazníci	41
6.2.1.3 Distribuce	41
6.2.1.4 Konkurence.....	41
6.2.1.5 Veřejnost.....	41
6.2.1.6 Demografické prostředí	42
6.2.1.7 Přírodní prostředí.....	42
6.2.1.8 Technické a technologické prostředí	42
6.2.1.9 Politické prostředí.....	42
6.2.1.10 Ekonomické prostředí.....	42
7 Analýza přepravní praxe vybraných firem a využití možností eliminace a minimalizace rizik.....	43
7.1 Analýza přepravní praxe firmy ČSP s.r.o.	43
7.2 Analýza přepravní praxe firmy ProLoad CZ s.r.o.	45
8 Závěry z provedené analýzy	48

Závěr	51
Seznam použité literatury	52

Seznam ilustrací

Obr. 1: Graf podílu jednotlivých druhů doprav na přepravách	45
Obr. 2: Graf poměru přeprav do/z států EU a mimo EU	46

Seznam tabulek

Tab. 1: SWOT analýza přístavu Děčín.....	34
Tab. 2: SWOT analýza přístavu Lovosice.....	35
Tab. 3: SWOT analýza společnosti ProLoad CZ s.r.o.....	40
Tab. 4: Překlad zboží v tunách v letech 2014, 2015.....	45

Seznam zkratek

Zkratka	Originální název	Český název
AETR	Accord européen sûr les transports routiers	Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě
AWB	Air waybill	Letecký nákladní list
B/L	Bill of lading	Námořní nákladní list - konosament
BOZP	-	Bezpečnost a ochrana zdraví při práci
CFR	Cost and Freight	Náklady a přepravné
CIF	Cost, Insurance and Freight	Náklady, pojištění a přepravné
CIM	Consignment note CIM	Nákladní list CIM
CIP	Carriage and Insurance Paid to	Přeprava a pojištění placeny do
CLECAT	European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services	Evropská asociace spedičních, dopravních, logistických a celních služeb
CMNI	Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway	Úmluva o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách
CMR	Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road	Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě
COTIF	The Convention concerning International Carriage by Rail	Úmluva o mezinárodní železniční přepravě
CPT	Carriage Paid to	Přeprava placena do
ČR	-	Česká republika
ČSP	-	Česko-saské přístavy s.r.o.
DAF	Delivered at Frontier	S dodáním na hranici
DAT	Delivered at Terminal	S dodáním do terminálu

DDP	Delivered Duty Paid	S dodáním clo placeno
DDU	Delivered Duty Unpaid	S dodáním clo neplaceno
DEQ	Delivered Ex Quay	S dodáním z nábřeží
DES	Delivered Ex Ship	S dodáním z lodi
EXW	EX Works	Ze závodu
FAS	Free Alongside Ship	Vyplaceně k boku lodi
FCA	Free Carrier	Vyplaceně dopravci
FIATA	Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés	Mezinárodní asociace zasílatelských svazů
FOB	Free On Board	Vyplaceně loď
GMP	Good manufacturing Practice	Správná/ Osvědčená výrobní praxe
IATA	International Air Transport Association	Mezinárodní letecká přepravní organizace
INCOTERMS	International Commercial Terms	Mezinárodní pravidla pro výklad dodacích doložek
IRU	The International Road Transport Union	Mezinárodní unie silniční dopravy
Ro-La	Rollende Landstraße	„pohybující se silnice“
Ro-ro	Roll-on/ Roll-off	-
SBO	Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH	-
SDR	Special Drawing Right	Měnová a účetní jednotka Mezinárodního měnového fondu
TACT	The Air Cargo Tariff	Mezinárodní manuál TACT
TIR	The Convention on International Transport of Goods Under Cover of TIR Carnets	Celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetu TIR
UIC	International Union of Railways	Mezinárodní železniční unie

Úvod

Mezinárodní obchod a přeprava zboží jsou v dnešní době nepostradatelnou součástí pro zajištění fungování ekonomiky a prosperity států. Jednotlivé druhy doprav využívané pro přepravu zboží z místa nakládky do místa určení v mezinárodním obchodě mají své výhody a nevýhody. Podnikání na mezinárodním trhu totiž přináší různá rizika. Nejčastější jsou rizika přepravní. Tato i další rizika je možné různými způsoby eliminovat nebo minimalizovat, a to buď jasným vymezením povinností mezi prodávajícím a kupujícím použitím např. pravidel INCOTERMS, úmluvou CMR, aj., tedy využitím legislativy upravující mezinárodní přepravy v jednotlivých dopravních módech, a nebo pojištěním přepravních rizik. Právě pojištění přepravy a hlavně zvolení vhodné pojistné smlouvy může do značné míry ovlivnit dopady, které při nesprávně uzavřeném obchodu mohou nastat.

Firmy Česko-saské přístavy s.r.o. i ProLoad CZ s.r.o. se ve svém činnostech potýkají s různými riziky.

Cílem této práce je analýza přepravní praxe u vybraných firem Česko saské přístavy s.r.o. a ProLoad CZ s.r.o., vyhledání a následné zhodnocení rizik, která mohou nastat při mezinárodní přepravě v různých dopravních módech, které tyto společnosti při realizování přepravy zboží využívají a návrh jejich minimalizace a případné eliminace. Mnohá rizika mohou totiž negativně ovlivnit fungování obou společností a jejich postavení na trhu.

1 Význam jednotlivých druhů přepravy pro mezinárodní obchod

Každá přeprava zboží je realizována prostřednictvím určitého dopravního prostředku, o tom jaký druh dopravy a druh dopravního prostředku bude použit, většinou rozhoduje povaha zboží, místo dodání, množství a přepravní vzdálenost. Některé zboží je natolik specifické, že ho lze přepravit pouze vybranými druhy doprav a to hlavně z toho důvodu, že přeprava jinými druhy doprav by byla velice nákladná a v některých případech dokonce nemožná. Jako příklad můžeme uvést přepravu těžkých nebo nadrozměrných kusů, která je velmi složitá a mnohdy nelze toto zboží přepravit jinak než právě po vodní cestě. Silniční doprava je v tomto případě limitována nejen nosností dopravních prostředků, ale také samotnou dopravní cestou. Omezujícími prvky jsou zde zejména tunely, mosty a rádiusy zatáček. Železniční doprava má sice vyšší hmotnostní limity než doprava silniční, ale i ta je omezena, a to průjezdným průřezem.

1.1 Mezinárodní silniční přeprava

V současné době se nejrychleji rozvíjí právě silniční přeprava a to zejména díky své rychlosti, mobilitě, flexibilitě a dostupnosti. Mezinárodní silniční přeprava se významně podílí na celkovém objemu přeprav, i přestože se někteří silní železniční lobisté snaží prosazovat trend "zpět na koleje". Silniční doprava je totiž velkým konkurentem železniční dopravy, protože mnohdy je cenově výhodnější, nutno však upozornit na to, že v nákladech na silniční dopravu nejsou započteny externí náklady, které zohledňují celospolečenské výdaje na nehody, zatížení hlukem, zatížení ovzduší zplodinami, prachem a klimatickými plyny. (Trnka, 2012)

Mezinárodní silniční přeprava se rozděluje na dvoustrannou mezinárodní přepravu, přeshraniční přepravu a kabotáž. Machková et al. (2014, s.166) uvádí, že *"Dvoustranná mezinárodní přeprava, při které jsou buď nakládka, nebo vykládka uskutečněny ve státě, ve kterém je vozidlo registrováno k provozu."* a přeshraniční přeprava, neboli crosstrade funguje stejně jako dvoustranná mezinárodní přeprava, ale ani jeden ze států, kde probíhá nakládka, nebo vykládka nejsou státem, kde je registrováno silniční nákladní vozidlo

k provozu. Posledním druhem silniční dopravy je kabotáž, při kabotáži vozidlo není registrované ve státě, kde probíhá zároveň nakládka s vykládkou.

Dalším způsobem členění mezinárodní silniční přepravy může být rozdělení na dopravu kusového zboží a celokamionovou dopravu. (Machková et al., 2014, s. 166)

1.2 Mezinárodní železniční přeprava

Mezinárodní železniční přeprava je nejčastěji provozována podniky, které jsou ve vlastnictví státu, nebo v nich mají státy majetkové podíly. Dle Machkové et al. (2014, s. 164) *"Ceny železničního přepravného mají proto obvykle charakter monopolních cen a nezřídka podléhají cenové regulaci."* a *"Podíl železniční nákladové přepravy zboží na celkovém objemu přeprav se v České republice neustále snižuje, i když ve srovnání s podílem v ostatních zemích EU zůstává i nadále poměrně vysoký."*

Železniční zásilky jsou rozdělovány na pět skupin - vozové a kusové zásilky, dále na spěšniny, kontejnerové zásilky a kombinované přepravy zásilek. Vozovými zásilkami se rozumí zásilky, u kterých je používán k přepravě alespoň jeden samostatný železniční vůz. Kusové zásilky jsou zásilky, které jsou přepravovány na paletách nebo bez paletizace, tyto zásilky bývají často kompletovány pomocí sběrné služby, aby jejich přeprava byla ekonomická. K přepravě spěšnin slouží pravidelné linky, při kterých jsou přepravovány i osoby. Tyto přepravy jsou od roku 2004 v České republice zrušeny a nahrazeny jinými službami. Kombinovanou přepravou na železnici se rozumí např. přeprava Rollende Landstraße (Ro-La), neboli „pohybující se silnice“, je zvláštní druh kombinované nákladní přepravy, kdy jsou přepravována silniční vozidla např. kamiony na vagonech. (Machková et al., 2014, s. 164-165)

1.3 Mezinárodní letecká přeprava

Podíl letecké přepravy na celkové přepravě je celkem zanedbatelný. Předností letecké přepravy je její rychlost, přičemž nevýhodou je vyšší cena leteckého přepravného. Pomocí letecké přepravy jsou přepravovány např. živá zvířata, rychle se kazící potraviny, drahé zboží a další. (Machková et al., 2014, s. 167)

Letecká doprava se člení na pravidelnou linkovou a nepravidelnou přepravu, při pravidelné přepravě jsou využívány nákladní prostory letadel pro pasažéry, bohužel nemohou být

přepřavovány zásilky libovolných rozměrů z důvodu omezených rozměrů vstupních otvorů pro nakládku zboží. Nepravidelná letecká přeprava, neboli charterová využívá pro přepravu zboží specializovaná letadla, tzv. cargo letadel. Tato letadla mají vyhrazen celý prostor pro zboží, tudíž mohou být přepřavovány zásilky libovolných rozměrů.

Letecké přepřavné se řídí tarifní strukturou, ale v praxi jsou více uplatňovány sjednané mimotarifní podmínky. Tarify jsou členěny do tří skupin - tarify všeobecné, tarify třídové s přírážkami a se slevami a tarify komoditní.

