



Ekonomická  
fakulta  
Faculty  
of Economics

Jihočeská univerzita  
v Českých Budějovicích  
University of South Bohemia  
in České Budějovice

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích

Ekonomická fakulta

Katedra obchodu a cestovního ruchu

Diplomová práce

# **Problematika přepravy v mezinárodním obchodě**

Vypracoval: Bc. Václav Soukup

Vedoucí práce: Ing. Lucie Tichá, PhD.

České Budějovice 2014

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH  
Fakulta ekonomická  
Akademický rok: 2011/2012

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Václav SOUKUP**  
Osobní číslo: **E11884**  
Studijní program: **N6208 Ekonomika a management**  
Studijní obor: **Obchodní podnikání**  
Název tématu: **Problematika přepravy v mezinárodním obchodě**  
Zadávající katedra: **Katedra obchodu a cestovního ruchu**

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

#### **Cíl práce:**

Analýza současné situace v oblasti přepravy zboží v mezinárodním obchodě. Zvýšená pozornost bude věnována kamionové dopravě a legislativní úpravě EU pro tuto formu přepravy. U konkrétního podniku zabývajícího se přepravou určit kritické oblasti a následně navrhnout opatření pro jejich eliminaci.

#### **Metodický postup:**

1. Studium problematiky přepravy
2. Analýza přepravy zboží v mezinárodním obchodě
3. Analýza legislativní úpravy
4. Zhodnocení činnosti konkrétního podniku
5. Návrh opatření

#### **Rámcová osnova:**


1. Úvod. 2. Literární rešerše. 3. Cíle a metody. 4. Vlastní práce. 5. Návrh opatření. 6. Závěr. 7. Seznam literatury.

Rozsah grafických prací: **dle potřeby**  
Rozsah pracovní zprávy: **60 - 80 stran**  
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná**  
Seznam odborné literatury:

**Kalínská, E. Mezinárodní obchod v 21. století. Praha: Grada Publishing, 2010.**  
**Novák, R. Mezinárodní kamionová doprava Plus. Praha: ASPI, 2003.**  
**Novák, R. Mezinárodní přeprava a zasilatelství. Praha: Vysoká škola ekonomická, 1996.**  
**Svatoš, M. Zahraniční obchod. Praha: Grada Publishing, 2009.**

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Lucie Tichá, Ph.D.**  
Katedra obchodu a cestovního ruchu

Datum zadání diplomové práce: **15. února 2012**  
Termín odevzdání diplomové práce: **16. dubna 2013**

  
doc. Ing. Ladislav Rolínek, Ph.D.

děkan

JIHOČESKÁ UNIVERZITA  
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH  
EKONOMICKÁ FAKULTA  
L.S.  
Studentská 13 (20)  
370 05 České Budějovice

  
Ing. Viktor Vojtko, Ph.D.

vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 15. března 2012

# PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že svoji diplomovou práci na téma Problematika přepravy v mezinárodním obchodě jsem vypracoval samostatně s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své diplomové práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly, v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 sb., zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích dne 16. dubna 2014

Václav Soukup

## **PODĚKOVÁNÍ**

Děkuji vedoucí diplomové práce Ing. Lucii Tiché, Ph.D. za odborné vedení, cenné rady, připomínky a také za její ochotu a čas věnovaný konzultacím.

Václav Soukup

## Obsah

1. Úvod a cíl práce.....	3
1.1 Úvod.....	3
1.2 Cíl diplomové práce .....	4
1.3 Hypotézy.....	4
2. Přehled řešené problematiky.....	5
2.1 Doprava.....	5
2.1.1 Současné trendy v dopravě.....	8
2.1.2 Pojem přeprava.....	10
2.1.3 Druhy dopravy.....	11
Silniční doprava .....	11
Železniční doprava .....	11
Vodní doprava.....	12
Letecká doprava .....	13
Kombinovaná doprava .....	14
2.2 Mezinárodně platné dohody.....	15
2.2.1 Úmluva o mezinárodní železniční dopravě Cotif .....	15
2.2.2 Úmluva o přepravní smlouvě v silniční dopravě (CMR).....	16
2.2.3 Evropská dohoda o mezinárodní přepravě nebezpečných věcí .....	17
2.2.4 Celní úmluva o přepravě zboží na podkladě Karnetu- TIR.....	18
2.2.5 Montrealská úmluva .....	19
2.2.6 Budapešťská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách (CMNI).....	19
2.2.7 Úmluva OSN o námořní přepravě zboží.....	20

2.3 Mezinárodního obchod .....	21
2.3.1 Rizika tržní.....	22
2.3.2 Rizika komerční .....	23
2.3.3 Rizika teritoriální .....	24
2.3.4 Rizika kursová.....	25
2.3.5 Rizika přepravní.....	26
3. Metodika .....	28
4. Vlastní práce .....	30
4.1 Kvalitativní šetření ve vybrané organizaci .....	30
4.1.1 Vyhodnocení kvalitativního výzkumu .....	34
Legislativní prostředí.....	36
Problematika výskytu škod.....	37
Využití kombinované dopravy.....	40
Komunikační a informační systém.....	41
Hospodářská krize a její dopady .....	43
Konkurence.....	45
4.2 Vyhodnocení kvantitativního šetření ve vybraných organizacích.....	47
5. Shrnutí.....	64
6. Doporučení.....	69
7. Závěr .....	70
I. Summary.....	72
II. Seznam použitých zdrojů .....	73

# 1. Úvod a cíl práce

## 1.1 Úvod

V současnosti je v mezinárodním obchodě jedním z nejvíce skloňovaných témat globalizace. Jedná se o abstraktní fenomén zahrnující různé změny společnosti vedoucí k většímu propojení ekonomických, politických, kulturních a sociálních aktivit na světové úrovni. Jedním z prvních impulsů v procesu globalizace byla právě doprava, která zaznamenala ve 20. století obrovský rozvoj. Díky globalizaci dochází v dnešní době k potírání geografických vzdáleností a produkty různých zemí směřují ke svým spotřebitelům mnohdy tisíce kilometrů téměř přes celou planetu. Z tohoto důvodu je dnes význam mezinárodní přepravy prakticky nezastupitelný.

Problematika mezinárodní přepravy je v současnosti velice diskutované téma, avšak k ní existuje pouze značně omezená odborná literární podpora. V České republice působí mnoho různě velkých společností zabývajících se přepravou, ovšem většina z nich se zabývá přepravou nákladů pouze v rámci České republiky či do nejbližších sousedních států, ale jen pouze omezený počet firem realizuje své aktivity v globálním měřítku. Velké množství firem, zabývajících se přepravou v globálním prostředí mají naši západní sousedé - Německo a Rakousko. Přepravní firmy z těchto zemí mají zásadní význam zejména pro Střední a Východní Evropu, a to nejen z důvodu přepravní činnosti, ale hlavně z důvodu vytváření velkého množství pracovních příležitostí.

Cílem této diplomové práce je zjištění současné situace v oblasti přepravy zboží v mezinárodním obchodě. Zvýšená pozornost bude věnována kamionové dopravě a legislativní úpravě EU pro tuto formu přepravy. U konkrétního šetřeného podniku zabývajícího se přepravou, určit kritické oblasti a následně navrhnout opatření pro jejich eliminaci.

Pro účel zpracování této diplomové práce byl zvolen kvantitativní výzkum pomocí dotazníkového šetření, během kterého byly osloveny firmy zabývajících se mezinárodní silniční přepravou. Společnosti byly kontaktovány na základě aktuálního seznamu podniků zabývajících se mezinárodní kamionovou přepravou na serveru Firmy.cz. Dále byla pro kvalitativní výzkum vybrána mezinárodně působící společnost, Hödlmayer International, která zaujímá přední pozici v oblasti přepravy nákladu v Evropě a částečně i v Asii.



## 1.2 Cíl diplomové práce

Hlavním cílem diplomové práce byla analýza současné situace v oblasti přepravy zboží v mezinárodním obchodě. Zvýšená pozornost byla věnována kamionové dopravě a legislativní úpravě EU pro tuto formu přepravy. Dílčím cílem pak bylo u konkrétního podniku určit kritické oblasti přepravy a následně navrhnout opatření pro jejich eliminaci. Dalším dílčím cílem bylo zjistit podrobné informace o výskytu škod v jednotlivých společnostech zabývajících se mezinárodní přepravou.

## 1.3 Hypotézy

Před realizací dotazníkového šetření a strukturovaných rozhovorů byly stanoveny hypotézy, které byly na základě výzkumu potvrzeny či vyvráceny. Jednotlivé hypotézy byly stanoveny dle cíle práce.

- K největšímu výskytu škod na přepravovaném nákladu dochází ve fázi nakládky zboží.
- Přepravní společnosti hodnotí legislativní úpravu EU pro oblast přepravy za nevyhovující.
- Kombinovaný druh dopravy je v mezinárodní přepravě hojně využíváný.

## 2. Přehled řešené problematiky

### 2.1 Doprava

V současné době existuje řada různých definic zabývajících se problematikou dopravy a jeden z pohledů na tuto problematiku je, že dopravou se rozumí fyzické přemístění zboží, osob a informací z jednoho místa na druhé. Tato myšlenka reprezentuje širší pojetí dopravy, kde významnou roli sehrávají informace, ale lze i na celou situaci nahlížet z užšího pohledu, kdy se rozumí dopravou pouhý transport osob a nákladů. Při definování dopravy je důležité zmínit význam technického hlediska, které spočívá v pohybu osob, zboží či informací z místa A do místa B dopravními prostředky a jinými manipulačními stroji po dopravních cestách. Veškeré tyto činnosti jsou řízeny člověkem. Dnešní dobu lze charakterizovat značným dynamickým vývojem takřka ve všech oblastech a doprava není výjimkou. Inovace a nové poznatky v technologii směřují k stále významnějšímu snižování nákladů souvisejících s dopravou a představují jeden z nejdůležitějších stimulů v rozvoji světového obchodu (Stejskal, 2001).

Dle Zeleného (2004) se rozumí dopravní cestou určitý pás terénu spojující dva koncové body (a bezpočet bodů mezilehlých), na němž se uskutečňuje doprava. Tato část terénu bývá zpravidla tomuto účelu uzpůsobená, to znamená upravená a technicky vybavená. V tomto významu tedy dopravní cesta náleží do technické infrastruktury. Dopravní cesty mohou být například stezky, silnice, železniční tratě či vnitrozemské vodní cesty, Někdy se místo termínu dopravní cesta užívá termín trasa, nejčastěji jako označení pro námořní a letecké dopravní cesty. Označují se tak ty části vzdušného prostoru a moří, které jsou pravidelně užívány letadly a loděmi a jsou pro vlastní provoz dopravně zabezpečeny. Dalším termínem je výraz komunikace, kterým se v užším smyslu rozumí dopravní cesty včetně pevných zařízení, kterým mohou být například nádraží. Pojem komunikace lze rovněž chápat jako veškeré dopravní cesty včetně spojů telekomunikačních. Příkladem nejvýznamnějšího dopravního tahu je Paris-Lion, která je tvořena dopravními, železničními linkami, silničními linkami, leteckou linkou.

V poslední době zaznamenává doprava velice progresivní růst a představuje sektor národního hospodářství, který se rozvíjí nejvyšší rychlostí. Tato situace je pravděpodobně zapříčiněna skutečností, že neustále narůstají globalizované výroby. S pojmem globalizované výroby se nedílně pojí nutnost přemístění těchto výrobků (popřípadě částí výrobků) mezi

jednotlivými státy a světadíly. Samotný transport produktů však nezapříčinil tento enormní růst dopravy, značnou roli sehrála i osobní doprava. Vztah dopravy a kvalita životního prostředí jsou velice úzce propojeny. Negativní vlivy dopravy zatěžují přírodu oxidem uhličitým a jinými škodlivými látkami, a tyto důsledky vytvářejí tlaky na dopravce takovým způsobem, aby byl vytvořen a praktikován princip „trvalé udržitelnosti“. (Vaněček, 2008).

**Schéma č. 1:** Podíl dopravy

druh dopravy	podíl
osobní automobily	55,7 %
nákladní automobily	22,9 %
autobusy a autokary	1,6 %
letecká doprava	10,9 %
osobní železniční doprava	2,8 %
nákladní železniční doprava	1,1 %
vnitrozemská říční doprava	0,7 %
ostatní aktivity	4,3 %

Zdroj: Vaněček (2008)

Další pohled na dopravu může poskytnout význam dopravy a jeho vazba na veřejnou správu. Dle Štěrbý (2010) je doprava zásadním odvětvím v ekonomice České republiky a s ohledem na geografické umístění České republiky a její členství v EU představuje i určité podmínky či vztahy. Z analýz vyplývá, že poptávka po přepravě osob a produktů neustále roste a to vede k úkolu pro veřejnou správu zajistit odpovídající úroveň infrastruktury a její propojení a napojení na zahraniční infrastrukturu. Legislativní zajištění dopravního práva vychází z Dopravní politiky ČR a z mezinárodních závazků, které vycházejí z mezinárodního členství v organizacích jako je EU, OECD či OSN.

Pojem doprava je velice úzce spjat s problematikou logistiky. Dle Sixty a Máčáta (2005) je zlomové období přelom sedmdesátých a osmdesátých let minulého století, kdy deregulace průmyslu zabývající se dopravou vyvolala značný rozvoj logistiky. Tato situace měla za následek vytvoření silného konkurenčního prostředí a jak v jednotlivých způsobech dopravy, tak i mezi jednotlivými druhy navzájem. Autor zdůrazňuje význam dopravy jako soubor činností, které zajišťují přesun výrobků v prostoru, kde se jedná o přesun zpravidla z místa výroby do místa spotřeby nebo do místa, kam si zákazník přeje daný výrobek umístit. Veškeré tyto činnosti vytvářejí přidanou hodnotu produktu převážně netechnologické povahy. Druhy přidané hodnoty jsou následující:

- přidaná hodnota místa,

- přidaná hodnota času,
- přidaná hodnota formy.

Jak uvádí Drahotský (2003) nedílnou součástí dopravy a činností s ní spojenou je zajišťování zákaznického servisu v takovém rozsahu, který vyhovuje zákazníkům. Samotně zajišťování servisu pro zákazníky je náplní logistického řízení. Pro zákazníky je důležité, aby dopravce pružně a rychle reagoval na změny či minimalizoval ztrátu nebo poškození zboží. Mezi nejčastěji kladené podmínky na dopravu lze zařadit:

- přepravovat správný produkt,
- zajistit přepravu v požadovaném množství,
- dodat produkt na požadované místo,
- dodat produkt včas,
- stanovit odpovídající cenu za dopravu.

Dle Zeleného (2004) se dopravou rozumí činnost spojená se záměrným přemísťováním osob či hmotných produktů v různých časových, objemových či prostorových souvislostech za využití různých technologií a dopravních prostředků. Z historického pohledu sloužila doprava zejména osobám k překonání geografických vzdáleností, avšak dnes již reprezentuje významnou hybnou sílu společnosti, která ulehčuje život celé společnosti. Doprava odbourává základní bariéry aktivit spojených s hospodářstvím. Tyto bariéry jsou:

- místo,
- čas,
- příležitost.

**Schéma č. 2:** Výkony nákladní dopravy

Doprava	Jednotka	2003	2010	% (2010)
<i>Železniční</i>	tis. t	93 292,00	82 900,00	18,82
<i>Silniční</i>	tis. t	447 956,00	355 910,00	80,80
<i>Vnitrozemská vodní</i>	tis. t	1 276,00	1 642,00	0,37
<i>Letecká</i>	tis. t	20,00	13,00	0,00
<i>Celkem</i>		542 544,00	440 465,00	100

Zdroj: ČSÚ, 2013

**Schéma č. 3: Přednosti a nedostatky jednotlivých druhů dopravy**

Doprava	Přednosti	Nedostatky
Silniční	<ul style="list-style-type: none"> <li>• rychlost,</li> <li>• spolehlivost,</li> <li>• schopnost zabezpečit přímou přepravu,</li> <li>• různorodost vozového parku,</li> <li>• vzájemná nezávislost jednotlivých přeprav</li> <li>• lepší ochrana zboží</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• rychle rostoucí náklady s přepravní vzdáleností</li> <li>• značná závislost na počasí</li> <li>• dopravní kongesce</li> <li>• problémy se současnou přepravou velkého množství zboží</li> <li>• negativní vliv na životní prostředí</li> <li>• velká nehodovost</li> </ul>
Železniční	<ul style="list-style-type: none"> <li>• možnost současné přepravy většího množství v ucelených vlacích</li> <li>• nízké náklady při větších přepravních vzdálenostech</li> <li>• možnost rychlejšího průjezdu městskými a průmyslovými aglomeracemi a přes hranice</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• menší možnosti zabezpečení přímé dopravy</li> <li>• menší pravidelnost a spolehlivost</li> <li>• menší přizpůsobivost měnícím se požadavkům</li> <li>• značná ovlivnitelnost celé železniční sítě při nehodách a provozních poruchách</li> </ul>
Vodní	<ul style="list-style-type: none"> <li>• velmi nízké náklady na přepravu</li> <li>• velká kapacita dopravních prostředků</li> <li>• schopnost zabezpečit přepravu těžkých předmětů</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• nutnost svozu a rozvozu jinými dopravními prostředky</li> <li>• nesoulad kapacit s dopravními prostředky navazujících doprav a nutnost skladování zboží</li> <li>• závislost na počasí</li> </ul>
Letecká	<ul style="list-style-type: none"> <li>• vysoká rychlost</li> <li>• jednodušší balení</li> <li>• schopnost přepravovat zboží bez otřesů</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• vysoká cena</li> <li>• závislost na počasí</li> <li>• omezená kapacita</li> <li>• nutnost zabezpečení pozemní dopravy</li> </ul>
Potrubní	<ul style="list-style-type: none"> <li>• vysoká spolehlivost a kapacita</li> <li>• šetrnost k životnímu prostředí</li> <li>• poměrně nízké náklady</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• značné investiční náklady</li> <li>• nevhodná pro menší množství</li> </ul>

Zdroj: Sixta, Mačát (2005)

### 2.1.1 Současné trendy v dopravě

Jak uvádí Zelený (2004) v souvislosti s neustálými změnami ve společnosti, rozvojem obchodu a zvyšujícím se počtu obyvatel, rostou požadavky na přesun osob, ale i produktů po celém světě. Tento vliv měl v poslední době za následek neustálý rozvoj v dopravních oborech. Samotný pokrok lze spatřit v tradičních oborech, ale i v poměrně nových (potrubní či letecká doprava). Současným trendem je nevyrovnaný rozvoj jednotlivých druhů dopravy. Zobecníme-li zásady pro charakteristiku tempa růstu u jednotlivých druhů, můžeme říci, že tradiční obory dosahují značně pomalejší tempo růstu nebo dokonce zaznamenávají pokles

v přepravovaných množstvích, ale oproti tomu obory moderní a nové dosahují silného progresivního růstu. Tato skutečnost vypovídá o přechodu z vyváženého dopravního systému k současné narůstající disproporcii systému. Nejvýznamnějším problémem současnosti, vzhledem k dopravě, je zásadnímu přetížení měst. Jedná se nejenom o ztráty ekonomické způsobené časem stráveným v dopravních zácpách, ale vezme-li se v potaz životní prostředí důsledky jejího znečištění.

**Schéma č. 4: Náklady silniční a železniční dopravy**

Druh externality	silniční doprava		železniční doprava	
	Kč/1000 tkm	Kč/1000 oskm	Kč/1000 tkm	Kč/1000 oskm
	nákladní	Osobní	nákladní	osobní
<b>nehody</b>	<b>235 - 370</b>	<b>670 - 1 310</b>	<b>25</b>	<b>67</b>
<b>hluk</b>	<b>100 - 250</b>	<b>67 - 168</b>	<b>60 - 117</b>	<b>150 - 300</b>
<b>emise - lokální</b>	<b>67 - 268</b>	<b>134 - 470</b>	<b>20 - 67</b>	<b>50 - 180</b>
<b>globální oteplení</b>	<b>134</b>	<b>235</b>	<b>33</b>	<b>84</b>
<b>CELKEM</b>	<b>536 - 1 022</b>	<b>1 116 - 2 183</b>	<b>138 - 242</b>	<b>350 - 630</b>

Zdroj: Stejskal (2009)

Mezi nejpřínosnější trendy v dopravě dle Pernici (1994) patří zejména snaha o optimalizaci rozmístění uzlových a liniových prvků dopravní infrastruktury a optimalizace jejich kapacitních stránek. Dopravní logistika má tedy vést ke snižování dopravní náročnosti, tj. rozsahu pohybů dopravních prostředků nutných k uskutečnění určitého logistického řetězce. Odstranění všech neúčelných pohybů v logisticky optimalizovaných řetězcích minimalizuje nejen spotřebu energie, živé a zvěcnělé práce a tím i logistické náklady, ale je též významným ekologickým faktorem.

Vaněček, Kaláb (2004) zmiňují nutnost vztahovat zásady trvale udržitelného rozvoje i na dopravu a to zejména:

- omezením požadavků na dopravu,
- rozvojem veřejné dopravy,
- podporou nemotorizované dopravy,
- integrací všech aspektů trvale udržitelného rozvoje do plánovací činnosti a udržováním veřejné infrastruktury,
- rozvojem spolupráce mezi různými zeměmi,
- změnou konzumních vzorů chování společnosti a změnami výroby.

## 2.1.2 Pojem přeprava

Přeprava generuje jedny z největších logistických nákladů a u některých výrobků může představovat významný podíl na jejich prodejní ceně. Mezi tyto výrobky patří například produkty s nízkou hodnotou v přepočtu na hmotnostní jednotku, například základní suroviny jako písek nebo uhlí. Naopak u takových výrobků, jako jsou počítače, kancelářské stroje, elektronické komponenty, budou náklady na přepravu představovat pouze nízké procento prodejní ceny. Obecně platí, že čím vyšší má vstupní a výstupní doprava podíl na nákladech výrobku, tím důležitější je pro podnik efektivní řízení přepravy. Ovšem u výrobků s relativně vysokou hodnotou, kde je obvykle podíl dopravy na prodejní ceně malý, jsou výdaje za přepravu důležité, a to zejména proto, že celkové náklady na přepravu v absolutním vyjádření tvoří významnou položku nákladů podniku (Lambert, Stock, Ellram, 2005)

Zamazalová (2010) uvádí jako důležitá kritéria při výběru způsobu přepravy:

- spolehlivost,
- náklady,
- rychlost doručení,
- přístupnost,
- způsobilost.

Při dopravě zboží může firma volit mezi těmito způsoby přepravy:

- *železnice* (těžké a rozměrné zboží na velké vzdálenosti, využití kontejnerové přepravy, jedná se o ekologický způsob přepravy),
- *vodní doprava* (velké a objemné zboží, doprava je vázaná na existenci vodních toků a ploch, je ekologická, relativně levná, značně pomalá),
- *kamionová přeprava* (flexibilní, poměrně rychlá, neekologická),
- *letecká doprava* (zboží malého objemu, nejdražší typ dopravy, rychlost dosažení i velmi vzdálených trhů,
- *potrubní doprava* (ropa, zemní plyn, chemické látky, slouží k přepravě materiálu od těžebních ke zpracovatelským firmám).

### **2.1.3 Druhy dopravy**

#### **Silniční doprava**

Silniční, respektive automobilová doprava, patří k nejmladším a nejrychleji se rozvíjejícím druhům dopravy. Díky své rychlosti a operativnosti velice úspěšně konkuruje tzv. tradičním způsobům dopravy a uplatňuje se jak v dopravě vnitrostátní, tak v dopravě mezinárodní. Neustále roste její kvantitativní podíl na celkovém objemu nákladní přepravy, změnila se ale její funkce v dopravní soustavě, kdy z převážně doplňkové dopravy k dopravě železniční se silniční doprava rozvinula v systém přepravy, který je následkem hustoty a konfigurace silniční sítě, hospodářské, demografické a sociální struktury společnosti a základních kvalitativních charakteristik samotné automobilové dopravy v mnoha směrech jiným druhem dopravy zastupitelných (Toušek, 2009).

Eisler (2005) uvádí, že silniční doprava je velice často konkurenčně pružnější oproti dopravě železniční. Je to z důvodu, že technologie jejího provozu je jednodušší a také díky relačnímu charakteru jejího provozu. Přeprava uskutečněná po silnici se sice odehrává na silniční síti, ale je přístupná tisícům silničních dopravců, kteří zásilky přepravují v jednotlivých relacích, které jsou na sobě nezávislé. Charakteristické je to zejména při přepravě osob, při porovnávání jízdního řádu silniční a železniční dopravy.

Silniční doprava je charakteristická flexibilitou a univerzálností. Autodoprovanci jsou velmi pružní díky hustotě silničních sítí, které jim umožňují nabízet přepravní služby z místa na místo. Prakticky pro jakoukoli kombinaci místa původu a místa určení. Silniční doprava tedy ve srovnání s jinými druhy dopravy poskytuje nejširší pokrytí trhu. Univerzálnost autodoprovanců je reprezentována činností, kterou mohou přepravovat výrobky nejrůznějších velikostí, hmotností a na jakoukoliv vzdálenost. Lze přepravovat veškeré produkty, včetně takových, které vyžadují speciální modifikace dopravních prostředků (Lambert, Stock, Ellram, 2005).

#### **Železniční doprava**

Železniční doprava se ve světovém dopravním systému uplatňuje především v přepravě nákladů, zejména hromadných substrátů, na střední a velké vzdálenosti, a to jak ve vnitrostátní, tak mezinárodní přepravě. Globálně menší, ale v některých zemích dosud značný význam, má v přepravě osobní (Zelený, 2004).

Železniční doprava je druhou nejvýznamnější dopravou v ČR. Je vhodná pro přepravy na střední a dlouhé vzdálenosti zvláště hromadných a rozměrných dodávek v ucelených vlacích.



