

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Pojištění jako ochrana před riziky souvisejícími s přepravou zboží
v silniční nákladní dopravě

Petr Hackenberg

Bakalářská práce

2017

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2015/2016

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Petr Hackenberg**
Osobní číslo: **D12032**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**
Název tématu: **Pojištění jako ochrana před riziky souvisejícími s přepravou zboží v silniční nákladní dopravě**
Zadávací katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

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

Úvod

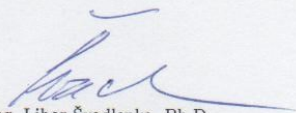
1. Charakteristika pojištění, rizik a účastníků při přepravě zboží
2. Analýza pojistných produktů souvisejících se silniční nákladní přepravou zboží
3. Návrh na zlepšení nabídky pojistných produktů a jeho zhodnocení

Závěr


Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucí/ho**
Rozsah pracovní zprávy: **40 - 50 stran**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**
Seznam odborné literatury:
dle pokynů vedoucí/ho práce

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Monika Eisenhammerová, Ph.D.**
Katedra dopravního managementu, marketingu
a logistiky

Datum zadání bakalářské práce: **30. listopadu 2015**
Termín odevzdání bakalářské práce: **2. června 2017**


doc. Ing. Libor Švadlenka, Ph.D.
děkan

L.S.


doc. Ing. Jaroslava Hyršlová, Ph.D.
pověřená vedením katedry

V Pardubicích dne 12. dubna 2017

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 1. 6. 2017

Petr Hackenberg

Rád bych poděkoval vedoucí práce Ing. Monice Eisenhammerové, Ph.D. za vstřícný přístup, cenné rady a doporučení při zpracovávání bakalářské práce.

ANOTACE

Bakalářská práce je zaměřena na pojištění při přepravě zboží v silniční nákladní dopravě. Práce obsahuje analýzu pojistných produktů tří vybraných pojišťoven. Na základě poznatků získaných provedením této analýzy byl vytvořen návrh na zlepšení pojistných produktů.

KLÍČOVÁ SLOVA

Pojištění při přepravě zboží, silniční doprava, pojistný produkt, riziko

TITLE

Insurance as a protection against the risks associated with the carriage of goods in the road freight transport

ANNOTATION

The bachelor thesis is focused on insurance for the transport of goods in road freight transport. The work contains an analysis of the insurance products of the three selected insurance companies. On the basis of the knowledge gained by performing this analysis, was created a proposal to improve insurance products.

KEYWORDS

Insurance the carriage of goods, road transport, insurance product, risk

OBSAH

ÚVOD	9
1 CHARAKTERISTIKA POJIŠTĚNÍ, RIZIK A ÚČASTNÍKŮ PŘI PŘEPRAVĚ ZBOŽÍ	10
1.1 Význam logistiky a silniční nákladní dopravy	10
1.1.1 Silniční nákladní doprava	11
1.2 Riziko v rámci pojištění	12
1.2.1 Převážní rizika	13
1.3 Smluvní ujednání při přepravě věci	13
1.3.1 Úmluva v silniční nákladní dopravě	13
1.3.2 Převážní smlouva	14
1.3.3 Zasilatelská smlouva	15
1.3.4 INCOTERMS	16
1.4 Pojištění při přepravě zboží	20
1.4.1 Pojistná smlouva	20
1.5 Rozdělení pojištění při přepravě zboží	21
1.6 Pojištění přepravních rizik	21
1.6.1 Předmět pojištění	22
1.6.2 Rozsah pojistného krytí	23
1.6.3 Pojistná hodnota, pojistná částka	23
1.7 Pojištění odpovědnosti silničního dopravce	24
1.8 Pojištění odpovědnosti zasilatele	25
1.9 Metody použité v práci	26
2 ANALÝZA POJISTNÝCH PRODUKTŮ SOUVISEJÍCÍCH SE SILNIČNÍ NÁKLADNÍ PŘEPRAVOU ZBOŽÍ	28
2.1 Analýza pojistného trhu v České republice	28
2.2 Analýza nabídky pojistných produktů	29
2.3 Výběr kritérií	30
2.4 Stanovení vah daných kritérií	31
2.4.1 Konzistence matice	34
2.5 Analýza nabídky vybraných pojistných produktů	36
2.5.1 Pojištění při přepravě zboží u pojišťovny Kooperativa a.s.	36
2.5.2 Pojištění při přepravě zboží u Hasičské vzájemné pojišťovny a.s.	39

2.5.3	Pojištění při přepravě zboží u pojišťovny Uniqa a.s.	41
2.6	Výběr optimálního pojistného produktu pomocí vícekritériálního hodnocení variant	42
2.7	Zhodnocení pojistných produktů.....	46
3	NÁVRH NA ZLEPŠENÍ NABÍDKY POJISTNÝCH PRODUKTŮ A JEHO ZHODNOCENÍ	49
3.1	Návrh změny v závislosti na postupu výběru pojistného produktu doporučeného pro pojistníky	49
3.1.1	Postup při výběru vhodného pojistného produktu	49
3.1.2	Návrh úpravy pojistných produktů.....	52
3.2	Zhodnocení návrhu.....	54
	ZÁVĚR	55
	POUŽITÁ LITERATURA	56
	SEZNAM TABULEK	59
	SEZNAM OBRÁZKŮ.....	60
	SEZNAM ZKRATEK	61

ÚVOD

Bakalářská práce se zabývá pojištěním přepravy zboží v silniční nákladní dopravě. Pojištění při přepravě zboží se řadí dle zákona 277/2009 Sb. o pojišťovnictví do pojištění neživotního. Dále se pak toto pojištění dělí do dvou oblastí, a to do pojištění majetkového a odpovědnostního. Tato práce se zaměřuje především na pojištění majetkové.

Pojištění při přepravě zboží je starým typem pojištění. Toto pojištění se nejvíce objevovalo v souladu s námořní přepravou, postupem času se tento druh pojištění začal běžně užívat ve všech dopravních oborech. Pojištění neovlivní vznik škod při přepravě zboží, ale zmírňuje dopady škod na ekonomiku jednotlivých podnikatelských subjektů.

Téma bakalářské práce je aktuální z několika důvodů. Jedním z důvodů je zvýšení objemu přepravovaného zboží, a tím vznikající přepravní rizika nebo nebezpečí vzniku nějaké nahodilé události. Dalším z důvodů je neochota sjednat toto pojištění ze strany silničních dopravců, jelikož toto pojištění není v České republice ze zákona povinné. Dále pojistný produkt pojištění při přepravě zboží nebývá hlavním produktem pojišťoven, protože toto pojištění není nejběžnějším typem pojištění.