Mezi letecké dopravce patří soukromé společnosti nebo společnosti se státní účastí a tito dopravci nesou odpovědnost za poškození či ztrátu zásilky od okamžiku jejího převzetí, přičemž nejvyšší možná úhrada nesmí přesahovat 17 SDR za 1 kg hrubé váhy ztracené/ poškozené zásilky. (Machková et al., 2014, s. 167) Tato odpovědnost je platná i u jiných druhů přepřav.

1.4 Mezinárodní námořní přepřava

Mezinárodní námořní přepřava se člení na liniovou a trampovou námořní přepřavu. Provozovateli námořní dopravy jsou rejdaři. Námořní přepřava využívá pro přepravu zboží dopravní prostředky, které mají různé velikosti a jsou určeny pro různé druhy zboží. Rozlišují se dopravní prostředky - plavidla určená k přepřavě kusového zboží, či hromadného substrátu, dále jsou rozeznávány kontejnerové lodě, roro lodě - roll on/ roll off, trajekty a další.

Jak uvádí Machková et al. (2014, s.169) *"Podle provozního nasazení lze rozlišit plavidla plavby:*

- *Liniové: zabezpečující spojení mezi vybranými přístavy v operační oblasti.*
- *Trampové: operující nepravidelně na trasách zvolených podle potřeby.*
- *Short-sea shipping: zajišťující obslužnost okolí větších zaoceánských přístavů."*

1.4.1 Liniová námořní přepřava

Liniová námořní přepřava je pravidelnou dopravou dle pevného jízdního řádu mezi stanovenými přístavy, přičemž na každé lince je provozováno více lodí. Liniová přepřava je využívána pro přepravu kusových zásilek a kontejnerů. (Machková et al., 2014, str. 169)

1.4.2 Trampová námořní přeprava

Trampová přeprava je na rozdíl od liniové přepravy provozována bez přesně vymezené přepravní oblasti. Je využívána např. při přepravě zemního plynu, ropy, obilí, železného šrotu a dalších. (Machková et al., 2014, s.169)

1.5 Mezinárodní říční přeprava

Mezinárodní říční doprava patří mezi nejstarší formy dopravy a je členěna jako námořní přeprava na liniovou a charterovou, tedy pravidelnou a nepravidelnou přepravu zboží.

V České republice je říční přeprava provozována pouze na omezeném množství vodních toků, proto tento druh přepravy není tolik využíván, avšak Česká republika zajišťuje propojení s přístavy v Severním a Baltském moři. Pro provozování říční přepravy v České republice je nejdůležitější vodní cestou Labe.

Vodní doprava nabízí nízké přepravní tarify a je důležitá pro konkurenceschopnost domácích exportérů a pro cenu zboží pro domácí konečné spotřebitele. (Valenta, 2012)

Optimální kombinací vodní dopravy s dalšími druhy dopravy lze dosáhnout minimalizace přepravních nákladů.

Výhodou říční přepravy je hlavně její ekologičnost oproti ostatním dopravním módům, z hlediska vlivu na životní prostředí je tudíž nejpříjemnějším druhem dopravy, další předností tohoto druhu přepravy je možnost přepravovat nadrozměrné zboží i velké množství nákladu najednou. Mezi nevýhody říční dopravy patří rychlost. Při porovnání s ostatními dopravními obory, je říční doprava nejpomalejší. Další nevýhodou říční přepravy představuje její závislost na klimatických podmínkách, jelikož v obdobích sucha je často nedostatek vody v říčních tocích, a tudíž pro nízký vodní stav nejsou řeky splavné. (Novák et al., 2011, s. 241)

2 Legislativa upravující mezinárodní přepravy v jednotlivých dopravních módech

Pro každý dopravní mód platí legislativa, která stanovuje podmínky pro provozování daného druhu dopravy na jednotlivých dopravních cestách. Každý provoz má svůj řád a pravidla, a stejně tak platí, že i pro přepravy jsou stanovena jasná pravidla, která jsou upravena různými zákony a úmluvami, nebo členstvím v různých svazech, organizacích a sdruženích.

2.1 Legislativa upravující mezinárodní silniční dopravu

Mezinárodní silniční dopravci jsou sdružováni v mezinárodní unii silniční dopravy IRU, která byla založena v roce 1948 v Ženevě. V současné době sdružuje IRU (The International Road Transport Union) více než 150 členů z mnoha zemí. Tato unie zajišťuje unifikaci mezinárodně používaných dokumentů a spolupráci silničních dopravců v rámci unie IRU.

Další legislativou upravující tento druh dopravy je Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě, CMR (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road), tato byla uzavřena již v roce 1956 v Ženevě a řídí se jí provozování silniční dopravy. Jak zmiňuje Machková et al. (2014, s.166), *"Dohoda vymezuje obsahové náležitosti nákladního listu CMR, který je dokladem osvědčujícím převzetí zboží k přepravě a uzavření přepravní smlouvy."* Nákladní list CMR je vystavován ve třech originálech, které jsou barevně odlišeny. Originály nákladního listu CMR jsou podepisovány dopravcem a odesílatelem. Jeden ze tří různobarevných originálů je určen pro odesílatele, další modrý doprovází zásilku a je určen pro příjemce a třetí zelené vyhotovení je určeno dopravci. V případě potřeby např. pro celní orgány, je možné použít i další vyhotovení, která jsou již černobílá.

V neposlední řadě je v mezinárodní silniční dopravě uplatňována i Úmluva TIR (The Convention on International Transport of Goods Under Cover of TIR Carnets), neboli Celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetu TIR, která zjednodušuje celní odbavení při tranzitních přepravách. (Machková et al., 2014, s. 166)

2.2 Legislativa upravující mezinárodní železniční dopravu

Mezinárodní železniční společnosti jsou sdružovány do mezinárodní železniční unie UIC (International Union of Railways) zajišťující unifikaci dokumentů, stejně jako IRU v mezinárodní silniční dopravě. UIC byla založena roku 1922 a v současnosti sdružuje 199 zemí, členem UIC je v České republice např. společnost České dráhy.

Železniční přeprava si řídí Úmluvou o mezinárodní železniční dopravě COTIF (The Convention concerning International Carriage by Rail) z roku 1980, avšak v současnosti je v platná její revidovaná úprava. COTIF stanovuje jednotné právní předpisy a upravuje různé druhy železničních přeprav, které jsou členěny do tzv. appendixů, přičemž mezinárodní železniční přeprava upravena v appendixu CIM. Železniční nákladní list CIM je tedy dokladem o uzavření přepravní smlouvy a o převzetí zboží k dopravě. (Machková et al., 2014, s. 165)

2.3 Legislativa upravující mezinárodní leteckou dopravu

Dle Machkové et al. (2014, s. 167) *"Podmínky provozování letecké přepravy jsou obsaženy v Úmluvě o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě přijaté účastnickými státy na konferenci v Montrealu, jejíž ustanovení vstoupila v ČR v platnost v roce 2003. Letečtí dopravci jsou sdružováni do nevládní mezinárodní organizace IATA, která jim mimo jiné slouží i ke konzultacím ohledně cen v letecké dopravě."*

V letecké dopravě je používán letecký nákladní list, neboli Air waybill (AWB), který slouží jako doklad o převzetí zásilky a prokazuje uzavření smlouvy o dopravě. Letecký nákladní list má 14 vyhotovení.

Mezinárodní letecká přeprava se řídí i praktickým manuálem, TACT (The Air Cargo Tariff), který je vydáván dvakrát ročně.

2.4 Legislativa upravující mezinárodní námořní a říční dopravu

V mezinárodní námořní dopravě jsou uplatňována poměrně složitá a různorodá pravidla především z důvodu zapojení se velkého počtu států. Mezinárodní dopravu např. upravuje Úmluva Organizace spojených národů o mořském právu vymezující pravidla provozu v oceánech, mořích a jsou v ní zmíněny i dopady na životní prostředí - znečištění mořského prostředí. Námořní přeprava se řídí dále dle Haagsko-visbyských pravidel

upravujících vztahy mezi dopravcem a majitelem zboží a mezinárodní přepravu zboží po moři. (Machková et al., 2014)

Pro liniovou a trampovou přepravu jsou používány jiné dokumenty, v liniové přepravě je uplatňován námořní konosament Bill of lading, který je vystavován nejčastěji rejdařem a je důkazem o přepravní smlouvě, cenným papírem. Pro trampovou přepravu jsou využívána smluvní ujednání - chartery představující např. smlouvu o nájmu dopravního prostředku. Charter Party C/P mívá nejčastěji podobu Time Charter, kdy je smlouva o provozu lodi sjednávána na určitou dobu, nebo Voyage Charter, v tomto případě je smlouva sjednávána na jízdu. Další možnou podobou Charter Party je Bare Boat Charter, kdy je pronajat dopravní prostředek bez posádky. (Machková et al., 2014)

Mezinárodní říční přeprava je upravována smlouvou o přepravě věci a základními dokumenty - nákladním a náložným listem, dále ji upravuje Úmluva o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách CMNI. Jak uvádí Novák et al. (2011, s.243), *"Z obchodního hlediska přeprava obvykle začíná zasláním knihovacího dopisu (Booking Letter, Booking Note) říčnímu rejdaři (dopravci), přičemž tento dopis má charakter smlouvy o uzavření budoucí smlouvy."* Dle Janatky et al. (2004, s. 116), *"Nákladní list je obdobou nákladního listu používaného v jiných dopravních oborech. Náložný list je obdobou konosamentu (B/L) používaného v námořní přepravě."*

2.5 Legislativa v mezinárodním zasílatelství

Nejvýznamnější a nejvlivnější celosvětovou organizací v mezinárodním zasílatelství je Mezinárodní asociace zasílatelských svazů FIATA sdružující národní svazy zasílatelů, mezi které patří jednotlivé zasílatelské firmy v daném státu. Cílem asociace FIATA je celosvětově sjednotit obor zasílatelství a mezi její činnosti lze zařadit nejen vytváření příruček pro jednotlivé dopravní obory, ale i např. spolupracování s Mezinárodní obchodní komorou na zpracování a formování nových úprav dodacích parit INCOTERMS (International Commercial Terms). (Novák, 2011)

V Evropských zemích jsou národní zasílatelské organizace zastupovány a sdruženy v Evropské organizaci pro spedici a logistiku CLECAT, která byla založena v roce 1958. Členové organizace CLECAT nejsou jen národní zasílatelské organizace, ale i logističtí

operátoři, dopravci a celní orgány. CLECAT zajišťuje kontrolu přepravovaných zásilek v různých dopravních oborech. (Novák, 2011)