Na tyto vzdálenosti se uplatňuje i v přepravách ostatních druhů zboží, zvláště stavebnin, dřeva, hutních a strojírenských výrobků, i některých zemědělských produktů a potravinářských výrobků v celovozových zásilkách. Optimálně se její přednosti uplatní při přepravě z vlečky na vlečku (Sixta, Mačát, 2005).

V nákladní dopravě se stala železniční doprava neoddělitelnou součástí nově vznikajících přepravních systémů, jako je například kontejnerizace a kombinovaná doprava. Vznikaly systémy pevně kontrahovaných dodacích lhůt, systémy noční přepravy nákladů (tzv. Nachtsprung-noční skok) atd. Železniční doprava zaujímá i nezastupitelné místo v přepravě zásilek, v řadě zemí je zavedena přeprava expresních zásilek osobními vlaky (Zelený, 2004).

V současnosti se většina evropských železnic nachází v období poklesu, případně stagnace podílu na celkových přepravních výkonech. Základním cílem v odvětví železniční dopravy je vytvořit podmínky pro růst výkonů v přepravě osob a zboží a k tomu přizpůsobit strukturu železničních podniků, technologické procesy, komerční činnost i technické a technologické vybavení. Jedním z významných článků je i inovace parku kolejových vozidel, aby vyhovoval perspektivním požadavkům na rozvoj železniční dopravy (Kincl, 2004).

## **Vodní doprava**

Jak uvádí Tichá (2007) v rámci vodní dopravy existují:

- vnitrostátní říční doprava,
- přeprava námořní.

Námořní přepravu dělíme na:

- dálnou (oceánskou – Gross sea tradic),
- pobřežní (cabotage) - rozeznáváme malou-mezí přístavy jednoho státu a velkou – zajišťuje přepravu mezi dvěma a více sousedícími státy.

Liniová námořní přeprava zabezpečuje pravidelná spojení mezi určitými přístavy ve vymezené oblasti na pravidelných linkách. Přepravuje kontejnerizované a kusové zboží, podle předem vyhlášených tarifů a plavebních řádů. Rozvoj kontejnerizace je zároveň spjat s využíváním nových technologií, které umožňují stavbu vysokokapacitních kontejnerových lodí, na kterých jsou ložné operace prováděny moderními mechanizačními prostředky, jejichž pohyb po terminálu je řízen pomocí GPS technologií. Samotné kontejnery jsou opatřeny RFID kody pro zajištění potřebných informací v konkrétním čase (Toušek, 2009).

V zemích s příhodnými podmínkami je možné přepravovat velké množství nákladu po vodě pomocí lodí. Ačkoli je cena lodní dopravy poměrně nízká pro přepravu velkého, objemného zboží s nízkou cenou, jako je například uhlí, písek, obilí, kovové rudy, představuje vodní doprava nejpomalejší způsob přepravy, která je navíc závislá na počasí. V rámci Evropské unie je podíl vodních cest využívaných pro přepravy vzhledem k silniční a železniční přepravě velmi nízký (Kotler, Wong, Saunders, Armstrong, 2007).

## **Letecká doprava**

Letecká doprava patří dnes mezi nejrychlejší a nejrychleji se rozvíjející druhy přepravy. Ve vyspělých zemích se letecká doprava běžně používá tam, kde je časový horizont pozemní přepravy delší než dvě až tři hodiny. Zatímco dříve byla letecká doprava symbolem určitého luxusu s prvotřídními službami, přesností a rychlostí, postupem času, spolu se snahou uspět v rostoucí konkurenci, tedy se snižováním cen a zájmem přepravit maximum klientů, začala klesat úroveň kvality služeb. Přesto je letecká přeprava stále považovaná za jednu z nejrychlejších a relativně nejbezpečnějších druhů dopravy, která je však částečně ovlivněna povětrnostními vlivy (Ryglová, Burian, Vajčnerová, 2012).

Využití letecké přepravy je omezeno na zboží s malým objemem, ale stává se stále důležitější. Ceny letecké dopravy jsou mnohem vyšší než ceny silniční nebo železniční dopravy, ale letecká doprava je ideální, pokud je nezbytná rychlost, nebo pokud je třeba dosáhnout na vzdálené trhy. Letecká doprava tedy přináší výhody, protože snižuje hodnotu zásob, náklady na obaly a počet potřebných skladů (Kotler, Wong, Saunders, Armstrong, 2007).

Výhoda velké rychlosti letecké přepravy se projevuje pozitivně až při dostatečně velké vzdálenosti tím, že se zkracují dodací lhůty. Při použití letecké dopravy na krátké tratě, zvláště, když dodavatel nebo příjemce není v blízkosti letiště, lze v důsledku nutných jízd k letišti a pak z letiště tuto časovou úsporu opět ztratit. Letadla proto neslouží ani tak k zásobování trhu jedné země, ale spíše pro zásobování celého evropského trhu a trhu mimokontinentálního (Vaněček, 2008).

Z hlediska systému leteckých přeprav platí, že největší velkokapacitní letadla létají zejména na mezikontinentálních linkách a přistávají pouze v důležitých leteckých uzlech. Odtud pak menší letadla zajišťují návaznou dopravu do dalších směrů. Ve většině relací se provozuje pouze omezený počet spojů od 2-3 týdně do 3-4 denně. Na vnitrostátních linkách se

letecká doprava používá stále méně, neboť je poměrně cenově náročnější a nedovoluje přepravy „z domu do domu“ (Toušek, 2009).

### **Kombinovaná doprava**

Kombinovaná přeprava využívá výhod jednotlivých druhů dopravy a spojuje je do ucelených systémů, které jsou schopny zabezpečit přepravy zboží z místa výroby až do místa potřeby, tzv. „z domu do domu“. Na obecné úrovni se kombinovanou, někdy též nazývanou intermodální přepravou, rozumí přeprava zboží v jedné a téže přepravní jednotce, např. v kontejneru, návěsu apod., při použití minimálně dvou druhů dopravy, nejčastěji se využívá kombinace moře-silnice, moře-železnice, silnice-železnice (Toušek, 2009).

Beneš (2004) uvádí, že mezi výhody kombinované dopravy patří:

- vysoká efektivnost dopravy použitím přepravních jednotek,
- zlepšení ochrany nákladů a omezení poškození a ztráty,
- snížení nákladů na balení a obalové materiály,
- racionalizace manipulace s materiálem v provozech a skladech,
- umožnění rychlejší a bezpečnostní manipulace s nákladem při překládce,
- celkové snížení dopravních nákladů.

Jak uvádí Sixta, Mačát (2005) Kombinovaná doprava je založena na přepravě zboží v jedné a téže nákladové jednotce nebo vozidle postupným použitím různých druhů dopravy bez manipulace se samotným zbožím při změně druhu dopravy.

Technologie přepravního procesu v kombinované dopravě a specializované parametry technických prostředků včetně přepravních jednotek umožňují účelnější řešení míst styku jednotlivých druhů dopravy. Současně zajišťují i nejvyšší kvalitu propojení dopravních systémů s manipulací materiálem a jeho skladováním. Kombinovaná přeprava je tedy kvalitním posunem v uspokojování požadavků zákazníků a je současně příkladem řešení komplexního dopravně-logistického problému. V určitém slova smyslu můžeme říci, že kombinovaná doprava představuje základ dopravní logistiky (Drahotský, Řezníček, 2003).

## 2.2 Mezinárodně platné dohody

### 2.2.1 Úmluva o mezinárodní železniční dopravě Cotif

Úmluva Cotif je mezinárodní úmluva sjednaná dne 9. května 1980 v Bernu. V naší zemi vstoupila v platnost dne 1. 8. 1985 pod č. 8/1985 Sb. Současně byl vyhlášen i český překlad úmluvy (Schnelle, 2011).

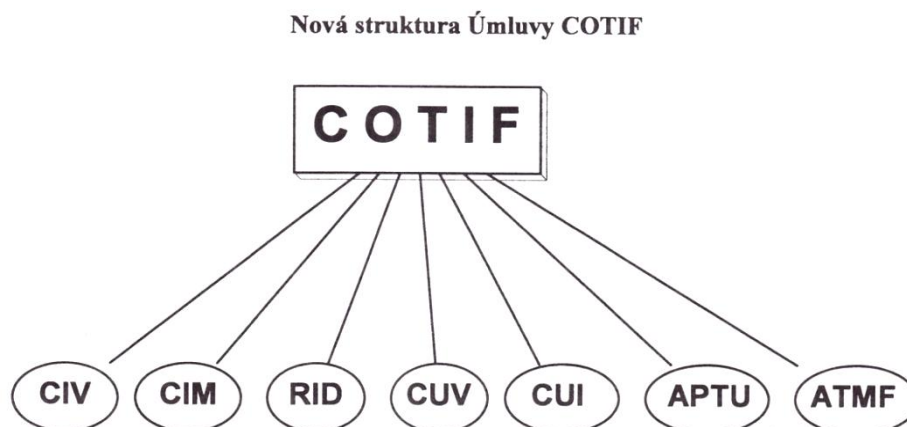
Při realizaci železničních přeprav členských států Dohody Cotif existuje několik druhů zásilek: vozové zásilky, kusové zásilky, spěšniny, kontejnerové zásilky, kombinované přepravy, využívající se pro přepravu silničních vozidel na železniční dopravě. Doklad o převzetí zboží přepravcem a uzavření přepravní smlouvy je železniční nákladní list (Veber, Srpová, a kol., 2012).

Jak uvádí Stejskal (2009) touto úmluvou se členské státy se dohodly na přijetí veškerých vhodných opatření k usnadnění a zrychlení mezinárodních železničních přeprav. Každý členský stát se zavázal, že přijme opatření, která:

- odstraní všech zbytečných postupů,
- zjednoduší a sjednotí všech potřebných formalit,
- zjednoduší hraničních kontrol.

Zaměření organizace Cotif spočívá ve vytvoření jednotného právního řádu pro přepravu osob, zavazadel a zboží v přímé mezinárodní přepravě mezi členskými státy a též usnadnění realizace tohoto právního řádu. (Stejskal, 2001)

#### Schéma č. 5: Nová struktura - Úmluva Cotif



Zdroj: Stejskal (2009)

CIV - Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě osob

CIM - Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží

RID - Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí

CUV - Jednotné právní předpisy pro smlouvy o užívání vozů v mezinárodní železniční přepravě

CUI - Jednotné právní předpisy pro smlouvu o užívání infrastruktury v mezinárodní železniční přepravě

APTU - Jednotné právní předpisy pro prohlašování technických norem za závazné a pro přijímání jednotných technických předpisů pro železniční materiál určený k používání v mezinárodní dopravě

ATMF - Jednotné právní předpisy pro technickou admisi železničního materiálu určeného k používání v mezinárodní dopravě (Stejskal, 2009)

### **2.2.2 Úmluva o přepravní smlouvě v silniční dopravě (CMR)**

Zkratkou CMR označujeme Úmluvu o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (Convention Relative au Contract de Transport International de Marchandises par Route). Tato smlouva vznikla dne 19. 5. 1956 v Ženevě, pod záštitou OSN. Na naše území vstoupila tato smlouva v platnost 3. 12. 1974 a publikovaná byla vyhláškou Ministerstva zahraničních věcí dne 27. 11. 1974 (Schelle, 2012).

Tato úmluva se vztahuje na veškeré smlouvy týkající se přepravy zásilek za úplatu silničním vozidlem, jestliže místo nakládky zásilky a předpokládané místo dodávky leží ve dvou různých státech, v nichž alespoň jeden členský stát je smluvní zemí této úmluvy. (Stejskal, 2009)

Jak zmiňuje Štěrba (2009), je jednou z nejvýznamnějších organizací, zabývajících se problematikou mezinárodní dopravy, právě Mezinárodní unie silniční dopravy. Tato unie vytvořila klasifikační systém pro turistické autobusy, pracuje na vytvoření systému standardní elektronické výměny dat a pro snazší průběh mezinárodní nákladní dopravy, připravila podmínky pro přepravní smlouvu v silniční dopravě (CMR).

Mezinárodní unie silniční dopravy se při tvorbě úmluvy CMR soustředila souběžně i na problematiku nutnosti vytvoření navzájem podpůrných systémů poskytování pomoci v oblasti mezinárodní silniční přepravy osob o dopravy zboží (Novák, 1996).

Dle Stejskala (2001), Úmluva o přepravní smlouvě v silniční dopravě často bývá označována jako CIM silnice, jelikož se uplatňuje stejný režim ručení. Předmět CMR se vztahuje na každou smlouvu o přepravě zásilek za úplatu silničním motorovým vozidlem. Další podmínkou je, že poloha převzetí zásilky a předpokládané místo jejího dodání se

nachází ve dvou různých státech, kdy alespoň jeden je členským státem této úmluvy. CMR stanovuje minimální požadavky na údaje obsažené v nákladním listu. Náležitosti nákladního listu jsou:

- místo a datum vystavení,
- jméno a kontaktní adresa odesílatele,
- jméno a kontaktní adresa dopravce,
- místo a datum převzetí zásilky,
- místo určení,
- jméno a adresu příjemce,
- pojmenování povahy přepravované věci,
- druh obalu,
- pokyny potřebné pro celní a jiná úřední jednání,
- náklady spojené s přepravou,
- jiné:
  - výdaje, které na sebe bere odesílatel,
  - udání ceny zásilky a hodnoty vyjadřující zvláštní zájem na dodání.

Silničním vozidlem se pro účely Úmluvy CMR rozumí motorová vozidla, návěsové soupravy, přívěsy a návěsy. Úmluva CMR se nevztahuje na přepravy prováděné v rámci mezinárodních poštovních smluv (Toušek, 2009).

### **2.2.3 Evropská dohoda o mezinárodní přepravě nebezpečných věcí**

Mezinárodní silniční přepravu nebezpečných věcí upravuje Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí – European Agreement concerning the international carriage of dangerous goods by road, často je uváděna pod zkratkou ADR. Tato dohoda byla sjednána 30. 9. 1957 v Ženevě pod záštitou OSN. Na naše území vstoupila v platnost v roce 1986, její plné znění bylo zveřejněno vyhl. č. 64/1987 Sb. Dohoda ADR je tedy základní mezinárodní normou upravující vztahy a podmínky, za nichž lze realizovat přepravu nebezpečných věcí (Schnelle, 2011).

Dohoda ADR představuje všeobecnou mezinárodní legislativní normu zabývající se vzájemnými vztahy a podmínkami, za nichž lze realizovat přepravu nebezpečných věcí. Dle tohoto předpisu jsou považovány za nebezpečné věci všechny látky a materiály představující riziko (Veber, 2012).

Schelle (2011) popisuje jako nebezpečné věci všechny látky, materiály a předměty, jejichž fyzikálně-chemické vlastnosti mohou v případě dopravní nehody nebo v případě jiné katastrofy, negativně ohrozit život nebo zdraví lidí a živočichů nebo bezpečnost materiálních statků či životního prostředí. V rámci Evropy jsou sjednocené i dopravní doklady předepsané při silničních přepravách nebezpečného zboží ve smyslu dohody ADR.

Toušek (2009) popisuje jako nebezpečné zboží látky nebo předměty, jejichž přeprava je ve smyslu RID zakázána nebo povolena za stanovených podmínek. Látky a předměty RID jsou zařazeny do 13 tříd. Látky a předměty patřící do výlučných tříd jsou ze železniční přepravy úplně vyloučeny s výjimkou látek, které jsou v jednotlivých třídách výslovně vyjmenovány a k přepravě připuštěny za podmínek pro ně stanovených. Taxativně stanovené látky předměty spadající do volných tříd je dovoleno přepravovat jen tehdy, vyhovují-li podmínkám stanoveným v příslušných třídách. Ostatní látky a předměty patřící do volných tříd jsou připuštěny k přepravě bez zvláštních podmínek. Obecně jsou přepravní podmínky stanoveny zvlášť pro každou třídu.

#### **2.2.4 Celní úmluva o přepravě zboží na podkladě Karnetu- TIR**

Karnet TIR přispěl k rozvoji mezinárodní silniční dopravy. Na jeho základě zboží nepodléhá u pohraničních celnic placení a skládání vývozních a dovozních poplatků a zboží navíc není obvykle podrobováno celní prohlídce. Operace TIR může být provedena přes více celnic odeslání a určení, ale jejich celkový počet nesmí přesáhnout čtyři. Všechny celnice odeslání musí být ze stejné země a celnice určení nesmí být ve více než dvou zemích. Výhody TIR ovšem byly ve velkém množství zneužívány a proto nastalo určité omezení, které se v dnešní době vztahuje na přepravu některých druhů zboží, zejména alkoholu a tabáku (Svatoš, 2009).

Jak uvádí Stejskal (2009) mezinárodní kamionové přepravy, prováděné na základě celní úmluvy o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetu TIR, jsou svou podstatou i rozsahem jedním z nejdůležitějších, možná i nejsložitějších problémových okruhů současných vztahů v mezinárodní kamionové dopravě. Tato úmluva je ojedinělou, ale nenahraditelnou a tento tranzitní celní systém podmiňuje samotnou možnost realizace zahraničního obchodu. Omezení nebo nefunkčnost Úmluvy TIR by dnes obratem vyvolala velmi negativní důsledky do celé zahraničně-obchodní výměny zboží.

Za karnet se platí určená částka. Odpovědnost záručního sdružení se vztahuje nejen na zboží uvedené v karnetu TIR, ale i zboží v karnetu neuvedené, ale uložené v celně uzavřeném

prostoru. Silniční vozidlo musí svým vybavením a konstrukcí vyhovovat stanoveným podmínkám. Pro každé silniční vozidlo se vyhotoví jeden karnet TIR, který ovšem platí pouze pro jednu jízdu. Celnice odeslání může požadovat, aby fotografie, výkresy atd., sloužící k ověření totožnosti zboží, byly přiloženy ke karnetu TIR (Stejskal, 2001).

Pro zaručení přepravy zboží s minimálními potížemi při tranzitu a zároveň s maximálními zárukami pro celní správy všech tranzitních zemí, jsou do systému TIR zakotveny čtyři základní pilíře tranzitního systému TIR:

- celně bezpečná silniční vozidla a kontejnery,
- mezinárodní záruka celního dluhu,
- karnet TIR (mezinárodní záruční dokument),
- vzájemné uznávání celních kontrol (Toušek, 2009).

### **2.2.5 Montrealská úmluva**

Montrealská úmluva (Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě) byla sjednána dne 28. května 1999 a pro naši zemi se stala závaznou 4. listopadu 2003 pod článkem 123/2003 Sb., ve sbírce mezinárodních smluv (Schnelle, 2011).

Tato úmluva se vztahuje na veškerou mezinárodní přepravu osob, zavazadel a nákladu, prováděnou letadlem za úplatu. Mezinárodní přepravou se tedy rozumí jakákoli přeprava, při níž leží místo odletu a místo určení buď na území dvou smluvních států, nebo na území jedné smluvní strany, je-li stanovena zastávka na území jiného státu. Přeprava mezi dvěma místy na území jedné smluvní strany se bez dohodnutí zastávky na území jiného státu se pro účely této smlouvy nepovažuje za mezinárodní přepravu (Stejskal, 2009).

### **2.2.6 Budapešťská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách (CMNI)**

Budapešťská úmluva o smlouvě a přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách byla sjednána 1. dubna 2005 a pro Českou republiku vstoupila v platnost 1. března 2006. Tato úmluva byla sjednána na základě doporučení obsaženém v Závěrečném paktu Konference o bezpečnosti a spolupráci v Evropě ze dne 1. srpna 1975 pro harmonizaci právních režimů za účelem rozvoje dopravy členskými státy Rýnské komise a Dunajské komise ve spolupráci s Evropskou hospodářskou komisí OSN (Poláček, 2012).

Stejskal (2009) popisuje Budapešťskou úmluvu jako úmluvu použitelnou pro všechny smlouvy o přepravě, v níž se dopravce zavazuje přepravit zboží po vnitrozemských vodních



cestách oproti zaplacení přepravného, jestliže se smlouvou předpokládáný přístav nakládky nebo místo převzetí zboží a přístav vykládky nebo místo dodání zboží nacházejí ve dvou různých státech, v nichž nejméně jeden je smluvním státem této úmluvy. Tato úmluva řeší:

- přepravní smlouvu (objednávka na potřebnou přepravu),
- nákladní listy,
- ručení odesílatele za dodání zboží a ručení dopravce za převímku zboží k přepravě,
- vyúčtování přepravních nákladů,
- naložení a vyložení zboží,
- předání a převzetí zboží,
- ručení dopravce za dodržení dodacích lhůt,
- podmínky pro dodatečné dispozice,
- povinnosti dopravce a odesílatele.

Poláček (2012) popisuje jako hlavní cíl Úmluvy CMNI stanovení jednotných pravidel pro smlouvu o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách. Úmluva dále upravuje rozsah jejího užití, práva a povinnosti smluvních stran, náležitosti přepravních listin, dispoziční právo ke zboží, odpovědnost dopravce, lhůty pro uplatnění nároků, omezení volnosti při uzavírání smluv a další související právní instituty. Nejvýraznější rozdíl mezi vnitrostátní právní úmluvou a úmluvou CMNI je pojmání rozsahu odpovědnosti dopravce. Zatímco obchodní zákoník a občanský zákoník vychází z neomezené odpovědnosti dopravce za škodu, vzniklou ztrátou nebo poškozením zboží, v čl. 20 Úmluvy jsou zakotveny nejvyšší částky odpovědnosti dopravce.

### **2.2.7 Úmluva OSN o námořní přepravě zboží**

Úmluva OSN o námořní přepravě zboží 1978 bývá označována jako Hamburská pravidla. Česká republika ratifikovala Hamburská pravidla dne 23. června 1995 a nabyla právní účinnosti 1. července 1996 (Schelle, 2011).

Ustanovení této smlouvy se použije na všechny smlouvy o námořní dopravě mezi dvěma různými státy, a to bez zřetele na státní příslušnost lodi, dopravce, dalšího dopravce, odesílatele či příjemce. Dopravce je za zboží odpovědný po celou dobu, kdy je má ve své péči, tzn. od doby převzetí zboží od odesílatele do doby vydání zboží tím, že jej předá příjemci. Dopravce odpovídá za škodu, vyplývající ze ztráty zboží nebo jejího poškození, jakož i za opožděné dodání, jestliže událost, která způsobila ztrátu, poškození nebo opoždění, nastala v době, kdy byla v jeho péči, pokud tedy dopravce neprokáže, že podnikl všechna

opatření, která mohla být rozumně požadovaná, aby bylo zabráněno události a jejím následkům. Opožděné dodání nastane, jestliže zboží nebylo vydáno v přístavu vykládky, stanovené ve smlouvě o námořní přepravě v době výslovně ujednané, nebo jestliže nebylo takové ujednání v době, ve které by to bylo rozumné požadovat od pečlivého přepravce vzhledem k okolnostem případu (Stejskal, 2009).

## 2.3 Mezinárodního obchod

Dle Svatoše (2009) je symbolem nejvyspělejších států světa účastnit se obchodování na mezinárodní úrovni. Nejdůležitější činností je v dané problematice navazování kontaktů se zahraničními oblastmi. Nejvýznamnější součástí vnějších ekonomických vztahů je zahraniční obchod, který je konkrétní realizací obchodu se zahraničními oblastmi. Proces obchodování se zahraničními oblastmi je nejvíce využíván ve vývozních operacích, při kterých se obvykle a v největší míře vyváží či dováží zejména spotřební zboží, potraviny a suroviny.

Pojmem mezinárodní obchod se rozumí, soubor veškerých vnějších obchodních aktivit daného státu. Jedná se o proces navazování mezinárodních vztahů, ze kterých mohou následně vznikat krátkodobé či dlouhodobé ekonomické spolupráce. Míra vlivu, závislosti zahraničního obchodu na ekonomickou situaci daného státu je v jednotlivých zemích různá. Tuto závislost lze jednoduše chápat tak, že míra závislosti ekonomiky státu závisí na vnějších obchodních činnostech tím víc, čím má země více obyvatel a čím je geograficky větší (Štrach, 2009).

Jak uvádí Machková, Černošková, Sato (2010) v mezinárodním obchodě významnou roli sehrávají rizika ekonomických vztahů. Klasifikace těchto rizik není v literatuře ustálená, ale obecně se používá různých kritérií, například měřitelnost, vliv na výsledek, příčiny vzniku, oblast rozhodování. V mezinárodních ekonomických vztazích podniků lze podle příčin vzniku vyčlenit rizika cenová, odbytová, inflační, obchodně politická apod. Podle procesů, v nichž se rizika projevují, by bylo možné dělit rizika na obchodní, přepravní, úvěrová, investiční a další. Často se riziko přiřazuje k určitému subjektu, jako možnost jeho potenciálního selhání. Hovoří se o riziku banky, riziku klienta, riziku země apod. Mezi nejčastější rizika v mezinárodním obchodě patří:

- rizika tržní,
- rizika komerční,
- rizika přepravní,

- rizika teritoriální,
- rizika kurzová,
- rizika odpovědnostní a další typy rizik.

Účast podniku v mezinárodním obchodě významně modifikuje rizikovost jeho aktivit, a to v pozitivním i negativním směru. Samotný fakt diverzifikace odbytových trhů při realizaci mezinárodního obchodu na různých zahraničních trzích snižuje závislost podnikatelského subjektu na podmínkách jednotlivých trhů, na jejich konjunkturách výkyvech a na sociálně-politickém prostředí jednotlivých zemí, na vývoji hospodářských politik jednotlivých států apod. Je-li podnik zaměřen na export, rozděluje podstupovaná rizika mezi různé trhy, které se mohou vyznačovat odlišným vývojem. Orientace na více trhů přináší podniku možnost větší stability podnikatelských výsledků. Z negativní stránky se podnikatelé setkávají s některými specifickými riziky, jako jsou vývoj kurzu měn, riziko spojené s inflací či politická rizika. (Zamykalová, 2002)

Kalínská (2010) popisuje, že vliv světové krize na mezinárodní obchod lze zkoumat z různých hledisek. Je nutné zjistit, jakým způsobem a kdy tento vliv vznikl. Základními kanály vlivu globální krize na světový export a import obecně jsou:

- pokles domácí poptávky,
- makroekonomická nestabilita,
- zhoršení situace na domácích trzích,
- vývoj měnových kurzů a změna kurzového režimu,
- růst protekcionismu.