Důvodem pro sjednání tohoto pojištění je i rostoucí počet škod způsobených v důsledku existence subjektivních rizik, jedná se například o nový druh trestné činnosti posledních let, kterým jsou „fantomové přepravy“. Principem činnosti fantomových dopravců je zneužití identity skutečného dopravce. Mezi odesílatelem zboží a fantomovým dopravcem dojde k uzavření smlouvy a následné nakládce zboží, která bohužel do místa určení nedorazí. Rozšiřuje se tedy spektrum rizik, kterým mohou být dopravci a přepravci vystaveni a nejedná se již jen o škody vzniklé v důsledku působení objektivního rizika přírodního charakteru, ale rozšiřuje se i počet škod způsobených riziky subjektivními, vyvolanými lidským faktorem.

Téma práce je tedy v kontextu s aktuálním děním velmi aktuální a měla by mu být věnována pozornost ze strany pojistníků i pojistitelů. Cílem je navrhnout, s využitím závěrů provedené analýzy, změny vedoucí ke zlepšení nabídky pojistných produktů.

Bakalářská práce bude rozdělena do třech částí. První část bakalářské práce se bude věnovat sběru teoretických poznatků v oblasti pojištění při přepravě zboží.

Analytická část bude zaměřena na analýzu pojištění při přepravě zboží. Na základě závěrů provedené analýzy bude v poslední části práce uveden návrh na zlepšení nabídky pojistných produktů.

1 CHARAKTERISTIKA POJIŠTĚNÍ, RIZIK A ÚČASTNÍKŮ PŘI PŘEPRAVĚ ZBOŽÍ

První kapitola této práce je teoretickou částí práce. Kapitola obsahuje charakteristiku dopravy a přepravy, smluvních ujednání při přepravě zboží a mezinárodní obchodní doložky INCOTERMS. Dále tato kapitola pojednává o pojištění při přepravě zboží, a to o majetkovém pojištění i odpovědnostním pojištění.

Pojištění při přepravě zboží je jedno z nejstarších a nejvíce používaných druhů pojištění. Význam tohoto pojištění je velmi vysoký v mezinárodním obchodě, protože doprava do zahraničí může být v poměru k ceně zboží poměrně drahá a mohou při ní nastat rizika, v důsledku jejichž existence může dojít k poškození nebo zničení přepravovaného zboží (Daňhel et al., 2006, s. 173). Ztráty, které vznikají neodvratitelnými, ale i ovlivnitelnými událostmi, mohou být do značné míry eliminovány pojištěním (Sato, 1999, s. 42).

1.1 Význam logistiky a silniční nákladní dopravy

Podle Svatoše et al. (2009, s. 246) se pojem logistika dnes velmi často skloňuje v souvislosti s výrobou i dopravou. Tento systémový přístup byl však vypracován již v období druhé světové války ve Spojených státech amerických v souvislosti s vojenskými operacemi. Logistika zahrnuje celý tok zboží, od dopravy surovin k výrobcí až po odevzdání zboží konečnému spotřebiteli. Doprava je osou logistiky a je jedním z nejdůležitějších článků logistiky.

Nákladní doprava se dle Žemličky a Mynaříka (2008, s. 9) projevuje jako spojovací článek mezi:

- výrobními odvětvími (průmysl těžební a zpracovatelský, zemědělství, stavebnictví),
- výrobou a konečnou spotřebou (obchod),
- regiony, městy, obcemi.

Důležité je vysvětlit rozdíl mezi pojmy doprava a přeprava. Zatím co výsledkem pracovní činnosti v odvětvích hmotné výroby je materiální věc, výsledkem pracovního procesu v dopravě je prostorová změna tzv. užitečný efekt. Tento efekt je neoddělitelný od pracovního procesu a může být spotřebován jedině při jeho uskutečňování. Z toho tedy vyplývá, že doprava je tedy pracovní nebo technologický proces (pohyb dopravního prostředku po dopravní cestě). A na druhé straně přeprava je tedy spotřební proces, což je

tedy postupná spotřeba užitečného efektu, tedy přemístění zboží nebo osob (Žemlička a Mynařík, 2008, s. 10).

Silniční nákladní doprava dle Kleprlíka (2011, s. 134) může být realizována formou:

- vozová zásilka,
- příkládka (dokládka),
- kusová zásilka.

Vozová (celokamionová) zásilka má podobu časového nebo cestovního charteru a její ceny bývají smluvní (Machková et al., 2014, s. 166).

Vozová zásilka je zásilka přepravovaná jednomu odesílateli jednou jízdou silničního vozidla, váží-li více než 2 500 kg nebo bez zřetele na její hmotnost (Kleprlík, 2011, s. 134):

- když je využita užitečná hmotnost nebo ložná plocha vozidla,
- když se koná její přeprava zvláštní jízdou vozidla dle dohody s odesílatelem,
- když to vyžaduje povaha zásilky, popřípadě provedení přepravy v požadované lhůtě,
- když se zásilka nakládá na dvou nebo více místech.

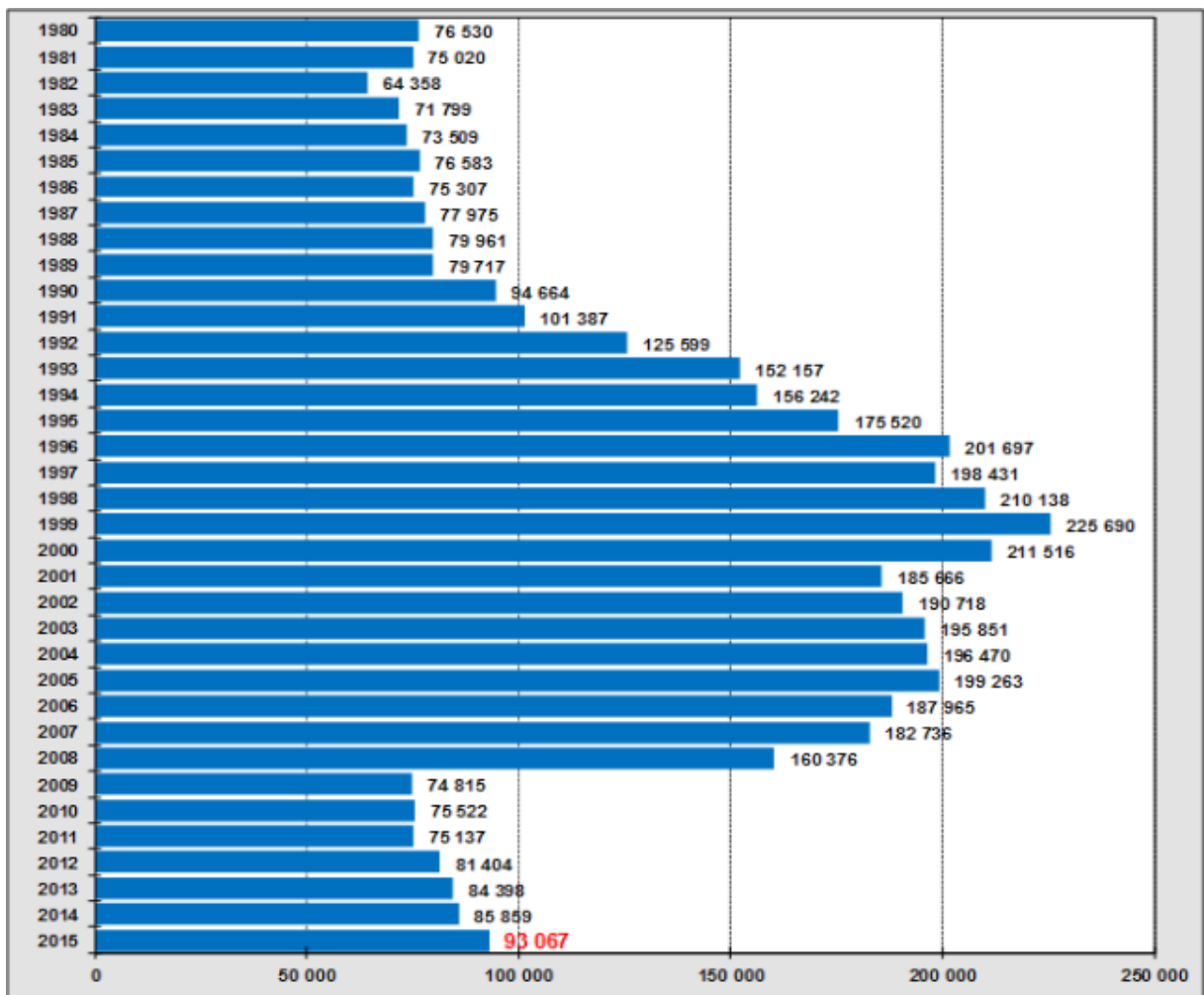
Kusová zásilka je zásilkou, která není vozovou zásilkou ani příkládkou, a je přepravována zejména za zvláštních přepravních podmínek (Kleprlík, 2011, s. 134).

