

Vysoká škola logistiky o.p.s.

**Služby pojištění využívané vybranou
společností**
(Bakalářská práce)

Přerov 2021

Kateřina Vašečková, DiS.



**Vysoká škola
logistiky**
o.p.s.

Zadání bakalářské práce

studentka	Kateřina Vašečková, DiS.
studijní program	LOGISTIKA
obor	Logistika ve službách

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

Název tématu: Služby pojištění využívané vybranou společností

Cíl práce:

Provést analýzu pojistných služeb využívaných ve vybrané společnosti, porovnat je s novými produkty nabízenými na trhu v této oblasti a předložit uživateli z jeho pohledu nejvhodnější řešení.

Zásady pro vypracování:

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

Bakalářskou práci zpracujte v těchto bodech:

Úvod

1. Teoretická východiska služeb pojišťovnictví
2. Analýza stávajícího stavu pojištění ve zvolené společnosti
3. Výběr nejvhodnějšího druhu pojištění pro zvolenou společnost
4. Návrhy a doporučení

Závěr

Rozsah práce: 35 – 50 normostran textu

Seznam odborné literatury:

DUCHÁČKOVÁ, Eva. Pojištění a pojišťovnictví. Praha: Ekopress, 2015. ISBN 978-80-87865-25-5.

GROSS, Ivan a kol. Velká kniha logistiky. Praha: VŠCHT Praha, 2016. ISBN 978-80-7080-952-5.

HALÁSEK, Dušan. Logistika v odvětví služeb [elektronická skripta]. Přerov, 2013. Vysoká škola logistiky, o. p. s.

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Růžena Caletková

Datum zadání bakalářské práce:

31. 10. 2020

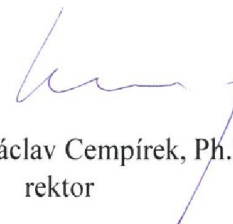
Datum odevzdání bakalářské práce:

6. 5. 2021

Přerov 31. 10. 2020



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



prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.
rektor

Čestné prohlášení

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

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

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

V Přerově, dne 06. 05. 2021



.....

podpis

Poděkování

Ráda bych tímto poděkovala své vedoucí bakalářské práce Ing. Růženě Caletkové za cenné rady, věcné připomínky a vstřícnost při konzultacích. Dále paní Ing. Pavle Palkovské a panu Ing. Ladislavu Bordovskému ze společnosti Renomia a hlavní účetní společnosti INTERFRACHT s.r.o. Jeleně Starečkové, kteří byli opravdu velmi nápomocní při realizaci této práce. Toto poděkování patří také mé rodině, přátelům a kolegům za trpělivost a podporu po celou dobu studia.

Anotace

Práce se zabývá průzkumem nabídky pojištění odpovědnosti zasílatele, které je na českém pojistném trhu poněkud omezený a komplikovaný segment. Pojištění rizik spojených s provozováním zasílatelské činnosti je velmi důležité, vzhledem k tomu, že škody v tomto odvětví mohou být několikamilionové. Cílem práce je zanalyzovat pojištění odpovědnosti zasílatele, které je užíváno firmou INTERFRACHT s.r.o., to později porovnat se získanými nabídkami a následně předložit vedení společnosti návrhy a doporučení v této oblasti.

Klíčová slova

Dopravní služby, Zasilatelství, Pojištění, Přeprava, Pojištění odpovědnosti

Annotation

The thesis deals with the research of the offer of forwarder's liability insurance, which is a limited and complicated segment on the Czech insurance market. Insurance of risks associated with the operation of forwarding activities is very important, given that the damage in this sector can be in several million. The aim of the work is to analyze the forwarder's liability insurance, which is used by the company INTERFRACHT s.r.o., later to compare it with the obtained offers and then to submit to the company's management proposals and recommendations in this area.

Keywords

Transport service, Forwarding, Insurance, Transportation, Liability Insurance

Obsah

Úvod.....	9
1 Teoretická východiska služeb pojišťovnictví.....	11
1.1 Pojištění.....	11
1.2 Terminologie.....	12
1.3 Pojišťovnictví jako služba.....	13
1.4 Riziko pojištění.....	15
1.4.1 Definice rizika.....	16
1.4.2 Členění rizik.....	16
1.4.3 Realizace rizik.....	17
1.4.4 Krytí rizik.....	18
1.4.5 Krytí rizik podnikatelského subjektu.....	18
1.5 Pojistný trh.....	20
1.6 Česká asociace pojišťoven (ČAP).....	22
2 Analýza stávajícího stavu pojištění ve zvolené společnosti.....	23
2.1 INTERFRACHT s.r.o.	23
2.1.1 Zasílatelství a zasílatel.....	24
2.1.2 Železniční nákladní přeprava.....	26
2.1.3 Kombinovaná přeprava.....	27
2.1.4 FIATA.....	29
2.2 Pojištění odpovědnosti zasílatele.....	30
2.3 Analýza aktuálního smluvního pojištění.....	31
2.3.1 Stávající nabídka pro rok 2021.....	31
2.3.2 Analýza výše pojištění v průběhu let 2016 – 2020.....	33
3 Výběr nejvhodnějšího druhu pojištění pro zvolenou společnost.....	35
3.1 Společnost Renomia.....	35
3.2 Dotazník pojištění.....	35

3.3	Produktová nabídka	36
3.3.1	Generali Česká Pojišťovna	38
3.3.2	Česká Podnikatelská Pojišťovna.....	39
3.3.3	KOOPERATIVA.....	40
3.4	Porovnání produktů.....	41
4	Návrhy a doporučení	43
4.1	Flotilové pojištění	43
4.2	Setrvání ve stávajícím pojištění	44
4.3	Zvýšení limitu krytí	45
	Závěr	47
	Seznam zdrojů.....	49
	Seznam grafických objektů.....	52
	Seznam zkratek	53
	Seznam příloh	54
	Dotazník k pojištění	55

Úvod

Jsou mnohá témata, která kolem nás v našich životech dřív spíše jen proplouvala, a my jsme jim nevěnovali nějakou zvláštní pozornost. S vývojem lidské společnosti a pokrokem doby je ale naprosto přirozené a jasné, že se nás některá témata dříve či později budou dotýkat více. Jedním takovým tématem je rozhodně i samo pojištění.

Pojištění je v dnešní době neodmyslitelně spjata s lidskou společností. Dotýká se lidských životů v podobě životního pojištění, kam patří například i penzijní pojištění. Další pojištění, které se nás rozhodně týká, je pojištění neživotní, které budeme řešit především v případě, pokud je osoba vlastníkem automobilu, a to v podobě povinného ručení, které je dáno ze zákona, ale stejně tak se může týkat každého třeba při koupi nějakého elektrického spotřebiče (např. pračky), kdy není v dnešní době výjimkou, že nám prodejce přímo nabízí pojištění proti poškození věci nebo prodloužení záruční lhůty, než je záruční doba daná zákonem.

Předmětem této bakalářské práce je právě neživotní pojištění. Na neživotní pojištění je zde nahlíženo z pohledu podnikatelského subjektu. Konkrétně se bude věnovat problematice pojištění podnikatelského subjektu, který se zabývá specifickou spediční činností.

Pojištění odpovědnosti zasílatele je na českém trhu s pojištěním poněkud omezený produkt. Pojištění odpovědnosti jako takové nabízí poměrně velké množství pojišťovacích společností, ale když toto pojištění specifikujeme přímo na zasílatelskou činnost, trh je opravdu velmi omezen.

Cílem práce je provedení analýzy pojistných služeb využívaných společností INTERFRACHT s.r.o., porovnat je nabídkou produktů různých pojišťovacích společností nabízených na trhu v této oblasti a poté předložit vedení společnosti nejvhodnější řešení vyplývající z této analýzy.

V první kapitole je rozebrána především teorie související s problematikou pojištění a ve druhé kapitole je pak přiblížena problematika zasílatelství a železniční přepravy, kterou se především společnost INTERFRACHT s.r.o. zabývá. Dále v této kapitole proběhne představení stávajícího pojištění odpovědnosti zasílatele.

V praktické části práce je možné vidět porovnání získaných nabídek z pojišťoven, které se mi ve spolupráci s makléřskou pojišťovací společností Renomia podařilo získat. Nabídky jsou podrobně rozebrány, následně srovnány ve stejné úrovni a porovnány se stávající pojistnou smlouvou.

Poslední kapitola je věnována návrhům a doručením, které by bylo vhodné udělat jinak, nebo změnit na základě šetření a zjištění, jež byla učiněna v této práci. Tyto návrhy a doporučení byly předloženy vedení společnosti a bylo ve zcela jejich kompetenci, zda mohli a byli ochotni brát tento výsledek na zřetel a budou se doporučeními řídit.

Součástí práce je předloha dotazníku pojištění, kterou společnost Renomia zasílá ostatním pojišťovacím společnostem, za účelem získání jejich nabídky.

Osobním cílem této práce je především seznámit veřejnost s možnostmi pojištění podnikatelských subjektů, především v zasílatelské činnosti. Vzhledem k firmě, ve které autorka této bakalářské práce pracuje, se setkává s poměrně velkým množstvím lidí ze stejného oboru a díky tomu zjistila, že někteří nerozumí problematice pojištění v této konkrétní oblasti.

1 Teoretická východiska služeb pojišťovnictví

K pochopení významu a důležitosti pojišťovnictví v podnikání, i v lidských životech (ať už určité druhy životního pojištění, pojištění zdraví či majetková pojištění), je nutné vysvětlit nejprve základní pojmy, od kterých se vše odvíjí, těmito pojmy jsou pojištění a riziko.

Pojištění od nepaměti fungovalo na principech solidarity, podmíněné návratnosti (pojistné plnění je vypláceno na základě splnění předem určených podmínek) a neekvivalentnosti (pojistné plnění není rovná suma jako přijaté pojistné).

Dalo by se také říct, že státní ekonomika je na pojišťovnách závislá. Je to specifické odvětví, které se kromě pojišťovnictví zabývá také zajišťovací, zábrannou a zprostředkovatelskou činností v oblasti pojištění.

1.1 Pojištění

Termínem pojištění se vyjadřuje obecný a základní cíl, který sledují především ti, co jej využívají. Ve své podstatě se dá vyjádřit také slovy „jistota“ a „zabezpečení.“ Jedná se o snahu odstranit obavy a starosti, které mohou být vyvolány možností realizace negativní nahodilé situace. [1]

Pojištění se provádí prostřednictvím uzavírání smluv s komerčními pojišťovnami, které jsou významným odvětvím ekonomiky. Mohou poskytovat pojistnou ochranu a náhradu škod, které vzniknou na základě nepředvídatelných nahodilých událostí, někdy však ve výjimečných případech, i když je daná událost očekávána.

Nejdůležitější budou tedy ta rizika, na základě kterých, je pojišťovna schopna pro klienty vytvořit co nejlepší pojištění, které bude přesně odpovídat potřebám a přáním klienta.

Pojištění je forma ochrany lidské společnosti před nahodilými událostmi. Fakticky lze konstatovat, že se jedná o přenesení rizika na pojišťovnu před nahodilými událostmi.

Pojištění je nástroj pro snížení negativních následků nahodilostí. Pak také pojištění představuje druh závazku, kdy za poskytnutou úplatu v předem sjednaném rozsahu, následuje pojistné plnění, pokud se stane předem vymezená nahodilost, která se týká pojištěného rizika. [1]

Každý ekonomický subjekt má vlastně dvě možnosti, jak se finančně vyrovnat s nahodilými událostmi. Prvním je, že může kryt všechna rizika z vlastních zdrojů (samopojištění, nebo také spoření, které je ovšem limitováno částkou, kterou je daný ekonomický subjekt schopný naspořit před vzniklou škodou, tedy pokud nestihne naspořit dostatečný obnos, může být pro něj škodní událost poměrně devastující), nebo může přenést riziko na instituci, která provozuje pojištění, tedy na komerční pojišťovnu (která se postará pomocí pojistného plnění, aby následky, které budou provázet škodu nebyly pro poškozeného tak zatěžující).

1.2 Terminologie

V pojišťovnictví se využívá řada pojmů, které jsou ustálené tak, aby jejich významu po prostudování porozuměl i takzvaně člověk z ulice. Zde je několik nejdůležitějších, které budou potřeba hlavně pro praktickou část práce:

*„**Pojistné riziko** – souhrn rizik krytých příslušným druhem pojištění tak, jak jsou převzata pojišťovnou; jde o riziko, na které může pojišťovna uzavřít pojistnou smlouvu a je vždy podrobně vymezeno obsahově, s časovou platností a místním vymezením.*

***Pojistné podmínky** – obsahují právní úpravu určitého druhu pojištění.*

***Všeobecné pojistné podmínky** – pojistné podmínky pro určitý druh pojištění.*

***Zvláštní pojistné podmínky** – konkretizují všeobecné pojistné podmínky pro určitého klienta (konkrétní podmínky daného pojištění jsou dohodnuty v pojistní smlouvě).*

***Pojistná smlouva** – právní dokument na jehož základě vzniká smluvní pojištění fyzických a právnických osob.*

***Pojistník** – osoba fyzická nebo právnická, která uzavřela pojistnou smlouvu s pojistitelem a platí pojistné.*

***Pojištěný** – osoba, na jejíž život, zdraví, majetek, odpovědnost za škodu nebo jiné hodnoty pojistného zájmu se soukromé pojištění vztahuje (pro sociální a zdravotní pojištění se používá pojem pojištěnec).*

***Pojistitel** – právnická osoba, která je oprávněna provozovat pojišťovací činnost, tedy komerční pojišťovna.*

***Pojistné** – úplata za poskytnutou pojistnou ochranu (cena pojištění).*

***Pojistná událost** – nahodilá skutečnost blíže označená v pojistné smlouvě nebo ve zvláštním právním předpisu, se kterou je spojen vznik povinnosti pojistitele poskytnout pojistné plnění.*

***Pojistné plnění** – peněžité plnění oprávněné osobě po vzniku pojistné události, jeho výše se určuje podle zásad likvidace pojistných událostí a podle platných právních předpisů.*

***Pojistná hodnota** – nejvyšší možná majetková újma, která může v důsledku pojistné události nastat.*

***Pojistná částka** – horní hranice pojistného plnění dohodnutá v pojistné smlouvě nebo určená právním předpisem, měla by odpovídat pojistné hodnotě.“ [1, s. 8-10]*

1.3 Pojišťovnictví jako služba

Pojišťovnictví patří do oblasti služeb hospodářské povahy a sehrává významnou roli na národním trhu při tvorbě HDP. Může být klasifikováno z mnoha hledisek. Jak již bylo zmíněno výše, z hlediska směrnice Evropské unie spadají služby pojišťovnictví do kategorie služeb v obecném ekonomickém zájmu. Dále tvoří podskupinu služeb v obecném zájmu, jejichž nutným znakem je jejich opodstatněnost. Existence těchto služeb je v zájmu společnosti, tudíž poskytování těchto služeb má významný přínos pro celou společnost.