### **2.3.1 Rizika tržní**

Podnikatelský subjekt nese tržní rizika i ve vnitřní ekonomice ale i v zahraničním obchodě však mohou působit modifikovaně při rozdílném vývoji tržní situace v různých zemích. Tato rizika mohou způsobit, že v důsledku změny tržních podmínek podnik nebude moci dosáhnout předpokládaného výsledky nebo utrpí ztrátu. Vývoj na trhu však může být i příznivější a pozitivně může ovlivnit podnikatelský výsledek. Příčina změny tržní situace bývá vyvolána změnou celkové konjunkturální situace v určité zemi, či v určitém regionu, změnou ve vztahu nabídky a poptávky po určitém produktu změnami v postavení významných dodavatelů nebo odběratelů či v důsledku změn v jejich prodejní či nákupní politice. Toto riziko zpravidla může vést ke změně ceny, změnám ve výši nákladů a může se

projevit i neprodejností zásob produktů či nedostatkem určitých výrobků na daném trhu (Zamykalová, 2002).

Dle Machkové (2010), u některých druhů zboží je typické sjednávat v kontraktu cenu pohyblivou v závislosti na tržním vývoji. U zastupitelného zboží, se kterým je obchodováno na komoditních burzách s partnery mohou dohodnout na stanovení ceny dle burzovních cen v době dodávky. Tento způsob vyžaduje velmi přesné určení, které burzovní kótace bude rozhodující pro následnou fakturaci ceny dodaného zboží. Využití tohoto postupu je nejčastěji u dlouhodobých kontraktů na dodávky surovin. Tržní riziko ovlivňuje hospodářské výsledky podniků ve velmi širokém rozsahu. Dotýká se realizace jejich podnikatelských záměrů v budoucnosti a všech rozhodnutích s dlouhodobými účinky včetně rozhodnutí o investicích.

Rizika tržní ovlivňují především hospodářské výsledky podniků. Dotýká se fyzické realizace jejich podnikatelských záměrů v budoucnu a rozhodnutí s dlouhodobými účinky včetně investičního rozhodování. V tomto smyslu tržní riziko podstupuje každý podnik. Efektivní a stoprocentní ochrana před tímto rizikem neexistuje, avšak je možnost ji hledat ve zdokonalení systému podnikového řízení. [1]

### **2.3.2 Rizika komerční**

Tímto pojmem bývají označována zpravidla rizika vyplývající z nesplnění závazků obchodním partnerem. Komerční rizika se dotýkají vztahů mezi dovozcem a vývozcem, ale i průvodních služeb využívaných v obchodě (Vztahů k dopravcům, zasílatelům, kontrolním společnostem, pojišťovnám apod.). Zvýšené riziko v oblasti komerčních rizik ovlivňuje dosažené hospodářské výsledky většinou negativním způsobem. Obchodník buď vůbec neuskuteční předpokládanou transakci, nebo dosáhne nižšího výsledku, než očekával. Míra dopadu těchto rizik na výsledky jednotlivých operací je dána především výběrem obchodního partnera. Při jeho volbě se zvažují Určité charakteristiky, kterými jsou právní a vlastnická struktura firmy, finanční situace podniku, technické předpoklady pro splnění daného závazku či obchodní zdatnost (Machková, 2010).

Rizika spojená s platební nevůlí dlužníka postihuje prodávajícího především u úvěrových platebních podmínek. Situace často vede ke ztrátě celé kupní ceny nebo její části, eventuálně i ke ztrátě dopravních a dalších nákladů. Mimo volby správného obchodního partnera má na jeho intenzitu vliv zvolená platební podmínka a způsob zajištění konkrétního úvěrového vztahu. Jako zajišťovací nástroje jsou nejčastěji využívány bankovní instrumenty. [1]

Komerční rizika se nejčastěji projevují v těchto oblastech:

- odstoupení obchodní partnera od kontraktu,
- bezdůvodné nepřevzetí zboží odběratelem,
- platební nevěle dlužníka,
- platební neschopnost dlužníka.

Míru postupovaných komerčních rizik ovlivňuje podnikatelský subjekt zejména výběrem vhodného obchodního partnera. Nejúspěšnější způsob vyvarování se tomuto riziku je rozvíjení dlouhodobých obchodních spojení založených na vzájemné důvěře (Zamykalová, 2002).

### **2.3.3 Rizika teritoriální**

Teritoriální rizika představují možné problémy spojené s nejistotou politického a ekonomického vývoje jednotlivých zemí, avšak mohou být způsobeny přírodními katastrofami, uvalením embarga či bojkotem zboží. Obvykle se jedná o rizika negativní a míra jejich pravděpodobnosti je jen obtížně předvídatelná. Nejvýznamnější jsou u mezinárodních úvěrových vztahů a přímých zahraničních investic. Teritoriální rizika mohou ovlivnit i vzájemné vztahy plynoucí z mezinárodní kooperace a vědeckotechnické spolupráce. Též ovlivňují výsledky jednotlivých obchodních transakcí, ale jelikož působí obvykle dlouhodobě, vedou v konečném důsledku k nenaplnění strategických podnikatelských záměrů na daném trhu. (Zamykalová, 2002)

Jak uvádí Machková (2010), nestabilní ekonomická situace určitých zemí či lokalit vede často k používání různých forem administrativních opatření v oblasti hospodářské a obchodní politiky. Opatření bývají v podobě zákazu či omezení dovozu nebo vývozu, odebrání vývozní nebo dovozní licence, zavedení antidumpingového celního řízení či zastavení nebo omezení transferu devizových prostředků do zahraničí. Prevence proti teritoriálním rizikům je získat maximální množství informací o jednotlivých zemích, které představují předmět zájmu komerčních aktivit podniku. V posledním období se zostřila situace a to vedlo společnosti působící na mezinárodních trzích ke značnému rozvoji informačních služeb. Zainteresovanými stranami jsou jednak podniky angažované v mezinárodním obchodu a podnikání, ale i banky, pojišťovny a jiné subjekty zajišťující financování a pojišťování rizik. Podpora státu při zajištění obchodních a investičních činností vlastních podnikatelských subjektů bývá značná především v aktivitách obchodně politických.

Společnosti disponují určitým množstvím možností ochrany před teritoriálními riziky. Jedná se o samotném respektování rizikovosti při volbě trhu, o určitou teritoriální diverzifikaci podnikatelských činností, o volbu platební podmínky nebo o přenesení břemene financování obchodu na subjekty mající lepší profesionální předpoklady pro úspěšné zvládnání teritoriálního rizika. Výrazně efektivní bývá v některých případech i spolupráce s jinými podniky, při které dochází k zásadnímu rozdělení rizika. [1]

#### **2.3.4 Rizika kursová**

Kurzové riziko provází veškeré formy mezinárodních hospodářských vztahů a vyplývá z výrazně proměnlivosti vývoje kurzů jednotlivých měn. Charakteristické pro tento druh rizika je, že v důsledku vývoje kurzů měn bude muset subjekt působící v zahraničních ekonomických vztazích vydat více hodnot vzhledem k předpokladu, že bude inkasovat poměrně méně hodnot, že se v závislosti na změně devizových aktiv nebo vzrostou devizová pasiva či že v návaznosti na změně kurzů nedosáhne svých podnikatelských cílů. Změny ve vývoji kurzů mohou působit i na celkové zlepšení dosahovaných výsledků oproti původnímu předpokladu. Vliv změn měnových kurzů na ekonomiku situaci firem nebývá pouze jednostranný. Svůj význam zde sehrává směr vývoje měnových kurzů domácí měny vůči měnám zahraničním a také vývoj kurzů různých zahraničních měn ve vzájemných souvislostech. Důležitou roli zastává charakter hospodářských vazeb podniku vůči zahraničí, měnová struktura pohledávek a závazků. V případě, kdy se tuzemská měna dlouhodobě výrazně zhodnocuje, pohyb kurzu snižuje celkové výnosy exportérů, může avšak příznivě ovlivnit některé jejich náklady. Stejná situace, ale z pohledu dovozců představuje, že zhodnocování domácí měny působí pozitivně a vytváří nové podnikatelské příležitosti (Machková, 2010).

Absolutní ochrana před vlivem kurzového rizika neexistuje. Podniky působící v mezinárodním obchodě věnují velké úsilí vývoji kurzů jednotlivých měn a faktorům, které jejich pohyb ovlivňují. Využívají při tom svých nabytých znalostí v komerční politice. Predikce měnového vývoje je do značné míry obtížné. Pro eliminaci nebo omezení negativního vlivu kurzového rizika využívají podniky celou řadu speciálních postupů a nástrojů, které modifikují dopady pohybu měnových kurzů na výsledky činnosti v mezinárodních ekonomických aktivitách. [1]

Dle Zamykalové (2002), nepřímým způsobem kurzové riziko působí i na domácí trh, a to prostřednictvím ceny dovážených produktů a surovin. Ovlivňovány jsou kalkulace, jak výrobců, dovozců, tak i vývozců. Dlouhodobý vývoj kurzu má vliv na využívání zahraničních

zdrojů a výnosnost činností orientovaných na trhy zahraniční. Mimo silného vlivu na výsledky jednotlivých obchodních transakcí má kurzové riziko v mezinárodním obchodu širší působnost. Vysoké kurzové změny se dotýkají konkurenceschopnosti vývozců na zahraničních trzích. Podniky s širokým záběrem mezinárodních ekonomických vazeb mají svá aktiva a pasiva vyjádřena v mnoha zahraničních měnách. Jedná se zejména o účty vedené v cizích měnách, pohledávky nesouvisející bezprostředně s obchodními aktivitami, vlastnictví majetkových podílů v zahraničních firmách apod. Změny v měnových kurzech pak nemusí nutně odrážet skutečné zisky či ztráty, ale představují výsledky pouze přepočtené dle nového měnového kurzu. Pro eliminaci negativních dopadů kurzového rizika existuje mnoho postupů a nástrojů modifikujících vliv měnových kurzů na výsledky činnosti v mezinárodních ekonomických interakcích. Mezi nejčastěji používané patří:

- volba měny, ve které udávají závazky,
- prodej pohledávky,
- využívání měnových doložek,
- přizpůsobení ceny riziku.

### **2.3.5 Rizika přepravní**

Za přepravní rizika se považují taková rizika, která provázejí mezinárodní obchod s hmotným zbožím. Během dopravy může dojít ke ztrátě či poškození zboží a škodu utrpí ten, kdo v daném okamžiku riziko nesl. Obvykle to bývá buď prodávající, nebo kupující. Přejedání rizika ztráty nebo poškození zboží se často výslovně sjednává v kontraktu stanovením určité dodací parity. Přepravní riziko může nést i dopravce nebo speditér tím, že přebírají odpovědnost za zboží během dopravy. Prevence rizika spočívá v přesném vymezení místa a okamžiku přechodu rizika ztráty nebo poškození zboží z prodávajícího na kupujícího v kupní smlouvě (Zamykalová, 2002).

Přepravní rizika v mezinárodním obchodě se obvykle pojišťují a z toho důvodu je tento věnovat pozornost řádnému sjednání pojistné smlouvy (volbou spolehlivé pojišťovny či výběrem takového rozsahu pojištěných rizik, který je dopovídající pro daný druh zboží). Předcházení přepravních rizik spočívá v konkrétním vymezení povinností kupujícího a prodávajícího, kdy se v kupní smlouvě kupující a prodávající shodnou na INCOTERMS (Machková, 2010).

Způsob efektivní prevence přepravního rizika spočívá v přesném vymezení místa a času přechodu rizika ztráty nebo poškození zboží z prodávajícího na kupujícího. Rizika spojená

s přepravou nákladu v mezinárodním obchodě se obvykle pojišťují, a proto je velice důležité věnovat dostatečnou pozornost řádnému sjednání pojistné smlouvy. [1]



### 3. Metodika

Během zpracování diplomové práce na téma „Problematika přepravy v mezinárodním obchodě“ byla pozornost věnována nejprve studiu odborných literárních pramenů a sekundárních zdrojů zabývajících se touto problematikou. Po prostudování odborné literatury a literárních pramenů se práce zaměřila na dopravu, na její současné trendy, na problematiku přepravy, na mezinárodně platné dohody v oblasti dopravy a v neposlední řadě také na možná rizika v mezinárodním obchodě. Ze zjištěných informací byla následně zpracována literární rešerše, která představovala teoretický základ pro zpracování praktické části diplomové práce.

Ke zpracování vlastní práce bylo použito on-line dotazníkové šetření ve vybraných přepravních organizacích a následně semistrukturované rozhovory ve vybrané firmě. Výsledky obou výzkumných metod byly následně mezi sebou porovnány.

Sestavený dotazník obsahoval 12 otázek, přičemž veškeré otázky byly pouze uzavřené či polouzavřené. Tento typ otázek je vybrán primárně z důvodu, že zkoumaná oblast přepravy je velice dynamická a stresující, a proto respondenti neměli dostatek času na vyplňování dotazníků, v nichž převažují otevřené otázky. On-line dotazníkové šetření probíhalo od ledna do dubna 2013. Výzkumný soubor šetření byl tvořen podniky, které se zabývají mezinárodní dopravou. Při výběru respondentů byla zvolena statistická metoda náhodného výběru a pro zpracování výzkumu byl použit program Google Docs (dnes Google Drive). Kontaktovaných podniků bylo 450, kdy se oslovování jednotlivých společností realizovalo převážně pomocí e-mailů získaných pomocí portálu Firmy.cz. Návratnost validních dotazníků byla 13,3 %. Dotazník je součástí této práce v příloze číslo 1.

Další metoda byla polostrukturovaný rozhovor, který obsahoval 19 otázek, jejichž základní rámec byl pro respondenty připraven předem, ovšem během rozhovoru se individuálně přizpůsoboval jednotlivým dotazovaným. Výzkumný soubor semistrukturovaných rozhovorů byl tvořen zaměstnanci podniku Hödlmayr International, působících na dispečinku společnosti. Z oslovených zaměstnanců se na výzkumu podílelo 8 dispečerů. Scénář polostrukturovaného rozhovoru je k nahlédnutí v příloze číslo 2.

Po fázi sběru dat následovalo vyhodnocení získaných informací. Ke každé otázce byla vypracována tabulka, popřípadě graf pro větší názornost. K výše zmíněnému grafickému vyjádření byla připojena interpretace výsledků společně s diskuzí. Data byla zpracována pomocí programů Microsoft Excel 2010, Microsoft Word 2010 a Google Docs (dnes Google Drive).

Závěrečným výstupem diplomové práce byl návrh opatření a soubor doporučení pro šetřené podniky. Doporučení bylo navrženo jak obecně pro zkoumané podniky, tak i konkrétně pro podnik Hödlmayr International, ve kterém proběhly semistrukturované rozhovory.

## 4 .Vlastní práce

### 4.1 Kvalitativní šetření ve vybrané organizaci

Společnost Hödlmayr International je mezinárodně působící firma zabývající se logistikou. Firma realizuje přepravy nejrůznějších nákladů a mimo jiné zajišťuje veškeré doplňkové činnosti spojené s přepravou osobních a užitkových dopravních prostředků od výrobců k distributorům či konečným zákazníkům. Společnost Hödlmayr představuje rodinný podnik s dlouholetou tradicí. Její zakladatel, Johann Hödlmayr, ji v roce 1954 založil na bývalé rodinné farmě v Schwertbergu (Horní Rakousko). Firma se od svého počátku zabývala logistickou činností a s postupem doby se rozvíjela, zvětšovala svoji velikost a rozrostla se do nadnárodní korporace. Hödlmayr International zprostředkovává svým klientům komplexní nabídku služeb, částečně se specializuje na kompletní přepravu a distribuci hotových vozidel z místa výroby až do místa zvoleného klientem.

Pro dosažení maximální spokojenosti zákazníka je důležité poskytovat veškeré služby v prvotřídní kvalitě. Během své dlouhodobé působnosti v oblasti přepravy si společnost Hödlmayr International začala uvědomovat, že úspěchu před konkurencí lze dosáhnout pouze tehdy, když nabídne svým klientům komplexní soubor služeb, které přesně potřebují. Z výše uvedeného vyplývá, že se jedná o zákaznický orientovanou firemní organizaci. V současnosti je nabídka služeb určených pro klienty velice široká. Zahrnuje možnost transportu téměř jakéhokoliv množství nákladu bez ohledu na jeho velikost či hmotnost. Vyjma klasické přepravy motorových vozidel dále společnost Hödlmayr zajišťuje i převoz utajených prototypů či jiných před veřejností a konkurencí utajovaných modelů. Firma disponuje dvěma speciálně upravenými návěsy, díky kterým jsou prototypy vozidel v naprostém bezpečí. Pro maximální zvýšení úrovně poskytovaných služeb pro klienty zavedla společnost systém permanentní lokalizace zásilky po celou dobu transportu. Klienti si díky aktuální lokalizaci mohou ověřit, kde se jejich náklad právě nachází a zda se může předpokládat zpoždění či nikoli.

Postupem času se vedení společnosti začalo zabývat problematikou, zda setrvat na domácím rakouském trhu, nebo rozšířit své činnosti i na zahraniční trhy. Management firmy rozhodl o postupném pronikání do zahraničí a pro počátky své expanze si zvolil země sousední s podobnou kulturou. Jednalo se o trhy v Německu, Nizozemí a Belgii.

V současnosti se společnost Hödlmayr International stala jedním z nejvýznamnějších

subjektů působící v oblasti přepravy nákladu v Evropě. Hlavní působnost společnosti je situována do Západní, Střední a Východní Evropy. Dceřiné společnosti a partnerské firmy realizují přepravní a doplňkové služby v Rakousku, Německu, Belgii, Nizozemí, České republice, Slovensku, Maďarsku, Rumunsku, Ukrajině, Chorvatsku, Slovinsku, Turecku, Srbsku a Černé Hoře. Veškeré logistické činnosti jsou realizovány prostřednictvím samotné společnosti Hödlmayr International, dceřiných společností, které jsou založeny v geograficky zajímavých lokalitách a také prostřednictvím partnerských společností. Komplexní logistická síť Hödlmayr s označenou oblastí působnosti a lokalizací jednotlivých logistických uzlů je patrná na obrázku viz níže.

**Obrázek 1:** Logistická síť Hödlmayr



Zdroj: [www.hoedlmayr.com](http://www.hoedlmayr.com), 2013

Společnost Hödlmayr International se řadí mezi největší a nejvýznamnější společnosti v oblasti přepravy z důvodu, že zaměstnává k počátku roku 2013 více než 1 300 pracovníků a disponuje flotilou nákladních vozidel o celkovém počtu téměř 450 návěsů. Přes 300 je uzpůsobených k přepravě osobních i užitkových automobilů. I navzdory nepříznivé situaci v automobilovém průmyslu zajistil Hödlmayr international v roce 2012 přepravu 1 100 000 vozidel po celé Evropě. Ve vedení firmy dominují dvě významná jména, kdy jednou z nejdůležitějších osobností je John Hödlmayr, MBA. John Hödlmayr je synem zakladatele a do společnosti vstoupil již v roce 1976 a od roku 2000 se stal členem představenstva Hödlmayr International AG. V jeho kompetenci jsou následující aktivity:

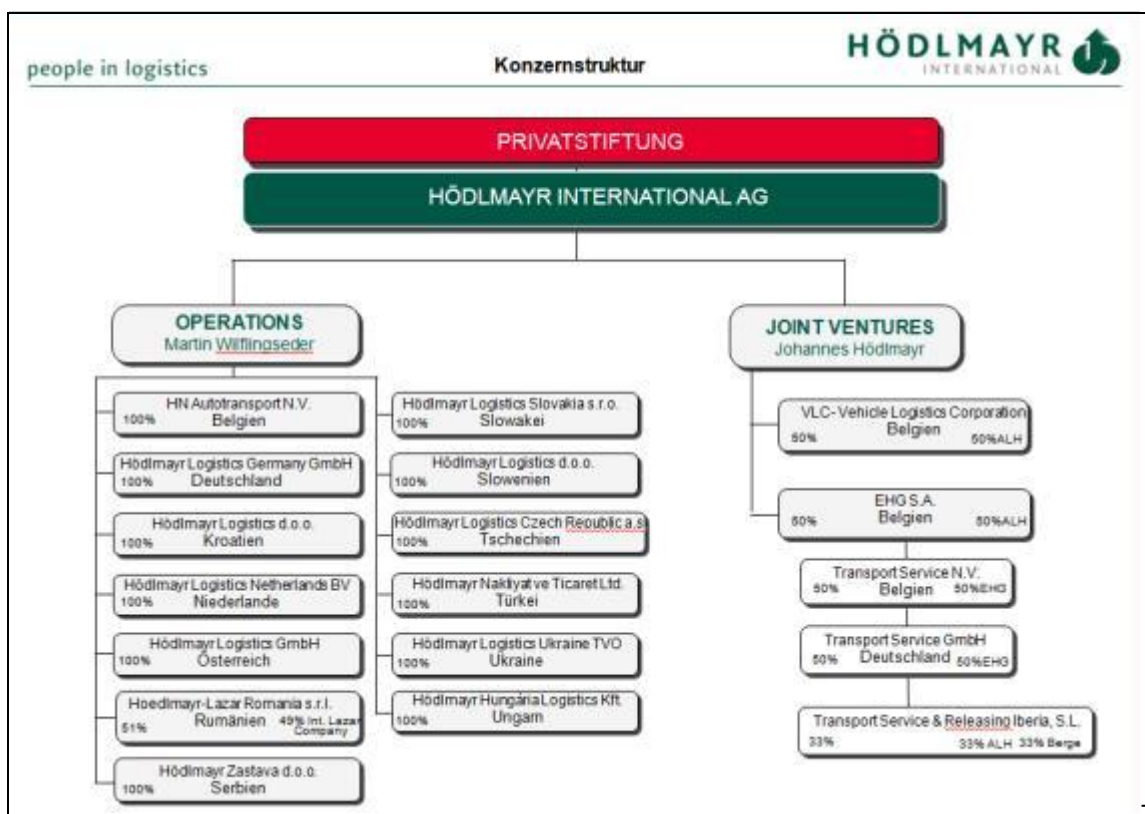
- Joint Ventures
- Rozvoj podnikání
- Mezinárodní prodej
- Marketing
- Kontrola
- Franchising

Druhou významnou osobou je Martin Wilflingseder, který vstoupil do společnosti v roce 2006 a téhož roku se stal členem představenstva. Mezi jeho kompetence patří:

- Dceřiné společnosti
- Účetnictví
- Finance
- Lidské zdroje
- Právní záležitosti
- Interní audit
- Informační technologie
- Management kvality & CIP

Z hlediska funkčních oblastí společnosti a začlenění jednotlivých dceřiných společností či partnerských organizací do systému řízení má společnost Hödlmayr jasné struktury. Při postupném zakládání nových společností v zahraničí je schéma organizační struktury vždy upraveno nově vzniklým podmínkám a aktuální schéma má následující podobu.

**Obrázek 2:** Organizační struktura



Zdroj: [www.hoedlmayr.com](http://www.hoedlmayr.com), 2013

Management společnosti Hödlmayr International klade zásadní důraz na odpovědnost za to, že společnost provozuje veškeré podnikatelské aktivity v souladu se všemi zákonem stanovenými požadavky. Zaměřuje se na oblast řízení kvality, kde získala certifikát ISO 9001, dále se angažuje v problematice ekologických a bezpečnostních požadavků. Firma se snaží vytvořit optimální podmínky pro poskytování služeb a zaměstnávat specialisty s odbornými znalostmi a dovednostmi. Manažerský tým se snaží vytvářet příležitosti pro zaměstnance, aby neustále rozvíjeli své dovednosti a společnost fungovala efektivně a na profesionální úrovni.

Vztah k oblasti, zabývající se udržitelným rozvojem, považuje podnik za zásadní. Ochrana životního prostředí představuje jeden ze základních principů fungování společnosti, jelikož působí v odvětví, kde je emise škodlivých látek do krajiny vysoká. Společnost se snaží optimalizovat jednotlivé činnosti takovým způsobem, který by představoval určitou rovnováhu ochrany životního prostředí s přihlédnutím na ekonomické a sociální aspekty společnosti. Cílem společnosti je dosáhnout dlouhodobého rozvoje a zabývat se společenskou odpovědností.

#### 4.1.1 Vyhodnocení kvalitativního výzkumu

Z provedených řízených rozhovorů ve společnosti Hödlmayr International vyplývá, že většina oslovených zaměstnanců, pracujících v oblasti realizace a zajištění přepravy, jsou muži ve věku 41 – 50 let. Tato skutečnost významně reflektuje povahu pracovní náplně disponenta a dispečera v oblasti mezinárodní přepravy zboží. Pro tuto pozici je charakteristické rychle se měnící prostředí, vysoké pracovní nasazení a neustálé řešení neočekávaných problémů vzniklých po dobu přepravy. Jedná se tedy o velice stresovou činnost, která vyžaduje velké množství času. Ve společnosti Hödlmayr International je pro zajištění maximální efektivity přepravy centralizované oddělení dispečerů ze všech jednotlivých poboček v Evropě. Centrála společnosti se nachází v rakouském Schwertbergu a většina z oslovených českých zaměstnanců využívá během pracovních dnů služeb podnikové ubytovny. Výkon zaměstnání v zahraničí, stresové prostředí a dlouhé odloučení od rodiny je příčinou nízkého zastoupení žen v této společnosti.