Podle Machkové et al. (2014, s. 166) je kusová zásilka takovou zásilkou, při které jsou kompletovány jednotlivé zásilky podle jejich objemu, množství, charakteru tak, aby přeprava byla ekonomicky a logisticky účelná.

Příkládka je zásilka přepravovaná společně s jinými zásilkami nebo při takových jízdách vozidla, které by se jinak musely vykonat bez nákladu (Kleprlík, 2011, s. 134).

1.1.1 Silniční nákladní doprava

Silniční nákladní doprava je nejprogresivněji se rozvíjející dopravní obor. V rychlosti a operativnosti je nenahraditelná. Pomocí silniční nákladní dopravy lze přepravit ve své podstatě všechny druhy komodit, pokud ovšem nepřekračují běžné rozměry. Operativnost tohoto druhu dopravy je dána většinou velice rychlým a efektivním způsobem nakládky a hustou dopravní sítí. Hustota přepravních komunikací je nejvyšší ze všech dopravních oborů. Silniční nákladní doprava negativně působí na životní prostředí vlivem emisí, hluku a vibracemi. Velkou nevýhodou v porovnání s ostatními dopravními obory je nehodovost. V České republice (ČR) od roku 2010 počet dopravních nehod mírně roste a také s tím narůstají počty mrtvých a zraněných osob a samozřejmě finanční škody. V následujícím grafu je zachycen vývoj nehodovosti za 35 let. Jedná se o nehody v silničním provozu ČR, které byly šetřeny Policií ČR (Besta, 2017).



Obrázek 1 Vývoj nehodovosti v ČR (Sdružení automobilového průmyslu, 2015)

1.2 Riziko v rámci pojištění

Pojem riziko má v rámci pojišťovací teorie a praxe specifický obsah a význam. Pojištění vzniklo jako nástroj pro krytí důsledků při nastání rizika. Obecně lze konstatovat, že riziko je nejistota, která se dá kvantifikovat (pomocí počtu pravděpodobnosti), na rozdíl od tzv. pravé nejistoty, která není kvantifikovatelná. Riziko lze změřit (popsat) pomocí určité hodnoty pravděpodobnosti a také kvantifikovat na základě informací, které jsou o daném jevu známy z minulého vývoje (Ducháčková, 2009, s. 15).

Riziko je tedy možnost vzniku událostí s výsledkem odchylným od cíle s určitou objektivní pravděpodobností. V závislosti na povaze příslušného jevu či procesu mohou realizací příslušného rizika vzniknout podle Ducháčkové (2009, s. 15):

- výhradně záporné odchylky od cíle, kdy se mluví o tzv. čistém riziku (nebezpečí ztrát),
- nebo záporné i kladné odchylky od cíle, kdy jde o tzv. spekulativní (záměrné) riziko (sázení, investování).

V případě čistého rizika je možno dále sledovat objektivní a subjektivní stránku. Objektivní riziko je dáno objektivně nezávisle na lidech. Subjektivní riziko existuje v závislosti na činnosti lidí, bez ohledu na to, zda je vědomé či nevědomé (Ducháčková, 2009, s. 16).

1.2.1 Přepavní rizika

Rizika přepravní jsou spojena s tuzemskými a mezinárodními obchodními operacemi s hmotným zbožím. Během dopravy může dojít ke ztrátě nebo poškození zboží a škodu utrpí ten, kdo v daném okamžiku toto riziko nesl. Přejchod rizika ztráty nebo poškození zboží sjednávají zpravidla výslovně v kontraktu stanovením určité dodací podmínky (parity). Toto riziko však nese dopravce, eventuálně zasilatel tím, že přebírají odpovědnost za zboží během dopravy. Prevence tohoto rizika spočívá v jasném vymezení povinností prodávajícího a kupujícího při zajišťování přepravy zboží (např. odvoláním na INCOTERMS) v kupní smlouvě a dále ve vhodném přepravním zajištění dodávky zboží (např. výběrem spolehlivého dopravce). Přepravní rizika v mezinárodním obchodě se většinou pojišťují, a proto je nutno věnovat pozornost řádnému sjednání pojistné smlouvy (Machková et al., 2014, s. 187).

1.3 Smluvní ujednání při přepravě věci

Celkový výsledek dopravy může být ovlivněn smluvním ujednáním při přepravě věci. Tyto závazkové smluvní vztahy ve vnitrostátní silniční nákladní dopravě se řídí především zákonem č. 89/2012 Sb., občanský zákoník (Česko, 2012). Smluvní ujednání v mezinárodní silniční nákladní dopravě je upraveno Úmluvou o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) a Mezinárodními obchodními doložkami – INCOTERMS.