V České republice jsou zasílatelské firmy zastoupeny Svazem spedice a logistiky ČR a zasílatelství upraveno zákonem č. 455/1991 Sb. o živnostenském podnikání, který byl mnohokrát novelizován. (Novák, 2011)

2.6 Pravidla INCOTERMS 2010

Jedná se o mezinárodní pravidla pro výklad doložek obchodních smluv, která jsou závazná teprve, když jsou uvedena v kupní smlouvě. Pravidla INCOTERMS 2010 jsou účinná od 1. ledna 2011 a nahradila pravidla INCOTERMS 2000, přičemž došlo k vynechání dodacích doložek DAF (Delivered at Frontier), DES (Delivered Ex Ship), DEQ (Delivered Ex Quay) a DDU (Delivered Duty Unpaid) a byly zavedeny nové doložky, které tyto čtyři nahradily - dodací doložka DAT (Delivered at Terminal) a DAP (Delivered at Place). Pravidla INCOTERMS 2010 obsahují pouze tedy jedenáct dodacích doložek, místo původních třinácti. Pravidla INCOTERMS 2010 jsou členěna do čtyř skupin doložek. Dodací doložky jsou dále rozčleněny dle použití v různých přepravních módech - pro všechny druhy přepravy (sedm dodacích doložek) a dodací doložky s využitím pouze v námořní a říční přepravě - čtyři doložky. Dodací doložky určují, do jakého okamžiku a místa nese rizika a náklady prodávající, a kde tato rizika a náklady přechází na kupujícího. (Machková et al., 2014)

2.6.1 Dodací doložka EXW - ze závodu

Prodávající splní své závazky v okamžiku, kdy poskytne zboží ve svém objektu, nebo v jiném místě - závod, skladiště. Proávající nemá povinnost zajistit nakládku zboží, ani potřebné odbavení zboží pro vývoz v případě potřeby.

2.6.2 Dodací doložka FCA - vyplaceně dopravci

Prodávající předává zboží dopravci ve stanoveném místě, kde současně přechází náklady a rizika na kupujícího. Jak uvádí Šubert (2011) *"Pravidlo FCA požaduje, pokud to přichází v úvahu, aby prodávající celně odbavil zboží pro vývoz. Proávající však nemá žádnou povinnost, pokud jde o celní odbavení zboží v dovozu anebo pokud jde o úhradu dovozního cla anebo provést jakékoliv celní formality v dovozu."*

2.6.3 Dodací doložka CPT - přeprava placena do

Prodávající je povinen zajistit přepravu zboží, celní odbavení zboží pro vývoz v případě potřeby, nikoliv však pro dovoz zboží a předat zboží dopravci ve stanoveném místě. Současně prodávající hradí přepravné až do místa určení. Prodávající splní svůj závazek tím, že předá zboží zvolenému dopravci. Riziko a náklady přecházejí ve dvou různých místech. (Šubert, 2011)

2.6.4 Dodací doložka CIP - přeprava a pojištění placeny do

Tato doložka znamená, že prodávající předává zboží zvolenému dopravci ve sjednaném místě, od tohoto okamžiku již prodávající nenese riziko za přepravované zboží, avšak hradí i nadále přepravné až do sjednaného místa určení. Dále je prodávající povinen sjednat pojištění ztráty nebo poškození zboží během přepravy, avšak prodávající sjednává toto pojištění pouze na minimální krytí. Pojištění kryje minimální cenu sjednanou v kupní smlouvě zvýšenou o 10 %, pojištění je tedy sjednáno na 110 % hodnoty zboží. Pokud kupující vyžaduje širší pojistné krytí, musí se tak výslovně s prodávajícím dohodnout. Prodávající je v tomto případě zajistit celní odbavení zboží, stejně jako tomu je u dodací položky CPT. (Šubert, 2011)

2.6.5 Dodací doložka DAT - s dodáním do terminálu

Jak popisuje Šubert (2011), *"S dodáním do překladiště"* znamená, že prodávající splní dodání, jakmile je zboží vyloženo z příchozího dopravního prostředku a dáno k dispozici kupujícímu ve jmenovaném překladišti ve jmenované přístavu anebo v místě určení." Překladištěm se rozumí jakékoliv místo zakryté i nezakryté - např. letecké překladiště. Prodávající nese veškerá rizika a náklady než je zboží vyloženo v místě určení.

2.6.6 Dodací doložka DAP - s dodáním do určitého místa

Prodávající nese veškerá rizika i náklady až do sjednaného místa, avšak náklady na vyložení zboží hradí kupující. Prodávající je povinen zajistit celní odbavení zboží pro vývoz.

2.6.7 Dodací doložka DDP - s dodáním clo placeno

Prodávající zajišťuje celní odbavení zboží pro vývoz i dovoz, hradí clo i přepravné do místa určení a do tohoto místa nese i rizika. Prodávající hradí náklady spojené s vykládkou v místě určení. Tato dodací parita představuje maximální povinnosti pro prodávajícího.

2.6.8 Dodací doložka FAS - vyplaceně k boku lodi

Prodávající je povinen dodat zboží k boku lodi v ujednaném přístavu naložení zboží. Riziko přechází z prodávajícího na kupujícího v okamžiku dodání zboží prodávajícím k boku lodi. Kupující nese i od tohoto bodu veškeré náklady. V případě, že je zboží přepravováno v kontejnerech je zboží předáváno v překladišti, a nikoliv k boku lodi. Tudíž při přepravě kontejnerů je vhodné využít dodací paritu FCA. (Šubert, 2011)

2.6.9 Dodací doložka FOB - vyplaceně lod'

Prodávající dodává zboží až na palubu lodi, která je zvolena kupujícím v místě určení. Riziko a náklady přechází na kupujícího při naložení zboží na palubu lodi.

2.6.10 Dodací doložka CFR - náklady a přepravné

Prodávající je povinen naložit zboží na palubu lodi a v tomto okamžiku přechází rizika na kupujícího. Náklady na přepravu přechází na kupujícího dříve, až v ujednaném přístavu. Prodávající sjednává přepravní smlouvu a zajišťuje celní odbavení zboží pro vývoz. (Šubert, 2011)

2.6.11 Dodací doložka CIF - náklady, pojištění a přepravné

Prodávající dodává zboží na palubu lodi a tím přechází riziko na kupujícího. Prodávající je povinen sjednat pojištění kryjící riziko možné ztráty či poškození zboží jako tomu je u dodací parity CIP. Náklady a riziko přechází v rozdílných místech. (Šubert, 2011)

3 Zabezpečení přepravy a úloha přepravních a zasílatelských firem

Aby mohla být přeprava realizována, musí být již předem učiněny kroky, které samotné přepravě předcházejí. V mnoha případech se firmy (majitelé nebo výrobci zboží) zaměřují pouze na svou hlavní činnost (výrobu a obchodování se zbožím), a proto si přepravní služby najímají od externích dodavatelů. Přepravy jsou poté zajišťovány za úplatu pomocí zprostředkovatelských firem, které se tím přímo zabývají a mají v dané oblasti mnoho zkušeností.

3.1 Charakteristika zasílatele

Zasílatel je fyzická nebo právnická osoba. Zasílatel jiným názvem speditér je obstaravatel přepravy, neboli ten, kdo obstarává přepravu vlastním jménem na cizí účet, respektive na účet příkazce. Zasílatel má všechny informace k tomu, aby přepravu zprostředkoval, zná podmínky pro všechny druhy doprav, geografii, dopravní cesty a prostředí. Jak popisuje Novák et al. (2011, s. 271) *"V každém případě je zasílatel kvalifikovaným odborníkem, především pak znalcem přepravního trhu, na kterém se musí velmi dobře orientovat. Proto bývá zasílatel i vyhledávaným odborným konzultantem přepravních problémů. Jednoznačně musí platit, že zasílatel musí znát potřeby svých zákazníků, tj. příkazců (přepravců), a tyto musí nejen respektovat, ale i aktivně hájit."* (Novák, 2011, s. 262, 263)

3.1.1 Činnosti zasílatele

Hlavním úkolem zasílatele je zprostředkovat nebo přímo zajistit dopravní a přepravní operace včetně zorganizování nakládky a vykládky zboží. Další činností zasílatele je zprostředkování nebo zajištění nájmu dopravních, někdy i přepravních prostředků jako jsou např. kontejnery. Zasílatel se při své činnosti snaží vždy optimalizovat celý dopravní řetězec.

Jak uvádí Novák et al. (2011, s.273), *"Provozování nebo spoluprovozování sběrné služby, tzn. konsolidace (kompletace) a dekonsolidace (dekompletace) kusových zásilek - tj. sdružování a rozdělování individuálních kusových zásilek ve sběrných přepravách, včetně návazných přepravních služeb (např. balení nebo např. dílčí komerční činnosti*

umožňované ve smyslu ustanovení celních předpisů atd.), včetně zprostředkování či uzavírání potřebných smluv a vystavování příslušných dokumentů."

Mezi rozšířené činnosti zasílatele spadá zajištění přepravního pojištění a dále také např. zabezpečení předepsaného označení zásilek. V neposlední řadě zasílatel poskytuje poradenské služby - pomáhá např. zvolit vhodnou dodací paritu. (Novák, 2011, s. 273, 275)

3.1.2 Výše odpovědnosti zasílatele

V mezinárodní dopravě je limitována odpovědnost za škodu a u vnitrostátní není. Hranice odpovědnosti zasílatele se shoduje s odpovědnostmi stanovenými Všeobecnými zasílatelskými podmínkami v jednotlivých zemích EU. Zasílatel nese plnou nebo částečnou odpovědnost za přepravu zboží. Plnou odpovědnost má pouze v případě, kdy předem ví, že škoda vznikne a s tím úmyslem jedná. V ostatních případech je odpovědnost limitována a řídí se třetím odstavcem článku 23 Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě CMR. (Janatka et al., 2011, s. 184)

4 Přepravní rizika a možnosti jejich eliminace a minimalizace

V každé přepravě mohou nastat různá rizika, která mohou negativně ovlivnit celou přepravu, a proto je důležité se těmito riziky předem zabývat a pokud možno se jim již dopředu vyvarovat, anebo je pokud možno eliminovat.