**Tabulka č. 1:** Struktura oslovených respondentů

	18-30 let	31-40 let	41-50 let	51-60 let	61 a více let
<b>Muž</b>	0	2	3	1	0
<b>Žena</b>	0	2	0	0	0

Zdroj: vlastní zpracování, 2013

Respondenti v souvislosti s otázkou „Proč pracujete právě ve firmě Hoedlmayr International?“ nejčastěji uváděli skutečnost, že společnost Hödlmayr International představuje velkou mezinárodní společnost se stabilní pozicí na trhu přepravy, která nabízí svým zaměstnancům možnost kariérního růstu a zajišťuje jim mnoho výhod a jistot. Délka profesní praxe u respondentů je zaznamenána v tabulce.

**Tabulka č. 2:** Délka profesní praxe

Respondent	1	2	3	4	5	6	7	8
<b>Doba v letech</b>	4	2,5	2	9	5	7	1	5

Zdroj: vlastní zpracování, 2013

Pracovní náplň je u jednotlivých zaměstnanců do značné míry různorodá. U společnosti Hödlmayr International jsou jasně rozděleny kompetence každého pracovníka. V návaznosti na národnostní strukturu všech řidičů jsou na oddělení dispečinku vytvořeny pracovní skupiny pracující paralelně vedle sebe, které zajišťují veškeré činnosti pro bezproblémovou realizaci

přepravy pro danou skupinu řidičů. Každá sekce je tvořena 3 až 4 dispečery, kteří mají za úkol na základě veškerých dostupných podkladů, které jsou zpracovávány disponenty, připravit a technicky zajistit neoptimálnější řešení přeprav. Plánovací období u přeprav nákladů je do jisté míry závislé na druhu přepravovaného zboží, ale průměrně jsou veškeré převozní aktivity plánovány na následujících 24 – 48 hodin. Dispečeri na tomto oddělení zastávají nejvyšší pozice a za každou pracovní skupinu je stanoven hlavní dispečer, který zaujímá místo vedoucího (nejčastěji nejstarší a nejzkušenější zaměstnanec). Českou a slovenskou skupinu tvoří 3 dispečeri, kteří obstarávají a sestavují zakázky.

Ostatní pracovníci zaměstnaní na oddělení dispečinku společnosti jsou na pozicích disponentů, jejichž hlavní náplň práce spočívá v přípravě veškerých podkladů pro dispečery a kompletní řešení všech problémů vzniklých během realizace přepravy. Z důvodu velkého počtu kamionů a náročnosti organizace přepravy není reálné, aby veškeré aktivity zajišťovala jediná osoba. Kvůli výše zmíněným podmínkám obstarává každý disponent pouze dílčí úkoly. Příkladem činnosti disponentů je vytváření přehledných názorných schémat a tabulek o aktuální vytiženosti jednotlivých vozidel a splnění stanoveného minimálního denního počtu ujetých kilometrů. Tyto podklady se zpravidla zpracovávají v programu Microsoft Excel. U všech kamionů dané sekce je jeden z hlavních kontrolovaných údajů - Minimální denní norma ujetých kilometrů. Pro tento ukazatel stanovil management společnosti hodnotu 580 kilometrů a pokud se tento požadavek nesplní, je potřeba zjistit a písemně zanezt důvod, proč nebyla denní norma splněna. Další činnost prováděná disponenty je zjišťovat a optimálně plánovat nutné opravy a technickou údržbu celého vozového parku. Tyto opravy se zpravidla uskutečňují ve firemní servisní dílně v době víkendů či státních svátků z důvodu, aby v co nejmenší možné míře ovlivňovaly chod společnosti. Je vyčleněn speciální zaměstnanec, který kontroluje dodržování Nařízení ES 561/2006, jakožto jednoho z nejdůležitějších legislativních opatření v oblasti přepravy. Pracovní náplň odborného zaměstnance na předpisy plynoucí z Nařízení ES 561/2006 spočívá v evidenci údajů z osobních karet řidičů a v následném zpracování časového harmonogramu plánovaných povinných přestávek, doby jízdy a volných dnů řidičů. Důležitou pozici zastává i disponent realizující komunikaci s řidiči. Během jízdy se často vyskytuje celá řada problémů a řešení vzniklých situací je v kompetenci tohoto pracovníka. Všichni disponenti připravují detailní podklady pro přesné a efektivní plánování jednotlivých přeprav a každý den v 9:00 a 14:00 probíhají porady vedení, kde se zhodnocuje aktuální stav na trhu, a připravují se plány na následující časové období.

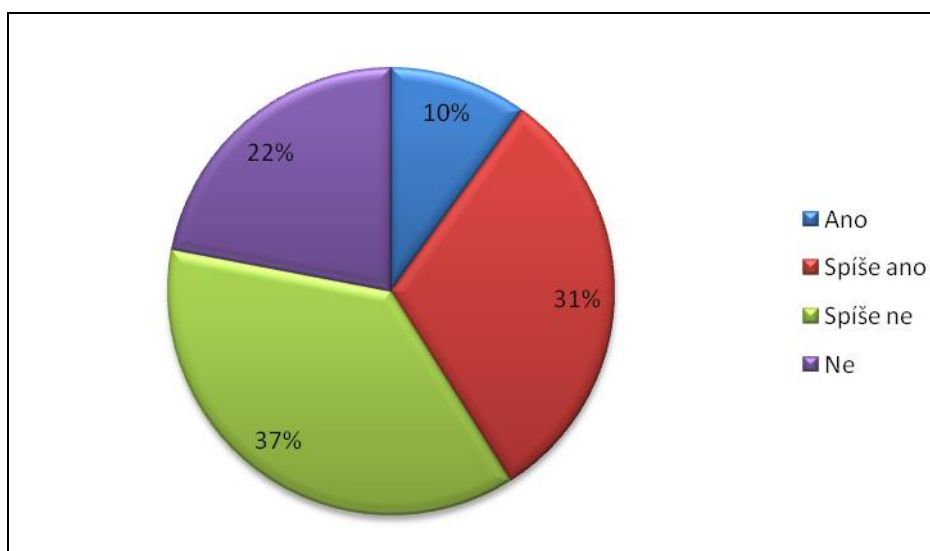


Všichni oslovení zaměstnanci společnosti Hödlmayr International shodně hodnotilo aktuální situaci v oblasti přepravy v mezinárodním obchodě jako spíše nestabilní. Zásadní příčina negativních vyjádření dotazovaných spočívala pravděpodobně v aktuální nejistotě, která panuje na mezinárodním přepravním trhu. Standardním trendem v této oblasti je celkový pokles poptávky po přepravě zboží a neustálý tlak na snižování ceny za poskytované služby ze strany klientů.

### Legislativní prostředí

Ze závěrů semistrukturovaných rozhovorů vyplývá, že názor na legislativní předpisy platné v dopravě je různorodý. Respondenti měli možnost vybrat jedno z následujících tvrzení, s kterým se shoduje jejich postoj k legislativním opatřením v dopravě.

**Graf č. 1:** Vyhovující stav legislativních předpisů EU v dopravě



Zdroj: vlastní zpracování, 2013

Z výzkumu vyplývá, že 10 % respondentů hodnotilo legislativu EU v oblasti přepravy jako vyhovující, 31 % jí hodnotilo jako spíše vyhovující, 37 % vnímalo legislativu EU jako spíše nevyhovující a 22 % respondentů ji považovalo za zcela nevyhovující.

Je tedy zřejmé, že současnou legislativu EU platnou pro oblast přepravy vnímalo jako vyhovující a spíše vyhovující 41 % respondentů ze společnosti Hödlmayr International. Jako spíše nevyhovující a nevyhovující ji pokládalo 59 % dotazovaných.

Pod pojmem legislativní opatření v mezinárodní přepravě se zpravidla nejčastěji rozumí důležitý soubor právních předpisů známý v EU jako Nařízení ES 561/2006 resp. předpisy vytvořené na základě požadavku Nařízení ES 561/2006. Jedná se o souhrn pravidel pro

osádku nákladního vozidla v silniční dopravě, který stanovuje přesné požadavky na četnost a délku povinných přestávek, maximální dobu jízdy, odpočinek či udává konkrétní případy a pravidla pro odchýlení od těchto norem. Za nejvíce problematický a zásadní prostor pro realizaci přepravy v praxi je považováno zabezpečit soulad mezi dodržováním těchto předpisů a požadavků zákazníků na termín dodání. Vezme-li se v úvahu skutečnost, že dispečer zastává v realizaci přepravy funkci koordinátora, který má za primární cíl doručit přepravované zboží včas na požadované místo, tak je zřejmé, že bude považovat veškerá omezující opatření jako negativní a nevyhovující. S ohledem na výše uvedenou úvahu lze říci, že tato skutečnost je jedním z ovlivňujících faktorů k závěru, ve kterém respondenti považovali legislativu EU za spíše nevyhovující a nevyhovující v téměř 60 % odpovědí.

### **Problematika výskytu škod**

Během rozhovoru respondenti odpovídali na otázku, ve kterých fázích přepravy dochází ve společnosti Hödlmayr International k největšímu výskytu škodných událostí. Odpovědi jsou zaneseny v následující tabulce:

**Tabulka č. 3:** Škodovost ve fázích přepravy v roce 2012

<b>Fáze přepravy</b>	<b>%</b>
<b>Nakládka zboží</b>	37
<b>Vlastní transport zboží</b>	13
<b>Vykládka</b>	25
<b>Skladování</b>	25
<b>Celkem</b>	100

Zdroj: vlastní šetření, 2013

Z vyhodnocených rozhovorů vyplynula skutečnost, že respondenti ze společnosti Hödlmayr International shodně vnímali fázi, ve které dochází k největšímu výskytu škod. Jako nejrizikovější fáze přepravy určili nakládku zboží. Tato fáze se podílí na škodách 37 %. Vykládka a skladování dosahuje shodného procenta, a to ve výši 25 % a pouhých 13 % vzniklých škod je zaznamenáno během vlastního transportu zboží. Zjištěné závěry, z otázky na výskyt škod během všech fází přepravy, korespondují se skutečností, že pojišťovací instituce nabízejí v rámci pojištění komplexní služby, které zahrnují veškeré etapy manipulace

a přepravy. Jak je patrné z odpovědí, nejsou zřejmé extrémní výskyty škod v určitých fázích, a tudíž je nezbytné, zabývat se všemi částmi souhrnně.

Ve společnosti Hödlmayr International je velice důležitá právě nakládka zboží, vzhledem k tomu, že se firma zabývá i mimo jiné přepravou automobilů a právě jejich správné umístění na speciální valníkový návěs představuje nejsložitější část celé přepravy. Během této manipulace musí řidič nakládat s jednotlivými vozidly takovým způsobem, aby dodržel veškeré právní předpisy upravující maximální povolenou výšku a délku celé nákladní soupravy. Samotná manipulace s automobily představuje velice náročnou činnost zejména na schopnosti a zkušenosti řidiče, protože probíhá na omezeném prostoru valníkového návěsu a dle názorů zaměstnanců dispečinku znamená každá drobná oděrka na karoserii automobilu obrovskou finanční škodu. Skladování je považováno za problematické z důvodu, že společnost Hödlmayr International skladuje přepravované automobily na rozlehlých nekrytých seřadištích, kde je rizikové působení přírodních vlivů, jako jsou např. kroupy. Ostatní přepravovaný náklad se skladuje v klasických krytých skladech a potenciální výskyt škod v těchto prostorech je v poměru k způsobu uskladnění automobilů zanedbatelný. Dle názorů respondentů dochází při samotné přepravě zboží k minimálním škodám, avšak hodnota 13 % představuje nezanedbatelné číslo. Národním příkladem škody může být například divize přepravy vozidel na valnících. Příčinou vzniklých škod během samotné realizace převozu automobilů jsou drobné předměty na vozovce, které se mohou odrazit a poškodit náklad, dále se jedná o větve stromů vysazených v těsné blízkosti komunikace. Poškození, vzniklá při přepravě mají nejčastěji charakter drobných oděrků.

V souvislosti s vznikajícími škodami společnosti Hödlmayr International je sledován významný ukazatel míry škodovosti. Tento důležitý indikátor je vyčíslením procentuální hodnoty škod vzniklých na přepravovaných nákladech za určité časové období. Zjišťování dané hodnoty a její aktuální vyčíslování probíhá pravidelně ve dvou týdenních intervalech a tyto výsledky jsou postupovány nejvyššímu managementu společnosti, který z nich poté vyvozuje důsledky. Výše průměrné hodnoty škodovosti za 14 dní se pohybuje okolo hodnoty 1,6 %. Speciálně touto oblastí se zabývá pověřený pracovník. Samostatně vyčleněná pozice administrativního pracovníka, zabývajícího se mírou škodovosti byla zřízena před 2 lety. Management společnosti byl v té době nucen urychleně začít řešit vzniklou situaci, kdy míra škod překročila hranici 3 % a neustále se zvyšovala.

Mezi hlavní kritické oblasti ve společnosti Hödlnmayr International je dle dotazovaných neustálý tlak vedení firmy na dramatické snižování nákladů. Vedení podniku se snaží neustále reagovat na negativní vývoj v oblasti mezinárodní přepravy. Snižování celkové poptávky klientů po přepravě zboží zapříčinilo vznik mnoha významných finančních problémů. Oslovení zaměstnanci firmy uvádějí, že během posledních pěti let proběhlo v podniku rozsáhlé propouštění pracovníků ze všech oddělení firmy a tyto kroky se projeví v chování celé společnosti. Problémy se odrazily i ve vzájemné spolupráci mezi jednotlivými funkčními oblastmi. Neustálé obavy z potenciální možnosti ztráty zaměstnání a rivalita mají nepříznivý dopad na společnost jako celek. Markantní pokles počtu zaměstnanců vedl k přesunu pracovní náplně propuštěných pracovníků na ostatní zaměstnance, a tak se navýšily jejich stávající pracovní povinnosti. Dalším negativním aspektem, se kterým se firma setkává, je neustálá fluktuace řidičů. S tímto problémem se setkává většina provozovatelů kamionové dopravy a nejefektivnější způsob řešení představuje výběr spolehlivých a kvalifikovaných řidičů. Ve spojitosti s náborem nových zaměstnanců se nesmí opomíjet na důležitost potřebného zaškolení a to zejména zácvik u nakládání vozidel na valníky při přepravě automobilů. Interní statistiky společnosti uvádějí, že největší procento vzniklých škod na přepravovaných nákladech je způsobeno novými řidiči s minimem zkušeností. S ohledem na současnou skladbu vozového parku lze říci, že Hödlnmayr International disponuje celou řadou plachtových návěsů a dvěma typy valníků určených pro přepravu automobilů v různých modifikacích. Prvním je valníkový návěs od firmy Lohr a druhým je valník společnosti Kassbohrer. Oba zmíněné návěsy mají odlišnou konstrukci a manipulace s nimi je odlišná. Z tohoto důvodu i řidiči, zajišťující přepravu jsou speciálně školeni na konkrétní typ valníku a vzájemné zastupování řidičů na různých vozech musí zohledňovat tuto skutečnost.

S ohledem na výše zjištěnou skutečnost, že ukazatel škodných událostí v minulosti atakoval hranici 3 %, lze i v současnosti považovat hrozbu vysokého rizika výskytu škody po celou dobu přepravy, jak na přepravovaném zboží, tak i na přepravním vozidle, za jednu z klíčových. Z tohoto důvodu sehrává zásadní roli pojištění a zejména v odvětví, zabývající se přepravou, je považováno za nepostradatelné. Během veškeré manipulace a převozu jsou přepravované náklady vystaveny mnoha různým vlivům, způsobujících poškození. Vzhledem k širokému zaměření společnosti Hödlnmayr International na přepravu různých druhů nákladů, zaznamenávají zaměstnanci podniku mnoho typů škod. Jelikož se společnost částečně zabývá i přepravou automobilů a v převážné většině případů se tato přeprava realizuje po dálničních sítích, je nejvíce poškození zaznamenáváno na laku a karoserii vozidel. Příčinou těchto

poškození jsou letící kamínky nebo poškození od krupobití. U ostatního nákladu přepravovaného na plachtových návěsech je pravděpodobnost výskytu škod výrazně menší, svou roli zde sehrává i způsob uložení na paletách a následné zajištění ochrannou fólií před samovolným pohybem či znečištěním. S ohledem na neustálý růst rizika v dopravě jsou veškeré realizované přepravy pojištěny a v případě vzniku škodné události je zahájeno pojistné řízení. Pro předcházení nepříjemnostem vzniklých v souvislosti s odpovědností za přepravovaný náklad, je řidič před každou nakládkou povinen pečlivě zkontrolovat stav nakládaného zboží a v případě zjištění poškození informovat a zanést zjištěnou závadu do příslušných dokumentů. Jedná se o oblasti, při kterých přechází odpovědnost za škodu z klienta na přepravce. Pokud v této fázi není poškozené zboží řádně zaneseno a zdokumentováno, připadá odpovědnost za zboží na vrub přepravní společnosti. Hödlmayr International se ve smlouvách s klienty zavazuje, že přebírá odpovědnost za vzniklé vady od naložení nákladu až po složení a předání nákladu na předem sjednané místo. Specifikem podniku pro pojistné události je, že klient může využít prodlouženou lhůtu pro oznámení vzniklých škod a to do 24 hodin po reálném uskutečnění vykládky. Veškeré vzniklé události vzniklé po dobu transportu jsou evidovány a zanášeny do protokolů o škodě a jsou zpracovány odborným oddělením pro řešení pojistných událostí. V pojistné smlouvě mezi společností Hödlmayr International a pojistníkem je stanovena určitá výše spoluúčasti, ale konkrétní hodnota nebyla osloveným známa. V této společnosti se využívá sjednané firemní pojištění hromadně pro všechny realizované přepravy. Tato rámcová smlouva je obnovována každoročně a je v ní stanovena určitá míra spoluúčasti na vzniklé škodě, která však není respondentům známa. Drobná poškození laku a karoserie u přeprav vozidel jsou opravována firemní servisní dílnou, ve které jsou zaměstnaní profesionální lakýrníci a automechanici. Zde opravená vozidla jsou posléze předány klientům. Ostatní poškození nákladu je řešeno individuálně s pojišťovnou a závisí na druhu zboží a míře poškození.

### **Využití kombinované dopravy**

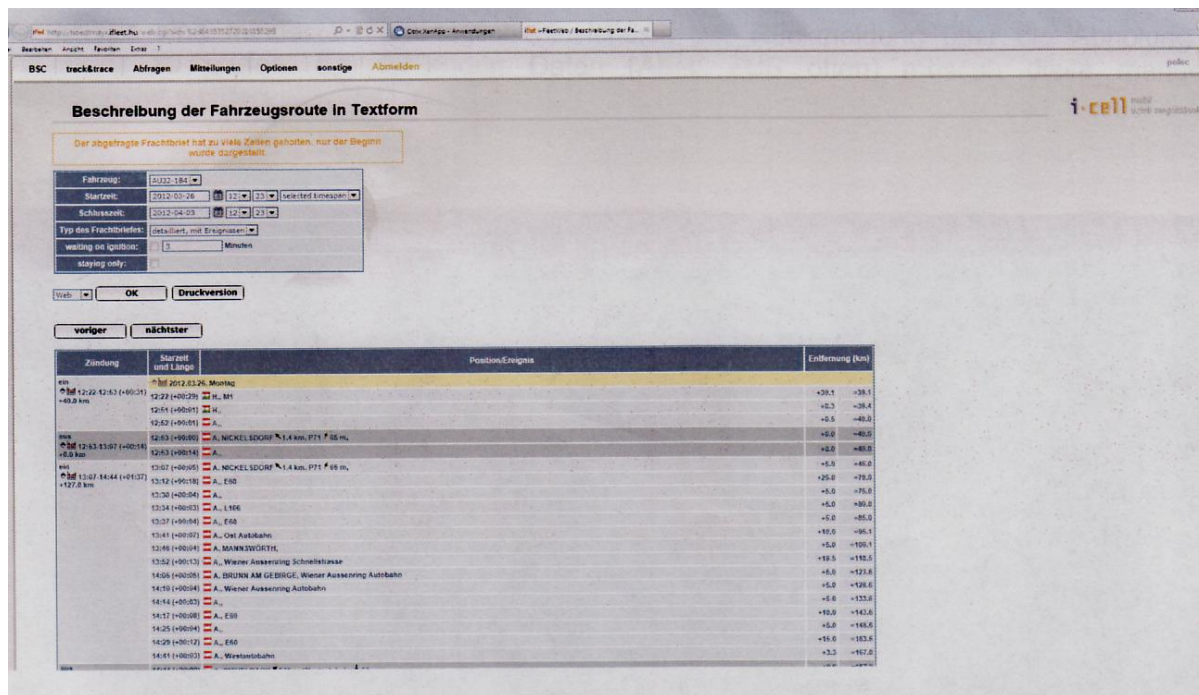
Z provedených rozhovorů byla zjištěna skutečnost, že v drtivé většině realizovaných přeprav je využíváno pouze silniční kamionové dopravy a jen při mezikontinentální dopravě mezi Evropou a Asií využívá společnost Hödlmayr International železniční druh dopravy. Pro dodávky na skandinávský poloostrov je využívána kombinace s velkými několikapatrovými trajekty, které však nejsou ve vlastnictví společnosti. Způsob kombinované dopravy je využíván v podniku jen ojediněle, přičemž tato oblast představuje pro podnik celou řadu příležitostí. Správné využívání různých kombinací dopravních prostředků celkově významně

zefektivňuje a zlevňuje komplexní náklady na přepravu. Zejména se výhody projevují u přepravy nákladů na dlouhé vzdálenosti.

### **Komunikační a informační systém**

Při vlastní realizaci přepravy je nezbytnou činností, která zabezpečuje bezproblémový průběh, samotná komunikace mezi dispečinkem společností a řidiči v terénu. Vzhledem k okolnostem souvisejících s krátkodobým plánováním realizací přeprav je logické, že důležitou roli zde sehrává technické zajištění komunikace. Jednotlivé plány bývají sestavovány maximálně na 48 hodin dopředu a je poměrně časté, že řidičům jsou během jízd oznámeny informace o následné zakázce. Pro samotnou komunikaci je využívána technologie VTS. Tento informační systém využívá pro přenos informací mezi odesílatelem a příjemcem síť mobilních operátorů. Každý kamion společnosti Hödlnmayr International je v kabině u řidiče vybaven speciálním palubním počítačem s dotykovou obrazovkou. Uvnitř přístroje se nachází čipová karta přijímající signál z vysílačů mobilních operátorů. Díky této technologii je schopen dispečer přepravy velice přesně lokalizovat aktuální polohu všech vozidel vybavených tímto přístrojem. Pracovník z dispečinku posílá zprávu v textové podobě pomocí počítačového softwaru nazývaného VTS. Délka textové zprávy je omezena zobrazovacími možnostmi monitoru a maximální počet znaků ve sdělení nemůže být vyšší než 150. Jelikož v naprosté většině obsah zasílaných zpráv nese údaje o novém nákladu, je v textu obvykle uváděno číslo, datum a čas nakládky, adresa místa nakládky, datum a čas vykládky, adresa místa vykládky a v některých případech i identifikační údaje o přepravovaných vozidlech. S ohledem na vysoký počet informací zaslaných v jedné zprávě, je běžně využíváno velkého množství zkratk. Důmyslné řešení technologie VTS umožňuje zasilateli zkontrolovat stav o doručení a přijetí zprávy prostřednictvím odeslání doručenký potvrzující doručení. Veškeré údaje zaslané systémem VTS jsou průběžně zaznamenávány do centrálního elektronického archivu a zde se ukládají minimálně po dobu 12 měsíců. Díky tomu se velice usnadnila schopnost lokalizovat polohu každého vozidla v jakémkoli čase. Praktický příklad využití archivace údajů v systému VTS je, když přestane-li ve vozidle fungovat mýtný box a odpovědný orgán zodpovídající za výběr mýta zašle na centrálu podniku požadavek o doložení údajů o místě nájezdu a sjezdu ze zpoplatněné silniční komunikace, aby mohlo být dodatečně mýto doměřeno. Nevýhodou však je, že komunikace s řidiči probíhá výhradně prostřednictvím systému VTS a v případě jakéhokoli výpadku sítě nebo poruchy systému není žádný jiný náhradní způsob spojení se s řidiči.

**Obrázek 3: Systém VTS**



Zdroj: VTS, 2013

Hojně využívaný elektronický systém, který bývá často využíván pro vzájemnou komunikaci poskytovatelů přepravních a výrobních průmyslových závodů, se nazývá AS400. Tento počítačový software byl vytvořen na platformě operačního systému MS DOS a umožňuje všem uživatelům sdílet online důležité informace. Přístup do systému je volný pro všechny poskytovatele přepravních služeb, se kterými je uzavřena platná smlouva. Princip fungování programu je velice podobný burzovním pravidlům. Průmyslové závody vkládají do tohoto systému veškerou produkci zboží, která je v současnosti nebo během následujících 48 hodin připravena k převozu. Spolu s údaji o druhu a rozměrech přepravovaného nákladu zanáší podniky do systému též informace o místě a době požadované vykládky. Na základě takto uvedených informací pracovník dispečinku přepravní společnosti skládá jednotlivé zásilky a vytváří z nich komplexní náklady pro jednotlivé řidiče. Výrobci svou nabídku na přepravu neustále aktualizují a na dispečerovy dopravy leží primární úkol sestavit nejoptimálnější kombinaci přepravovaných zásilek takovým způsobem, aby zakázka byla pro podnik nejvýnosnější a nejeftivnější.

**Obrázek 4:** Systém AS400



Zdroj: AS400, 2013

Způsob stanovení měny, ve které je fakturace za realizaci přepravních a doplňkových služeb vyčíslena, bývá vždy u společnosti Hödlmayr International v kompetenci klienta. Objednatel přepravy si sám určí, v jakých měnách požaduje vystavení faktur za provedenou službu. Pro případ přepočtů fakturačních částek na jinou měnu využívá Hödlmayr International aktuálně platného směnného kurzu, který se nachází na kursovním lístku Evropské centrální banky. Obecně nejčastěji využívanou měnou je euro, jelikož většina výrobních závodů sídlí na území eurozóny nebo je vlastněna mateřskými společnostmi sídlícími v státech platícím eurem. Dále se lze ve vystavených fakturách setkat ve zvýšené míře i se švýcarským frankem, norskou korunou či britskou librou.