1.3.1 Úmluva v silniční nákladní dopravě

Přeprava zboží v silniční nákladní dopravě je jako v jiných dopravních oborech upravována právními ujednáními. Úmluva CMR je základním předpisem pro přepravu zboží. Úmluva byla sjednána v Ženevě a do českého práva byla zanesena vyhláškou č. 11/1975 Sb. Vznikla na úrovni Organizace spojených národů a její koncepce a dokonce i její formulace v podstatě nedoznala změn (Global Transport & Logistics, 2017).

Dle Sata (1999, s. 38) se tato úmluva vztahuje na všechny smlouvy o přepravě zboží silničním vozidlem za úplatu, jsou-li místo odeslání a místo určení v různých státech, z nichž alespoň jeden je signatářem CMR.

1.3.2 Přepravní smlouva

Přeprava se řídí podle občanského zákoníku (Česko, 2012) na základě smlouvy o přepravě věci. Smlouvou o přepravě věci se dle § 2555 dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví věc jako zásilku z místa odeslání do místa určení, a odesílatel se zavazuje zaplatit dopravci přepravné.

Smlouva o přepravě věci může být jednorázová nebo dlouhodobá a to v případě, že přepravy do určitého místa se opakují (Kleprlík, 2011, s. 136).

Je důležité v souvislosti se smlouvou o přepravě věci znát pojem dopravce. Dopravcem se rozumí subjekt, který zpravidla sám vlastní dopravní prostředky a jejich prostřednictvím pak realizuje přepravu a to na základě smlouvy o přepravě věci (Sato, 1999, s. 35). Dále dopravce na rozdíl od zasilatele zajišťuje přepravu vlastními dopravními prostředky, do smluvních vztahů s příkazci vstupuje vlastním jménem, na vlastní účet a riziko. Dále se v přepravní smlouvě mohou objevit ještě subjekty, kterými jsou odesílatel a příjemce. Odesílatel je osoba, která odesílá přepravovanou věc. Příjemce je osoba, přijímající přepravovanou věc, která se může ve smlouvě zavázat ještě k dalším úkonům (ručení za platbu přepravného dopravci). Při mezinárodních obchodních operacích jsou tyto úkony striktně vymezeny v Mezinárodních obchodních doložkách (Machková et al., 2014, s. 163).

V silniční nákladní dopravě je neobvyklé, že se přepravní smlouva uzavírá v písemné formě. Nutnost písemné formy tohoto smluvního závazku není ze zákona předepsána. V praxi je ale stále vhodné vlastnit písemnou smlouvu z hlediska případných právních sporů.

Podle občanského zákoníku (Česko, 2012), § 2557, odesílatel poskytne dopravci správné údaje o obsahu zásilky a jeho povaze. Dále pokud je k provedení přepravy zapotřebí zvláštní listiny, předá ji odesílatel dopravci nejpozději při předání zásilky k přepravě.

Podle § 2572 výše uvedeného zákona (Česko, 2012) lze potvrzení o převzetí zásilky nahradit náložným listem. Náložný list je cenný papír, se kterým je spojeno právo požadovat na dopravci vydání zásilky v souladu s obsahem náložného listu. Tento cenný papír lze vydat na jméno, řad nebo doručitele a musí obsahovat tyto náležitosti:

- jméno dopravce a jeho bydliště nebo sídlo,
- jméno odesílatele a jeho bydliště nebo sídlo,
- označení, množství, váhu nebo objem přepravovaných věcí,

- formu náložného listu; pokud byl vydán na jméno nebo na řad, i označení osoby, na jejíž jméno nebo řad byl vydán,
- místo a den vydání náložného listu a dopravcův podpis.

Dokladem o převzetí zásilky a uzavření přepravní smlouvy v mezinárodní silniční nákladní dopravě je nejčastěji nákladní list CMR. Vystavuje se třikrát, kdy originál je určen odesílateli a kopie příjemci a dopravci (Sato, 1999, s. 38).

Nákladní list se vyplňuje pro každou zásilku samostatně a musí obsahovat základní údaje, jako jsou označení odesílatele a příjemce, místa odeslání a místa určení, označení obsahu zásilky, její hodnoty váhy a objemu případně i vyznačení přepravní trasy. Povinností dopravce je přezkoumat správnost údajů uvedených v nákladním listě a zjevný stav zásilky v okamžiku jejího převzetí a zjištěné nesrovnalosti vyznačit v nákladním listě (Machková et al., 2014, s. 166).

Dle občanského zákoníku (Česko, 2012) dopravce odpovídá za škodu, která vznikla na přepravované zásilce v době od převzetí k přepravě až do vydání, ledaže škoda byla způsobena odesílatelem nebo příjemcem, vadností zásilky, jejího obalu nebo balení, zvláštní povahou zásilky, anebo okolností, kterou nemohl dopravce odvrátit.

V okamžiku převzetí zásilky dopravce přebírá odpovědnost za poškození zásilky a za její úplnou či částečnou ztrátu. Dopravce je zproštěn této odpovědnosti, jestliže ztráta zásilky, její poškození nebo překročení dodací lhůty bylo zaviněno oprávněným, příkazem oprávněného, který nebyl vyvolán nedbalostí dopravce, vlastní vadou zásilky nebo okolnostmi, které dopravce nemůže odvrátit a jejichž následky odstranit není v jeho moci (Machková et al., 2014, s. 166).

1.3.3 Zasilatelská smlouva

Podle občanského zákoníku (Česko, 2012), § 2471, se smlouvou zasilatelskou zavazuje zasilatel příkazci, že mu vlastním jménem na jeho účet obstará přepravu zásilky z určitého místa do určitého jiného místa, případně i obstarat nebo provést úkony s přepravou související, a příkazce se zavazuje zaplatit zasilateli odměnu.

Mezi podstatné náležitosti zasilatelské smlouvy se řadí dle Sata (1999, s. 37):

- určení zasilatele,
- určení příkazce,
- stanovení způsobu a doby přepravy,
- specifikace věci, zásilky určené k přepravě,

- srozumitelné stanovení místa odeslání a místa určení,
- stanovení výše úplaty a její splatnost.

Zasílatelem (speditérem) se rozumí takový subjekt, který na smluvním základě obstarává za úplatu přepravu, případně služby s přepravou spojené a to pojištění, skladování, inkaso nebo celní odbavení (Sato, 1999, s. 37). Zasilatel tedy není zavázán mezinárodní dopravu realizovat, ale pouze ji smluvně obstarat (Machková et al, 2014, s. 162).

Podle občanského zákoníku (Česko, 2012), § 2472 občanského zákoníku má zasilatel právo žádat, pokud není smlouva uzavřena v písemné formě, aby mu příkazce doručil příkaz k obstarání přepravy tzv. zasilatelský příkaz.

Podle Sata (1999, s. 37) je příkazce osoba, která se zavazuje zaplatit za obstarání přepravy zasilateli úplatu.