Dalším znakem je, že tyto služby mají ekonomickou povahu. Z toho vyplývá, že finanční služby umožňují rozdělovat finanční prostředky mezi ekonomickými subjekty.

Kdyby finanční služby neexistovaly, bylo by téměř nemožné si vypůjčit peníze, nebo se krýt proti různým rizikům. Zkrátka, pokud by neexistovaly, nemohla by se ekonomika rozvinout, do dnešní podoby. [2]

Dále mohou být finanční služby děleny i podle Českého statistického úřadu, kdy dle CZ NACE je pojišťovnictví v sekci K „Peněžnictví a Pojišťovnictví“ (oddíly 64 až 66), jako oddíl 65, skupina „Pojištění, zajištění a penzijní financování kromě povinného sociálního pojištění“, do které spadají podkategorie 65.1 pojištění, 65.2 zajištění a 65.3 penzijní financování. [2]

Služby pojišťovnictví jsou velmi obsáhlou skupinou služeb, které lze rozdělit z mnoha hledisek. Podle zákona č. 277/2009 Sb., o pojišťovnictví je můžeme rozčlenit na dvě

základní skupiny, tedy **životní pojištění** (pojištění pro případ smrti, dožití, spojených životů, aj) a **neživotní pojištění** (pojištění nemoci, úrazu, škody, aj.).

Pojišťovnictví, jako každá finanční služba, chce být na trhu samozřejmě úspěšná, a proto je nutné, aby při svém poskytování služeb byly dodržovány logistické zásady, které jsou všeobecně vyjádřeny v podobě logistických charakteristik „7 S“. [2]

V jednotlivých bodech si „7 S“ rozebereme v následujících odstavcích.

Správnou službou se rozumí, že služba vychází z potřeb zákazníků (tedy poptávky na trhu s pojištěním) a měly by být nabízeny pouze služby, které uspokojí potřeby klientů.

Správnou kvalitou se rozumí spokojenost klienta, kdy jestliže je klient spokojený, vrátí se k dané společnosti s dalším pojištěním, v opačném případě může vyhledat služby konkurenční společnosti.

Správným zákazníkem se rozumí, že služba musí být nabízena tak, aby oslovila cílovou skupinu klientů a to celé záleží na nastavení marketingu služeb každé konkrétní společnosti.

Správná cena je pro klienty mnohdy velmi rozhodujícím faktorem, je na pojišťovně, aby nastavila cenu tak, aby vznikal z poskytování služeb zisk, ale zároveň aby byla tato cena atraktivní pro co největší množství klientů.

Správné místo je velmi důležité pro prodej našich produktů na trhu. Je to klíčový způsob, jak jsou služby poskytovány, tedy tím jaké volí společnost distribuční kanály a dále musí také sledovat postup konkurenčních pojišťoven, aby dokázala daná společnost rychle reagovat a zaujmout znovu stávající i novou klientelu.

Správný čas je stejně důležitý jako správné místo, to lze chápat tak, aby byly služby poskytovány v době, kdy je o ně největší zájem ze strany klientů a jsou co nejvíce potřeba. Díky nim může pojišťovna sledovat demografický vývoj obyvatelstva, ale stejně tak hospodářský cyklus.

Správné možnosti je zase nutno chápat pouze ve finančních objemech. Tedy společnost by měla být schopna nabídnout každému jednotlivému uživateli, jím požadovaný objem (výše pojistného plnění) a počet (uzavřených smluv na jednoho klienta, nebo na oblast, kde klient působí) služby.

Vzhledem k tomu, že služby pojišťovnictví, jsou službami v obecném ekonomickém zájmu, je garantována jejich kvalita, a to Českou národní bankou. Ta vydává licence

každé nově vznikající komerční pojišťovně. Bez této licence nemůže subjekt vykonávat ani pojišťovací, ani zajišťovací činnost na českém trhu. Existuje výjimka, to pouze tehdy, kdy je pojišťovna z jiného členského státu EU a tudíž má právo zřídit v České republice pobočku, nebo na základě svobody dočasně poskytovat služby na našem území. ČNB má právo také licenci pojišťovně neudělit na základě mnoha skutečností (např. žadatel zadal v žádosti nepravdivé údaje). V žádosti o licenci musí být uveden základní kapitál, ten je v případě pojišťovny s výhradně životním pojištěním nejméně 90 mil. Kč a v případě, že se bude zabývat neživotním pojištěním, je tento minimální kapitál 65 až 200 mil. Kč (zde záleží na druhu odvětví). Základní kapitál musí být splacen pouze peněžítými prostředky. [2]

Poskytovatelem služby jsou komerční pojišťovny, které mají charakter akciové společnosti nebo družstva, které musí být zapsány v obchodním rejstříku. Každá komerční pojišťovna tedy bude vystupovat v obchodním vztahu ke klientovi jako právnická osoba.

Uživatelé služby jsou právnické a fyzické osoby obchodního charakteru, ale i fyzické osoby soukromého sektoru.

Služba je financována z vkladů klientů. Rozlišujeme však finanční zdroje, díky kterým jsou pojišťovny schopny provozovat všechny své služby. V rámci zdrojů financování pak rozlišujeme vlastní pasiva (základní kapitál, nerozdělený zisk z minulých let a výsledky hospodaření za běžné účetní období) a cizí aktiva (technické rezervy, přijaté úvěry a emitované dluhové cenné papíry). Pojišťovna je povinna tvořit technické rezervy s ohledem na celý rozsah své činnosti.

Nabízené služby v dané oblasti se řídí platnou legislativou pro služby pojišťovnictví je zákon č. 277/2009 Sb., o pojišťovnictví. Dále se pak řídí zákonem č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě, ten upravuje, co vše je zákonnou náležitostí každé pojistné smlouvy v rámci ČR. A v neposlední řadě zákonem č. 38/2004 Sb., o pojišťovacích zprostředkovatelích a samostatných likvidátorech pojistných událostí. [2]

1.4 Riziko pojištění

Aby bylo možné objektivně vytvořit přiměřené množství rizik, se kterými se klient společnosti bude setkávat a které mohou ohrozit jeho příjem, celé jeho podnikání, nebo jeho život, je nutné si nejprve prověřit, jaká možná rizika jsou zde aktuální. Přípuštěním

existence rizik je následkem toho, že tu jsou faktory, které mohou být nebezpečné a neustále ohrožují stav a výsledek.

Tedy ve zkratce by se dalo také říct, že žádné pojištění není zcela bez rizika. Riziko pro pojišťovnu je, že bude muset vyplatit pojistné plnění, riziko pro uživatele pojištění je například ztráta zaměstnání, vážná nemoc, odcizení automobilu aj.

Pojištění je úzce spojeno s pojmem nahodilost. Tím lze tedy říct, že je chápáno jako nástroj, pomocí kterého je zde snaha řešit negativní důsledky nahodilosti.

1.4.1 Definice rizika

Literatura uvádí řadu definic, riziko je především chápáno jako nejistota, jež může způsobovat ztrátu, nebo také jako pravděpodobnost, že se nějaká skutečnost může stát.

Z finančního hlediska se riziko definuje svou kolísavostí finanční veličiny okolo očekávané hodnoty v důsledku změn parametrů. Tato kolísavost poté vyjadřuje možnou změnu v hodnotě rizikového faktoru jako jsou ceny obligací a akcií, úrokové míry, devizové kurzy aj.

Co se pojištění týče, pak se riziko definuje jako záporná odchylka od normálu, tedy jako nepříznivá událost v lidském životě. [3]

Díky tomu můžeme říct, že riziko je jen možnost záporné odchylky od určeného rovnovážného stavu nebo normálu, tedy ne samostatná odchylka. Pozdější záporný projev rizika a jeho potenciaální možnosti znamenají vznik odchylky a může se (ale nemusí) pak projevit vznikem škod. [3]

Pak také lze obecně konstatovat, že riziko je nejistota, která se dá také kvalifikovat, oproti tomu tzv. pravá nejistota je kvantifikovatelná. [4]

Další způsob, jak lze riziko zlepšit nebo popsat, je pomocí určité hodnoty pravděpodobnosti. Výše pravděpodobnosti poté vylučuje nejistotu ze spektra neurčitosti. [4]

1.4.2 Členění rizik

V závislosti na povaze jevu či procesu mohou nastat dvě rizika. Jedním z nich je **čisté riziko**, které je výhradně negativní odchylka od cíle, zde platí, že toto riziko není záměrně podstupováno lidským faktorem a následuje poté **spekulativní riziko**, které má

jak negativní, tak ale i pozitivní odchylky, které jsou spojeny s lidským faktorem, který tato rizika podstupuje dobrovolně nebo dokonce záměrně.

U čistého rizika je poté zkoumáno navíc i **subjektivní riziko**, které je vytvářeno na základě konání lidí (neopatrnost, charakterové a schopnostní vlastnosti, morální riziko) a **objektivní riziko** je pak dáno na základě jednotlivých přesně daných skutečností. Mezi těmito druhy rizika je však velmi těžké najít pevnou hranici.

Další členění můžeme brát z pohledu, jak daná příčina rizika vzniká. Na základě vzniku pak rozlišujeme, buď **přírodní rizika** nebo **rizika vyvolaná lidským faktorem** (technická rizika, rizika vyvolaná lidmi).

1.4.3 Realizace rizik

Z hlediska realizace rozlišujeme rozměry rizika, které ukazují vlastnosti jednotlivých rizik. Těmito vlastnosti může být okamžik realizace rizika, výskyt realizace nebo rozsah realizace. Okamžikem realizace se rozumí rozměr, který má každé riziko, pokud by bylo známo, kdy se události uskuteční, nešlo by o riziko, ale o jistotu. Výskytem rizika se rozumí rozměr, kterým lze dané riziko sledovat, to ale pouze i rizik s absolutní nahodilostí. Pro riziko s absolutní nahodilostí je typické, že se realizovat může, ale nemusí (opakem jsou rizika s relativní nahodilostí, tam je jasné, že k této události dojde s největší pravděpodobností). Rozsah realizace rizika je pak rozměr, který mají jen ta rizika, která se mohou realizovat nejen plně, ale i částečně.

Velikost rizika dopadá na podobu realizace a při plnění pojištění během krytí rizik, bude mít tato realizace rizika podobu dopadu na uplatněnou konstrukci pojistného produktu. [4]

Nastalá nahodilá událost, jež ohrožuje daný ekonomický subjekt, vždy vede k projevu škod. To znamená určitou konkretizaci rizika, jímž byl daný subjekt ohrožen. Škody vznikají jako následek realizace rizika a mohou mít tak různou podobu. [4]

Mohou to být škody materiálního a nemateriálního charakteru. Materiální škody jsou hospodářské ztráty v důsledku poškození věcných majetků, škody v souvislosti se ztrátou nebo ohrožením příjmu, dále pak vznik výdajů v návaznosti na realizaci rizika. Nemateriální škody pak nepůsobí přímo na majetek, ale může být třeba trvalý následek po úrazu, nebo ztráty živitele rodiny. Nemateriální škody jsou tedy spíš předmětem životního pojištění.

1.4.4 Krytí rizik

Některá rizika nelze odvrátit jakoukoliv přípravou, proto pro některá rizika připadá v úvahu finanční krytí rizik. Budeme je chápat jako finanční náhrady škody vzniklých realizací rizik.

Finanční krytí rizika je prováděno v různých formách, které jsou závislé na nositeli rizika a jeho charakteru. Jde tedy o krytí rizik prostřednictvím státu, individuální krytí rizik a pojištění. [4]

Jestliže by mělo dojít ke krytí rizik prostřednictvím státu, tak to bude v případě řešení škod velkého nebo hromadného rozsahu, jako jsou například živelní katastrofy, poté také při krytí rizik, jako jsou základní sociální potřeby lidí, což je bráno jako státní a sociální podpora. [4]

Individuální krytí rizik je chápáno jako tvorba individuálních rezerv pro krytí škody prostřednictvím různých forem spoření (jednotlivci, rodiny, podnikatelé), kdy míra krytí je ohraničena pouze naspořenými prostředky. [4]

Pojištěný tedy znamená přenos rizika na pojistitele (specializovanou instituci). V podstatě se jedná o tvorbu rezerv pro krytí rizik, jde ovšem o tvorbu kolektivní rezervy, tedy o rozdělení rizika mezi více zúčastněných a krytí rizik tedy není ohraničeno naspořenými prostředky jednotlivců. [4]

1.4.5 Krytí rizik podnikatelského subjektu

Na podnikatelské subjekty číhá řada nástrah během jejich podnikatelské činnosti. Samotné podnikání přináší celou řadu rizik, kterou ne vždy dokážeme odhalit v zárodku nebo jim jakkoli zabránit. Tato rizika můžeme nazvat rizika podle podnikových činností.

Výrobní rizika se mohou vyskytovat při přerušení provozu; poškozením, zničením nebo zcizením věci určené k provozu a výrobě; následná škoda na základě poškození, zničení nebo zcizení dané věci potřebné k provozu a výrobě; pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou z provozu organizace (škody, jež může podnik způsobit svým provozem třetím osobám).

Ekonomická rizika zajišťují především finanční rizika a odpovědnosti za škodu, kterou mohl způsobit management svým vedením.

Obchodní rizika jsou především pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou vadnými výrobky, kde se mohou používat dva principy pojištění. Princip **Loss occurrence** (ochrana pojištěného proti možným následkům odpovědnosti za škody, které může výrobek způsobit v době platnosti pojistné smlouvy) a **princip claim mode** (kryje škody, které mohly nastat v minulosti, ale i jejich následky).

Riziko informační pojišťuje především elektronická zařízení, což znamená, že v případě, kdy by nastala nenadálá událost na elektronických zařízeních (počítače, kopírky, telefony, aj), které by měly na základě této události přestat fungovat (zkrat elektrické sítě), je podnikatelský subjekt pojištěn a dostane plnění ve smluvené výši.

Do **rizik sociálních** se řadí především pojištění příjmů v době pracovní neschopnosti (toto pojištění nebylo dříve potřeba, ale se snížením příjmů pro zaměstnance v době pracovní neschopnosti se o něj začal stále více jevit zájem) a pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou výkonem povolání (dobrovolné smluvní pojištění zaměstnanců, pokud zaměstnanec způsobí škodu zaměstnavateli).

Rizika technická obsahují především environmentální pojištění. Toto pojištění můžeme jinak také nazvat pojištění odpovědnosti podnikatele vůči životnímu prostředí, kde se pojišťuje především odpovědnost za způsobenou škodu, pro případ nehody a bezpečnosti.

Rizika logistická, jsou posledním typem a tento typ si probereme trochu podrobněji. Tato rizika jsou spojena především s přepravou výrobků a polotvarů mezi výrobcem a zákazníkem, případně i mezi jednotlivými závody výrobce.