### **Hospodářská krize a její dopady**

Národnostní zastoupení řidičů je v současnosti velice diskutované téma. V souvislosti s ekonomickou krizí hledají přepravní podniky neustále výhodnější způsob, jak neefektivněji optimalizovat náklady. Jednou z nejdůležitějších oblastí je samotné personální zajištění realizované přepravy. Ve firmě Hödlmayr International se personální struktura z časového horizontu významně mění. Na počátku nového tisíciletí převažoval vysoký podíl řidičů pocházejících z Čech, Slovenska a Maďarska. Tato struktura zaměstnanců setrvala až do počátku světové hospodářské krize v roce 2008. Od tohoto období se postupně začalo uvažovat o náhradě stávajících řidičů novými zejména ze států Rumunska a Bulharska.



**Tabulka č. 4:** Národnostní zastoupení řidičů v roce 2012

Národnost	%
<b>Češi a Slováci</b>	25
<b>Maďaři</b>	7
<b>Rakušané</b>	22
<b>Rumuni</b>	53

Zdroj: vlastní šetření, 2013

Důvodem této změny byla jejich ochota pracovníků vykonávat stejnou pracovní náplň v nižších cenových hladinách. V současné době zaměstnává společnost nejvíce rumunských, maďarských, českých a slovenských řidičů, ale při vnitrostátní přepravě na rakouském trhu se využívá rakouských řidičů. Jeden z významných mezníků se pro dceřinou společnost sídlící v České republice stal rok 2010. V tuto dobu se po dlouhotrvajících problémech slovenské dceřiné pobočky vedení Hödlmayr International rozhodlo, že zruší celou stávající divizi na Slovensku. Tímto krokem se veškeré vozidla a někteří zaměstnanci ze Slovenska převedli pod českou pobočku v Jenči, ale z pohledu národnostního zastoupení se počet českých řidičů zásadně zvýšil.

Světová hospodářská krize významně ovlivnila činnost firem působících téměř ve všech odvětvích. Výjimkou nebyla ani oblast přepravy v mezinárodním obchodě. Společnost Hödlmayr International zaznamenala od počátku krize v roce 2008 velký propad v poptávce po přepravě zboží. Jelikož se tento podnik zabývá poskytováním přepravních služeb širokého spektra zboží, důsledky krize se projeví v závislosti na povaze nákladu rozdílným způsobem. Dílčí oblast přepravy osobních a užitkových vozidel, zasáhla celosvětová krize v plné síle. Z důsledku přímé vazby vývoje v automobilovém průmyslu a poptávky po přepravě vozidel, zaznamenaly všechny přepravní společnosti pokles v realizovaných přepravách. Hödlmayr International zastává v oblasti přepravy významnou pozici, a proto management firmy rozhodl o zásadní změně v přístupu poskytování doprovodných služeb. Rozšíření stávající nabídky doplňkových služeb nejvíce reflektovala oblast přepravy automobilů, která byla krizí dotčena významným způsobem. Rozšíření nabídky doplňkových služeb spočívalo například v instalaci příslušenství a dovybavení nových vozidel. Hlavním cílem inovace v poskytovaných službách bylo, aby výrobci automobilů ve zvýšené míře začali využívat nových doplňkových služeb a společnost neztratila své stávající zákazníky a díky

novým službám oslovila i nové potenciální zákazníky. V pravém slova smyslu se jedná o outsourcing jednotlivých činností z výrobního závodu na externí nezávislou společnost. Některé podniky se rozhodli využít služeb společnosti Hödlmayr International, jako jsou dovybavení interiéru podlahovými koberci, autorádiem či handsfree systémem. Dále je pro celou oblast přepravy často vyhledávána služba, která umožňuje uskladnit zásilku zboží na určitou dobu mimo výrobní závod. Náklady na provoz a zajištění vlastních velkokapacitních skladů jsou pro výrobce vysoké a výhodnější je pro podnik vyčlenit tuto činnost. Dnes se již jedná o běžně využívanou praxi v logistickém řetězci u středních a velkých podniků. Společnost Hödlmayr International disponuje centrálními sklady a hlídanými seřadišti u každé pobočky společnosti. Kapacita skladů je různá, ale průměrně se pohybuje okolo 32 000 m<sup>2</sup>. Při převozu nákladu přes hranice Evropské unie využívá firma celních skladů umístěných ve svých areálech. Veškeré tyto doplňkové aktivity působí jako kompenzační mechanismus ztrát vyvolaných poklesem poptávky po přepravě zboží. I přes velké vynaložené úsilí managementu se nepodařilo negativní dopad krize zcela eliminovat a podnik byl nucen propouštět zaměstnance. Snížení počtu zaměstnanců zasáhlo všechna oddělení v podniku a činnost vykonávaná propuštěnými pracovníky byla rozdělena mezi ostatní. Neustále je vyvíjen tlak na snižování nákladů ze strany vedení a dle zjištěných informací od respondentů souvisí drtivá většina problematických oblastí podniku se snižováním nákladů ze strany managementu. V horizontu posledních dvou let se situace na trhu přepravy začíná mírně stabilizovat, společnost Hödlmayr International zaznamenala roční nárůst přepravovaných nákladů ve výši 1,3 %, avšak úplná stabilizace závisí na mnoha jiných faktorech a zejména na samotném vývoji trhu.

## **Konkurence**

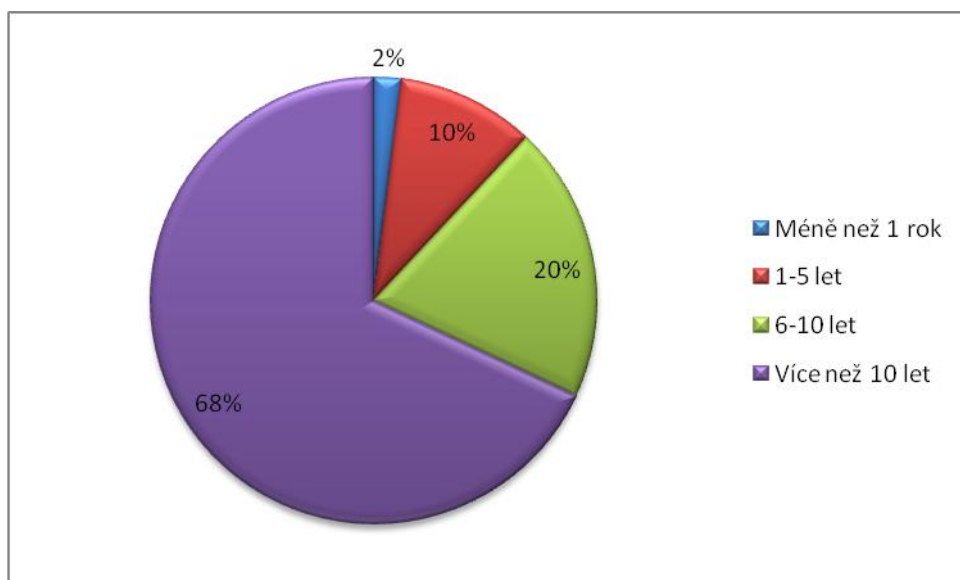
Konkurenční prostředí v oblasti přepravy v mezinárodním obchodě funguje obdobně jako v jiných odvětvích, ale nalézají se zde i některé významné odlišnosti. V současné době poskytovatelé přepravních služeb svádějí konkurenční boj o přežití a udržení stávajících pozic na trhu. V přepravě působí mnoho různě velkých firem nabízejících téměř homogenních služby a jediná možnost, jak si zajistit výhodnou pozici na trhu je nabídnout vysokou úroveň poskytovaných služeb za minimální cenu. Tento konkurenční boj vedl v některých případech k hromadnému propouštění zaměstnanců či úplnému ukončení podnikatelské činnosti přepravních podniků. V klasické přepravě prostřednictvím plachtových návěsů je konkurenční tlak provozovatelů přepravy velice silný. Charakteristické pro tuto skupinu jsou téměř totožné přepravní technologie za podobné ceny bez ohledu na velikost dopravce. U realizace

transportu osobních a užitkových vozů je situace mírně odlišná. Jelikož provozovatelů valníkových tahačů, které jsou určeny právě pro převoz automobilů, je malý počet a na trhu dominuje pouze několik společností ovlivňujících konkurenční prostředí. Podnik Hödlmayr International se svým širokým záběrem realizovaných přeprav částečně zaměřuje i na přepravu automobilů na valníkových návěsích. Mezi největší konkurenty společnost považuje například podniky jako GARTNER nebo LAGERMAX. Jedná se též o mezinárodně působící podniky v oblasti přepravy a jejich primární zaměření je totožné s koncepcí společnosti Hödlmayr International. Převážná většina přeprav je realizována pomocí plachtových návěsů. Ostatní způsoby a technologie v silniční dopravě jsou zastoupena v menší míře. Příkladem je již výše zmíněná přeprava automobilů, přeprava sypkých materiálů pomocí sklápěcích vozidel nebo cisternová přeprava kapalin. V průběhu zjišťování informací od respondentů byla zjištěna zajímavá skutečnost, že v ojedinělých případech je společnost Hödlmayr International ochotna spolupracovat s konkurencí. Jedná se o postoupení zakázky jinému přepravnímu subjektu zpravidla v případě, když náhle dojde k poruše vozidla a společnost není schopna zajistit dopravu v řádně stanoveném termínu. V tuto chvíli se kontaktuje konkurenční podnik a nabídne se mu zakázka k předprodeji. Tyto situace nejsou pravidelné a standardní, ale dispečeri tím předcházejí vzniku možných sankcí plynoucím z nedodržení smluvních podmínek. Podnik se dále může smluvně dohodnout s jiným často menším přepravcem, že za určitou finanční částku přenechá část svých zakázek a přepravu zajistí právě smluvní partner.

## 4.2 Vyhodnocení kvantitativního šetření ve vybraných organizacích

**Otázka č. 1:** Jak dlouho působí Vaše firma na trhu?

**Graf č. 2:** Působení firmy na trhu z hlediska času



Zdroj: vlastní šetření, 2013

### Výsledky a diskuze:

Jen 1 podnik (2 %) působí na trhu mezinárodní kamionové přepravy méně než 1 rok, 6 podniků (10 %) se na trhu pohybují v rozmezí 1-5 let, 12 podniků (20 %) působí na trhu 6-10 let a 41 podniků (68 %) se na trhu mezinárodní přepravy pohybují více než 10 let.

Z dotazníkového šetření vyplývá, že většina oslovených podniků (68 %) má na trhu mezinárodní kamionové přepravy stabilní pozici danou tím, že se na trhu pohybují již více než 10 let.

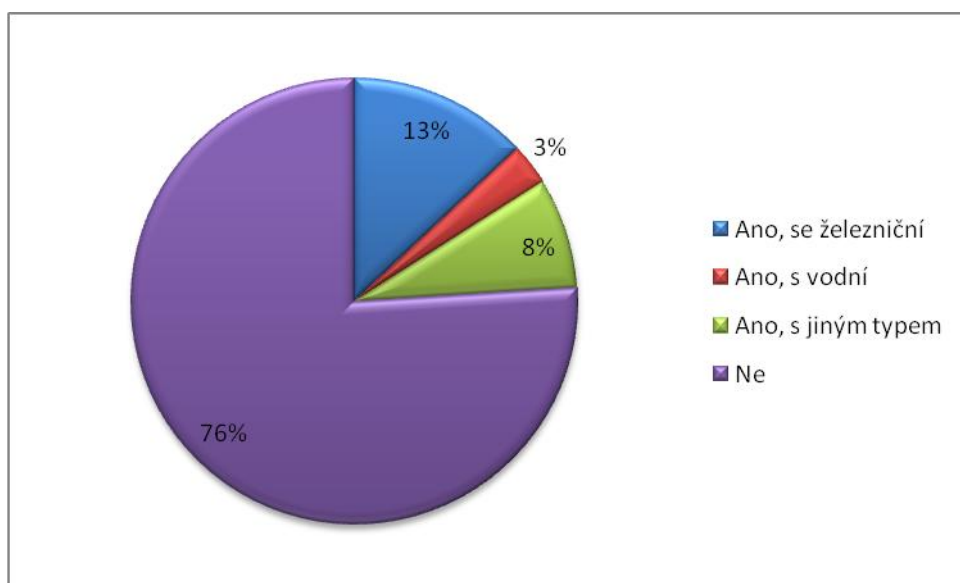
V souvislosti se zjištěnou skutečností, že na trhu mezinárodní přepravy působí zejména zavedené společnosti s historií přesahující desetiletou tradici, koresponduje i současný trend v oblasti přepravy. Zmíněná tendence spočívá ve výběru vhodného přepravce nejen dle ekonomického aspektu, ale zvyšuje se i význam objektivních referencí týkajících se kvality a spolehlivosti přepravních společností. Dnes je poměrně běžné, aby si podniky hledající vhodné přepravce, sami aktivně zjišťovali reálnou úroveň poskytovaných služeb jednotlivých subjektů. Lze též využít mnoha informací z různých internetových serverů nebo diskusních fór, které obsahují cenné příspěvky a zkušenosti s přepravními společnostmi. Některé firmy

jsou, dokonce na základě hodnocení nejrůznějších kritérií, schopny rozdělit přepravce do několika skupin určujících jejich komplexní úroveň poskytovaných služeb. Zde se právě odráží význam historie firem, jelikož společnosti s delší tradicí získávají značnou výhodu a zastávají na trhu určitou pozici.

Z kvalitativního šetření v podniku Hödlmayr International, který působí na trhu již více než 10 let a který zaujímá na trhu přední pozici, vyplynulo, že v současné době mají nejvýhodnější pozici na trhu právě nejdéle působící podniky. Tento fakt je dán tím, že z důvodu nepříznivého vlivu světové ekonomické krize zaznamenávají nejmenší dopady jen ty společnosti, které na trhu mezinárodní kamionové dopravy zastávají stabilní a zavedenou pozici a velké množství drobných podniků bylo nuceno svoji činnost ukončit.

**Otázka č. 2:** Kombinuje Vaše firma silniční dopravu i s jiným druhem dopravy?

**Graf č. 3:** Využití kombinované dopravy



Zdroj: vlastní šetření, 2013

### **Výsledky a diskuze:**

Dle výzkumu silniční dopravu kombinuje 8 oslovených podniků (13 %) s dopravou železniční, 2 podniky (3 %) ji kombinují s dopravou vodní, 5 podniků (8 %) ji kombinují s jiným typem dopravy a celkem 45 podniků (76 %) využívá pouze silniční dopravu.

Z výzkumu je patrné, že skoro 80 % respondentů využívá ke své činnosti pouze silniční dopravu a nekombinují ji s žádným jiným typem dopravy.

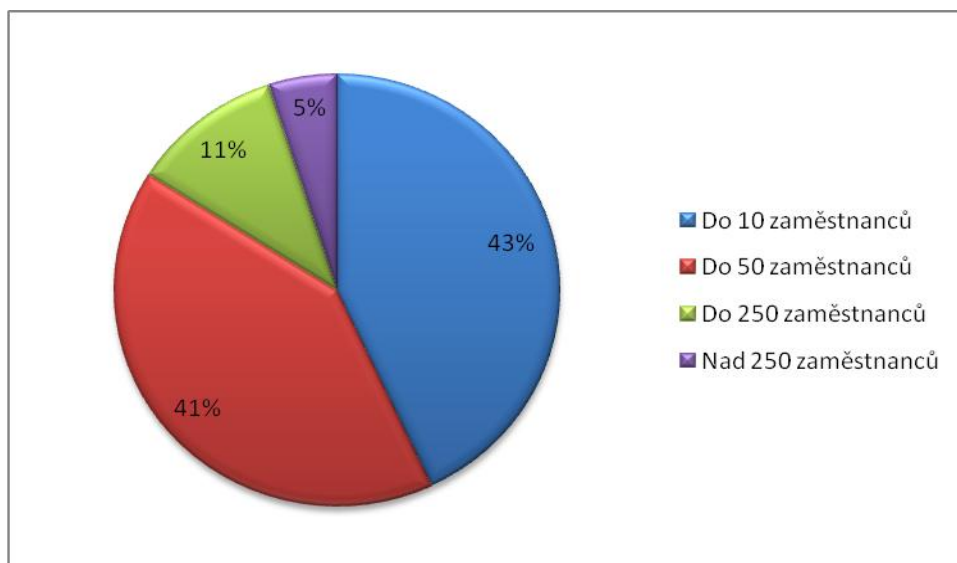
Jelikož oblast mezinárodní přepravy je charakteristická značnou dynamičností, nalézá se zde neustále široký prostor pro možnosti rozhodování a inovace. V současnosti se velice rozšířil pojem kombinovaná přeprava. Tento způsob přepravy nákladu umožňuje využívat výhod plynoucích z více druhů doprav a tím efektivně eliminovat některé nevýhody. Myšlenka kombinovaného způsobu přepravy představuje neoptimálnější prostředek pro realizaci převozu nákladu. Dle výše zmíněných informací by se předpokládalo, že se využití kombinovaného způsobu transportu využívá u převážné většiny podniků. Avšak vyhodnocení dotazníkového šetření odhalilo opačnou skutečnost. Důvodem nízké míry využití kombinované dopravy jsou pravděpodobně vysoké vstupní investice pro zavedení tohoto druhu přepravy. Jedná se zejména o náklady spojené s obměnou návěsů a přívěsů, které jsou technicky navrženy tak, aby byla reálně možná jejich kombinace. V souvislosti se silniční dopravou, se za nejefektivnější kombinaci považuje spojení s železničním typem přepravy. Odborníci na tuto problematiku se domnívají, že postupem času bude docházet k neustálému nárůstu využívání kombinovaného druhu přepravy na úkor realizace převozu stávajícím způsobem.

Ze semistrukturovaných rozhovorů v podniku Hödlmayr International vyplynulo, že tento podnik silniční dopravu kombinuje zejména se železniční dopravou a v některých případech využívá i vodní dopravu. Dopravu kombinuje proto, že na velkých vzdálenostech dochází k úspoře nákladů, snížení emisních dopadů na životní prostředí a zrychluje celkovou dobu vlastního transportu zboží.

Respondenti podniku Hödlmayr International dále uváděli, že využívání kombinovaného druhu dopravy je žádoucí i proto, že vodní a železniční doprava nepodléhá tak přísným legislativním nařízením jako v silniční dopravě, např. povinné přestávky řidičů atd. Kombinovaná doprava dále přispívá k plynulosti a k zvýšení efektivnosti přepravy z hlediska rychlosti a flexibility.

**Otázka č. 3:** Kolik pracovníků zaměstnává Vaše firma?

**Graf č. 4:** Počet zaměstnanců v podnicích %



Zdroj: vlastní šetření, 2013

#### **Výsledky a diskuze:**

Celkem 26 podniků (43 %) zaměstnává do 10 zaměstnanců, do 50 pracovníků zaměstnává 24 podniků (41 %), 7 podniků (11 %) má do 250 zaměstnanců a nad 250 zaměstnanců mají 3 podniky (5 %).

Celkem 84 % dotazovaných podniků zaměstnává méně než 50 pracovníků. Podniky působící na českém trhu v oblasti mezinárodní přepravy představují spíše malé podniky, které disponují menším počtem nákladních vozidel, zpravidla do 30 vozidel, viz následně uvedená otázka č. 4.

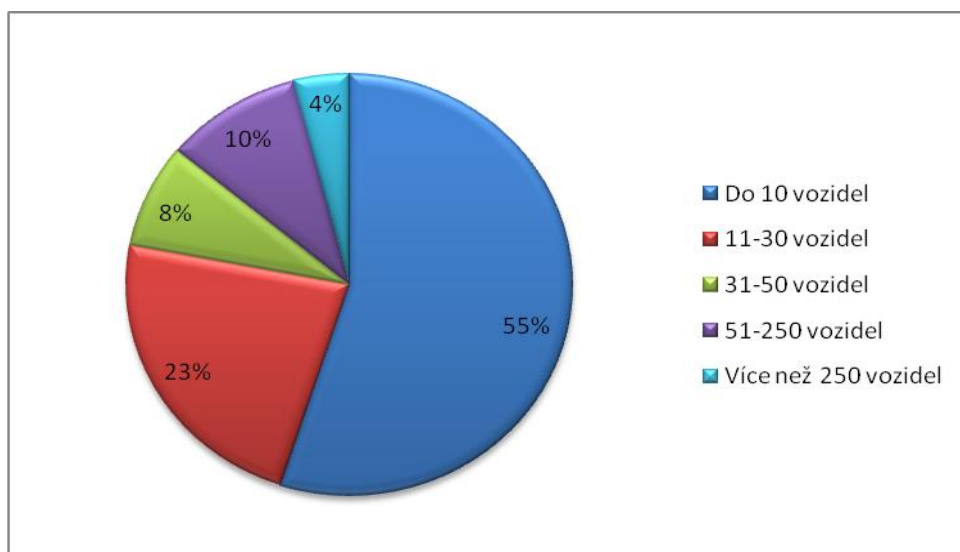
Počet zaměstnanců je jedním z kritérií pro velikostní rozdělení podniků. Malým podnikem je podnik, který zaměstnává méně než 50 osob a jehož roční obrat nebo bilanční suma roční rozvahy nepřesahuje 10 milionů EUR. Středním podnikem je podnik, který zaměstnává méně než 250 osob a jehož roční obrat nepřesahuje 50 milionů EUR, nebo jehož bilanční suma roční rozvahy nepřesahuje 43 milionů EUR. Pokud nějaký podnik není dle výše uvedených parametrů ani malým a ani středním podnikem, patří mezi velké podniky.

Výše zmíněné rozdělení je pouze doplňkovým pomocným vodítkem pro určení celkové pozice, kterou jednotlivé podniky na daném trhu zastávají. Převážná většina oslovených společností je charakterizována jako malé podniky, pro které je typická vyšší míra flexibility a přizpůsobení se konkrétním přáním a požadavkům jednotlivým zákazníkům. Dále se u těchto

podniků nalézá výrazně menší administrativní aparát, což v konečném důsledku může pozitivně ovlivnit ekonomickou situaci celé firmy a potažmo umožňuje poskytnout přepravu s nižšími náklady oproti větším subjektům. Velké společnosti však na rozdíl od malých mají zásadní výhodu v objemu přepravních kapacit. Obvykle tyto podniky disponují velkým množstvím přepravních prostředků, a jsou tak lépe konkurenceschopní a mají lepší vyjednávací pozici vůči zákazníkům oproti drobným přepravcům.

**Otázka č. 4:** Kolika vlastními nákladními vozidly Vaše firma disponuje?

**Graf č. 5:** Počet vlastních nákladních vozidel podniku v %



Zdroj: vlastní šetření, 2013

### Výsledky a diskuze:

Celkem 33 podniků (55 %) má k dispozici do 10 vlastních nákladních vozidel, 14 podniků (23 %) má k dispozici 11-30 vozidel, 5 podniků (8 %) má k dispozici do 50 vozidel, 6 podniků (10 %) má do 250 vozidel a 2 oslovené podniky (4 %) mohou nabídnout více než 250 vozidel.

Otázka směřovaná na velikost vozového parku do značné míry souvisí s předešlým dotazem na počet zaměstnanců ve firmě. U převážné většiny přepravních společností platí vztah vzájemné přímé úměrnosti mezi počtem nákladních motorových vozidel a celkovým počtem zaměstnanců firmy. Trh automobilových přepravců zaznamenal během světové hospodářské krize intenzivní změny, které se projeví zejména v dnešní podobě vozových parků jednotlivých dopravců. Pokles reálného objemu přepravovaného nákladu od poloviny roku 2008 vedl přepravní společnosti k úsporným opatřením, které se projeví ve snížení počtu nákladních vozidel podnikové flotily respektive v poklesu přepravních kapacit.

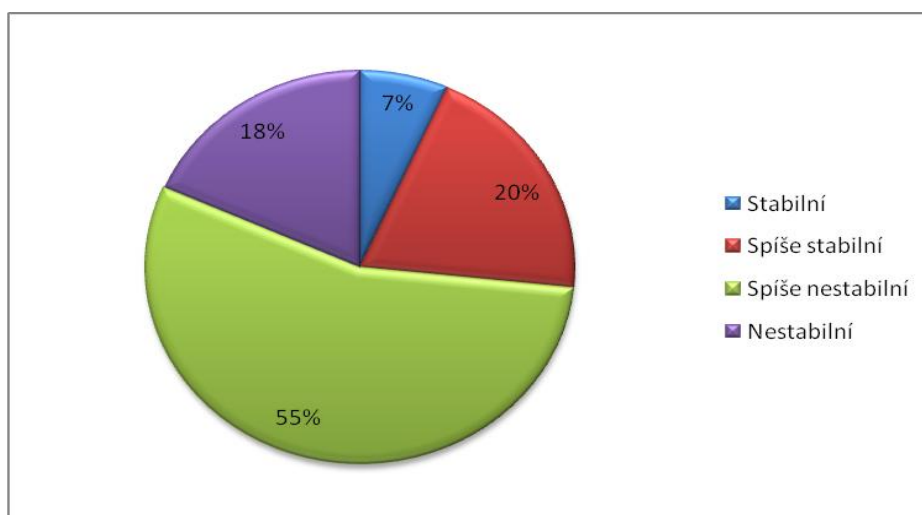


Odborníci na tuto problematiku též uvádějí, že se v důsledku recese zvýšil průměrný věk nákladních automobilů. Uvedené tvrzení podporuje i skutečnost, jak se změnila požadavky bank a jiných peněžních institucí pro poskytování úvěrů a leasingů na modernizaci vozového parku.