Dále podle § 2471 (Česko, 2012) je-li ujednáno, že zasilatel obstará pro příkazce od příjemce zásilky přijetí peněžních prostředků nebo že uskuteční jiný inkasní úkon dříve, než příjemci vydá zásilku nebo doklad umožňující se zásilkou nakládat, použijí se přiměřeně i ustanovení o dokumentárním inkasu.

Podle občanského zákoníku (Česko, 2012), § 2473, zasilatel může využít také služeb dalších zasilatelů, v tomto případě se jedná o tzv. mezizasilatele. Zasilatel, který využívá služeb dalšího zasilatele, zodpovídá za realizaci přepravy tak, jakoby ji obstarával sám.

Podle Machkové et al. (2014, s. 162) jsou až čtyři pětiny objemu přeprav v mezinárodním obchodě realizovány s využitím zasilatelů.

1.3.4 INCOTERMS

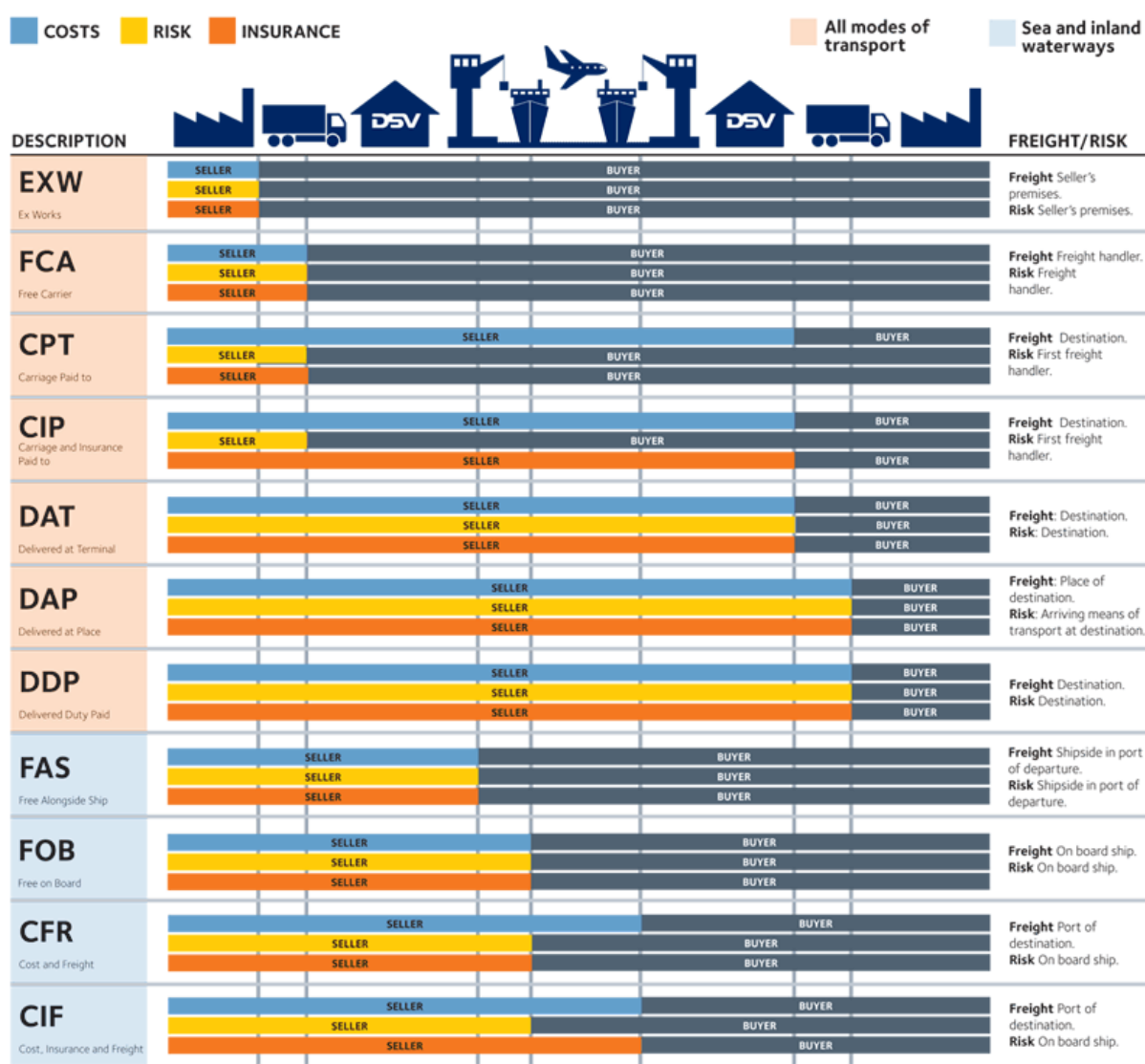
INCOTERMS je soubor mezinárodních výkladových pravidel (INCOTERMS), která připravuje a vydává Mezinárodní obchodní komora (ICC). INCOTERMS 2010, tedy momentálně poslední inovovaná verze pravidel je platná od 1. ledna 2011. Tento soubor pravidel obsahuje nyní jedenáct doložek oproti dřívějším třinácti doložkám. Těchto jedenáct doložek se dělí do dvou skupin a to podle způsobu přepravy. Sedm doložek je možné použít pro všechny druhy přepravy, tedy i v případě silniční nákladní přepravy, zbylé čtyři z nich jsou určeny pro námořní a vnitrozemskou vodní přepravu (Global Transport & Logistics, 2017).

Dle Machkové et al. (2014, s. 62) INCOTERMS neřeší otázku přechodu vlastnictví ke zboží, ale pouze otázku přechodu nákladů a rizik. Otázka přechodu vlastnictví ke zboží musí být vyřešena v kupní smlouvě zvlášť, a pokud tomu tak není, pak tyto záležitosti rozhoduje mezinárodní soukromé právo. INCOTERMS vycházejí ze zásady určování minimálních

povinností stran. Strany, pokud si to přejí, si mohou domluvit širší. Výslovná ujednání v kupní smlouvě mají před ustanoveními v INCOTERMS přednost.

Přestože INCOTERMS jsou především určeny pro realizaci zahraničních obchodních transakcí, nic nebrání jejich použití ve vnitrostátních obchodech. V takových případech se jednoduše neuplatní znění klauzulí týkající se celního odbavení a dovozních nebo vývozních licencí atd., (Janatka et al., 2001, s. 146).

Na níže uvedeném obrázku 2 se nachází grafické znázornění INCOTERMS 2010. Tento obrázek znázorňuje, po jakou dobu přepravy nese odpovědnost za přepravu zboží kupující a prodávající u jednotlivých doložek.



Obrázek 2 INCOTERMS 2010 (Global Transport & Logistics, 2017)

Podle Machkové et al. (2014) a silniční zasilatelské společnosti (Global Transport & Logistics, 2017) se mezinárodní obchodní doložky dělí do následujících čtyř skupin E, F, C, D.