Zahrnuje dopravní pojištění, které se zaměřuje na pojištění škod, které by mohly vznikat během dopravy na dopravním prostředku nebo na přepravovaném zboží. Dále se přihlíží k **druhu pojistné potřeby** (pojištění dopravního prostředku – kasko, pojištění přepravovaného zboží – cargo, pojištění ostatních potřeb – nájemné, clo, dopravné, aj.), ke **způsobu přepravy** (pojištění námořní a říční přepravy, vnitrostátní doprava, letecká doprava, kombinovaná přeprava – několik na sebe navazujících způsobů přepravy) nebo k době **trvání pojištění** (na jednu cestu zboží nebo případně po dobu nějakého času, který se nemusí shodovat s jednou cestou).

Kasko pojištění je někdy také chápáno jako havarijní pojištění. Jedná se o pojistné plnění majiteli nebo držiteli vozidla v případě pojistné události. **Cargo pojištění** se pak vztahuje na elektroniku, elektrospotřebiče, fototechniku, sklo, keramiku, křehké předměty a zboží podléhající zkáze, ostatní přepravované věci a jednorázovou přepravu, a to v případě

poškození, zničení, odcizení nebo ztráty věcí při přepravě, k jejichž poškození, zničení nebo pohřešování dojde při dopravní nehodě nebo loupeži vyšetřované policií. [5]

1.5 Pojistný trh

Trh je všeobecně místem, kde se setkávají výrobci a spotřebitelé, nebo také prodávající a kupující. Jinak tomu není ani v případě pojistného trhu. Realizuje se zde nabídka a poptávka následně pak prodej a koupě. V tomto případě je prodej a koupě na základě uzavření vhodné pojistné smlouvy.

Pojistný trh je ovlivňován vnějšími a vnitřními faktory. **Vnější faktory** jsou například vývoj a objem HDP, inflace, nezaměstnanost, dále pak počet a struktura obyvatelstva (věk, délka života, peněžní příjmy jednotlivců), dále pak objem a struktura výdajů domácností a situace v ostatních sektorech finančního trhu. **Vnitřní faktory** jsou pak závislé na pojišťovacích a zajišťovacích činnostech a jiných souvisejících činnostech, zájmu klientů o daný druh pojištění, regulací a dohledem nad pojistným trhem, činností asociací a komor pojišťovnictví. [1]

Pojistný trh můžeme řešit z pohledu jeho segmentace. Tím pádem ho můžeme dělit na „Věcný pojistný trh“ a „Investiční pojistný trh“. Věcný pojistný trh se zabývá pojišťovací, zajišťovací (zkoumá rizika v souvislosti s provozováním pojištění), zábrannou (zábrana škod), zprostředkovatelskou činností a dalšími činnostmi souvisejícími s pojištěním (slouží k podpoře a rozvoji pojišťování a ke zkvalitňování jejich služeb).

Tak jako všechny trhy, má i pojistný trh své ukazatele úrovně. Je velmi významnou součástí ekonomiky zabývající se velmi specifickými úkoly a principy. Hodnotit jej není možné bez posouzení vývoje daných ukazatelů na tomto trhu. Jedná se o pět hlavních ukazatelů, kterými jsou **předepsané pojistné** (stanovené pojistné na dohodnuté období nebo celou pojistnou dobu), **pojistné plnění** (plnění vypočítané pojišťovnou a poskytnuté náhrady plněné ve škodní události neživotního charakteru, ale i v životním pojištění), **škodovost** (poměr mezi výší poskytnutých plnění a výší předepsaného/přijátého pojistného v procentech), **pojištěnost** (někdy také propojištěnost, nejdůležitější ukazatel rozvoje pojistného trhu, vyjádřen je poměrem předepsaného pojistného k HDP v běžných cenách, také uváděn v procentech) a **koncentrace pojistného trhu** (podíl největších pojišťoven na předepsaném pojistném, většinou se sleduje 5 - 10 největších pojišťoven na daném trhu). [1]

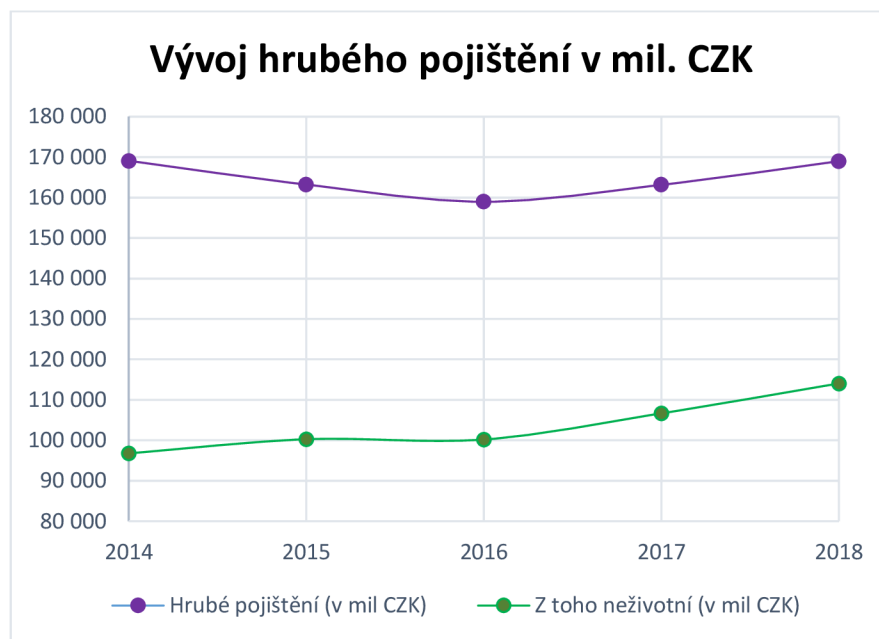
Dále se pak mohou používat doplňkové ukazatele jako jsou počty komerčních pojišťoven, počty zaměstnanců v pojišťovnictví aj.

V tabulce 1.1. je možné sledovat ukazatel pojištěnosti (propojištěnosti) v průběhu let 2014 – 2018, který jasně ukazuje, že v průběhu let pojištěnost klesala, ale v posledních letech zase začala stoupat. Oproti tomu pojištěnost v oblasti neživotního pojištění, které je svým způsobem i předmětem této práce, mělo po celou dobu spíš stoupající tendence.

Tab. 1.1 hrubá propojištěnost v letech 2014-2018

	2014	2015	2016	2017	2018
Hrubé pojištění	169 075	163 210	158 975	163 139	168 970
Z toho neživotní	96 782	100 265	100 197	106 662	114 048
HDP	4 345 800	4 625 400	4 796 900	5 110 700	5 408 800
podíl na HDP (v %)	3,89	3,53	3,31	3,19	3,12

Zdroj: vlastní zpracování podle [10]



Graf 1.1 vývoj hrubého pojištění v mil. Kč. (v letech 2014 – 2018)

Zdroj: vlastní zpracování podle [6]

Z grafu 1.1. je to pak vidět zcela jasně, že pojištěnost v roce 2016 byla na nejnižší hladině v těchto pěti letech. V dalších letech pojištěnost opět stoupala a podíl pojištění na HDP klesal. Po dobu těchto pěti let, které jsou sledovány v tabulce 1.1. klesl podíl pojištěnosti na HDP o 0,77 %.

1.6 Česká asociace pojišťoven (ČAP)

Na českém pojistném trhu působí přibližně 49 komerčních pojišťovacích společností (údaj z roku 2018). Podobně jako v jiných tržních ekonomikách se tyto pojišťovny sdružují a vytváří tak dobrovolná sdružení, tedy asociace. V roce 1991 byla založena původní Česko-slovenská asociace pojišťoven, která dále pokračovala od 1. ledna 1994 jako Česká asociace pojišťoven. [1]

ČAP je zájmové sdružení komerčních pojišťoven registrovaná u OÚ MČ Praha 1, pod číslem 66/95. Z 52 pojišťovacích subjektů, které podnikají na českém trhu je 28 z nich člen ČAP. [1]

„Posláním asociace je koordinovat, zastupovat, hájit a prosazovat společné zájmy pojišťoven ve vztahu k orgánům státní správy a dalším osobám i ve vztahu v zahraničí. Ve vztahu k zahraničí má za cíl podporovat zájmy českého pojistného trhu vůči EU, dále pak spolupracovat se zahraničními asociacemi a institucemi a podporovat rozvoj pojišťovnictví a pojistného trhu v ČR.“ [s.40, 1]

Dalším úkolem je pak rozvíjet kontakty s tuzemskými sdruženími, národními asociacemi ostatních zemí a s příslušnými mezinárodními organizacemi.

2 Analýza stávajícího stavu pojištění ve zvolené společnosti

Jelikož pojištění a pojišťovnictví je velmi obsáhlá oblast, je nutné specifikovat požadavky jednotlivých zákazníků a podle toho je poté možno vybrat si z nabízených produktů, kterou budou pojištěnému nejvíce vyhovovat.

Pojištění jako takové se u podniků bude lišit v závislosti na jejich typu podnikání. Jestliže bude pojišťovaný podnik působit jen jako dopravní nebo skladovací podnik, bude naprosto zbytečné pojišťovat se např. proti ztrátám z výroby. Zcela pochopitelná a naprosto nutná pojištění budou ‚pojištění podnikání‘ či ‚pojištění skladu‘.

Pro představu, co bude potřebovat zvolená společnost za pojištění v rámci svého působení jako zasílatel, je potřeba si společnost a její oblasti působení představit blíže i se současným stavem pojistné smlouvy.

2.1 INTERFRACHT s.r.o.

Firma INTERFRACHT s.r.o. (dále pro zjednodušení bude ve zbytku práce použita zkratka IFT, která je zároveň i oficiální zkratkou pro firemní účely) vznikla v roce 2007 pod původním názvem Čechofracht rail, ovšem vzhledem k časté zaměnitelnosti názvu se společností AWT Čechofracht a.s., se vedení společnosti rozhodlo pro změnu názvu.

Ke změně názvu došlo v roce 2008, současný název je i lépe zpracovatelný pro zahraniční zákazníky, kteří měli mnohdy problém (pomineme-li zmatečný a zaměnitelný název) vůbec navázat prvotní kontakt.

IFT působí primárně jako zasilatelská spediční společnost se specializací na železniční přepravu a přepravu kombinovanou, která je složena z části přepravou po železnici a z části přepravou po silnici. Dále je možnost zprostředkování kontejnerové přepravy, zde se ale jedná spíše o nárazové akce.

IFT je logistická přepravní společnost, není ovšem dopravní společnost, a to z důvodu, že nevlastní žádnou lokomotivu ani jiný samočinný přepravní stroj. V současné době je v jejím vlastnictví 29 vozů typu EAOS (vysokostěnné vozy o objemu 74,4 m³) a 33 vozů typu Tagnpps 101 (vysypné vozy o objemu 101 m³). Zbytek poskytovaných vozů, kterých je v současné době více než 1000, jsou v pronájmu od různých společností (např. Ermewa SA, Petrolsped Kft., ČD Cargo a.s.,...).

Organizační struktura společnosti je v současnosti složena z pěti oddělení, které se každé zaměřují na zdánlivě jiný typ přepravy, jako je přeprava agrárních komodit, přeprava olejů, přeprava cukru, přeprava železných produktů, přepravy uhlí a dřeva, a mnoho dalších. Přeprava pobíhá na území celé Evropy, kde je zajištěno nakládání, překládání i vykládání přepravovaných komodit, zajistit různé změny dokumentů jako jsou průvodní dokumenty z režimu CIM na SMGS a opačně. Dále zajištění přepravy do a z říčních nebo námořních přístavů s návazností na lodní dopravu, kde se dále zabezpečuje i překlad přepravních komodit a další kontrolní úkony.

2.1.1 Zasilatelství a zasilatel

Zasilatelství je služba, která se zabývá zprostředkováním nákupu dopravních a přepravních služeb. Zasilatel je fyzická nebo právnická osoba, která organizuje přepravu zásilky v celém rozsahu, tedy od prvotního získání dokumentů, přes nakládku přepravovaných komodit až po doručení konečnému příjemci. Někdy se můžeme setkat s pojmem „architekt dopravy“, což je synonymum pro zasilatele.

Zasilatel je někdo, kdo se podpisem zasilatelské smlouvy zavazuje zorganizovat přepravu dané zásilky vlastním jménem, na účet příkazce v souladu s požadavky příkazce a souvisejícími právními předpisy. Při této činnosti je rovněž zasilatel v úzkém kontaktu s dalšími účastníky celého přepravního řetězce jako jsou dopravci, pojišťovny, celní úřady, jiní zasilatelé aj.

Je to výhradně zprostředkovatel (organizátor) dopravy. V praxi jsou ale i speciální případy, kdy zasilatel sám dopravu i provádí a poskytuje také další doprovodné služby.

Je to služba, která zahrnuje nehmotné zboží, tvoří více než třetinu celosvětového obchodu a toto číslo každým rokem více a více roste.

Zasilatelství se zabývá čtyřmi druhy služeb jako je dopravní služba (je přímo spjata s přesunem komodit), přepravní služba (související úkony s přepravou zásilky – manipulace, přeprava, ...), komplementární služby (obchodovatelné služby doprovázející samotnou zakázku) a doplňkové služby (mrazení, chlazení, či napájení).

Podle zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání, je zasilatelství pokládáno za volnou živnost (původně byla zařazena jako koncesovaná volná živnost), v důsledku novelizace zákona se v současnosti nerozlišuje vnitrostátní a mezinárodní zasilatelství, ovšem toto rozlišení na významu to neztratilo z hlediska jiného než českého práva,

keré se může zvolit v případě, jestliže se jedná o vztah s mezinárodním prvkem, který je dán především povahou smluvních stran se sídlem v různých státech.

Firma zabývající se zasílatelstvím se snaží o uspokojení všech potřeb a požadavků svých zákazníků, za předpokladu uchování kvality. Žádná firma ovšem není schopna zajistit kvalitu a nízkou cenu a tím bezzbytku uspokojit zákazníka. Pokud jde firmě především o bezzbytkové uspokojení zákazníků, je zde na místě určitá specializace, kdy se daná firma bude specializovat na realizaci přeprav na jedné trase či jednoho druhu přepravovaných komodit, nebo se zaměří pouze na jeden konkrétní styl přepravy (letecká, železniční, silniční, říční nebo v případě nutnosti může také provozovat na určitých trasách kombinovanou přepravu).

Doprava a přeprava jsou hodnototvorné procesy které spočívají v reprodukci přidané hodnoty, kdy doprava je samostatná přesouvací činnost v prostoru a přeprava je pak celkový výsledný efekt procesu.

Dopravce je pak někdo, kdo provozuje službu vlastními dopravními prostředky nebo je má v pronájmu. Oproti tomu přepravce je vytvořený pojem, který slouží k označení zákazníka, dopravce nebo zasílatele, kdy jeho vztah k přepravovanému zboží není podstatný, je to tedy v podstatě objednavatel přepravy v nákladní dopravě.