4.1 Definice přepravních rizik

Přepravní rizika v mezinárodním obchodě jsou rizika související s hmotným zbožím. Přepravním rizikům je možno předcházet již při sjednávání kupní smlouvy správně zvolenou dodací paritou dle pravidel INCOTERMS, jelikož pravidla INCOTERMS přesně stanovují místo přechodu rizik a nákladů z prodávajícího na kupujícího. Dalšími možnostmi, jak lze předejít rizikům je zvolení spolehlivého a ověřeného dopravce, nebo využít pojištění přepravních rizik. (Machková et al., 2014, s.187)

4.2 Společná havárie

Institut společné havárie, neboli general average, je nástrojem využívaným především v námořní přepravě, někdy je uplatňován i v říční přepravě. Účelem úkonu společné havárie je společná záchrana. V případě mimořádné události se zachraňují vyšší hodnoty, tzn. plavidlo, přepravované osoby, věci ve společném nebezpečí. U vodní dopravy se zachraňuje většinou hodnotnější plavidlo a obětuje se náklad. Dle vyhlášky Ministerstva dopravy č. 222/1995 Sb. o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí, ve znění pozdějších předpisů rozhoduje o tom, co bude zachráněno vůdce plavidla. Účastníky likvidace škod jsou všichni členové plavebního společenství (loď i náklad), ať již utrpěli při mimořádné události škodu, či nikoliv.

Společná havárie není obecně platnou právní normou, avšak v některých státech je začleněna do tuzemské legislativy. První vydání pravidel společné havárie pochází z roku 1864. (Machková et al., 2014, s.204) U nás zákon č. 61/2000 Sb. Zákon o námořní plavbě.

Machková et al. (2014, s. 204) uvádí, že *"Dle výkladových pravidel je možné událost na moři považovat za společnou havárii tehdy, jestliže:*

- úkon, v jehož důsledku došlo ke společné havárii, byl záměrný, spočívající buď v činnosti, nebo v záměrné nečinnosti;
- úkon byl v okamžiku rozhodnutí účelný;
- oběť, která byla přenesena, je mimořádné povahy;
- jedná se o společné nebezpečí hrozící jak lodi, tak i přepravovanému nákladu;
- úkon směřuje k záchraně společných hodnot;
- úkon sám je obětí nebo přímou příčinou oběti.

V uvedeném smyslu lze za nejčastěji se objevující skutkové podstaty společné havárie považovat zejména:

- záměrné svržení nákladu do moře,
- škody při hašení požáru na lodi nebo nákladu v podpalubí,
- odřezávání nebo odsekávání trosek,
- dobrovolné najetí na mělčinu,
- úmyslné přepětí hnacího mechanismu lodi,
- upotřebení lodního zařízení jako pohonných látek,
- poskytnutí pomoci vlečnými loděmi,
- uchýlení se do přístavu, respektive útočiště."

4.2.1 Dispašní řízení

Pokud dojde ke společné havárii je nutné určit rozsah škodní události. Tuto škodní událost je povinen ohlásit kapitán lodi v přístavu doplutí nebo kde byli zachráněni, a to formou tzv. námořního protestu. Klíčem pro rozdělení škod při společné havárii v námořní dopravě je dispaš. Dispaš stanovuje výši náhrad a jejich rozdělení při společné havárii. Náklady se rozvrhnou mezi plavidlo a věci podle jejich příslušné hodnoty. Ve společné havárii se nehradí ztráta ani poškození nákladu úmyslně nehlášeného, nebo nesprávně

hlášeného při podání k přepravě, pokud je takový náklad zachráněn přispívá ke společné havárii. (Janatka et al., 2011, s. 195)

Vyhotovení dispaše probíhá tak, že nejdříve dispašér, který je jmenován a odvoláván Hospodářskou komorou České republiky, sepíše záznam o společné havárii v rejstříkovém přístavu lodě nebo v přístavu, v němž společná havárie skončila. Podklady pro vyhotovení dispaše jsou věřitelská a dlužnická podstata. Věřitelskou podstatou se rozumí souhrn škod na lodi a nákladu, ztráta přepravného a další finanční oběti. Dlužnická podstata je souhrn zachráněných hodnot, které mají uhradit pohledávky ze společné havárie. Tyto podklady musí být vypracovány znalci a oznámení a provedení dispaše musí být uveřejněno v Obchodním věstníku.

4.3 Možnosti eliminace a minimalizace rizik

Hlavní zásadou je vhodný výběr dopravního prostředku, dopravní cesty a dodržování přepravních podmínek, které jsou pro přepravované zboží stanoveny. Již na samém začátku přepravy, při volbě druhu dopravního prostředku, lze eliminovat nebo minimalizovat některá rizika. Např. v případě, že má být zboží přepravováno po vodní cestě, je velice důležité sledovat vodní stavy a jejich vývoj v nadcházejícím období, neboť splavnost řeky je ovlivňována klimatickými podmínkami, a to může být hlavní příčinou, proč musí být přeprava mnohdy přerušena, nebo ji nelze realizovat vůbec. V těchto případech mohou vzniknout vícenáklady za stojné, které několikanásobně prodražují celou přepravu.

5 Pojištění přepravních rizik

Při každé přepravě bychom měli již předem předpokládat jaká rizika mohou nastat a pojištění by mělo být zaměřeno právě na ně. Pojištěním přepravních rizik se firmy účastníci se přepravy chrání před situací, kdy by musely celou výši škody hradit, což by je mohlo finančně velmi zatížit, případně zlikvidovat při některých přepravách.

5.1 Pojištění přepravy zásilek

Toto pojištění uzavírá vlastník zboží s pojistitelem, tedy s pojišťovnou, ale může si ho sjednat i zasílatel, který přepravu obstarává. Pojištění obvykle platí po celou dobu trvání přepravy - při skladování, nakládce, vykládce a jiných manipulacích se zbožím.

Toto pojištění kryje věcné škody na zásilce, které mohou být způsobeny např. špatnou manipulací se zbožím, při havárii, při potopení lodi i při samotné nakládce a vykládce zboží. Pojištění se sjednává i proti škodám, které mohou nastat přirozenou povahou přepravovaného zboží.

5.2 Pojištění odpovědnosti dopravce

Velice důležité je, aby byl dopravce pojištěn, neboť při výkonu této činnosti je velké riziko vzniku škody. Příkladem může být poškození zboží při dopravní nehodě, havárii vozidla anebo také při prudkém brzdění, ale i při požáru vozidla, který může být způsoben technickou závadou na vozidle. Během přepravy může dojít i k poškození chladicího zařízení vozidla a tím ke zkažení přepravovaného zboží, nebo k vloupání do vozidla a odcizení nákladu. Díky pojištění odpovědnosti je dopravce chráněn před skutečností, že by musel finanční škodu uhradit z vlastních finančních prostředků.

5.3 Pojištění odpovědnosti zasílatele

Toto pojištění není povinné, avšak každý zasílatel by ho měl mít sjednané, a to z toho důvodu, aby nemusel hradit škody vzniklé škody příkazci ze svým finančních zdrojů. Pojištění odpovědnosti zasílatele pokrývá zasílateli škody, které mohou vzniknout při obstarávání přepravy, které by jinak byl zasílatel povinen uhradit. Pojištění se tedy vztahuje na finanční škody a na škody, které vzniknou poškozením, zničením anebo

ztrátou zásilky. Tyto škody mohou vzniknout udělením nesprávných dispozic dopravci, chybným vyplněním přepravních dokladů a další. (Janatka et al., 2011, s. 200)

6 Představení vybraných firem

Vzhledem k množství a různorodosti rizik, která se vyskytují při mezinárodní přepravě byly vybrány firmy, které využívají kombinaci více druhů doprav, a tudíž je možné více pochopit danou problematiku.

6.1 Představení firmy Česko-saské přístavy s.r.o.

Firma Česko-saské přístavy s.r.o. (dále ČSP) byla založena 1. října 2002 a je 100% dceřinou společností spolku Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH, který provozuje na řece Labi šest vnitrozemských přístavů od Lovosic až po Roßlau. Pod Česko-saské přístavy spadají přístavy Děčín a Lovosice. Oba přístavy jak Děčín, tak Lovosice mají statut veřejného přístavu a využívají všechny druhy doprav – tzn. jsou trimodální.

Mezi hlavní činnosti firmy patří překlád a skladování zboží. Firma disponuje překládním zařízením pro kusové, sypké a nadměrné zboží. Nově se zabývá také provozováním silniční nákladní dopravy a od roku 2016 disponuje také vlastním plavidlem "Alberthafen".

ČSP mají své sídlo v Děčíně, poblíž státní hranice se Spolkovou republikou Německo. V jejich správní budově jsou usídleny ještě další spediční a logistické firmy, které v mnoha případech s přístavem spolupracují.

Firma ČSP zaměstnává v současné době 25 zaměstnanců, z toho 5 zaměstnanců v přístavu Lovosice. Strukturu zaměstnanců tvoří administrativní pracovníci, management, překládní dělníci, jeřábníci, provozní elektrikáři a zámečníci.

6.1.1 Přístav Děčín

Přístav Děčín se nachází na okraji města Děčín v části Loubí a je napojen na silniční a železniční síť. Disponuje vlečkou, která zahrnuje 10 km kolejí. Přístav Děčín nabízí překlád kusového zboží, sypkých materiálů, investičních celků a jiných komodit. V přístavu Děčín jsou instalovány portálové jeřáby, kontejnerový jeřáb a železniční kolejový jeřáb pro překlád. Dále se zde nachází kryté i volné skladovací plochy.

Ze SWOT analýzy, která vyhodnocuje silné i slabé stránky společnosti, příležitosti a hrozby a zabývá se mikroprostředím a makroprostředím firmy vyplývá postavení firmy na daném trhu.

Tab. 1: SWOT analýza přístavu Děčín

Silné stránky • Děčín je první přístav nacházející se v blízkosti státní hranice se SRN • Příznivé plavební hloubky v období nízkých vodních stavů (v období sucha) • Rozsáhlá železniční síť – vlastní vlečka • Kvalifikovaný, flexibilní a osvědčený personál • Trimodalita – využití všech druhů doprav • Vlastní dopravní prostředky (kamiony) • Součást skupiny SBO, která provozuje celkem 6 přístavů na Labi • Možnost nasazování zaměstnanců i v německých přístavech • Kapacitní překladní zařízení	Slabé stránky • Chybí skladovací zařízení (sila) pro hromadné zboží (agrokomodity) • Skladovací plochy se nacházejí v záplavovém území • Špatné silniční napojení (to platí pro celou průmyslovou zónu Děčín) • Vysoký věk kvalifikovaných zaměstnanců • Zastaralé skladovací budovy, které potřebují rekonstrukci • Oslabený region s vysokým počtem nezaměstnaných • Velká nerovnoměrnost v podílu zákazníků na tržbách ČSP
Příležitosti • Výstavba skladovací haly pro ocelové výrobky; zbylou část haly možno využít pro pronájem a dokončovací práce/ montáž investičních celků • Železniční a vnitrozemská vodní doprava pro přepravu kontejnerů • Začlenění se do logistiky stavebního materiálu pro výstavu plavebního stupně • Železniční uzel pro logistiku, odstavné plochy, servis, překlad, odstavování železničních vozů	Hrozby • Ztráta klíčového zákazníka • Přetažení kvalifikovaných zaměstnanců do konkurenčního přístavu v Ústí nad Labem (firma Metrans zde buduje nový kontejnerový terminál a hledá obsluhu) • Dlouhodobé nepříznivé přírodní podmínky – odchod plavidel do zahraničí -> zánik vodní dopravy • Další povodeň – velké náklady na likvidaci povodňových škod – pojišťovna odmítá plnit způsobené škody

Zdroj: Vlastní zpracování z firemních podkladů

6.1.2 Přístav Lovosice

Přístav Lovosice nabízí díky své centrální poloze výborné napojení na státní silniční síť, např. na dálnici D8 a stejně tak i na železnici. V přístavu Lovosice se překládají nejvíce agroprodukty, nadměrné kusy a jiné zboží. Přístav disponuje dvěma jeřáby - portálovým jeřábem a železničním kolejovým jeřábem, který je schopen přeložit zboží o hmotnosti až 180 tun.