Jedinou doložkou ve skupině E je doložka **EXW (EX Works – ze závodu)** – prodávající splní svou povinnost předáním dodávky zboží ve svém závodě (továrně), dále není zodpovědný za nakládku na dopravní prostředek kupujícího, dopravu ani za celní řízení.

První ze tří doložek ve skupině F je **FCA (Free Carrier – vyplaceně dopravci)** – prodávající splní svou povinnost předáním dodávky, která je celně odbavená dopravci nebo zasilateli, kterého jmenuje kupující na sjednaném místě. Pokud je dodávka realizována v objektu prodávajícího, je odpovědný za provedení nakládky.

Druhou doložkou ve skupině F je **FAS (Free Alongside Ship – vyplaceně k boku lodi)** – prodávající splní svou povinnost dodáním celně odbaveného zboží pro vývoz k boku lodi v ujednaném přístavu. Kupující dále nese náklady a odpovědnost za ztrátu či poškození zboží. U této doložky je nutné využití námořní nebo vnitrozemské vodní přepravy.

Poslední doložkou ve skupině F je doložka **FOB (Free On Board – vyplaceně loď)** – prodávající splní svou povinnost, když dodávka celně odbaveného zboží pro vývoz přešla na palubu konkrétní lodi v ujednaném přístavu. Kupující dále nese náklady a je zodpovědný za ztrátu a poškození zboží. Doložka je určena pro námořní a vnitrozemskou vodní přepravu.

Skupina C obsahuje čtyři doložky, z nichž první je doložka **CFR (Cost and Freight – náklady a přepravné)** – prodávající splní svou povinnost dodáním dodávky zboží na loď v ujednaném přístavu. Dále prodávající nese náklady a přepravné do ujednaného přístavu, které je nutné uhradit. Prodávající musí zboží ještě celně odbavit pro vývoz. Doložka je využívána pro námořní a vnitrozemskou přepravu.

Druhou doložkou je **CIF (Cost, Insurance and Freight – náklady pojištění a přepravné)** – prodávající má totožné povinnosti jako u doložky CFR, ale navíc musí zajistit námořní pojištění. Dále prodávající je nucen odbavit zboží pro vývoz. Použití této doložky je pro námořní a vnitrozemskou přepravu.

Třetí doložkou ve skupině C je doložka **CPT (Carriage Paid To – přeprava placena do)** – prodávající dodá zboží dopravci, kterého sám jmenuje a uhradí přepravné za dopravu zboží do ujednaného místa určení. Další rizika nebezpečí ztráty a poškození zboží nebo jakékoliv dodatečné náklady, vzniklé po dodání zboží dopravci nese kupující. Prodávající je ještě nucen, aby odbavil zboží pro vývoz.

Poslední doložkou v této skupině je doložka **CIP (Carriage and Insurance Paid to – přeprava a pojištění placeny do)** – prodávající má stejné povinnosti jako u doložky CPT, ale

ještě musí obstarat pojištění zboží, které kryje kupujícího proti nebezpečí ztráty a poškození zboží během přepravy.

První doložkou ve skupině D je **DDP (Delivered Duty Paid – s dodáním clo placeno)** – prodávající splní svou povinnost dodáním zboží kupujícímu, které je odbaveno pro dovoz a nevyložené z dopravního prostředku na ujednané místo určení. Proávající nese všechny náklady a odpovědnost za zboží do tohoto místa včetně povinností za vyřízení a zaplacení za celní formalities, které souvisí s dovozem do země určení.

Druhou doložkou v této skupině je **DAT (Delivered At Terminal – dodání do překladiště)** - prodávající je povinen nést náklady, riziko a odpovědnost až do doby doručení zboží do příslušného překladiště (terminálu, kontejnerového depa) v místě určení. Proávající ještě může být povinen platit zdržné a je povinen odbavit zboží pro vývoz.

Poslední doložkou ve skupině D je doložka **DAP (Delivered At Place – dodáním do místa určení)** – prodávající je povinen nést náklady, riziko a odpovědnost za zboží až do doby dokud není zboží k dispozici kupujícímu v místě určení. Proávající je povinen odbavit zboží pro vývoz.

Výběr doložky ke konkrétní obchodní operaci, je dán dohodou obou stran kupní smlouvy. V praxi existuje mnoho faktorů, kterými je ovlivňován výběr konkrétní doložky (zvyklosti trhu, zkušenosti nebo možnosti podniků).

Dle Machkové et al. (2014, s. 68) zpravidla menší podniky, u kterých neexistují správní oddělení pro zahraniční obchod, nejčastěji upřednostňují tzv. krátké dodací doložky (EXW, FCA, FAS, FOB). Tyto doložky jsou charakteristické tím, že prodávající mají oproti kupujícím menší rozsah povinností. V ČR je nejrozšířenější doložka EXW, kdy se jde většinou o podniky, které provozují export sporadicky, a není v jejich silách poskytovat služby spojené s mezinárodním obchodem.

U doložek začínajících na písmeno „C“ se objevují dva kritické body. Prvním z nich je povinnost prodávajícího uhradit náklady, které vyplývají z přepravní smlouvy. Druhý kritický bod spočívá v momentě přechodu rizika z prodávajícího na kupujícího. Pokud se smluvní strany dohodnou, aby riziko přecházelo později, musí to výslovně stát ve smlouvě (Machková et al., 2014, s. 68).

Z hlediska této práce jsou pro pojištění přepravy zboží nejdůležitější doložky obsahující písmeno „I“ (CIP, CIF), kdy podle Janatky (2001, s. 149) je povinností prodávajícího obstarat pojištění kryjící kupujícího proti nebezpečí ztráty a poškození zboží během přepravy, uzavřít pojišťovací smlouvu a zaplatit pojistné. Jde ale pouze o pojištění s tzv. minimálním krytím podle klauzule C - Institute Cargo Clauses (viz kapitola 1.5.2).

Jelikož tyto rizika přecházejí v různých okamžicích přepravy, je značným problémem tzv. lomené pojištění, kdy je zásilka pojištěna u více pojišťoven. Toto lomené pojištění je nevhodné z důvodu, že v některých případech nelze prokázat, na jakém úseku přepravní cesty došlo ke škodě. Této situaci se předchází tak, že celá přepravní cesta zásilka je pojištěna u jedné pojišťovny (Machková et al., 2014, s. 202).

1.4 Pojištění při přepravě zboží

Pojištění přepravy zboží je vymezeno zákonem č. 277/2009 Sb., o pojišťovnictví jako pojištění neživotní. Dále je pojištění přepravy zboží upraveno podle občanského zákoníku (část čtvrtá, hlava II., díl 15, oddíl druhý zákona č. 89/2012 Sb.), který řeší situace, které mohou nastat u účastníků pojištění na základě pojistné smlouvy (Česko, 2012)

1.4.1 Pojistná smlouva

Před definováním pojistné smlouvy je nutné nejprve vymežit pojmy, kdo je pojistitel, pojistník a pojištěný.