Podnik Höldmayr International disponuje velice rozsáhlou flotilou nákladních automobilů v celkovém počtu 450 vozidel. V této společnosti, dle semistrukturovaných rozhovorů, existuje předpis, že každý řidič musí denně najet vzdálenost alespoň 580 km. Obměna vozového parku je tedy nastavena tak, že po ujetí 1 000 000 km vozidlem, dochází k jeho výměně za nové. Této vzdálenosti dosáhne průměrný řidič přibližně za 5,7 roku. Celkové průměrné stáří nákladních vozidel v této společnosti je zhruba 4,1 roku.

**Otázka č. 5:** Vnímáte současnou situaci v mezinárodní přepravě jako

**Graf č. 6:** Vnímání současné situace v mezinárodní přepravě dle stabilnosti



Zdroj: vlastní šetření, 2013

### Výsledky a diskuze:

Celkem 4 podniky (7 %) vnímají současnou situaci v mezinárodní přepravě jako stabilní, 12 podniků (3 %) vnímá tuto situaci jako spíše stabilní, 33 podniků (55 %) ji vnímá jako spíše nestabilní a 11 podniků (18 %) ji vnímá jako nestabilní.

Celých 73 % oslovených podniků vnímá současnou situaci v mezinárodní přepravě jako spíše nestabilní či nestabilní. Tento závěr plynoucí z odpovědí respondentů je pravděpodobně významně ovlivněn ekonomickou krizí.

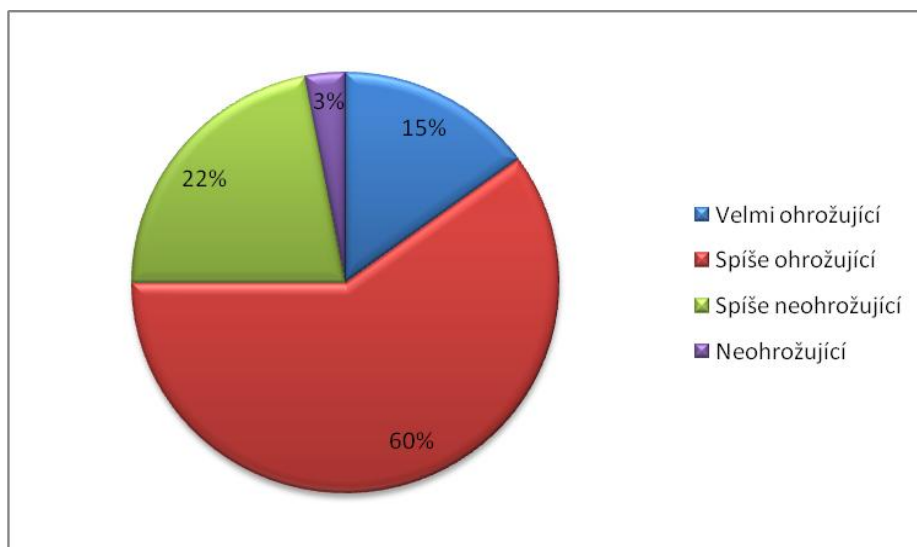
Již od počátku krize v roce 2008 začala přeprava pociťovat výrazné výkyvy v nabídce po mezinárodní přepravě a v následujících letech se objem přepravovaného nákladu neustále

snižoval. Mnoho firem se dostávalo do problémů a některé z nich byly nuceny odejít z trhu a ukončit svoji činnost. Přesné počty podniků, které ustaly vlivem působení krize, nejsou známy, avšak dle vyjádření Martina Felixe ze sdružení autodopraců Česmad Bohemia se tato hodnota může blížit k patnácti procentům. Odborníci dále upřesňují, že nejvíce zasaženy byly firmy rodinného charakteru s malým počtem převážně starších vozidel. Ostatní společnosti musely o své postavení na trhu bojovat a často byly nuceny se vzdát části svého vozového parku. Pro maximální spokojenost svých klientů začaly nabízet mimo přepravních služeb i celou řadu doplňkových činností, kterými se odlišují od konkurence. Dalším dokladem nestálosti v oblasti přepravy je i častá fluktuace zaměstnanců, která se projevovala i před světovou hospodářskou krizí. Firmy jsou neustále nuceny minimalizovat náklady a nejčastěji se tento tlak projevuje v hromadném propouštění na všech úrovních podniku a ve výrazném snižování mezd zaměstnancům. V celoevropském měřítku experti na přepravu stále častěji pozorují nahrazování stávajících řidičů řidiči právě z Východní Evropy, kteří jsou ochotni provádět stejné výkony s podstatně nižšími náklady.

Dle semistrukturovaných rozhovorů vnímají oslovení respondenti ze společnosti Hödlmayr International současnou situaci v oblasti mezinárodní přepravy zboží za spíše nestabilní. Avšak vzhledem k jejich stabilní a zavedené pozici na trhu je tato krize nepostihla tak výrazně, aby je existenčně ohrozila jako jiné malé konkurenční firmy v oboru.

**Otázka č. 6:** Jak vnímáte konkurenci v mezinárodní kamionové přepravě vzhledem k Vaší firmě?

**Graf č. 7:** Vnímání konkurence



Zdroj: vlastní šetření, 2013

## **Výsledky a diskuze:**

Celkem 9 podniků (15 %) vnímá konkurenci v mezinárodní kamionové dopravě jako velmi ohrožující, 36 podniků (60 %) ji vnímá jako spíše ohrožující, 13 podniků (22 %) považuje konkurenci v mezinárodní kamionové dopravě jako spíše neohrožující a 12 podniků (3 %) ji vnímá jako neohrožující.

Celých 75 % oslovených podniků vnímá konkurenci v mezinárodní kamionové dopravě jako velmi ohrožující a ohrožující.

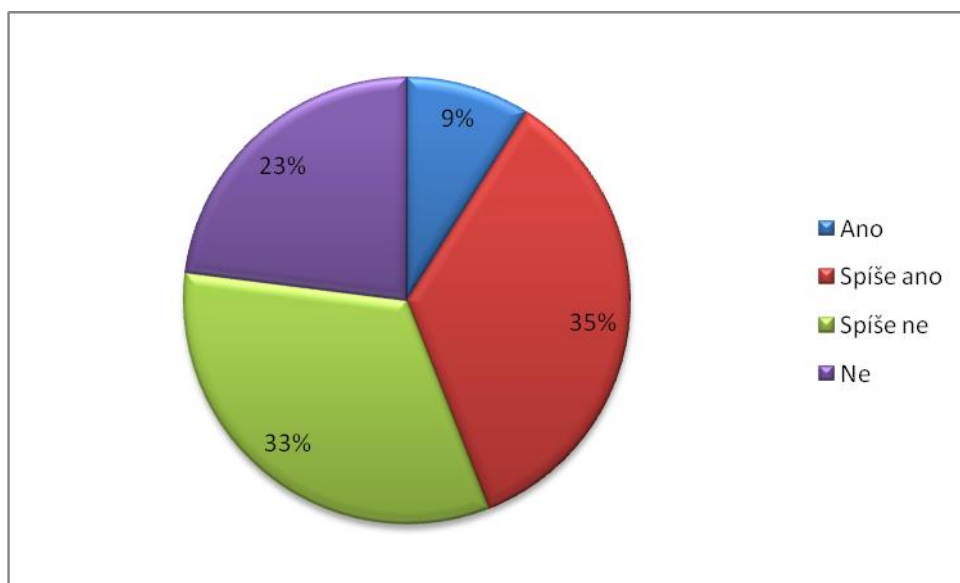
Během posledních pěti let zaznamenal dopravní trh nejen v České republice mnoho významných mezníků, které vedly dosud k největším změnám v oblasti dopravy. Rychlý a turbulentní vývoj v přepravě se odrazil i na konkurenčním prostředí. Obdobně jako jiní odborníci na tuto problematiku se vyjádřil i Bedřich Danda, který zastává funkci předsedy ve Společenství autodopraců Čech a Moravy, že ve sledovaném období významně poklesl počet podniků zabývajících se mezinárodní přepravou. Bohužel však nejsou v tuzemsku vedeny žádné podrobné statistiky pro tuto oblast. Přibližné odhady z roku 2009 uvádějí hodnotu blízkou se ke třiceti tisícům firem zabývajících přepravní činností. Danda dále doplňuje, že z těchto podniků zhruba 4 000 se dostalo do existenčních problémů a byly nuceny ukončit opustit trh. Současná situace na trhu by zdánlivě měla připomínat postupně se zklidňující prostředí, které plyne z markantního poklesu konkurenčních subjektů na daném trhu. Opak je pravdou. Většina podniků, jež ustála nejkritičtější období, se dodnes často potýká s finančními problémy a pro udržení pozic na trhu vedou tvrdý konkurenční boj.

Z výše zmíněného je tedy zřejmé, že zdánlivý pokles konkurenčních subjektů nepředstavuje zklidnění situace. Silné konkurenční prostředí respektive vzájemný konkurenční boj o zakázky potvrzuje závěry dotazníkového šetření, kde konkurenci považuje za velmi ohrožující a spíše ohrožující celých 75 % oslovených firem.

Z kvalitativního výzkumu v podniku Hödlmayr International je zřejmé, že i takto stabilní a zavedená firma považuje konkurenci v mezinárodní kamionové dopravě za ohrožující, i když nejsou díky jejich pozici zatím existenčně ohroženi. V některých případech podnik dokonce s konkurencí spolupracuje za účelem zabezpečení včasné realizace dodávky.

**Otázka č. 7:** Považujete platná legislativní opatření EU pro oblast přepravy za vyhovující?

**Graf č. 8:** Hodnocení legislativních opatření EU v %



Zdroj: vlastní šetření, 2013

#### **Výsledky a diskuze:**

Celkem 5 podniků (9 %) hodnotí platná legislativní opatření EU pro oblast přepravy jako vyhovující, 21 podniků (35 %) je vnímá jako spíše vyhovující, 20 podniků (33 %) je považuje za spíše nevyhovující a 14 podniků (23 %) je vnímá jako nevyhovující.

Více než polovina dotazovaných podniků (56 %) vnímá platná legislativní opatření EU pro oblast přepravy jako spíše nevyhovující a nevyhovující.

Legislativní úprava v mezinárodní přepravě je upravena mnoha zákonnými opatřeními. Pro Evropskou unii jsou v platnosti nařízení a směrnice, které mají za úkol stanovit podmínky a požadavky na realizaci transportu nákladů po území EU i mimo něj. Tyto legislativní předpisy se dotýkají mnoha oblastí jako například stanovení podmínek pro povinné přestávky řidičů, stanovení maximálních rozměrů vozidel pohybujících se po pozemních komunikacích, nebo harmonizace podmínek pro vstup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy. Základním mezinárodně platným legislativním opatřením pro oblast přepravy je Nařízení ES 561/2006, které stanovuje základní pravidla pro práci posádek nákladních vozidel v mezinárodní silniční dopravě. Pro provozování přepravní činnosti je mimo platné evropské legislativy také důležité uvést, že podstatnou roli zde sehrávají i jednotlivé právní předpisy členských států. Konkrétně v České republice existuje velké množství zákonných opatření,

které upravují oblast dopravy a veškeré aktivity s tím spojené. Pro přehlednější porozumění je sestavena následující tabulka.

**Tabulka č. 5:** Právní předpisy pro oblast dopravy

Zákon	Název
<b>13/1997 Sb.</b>	o pozemních komunikacích
<b>56/2001 Sb.</b>	o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích
<b>111/1994 Sb.</b>	o silniční dopravě
<b>168/1999 Sb.</b>	o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla
<b>200/1990 Sb.</b>	o přestupcích
<b>247/2000 Sb.</b>	o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel
<b>361/2000 Sb.</b>	o provozu na pozemních komunikacích
<b>500/2004 Sb.</b>	správní řád

Zdroj: [www.osdopravy.cz/legislativa](http://www.osdopravy.cz/legislativa), 2013

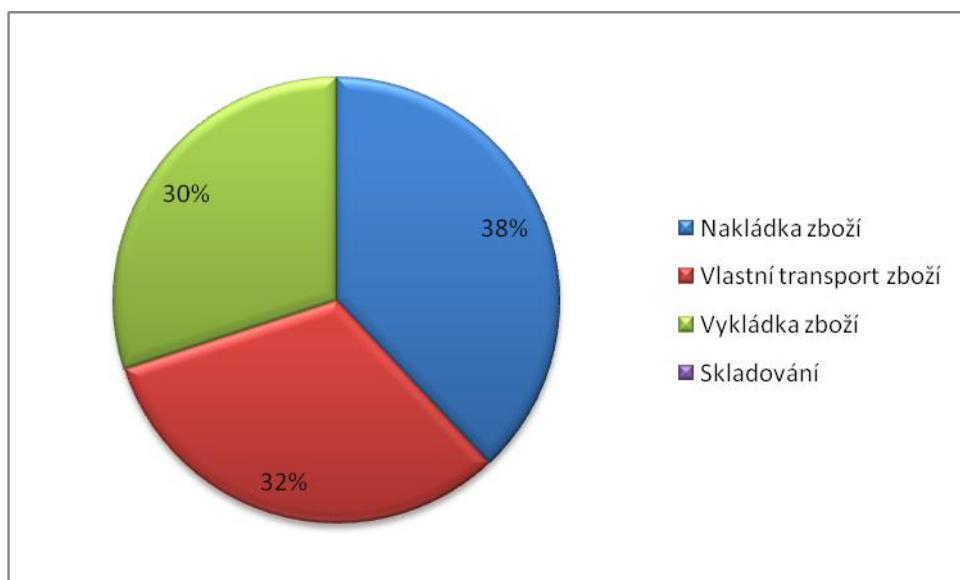
Vzhledem k vysokému počtu právních norem se lze domnívat, že orientace a dodržování všech požadavků bude představovat velice náročnou činnost. Avšak snahy EU o vytvoření jednotných podmínek platných ve všech členských státech přinesly pro většinu podniků působících v dopravě mnoho nových příležitostí. Na druhou stranu jsou orgány EU kritizovány, že nevyvíjí dostatečný tlak na jednotlivé státní instituce členských států, které málo reagují na aktuální stav na trhu a nevytváří podmínky pro odstranění těchto nedostatků. Svazu dopravců ČR shledává za jeden z hlavních legislativních nedostatků, absenci státní podpory pro obnovu vozového parku. Česká republika je jedinou zemí v Evropě, ve které ještě nikdy nebyla poskytnuta podpora na obnovu a modernizaci vozového parku. Na rozdíl od vyspělých států západní Evropy, jež subvence poskytují opakovaně. Tyto příčiny se prostřednictvím zvýšených emisí projevují i v dopadu na životní prostředí a zdraví obyvatel. Výše zmíněné důvody mohou objasnit závěry z dotazníkového šetření, že nadpoloviční většina shledává legislativní úpravu nedostatečnou.

Ze semistrukturovaných rozhovorů v podniku Hödlmayr International je zřejmé, že současnou legislativu EU vnímá jako vyhovující a spíše vyhovující 41 % respondentů. Jako spíše nevyhovující a nevyhovující jí pokládá 59 % dotazovaných. Závěry z obou šetření jsou téměř totožné. Problematiku legislativního rámce v dopravě považuje společnost Hödlmayr za

významnou a vyčlenila speciálního zaměstnance pro tuto činnost. Jeho náplní práce je kontrola dodržování předpisů, která spočívá v evidenci údajů z osobních karet řidičů a v následném zpracování plánovaných povinných přestávek a volných dnů.

**Otázka č. 8:** V jaké fázi přepravy dochází ve Vaší firmě k největšímu výskytu škod?

**Graf č. 9:** Výskyt škodovosti ve fázích přepravy



Zdroj: vlastní šetření, 2013

### Výsledky a diskuze:

Jako nejrizikovější oblast z hlediska možného výskytu škod označilo 23 podniků (38 %) nakládku zboží, 19 podniků (32 %) označilo vlastní transport zboží a 18 podniků (30%) považuje za nejrizikovější vykládku zboží. Skladování neoznačil žádný podnik za nejrizikovější fázi přepravy.

Přeprava již ve své obecné charakteristice představuje fyzický pohyb nákladu z místa naložení do místa určení. Jedná se o celou řadu činností, při kterých hrozí potenciální riziko poškození přepravovaného zboží. V porovnání s ostatními způsoby přepravy zaujímá silniční nákladní doprava první místo v rizikovosti poškození či ztráty zásilky. Zjištěné škody na nákladu lze členit dle různých hledisek. Jedním z nejčastěji používaných způsobů je dělení na základě konkrétní fáze v přepravě. Škody mohou vznikat při nakládce, samotném transportu, vykládce a v neposlední řadě i během skladování. Fenomén, který problematika vzniku škody představuje, je často rozhodujícím faktorem v celkovém úspěchu firmy. Bohužel však v České republice nejsou vedeny statistiky zabývající se detailním výskytem škod v dopravě a

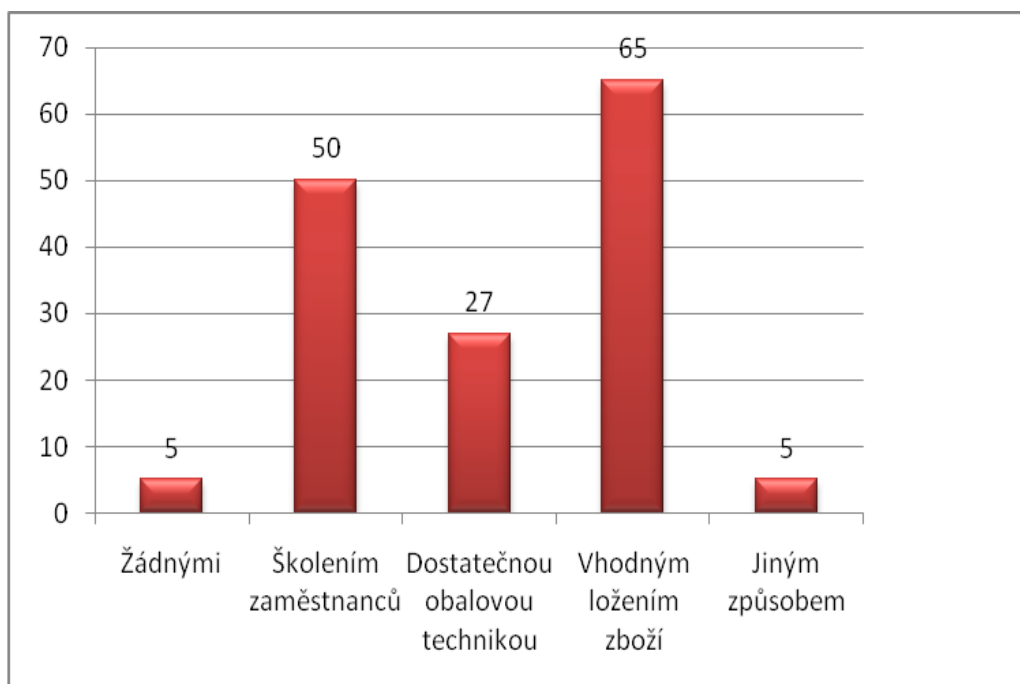
dílčí přehledy o těchto újmách si vedou pouze samotné dopravní společnosti nebo pojistné ústavy poskytující pojištění odpovědnosti za škodu. Z dotazníkového šetření plyne závěr, že všechny fáze přepravy mimo skladování mají téměř obdobný podíl na vzniku škod. Důvodem nízké míry označení možnosti skladování je přisuzováno domněnce, že oslovené společnosti neposkytují tyto doplňkové služby.

Respondenti semistrukturovaných rozhovorů jmenovali jako rizikovou i oblast skladování, která nebyla označena respondenty dotazníkového šetření, jelikož ve společnosti Hödlnmayr International dochází ke skladování přepravovaných vozidel ve venkovních nekrytých seřadištích a jsou tedy výrazně ohroženy povětrnostními vlivy.

**Otázka č. 9:** Jakými opatřeními se snažíte předcházet škodám na přepravovaném zboží?

(Bylo možné zaškrtnout více možností)

**Graf č. 10:** Způsoby předcházení škod v %



Zdroj: vlastní šetření, 2013

### Výsledky a diskuze:

Celkem 3 podniky (5 %) se nesnaží předcházet škodám na přepravovaném zboží, 30 podniků (50 %) se snaží předcházet škodám školením zaměstnanců, 16 podniků (27 %) dostatečnou obalovou technikou, 39 podniků (65 %) vhodným ložením zboží a 3 podniky (5 %) škodám předchází jiným způsobem.

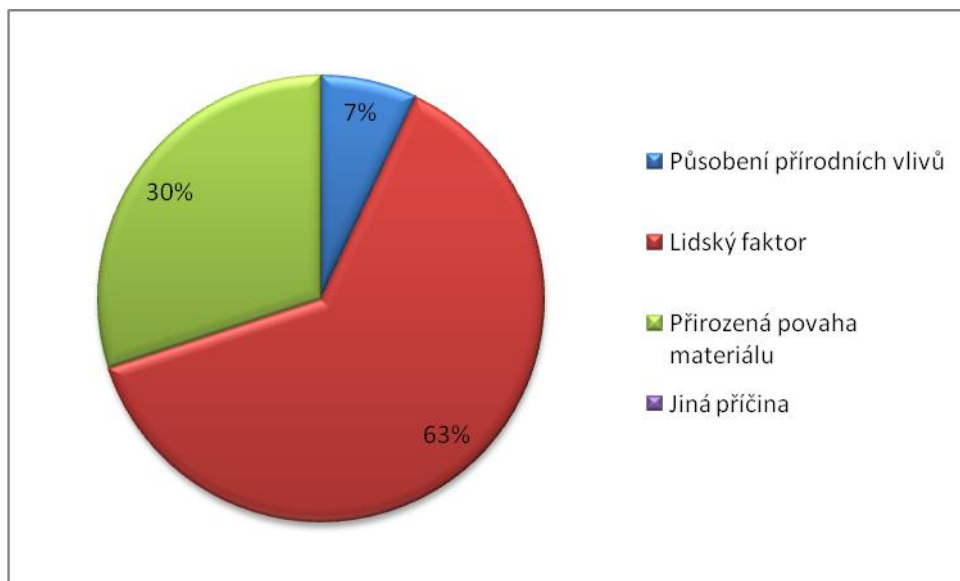
Škody obecně mají vždy negativní dopad na podnikatelskou činnost, jelikož odstranění či uvedení poškozeného majetku do původního stavu představuje dodatečné finanční prostředky. Běžnou praxí společností v přepravě je však vynakládání maximálního úsilí, které vzniku poškození předchází. Komplikaci u výběru vhodného opatření představuje skutečnost, že povaha a charakter přepravovaného nákladu se může značně lišit. Převážet se dají sypké materiály, kapaliny, zboží na paletách nebo potraviny. Pro zabezpečení relevantních údajů byl již při výběru respondentů na tuto skutečnost brán zřetel a všechny oslovené společnosti realizují paletovou přepravu na plachtových návěsech. Výsledky z dotazníkového šetření uvádějí, že firmy se snaží přecházet škodám na zboží nejčastěji prostřednictvím školení zaměstnanců a vhodným ložením zboží. V možnosti jiné dále tuto možnost někteří respondenti ještě více rozvinuli. Dle jejich názorů je vhodné využít různých podložek a kurten, použít řetězy a další techniky zabraňující samovolnému pohybu zboží. Obecně lze charakterizovat nejčastěji přijímaná opatření, jako nástroje zamezující posunu, překlopení či rozbití nákladu.

Firma Hödlmayr International se důkladně věnuje aplikaci opatření předcházejícím vzniku škod prostřednictvím správného uložení nákladu a dle respondentů je též kladen obrovský důraz na školení zaměstnanců. Tato školení probíhají opakovaně a cílem je profesní i odborný růst pracovníků společnosti.



**Otázka č. 10:** Jaké jsou nejčastější příčiny vzniku škod při přepravě zboží ve Vaší firmě?

**Graf č. 11:** Příčiny vzniku škod v %



Zdroj: vlastní šetření, 2013

#### **Výsledky a diskuze:**

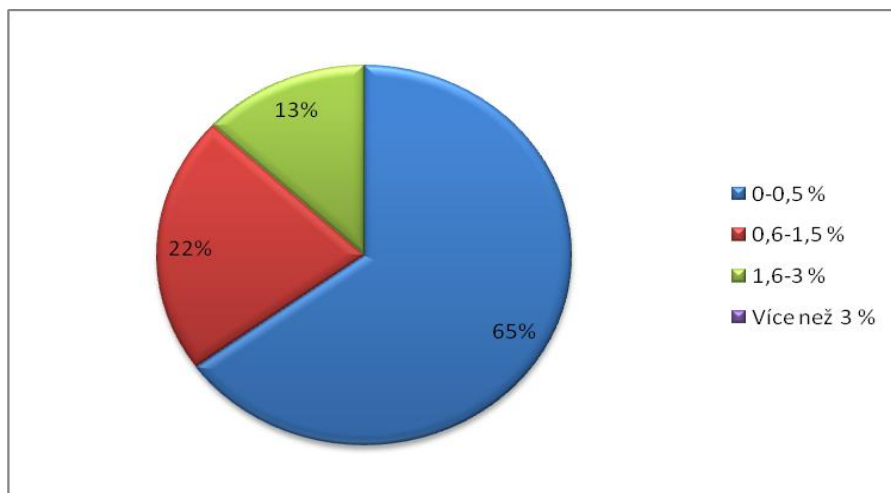
Působení přírodních vlivů označují 4 podniky (7 %) za nejčastější příčinu vzniku škod v podniku, 38 podniků (63 %) vnímají jako nejčastější příčinu lidský faktor, 18 podniků hodnotí jako nejčastější příčinu přirozenou povahu materiálu a žádná z firem nejmenovala jinou příčinu.