Zasílatel nejčastěji vystupuje jako zprostředkovatel. Může zprostředkovávat přepravní, skladovací, celně deklarační, pojišťovací a jiné služby. Ve své podstatě může zcela neomezeně zprostředkovávat řadu činností na základě smluv, jako třeba přepravní smlouvy v jednotlivých druzích dopravy podle mezinárodních dohod a konvencí (úmluva COTIF, úmluva CMR nebo Varšavská úmluva), přepravní smlouvy závislé na jednotlivých druzích dopravy podle podmínek národních předpisů (vodní, letecká aj.) a podobně. Zasílatel ale také může vystupovat jako poskytovatel těchto služeb.

Mezinárodní železniční přeprava je zajišťována na základě zasílatelského příkazu s tím, že jsou vyhotoveny na příkaz odesílatele všechny dokumenty potřebné k odeslání zásilky (nákladní list návrhy pro celní řízení), zajistí se podání zásilky k přepravě, avizuje expedici, hradí přepravné a zajišťuje veškeré služby, které úzce souvisí s přepravou.

Kamionovou přepravu pak zajišťuje zasílatel na základě písemné závazné objednávky, ta opět musí obsahovat všechny potřebné údaje k provedení přepravy zásilky (místo a datum nakládky, termín vykládky, aj.), přepravné je později fakturováno na bázi sjednaných sazeb. [7]

2.1.2 Železniční nákladní přeprava

V České republice se díky historii vytvořily podmínky pro jednu z nejhustších železničních sítí v Evropě, která má v současnosti celkovou délku 9 430 km, což je asi 0,12 km/km². Přibližně 70 % přeprav je osobních a přes 90 % je nákladní doprava, která je realizovaná především na hlavních tratích o rozvinuté délce cca 3 000 km.

I když má ČR jednu z nejhustších sítí, nejsou všechny její části zcela kompatibilní. Až na malé výjimky je zde dodržen standardní rozchod, co ovšem nevyhovuje, jsou různé kategorie na nápravové zatížení, traťové rychlosti a průjezdné profily. Díky tomu, aby vyhovovala železniční trať všem standardům pro přepravu po Evropě, byl vytvořen efektivní investiční plán pro rozvoj a modernizaci železniční sítě na hlavních koridorech. V současnosti je rozdělen do 4 etap, kdy každá etapa znamená samostatný koridor (Drážďany, Vídeň, Norimberk/Mnichov a ČR – vysokorychlostní koridor pro zrychlenou přepravu vnitrostátních zásilek).

I přes nejhustší síť v Evropě, kterou se může ČR pyšnit, její využití v posledních letech výrazně pokleslo. Příčinou by mohlo být především to, že České dráhy (ČD) spouště železničním stanicím odebralo oprávnění pro výpravu a příjem zásilek. ČD dlouhodobě trpí nedostatkem finančních prostředků, to má za následek i zpomalení modernizace tratí.

Mezinárodní i vnitrostátní železniční přeprava je upravena všeobecně závaznými právními předpisy a interními předpisy. Tyto předpisy především upravují vztahy mezi dopravci a odesílateli (přepravci), jež vznikají na základě zajištění realizace zakázek. Práva a povinnosti odesílatele a přepravce jsou zakotveny v „Nařízení vlády o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu Českých drah“. Toto nařízení vlády podstatně zjednodušil přepravně – právní vztahy.

Srovnáním železniční dopravy se silniční dopravou, nám vznikne několik zásadních rozdílů. Jeden z největších rozdílů, které dělají z železniční dopravy lepšího kandidáta pro převoz komodit je fakt, že k přepravě velkých hmotností na dlouhé vzdálenosti spotřebuje podstatně méně energie. Je podstatně bezpečnější, přesnější a pravidelnější oproti silniční či letecké přepravě. Dále zabraňuje přesycení silničních komunikací.

Vedle výhod jsou zde i nevýhody. Jednou z hlavních nevýhod je, že železniční přeprava nedokáže doručit zásilku tzv. až před dveře. Vždy bude potřeba zajistit způsob, jakým se dostane zásilka do firmy, pokud se nebude jednat o podnik s vlastním sílem u železniční stanice či podnik, který bude mít vlastní železniční stanici. Dále je nevýhoda

v rychlosti, přepravy po železnici jsou časově náročnější, stejně tomu je v případě vyřízení různých přepravních dokumentů.

Na železniční přepravě se může zároveň podílet více přepravců. V praxi to znamená, že každá přeprava je rozdělena na několik úseků a jednotlivé úseky může vést jiný dopravce. Více dopravců většinou přepravuje spíše mezinárodní zásilky, kdy například Český úsek odveze IDS Cargo a.s. nebo ČD Cargo a.s., při překročení hranic České republiky třeba do sousedního Polska, může zásilku převzít například společnost LOTOS kolej Sp., a v případě delší trasy není výjimkou, že se na přepravě po jednotlivých úsecích podílí tři a více dopravců. V případě, že je zásilka přepravována více dopravci, není nutné na každý úsek uzavírat novou smlouvu, stačí uzavřít jednu, která bude mít náležitosti mezinárodní úmluvy.

Lze přepravovat ucelené vlaky, jednotlivé vagony zboží (celý vlak je potom složen z několika jednotlivých vagonů a postupně je podle toho i plánována cesta zásilky, aby se postupně mohly jednotlivé zásilky oddělovat), dále se pak mohou vyskytovat prázdné běhy (ty jsou tvořeny buď z jednotlivých vagonů, které dopravce po trase odpojil a potom je později znovu posbíral nebo se jedná o vyložené vlaky, které jedou na nakládku, nebo se vrací po vyložení do vstupní stanice, kde se provede opětovné naložení – olejové soupravy). [8]

2.1.3 Kombinovaná přeprava

Kombinovaná přeprava je speciální případ, kdy přeprava zboží probíhá v jedné a té samé přepravní jednotce nebo silničním vozidle, ale převážná část trasy se uskutečňuje po železnici, vnitrozemské vodní cestě nebo na moři bez manipulace s danou komoditou, kdy samotný počáteční svoz nebo závěrečný rozvoz probíhá většinou po silnici.

Ve vyspělých zemích je k tomuto druhu přepravy přikládán velký význam, protože tím dochází k ekologizaci dopravy a tím pádem patří v Evropské Unii (EU) k velmi podporovaným programům. V posledních letech v souvislosti s velmi negativním dopadem na životní prostředí jde tak o obecnou snahu regulace neúměrného růstu silničních přeprav.

Kombinovaná přeprava je mnohem šetrnější způsob přepravy hned z mnoha hledisek jako jsou trvale rostoucí objemy nákladních přeprav či nadměrný růst podílu silničních přeprav na celkovém objemu všech přeprav, dále pak zhoršující se stav životního

prostředí nebo dopravní komplikace v důsledku přetížení silničních komunikací aj. Zavedením a rozvojem kombinované přepravy má za následek i mnoho dalších ekonomických přínosů, které se projevují nejvíce snížením nákladů například při manipulaci s materiálem u odesílatele a příjemce, nebo náklady na skladování zboží, či při vzniku škod nebo ztrát zboží při přepravě.

Kombinovaná přeprava pak dále vytváří podmínky a předpoklady pro zvyšování bezpečnosti přepravovaných komodit, odstranění nebo částečné snížení namáhavé manuální práce, zlepšení pracovních podmínek a pracovního prostředí ale i zrychlení přepravy.

V České republice není však kombinovaná přeprava stále plně doceněna. V našich podmínkách je chápána pak spíše jen jako doplňková nebo okrajová záležitost, která jen doplňuje silniční, železniční nebo vodní přepravu. Proč je kombinovaná doprava v ČR nedoceněna? Především proto, že zde chybí dopravní politika státu, kde by byla deklarována v celospolečenském zájmu o její rozvoj a příznivý vliv na životní prostředí a další aspekty ulehčení práce nebo snížení nákladů.

Z hlediska dlouhodobosti je potřeba podporovat kombinovanou přepravu především kvůli možnosti odstranění řady problémů jako je zhoršující se stav životního prostředí, snížení energetické náročnosti na přepravu nebo požadavek trhu na zvýšení jakosti přeprav. Dále je také potřeba uspíšit nevyhnutelnou etapu pro vytvoření potřebných předpokladů a podmínek, které by pomohly dost výrazně při řešení problémů v oblastech jako státní dopravní politika a státní dotace, nebo technické základny, či mezinárodní a národní obecně závazné právní předpisy a normy.

Synonymem k pojmu kombinovaná přeprava, se kterým se můžeme setkat, jsou pojmy Intermodální přeprava (převážná část trasy je po železnici) nebo také Bimodální (dva) Multimodální přeprava (zboží je přepravováno více než dvěma způsoby).

Po vstupu do EU v České republice klesl počet kombinovaných přeprav, což není dobře. Kombinovaná přeprava má řadu výhod, mezi kterými je značně pozitivní vliv na životní prostředí, protože přeprava po silničních komunikacích výrazně znečišťuje ovzduší a následné opravy těchto komunikací zasahují mnohdy nenávratně do přírodního rázu krajiny. Oproti tomu nevýhodou jsou zdlouhavé překládky a velká investiční zátěž pro vybudování překladišť. [9]

2.1.4 FIATA

FIATA je mezinárodní federace zasílatelských sdružení. Zkratka FIATA je z francouzského názvu „Federation Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés“, kdy tento název byl úmyslně zvolen ve francouzštině a je zde úmyslně pojem „zasílatelské sdružení“. Jedná se o mezinárodní organizace, která sdružuje národní svazy zasílatelů a jiných příbuzných oborů, jako jsou sklady. Jedná se o nevládní organizaci, která zastupuje přibližně 150 zemí.

FIATA je referenční zdroj mezinárodních politik a předpisů, které upravují spediční a logistický průmysl. Dále pracuje na mezinárodní úrovni a zastupuje poskytovatele služeb, kteří působí v obchodní logistice a řízení dodavatelského řetězce. Prostřednictvím kongresů, školení, publikací a různými dokumenty a formuláři propaguje usnadnění obchodu a osvědčené postupy mezi spediční komunitou.

Fiata se zavázala zastupovat zájmy svých členů prostřednictvím aktivní spolupráce se Světovou obchodní organizací, agenturami OSN a dalšími mezinárodními organizacemi, dopravními organizacemi, globálními partnery a vládami s cílem prosazovat a chránit zájmy tohoto odvětví.

Má pět hlavních cílů. Prvním cílem je sjednotit spediční průmysl po celém světě. Druhým cílem je zastupovat, propagovat a chránit zájmy tohoto odvětví. Třetím je seznámit obchod, průmysl i širokou veřejnost se službami poskytovanými speditéry prostřednictvím šíření informací či distribucí publikací aj. Čtvrtým cílem je standardizovat a zlepšovat kvalitu služeb poskytovaných speditéry. A posledním pátým cílem je pak pomáhat s odbornými školeními pro speditéry, různé odpovědnosti za škody a nástroje pro elektronický obchod.

Organizace byla založena v roce 1926 ve Vídni, sídlo v dnešní době má ve Švýcarsku. Jeho členy jsou především národní organizace zasílatelů, o členství však mohou požádat i přidružené zasílatelské firmy nebo i jednotlivé zasílatelské firmy. Primárním cílem je obhajovat zájmy spedice na mezinárodní úrovni, tím pádem organizace vydává unifikované dokumenty a formuláře pro mezinárodní obchody.

V České republice je FIATA v zastoupení Českým svazem spedice a logistiky, kdy tento svaz byl 31.5.1926 jedním z 16 zakladatelských organizací. V roce 1926 ovšem nesl jiný název, vzhledem k tomu, že Česko a Slovensko bylo ještě jako jeden stát, byl tento název „Svaz Československých zasílatelů“.

Členství ve svazu je dobrovolné, není dané zákonem, ale je rozhodně výhodné členem být. IFT je členem „svazu spedice a logistiky“ od roku 2007, tedy ode dne svého vzniku.

2.2 Pojištění odpovědnosti zasílatele

Pojištění odpovědnosti zasílatele poskytuje ochranu pro případy škod, které vzniknou v souvislosti s obstaráváním přepravy, za které odpovídá, podle právních předpisů, právě zasílatel. Dá se rozdělit na dvě skupiny. První skupinou budou podnikatelé, kteří jsou v roli zasílatele jako skladovatel a druhá je skupina podnikatelů, kteří budou v roli zasílatele jako dopravce (nejedná se však o skutečného dopravce, jak již bylo řečeno výše).

Tento druh pojištění se také může nazývat někdy spediční pojištění. Charakteristickým rysem je fakt, že je pojištění uzavíráno zasílatelem na účet a ve prospěch třetí osoby, tedy příkazce (zákazník), ten ovšem nesmí tuto možnost zakázat. Pokud si příkazce nepřeje, aby bylo na jeho účet uzavíráno toto pojištění, je poté zasílatel zodpovědný za škody omezeně, a to jen do té míry, jak je dáno rozsahem jeho činnosti.

Toto pojištění je určeno právníckým a fyzickým osobám, jež na základě zasílatelské smlouvy garantují zákazníkovi na vlastní účet, ale jeho jménem obstarat vnitrostátní nebo mezinárodní přepravu. Předmětem pojištění je povinnost zasílatele nahradit zákazníkovi škody, které mohou nastat během přepravy. Jsou zde pojištěna rizika jako je odpovědnost za škodu na přepravovaných věcech, odpovědnost za finanční škody a také zachraňovací náklady a náklady na řízení o náhradách škod. Příkladem škod, které jsou z pojištění hrazeny mohou být chybně poskytnuté informace dopravci, škody za chybné obstarání přepravy (nevhodný dopravní prostředek, aj.), škody vzniklé nesprávným skladováním, paletizací, balením či singováním zboží a škody které vzniknu v důsledku nesprávných údajů v přepravních dokladech.

V současné době toto pojištění v České republice nabízí jen malá část pojišťoven v rámci pojištění odpovědnosti za škodu vzniklou jinému v souvislosti s činností pojištěného. Náklady spojené s tímto pojištěním nese pojištěný. Kryje věcné škody jako jsou ztráty, znehodnocení, poškození, případně i pozdní dodání, které mohou vzniknout od jejího převzetí od příkazce až po dodání dopravci, stejně tak i škody vzniklé tím, že přeprava není zajištěna zasílatelem vůbec nebo v dohodnutém čase.

Výše plnění z pojistné smlouvy je omezena maximální sjednanou pojistnou částkou podle pojistné smlouvy. Je zde zpravidla sjednána i spoluúcast pojištěného na každém plnění z pojistné smlouvy (např. 10 % z celkové částky vyčíslené škody). Základní rozsah pojištění je možno rozšířit o doložku kryjící škody na věcech převzatých (sklady, manipulace) a také na finanční škody (věcné škody, které mohou vzniknout porušením odborné péče zasílatele).