Podle Machkové et al. (2014, s. 198) je pojistitel právnická osoba (pojišťovna), která má oprávnění poskytovat sjednané pojištění. Pojistníkem je fyzická nebo právnická osoba, která sjednává s pojistitelem pojistnou smlouvu a má povinnost hradit pojistné. Pojištěným se rozumí fyzická nebo právnická osoba, na jejíž život, zdraví, majetek, odpovědnost nebo jiné hodnoty pojistného zájmu se pojištění vztahuje.

Podle zákona (Česko, 2009), § 2758, se pojistnou smlouvou pojistitel zavazuje vůči pojistníkovi poskytnout jemu nebo třetí osobě pojistné plnění, nastane-li nahodilá událost krytá pojištěním (pojistná událost), a pojistník se zavazuje zaplatit pojistiteli pojistné. Není-li pojištění ujednáno na pojistnou dobu kratší než jeden rok, vyžaduje smlouva písemnou formu. Přijal-li pojistník nabídku včasným zaplacením pojistného, považuje se písemná forma smlouvy za zachovanou.

Dále dle zákona (Česko, 2009), § 2760, pojistitel sdělí před uzavřením smlouvy zájemci o pojištění údaje, jejichž rozsah a způsob předání stanoví jiný zákon upravující pojišťovnictví.

Podle Machkové et al. (2014, s. 197–198) pojistná smlouva musí vždy obsahovat tyto náležitosti:

- určení pojistitele a pojistníka,
- určení oprávněné osoby,

- určení, zda se jedná o pojištění škodové (kompenzace konkrétních škod vzniklých v důsledku pojistné události) nebo obnosové (sjednání nároku na plnění v podobě konkrétního obnosu, který vznikl v důsledku pojistné události),
- vymezení pojistného nebezpečí a pojistné události,
- výši pojistného, jeho splatnost a údaj o tom, zda se jedná o pojistné běžné nebo jednorázové,
- vymezení doby, na kterou byla pojistná smlouva uzavřena.

Součástí pojistné smlouvy musí být také všeobecné pojistné podmínky (VPP). Pojistné podmínky obsahují obvykle vymezení vzniku, trvání a zániku pojištění, vymezení pojistných událostí, stanovení výluk z pojištění, určení rozsahu pojistného plnění a jeho splatnost (Machková et al., 2014, s. 198–199).

Podle zákona (Česko, 2009), § 2775, pojistitel vydá pojistníkovi pojistku. Pojistka je potvrzení, kterým se stvrzuje uzavření pojistné smlouvy. Pojistku vydá pojistitel pojistníkovi. Pojistka musí obsahovat minimálně určení smluvních stran, číslo pojistné smlouvy, pojistné nebezpečí, pojistnou dobu a dobu platnosti pojistné smlouvy. Při ztrátě, poškození nebo zničení pojistky vydá pojistitel na žádost a náklady pojistníka druhopis pojistky.

1.5 Rozdělení pojištění při přepravě zboží

Pojištění při přepravě zboží lze podle Chlaně a Eisenhammerové (2013, s. 126) členit na dvě základní pojištění, a to pojištění přepravních rizik (majetkové pojištění) a pojištění odpovědnosti.

Pojištění odpovědnosti, kterým se dopravce pojišťuje proti následkům, které mohou být způsobeny činnostmi dopravce, a to na základě smluv (přepravní či zasilatelské), lze dělit dále na pojištění odpovědnosti dopravce a pojištění odpovědnosti zasilatele.

Dále bude v práci podrobně zaměřeno na pojištění přepravních rizik a pojištění odpovědnosti, jak pojištění odpovědnosti dopravce, tak zasilatele.

1.6 Pojištění přepravních rizik

Pojištění přepravních rizik je pojištění, které se sjednává pro případ poškození, zničení nebo ztráty věci při přepravě. Toto pojištění je provozováno při vnitrostátní přepravě, ale větší význam má v podmínkách ČR pojištění přepravních rizik v zahraničním obchodě (Ducháčková, 2009, s. 150).

Fyzický přesun zboží z místa odeslání do místa určení, realizovaný prostřednictvím mezinárodní přepravy, představuje poměrně rizikovou část obchodní operace. Nahodilá

událost, která se během přepravy projeví, může poškodit přepravované zboží i dopravní prostředek (Machková et al., 2014, s. 199).

Sjednání tohoto pojištění není ze zákona povinné, ale v mezinárodním obchodě existují podmínky pro dodání zboží INCOTERMS (viz kapitola 1.2.4), které jednotlivé strany obchodu zavazují pojištění sjednat.

Podle Janatky et al. (2016, s. 156) jsou zásilky přijímány k pojištění:

- jednotlivě,
- na základě obchodních kontaktů,
- na základě obchodních obrátů,
- na základě hromadných přihlášek.

Za účelem mezinárodního přepravy zboží se používají dva druhy pojistných smluv, a to smlouva jednorázová a také hromadná.

Dle Machkové et al. (2014, s. 200–201) jednorázová pojistná smlouva musí vždy obsahovat všechny předepsané náležitosti a poskytuje pojistnou ochranu před riziky, která hrozí z realizace konkrétní kupní smlouvy. Tato smlouva je vhodná pro individuální pojistnou ochranu nepravidelně realizovaných obchodních operací.

Rámcová (hromadná) pojistná smlouva se liší od smlouvy jednorázové vztahuje na četnější, komerční, finanční nebo přepravní aktivity a poskytuje někdy i širší rozsah ochrany před pojistnými riziky. Tato smlouva je používána především velkými exportéry a importéry nebo významnými spedičními společnostmi (Machková et al., 2014, s. 201).

1.6.1 Předmět pojištění

Pojištění přepravy je stabilizačním činitelem, který podporuje úspěšnost hospodářské činnosti, neboť za předem známé pojistné zabezpečuje krytí nahodilých a neočekávaných škod. Pojištění přepravy tímto chrání podniky před nepříznivými vlivy a neočekávanými událostmi, které mohou úsilí těchto podniků zmařit (Janatka et al., 2001, s. 155).

Nejčastějšími původci škod, podle Machkové et al. (2014, s. 199), s nimiž se lze setkat, jsou:

- působení přírodních jevů nezávislých na lidské vůli (zemětřesení, povodně, úder blesku, vichřice, laviny, atd.),
- důsledky lidské činnosti (autohavárie, vykolejení vlaků, zřícení letadel, havárie lodí),
- nedostatky spojené s uložením nákladu (působení vlhka či tepla),
- neodborné zacházení s nákladem,
- krádeže a jiné násilné činy,

- přirozená povaha zboží (koroze, vyschnutí, zapaření, kazivost, působení plísní, atd.),
- události válečného či politického charakteru,
- další nespecifikované vlivy katastrofického původu jako působení hmyzu či hlodavců nebo radioaktivní záření, apod.