Tab. 2: SWOT analýza přístavu Lovosice

Silné stránky • Velké množství nevyužitých ploch pro pronájmy (zpeněžení) • 30.000 m² stavebních pozemků, z toho leží 10.000 m² v záplavové zóně • Administrativní budova – velké rezervy kancelářských prostor k pronájmu • V blízkosti napojení na dálnici D8 • Přístav se nachází v oblasti s hlubokou vodou, s celoroční splavností • K dispozici železniční vlečka • Jeřáb pro překlad těžkých kusů s nosností do 180 t • Velké skladovací kapacity – hala na posypovou sůl, hala na agrokomodity, sila • Kvalifikovaný, flexibilní a osvědčený personál, který lze využít také pro obsluhu zařízení extérních zákazníků • Výhodná poloha v průmyslové zóně	Slabé stránky • Plochy z části zastavěné starými budovami, zdemolované a z části kontaminované území po dřívějším překladu energetického uhlí pro elektrárnu Chvaletice (v zemi se nacházejí betonové pozůstatky zásobníků) • Napojení na zámořské přístavy po Labi trpí při nízkých vodních stavech • Vysoký věk kvalifikovaných zaměstnanců
Příležitosti • Usídlení dalších zemědělských obchodních společností (nárůst překladu a skladování agrokomodit), více přidaných hodnot v řetězci, např. vzorkování – kontrola kvality obilovin • V bezprostředním sousedství se nachází Lovochemie, která by mohla do budoucna chtít outsourcovat překlad a	Hrozby • Zastaralé překladní zařízení -> při poruše dojde k zastavení překladu • Konkurentem je přístav Mělník, který je ale bez dálničního napojení

logistiku • Import a skladování uhlí pro elektrárny v okolí • Usídlení firem, které jsou usídleny také v přístavech SBO → aktivní podpora směrem ČR • Nárůst přeprav nadměrných kusů; výstavba skladovací a montážní haly pro investiční celky	
--	--

Zdroj: Vlastní zpracování z firemních podkladů

6.1.3 Analýza mikro a makroprostředí

Kapitola se zabývá vnitřními a vnějším vlivy, které mají dopad na fungování společnosti a na její postavení na trhu. Konkrétně analýza mikroprostředí rozebírá faktory působící na podnik uvnitř. Vnější prostředí je pro společnost mnohdy určujícím faktorem, na který ne vždy může rychle a pružně reagovat a přizpůsobit se dané změně. Jako příklad můžeme uvést změnu v legislativě, nebo změnu klimatických podmínek.

6.1.3.1 Podnik

Jak již bylo zmíněno, firma ČSP zaměstnává v současné době 25 zaměstnanců, z toho je 5 zaměstnanců v přístavu Lovosice. Struktura zaměstnanců jsou administrativní pracovníci a management, překladiční dělníci, jeřábníci, provozní elektrikáři a zámečníci. Vedením firmy je pověřen prokurista, který je oprávněn k zastupování a podepisování samostatně, avšak má stanovené limity, co se týče prodeje hmotného majetku a pozemků. Toto musí vždy schválit mateřská firma a dozorčí rada mateřské firmy, a to z toho důvodu, že mateřská firma je 100% vlastníkem a státním podnikem. Firma nemá své vlastní marketingové oddělení. Marketing je řešen jednotně v rámci celé skupiny SBO, která má motto „Šest přístavů, jeden partner“, což znamená, že kterýkoliv z přístavů skupiny dokáže nabídnout komplexní balíček logistických služeb.

6.1.3.2 Zákazníci

Mezi zákazníky firmy spadají ve většině případů právnické osoby. Na fyzické osoby se firma orientuje pouze okrajově, a to v případech jako jsou např. skladování palet a drobného zboží v krytých skladech, a nebo překladi malých sportovních plavidel (z rampy na řeku a nebo z řeky na rampu, a nebo na dopravní prostředky). V případě právnických osob se jedná hlavně o společnosti, které obchodují se zemědělskými produkty,

ferromateriály a nadměrnými kusy. To je dáno hlavně povahou hlavní činnosti a zaměřením firmy ČSP.

Firma ČSP se účastní dopravních a logistických veletrhů, které jsou pořádány jednou za dva roky a konají se v Brně nebo v Mnichově. V posledních letech se orientuje spíše na Mnichov, a to z důvodu souběhu obou veletrhů v jednom roce, což negativně ovlivňuje účast zákazníků na veletrhu v Brně. Na veletrhu je firma jedním z vystavovatelů a své zákazníky zve k sobě přímo na stánek, kde obchodní zástupci prezentují společnost a nabízejí její služby. Mimo to, že se firma účastní veletrhů, pořádá každoročně pro své zákazníky plavbu lodí po řece Labi. Při této plavbě jsou prezentovány nové produkty, kterými se firma snaží neustále rozšiřovat portfolio svých služeb. Tyto plavby jsou velice atraktivní a slouží k posílení partnerských vztahů se zákazníky a mnohdy právě zde dochází k uzavření nových obchodů.

6.1.3.3 Distribuce

Firma ČSP provádí pouze jednu část z oblasti distribuce. Což můžeme nazvat jednou částí logistického řetězce a tím je překlád, skladování a manipulace se zbožím, dle pokynů zákazníka na určené dopravní prostředky.

6.1.3.4 Konkurence

Firma ČSP se pohybuje na trhu s vysokou konkurenční hrozbou. Vzhledem k druhu činnosti a povaze zboží jsou konkurentem pro firmu ČSP všechny přístavy na řece Labi, např. České přístavy a.s., ale i jiné dopravní společnosti, ať železniční či silniční, neboť mnoho druhů zboží lze přepravovat jakýmkoliv druhem dopravy a rozhoduje zde pouze cena, rychlost a spolehlivost dodání. V současné době je velkým konkurentem pro firmu přístav Ústí nad Labem, který je v majetku Českých přístavů. Společnost České přístavy uzavřela se společností Metrans smlouvu o dlouhodobém pronájmu (20 let) části přístavu Ústí nad Labem. Záměrem firmy Metrans je vybudování kontejnerového terminálu - což samozřejmě úzce souvisí s potřebou kvalifikované obsluhy a hrozí přetažení zaměstnanců od firmy ČSP.

6.1.3.5 Veřejnost

Firma ČSP se snaží, aby veřejnost pochopila, čím se společnost zabývá a snaží se přiblížit veřejnosti ekologickým druhem dopravy. Jedenkrát ročně pořádá den otevřených dveří pro širokou veřejnost, kdy se občané mohou blíže seznámit s překladičním zařízením,

prohlédnout si skladovací prostory i samotný přístav. Vzhledem k tomu, že přístav se rozprostírá na pravém břehu Labe a je 3 km dlouhý, je veřejnosti zpříjemněna prohlídka jízdou na pákových drezínách, a nebo historickým vláčkem zvaným Hurvínek.

6.1.3.6 Demografické prostředí

Firma se nachází v Ústeckém kraji, kde je vysoká nezaměstnanost. Ačkoliv je v kraji velký počet nezaměstnaných obyvatel, tak je zde nedostatek kvalifikovaných pracovníků. Téměř 70 % zaměstnanců firmy spadá do vyšší věkové kategorie, což znamená, že pokud firma nebude včas na tuto situaci reagovat přijetím a vyškolením nových zaměstnanců, může se velice rychle dostat do situace, že nebude mít dostatek kvalifikovaného personálu pro obsluhu překladišního zařízení. Současná fluktuace ve firmě se pohybuje mezi 1 až 2 %, což vypovídá o dobrém fungování firmy se stabilním prostředím. Ve firmě pracuje pouze 11 % žen z celkového množství zaměstnanců, což je dáno druhem činnosti a vysokými nároky na obsluhu technického zařízení.

6.1.3.7 Přírodní prostředí

Přístav Děčín je nejnižše položeným přístavem v České republice, což mu přináší určité výhody, ale bohužel také nevýhody. Největší nevýhodou je ve vztahu k zákazníkovi je jeho geografická poloha, neboť převážná většina zákazníků se nachází ve vzdálenějších regionech. Naopak přístav Lovosice disponuje vynikajícím napojením na dálnici D8, která spojuje Českou republiku s Německem. Přístav Lovosice se nachází v průmyslové zóně a je lehce dostupný ze všech částí republiky. Jeho nevýhodou oproti Děčínu je však skutečnost, že v období sucha, při nízkých vodních stavech je pro lodní dopravu nedosažitelný. Tyto přírodní vlivy jsou pro přístav Děčín velkou předností, neboť v letních obdobích do tohoto přístavu lodě doplují a mohou zde být vyloženy nebo odlehčeny pro další plavbu do výše položených přístavů (vzhůru proti proudu Labe).

Hrozbou pro oba přístavy jsou povodně, které zaplavují jejich území. Povodně poškozuji překladišní zařízení přístavů i budovy, sklady a komunikace. To přináší firmě vysoké náklady na likvidaci povodňových škod.

6.1.3.8 Technické a technologické prostředí

Česko-saské přístavy s.r.o. disponují starším technologickým zařízením, z tohoto důvodu může docházet k častějším poruchám a tím ke zdržení např. překládky zboží, což znamená pro zákazníka vícenáklady a nespolehlivost v časech dodávky. Tato situace negativně

ovlivňuje postavení firmy na trhu. Konkurenční firmy disponují mnohdy novějšími technologiemi, které umožňují méně ekonomicky nákladné služby, a proto mohou nabízet nižší konečnou cenu za vykonanou službu. Při opakovaných a častých poruchách překladišního zařízení, hrozí přechod zákazníků ke konkurenčním firmám.

Na druhou stranu, technologické zařízení firmy ČSP je velice výkonné a zaměřuje se hlavně na překlad hromadných substrátů, jako jsou agrokomodity, chemické výrobky, železný šrot atd.. Umožňuje rychlou nakládku a vykládku dopravních prostředků.