Na základě individuálních potřeb nabízejí pojišťovny také doplňující pojištění odpovědnosti zasílatele, kde se klade důraz především na specifické činnosti zasílatele (např. přejde-li přeprava zboží jako tzv. samovstup, kdy zasílatel provede přepravu sám a tím pádem se podle zákona považován za dopravce), ty se však řídí jinými pravidly, než je případ společnosti IFT, proto je zde uveden pouze okrajově. [10]

2.3 Analýza aktuálního smluvní pojištění

Současná pojistná smlouva byla uzavřena již od roku 2014 u pojišťovací společnosti Kooperativa. Je v pravidelných intervalech obnovována. Většinou se tato obnova a s tím spojený přepočítání uskutečňuje jednou ročně, ale smlouva by v původním znění měla platit po dobu tří let.

IFT v roce 2012 měla během jedné ze svých kombinovaných přeprav případ velké krádeže, kdy se po cestě do Francie ztratil kamion v celkové hodnotě 350 tis. Kč. Při řešení pojistných smluv je potřeba tuto skutečnost uvádět.

2.3.1 Stávající nabídka pro rok 2021

Stávající pojištění je tvořeno přímo pojišťovnou Kooperativa. Každý rok si žádá vedení společnosti IFT přepočítání současné nabídky a poté se rozhodují, jestli budou žádat následné vystavení nové nabídky ze strany jiné pojišťovací společnosti.

Vzhledem k pojistnému plnění v roce 2012, který se bohužel musel posléze řešit právní cestou, zde vznikl historicky spor mezi společnostmi Kooperativa a IFT. Došlo nakonec k přátelské dohodě, kdy IFT nakonec dostalo pojistné plnění. Důvodem právního sporu byl fakt, že v dřívější smlouvě nebyl plně zahrnut do plnění odcizený kamion. Rozebrání a plné popsání celého případu by vydalo na samostatnou práci, tedy dále nebude tento problém zde rozebírán.

Společnost musí předat pojišťovně vždy přesný přehled o svých výkazech, aby bylo možné vypracovat co nejvhodnější pojistný produkt, který bude odpovídat potřebám klienta. V tomto přehledu jsou vždy zavedeny všeobecné informace o společnosti, jako je sídlo, identifikační čísla aj. Dále jsou zde základní informace k pojištění, následuje požadovaný rozsah pojištění a nakonec musí společnost poskytnout informace o škodních řízeních v minulosti (nejčastěji se uvádí škody vyšší než 50 000 EUR), toto škodní řízení se uvádí vždy, i kdyby společnost žádala u jiné pojišťovny o novou nabídku, případně kdy pojistné plnění historicky proběhlo u jiné společnosti.

Současné pojištění je tedy od pojišťovny Kooperativa, které bylo sjednáno v původním znění již v roce 2014 (upravená smlouva, aktuální pojistná smlouva je uzavřena k 1.1.2021 a v plném znění je platná do 31.12.2023, kdy může být automaticky obnovována, pokud nebude docházet k lepším nabídkám, po tomto datu však musí být nastavena smlouva nová) a je v celkové částce 149 648 Kč za rok (placeno vždy ve čtvrtletních částkách v hodnotě 37 412 Kč). Pojištění kryje odpovědnost zasílatele a zasilatele v postavení prvního silničního dopravce (kdy zde není pojištěn železniční dopravce). Podmínkou plnění z odpovědnosti zasílatele je uzavření zasilatelské smlouvy. Zasilatel zde má kryty následné čisté finanční škody, které jsou zahrnuty v základním krytí. Dále odpovědnost zasílatele v postavení silničního dopravce, kdy se pojištění vztahuje pouze na dopravce zapsané v příslušném rejstříku ČR nebo států EU. Zasilatel v postavení silničního dopravce je kryt pouze do sublimitu 5 mil. Kč, kdy jsou zde z pojistného plnění vyjmuty státy bývalého Sovětského svazu (vyloučení ovšem neplatí pro státy Litva, Lotyšsko a Estonsko), jinak platí pro celou Evropu. Zasilatel zabývající se železniční přepravou je pak krytý do limitu 10 mil. Kč s 10% spoluúčastí, kdy minimální plnění je 10 tis. Kč a maximální je potom 200 tis. Kč, z tohoto krytí je hrazen celý svět.

Dále se pojištění vztahuje na nakládku a vykládku komodit, která zahrnuje škodní plnění v případě, že zmocněný přepravce prokazatelně poškodí přepravované komodity během překládky z nebo na motorové vozidlo cizího dopravce, kterým je realizována přeprava na základě smlouvy některým z pojištěných.

Plnění z této služby je shodné s plněním jako v případě železničního přepravce. Tedy maximální plnění je 10 mil. a spoluúčast je zde 10 % s minimální spoluúčastí 10 000 Kč a maximálně 200 000 Kč.

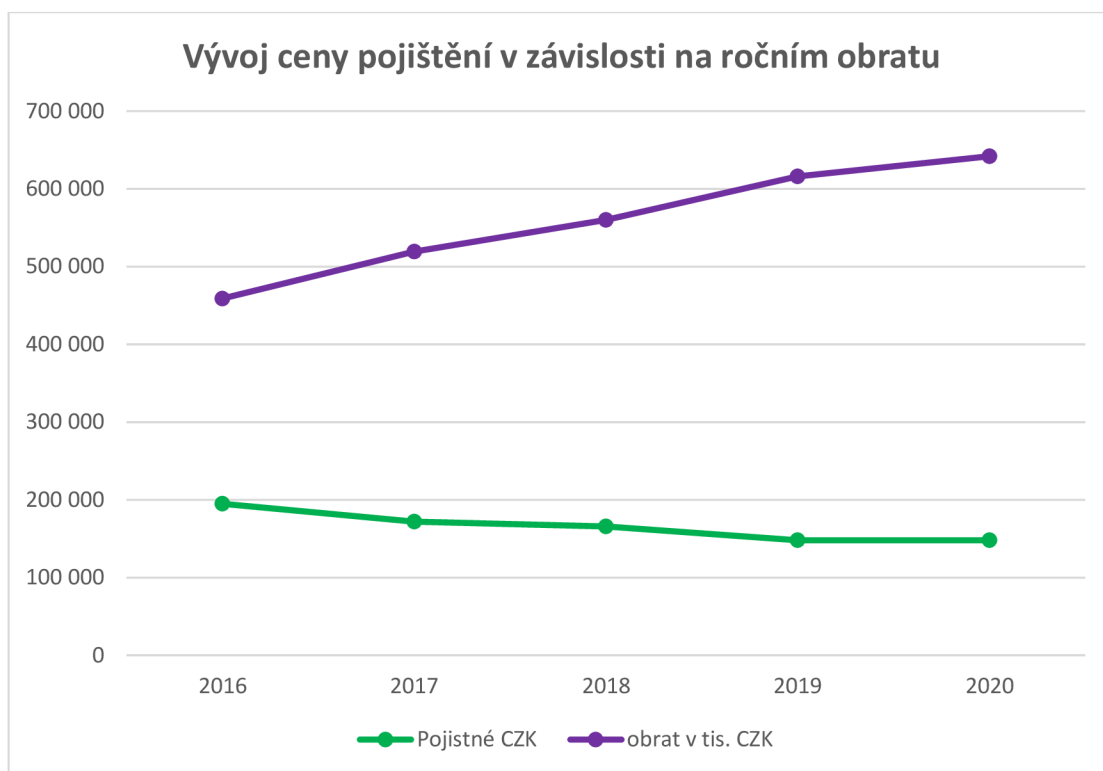
2.3.2 Analýza výše pojištění v průběhu let 2016 – 2020

Pojistná částka se odvíjí od velké spousty faktorů. Mezi nejzákladnější faktory v tomto případě patří roční obrat firmy a výše pojistného krytí. Dalšími faktory jsou pak uplynulá doba od sjednání pojistné smlouvy a posledního škodního řízení. Jak je již jasné, z tabulky 2.1., tak během posledních pěti let měla výše pojistného klesající tendenci, i přes to, že v průběhu let celkový obrat společnosti rostl.

Tab. 2.1 přehled výše pojistného s ohledem na obrat

	2016	2017	2018	2019	2020
Pojistné CZK	194 816	171 708	165 832	147 892	147 892
obrat v tis. CZK	458 866	519 217	559 901	616 120	641 872

Zdroj: vlastní zpracování podle [11]



Graf 2.1 vývoj ceny pojištění v závislosti na ročním obratu

Zdroj: vlastní zpracování podle [11]

Vzhledem k tomu, že je pojištění uzavíráno vždy ke konci roku a k jeho výpočtu na následující rok je potřeba podat informaci o celkovém obratu za předchozí rok, počítá se vždy z celkového obratu, který vznikl dva roky před rokem pojištění. Tedy to znamená, že pojištění pro letošní rok, bylo počítáno z obratu pro rok 2019, jelikož rok 2020 byl plně

uzavřen až v polovině ledna 2021, vzhledem k této skutečnosti nebylo možné využít pro výpočet obrát roku 2020.

Z grafu na obrázku 2.1. je možné vyčíst, že cena pojištění každý rok klesá. To je dáno tím, že je pojistná smlouva běží u stejné pojišťovny od roku 2014 a s tím přichází určitá věrnostní sleva. Jak bylo řečeno již výše, obrát, který je dodán k výpočtu pojistného je vždy dva roky pozadu. V roce 2019 byl obrát pro zajímavost 952 794 000 Kč, což v porovnání s rokem 2018 (pojistné z roku 2020) je poměrně velký skok. V loňském roce překročila firma IFT vysněnou hranici 1 mld. Kč, kdy obrát za celý rok byl ve výši 1 085 473 000 Kč.

Zatím co v roce 2016 bylo pojištění ve výši 194.816 Kč, při obrátu z roku 2014 ve výši 458.866 tis. Kč, tak v loňském roce bylo pojištění bezmála o 50 tis. Kč levnější. Na výši pojistného má vliv vývoj na oblasti trhu s pojištěním, dále pak délka sjednané pojistné doby a roční přepočet pojištění. Dále musí být vzato v potaz, že výše pojistného byla také ovlivněna škodní událostí z roku 2012.

Každý rok výše pojistného klesá, jelikož pojistná smlouva stále běží v původním znění a od škodní události již také uplynula nějaká doba. Výše slevy na pojistném je tedy přepočítávána každý rok. Stejně tak prodlužující se doba mezi starou škodní událostí a další novou škodní událostí.

Z uvedeného tedy vyplývá, že výše ročního obrátu firmy nemá vliv na výši pojistného. Na výši pojistného má vliv výše maximálního pojistného plnění.

Pojistné je splatné vždy ve čtyřech splátkách, které se provádí vždy na začátku čtvrtletí. Platby probíhají takto, především z důvodu možnosti následného přepočítání výše pojistného krytí či jiné exkluzivnější nabídky od jiné společnosti.

3 Výběr nejvhodnějšího druhu pojištění pro zvolenou společnost

Pojištění odpovědnosti zasílatele je na českém trhu velmi omezený segment. Ve své nabídce ho má několik pojišťovacích společností, ale všechny jen ve velmi omezené míře. Pojišťovny, které nabízí v přesném znění tento druh pojištění, jsou Generali Česká Pojišťovna a.s., Colonnade Insurance S.A. a stávající pojišťovací společnost Kooperativa a.s.

Vzhledem k velmi limitované nabídce a poměrně obtížnému získávání informací, bylo požádáno o pomoc makléřskou společnost, která byla oslovena v rámci spolupráce na jiné interní záležitosti ohledně pojištění a investic v rámci pracovních povinností. Při spolupráci na této bakalářské práci byla společnost Renomia velmi otevřená myšlenkám, zpracování nových možností „pojištění odpovědnosti zasílatele“ pro společnost IFT.

3.1 Společnost Renomia

Společnost Renomia a.s. vznikla v roce 1993 v Hranicích jako společnost APS Hranice paní Jiřinou Nepalovou a jejími dvěma syny Jiřím a Pavlem. V roce 2003 byla společnost přejmenována na Renomia a.s. a přestěhovala své sídlo z Hranic do Brna. Je to významná společnost zabývající se pojištěním a risk managementem, v roce 2001 rozšířila své působení na Slovensko pod názvem Renomia s.r.o., dále v roce 2006 otevřela pobočky v Bulharsku a Maďarsku a k dnešnímu dni působí společnost v 8 zemích a je majoritním vlastníkem podílů u Lotyšské společnosti R&D apdrošināšanas brokers. V současnosti má firma více než 1500 zaměstnanců, stala se 3x pojišťovacím makléřem roku a to v letech 2011, 2012 a 2016, založila nadaci Hlas srdce a zahrnuje okolo 15 dalších společností.

3.2 Dotazník pojištění

Nabídky byly předloženy na základě dotazníku, který byl společností poskytnut a ve spolupráci s managementem firmy byl společně vyplněn, aby byly pokryty všechny požadavky a potřebné informace, pro získání přesných údajů z oslovených pojišťoven.

Dotazník, který slouží jako podklad pro vyhodnocování možných nabídek pojištění je součástí práce jako příloha č. 1 v nevyplněné podobě.

Tento dotazník je rozdělen do částí, které jsou všechny stejně důležité, vzhledem k informacím, které poskytuje pro budoucí obchodní partnery. V první části jsou všeobecné informace společnosti, pro kterou jsou nabídky vytvářeny. Ve druhé části je nutné poskytnout základní informace a specifikace o pojištěném (zahrnuje dotazy, jestli je pojištěný i přepravce, nebo vlastník přepravovaných komodit, informace o ročním obratu společnosti, a to i rozdělení z jakých typů přeprav a po jakém území je tento obrat tvořen). Ve třetí části jsou pak uvedeny informace k požadovanému rozsahu pojištění (jakou výši plnění požaduje pojištěný, s jakou spoluúčastí je ochotný souhlasit, aj). A v poslední čtvrté části je průběh všech pojistných událostí se škodním průběhem, které po dobu působnosti pojištěného na trhu vznikly a přesahují částku 50 000 CZK.

Dotazník musí být vyplněn podle skutečnosti a klient se zavazuje, že nezatajuje žádné důležité skutečnosti. Nesprávné či neúplné vyplnění může mít za následek ovlivnění kvality doporučení nebo pojištění v budoucnu. Stejně tak informace obsažené v dotazníku jsou důvěrné a jsou chráněny v souladu s §21, odst. 8. zákona č. 38/2004 Sb, o pojišťovacích zprostředkovatelích a likvidátorech pojistných událostí.

3.3 Produktová nabídka

Během spolupráce s makléřskou společností bylo osloveno celkem osm pojišťoven. Odpověď s nabídkou byla poslána pouze ze tří.

Oslovené pojišťovny:

- **Chubb European Group SE**, která pojištění zasílatele v oblasti železniční přepravy nenabízí,
- **Colonnade Insurance S.A.**, která se rozhodla nabídku nepředložit na základě zamítnuté předchozí nabídky ze strany společnosti IFT,
- **UNIQA pojišťovna, a.s.**, která se rozhodla nabídku nepředkládat vzhledem k rozsahu poptávky,
- **ČSOB Pojišťovna, a.s.**, která se rozhodla nabídku nepředložit,
- **Allianz pojišťovna, a.s.**, která nenabízí pojištění samostatného zasílatele.