Při provozování přepravní činnosti se dá jen velice těžko úplně zamezit škodám. Újmy zaznamenané v dopravě mají hmotnou podobu a v horším případě se týkají lidského zdraví. Podstatnou skutečností při řešení a odstranění vzniklých událostí je určení příčiny, jakožto odpovědný subjekt za vzniklou škodu. Touto otázkou se zabývají i pojišťovací ústavy během řešení pojistných událostí, pokud bylo uzavřeno odpovídající pojištění. Nejefektivnějším způsobem, jak eliminovat množství škod, je pečlivě vedená evidence těchto událostí a následně systematicky odstraňovat tyto příčiny. Jako nejčastější příčinu vzniku škod uvádí celých 63 % respondentů lidský faktor. Jelikož člověk představuje nejdůležitější a nepostradatelný prvek v provozování přepravní činnosti, je zřejmé, že nese největší podíl i na míře zavinění škody. V souvislosti s tímto závěrem se lze domnívat, že předcházení škodovosti by mělo být primárně řešeno pečlivým a soustavným proškolením zaměstnanců. Tímto způsobem se snaží škodovosti předcházet, dle otázky č. 9, 50 % oslovených podniků dotazníkového šetření.

Interní statistiky podniku Hödlmayr International uvádějí, že největší procento vzniklých škod na přepravovaných automobilech je způsobeno novými řidiči s minimem zkušeností.

**Otázka č. 11:** Jaké je přibližné roční procento škodovosti ve vaší firmě?

**Graf č. 12:** Roční škodovost ve firmě



Zdroj: vlastní šetření, 2013

### Výsledky a diskuze:

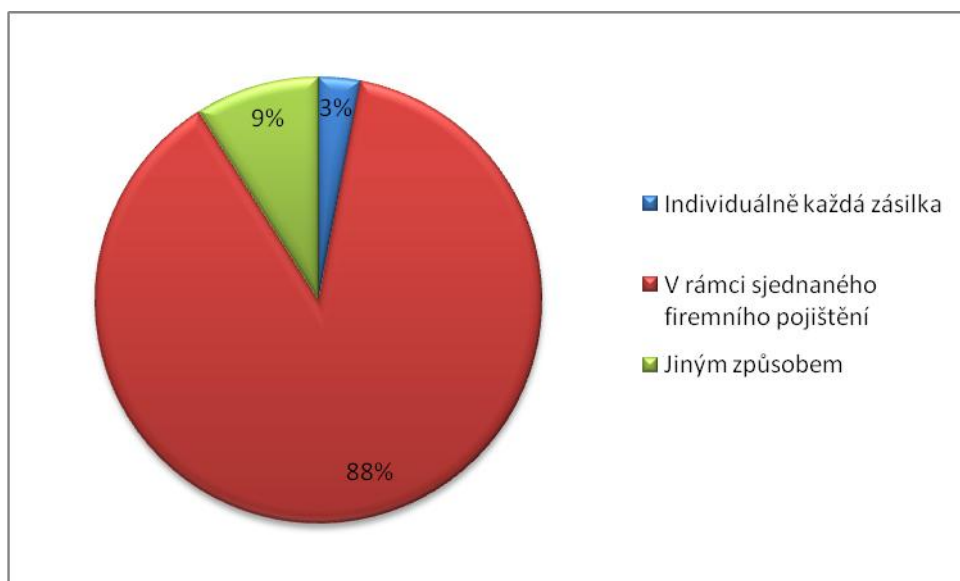
Celkem 39 podniků (65 %) uvádí jako roční procento škodovosti ve své firmě 0-0,5 %, 13 podniků (22 %) uvádí roční škodovost 0,6-1,5 %, u 8 podniků (13 %) se roční procento škodovosti pohybuje mezi 1,6-3%. Žádná z dotazovaných firem neuvádí roční procento škodovosti vyšší než 3 %.

Všechny firmy bez ohledu na oblast působení shromažďují velmi mnoho nejrůznějších údajů, díky kterým vytvářejí ukazatele umožňující vzájemné mezipodnikové srovnání. V oblasti výskytu škod v přepravní činnosti je nejdůležitějším ukazatelem takzvaná míra škodovosti, která udává procentuelní podíl vzniklých škod na přepravovaném zboží ku celkové hodnotě přepraveného zboží za časovou jednotku. Hodnota této veličiny je též důležitým faktorem zákazníka při výběru nejspolehlivějšího přepravce, jelikož u společnosti s nízkou mírou škodovosti lze usuzovat menší pravděpodobnost vzniku poškození zboží. Nejpočetnější skupina respondentů, celých 65 % oslovených podniků, uvádí jako roční procento škodovosti 0-0,5 %. Sdružení ČESMAD BOHEMIA odhaduje, že průměrná výše ukazatele míry poškození se pohybuje v intervalu od 0,25 do 0,35 %. Dle výsledku dotazníkového šetření, téměř dvě třetiny respondentů dosahují průměrných hodnot trhu v oblasti přepravy. Výše ukazatele se však může odlišovat i v návaznosti na druh a povahu

nákladu či objemu přepravy zboží. Vždy se jedná o konkrétní podmínky a nelze například porovnávat míru škodovosti u podniků převážející základní suroviny a firmy dopravující luxusní křehké zboží. Je důležité při konečném hodnocení podílu poškození brát v úvahu i další faktory, které zajistí adekvátní posouzení situace. Tento ukazatel je důležitý též pro pojišťovací ústavy, jež jeho prostřednictvím provádějí bonitu klienta před uzavřením pojistné smlouvy.

**Otázka č. 12:** Jakým způsobem se ve Vaší firmě pojišťují zásilky?

**Graf č. 13:** Způsob pojišťování zásilek v %



Zdroj: vlastní šetření, 2013

### Výsledky a diskuze:

Celkem 2 podniky (3 %) pojišťují individuálně každou zásilku, 53 podniků (88 %) má sjednané firemní pojištění a 5 podniků (9 %) pojišťují zásilky jiným způsobem.

Jednorázová pojistná smlouva je převážně využívána pouze k pojištění individuální přepravy. Výhodu nabízí zejména pro podniky, které pojištění přepravy využívají obvykle nepravidelně či ojediněle. Rámcová pojistná smlouva se odlišuje od jednorázové především tím, že slouží k zajištění pojištění pro větší počet různých přeprav. Doba platnosti hromadné pojistné smlouvy je určena přesným časovým obdobím, zpravidla se uzavírá na období jednoho roku. Tento typ smluv uplatňují především společnosti, které se specializují na mezinárodní přepravu. Výhody rámcové pojistné smlouvy spočívají v zásadním zjednodušení a zrychlení administrativy související s uzavíráním pojistných smluv. V drtivé většině případů respondenti označili alternativu využívání rámcového firemního pojištění pro realizované přepravy. Mezi jiné možnosti bylo uváděno, že nadstandardní pojištění je uzavíráno pouze na

přání klienta a 3 podniky používají v rámci pojištění pouze podmínky stanovené dohodou CRM. Běžná situace na trhu v oblasti dopravy je charakteristická problematikou náhrady škody nad rámec ujednáním CMR. Vždy však záleží na obsahu konkrétní smlouvy uzavřené mezi klientem a přepravce. Pokud se tedy nevyjednají jiné podmínky, je v platnosti pravidlo pro výpočet škody, kdy za poškození 1 kilogramu nákladu náleží majiteli náhrada ve výši 8,33 SDR (cca 250 Kč). Proto je důrazně doporučováno připojistit přepravované zboží na skutečnou hodnotu.

Pojištění zásilky lze sjednat různými způsoby. Vlastník zboží má možnost nechat si zásilku pojistit proti všem rizikům tzv. ALL RISKS nebo jen na vybraná rizika, která mu připadají v danou situaci nezbytná. Pojištění v přepravě se nejčastěji vztahuje na oblast nakládky zboží, vlastního převozu, vykládky nákladu a popřípadě na oblast skladování.

## 5. Shrnutí

Na základě dotazníkového šetření ve vybraných organizacích byly zjištěny významné problémové skutečnosti, kterým podniky při zajišťování přepravních činností musí čelit. Významným faktorem ovlivňujícím většinu zjištěných nedostatků spojených s problematikou přepravy, je působení vlivu světové hospodářské krize. Jedná se především o záležitosti ekonomického charakteru, kdy se podniky potýkají s nedostatkem finančních prostředků a v některých případech se podniky dokonce nacházely před hranicí platební neschopnosti. Markantní pokles nabídky na trhu mezinárodní přepravy se projevil v počtu realizovaných přeprav jednotlivých dopravních společností a ovlivnil též výše jejich zisků. Toto tvrzení potvrzuje i skutečnost, že téměř tři čtvrtiny respondentů v dotazníkovém šetření považuje současnou situaci na trhu za nestabilní či spíše nestabilní.

Události na trhu měly dopad na většinu společností, otázkou však zůstává, jaký způsobem se s nimi lze vypořádat. Existuje celá řada možností, ale vždy závisí na rozhodnutí nejvyššího vedení dané společnosti. Jako reprezentativní příklad lze uvést podnik Hödlmayr International se strategií udržení stávající pozice na trhu, navzdory vývoji událostí na mezinárodním přepravním trhu. Jednou z nejvíce uplatňovaných politik firmy pro udržení pozice na trhu je snaha o maximální snížení nákladů společnosti ve všech oblastech a na všech úrovních řízení. Redukce nákladů spočívá v pečlivé analýze jednotlivých činností a identifikace výdajových položek s nejmenší prioritou. Společnosti se vždy nejprve zaměřují na oblast vlastní přepravy zboží, jelikož ta zpravidla zaujímá největší podíl na celkových nákladech firmy. Snížení nákladů může podnik docílit například efektivními personálními změnami, kdy počty řidičů nákladních automobilů a dispečerů přizpůsobí aktuální situaci na přepravním trhu. Zde se nachází velice citlivá oblast a jakýkoli zásah do personálního obsazení musí být pečlivě zvážen se všemi důsledky. Příkladem nesprávného snižování počtu zaměstnanců je propouštění kvalifikovaných osob zejména z drobných podniků při krátkodobém poklesu nabídky na trhu a podobně. Firmy tímto krokem sníží mzdové náklady za propuštěné zaměstnance, ale při následné stabilizaci situace na trhu bude nucena přijmout nové zaměstnance bez potřebné kvalifikace a náklady na školení se navýší.

Prostor pro redukci nákladů v rámci vlastního převozu zboží se nalézá i v technických prostředcích, zajišťujících reálnou přepravu. České republice jsou dle dopravního úřadu registrována nákladní vozidla s průměrným stářím více jak 10 let. Starší tahače přirozeně vyžadují zvýšené peněžní prostředky na údržbu a nutné opravy a zvyšují tak náklady společnosti. Je tudíž ekonomicky výhodné investovat do obměny a modernizace vozového

parku. Na první pohled se tato myšlenka může zdát nelogická, jelikož se nejedná o úsporu v pravém smyslu slova, ale pokud se srovnají náklady na provozování a údržbu nového vozidla s odpovídajícími náklady u staršího prostředku, je celková úspora patrná a odhaduje se na 15 – 20 % v závislosti na aktuálním stavu vozového parku firmy. V souvislosti s dopravním prostředkem je nutné zmínit i význam problematiky spotřeby pohonných hmot v závislosti na stáří vozidla. Z důvodu, že v horizontu posledních dvaceti let se neustále zvyšovala cena paliva, se velké důraz při vyvíjení nových dopravních prostředků kladl na snižování spotřeby pohonných hmot a objemu emisních látek uvolňovaných do ovzduší. Právě povolené množství vypouštěných výfukových látek z nákladních automobilů je pro řadu států zásadním donucovacím prostředkem pro obměnu vozového parku firmy. S minimální pořizovací cenou, ale velice efektivní, jsou zařízení známé jako průtokoměry a měřiče pohonných hmot. Jedná se o přístroje sledující přesnou spotřebu a umožňuje majiteli kontrolu před potenciálním zcizením paliva. Výrobci těchto zařízení udávají, že zavedením této technologie lze dosáhnout úspory na nákladech za pohonné hmoty až 20 %.

Respondenti v rámci dotazníkového šetření uvedli, že pro realizaci vlastní přepravy zboží využívají v převážné většině pouze silniční kamionovou dopravu. Silniční doprava představuje nejjednodušší a za poslední dobu rychle rostoucí způsob, jak přepravit zboží z místa naložky do místa vyložení bez využití jakýchkoli dodatečných technických prostředků, kterými mohou například být různá překladiště a dopravní terminály. Ne vždy však ve všech případech reprezentuje kamionový způsob přepravy nejrychlejší a nejefektivnější možnost. Výhodným alternativním řešením je, v současné době pro přepravní společnosti, využití kombinovaného způsobu dopravy. V rámci multimodální dopravy je pro silniční nákladní dopravu nejvýhodnější kombinace právě s železničním způsobem přepravy. Dynamický vývoj technologií usnadnil manipulaci s nákladem zboží a v současnosti je naprosto běžné naložit kamionovou soupravu během několika málo minut na speciálně upravený železniční vůz. A současně jsou budovány moderní terminály na strategických dopravních uzlech, které podporují rozvoj kombinovaného způsobu přepravy zboží. Společnost Hödlnmayr International, dle kvantitativního šetření, silniční dopravu kombinuje ojediněle, spíše jen v případech přeprav na dlouhé vzdálenosti. V těchto situacích je kombinována nejčastěji s dopravou po železnici.

Výhody plynoucí ze zavedení kombinovaného způsobu přepravy spočívají ve významném zrychlení celkové doby přepravy, jelikož železniční doprava nepodléhá přísným legislativním předpisům o omezení provozu v jednotlivých denních obdobích a nejčastěji by mohla být

využívána přes noc. Pro efektivní uplatnění kombinace s železničním druhem dopravy, musí být brána v úvahu i železniční infrastruktura mezi místem nakládky a vykládky. Společně s časovou úsporou přináší zavedení multimodální dopravy u přepravních služeb i přínos ve významných úsporách nákladů. Obecně platí, že železniční nákladní doprava je výrazně levnější než klasická silniční a výše úspor roste přímo úměrně s celkovou přepravní vzdáleností. Určení přesných nákladů silniční a železniční dopravy je velice obtížné a ovlivňuje ho mnoho různých okolností. Mezi významné faktory patří například vzdálenost od místa nakládky a vykládky, využívané dopravní cesty, spotřeba pohonných hmot,... Přibližná výše nákladů na 1 kilometr se pohybuje v silniční nákladní dopravě v intervalu od 24 až do 30 Kč. Při využití kombinovaného způsobu dopravy (silniční a železniční) lze dosáhnout úspory nákladů za přepravu v rozmezí od 15 až 20 %.

V případě budoucího zvýšení poptávky po přepravě zejména na dlouhé vzdálenosti, mohou podniky uvažovat o vytvoření samostatného oddělení zabývajícího se optimalizováním dopravy ve prospěch kombinovaného druhu. Eventuelně lze uvažovat o provozu vlastních železničních souprav, které by společnost provozovala po evropské síti železnic. Konkrétně pro společnost Hödlnmayr International by přicházela v úvahu možnost využívat železničních spojení zejména pro dálkové trasy přesahující 800 kilometrů. Dle platných předpisů je maximální denní povolená doba řízení 8 hodin (resp. 9 hodin nejvýše dvakrát týdně), což při průměrné rychlosti 70 km/h představuje přibližně 560 – 630 kilometrů jízdy denně. Tudiž využití železničního způsobu přepravy je efektivní od doby transportu přesahující jeden den.

Dalším nezanedbatelným problémem v mezinárodní kamionové dopravě je výskyt škod na přepravovaném zboží, kdy zabezpečení bezproblémové přepravy nákladu představuje významnou konkurenční výhodou na přepravním trhu. Z obou provedených šetření vyplynulo, že riziková může být každá fáze přepravy. K poškození zboží může dojít tedy jak ve fázi nakládky, vlastního transportu, vykládky, tak i ve fázi skladování.

V rámci dotazníkového šetření označily dotazované podniky jako nejrizikovější fázi přepravy nakládku, kterou jako nejrizikovější vnímá 38 % respondentů. Vykládku hodnotí jako nejrizikovější 32 % respondentů a vlastní transport takto hodnotí 30 % respondentů. Skladování nehodnotí ani jeden dotazovaný podnik v kvantitativním šetření jako nejrizikovější. Z kvalitativního šetření v podniku Hödlnmayr International vyplynuly jako nejrizikovější fáze přepravy právě nakládka a vykládka, ovšem je zřejmé, že k výskytu škod může dojít i v ostatních fázích.

Z výzkumu dále vyplývá, že škodovost u 13 % oslovených podniků dosahuje až k hodnotě 3 %. Takto vysoké procento poškození zboží, má zásadní význam na finanční situaci daného podniku. Škody způsobené během celé přepravy, pokud není ve smlouvě uvedeno jinak, se řídí mezinárodně platnou úmluvou CMR. Dle této dohody je přepravce povinen uhradit pouze škodu majiteli ve výši cca 250 Kč za každý 1 kilogram hrubé váhy nákladu. Je-li však ve sjednané smlouvě ujednání o úhradě škody v plné výši, je pak přepravce povinen zaplatit celou částku. Pro podniky zabývající se mezinárodní kamionovou dopravou je doporučováno vybrat pro realizaci svých přeprav správný druh pojištění. Z kvantitativního i kvalitativního výzkumu vyplynulo, že nejvyužívanější formou bývá rámcové sjednané firemní pojištění. Některé firmy ovšem své zásilky pojišťují individuálně či kombinují oba druhy. Společnosti, bez sjednaného rámcového firemního pojištění odpovědnosti za škodu, by měly zvážit výhody tohoto připojištění, jako např. výrazné zjednodušení administrativních činností či finanční úsporu a poté rozhodnout, zda by bylo žádoucí jeho zavedení ve firmě. Též je nutné zmínit, že cenové podmínky uzavřeného rámcového pojištění jsou smluvně určené a nebývají veřejně dostupné.

Významným činitelem v oblasti zavinění škody je převážně lidským faktorem, kde ho jako nejrizikovější jmenovalo celých 63 % respondentů dotazníkového šetření. Tuto skutečnost potvrdili i respondenti z podniku Hödlnmayr International. Řidič nákladního vozidla zastává současně pozici nejrizikovějšího faktoru z pohledu zavinění škod, ale reprezentuje i nejdůležitější funkci z hlediska samotného uskutečnitel přepravy, je tudíž to tuto činnost nepostradatelný. Nastává tedy otázka, jakým způsobem efektivně minimalizovat škody způsobené lidským faktorem. Žádoucí efekt by přineslo pečlivé proškolení zaměstnanců, kteří vykonávají samotnou přepravu. Ve všech podnicích musí být vytvořen podrobný systém odborného školení zaměstnanců a zejména řidiči z povolání by měli absolvovat školící kurzy pravidelně a opakovaně. Firmy mohou využívat jednak školitele z interních pracovníků, nebo externí školící odborníky z daného oboru. Ze závěrů dotazníkového šetření vyplynulo, že 30 podniků (50 %) již školením zaměstnanců intenzivně zabývá a snaží se tím předcházet potenciálním škodám. Společně se systémem zvyšování odborné kvalifikace pracovníků, lze předcházet škodám způsobených lidským faktorem též stimulačními prvky. Firmy mohou zavést různé benefity pro zaměstnance, kteří za určitou časovou jednotku nejlépe předcházeli škodám. Odměny mohou mít různou formu a záleží pouze na vůli top managementu, pro který druh se rozhodne. Obecně se rozlišují prémie na finanční a nefinanční, kdy oba dva druhy významně posilují motivační stimuly zaměstnanců při prevenci před vznikem škod.



Z důvodu vysoké konkurence na mezinárodním trhu kamionové dopravy, kterou hodnotí jako velmi ohrožující a spíše ohrožující celých 75 % dotazovaných podniků, je důležitá vysoká míra flexibility podniku. Jednotlivé firmy musí pružně a rychle reagovat na aktuální požadavky trhu. Převážně se doporučuje rozšířit poskytované služby takovým způsobem, aby byly schopny převážet co nejširší spektrum zboží. Jedná se například o přepravu kapalin v cisternách či sypkých materiálů. Dále se doporučuje navýšit nabídku poskytovaných doplňkových služeb nebo kontaktovat své dosavadní klienty a informovat je o možnosti poskytnutí dodatečných činností přesně podle jejich požadavků. Široké spektrum zaměření podniku výrazně snižuje podnikatelské riziko a poskytuje tím firmě nové příležitosti.

V souvislosti s přijímáním opatření, které mají podniku primárně zlepšit současnou situaci na trhu, musí top management pečlivě zvážit všechny možné dopady na firmu. Díky soustavnému tlaku na snižování nákladů ovšem v podniku často dochází ke vzniku rizikových oblastí, které mohou představovat další problémy. Z výše uvedeného vyplývá, že tato opatření musí vždy provádět zkušená osoba s odbornými znalostmi.

## 6. Doporučení

Významný prostor pro redukci nákladů v rámci vlastního převozu zboží se nalézá i v oblasti technických prostředků, zajišťujících reálnou přepravu. Nemoderní nákladní vozidla vyžadují dodatečné peněžní prostředky na údržbu a nutné opravy. Společnostem se starší flotilou nákladních vozidel je doporučováno investovat do obměny a modernizace vozového parku.

S ohledem na infrastrukturu, zejména na železniční infrastrukturu, mezi místem nakládky a vykládky, je přepravním společnostem doporučováno zvažovat výhody plynoucí ze zavedení kombinovaného způsobu dopravy. Při využití tohoto způsobu dopravy (silniční a železniční) lze dosáhnout úspory nákladů za přepravu v rozmezí od 15 až 20 %.

Pro podniky zabývající se mezinárodní kamionovou dopravou je též doporučováno sjednat rámcové firemní pojištění odpovědnosti za škodu. Podniky tím zjednoduší administrativní nároky na uzavření pojištění a při jednání s pojišťovací institucí o sjednání rámcového firemního pojištění je možnost sjednat o výhodnějších podmínkách, kterými mohou být například jednorázová měsíční platba pojištění či sleva na pojistném.

V reakci na vysoký podíl škod způsobených lidským faktorem, by měl být ve všech podnicích vytvořen podrobný systém odborného školení zaměstnanců a zejména řidičů z povolání by měli pravidelně absolvovat školící kurzy o předcházení a minimalizaci výskytu škod. Firmy mohou využívat jednak školitele z interních pracovníků, nebo externí školící odborníky z daného oboru. V ideálním případě by byl školící program na tuto problematiku aplikován pravidelně a opakoval by se vždy po 6 měsících. Školení by probíhalo v areálu podniku cca 100 – 120 minut. Školitelem by byla externí osoba. Celkové náklady na 1 odborné školení by se pohybovaly okolo 6 000 Kč.

Jednotlivé firmy by měly pružně a rychle reagovat na aktuální požadavky trhu. Přepravním společnostem je doporučováno rozšířit poskytované služby takovým způsobem, aby byly schopny převážet co nejširší spektrum zboží. Jedné se konkrétně například o pořízení cisteren na přepravu kapalin a valníkůvých návěsů na přepravu objemných nákladů.

## 7. Závěr

Přeprava v mezinárodním obchodě zastává, navzdory nestálému vývoji během posledních několika let, nenahraditelný význam. Hlavním faktorem, který ovlivňuje většinu zjištěných nedostatků spojených se současnou problematikou přepravy, je působení dopadu světové hospodářské krize.

Hlavním cílem diplomové práce bylo zjištění současného stavu na mezinárodním přepravním trhu z pohledu subjektu působících v dané oblasti. Pro sběr primárních dat byl zvolen jak kvalitativní výzkum dotazování formou polostrukturovaných rozhovorů, tak i výzkum kvantitativní formou dotazníkového šetření. Zkoumaným subjektem v rámci semistrukturovaných rozhovorů, byl zvolen podnik Hödlmayr International, který díky své široké logistické síti zastává v evropském měřítku jednu z nejvýznamnějších pozic na přepravním trhu. Dalšími zkoumanými subjekty v rámci dotazníkového šetření bylo 60 podniků, které se zabývají mezinárodní kamionovou dopravou. Poznatky získané z obou výzkumů byly následně mezi sebou porovnány.

Z výsledků šetření vyplývají skutečnosti, že základní současné charakteristiky oblasti přepravy reprezentují významné výkyvy v nabídce po přepravních službách, celkové poklesy objemů přepravovaného množství a vysoká míra propouštění zaměstnanců. Z pohledu jednotlivých subjektů jsou firmy nuceny zavádět radikální úsporná opatření, aby podniky byly schopné překonat dopady světové hospodářské krize. Celkem 73 % respondentů v dotazníkovém šetření a všichni oslovení zaměstnanci společnosti Hödlmayr International se shodují na tvrzení, že současná podoba přepravního trhu je odrazem působení celosvětové krize a hodnotí ji za spíše nestabilní a nestabilní.

Před samotnou realizací výzkumu byla stanovena hypotéza, že k největšímu výskytu škod na přepravovaném nákladu dochází ve fázi nakládky zboží. Respondenti v kvantitativním výzkumu uvedli, že škody na přepravovaném zboží jsou nejčastěji způsobeny během fáze nakládky a to v 38 % případů. V polostrukturovaných rozhovorech zaměstnanci společnosti Hödlmayr International označili fázi nakládky jako nejrizikovější v 37 %. Platnost první hypotézy se tedy potvrdila.

Dle vyjádření dotazovaných v kvantitativním šetření považuje pouze 44 % respondentů legislativní úpravu EU týkající se přepravy za vyhovující a spíše vyhovující. Z kvalitativního výzkumu vyplývá, že 41 % dotazovaných hodnotilo stávající legislativu EU pro oblast přepravy za vyhovující a spíše vyhovující. Respondenti s negativním postojem na tuto

otázku uváděli, že jsou nespokojeni s nadměrnou náročností legislativních předpisů a nízkou mírou podpory v oblasti přepravy. Stanovená hypotéza, která předpokládá, že přepravní společnosti hodnotí legislativní úpravu EU pro oblast přepravy za nevyhovující, se tedy potvrdila.