6.1.3.9 Politické prostředí

Firma ČSP jedná také se státními institucemi, které ovlivňují chod firmy. Spolupracuje s Úřadem práce, se zdravotními pojišťovnami a Českou správou sociálního zabezpečení a řádně plní veškeré povinnosti, které vyplývají z platné legislativy. Rozvoj přístavů a vnitrozemské vodní dopravy závisí na stavu labské vodní cesty, která by měla dosahovat určitých parametrů. Pokud labská vodní cesta bude funkční (splavná) mohou přístavy i rejdařské společnosti efektivně fungovat a dále se rozvíjet. Již delší dobu je však problematika celoroční splavnosti labské vodní cesty žhavým tématem na ministerstvech, která však tuto dopravní tepnu zatím zanedbávají. Tím utlumují nejen činnost přístavů, ale i rejdařských společností.

6.1.3.10 Ekonomické prostředí

Ekonomické prostředí není v dnešní době pro přístavy velice příznivé, neboť přístavy jsou závislé na vodní dopravě a řece Labi. Tato dopravní cesta je v současné době nevyhovující a tím mnohdy nespolehlivá.

6.1.3.11 Kulturní prostředí

Firma z hlediska kulturního prostředí není moc ovlivňována, jelikož nabízí služby fyzickým osobám jen okrajově. Mezi zákazníky se řadí převážně právnické osoby. Tyto společnosti využívají služby firmy ČSP hlavně z důvodu levnějšího a ekologického druhu dopravy. Z historického hlediska firma ČSP nabízí tradiční služby, jelikož lodní doprava je v České republice využívána odedávna.

6.2 Představení firmy ProLoad CZ

Firma ProLoad CZ s.r.o. byla založena v roce 2009 a sídlí v Děčíně ve správní budově firmy Česko-saské přístavy s.r.o.

Hlavní činností firmy jsou spediční a logistické služby. Firma ProLoad CZ zprostředkovává silniční dopravu, včetně přeprav nebezpečného zboží, přepravu nadměrných nákladů, leteckou a námořní přepravu, skladování v celním i necelním skladu, ale také balení a kompletace zásilek. Firma dále zajišťuje celní deklaraci.

Tab. 3: SWOT analýza společnosti ProLoad CZ s.r.o.

Silné stránky • Rychlost přepravy • Flexibilita, operativnost • Výborné vztahy s klíčovými zákazníky • Spolehlivost	Slabé stránky • Silná konkurence v daném oboru • Mikropodnik - 2 zaměstnanci
Příležitosti • Růst firmy díky novým kontaktům	Hrozby • Ekonomická krize • Konkurenční tlak • Špatná klientela/ neplatící zákazníci

Zdroj: Vlastní zpracování z firemních podkladů

6.2.1 Analýza mikroprostředí a makroprostředí

Tato kapitola se zabývá vlivem vnitřních a vnějších faktorů na fungování podniku.

6.2.1.1 Podnik

Firma ProLoad CZ zaměstnává v současnosti jen 2 zaměstnance - jedná se tedy o mikropodnik. Struktura zaměstnanců je jednatel, který je současně i obchodním manažerem a druhý pracovník je dispečer přepravy. V čele firmy stojí jednatel.

Mottem firmy je "Přepravíme vaše zboží po silnici, vodě či vzduchem do celého světa", tímto mottem je vyjadřován cíl firmy nabídnout zákazníkovi či partnerovi komplexní služby spojené s dopravou.

Z největší části se společnost zabývá silniční a leteckou přepravou, avšak dokáže zajistit i přepravu železniční i lodní, kterými se tak často nezabývá.

6.2.1.2 Zákazníci

Mezi zákazníky firmy patří právnické osoby, ale i fyzické osoby. Klíčovými zákazníky pro firmu ProLoad CZ jsou však hlavně právnické osoby. Nelze přesně specifikovat do/ z jaké země jsou přepravy nejčastěji realizovány, neboť nejčastěji přepravovaným zbožím je strojní zařízení. Při těchto přepravách je cílová destinace pokaždé jiná a to hlavně z toho důvodu, že i cílový zákazník je pro klienta vždy jiný.

V současné době firma nevyužívá k získávání nových kontaktů a zákazníků účasti na dopravních a logistických veletrzích, neboť by tyto náklady byly pro firmu velice zatěžující a nebyly by přínosem. Nové obchodní kontakty získává díky své spolehlivosti, dobré platební morálce a na doporučení stávajících obchodních partnerů.

6.2.1.3 Distribuce

Firma ProLoad CZ zajišťuje přepravu zboží pomocí mezičlánků, tedy využívá služeb dopravce, jelikož nedisponuje vlastními dopravními prostředky. Firma navíc umožňuje uskladnění zboží v celním i necelním skladu. Objednávání přepravy u firmy ProLoad CZ probíhá telefonicky či emailem.

6.2.1.4 Konkurence

Firma ProLoad CZ podniká ve vysoce konkurenčním prostředí vzhledem k činnosti, kterou vykonává. Konkurencí pro firmu je jakákoliv jiná spediční, logistická, ale i dopravní společnost po celé České republice, nejvíce však v Ústeckém kraji. Mnohdy je rozhodujícím faktorem pro zákazníka pouze cena a ne kvalita nabízených logistických služeb, spolehlivost a důvěryhodnost samotné společnosti, což může být pro zákazníka velkým rizikem.

Předností firmy je rychlost přepravy, flexibilita, operativnost a především spolehlivost.

6.2.1.5 Veřejnost

Firma ProLoad CZ se v současné době nesnaží přiblížit veřejnosti, jelikož se jedná o velmi malou firmu.

6.2.1.6 Demografické prostředí

Společnost ProLoad CZ se nachází stejně jako firma ČSP v Ústeckém kraji, kde je vysoká nezaměstnanost. Současná fluktuace se ve firmě pohybuje na velmi nízké úrovni, ve firmě je tedy stabilní prostředí. Ve firmě jsou v současné době zaměstnáni pouze muži.

6.2.1.7 Přírodní prostředí

Přírodní prostředí může mít vliv na fungování firmy. Hrozbou pro ni mohou být neočekávané změny klimatických podmínek např. povodně, sněhové kalamity, které komplikují cestu dopravním prostředkům, které si najímají a ovlivňují celkovou dopravu z časového hlediska, ale může hrozit poškození nákladu např. vlivem povětrnostních podmínek. Dalším faktorem ovlivňující chod společnosti je cena ropy - pohonných hmot. V případě, že dojde ke zdražení pohonných hmot, firma je nucena zvýšit cenu nabízených logistických služeb.

6.2.1.8 Technické a technologické prostředí

Firma ProLoad CZ nevlastní žádné dopravní prostředky, proto nemusí vynakládat žádné finanční prostředky do nového technologického zařízení či do oprav technického a technologického zařízení.

6.2.1.9 Politické prostředí

Firma spolupracuje s Úřadem práce, se zdravotními pojišťovnami a Českou správou sociálního zabezpečení a řádně plní veškeré povinnosti plynoucí z příslušných zákonů. Vzhledem k tomu, že firma zajišťuje logistické služby v tuzemské i mezinárodní dopravě je její praxe ovlivňována různými nařízeními, která se týkají vývozu, dovozu a cel.

6.2.1.10 Ekonomické prostředí

Fungování firmy je ovlivňováno vývojem ekonomiky v České republice, mírou inflace, měnovým kurzem a daňovou zátěží, ale také celosvětovou hospodářskou a ekonomickou krizí.

7 Analýza přepravní praxe vybraných firem a využití možností eliminace a minimalizace rizik

Každá z posuzovaných firem má vzhledem ke své funkci v logistickém řetězci jiná rizika. Ta jsou dána hlavně druhem dopravního módu a mohou mít zásadní vliv na celou přepravu. Některým rizikům lze však předcházet.

7.1 Analýza přepravní praxe firmy ČSP s.r.o.

V roce 2015 došlo k nárůstu překladu v přístavech v relacích na/z železniční a silniční dopravu, viz Tab.4. Hlavním důvodem bylo dlouhotrvající sucho, kdy téměř polovinu roku nebylo možné využívat lodní dopravu. Z toho vyplývá, že hlavním rizikem pro lodní dopravu jsou tedy nepříznivé klimatické podmínky, které způsobují, že zboží musí být přepraveno jiným druhem dopravy. To může mít za následek nejen zvýšení nákladů na přepravu, ale také riziko, že si zboží najde jinou cestu, a že se na vodní dopravu již nevrátí. Rizikem pro vodní dopravu není pouze nedostatek vody v období sucha, nýbrž také dlouhotrvající deště, či tání velkého množství sněhu, které mohou způsobit zvýšení vodní hladiny takovým způsobem, že dojde k povodním. V případě nízkých vodních stavů záleží vždy pouze na rozhodnutí firmy, zda bude v tomto období dále provozovat vodní dopravu, nebo zda ji v tomto období přeruší kvůli hrozícímu uvíznutí a poškození plavidla. Při nízkých vodních stavech lze úplné přerušení vodní dopravy eliminovat tak, že do lodi není naložen celý náklad, ale pouze určité množství, při kterém loď nemá tak velký ponor. V praxi využívá firma znalosti vodních stavů na jednotlivých úsecích řeky, a v případě potřeby plavidlo v některém z přístavů odlehčí (tzn. část nákladu přeloží na jiný druh dopravy), aby mohlo plout s nákladem dál. Mnohdy to však může být na hranici rentability celé přepravy. Naopak tomu je při vysokých vodních stavech, kdy vodní tok opouští své řečiště a z důvodu chybějící vodní cesty a nemožnosti např. proplutí pod mosty, dává Povodí Labe s.p. na základě vyhlášky č. 65/2015 podnět Státní plavební správě, která na základě toho vydá rozhodnutí pro všechny účastníky provozu na vodním toku k zastavení plavby.

Aby tedy společnost minimalizovala tato rizika, musí neustále sledovat vývoj vodních stavů a prognózy a na tyto situace pružně reagovat. Z tohoto hlediska by firma neměla uzavírat obchody v delším časovém horizontu, neboť by nemusela dostát svým závazkům

a to hlavně z toho důvodu, že některé zboží nelze přepravit jiným druhem dopravy (např. při přepravách nadměrných kusů). Dalším možným rizikem může být v případě špatných klimatických podmínek a vodních stavů stání plavidla, kdy firmě vznikají vícenáklady za zdržení plavidla ve výši 1000,- €/den. To má vliv na celou zakázku a na celý logistický řetězec a mnohdy i na hospodaření firmy.

Mezi nepříliš časté situace patří uvíznutí plavidla v říčním toku, ať už kvůli nedostatku vody, či kvůli poruše. Tato skutečnost ovlivňuje provoz všech rejdařských firem, přístavů, protože na vnitrozemských říčních tocích není možnost zvolit objíždňovou trasu, jako tomu je např. v silniční dopravě. Těmto případům firma není schopna předejít, ani je minimalizovat.