Zbylé tři pojišťovny byly **Kooperativa pojišťovna, a.s. Vienna Insurance Group**, u které probíhá současné pojištění, dále pak pojišťovny **Generali Česká pojišťovna a.s.** a **Česká podnikatelská pojišťovna, a.s, Vienna Insurance Group**.

Dané nabídky byly zpracovány na konci roku 2020. Vzhledem ke končící současné smlouvě pojištění pro firmu IFT, došlo ke zpracování v rámci průzkumu trhu.

Požadavky na rozsah pojištění byly všem pojišťovnám předloženy ve stejném rozsahu. Tento rozsah je možno vidět na obrázku 3.1., kdy je evidentní, že se jednalo o náhradu finančních škod, jak následné (pozdější škody na zdraví, aj.), tak čisté škody (škody, které nevzniknou následnými škodami), dále pojištění na převzaté věci a zasilatel v postavení silničního dopravce (vč. pohřešování – kdyby se stalo, že by se po cestě „ztratil“ dopravní prostředek).

		Stávající stav		Požadavek	
Územní rozsah pojištění	zasílatel	Svět		.....
	zasílatel v postavení silničního dopravce	Evropa vyjma států bývalého SSSR, avšak včetně Litvy, Lotyšska, Estonska		.....
Předmět pojištění		Limit plnění / sublimit plnění / pojistná událost	Spoluúčast	Limit plnění / sublimit plnění / pojistná událost	Spoluúčast
Odpovědnost zasilatele		10 000 000 Kč	10% min. 10 000 Kč, max. 200 000 Kč	10 000 000 Kč	10% min. 10 000 Kč, max. 200 000 Kč
Následné finanční škody (škody, které vzniknou násl. škody na zdraví nebo na věci)		V základním rozsahu	10% min. 10 000 Kč, max. 200 000 Kč	V základním rozsahu	10% min. 10 000 Kč, max. 200 000 Kč
Čisté finanční škody (škody, které nevzniknou násl. škody na zdraví nebo na věci)		V základním rozsahu	10% min. 10 000 Kč, max. 200 000 Kč	V základním rozsahu	10% min. 10 000 Kč, max. 200 000 Kč
Věci převzaté (např. skladování)		V základním rozsahu	10% min. 10 000 Kč, max. 200 000 Kč	V základním rozsahu	10% min. 10 000 Kč, max. 200 000 Kč
Věci užívané (pronajaté, na leasing, kromě automobilů)					
Zasílatel v postavení silničního dopravce (včetně pohřešování) ³⁾		5 000 000 Kč	10% min. 10 000 Kč, max. 200 000 Kč	5 000 000 Kč	10% min. 10 000 Kč, max. 200 000 Kč
Zasílatel v postavení jiného než silničního dopravce, např. železniční, námořní (včetně pohřešování)					
Zasílatel jako operátor multimodální přepravy					
Křížová odpovědnost (vůči majetkově propojeným společnostem)					

Obr. 3.1 požadavky na návrhy pojistné smlouvy podle současného pojištění

Zdroj: [12]

Pojištění odpovědnosti zasilatele se řídí právním řádem ČR, především zákonem č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, v platném znění, především ustanoveními § 2758 – 2872. Dále je pojištění odpovědnosti zasilatele bráno jako soukromé pojištění a sjednává se tedy jako pojištění škodové. V případě sporu je možné řešit spor mimosoudně před Českou obchodní inspekcí.

V následujících nabídkách se vycházelo z nového ročního obrátu za rok 2020, který byl 1 085 473 000 Kč, počátek pojištění byl ve všech případech stanoven od 1.4.2021 do 31.3.2022, aby byla splněna podmínka trvání pojištění po celý rok.

Další rozlišení, které jsme brali v potaz, bylo rozložení místa určení. Přibližně 30 % je tuzemská přeprava, přibližně 70 % je realizována v zahraničí. Dále je opravdu drtivá většina, 99 % přeprav realizována po železnici a pouhé 1 % je kombinovaná přeprava, tedy železniční i silniční přeprava.

IFT opravdu působí pouze v roli zasílatele, tedy není oprávněno vystavovat konosamenty FIATA, ani vlastní přepravní doklady jako jsou např. nákladní listy, které by IFT vystavovalo v roli přepravce. K přepravě IFT využívá vždy smluvní partnery na základě zasílatelských smluv a vystupuje v těchto smlouvách jako první zasílatel.

Zajišťuje během přepravy další úkony jako jsou vykládky, nakládky, přebaly zboží, aj. V roce 2020 nezajišťovala žádnou námořní dopravu, proto v tomto případě nebyla námořní přeprava brána v potaz. Leteckou přepravu nezajišťuje IFT vůbec.

3.3.1 Generali Česká Pojišťovna

Nabídka od společnosti Generali Česká pojišťovna (dále jen GČP) má hned na první pohled dvě velké odlišnosti. Za prvé je opravdu vysoká částka na pojistném a za druhé v prvotním návrhu i přes požadavek IFT rozdělení pojistného do čtvrtletních částek, požadují celou částku najednou.

Poptávka vycházela z požadavků v obrázku 3.1., kdy bylo žádáno o s celkové roční pojistné krytí ve výši 10 mil. Kč (při železniční přepravě v postavení zasílatele) a 5 mil. Kč (při silniční dopravě v postavení dopravce, vyjma území bývalého Sovětského svazu včetně Litvy, Lotyšska a Estonska).

Nabídka, která přišla z GČP byla ve výši 443 588 Kč. Rozsah nabídky byl stanoven na 10 mil. Kč. V případě železniční přepravy v roli zasílatele, bylo pojistné krytí s 10 % spoluúčastí, minimálně však 10 000 Kč, maximální hranice není v tomto případě stanovena. Stejně tomu bylo u silničního dopravce, zde bylo pojistné krytí 5 mil. Kč s 10 % spoluúčasti a minimálně 10 000 Kč, ani zde není maximální hranice spoluúčasti stanovena. Dále zde bylo sjednané pojištění z doložky V73, což znamená pojištění odpovědnosti za škodu na věcech převzatých pojištěným, jež mají být předmětem závazku, což v podstatě znamená, že pokud dostane zasílatel předměty do úschovy před začátkem nebo po skončení přepravy, zavazuje se k tomu, že se k uschovateli dostanou v původním nepoškozeném stavu. K této doložce není stanovena spoluúčast,

tedy tuto část pojištění bude v případě škodního řízení hradit v plné výši pojišťovací společnost.

Položky pojištění jsou zde rozebrány jako jednotlivá pojištění. Z toho vyplývá, že GČP nenabízí pojištění odpovědnosti zasílatele jako celek, ale abychom dosáhli produktu, který by splňoval všechny naše požadavky, musel být výsledný produkt složen z několika dalších produktů.

Pojištění tedy v základním rozsahu jako „pojištění odpovědnosti zasílatele“ zde bylo vyčísleno ve výši 290 625 Kč. Poté „pojištění zasílatele v pozici silničního dopravce“ bylo vyčísleno 103 462 Kč. A nakonec pojištění v rozsahu „doložky V73“ bylo stanoveno ve výši 49 500 Kč. Konečná výše byla opravdu stanovena na 443 588 Kč a to z důvodu dělitelnosti, kdyby měl pojištěný zájem o platbu pojistného ve dvou nebo čtyřech splátkách.

3.3.2 Česká Podnikatelská Pojišťovna

Nabídku od pojišťovny Česká Podnikatelská Pojišťovna dále jen (ČPP) bylo poněkud problematické získat. Pojišťovna nebyla schopna splnit požadavky, ale i v tomto případě se pokusili splnit alespoň částečně požadavky a zaslali nabídku.

ČPP nenabízí v rámci pojištění odpovědnosti zasílatele současně pojištění odpovědnosti silničního dopravce. Ve své pojistné nabídce tak vyhověli požadavku na pojištění zasílatele při železniční přepravě, ale nebyli schopni předložit nabídku pojištění i pro silniční přepravu. To znamená, že nabídka, která nám byla zaslána, obsahuje pouze „pojištění odpovědnosti zasílatele“.

Pojistné bylo ze strany ČPP nabídnuto ve čtvrtletních splátkách ve výši 59 063 Kč, což v celkové výši je 236 252 Kč. Jedná se tedy o nabídku v rozsahu „pojištění odpovědnosti zasílatele“, kdy je pojistné krytí stanoveno na 10 mil. Kč, spoluúčast na pojistném plnění je ve výši 10 % s minimální částkou, která je stanovena na 10 000 Kč. Ovšem ani v případě ČPP nebyla stanovena maximální výše spoluúčasti na pojistném plnění ze strany pojištěného. Oproti GČP se nikde v pojistných podmínkách ani u ČPP nevyskytuje pojem spoluúčasti na pojistném plnění, což z pohledu potencionálního pojištěného lze vyhodnotit jako záporný bod, během rozhodování se, která nabídka bude případně využita.

Jak již bylo řečeno výše, pojišťovna nebyla schopna vyhovět požadavku na pojištění odpovědnosti zasílatele v postavení dopravce silniční přepravy, stejně tak její nabídka nezahrnuje pojištění věcí v úschově jako tomu bylo v předchozím případě u GČP. Toto samostatné pojištění ani nenabízejí.

Pojištění se ale vztahuje na případy, které vyplývají ze zasílatelských smluv, ke kterým zasílatel vystaví FIATA konosamenty, to tedy znamená, že se toto pojištění dá použít i v případě, že by došlo ke škodnímu řízení a následnému pojistnému plnění, v případě kombinované dopravy v momentě, kdy by již za danou část přepravy nesl zodpovědnost silniční dopravce. Tento dopravce však musí být členem „Českého svazu spedice a logistiky“, kdy, jak už bylo řečeno v předchozí kapitole, toto členství není povinné a dále IFT nevydává tyto FIATA konosamenty.

3.3.3 KOOPERATIVA

Poslední nabídkou, která byla prostřednictvím společnosti Renomia zajištěna, je od stávající pojišťovny, u které má IFT své pojištění odpovědnosti zasílatele. Pojišťovna zaslala nabídku, která vycházela ze stávající smlouvy. V podstatě zde došlo pouze k úpravě doby platnosti a nějaké drobné slevě vzhledem k délce pojištění.

Pojistný návrh se vrátil v plném rozsahu požadavků IFT, a to pojištění odpovědnosti zasílatele a pojištění odpovědnosti cizího dopravce, což znamená také, že se může zasílatel objevit v pozici silničního dopravce, jak bylo uvedeno v nabídce od GČP.

Zaslaná nabídka tedy obsahovala pojištění v celkové výši 148 892 Kč (z důvodu další slevy, jelikož pojištění stále běží, jen byla nabídka přepočítána), kdy byla tato částka rozdělena opět na čtyři splátky za každé čtvrtletí ve výši 37 223 Kč.

Nabídka pokryla tedy opět pojištění v rozsahu 10 mil Kč s 10 % spoluúčasti, kdy minimální spoluúčast je 10 000 Kč a maximální plnění je 200 000 Kč. Podmínka pro plnění z odpovědnosti zasílatele je uzavřená zasílatelská smlouva se zákazníkem. Toto krytí je bráno pro kompletně celý svět, zde nejsou žádné výjimky.

Celé pojištění zahrnuje následné krytí o čisté finanční škody, které jsou zahrnuty v základním krytí, poté odpovědnost zasílatele v postavení silničního dopravce a po celé Evropě, vyjma států bývalého sovětského svazu, ale z této výjimky jsou vyjmuty státy Litva, Lotyšsko a Estonsko, to celé tedy limitu 5 mil. Kč a 10 % spoluúčast (minimálně 10 000 Kč a maximálně 200 000 Kč).

Dále pojištění zahrnuje procesy, které jsou spojeny s přepravou komodit, jako je vykládka, nakládka, skladování zboží aj. V případě že zmocněný přepravce prokazatelně poškodí přepravované zboží, během celého procesu přepravy, je možno použít zde toto pojistné plnění. I zde je sjednána spoluúčast na 10 %, kdy minimální plnění je 10 000 Kč a maximální hranice je 200 000 Kč, celková výše maximálního pojistného plnění je stejná jako v případě zasílatele jako železniční dopravce a to 10 mil. Kč.

Nabídka se tedy nelišila nakonec v ničem jiném než opět ve slevě, která plynula z délky pojištění. Výhodou je dále také skutečnost, že je ve smlouvě maximální výše spoluúčasti na pojistném plnění.

3.4 Porovnání produktů

Během porovnávacího procesu je důležité vzít všechny informace, které byly obsaženy v nabídkách a srovnat je podle požadovaných kritérií do jedné roviny pro lepší orientaci. K tomu nám poslouží tabulka 3.1. z následující stránky.

Zde je názorně k vidění vše, co pojišťovny byly na základě požadavků schopné předložit. Pokud bude porovnání bez ohledu na výslednou cenu, vůbec by nebylo možné brát v potaz nabídku od ČPP. Vzhledem k tomu, že pojišťovna nenabízí možnost pojištění odpovědnosti pro zasílatele v pozici silničního dopravce, nebyl by IFT krytý v případě škodního řízení, jestliže by došlo k odcizení silničního vozidla i s nákladem. Vzhledem k tomu, že IFT již tento problém řešila v roce 2012, tak společnost ČPP je vyloučena rovnou z výběru.

Pokud stále nebude řešena otázka konečné ceny, tak z výběru GČP a Kooperativy je možno rozhodovat na základě spoluúčasti při pojistném plnění. Zatím co u společnosti Kooperativa, je spoluúčast ohraničena jak minimální hranicí 10 000 Kč, tak je zde určena maximální hranice ve výši 200 000 Kč. Společnost GČP má pak jen minimální hranici ve výši 10 000 Kč, tato hranice však byla v podmínkách a podkladech požadována jako priorita.

Dále pokud se zaměříme na cenu a nebudeme brát v potaz slevu přibližně 20 %, kterou má IFT u Kooperativy za roky spolupráce (tedy pojištění bez slevy by bylo cca 174 000 Kč), je cena za pojištění u GČP dva a půl násobně vyšší, za naprosto stejných pojistných podmínek, jaké jsou u Kooperativy.

Vzhledem k tomuto srovnání bude učiněno shrnutí a přidána doporučení k dalšímu postupu v případě pojištění.