Ve 24 % případů uvedli respondenti dotazníkového šetření, že při zajišťování přepravy využívají kombinovaný druh dopravy. Z kvalitativního výzkumu vyplývá skutečnost, která u společnosti Hödlmayr International potvrzuje využití kombinované formy dopravy, ale pouze v omezené míře. Poslední stanovená hypotéza uvádějící, že kombinovaný druh dopravy je v mezinárodní přepravě hojně využíváný, se tedy na základě vyhodnocení dotazníkového šetření nepotvrdila.

# I. Summary

One of the first pulse of the process of globalization was just international transport, which recorded in the 20th century huge development. Globalisation has seen nowadays to combat geographic distances and products from different countries tend to their consumers often over the entire planet. For this reason, the importance of international transport is irreplaceable.

The issue of international transport is currently a very much debated topic, but for him there is only limited literary support. In the Czech Republic there are many different sized companies dealing with transport, but the most of them dealing with transport only in the Europe and only a limited number of expanding activities on the global scale.

The aim of this work is to analyze the current situation in the transport of goods in international trade. Special attention will be given to road transport and EU legislation for this form of transport. For the particular enterprise engaged in the carriage to identify critical areas and then propose measures for their elimination. The company Hoedlmayer International was chosen because it is stable company occupies a leading position in the field of transport vehicles in Europe.

The performed qualitative investigation into the company Hödlmayr International shows that the most of the employees working in the area of implementation and transportation are men aged 41-50 years. This fact is closely related to the nature of the workload of Joint and dispatcher. The company is to ensure greater efficiency in transport centralized department dispatchers from each of the branches. Headquartered in the Austrian Schwertberg and most interviewed employees from abroad using company accommodation. The nature of the work performed and the long separation from the family is the cause of the low representation of women in this society. One of the most applied management policies to maintain market position and the maximum reduction of costs in all areas and at all levels of management. Thanks to the constant downward pressure on costs incurred in the company and critical risk areas that represent the enterprise weaknesses like communications, layoffs of employees or a decrease in demand for international transportation.

Key words: interntional transport, truck, dispatcher, logistic

## II. Seznam použitých zdrojů

1. Beneš, V. (2004). *Zahraniční obchod*. Praha: Grada Publishing.
2. Drahotský, I., & Řezníček, B. (2003). *Logistika-procesy a jejich řízení*. Brno: Computer press.
3. Eisler, J. (2005). *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. Praha: VŠE.
4. Kalínská, E. (2010). *Mezinárodní obchod v 21. století*. Praha: Grada Publishing.
5. Kotler, P., Wong, V., Saunders, J., & Armstrong, G. (2007). *Moderní marketing*. Praha: Grada Publishing.
6. Kynsl, J. (2004). *Mezinárodní doprava I*. Pardubice: Institut Jana Pernera o.p.s.
7. Lambert, D., Stock, M., & Ellram, L. (2005). *Logistika*. Brno: CP Books.
8. Machková, H., Černošková, E., & Sato, A. (2010). *Mezinárodní obchodní operace*. Praha: Grada Publishing.
9. Novák, R. (1996). *Mezinárodní přeprava a zasílatelství I*. Praha: Vysoká škola ekonomická.
10. Novák, R. (1996). *Mezinárodní přeprava a zasílatelství II*. Praha: Vysoká škola ekonomická.
11. Novák, R. (2003). *Mezinárodní kamionová doprava Plus*. Praha: Aspi.
12. Pernica, P. (1995). *Logistika-vymezení a teoretické základy*. Praha: VŠE.
13. Pernica, P., Novák, R., Svoboda, V., & Zelený, L. (2001). *Doprava a zasílatelství*. Praha: ASPI Publishing.
14. Poláček, B. (2012). *Mezinárodní říční doprava*. Praha: C. H. Beck.
15. Ryglová, K., Burian, M., & Vajčnerová, I. (2011). *Cestovní ruch – podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. Praha: Grada Publishing.
16. Schelle, K. (2011). *Die Haftpflichtversicherung in Der Tschechischen Republik*. Norderstedt Germany: Grin Verlag.
17. Sixta, J., & Mačát, V. (2005). *Logistika – teorie a praxe*. Brno: CP Books.
18. Stehlík, A. (1996). *Mezinárodní přeprava a zasílatelství I*. Brno: Masarykova univerzita.
19. Stejskal, P. (2009). *Mezinárodní přeprava*. Praha: Vydavatelství ČVUT.
20. Stejskal, P. (2001). *Tarify, ceny a mezinárodní přeprava*. Praha: Vydavatelství ČVUT.
21. Svatoš, M. (2009). *Zahraniční obchod*. Praha: Grada Publishing.
22. Štěrbá, R. (2010). *Mezinárodní organizace v dopravě*. Praha: České vysoké učení technické.

23. Tichá, L. (2007). *Vnější obchodní vztahy ČR*. České Budějovice: EF Jihočeské univerzity.
24. Toušek, R. (2009). *Management dopravy*. České Budějovice: EF Jihočeské univerzity.
25. Vaněček, D. (2008). *Logistika*. České Budějovice: ZF Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích.
26. Veber, J., & Srpová, J. (2008). *Podnikání malé a střední firmy*. Praha: Grada Publishing.
27. Veber, J., & Srpová, J. (2012). *Podnikání malé a střední firmy*. Praha: Grada Publishing.
28. Zamazalová, M. (2010). *Marketing*. Praha: C. H. Beck.
29. Zamykalová, M., Machková, H., & Sato, A. (2002). *Mezinárodní obchod a marketing*. Praha: Grada Publishing.
30. Zelený, L. (2004). *Rozvoj dopravy ve světě*. Praha: Vysoká škola ekonomická.

## Internetové zdroje

1. Rizika v mezinárodním obchodě. BusinessInfo.cz [online]. 2009 [cit. 2013-03-11].  
Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/rizika-v-mezinarodnim-obchode-7170.html>
2. Český statistický úřad [online]. 2013 [cit. 2013-03-11]. Dostupné z: [www.czso.cz/](http://www.czso.cz/)
3. ČESMAD Bohemia [online]. 2013 [cit. 2013-04-19]. Dostupné z: [www.prodopravce.cz/](http://www.prodopravce.cz/)

## Seznam schémat

Schéma č. 1: Podíl dopravy .....	6
Schéma č. 2: Výkony nákladní dopravy .....	7
Schéma č. 3: Přednosti a nedostatky jednotlivých druhů dopravy.....	8
Schéma č. 4: Náklady silniční a železniční dopravy .....	9
Schéma č. 5: Nová struktura - Úmluva Cotif .....	15

## Seznam obrázků

Obrázek 1: Logistická síť Hödlmayr .....	31
Obrázek 2: Organizační struktura .....	33
Obrázek 3: Systém VTS .....	42
Obrázek 4: Systém AS400 .....	43

## Seznam tabulek

Tabulka č. 1: Struktura oslovených respondentů .....	34
Tabulka č. 2: Délka profesní praxe.....	34
Tabulka č. 3: Škodovost ve fázích přepravy v roce 2012 .....	37
Tabulka č. 4: Národnostní zastoupení řidičů v roce 2012.....	44
Tabulka č. 5: Právní předpisy pro oblast dopravy.....	56

## Seznam grafů

Graf č. 1: Vyhovující stav legislativních předpisů EU v dopravě .....	36
Graf č. 2: Působení firmy na trhu z hlediska času .....	47
Graf č. 3: Využití kombinované dopravy .....	48
Graf č. 4: Počet zaměstnanců v podnicích % .....	50
Graf č. 5: Počet vlastních nákladních vozidel podniku v % .....	51
Graf č. 6: Vnímání současné situace v mezinárodní přepravě dle stability.....	52



<b>Graf č. 7: Vnímání konkurence .....</b>	<b>53</b>
<b>Graf č. 8: Hodnocení legislativních opatření EU v % .....</b>	<b>55</b>
<b>Graf č. 9: Výskyt škodovosti ve fázích přepravy .....</b>	<b>57</b>
<b>Graf č. 10: Způsoby předcházení škod v %.....</b>	<b>58</b>
<b>Graf č. 11: Příčiny vzniku škod v % .....</b>	<b>60</b>
<b>Graf č. 12: Roční škodovost ve firmě .....</b>	<b>61</b>
<b>Graf č. 13: Způsob pojišťování zásilek v % .....</b>	<b>62</b>

## **Seznam příloh**

**Příloha 1: Scénář semistrukturovaných rozhovorů**

**Příloha 2: Dotazník**

**Příloha 3: AETR**

**Příloha 4: Objednávka přepravy**

**Příloha 5: Podpůrné materiály pro dispečery**

**Příloha 6: Dokument o udělení pokuty během přepravy**

## **Příloha č. 1: Scénář semistrukturovaných rozhovorů**

- **Kolik řidičů spadá pod Vaši kompetenci?**

- **Vnímáte současnou situaci v mezinárodní přepravě jako:**

- Stabilní
- Spíše stabilní
- Spíše nestabilní
- Nestabilní

- **Jakým způsobem ovlivnila ekonomická krize odvětví přepravy?**

- **Jak vnímáte konkurenci v mezinárodní přepravě vzhledem k Vaší firmě?**

- Velmi ohrožující
- Spíše ohrožující
- Spíše neohrožující
- Neohrožující

- **Je současná legislativní úprava EU pro realizaci přeprav vyhovující, odůvodněte své tvrzení?**

- Vyhovující
- Spíše vyhovující
- Spíše vyhovující
- Nevyhovující

- **Jaká přepravní rizika, dle Vašeho názoru, nejvíce ovlivňují mezinárodní přepravu? (i více možností)**

- působení přírodních jevů,
- důsledky lidské činnosti,
- přirozená povaha nákladu (koroze),
- jiné:.....

- **Kde vidíte kritické oblasti ve Vašem podniku zabývajícího se mezinárodní přepravou?**

- **Jakým způsobem se pojišťuje zásilka během přepravy ve Vašem podniku?**

- **Jaká opatření ve Vašem podniku využíváte pro eliminaci škodných událostí?**

- Žádnými**
- Školením zaměstnanců**
- Dostatečnou obalovou technikou**
- Vhodným ložením zboží**
- Jiné.....**

• **Jaká část přepravy zaznamenává největší procento vzniku škody?**

- nakládání,
- transport,
- vykládání
- skladování.

• **Jaké je přibližné roční procento škodovosti ve Vaší firmě? - na přepravovaných nákladech?**

• **Jaké jsou nejčastější příčiny vzniku škod při přepravě zboží ve Vaší firmě?**

• **Jakým způsobem komunikujete s řidiči?**

• **Jakým způsobem komunikujete s klienty**

• **Využíváte při své práci speciálně upravený software?**

- **Kombinuje Vaše firma silniční dopravu i s jiným druhem dopravy? Popřípadě s jakým druhem a jak často?**

Ano

Ne

## **Příloha č. 2: Dotazník**

Dobrý den, jsem studentem Ekonomické fakulty Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích a dovoluji si Vás tímto požádat o vyplnění dotazníku, který se vztahuje k mé diplomové práci s názvem Problematika přepravy v mezinárodním obchodě. Dotazník je anonymní a údaje z něj budou použity pouze pro mou diplomovou práci.

Děkuji Vám za čas strávený při vyplňování dotazníku. Václav Soukup

- **Jak dlouho působí Vaše firma na trhu?**
  - Méně než 1 rok
  - 1-5 let
  - 6-10 let
  - Více než 10 let
- **Kombinuje Vaše firma silniční dopravu i s jiným druhem dopravy?**
  - Ano, se železniční dopravou
  - Ano, s vodní dopravou
  - Ano, s jiným typem dopravy
  - Ne
- **Kolik pracovníků zaměstnává Vaše firma?**
  - Do 10 zaměstnanců
  - Do 50 zaměstnanců
  - Do 250 zaměstnanců
  - Více než 250 zaměstnanců
- **Vnímáte současnou situaci v mezinárodní přepravě jako:**
  - Stabilní
  - Spíše stabilní
  - Spíše nestabilní
  - Nestabilní

- **Jak vnímáte konkurenci v mezinárodní kamionové přepravě vzhledem k Vaší firmě?**
  - Velmi ohrožující
  - Spíše ohrožující
  - Spíše neohrožující
  - Neohrožující
- **Považujete platná legislativní opatření EU pro oblast přepravy za vyhovující?**
  - Ano
  - Spíše ano
  - Spíše ne
  - Ne
- **V jaké fázi přepravy dochází ve Vaší firmě k největšímu výskytu škod?**
  - Nakládka zboží
  - Vlastní transport zboží
  - Vykládka zboží
  - Skladování
- **Jakými opatřeními se snažíte předcházet škodám na přepravovaném zboží?**
  - Lze zaškrtnout více možností
  - Žádnými
  - Školením zaměstnanců
  - Dostatečnou obalovou technikou
  - Vhodným ložením zboží
  - Jiné.....
- **Jaké jsou nejčastější příčiny vzniku škod při přepravě zboží ve Vaší firmě?**
  - Působení přírodních vlivů
  - Vliv lidského faktoru
  - Přirozená povaha nákladu
  - Jiné.....

- **Jaké je přibližné roční procento škodovosti ve Vaší firmě? - na přepravovaných nákladech?**
  - 0-0,5 %**
  - 0,5 - 1,5 %**
  - 1,6-3 %**
  - Více než 3 %**
  
- **Jakým způsobem se ve Vaší firmě pojišťují zásilky?**
  - Individuálně každá zásilka**
  - V rámci sjednaného firemního pojištění**
  - Jiné.....**



### Příloha 3: AETR

oba řízení denní týdenní dvanáctidenní	9 hodin (2x týdně 10 hodin) nejvýše 6 denních dob řízení 90 hodin
Přerušení doby řízení po době trvající nepřetržitě min. doba přerušení řízení (přestávka)	4,5 hodiny  45 minut (je možno nahradit přestávkami po nejméně 15 minutách - nelze započítat do denního odpočinku)
Denní doba odpočinku <sup>1)</sup> - jeden řidič         - dva řidiči	11 hodin (v průběhu 24 hodin)  - možnost zkrácení nejvýše 3x týdně na 9 hodin s tím, že jako - náhrada bude poskytnuta odpovídající doba odpočinku před koncem následujícího týdne  12 hodin (v průběhu 24 hodin)  - s tím, že čerpání je možné ve dvou nebo třech oddělených intervalech během 24 hodin, přičemž jeden interval musí být nejméně 8 hodin  8 hodin (v průměru 30 hodin)
Týdenní doba odpočinku <sup>2)</sup>	45 hodin (včetně denní doby odpočinku za poslední den v týdnu)  - možnost zkrácení na 36 hodin v místě obvyklého odstavení vozidla, nebo v místě pobytu řidiče  - možnost zkrácení na 24 hodin mimo výše uvedená místa s tím, že každé zkrácení bude vyrovnáno odpovídající dobou odpočinku vybranou vcelku před koncem třetího týdne

Zdroj: <http://www.kroman.cz>, 2013

## Příloha 4: Objednávka přepravy

F A H R T A U F T R A G - Z U G 3 1 3 5 8 / 1 DISPO  
Ivanega Peter 1SA 0096 /9S1 2260 12.05.15 11:23



.GP20120430-1

AB : Volkswagen Slovakia a.s. (57249/) LAD:1216032  
Devinska Nova Ves  
SK - 84301 BRATISLAVA , J.Jonasa 1  
!!!ACHTUNG!!! ABHOL-TERMIN ab2504 2704 !!!ACHTUNG!!!

NACH: VolkswagenLogistic GmbH&CO (56993/) L:1216032



.JD

OHG/Lief.Nr.: 258073  
D - 38436 WOLFSBURG , Brieffach 0203/0  
TEL:0049// 5361263- FAX: 0049// 2815

-M-*006	TOUAREG	(90)
-M-*	VW Touareg	16003
-M-*	VW Touareg	.
-M-*	VW Touareg	.
-M-*	VW Touareg	.
-M-*	VW Touareg	.
-M-*	VW Touareg	.

\*lot.: 90/12

\*

\*

\*

\*\*\* 06 FAHRZEUGE \*\*



.PP

\*\*\* E N D E \*\*\*

Zdroj: Interní materiál Hödlmayr International

## Příloha 5: Podpurné materiály pro dispečery


Zug Nr.	Aktuelle Fahrerbesetzung	nach Hause	Fahrerbesetzung n.W	Notizen:
13		Aisting	Kral Petr 2	
42	Prazsky Pavel	Jenec / Aisting	Prazsky Pavel	O.K. LKW in Jenec
122			Dudaszek Zoltan	O.K. Ab Dienstag in Betrieb
132	Kral Petr 1		Kral Petr 1	O.K. 14.09.12 - 1 Tag Urlaub
144	Kaskotö Peter	XXXXX	Kaskotö Peter	O.K.
145	Prochazka David	XXXXX	Prochazka David	O.K.
146	Levicek Karol	XXXXX	Levicek Karol	O.K.
149	Vorobjov Miroslav	Kvetoslavov / Aisting	Vorobjov Miroslav	O.K. LKW Kvetak
150	Lelkes Ladislav	XXXXX	Lelkes Ladislav	O.K.
157	Jemelka Michal	Aisting (Verteilungzug)	Jemelka Michal	O.K.
159	Holubcak Slavomir	Jenec / Aisting	Holubcak Slavomir	O.K. LKW Jenec, 03.+04.09.2012 TÜV Vorbereitung + TÜV, Jenec, CZ
173	Klinko Florian	domu, rozvozy	Klinko Florian	O.K. 30.08.-TÜV Vorbereitung + TÜV in CZ (TÜV gültig bis 01.09.2012!)
175	Capak Ondrej+Vainhara		Capak Ondrej+Vainhara	O.K.
179	Sulc Jan	jede domu s LKW	Sulc Jan	O.K.
180	Chvapil Milan	Jenec / Aisting	Vainhara Lubos	O.K.
187	Nocar Libor	XXXXX	Nocar Libor	O.K.
188	Dostal Jiri		Dostal Jiri	O.K. 31.08.12, 16 Uhr bis 01.09.12, Werkstatt Aisting (Aufbau + Reifenkontrolle)
188	Roub Vilem		Roub Vilem	O.K.
192	Zahorak Alexander	Jenec-spästens 30.08. Abend!!!	Zahorak Alexander	O.K. je s LKW doma
193	Foltyrn Martin	XXXXX	Foltyrn Martin	O.K.
194	Salvata Pavel	Jenec-spästens 30.08. Abend!!!	Salvata Pavel	O.K. je s LKW doma
195	Soustal Petr	Jenec	Soustal Petr	O.K. je s LKW doma
201	Stroin Pavel		Stroin Pavel	O.K.
204	Bittner Jan	XXXXX	Bittner Jan	O.K.
205	Hatala Rajmund	LKW in Kvetoslavov / Aisting	Hatala Rajmund	O.K. Bitte mit einer Ladung über Braunschweig schicken (MB Arthur Block-Werk.)
214	Molcan Marian		Molcan Marian	O.K.
214	Molnar Peter		Molnar Peter	O.K.
220			Novak Zoltan	O.K.
227	AT Fahrer		Stolpa Josef	O.K. ab Mittwoch 29.09.12-AT Fahrer
228	Juhos Silvester		Juhos Silvester	O.K.
228	Jedlicka Jindrich		Jedlicka Jindrich	O.K.
319	Chocholous Pavel	XXXXX	Chocholous Pavel	O.K. Mo-10.09.12 - Zahnarzt
321	Varga Milan	XXXXX	Varga Milan	O.K.
322	Stibr Jan	Jenec / Aisting	Reindl Karol	O.K. Stibr Jan - nächste Woche krank
326			Kovacsics Josz	O.K. Ab Dienstag in Betrieb
327	Miartan Vratko	Kvetoslavov / Aisting	Miartan Vratko	O.K. LKW doma
329	Belansky Julian	Kvetoslavov / Aisting	Belansky Julian	O.K. LKW doma
330	Bartos Ondro	Kvetoslavov / Aisting	Bartos Ondro	O.K. LKW in Aisting, nazpet sluzebakem z Kvetaku
336	Darmo Milan ml.	Aisting	Darmo Milan st.	O.K. Zug wurde am A3, Aurach abgestellt
337	Dojkov Jiri	Jenec / Aisting	Dojkov Jiri	O.K. LKW doma
338			Antal Felician	O.K. Zug steht in Aisting
351	Bohos Peter	Kvetoslavov / Aisting	Bohos Peter	O.K. Po-zubar, LKW doma
352	Budai Jozef	Kvetoslavov / Aisting	Budai Jozef	O.K. s LKW domu!
353	Antal Felician	nevysel mu vikend	Levicek David	O.K.
358	Ivanega Peter	XXXXX	Ivanega Peter	O.K.
418	Schmidt Stefan	Kvetoslavov / Aisting	Schmidt Stefan	O.K. LKW doma
419	Dziuban Robo	XXXXX	Dziuban Robo	O.K.

h20





# Příloha 6: Dokument o udělení pokuty během přepravy

-K-U-N-D-E-N-B-E-L-E-G-		Block Nr.: Blatt A 5434-16	
BAG - Bundesamt für Güterverkehr Dresden		Quittung über eingezahlte Sicherheitsleistung Nr. 02052012 1319 9755780	
Terminal-ID: 54245144 TA-Nr. 011003 BNR 1706		A-5434-16	
12		Kontrollzeit: 13:07	
Barzahlung		A17	
EUR 93,50		Prag - Dresden	
Datum 02.05.12 14:04 Uhr		13.5	
01728 Bannewitz		01728 Bannewitz	
Betroffener: Anrede Herr		Name Ivanega	
Vorname Peter			
Die Zahlung für den Betroffenen erfolgte durch:			
Anrede			
Name			
Vorname			
Der Betroffene hat wegen der ihm eröffneten Zuwiderhandlung auf Anordnung an das Bundesamt für Güterverkehr - Zahlstelle -, Postfach 19 01 80, 50498 Köln, zu Händen des Kontrolleurs für die zu erwartende Geldbuße und die Verfahrenskosten Sicherheit in Höhe von			
EUR, Ct <input checked="" type="checkbox"/> Teilbetrag			
93,50			
<input checked="" type="checkbox"/> in bar EUR i.B. ****Neun-Drei****			
<input type="checkbox"/> per Kreditkarte			
<input type="checkbox"/> mit EC-Karte geleistet.			
Die Sicherheitsleistung wird auf die festgesetzte Geldbuße und die Kosten angerechnet. Wird keine oder eine Geldbuße in geringerer Höhe festgesetzt, so wird der nicht in Anspruch genommene Betrag zurückgezahlt.			
Tatbestandsnummern			
118600 Strassenverkehrsrecht			
 KONTROLLE BAG 15-04		Bannewitz 02.05.2012	
(Dienststempelabdruck)		(Ort) (Datum) (Unterschrift der Kontrolleurin / des Kontrolleurs)	
Zur Beachtung: Einzahlungen durch Übergabe von Zahlungsmitteln dürfen an zur Annahme Berechtigte außerhalb des Zahlstellenraumes mit befreiender Wirkung entrichtet werden. Diese Berechtigten müssen auf Verlangen des Einzahlungspflichtigen einen Ermächtigungsausweis in Verbindung mit dem Dienstausweis vorlegen. Letzterer muss mit dem Lichtbild des Berechtigten und dem Abdruck des Dienststempels versehen sein.			
22145 Quittung		82117 08	

**Bundesamt  
für Güterverkehr**

**Kontrollschein**

Bernhardstr. 62, 01187 Dresden  
 Tel.: 0351 / 8 79 96 - 0  
 Fax: 0351 / 8 79 96 - 80  
 E-Mail: bag-dresden@bag.bund.de

Ordnungs-Nr.	SN0046	Straße	A17	Datum	02.05.2012	Uhrzeit	13:07
Fahrtrichtung	Prag - Dresden						
Kilometer	13,5	Gemarkung	Gem. Bannewitz				
Gemeinde	01728 Bannewitz						

Fahrzeugart	Amtliches Kennzeichen	Fahrzeugart	Amtliches Kennzeichen
LKW über 12 t	1SA0096	Starrdeichselanhänger	9S12260

**Überprüfung des Fahrzeugs durch den Straßenkontrolldienst des Bundesamtes für Güterverkehr hinsichtlich der Einhaltung der**

	Beanstandung	Untersagung der Weiterfahrt
<input checked="" type="checkbox"/> Vorschriften des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/> Fahrpersonalvorschriften	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/> straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften hinsichtlich der zulässigen Abmessungen	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Dieser Kontrollschein dient als Nachweis für die Fahrzeugkontrolle und gilt für 12 Stunden. Die Polizei/ das BAG kann bei Vorzeigen dieses Kontrollscheines von einer nochmaligen Überprüfung des Fahrzeuges nach den o.g. Vorschriften absehen. Der Fahrzeugführer wird daher gebeten, für den Fall einer nochmaligen Kontrolle diesen Schein bereitzuhalten.

**Es wurden folgende Maßnahmen getroffen:**

Aufgrund der festgestellten Verstöße wird die Weiterfahrt untersagt.

Bis zur Beseitigung der schwerwiegenden technischen Mängel wird die Benutzung des Fahrzeugs vorläufig untersagt und das Fahrzeug mit einer Sicherungskette an der Weiterfahrt gehindert.

**Bemerkungen:**

Bis zur Herstellung der Fahrzeughöhe mit Ladung von 4 m wurde die Weiterfahrt untersagt.



KONTROLLE  
BAG 15-04

Wolf

*Wp*

Kontrollstempel

Name des Kontrolleurs

Unterschrift des Kontrolleurs



**Weiterleitungshinweis**

Zuständige Behörde: Landedirektion Chemnitz-Zentrale Bußgeldstelle

Name der Bank: Ostsächsische Sparkasse DD

Bankleitzahl: 850 503 00

Konto-Nummer: 315 582 2006

Verwendungszweck:

Anordnung: Nach Rücksprache mit

wurde eine Sicherheitsleistung in Höhe von

EUR angeordnet.

**Zustellungsbevollmächtigter**

Anrede

Frau

Name

Borrmann

Vorname

Straße/Hausnummer

Postleitzahl

Ort

Zdroj: Interní materiál Hödlmayr International