Dalším rizikem je pozdní přístavba dopravních prostředků, aby firma předešla pozdní přístavbě je stále v kontaktu s ostatními firmami, které jsou součástí logistického řetězce. V případě, že firma nemá dostatečné informace o poloze dopravního prostředku, nemá možnost naplánovat další část logistického procesu. Při překládce zboží např. z plavidla na vagóny musí mít firma včas dostatečné informace o doplutí plavidla do přístavu, aby mohla zajistit přístavbu vagónů od dopravce, neboť v tomto případě hrozí riziko, že pokud nejsou vozy přistaveny, nebo naopak příliš brzy může být účtováno zdržné, buď plavidla, nebo železničních vozů. Dále musí mít firma ČSP také připraveno potřebné překladní zařízení a zajistit včas obsazení směn příslušným počtem zaměstnanců. Pokud dostatečně nefunguje informační tok, nastává prodlení a může dojít k nedodržení termínu dodání zboží. Firma je pak nucena uhradit následné sankce za stání plavidla anebo za zdržné, kdy vagóny nejsou přistaveny včas.

Mezi další rizikové situace u firmy Česko-saské přístavy s.r.o. patří poškození zásilky během překládky. Této skutečnosti firma předchází nasazováním kvalitních a kvalifikovaných zaměstnanců a dostatečným zaškolením nových zaměstnanců jako je např. školení Bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (BOZP) a školení požární ochrany (PO). Pravidelně jsou všichni zaměstnanci podle předepsaných period školeni i ve svých odbornostech, které jsou nezbytné pro výkon hlavní činnosti přístavu. Jedná se např. o jeřábnické zkoušky, školení řidičů motorových vozíků, školení vazačů atd. Celý provoz u ČSP je certifikován podle normy ISO 9001, díky které jsou minimalizována případná rizika. Firma má v tomto Systému kvality popsány všechny pracovní postupy a procesy,

které se ve firmě vyskytují. Pro překládání a skladování zemědělských produktů má certifikaci GMP Good manufacturing Practice, česky Správná/ Osvědčená výrobní praxe.

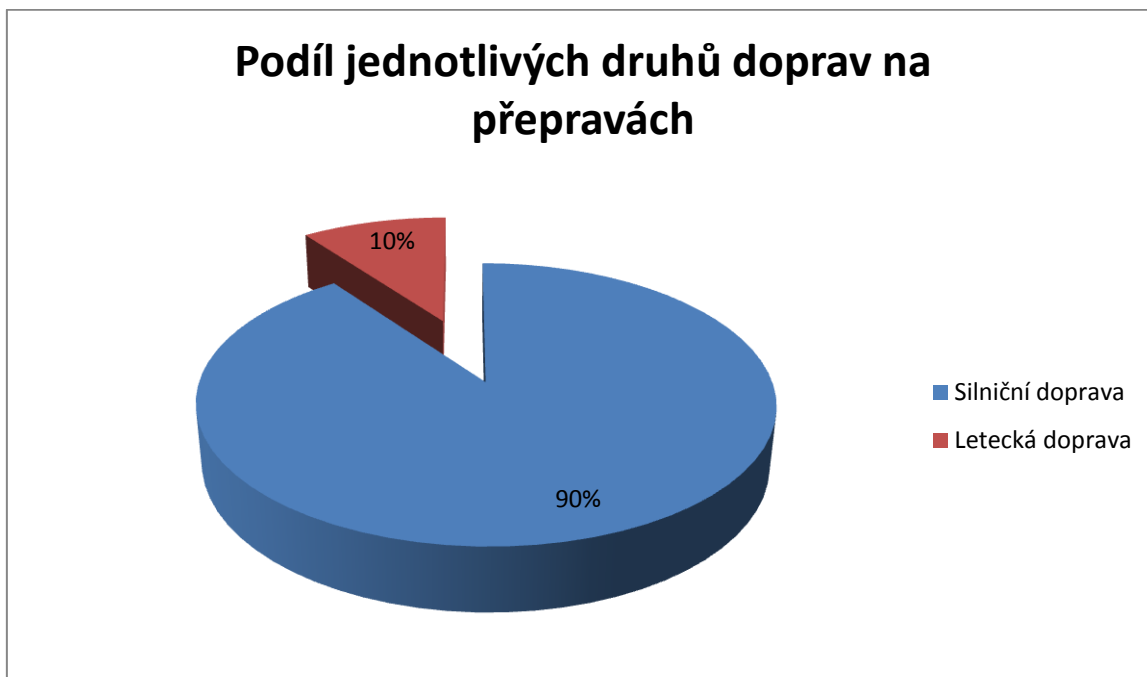
Tab. 4: Překlad zboží v tunách v letech 2014, 2015

Rok	Lodní doprava	Železniční doprava	Silniční doprava	Celkem
2015	55 954	113 398	260 967	430 319
2014	124 061	57 835	198 537	380 433

Zdroj: Vlastní zpracování z firemních podkladů

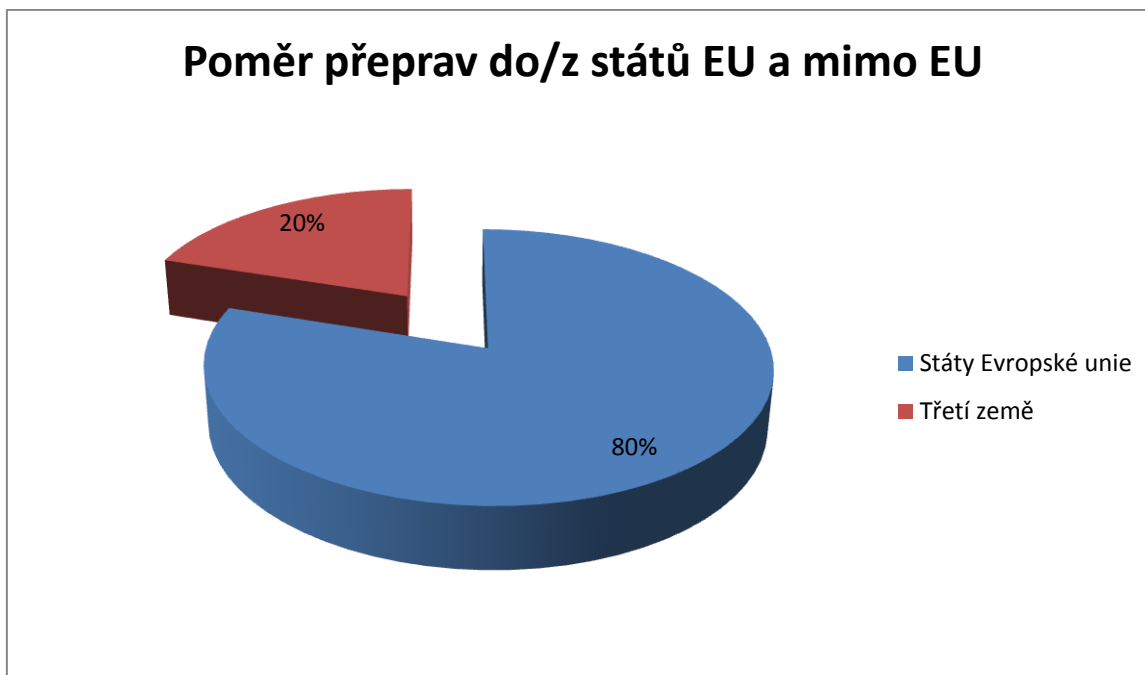
7.2 Analýza přepravní praxe firmy ProLoad CZ s.r.o.

Společnost ProLoad CZ sjednává přepravu zboží především silniční dopravou, ale také částečně provozuje dopravu leteckou viz Obr.1. Struktura přeprav společnosti ProLoad CZ s.r.o. je členěna na dvě oblasti viz Obr.2. 80 % tvoří země Evropské unie a 20% část třetí země.



Obr. 1: Graf podílu jednotlivých druhů dopravy na přepravách

Zdroj: Vlastní zpracování z firemních materiálů



Obr. 2: Graf poměru přeprav do/z států EU a mimo EU

Zdroj: Vlastní zpracování z firemních materiálů

Nejčastějším rizikem je vždy samotná nakládka a vykládka zboží, kdy hraje velkou roli lidský faktor. Často totiž dochází k poškození zboží tím, že je špatně upevněno, nebo je zvolena špatná překladní technika. Pro minimalizování, či dokonce eliminování těchto rizik využívá firma ProLoad CZ s.r.o. certifikované subdodavatele. Tím lze snadněji předejít těmto rizikům, které mohou během nakládky/ vykládky, nebo přímo při samotné přepravě zboží, nastat. Samozřejmě platí, čím kratší je logistický řetězec, tím je menší pravděpodobnost vzniku rizika. Při sjednávání zakázky - přepravy zboží využívá firma ve svých smlouvách pravidel INCOTERMS, která určují, v jaké fázi logistického řetězce přecházejí rizika z prodávajícího na kupujícího a jak je náklad pojištěn. Firma ProLoad CZ s.r.o. nejčastěji využívá pravidel INCOTERMS EXW a doložek písmene D.

Stejně jako tomu je u firmy ČSP, tak i u této firmy prochází zaměstnanci různými odbornými školeními, čímž si udržují potřebnou kvalifikaci a postupují podle předem daných pracovních postupů. Firma v současné době nemá žádnou certifikaci, což je dáno její velikostí a počtem zaměstnanců. Rizikům předchází také tím, že kontroluje, zda zaměstnanci řídí předepsanými postupy a zda je dodržován diagram pracovního postupu.

Rizikem, které však nemůže firma ProLoad CZ s.r.o. ovlivnit, je situace na dopravní cestě. Často se dopravní prostředky dostávají do dopravní zácpy, nebo musí z důvodu opravných prací na pozemních komunikacích, jejich uzavírek, zvolit jinou objízdnou trasu a tím dochází k prodlení.

Řidiči dopravních prostředků musí dle dohody AETR dělat pauzy během jízdy a tak se často stává, že při odstavení a zaparkování vozidla dojde ke zcizení části, nebo dokonce i celého přepravovaného nákladu z návěsu dopravního prostředku. Proto, aby firma předešla této situaci, využívá především hlídané odstavné plochy a parkoviště. V ojedinělých případech může dojít i ke ztrátě celého dopravního prostředku.

Pro minimalizaci rizik využívá firma pojištění nejen v rámci Úmluvy CMR, ale navíc nabízí zákazníkům pojištění All Risks, které se vztahuje na věcné škody na pojištěné věci, bez ohledu na příčinu vzniku škody, bez několika výjimek. Tento pojistný produkt se vztahuje pouze na škody na zboží vzniklé při přepravě, nezahrnuje překládky a vykládku zboží. Toto pojištění kryje škody nad rámec Úmluvy CMR. Pro následné čerpání pojistné částky je nutné to, že firma pracuje dle předem daných pracovních postupů.