Tab. 3.1 porovnání nabídek pojistných produktů

POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI ZASÍLATELE			
	GENERALI ČESKÁ POJIŠTŤOVNA	ČESKA PODNIKATELSKÁ POJIŠTŤOVNA	KOOPERATIVA
POJIŠTĚNÍ V ZÁKLADNÍ ROZSAHU 1)	ano, 10 mil.	ano, 10 mil.	ano, 10 mil.
POJIŠTĚNÍ ZASÍLATELE V POZICI SILNIČNÍHO DOPRAVCE 2)	ano, 5 mil.	ne	ano, 5 mil.
POJIŠTĚNÍ DODATEČNÝCH SLUŽEB (VYKLÁDKA, aj.) 3)	ano, 10 mil.	ano (za podmínky, že zasílatel vystavuje FIATA konosamenty a přepravce je členem FIATA), 10 mil.	ano, 10 mil.
spoluúčast 1)	ano, 10 % min. 10 000 Kč max. není stanoveno	ano, 10 % min. 10 000 Kč max. není stanoveno	ano, 10 % min. 10 000 Kč max. 200 000 Kč
spoluúčast 2)	ano 10 % min. 10 000 Kč max. není stanoveno	-	ano, 10 % min. 10 000 Kč, max. 200 000 Kč
spoluúčast 3)	ano, 10 % min. 10 000 Kč max. není stanoveno	ano, 10 % min. 10 000 Kč max. není stanoveno	ano, 10 % min. 10 000 Kč max. 200 000 Kč
CENA CELKEM	443 587 Kč	236 252 Kč	148 892 Kč

Zdroj: vlastní zpracování podle [13], [14], [15]

4 Návrhy a doporučení

Po získání všech potřebných dat a zpracování všech dostupných zjištění zbyl poslední úkol. Tímto úkolem bylo předložit návrhy a doporučení vedení společnosti INTERFRACHT s.r.o., které proběhlo v posledním týdnu měsíce března. Na tomto sezení byly probrány celkem tři návrhy a doporučení. Všechny tyto návrhy a doporučení byly přijaty i když s výhradami nebo vyžadující další jednání vedení společnosti.

Způsob zpracování a získávání dat zde byl zvolen především k problémům spojených s pandemickou situací na území ČR. Bohužel zde nebyla jiná možnost než získat informace z jiného zdroje, tedy právě pomocí makléřské společnosti.

V pojišťovnách se zabývají pouze slibnými případy a všude chyběla ochota podílet se na průzkumu trhu v rámci bakalářské práce. Dále bylo potřeba jisté záruky a potvrzení z firmy, které nebylo vedení IFT ochotno přislíbit, s ohledem na možné problémy se stávající pojistnou smlouvou.

Díky tomu, že společnost Renomia vyslala žádost, která budila dojem regulérní poptávky pojistných produktů, dostala se včas na zpracování všech dat potřebným pro tuto práci.

4.1 Flotilové pojištění

Prvním návrhem bylo, aby společnost IFT přenechala starost o tento druh pojištění právě společnosti Renomia, vzhledem k tomu, že IFT je jejich mnoha letým klientem, kterému poskytují služby například v oblasti pojištění vybavení firmy nebo povinné ručení a havarijní pojištění služebních automobilů.

Vzhledem k rychlosti, s jakou byla společnost schopna zajistit všechny potřebné dokumenty pro zpracování pojistných návrhů v rámci srovnání v této práci, by tohle bylo velmi výhodné řešení pro společnost.

Každý rok společnost požaduje přepočítání pojištění u stávající pojišťovny a nechává si vypracovávat nové nabídky od ostatních pojišťoven, což představuje signifikantní časovou náročnost. Smlouva pojištění musí být vypovězena 6 týdnů před jejím koncem, jinak je automaticky prodlužována a pozdější vypovězení smlouvy sebou nese další finanční zátěž.

Dalším důvodem, proč je flotilové pojištění výhodnější, je ten, že při každé žádosti se musí vyřizovat nové pověření ze strany vedení pro zaměstnance, který bude tento úkol zpracovávat. Každý rok tedy pojišťovny dostávají nové a nové plné moci, aby mohly komunikovat s daným zaměstnancem společnosti. S ohledem na tuto skutečnost je tedy jednodušší, mít připravenou jednu plnou moc za účelem zastupování společnosti INTERFRACHT s.r.o. ze strany společnosti Renomia.

Dále společnost jako je Renomia může využít svého vlivu na danou pojišťovací společnost a dokáže sjednat pro svého klienta co nejvýhodnější nabídku. Nabídek je ve většině případů předloženo hned několik a klient se tak může rozhodnout, co je pro něj to nejlepší. Nehledě na to, že v případě nejasností s pojistnými podmínkami jednotlivých společností, dokáže společnost plná specialistů poradit a pomoci lépe porozumět významu znění takových pojistných podmínek, kterým laik, neznalý pojistného žargonu, jen stěží porozumí.

Tento návrh byl vedením společnosti přijat.

4.2 Setrvání ve stávajícím pojištění

Druhým návrhem bylo, vzhledem k jednoznačným výsledkům, setrvat se stávající pojistnou smlouvou. Jak bylo popsáno v kapitole 3.4., žádný z předložených návrhů nebyl pro vedení společnosti IFT jakkoli lákavý pro navázání spolupráce.

Opravdu reálně by se dalo uvažovat pouze o nabídce společnosti GČP, ale vzhledem k výši pojistné částky a nestanoveného maximálního limitu spoluúčasti v rámci pojistného plnění, není tato nabídka natolik atraktivní pro naši společnost. Společnost ČPP nebyla vedení nepředložila z hlediska neúplného splnění požadavků, které byly kladeny na daný druh pojištění.

Vedení se rozhodlo tento návrh také přijmout. Pojištění přešlo pod flotilové pojištění a veškerá starost o pojistné produkty je tedy v rukou společnosti Renomia. Předpokládá se, že tak jak tomu bylo doposud, bude každý rok probíhat výběrové řízení, jestli bude společnost setrvat i následující rok u stejné pojišťovací společnosti, nebo jestli se najde jiný pojistný produkt, který by byl vedením považován za vhodnější, než je stávající, a byl by to pak tedy důvod k přechodu.

Je potřeba si uvědomit, že během výběru a následnému sepsání nového kontraktu, je nutno myslet i na pozdější slevy na pojistném. Cena pojistného bude na začátku vždy vyšší, než je u stávající pojistné smlouvy.

Navíc je dobré brát zřetel i na to, o kolik % každý rok může tato sleva na pojistném vzrůst. V současnosti je tato sleva na smlouvě, která je uzavřena od roku 2013 (s platností od 1.1.2014) ve výši cca 18 % což odpovídá růstu slevy o 3 % za každý rok pojištění od vzniku. Tato částka vzhledem k celkové částce pojištění na rok je už poměrně výrazná suma, i když v poměru s obratem společnosti je zanedbatelná. Pro představu, plná cena pojištění by byla 181 576 Kč, tedy sleva je v konečné výši 32 684 Kč.

Zároveň při skončení této smlouvy, která je následující roky prodlužována vždy již jen dodatkem, kde je upravena výše slevy a výše pojištění, nelze navázat na tyto slevy u následujících smluv.

4.3 Zvýšení limitu krytí

Třetím návrhem bylo zvýšení limitu pojistného krytí. K tomuto návrhu se dospělo především proto, že od roku 2014 byl tento limit neměnný. Nejlépe na tento problém poukazuje tabulka 2.1., kdy při jejím bližším prozkoumání, je zcela evidentní, jak v posledních letech obrat rostl.

Je zcela jasné, že obrat za rok 2020 je vlastně dvou a půl násobek obratu z roku 2014. Tento krok je tedy při nejmenším logický a s největší pravděpodobností měl přijít již mnohem dříve.

Vzhledem k masivnímu počtu uskutečněných přeprav je zde riziko škodní události poměrně velké. Tím pádem se zde nabízí otázka, jestli je limit 10 mil. Kč dostatečný.

Po konzultaci s makléři ze společnosti Renomia, kteří pro tento návrh vypracovali následně dalších pět nových nabídek od pojišťovny Kooperativa, byly předloženy vedení společnosti možnosti zvýšení tohoto limitu v rozsahu 5 milionů, odstupňovaném vždy po 1 milionu.

Tab. 4.1 návrhy zvýšení pojistného krytí

pojistné krytí	přibližná hodnota poj. krytí v EUR	výše pojistného (po slevách)	Splátka (čtvrtletní)
11 mil. Kč	420 000 EUR	150 376 Kč	37 594 Kč
12 mil. Kč	460 000 EUR	151 860 Kč	37 965 Kč
13 mil. Kč	500 000 EUR	153 340 Kč	38 335 Kč
14 mil. Kč	535 000 EUR	154 824 Kč	38 706 Kč
15 mil. Kč	575 000 EUR	156 308 Kč	39 077 Kč

Zdroj: vlastní zpracování podle [16]

V tabulce 4.1 jsou vidět jednotlivé návrhy. Z předložených návrhů byla vedením nakonec vybrána možnost zlaté střední cesty, tedy možnost zvýšeného krytí na 13 mil. Kč. Tato částka ovšem není náhodná.

Cena pojištění se liší jen určitou sazbou navýšení základu pojistného krytí. Nejdůležitější je ovšem informace o přibližné hodnotě krytí v mezinárodní měně. Někteří zákazníci vyžadují potvrzení pojistné záruky. Ačkoli, by se mohlo zdát, že částka 12 mil. Kč nebo 15 mil. Kč vypadá lákavěji, zákazníkovi např. z Rumunska nebo Francie tato hodnota nic moc neřekne. Přepočtené částky nejsou také opticky přitažlivé. Hodnota prostřední přepočtené částky je opticky pro zahraniční klientelu nejpřitažlivější.

Tato úprava pojistného krytí proběhla k 1.4.2021, což znamená, že i tento návrh byl přijat a v současné době je již využíván všemi zaměstnanci spedice, kteří potřebují zákazníkům dát na vědomí jaká je naše pojistná krycí jistina.

Závěr

Tématem práce bylo především pojištění, přesněji pojištění podnikatelského subjektu. V užším slova smyslu bylo zvoleno zaměřit se pouze na jeden konkrétní druh pojištění, a to pojištění odpovědnosti zasílatele v železniční přepravě. Již během výběru tohoto tématu bylo jasné, že se bude jednat o velmi omezený segment na trhu s pojištěním. I přes množství zasílatelských společností působících na trhu v České republice, je zde stále malé zastoupení zasílatelských společností, které se specializují především na železnici. Díky tomu je poměrně problém oslovit více společností, které by byly schopny nabídnout co nejlepší možnosti pojištění.

V první kapitole této práce bylo vysvětleno především pojistné riziko, díky kterému je jasné, že v této oblasti je riziko opravdu velké a poměrně problematické tomuto riziku zamezit, tedy je pak poměrně pravděpodobné, že pojišťovací společnosti se do tohoto rizika nebudou pouštět, pokud nebudou mít velkou rezervu nebo jistotu, že by toto pojištění mělo být rizikovější než jiný druh pojištění.

Dále se zabývá první část druhé kapitoly vysvětlením, čím se vlastně společnost INTERFRACHT s.r.o., pro kterou byla tato práce zpracována, zabývá, aby bylo jasno, jaké riziko na sebe pojišťovací společnost přebírá. V zasílatelské praxi působí velké množství faktorů, které zasílatel nemůže nikdy přesně odhadnout a ani jakkoliv ovlivnit, takže je pro takovou společnost velmi důležité mít opravdu výhodnou a silnou pojistnou smlouvu, která dokáže pokrýt všechny případné problémy, které by mohly nastat během přepravy, kterou zprostředkovává pro svého zákazníka.

Následně ve druhé části druhé kapitoly je rozebráno pojištění a vše co obsahuje. Mohlo by se zdát, že ačkoli se společnost INTERFRACHT s.r.o. specializuje na přepravy výhradně po železnici, nebude potřeba tedy řešit pojištění pro kamionovou dopravu. Opak je ale pravdou, ačkoli 99 % přeprav společností připadá právě na železniční přepravu, stále zde zbývá 1 %, které zastupuje právě ona kamionová přeprava, která je součástí takzvané kombinované přepravy (tedy část přepravy jede po železnici a konečný, zpravidla nejkratší úsek, je zajištěn po silnici). Analýzou pojištění bylo dokázáno, že na výši pojistného nemá vliv na roční obrát společnost, ale výše pojistného krytí. Tato částka nebyla změněna od roku 2014, kdy byla smlouva uzavřena v prvotním znění.

V následné kapitole byly rozebrány nabídky, které se podařilo získat prostřednictvím společnosti Renomia. Tyto nabídky byly pouze tři, z celkového počtu osmi oslovených pojišťovacích společností. Nabídka od společnosti ČPP nebyla dále brána v potaz, jelikož její pojistný návrh nezahrnoval pojištění části kamionové dopravy a nebyla schopna ani nabídnout jiný složený produkt. Nabídka ze společnosti GČP pak byla předložena vedení, ovšem díky vysoké ceně a absenci horního limitu spoluúčasti poté byla vyřazena ze strany vedení společnosti. Nabídka ze stávající pojišťovací společnosti Kooperativa, byla tedy akceptována.

V bakalářské práci bylo cílem najít nové možné produkty pojištění. Produkty sice nalezeny byly, ale pro vedení společnosti nebyly dostatečně vyhovující. V rámci návrhů na zlepšení bylo ovšem vzneseno jedno velmi zásadní doporučení a tím bylo zvýšení pojistného limitu. Tento limit, jak bylo řečeno výše nebyl po dobu šesti let jakkoli navýšen a vzhledem k dosaženému obratu v roce 2020 byl tento krok nutný.

Sama společnost INTERFRACHT s.r.o. působí na trhu již přes 12 let a vedení si plně uvědomuje, jak s rostoucím obratem vzhledem k počtu odpravených vlaků, roste riziko pochybení ze strany dopravců či nějaké závady během cesty, či doprovodných služeb, které společnost nabízí zajistit.

Z práce tedy vyplývá, že segment pojištění odpovědnosti zasílatele v železniční přepravě je velmi omezený. Je poměrně problematické tedy zajistit data pro širší průzkum trhu, ale ukázalo se, že samy pojišťovací společnosti si jsou vědomy svých omezení, a proto se rozhodly ani své nabídky nepředkládat. Vedení společnosti pak přijalo všechny tři návrhy, které jim byly předloženy, tedy přejít pod flotilové pojištění a přenechat starost s pojistným trhem i v této oblasti společnosti Renomia, dále se rozhodlo setrvat pod stávající pojistnou smlouvou a v neposlední řadě, což byl nejdůležitější návrh, se rozhodlo pro navýšení limitu pojistného krytí, který z 10 mil. zvedly na 13 mil., což jak již bylo vysvětleno v práci, je především z estetického hlediska pro zahraniční klientelu, která tvoří přibližně 70 % všech přeprav společnosti. Jestliže bude 13 mil. Kč přepočteno přibližným kurzem 26 CZK na 1 EUR, vyjde nám tedy částka 500 000 EUR. Z pohledu autora byl tedy cíl bakalářské práce naplněn, přesně podle očekávání.