8 Závěry z provedené analýzy

Cílem této práce byla analýza přepravní praxe u vybraných firem Česko-saské přístavy s.r.o. a ProLoad CZ s.r.o., vyhledání a zhodnocení rizik, která mohou nastat při mezinárodní přepravě v silniční a vodní dopravě a návrh jejich minimalizace a případné eliminace.

Z provedené analýzy vyplývá, že hlavními riziky pro přepravu a překlád u firmy ČSP jsou:

- klimatické vlivy
- porucha na překládním zařízení
- nedodržení termínu dodání
- poškození zásilky při nakládce a vykládce, nebo při přepravě samotné
- pozdní přístavba dopravních prostředků (např. přístavba vagónů, doplutí plavidla atd.)

a hlavními riziky pro firmu ProLoad CZ s.r.o. jsou:

- nedodržení termínu dodání zboží
- poškození zásilky při přepravě, nebo její zcizení
- pozdní přístavba dopravního prostředku
- špatné dispozice odeslání zboží do jiného cílového místa

Z přepravní praxe jednotlivých firem tedy vyplývá, že každý dopravní mód má své přednosti, výhody a nevýhody a odlišná rizika. Každá firma by se vzhledem ke své činnosti měla zaměřovat a vyhledávat rizika, která mohou vzniknout při její činnosti s tím, že některá může ovlivnit a některá ne. Ovlivnitelným rizikem je poškození při manipulaci během nakládky nebo vykládky. Tato rizika lze snížit dodržováním stanovených technologických postupů a použitím správného balení a mechanizace. Dále také pravidelným školením zaměstnanců, které je nutné pro udržení certifikovaného provozu.

Rizikem, které není možné ovlivnit jsou klimatické a jiné vlivy, kdy ani jedna z firem nemůže dopředu předvídat, jak bude vypadat situace na dopravní cestě v dlouhodobém horizontu, čímž je míněno např. dlouhodobé sucho, povodně, zimní období, uzavírky pozemních komunikací.

Každá společnost, aby eliminovala případné škody, by proto měla mít sjednané pojištění, které kryje většinu rizik, se kterými se může při své činnosti setkat. Vybrané společnosti, u kterých byla provedena analýza by měly být pojištěny ve čtyřech základních oblastech:

- pojištění majetku
- pojištění obecné odpovědnosti za újmu a odpovědnost za újmu způsobenou vadným výrobkem nebo vadně provedenou prací
- pojištění odpovědnosti dopravce
- pojištění odpovědnosti speditéra/ zasilatele

Základním majetkovým pojištěním pro přepravní firmy je Živelní pojištění, u kterého se předpokládá, že v případě velké (katastrofické) škody zajistí společnosti finanční prostředky na její obnovu. Živelní pojištění by mělo být tedy základním majetkovým pojištěním společnosti. Další rizika jako je odcizení, vandalismus atd., jsou rizika, kterými lze pokrýt újmy menšího rozsahu.

Pojištění obecné odpovědnosti za újmu a odpovědnosti za újmu způsobenou vadným výrobkem nebo vadně provedenou prací představuje odpovědnost společnosti za újmy způsobené třetím osobám v souvislosti s činností/ činnostmi společnosti. Jedná se o újmy způsobené na zdraví, životě nebo věci a následné finanční újmy, vždy ale v souvislosti s předchozí újmou na zdraví, životě nebo věci. Součástí tohoto pojištění je i odpovědnost za újmu třetí osobě v souvislosti s držbou nemovitosti.

Pojištění odpovědnosti dopravce (zjednodušeně někdy nazývané pojištění nákladu) je pojištění odpovědnosti dopravce za újmu vzniklou na nákladu při jeho přepravě, a to včetně nakládky a vykládky, pokud se na těchto činnostech podílí zaměstnanec pojištěného, tzn. pokud si nakládku minimálně organizuje a je díky tomu alespoň spoluodpovědný za nakládku nebo vykládku. Finanční újmy vyplývající z pojištění

odpovědnosti dopravce (posudky komisaře, skladování, manipulace, atd.) jsou hrazeny, podobně jako v obecné odpovědnosti, pouze v návaznosti na majetkovou újmu na přepravovaném zboží.

Pojištění odpovědnosti speditéra/ zasilatele představuje v principu stejné pojištění jako je pojištění odpovědnosti dopravce s tím rozdílem, že v případě tohoto pojištění jsou hrazeny i tzv. čisté finanční škody, to znamená i škody které jsou společnosti předepsány bez toho, aby těmto finančním újmám předcházelo samotné poškození majetku (nákladu). Pro příklad lze uvést zásilku zaslanou na jiné místo určení, kdy v této souvislosti vznikají požadavky na náhradu za dopravu zpět a následně na správné místo určení, příp. sankce za pozdní dodání. Pokud by došlo z nějakého důvodu k poškození samotného nákladu zaviněním speditéra, je tato majetková újma hrazena a následně i případné finanční náhrady.

Pojištění přepravy zásilek, nazývané také jako „zbožní pojištění“, je pojištění přepravovaného zboží, sjednané vlastníkem tohoto zboží. Je to majetkovým pojištěním v rozsahu All risk, tzn. pojištění proti jakékoli nahodilé události. Pojištění sjednává vlastník zboží, nikoliv přepravce příp. speditér.

Obecně je třeba rozlišovat mezi pojištěním majetkovým a odpovědnostním. V případě pojištění odpovědnosti dopravce, které se sjednává nejčastěji, se jedná o újmy způsobené dopravcem, za které je zodpovědný. Jsou to nejčastěji nehody a následné poškození zboží, pohyb zboží při přepravě, zboží poškozené vlivem nefunkčního chladicího zařízení atd.. Může vzniknout poškození zboží, kdy za toto poškození dopravce neodpovídá – krupobití, úder blesku, vichřice a převrácení kamionu, v těchto případech se jedná o tzv. poškození vyšší mocí, kdy přepravce za újmu nezodpovídá. Pro případ nakládky a vykládky bez účasti řidiče by měl mít majitel zboží majetkové pojištění zásilky, které je v rozsahu All risk a tyto újmy by mu byly z tohoto pojištění uhrazeny.

Závěr

Cílem této práce bylo analyzovat přepravní praxe u vybraných firem Česko saské přístavy s.r.o. a ProLoad CZ s.r.o., vyhledat a následně zhodnotit rizika, která mohou nastat při mezinárodní přepravě v různých dopravních módech, které tyto společnosti při svých činnostech využívají. Na základě dat a údajů poskytnutých společnostmi ProLoad CZ s.r.o. a Česko-saské přístavy s.r.o. vyplývá, že mnohá přepravní rizika jsou i v silniční a vodní dopravě shodná, a že některým rizikům mohou společnosti předcházet, např. dodržováním technologických a pracovních postupů, spolupracováním především s certifikovanými subdodavateli a správně zvoleným pojištěním. Mezi společná rizika patří nedodržení termínu dodání zboží, pozdní přistavba dopravního prostředku a poškození zásilky při samotné přepravě.

Z provedené analýzy vyplývá, že více rizik je spojeno s vodní dopravou a činností společnosti Česko-saské přístavy s.r.o., jelikož fungování firmy je z velké části závislé na klimatických vlivech, které firma v žádném případě nemůže ovlivnit. Firmě ČSP by pro zajištění fungování pomohla výstavba jezu na řece Labi, která by zajistila provoz firmy i v období sucha. Firma ProLoad CZ by měla mít své činnosti certifikované, jelikož v současné době si zákazníci vybírají pro spolupráci především certifikované subdodavatele, což by pro tuto firmu v budoucnu mohlo znamenat snížení počtu zakázek, a to právě z toho důvodu, že firma v současné době nesplňuje požadavky na ucelený certifikovaný logistický řetězec.

Seznam použité literatury

Citace:

MACHKOVÁ, Hana, Eva ČERNOHLÁVKOVÁ a Alexej SATO, Mezinárodní obchodní operace. 6. aktualizované a doplněné vyd., Praha: Grada, 2014. ISBN 978-80-247-4874-0.

NOVÁK, Radek, Přepavní, zasílatelské a logistické služby. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2011. ISBN 978-80-7357-735-3.

JANATKA, František, Obchod v rámci Evropské unie a obchodní operace mimo členské země EU. Praha, ASPI, 2004. ISBN 80-7357-006-8.

Dr. Miroslav Šubert. Standardy, legislativa: Nové aktualizované vydání INCOTERMS 2010 – II. *Logistic News* [online]. 2011, (3), 8-9 [cit. 2015-12-27]. Dostupné z: http://www.logisticnews.cz/files/uploaded/UserFiles/pdf2011/03_2011/str_08_09.pdf.

Bibliografie:

Výše odpovědnosti dopravce ve vnitrostátní a mezinárodní dopravě: Odpovědnost dopravce ve vnitrostátní přepravě se řídí Obchodním zákoníkem. *ČESMAD BOHEMIA* [online]. 2015 [cit. 2016-01-5]. Dostupné z: <http://www.vseprodopravce.cz/vyse-odpovednosti-dopravce-ve-vnitrostatni-a-mezinarodni-doprave>.

Valenta Milan, Ředitelství vodních cest ČR. Zpráva o stavu vnitrozemské vodní dopravy v České republice a možnostech jejího rozvoje. 2012. Praha.

Trnka Michael, Vodohospodářské stavby, zkapacitnění napojení České republiky na evropskou síť vodních cest. 2012. č. 01.

JANATKA, František, Rizika v komerční praxi. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2011. ISBN 978-80-7357-632-5.

ŠUBERT, Miroslav, Uplatňování pravidel INCOTERMS 2010 v praxi zahraničního obchodu. Praha: ICC Česká republika, 2011. ISBN 978-80-904651-0-7.

FAULKS, Rex William, International transport: an introduction to current practices and future trends. 1st ed. London: KoganPage, 1999. ISBN 0-8493-4083-7.

Elektronická databáze článků EBSCO a Proquest.

Legislative a ostatní: Vodní doprava. *Ministerstvo dopravy* [online]. 2016 [cit. 2016-04-09]. Dostupné z: http://www.mdcz.cz/cs/Legislative/legislative/Legislative+CR+-+vodni/legislative_cr_vodni

ŠUBERT, Miroslav. *Realizace Incoterms 2000 v dopravě a pojištění*. 1. vyd. Praha: ICC Česká republika, 2003. ISBN 80-903-2972-1.

ŠUBERT, Miroslav. *Průvodce doložkami Incoterms 2000*. 1. vyd. Praha: ICC Česká republika, 2003. ISBN 80-903297-0-5.