Seznam zdrojů

- [1] VÁVROVÁ, Eva. *Pojišťovnictví I*. 1. Brno: Mendelově univerzita v Brně, 2013. ISBN 978-80-7375-784-7.
- [2] HALÁSEK, Dušan a kol. *Logistika v odvětvích služeb*. Přerov: Vysoká škola logistiky o.p.s., 2013. ISBN 978-80-87179-30-7.
- [3] ŘEZÁČ, František. *Pojišťovnictví*. 1. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2011. ISBN 978-80-214-4242-9.
- [4] DUCHÁČKOVÁ, Eva. *Pojištění a pojišťovnictví*. Praha: Ekopress, 2015. ISBN 978-80-87865-25-5.
- [5] MARTINOVIČOVÁ, Dana. *Pojišťovnictví*. 1. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2009. ISBN 978-80-214-3963-4.
- [6] Český statistický úřad. ČSÚ [online]. 2020 [cit. 2021-04-11]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/21-trzni-sluzby-jgb2x9dikz>
- [7] KUDLÁČKOVÁ, Nina a Jiří ČÁP. *Zasílatelství*. 1. Pardubice: Dopravní fakulta Jana Pernera, 2015. ISBN 978-80-7395-876-3.
- [8] NOVÁK, Radek, Petr PERNICA, Vladimír SVOBODA a Lubomír ZELENÝ. *Nákladní doprava a zasílatelství*. 2. Praha: ASPI, 2005. ISBN 80-7357-086-6.

- [9] SMĚTÁKOVÁ, Radmila. *Kombinovaná přeprava: charakteristika a rozdělení* [online]. 2012 [cit. 2021-03-28]. Dostupné z: https://kke.zcu.cz/export/sites/kke/about/projekty/enazp/projekty/22_-Logistika_56-57/57_MMP/154_Kombinovana-preprava---Smetakova---P0.pdf
- [10] Svaz spedice a logistiky ČR. *Odborné příručky mezinárodního speditéra* [CD]. Praha: SSL, 1999.
- [11] *Roční výkazy: Interfracht*. Olomouc, 2020.
- [12] *Dotazník pojištění: Renomia*. Ostrava, 2021.
- [13] *Pojistný návrh Česká Podnikatelská Pojišťovna a.s.: Pojištění odpovědnosti zasílatele*. Ostrava, 2021.
- [14] *Produktová nabídka Generali Česká pojišťovna a.s.: Pojištění odpovědnosti zasílatele*. Ostrava, 2021.
- [15] *Nabídka pojistných produktů KOOOPERATIVA: Pojištění odpovědnosti zasílatele*. Ostrava, 2021.
- [16] GROSS, Ivan a kol. *Velká kniha logistiky*. Praha: VŠCHT Praha, 2016. ISBN 978-80-7080-952-5.
- [17] RENOMIA [online]. 2020 [cit. 2021-03-28]. Dostupné z: <https://www.renomia.cz>
- [18] FIATA Internation Federation of Freight Forwarders Associations [online]. 2020 [cit. 2021-03-28]. Dostupné z: <https://fiata.com>

[19] ČESKÝ SVAZ SPEDICE A LOGISTIKY [online]. 2019 [cit. 2021-03-28].
Dostupné z: <https://www.svazspedice.cz>

[20] GMENTOVÁ, Eva a kol. *Pojištění v kostce*. 1. Praha: Knihy radosti, 2020.
ISBN 978-80-906748-7-5.

Seznam grafických objektů

Seznam tabulek

Tab. 1.1	hrubá propojištěnost v letech 2014-2018	21
Tab. 2.1	přehled výše pojistného s ohledem na obrat	33
Tab. 3.1	porovnání nabídek pojistných produktů	42
Tab. 4.1	návrhy zvýšení pojistného krytí	46

Seznam grafů

Graf 1.1	vývoj hrubého pojištění v mil. Kč. (v letech 2014 – 2018)	21
Graf 2.1	vývoj ceny pojištění v závislosti na ročním obratu.....	33

Seznam obrázků

Obr. 3.1	požadavky na návrhy pojistné smlouvy podle současného pojištění.....	37
----------	--	----

Seznam zkratek

ČD	České dráhy a.s.
ČPP	Česká podnikatelská pojišťovna, Vienna Insurance group, a.s.
ČR	Česká republika
EU	Evropská Unie
GČP	Generali Česká pojišťovna, a.s.
HDP	Hrubý domácí produkt
IFT	INTERFRACHT s.r.o.
OÚ MČ	obecní úřad městské části

Seznam příloh

Příloha A Dotazník pojištění

Dotazník pojištění



RENOMIA, a. s.
International Insurance Services & Risk Management
Employee Benefits
www.renomia.cz

DOTAZNÍK K POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI ZASÍLATELE

Tento dotazník je shrnutím informací potřebných k vypracování návrhu pojištění. Uvedte, prosím, požadované informace, které se týkají Vaší společnosti, nebo veškeré další informace, které považujete v této souvislosti za důležité. V případě potřeby uvádějte informace na samostatný list. Informace uvedené v dotazníku jsou důvěrné a budou použity pouze pro potřebu pojištění. Pokud nám nebudou požadované informace sděleny, zaznamenáme tuto skutečnost v souladu s §21, odst. 8, zákona č. 39/2004 Sb. o pojišťovacích zprostředkovatelích a likvidátorech pojistných událostí. V tomto případě budeme vycházet z informací, na základě kterých bylo zprostředkováno uzavření současného pojištění, bude-li tento postup možný. Neúplnost nebo nesprávnost sdělených informací mohou ovlivnit naše doporučení týkající se pojištění a samotnou kvalitu pojištění. Děkujeme za spolupráci.

1. Všeobecné informace o společnosti

Jméno / Název	
Adresa bydliště / sídla	
IČ / DIČ	
Jména zástupců oprávněných podepisovat pojistné smlouvy	

2. Základní informace k pojištění odpovědnosti zasilatele

Jak dlouho provozujete zasilatelskou činnost?		
Provozujete zasilatelskou činnost na základě svých obchodních/zasilatelských podmínek? V případě, že ANO, prosíme, o jejich předložení		
Jste členem některého profesního sdružení zasilatelů?	V případě, že ANO, uveďte kterého: _____	
Působíte v roli operátora multimodální přepravy (jste oprávněn vystavovat konosamenty FIATA FBL)? Vystavujete svůj vlastní přepravní doklad, nákladní list, v němž vystupujete jako dopravce? V případě, že ANO, prosíme, o jeho předložení		
Používáte k přepravě stálé smluvní partnery?	Vystupujete jako: _____	
Jaké smlouvy v rámci činnosti zasilatele uzavíráte se svými obchodními partnery (příkazci):		
Zasilatelské (obstarání přepravy)	Přepravní (provedení přepravy)	Jiné (specifikujte)
Přebíráte na sebe smluvně odpovědnost za provedení přepravy?		
Provádíte jako zasilatel kromě obstarání přepravy i další úkony s přepravou související? (Např. nakládka/vykládka, skladování, přebaleni zboží, apod.)		
V případě, že ANO uveďte jaké:	zajišťujeme návoz a překládku, vykládku, procelní, meziskladování	
Splňujete informační povinnost v souladu s příslušnými ustanoveními Komisionářské smlouvy? (tj. povinnost písemně oznámit Příkazci jméno dopravce - nejpozději před nakládkou)		ano

Obrat z činnosti zasilatele (za poslední účetní rok¹⁾, resp. předpoklad u začínajícího klienta)

	Včetně dopravného		Bez dopravného	
	v Kč	%	v Kč	%
Vnitrostátní zasilatelství (ČR)				
Mezinárodní zasilatelství celkem				
Z toho:				
• Evropa vyjma států býv. SSSR, ale včetně Litvy, Lotyšska, Estonska				
• Evropa včetně států býv. SSSR (evropská část)				
• Evropa včetně států býv. SSSR (evropská i asijská část)				
• Celý svět bez USA, Kanady				
• Celý svět včetně USA, Kanady				
Celkový obrat za poslední účetní rok	0 Kč		0 Kč	

Uveďte, jaké druhy přeprav obstaráváte včetně %-ního podílu z obratu

Druh přepravy	% z obratu	Druh přepravy	% z obratu
silniční		železniční	
letecká		námořní	



RENOMIA

RENOMIA, a. s.
International Insurance Services & Risk Management
Employee Benefits
www.renomia.cz

vnitrozemská vodní		ostatní		Uveďte konkrétně:
--------------------	--	---------	--	-------------------

Odpovědnost za provedení přepravy (zasílatel v postavení dopravce)

Prejímáte odpovědnost za provedení přepravy?	silniční	.....	železniční	.....
vnitrozemská vodní	.....	letecká	.....	námořní

Máte oprávnění k provozování silniční nákladní dopravy (např. koncesní listinu)?

Který typ těchto přeprav zároveň uskutečňujete vlastními či najatými (např. leasing) dopravními prostředky?²⁾

silniční	.....	železniční	.....	vnitrozemská vodní	.....
letecká	.....	námořní	.....	

Jaká je max. hodnota přepravovaného zboží na jednom dopravním prostředku (v Kč)?

Jaké je maximální užitečné zatížení vozidel (v kg) u mezinárodní přepravy?

Uveďte do/z jakých států realizujete přepravy

Druh nejčastěji přepravovaného zboží

Jsou prováděny přepravy

Přepravované zboží	ANO / NE	Podíl v %	Přepravované zboží	ANO / NE	Podíl v %
Zbraní, střeliva		V cisternových vozzech	.....
Stěhovaných svršků, osobních věcí		V chladičích/thermo vozzech	.....
Rychlekažitelného zboží		Na otevřených vozzech	.....
Výbušnin, třaskavin (třída 1 ADR)		Nadrozměrného nákladu	.....
Ojetých / havarovaných automobilů		Použitých strojů / zařízení	.....
Nových automobilů		Balíků (kurýrní / expresní služba)	.....
Tabákové výrobky		Sběrné / kusové zásilky	.....
Alkohol				
Citlivé zboží (např. elektronika, mobily, apod.)		V případě, že ANO, uveďte konkrétně		
Nebezpečného zboží (ADR)		V případě, že ANO, uveďte třídu nebezpečnosti		
Je vlastníkem přepravovaného zboží společnost, ve které máte majetkovou účast?			V případě, že ANO, uveďte podíl v %		

3. Informace k požadovanému rozsahu pojištění

Územní rozsah pojištění	zasilatel	Stávající stav		Požadavek	
		Limit plnění / sublimit plnění / pojistná událost	Spoluúčast	Limit plnění / sublimit plnění / pojistná událost	Spoluúčast
zasilatel v postavení silničního dopravce					
zasilatel v postavení silničního dopravce					
zasilatel v postavení jiného než silničního dopravce, např. železniční, námořní (včetně pohřešování)					
zasilatel v postavení jiného než silničního dopravce, např. železniční, námořní (včetně pohřešování)					



RENOMIA

RENOMIA, a. s.
International Insurance Services & Risk Management
Employee Benefits
www.renomia.cz

Zasílatel jako operátor multimodální přepravy				
Klížová odpovědnost (vůči majetkově propojeným společnostem)				

Poznámka: _____

4. Škodní průběh

Uvedte jednotlivě všechny škody nad 50 tis. Kč, ostatní škody uveďte kumulativně (tj. celkový počet škod a celková konečná výše škod). Informace o škodní historii, není nutné vyplňovat, pokud je Vaše současné pojištění sjednáno prostřednictvím společnosti RENOMIA, a. s. V tomto případě bude RENOMIA, a. s., vycházet ze škod, které jsou jí známy. Pokud RENOMIA, a. s., nebyly nahlášený všechny vzniklé škody (např. škody, jejichž výše nedosahuje sjednané spoluúčasti), uveďte, prosím, pouze nenahlášené škody.

Datum vzniku škody	Specifikace	Výše škody v Kč
Škody nad 50 000 Kč		
		0 Kč
		0 Kč
		0 Kč
		0 Kč
		0 Kč
Škody do 50 000 Kč (souhrnně)		
	Celkem škod:	0 Kč
	Celkem škod:	0 Kč
	Celkem škod:	0 Kč
	Celkem škod:	0 Kč

5. Pojistná doba

Počátek pojištění od:		Konec pojištění:	
-----------------------	--	------------------	--

6. Přílohy

Obchodní a zasilatelské podmínky	.....	.....	Výpis z Živnostenského rejstříku	.....
Vlastní přepravní doklad (vzor)	.....	.....	.....	.....
Jiné	.....	V případě, že ANO, uveďte konkrétně		

Shora uvedené skutečnosti se považují za písemně zaznamenaní požadavků a potřeb a za písemné odpovědi na dotazy pojišťovny ve smyslu zákonných ustanovení a pojistných podmínek. Prohlašujeme tímto, že všechny informace uvedené v tomto dotazníku jsou úplné, pravdivé a přesné a taktéž informace nám byly poskytnuty srozumitelně, jasně a přesně. Zavazujeme se, že budeme informovat zprostředkovatele a pojistitele o podstatných změnách ohledně výše uvedených skutečností, ke kterým by došlo před uzavřením nebo po uzavření pojistné smlouvy. Zájemce o pojištění souhlasí s tím, aby informace sdělené v tomto dotazníku byly použity pro účely předmluvní dokumentace a informační povinnosti pojistitele. Tento dokument obsahuje informace důvěrného charakteru. Žádná část dokumentu nesmí být kopírována, uveřejněna či jinak poskytnuta třetí straně bez předchozího písemného souhlasu RENOMIA, a. s.

Datum: Vypínil: Razítko a podpis:

Odkazy:

- 1) V případě, že nejsou k dispozici auditované údaje, lze uvést i neauditované údaje. V případě, že se účetní rok liší od kalendářního roku, uveďte tuto skutečnost do poznámky.
- 2) Dotaz slouží pro orientaci, zda jste zároveň i dopravci. Pokud ano, doporučujeme sjednání příslušného pojištění odpovědnosti dopravce.
- 3) Limit plnění by se měl rovnat maximální náhradové povinnosti dopravce dle příslušných právních předpisů.

Autor/ka	Kateřina Vašečková, DiS.
Název BP	Služby pojištění využívané vybranou společností
Studijní obor	LVS
Rok obhajoby BP	2021
Počet stran	39
Počet příloh	1
Vedoucí BP	Ing. Růžena Caletková
Anotace	<p>Práce se zabývá průzkumem nabídky pojištění odpovědnosti zasílatele, které je na českém pojistném trhu poněkud omezený a komplikovaný segment. Pojištění rizik spojených s provozováním zasílatelské činnosti je velmi důležité, vzhledem k tomu, že škody v tomto odvětví mohou být několikamilionové. Cílem práce je zanalyzovat pojištění odpovědnosti zasílatele, které je užíváno firmou INTERFRACHT s.r.o., to později porovnat se získanými nabídkami a následně předložit vedení společnosti návrhy a doporučení v této oblasti.</p>
Klíčová slova	Dopravní služby, Zasilatelství, Pojištění, Přeprava, Pojištění odpovědnosti
Místo uložení	ITC (knihovna) Vysoké školy logistiky v Přerově
Signatura	