1.6.2 Rozsah pojistného krytí

Podle Machkové et al. (2014, s. 203) by měl být rozsah pojistného krytí zvolen dle předmětu smlouvy a jejich dalších náležitostí. Pojištěna bývají všechna rizika kromě těch, jež jsou z pojištění vyloučena.

Podle Ducháčkové (2009, s. 150) se rozsah pojistného krytí dělí do tří klauzulí typu A, B, C podle tzv. anglických podmínek:

- **klauzule C** – zahrnuje tato rizika: požár nebo výbuch, ztroskotání, potopení nebo převržení lodi, převrácení nebo vykolejení na souši, kolize s jiným předmětem,
- **klauzule B** – zahrnuje nad rámec klauzule C krytí rizik: zemětřesení, výbuch sopky a úder blesku, smetení z paluby, vniknutí vody do dopravního prostředku, úplná ztráta celých zásilek při nakládání lodi,
- **klauzule A** – jde o pojištění proti všem rizikům (obvykle s vyloučením válečných a politických rizik).

Výluky z pojištění bývají členěny na tzv. výluky absolutní a relativní. Výluky absolutní zahrnují taková rizika, která není pojišťovna ochotna za žádných okolností pojistit. Výluky relativní zahrnují rizika, která pojišťovny obvykle pojišťují pouze při nestandardních pojistných podmínkách a vyšších pojistných sazbách (Machková et al., 2014, s. 199).

1.6.3 Pojistná hodnota, pojistná částka

Pojistnou hodnotou je zpravidla fakturovaná cena zásilky, nelze-li ji takto určit, je její cena obecná, kterou má zásilka v době počátku pojištění v místě uvedeném v pojistné smlouvě. Do pojistné hodnoty mohou být i započítány náklady související s přepravou zásilky, pojistné, clo a očekávaný zisk (Janatka et al. 2001, s. 158).

Pojistné plnění je omezeno horní hranicí a ta je stanovena tzv. pojistnou částkou nebo limitem pojistného plnění. Pojistná částka je horní hranicí pojistného plnění tehdy, jedná-li se o majetek, jehož hodnotu je možné určit. Nelze-li v době uzavření smlouvy pojistné smlouvy pojistnou hodnotu určit, stanoví se návrh pojistníka horní hranice tzv. limitem pojistného plnění (Machková et al., 2014, s. 198).

1.7 Pojištění odpovědnosti silničního dopravce

Pojištění odpovědnosti za škodu je ve vnitrostátní přepravě upraveno zákonem č. 89/2012 Sb., občanský zákoník podle smlouvy o přepravě věci § 2555 resp. podle § 2861 - § 2867 (Česko, 2012).

Smyslem tohoto pojištění je, že chrání silniční dopravce před následky, které mohou nastat při přepravě zásilky. Odpovědnost dopravce za škody na svěřené zásilce je dána podmínkami přepravní smlouvy. V zásadě dopravce odpovídá za škody na zásilce od jejího převzetí k přepravě až do jejího vydání příjemci, ledaže prokáže, že škodu nemohl odvrátit ani při vynaložení odborné péče (Svatoš et al., 2009, s. 250; Kleprlík, 2011, s. 138).

Doprovce odpovídá (Kleprlík, 2011, s. 138):

- za škodu na přepravované věci úplnou nebo částečnou,
- za nesplnění dodací lhůty.

Ve vnitrostátní přepravě je odpovědnost silničního dopravce upravena občanským zákoníkem. Podle občanského zákoníku (Česko, 2012), § 2862, oznámí dopravce odesílateli zprávu o vzniku škody na přepravované věci vzniklé do jejího předání příjemci.

V mezinárodní silniční přepravě nese silniční dopravce ve smyslu ustanovení CMR konkrétní odpovědnost za poškození či ztrátu zásilky. Ta je stanovena v maximální výši 8,33 Speciál Drawing Right (SDR) za jeden kg hrubé váhy nákladu (Machková et al., 2014, s. 166).

Pokud podle občanského zákoníku, § 2865, nebyl ujednáán limit pojistného plnění, hradí pojistitel poškozenému škodu, popř. jinou újmu, v plné výši (Česko, 2012).

Podle občanského zákoníku (Česko, 2012), § 2861, občanský zákoník z pojištění odpovědnosti má pojištěný právo, aby za něho pojistitel v případě pojistné události nahradil poškozenému škodu, popř. i jinou újmu, v rozsahu a ve výši určené zákonem nebo smlouvou, vznikla-li povinnost k náhradě pojištěnému. Poškozenému vzniká právo na plnění proti pojistiteli, jen bylo-li to ujednáno, anebo stanoví-li tak jiný zákon. Toto pojištění lze sjednat pouze jako pojištění škodové.

Dle občanského zákoníku (Česko, 2012), § 2566, náhrada škody, dopravce nahradí škodu vzniklou na zásilce v době převzetí zásilky dopravcem do vydání zásilky příjemci. Toto neplatí, prokáže-li, že škodu nemohl odvrátit ani při vynaložení odborné péče.

Povinnosti k náhradě škody podle občanského zákoníku (Česko, 2012), § 2566, se dopravce zproští, prokáže-li, že škodu způsobili:

- odesílatel, příjemce nebo vlastník zásilky,

- vada či přirozená povaha zásilky, včetně obvyklého úbytku,
- vadným obalem, na který dopravce upozornil odesílatele při převzetí zásilky k přepravě, a byl-li vydán nákladní nebo náložný list, byla v něm vada obalu poznamenána; neupozornil-li dopravce na vadu obalu, neodpovídá dopravce za škodu na zásilce vzniklou v důsledku této vady jen tehdy, jestliže vada nebyla při převzetí zásilky poznat.

V případě, že je dopravce zodpovědný za ztrátu nebo zničení zásilky, je podle občanského zákoníku (Česko, 2012) podle § 2567 nucen nahradit cenu, kterou měla zásilka v době předání dopravci. Při znehodnocení zásilky je dále dopravce povinen uhradit rozdíl mezi cenou, kterou měla zásilka v době převzetí dopravcem, a cenou, kterou by v té době měla zásilka znehodnocená.

Není-li podle občanského zákoníku, § 2569 právo na náhradu škody u dopravce uplatněno do šesti měsíců ode dne převzetí zásilky, anebo nebyla-li zásilka převzata, do šesti měsíců ode dne, kdy měla být doručena, soud je nepřizná, namítne-li dopravce, že právo bylo uplatněno opožděně (Česko, 2012).

1.8 Pojištění odpovědnosti zasilatele

Právní rámec a odpovědnost zasilatele je upravena zákonem o smlouvě zasilatelské (viz. Kapitola 1.2.3), občanským zákoníkem a také Všeobecnými zasilatelskými podmínkami. Na mezinárodní úrovni jsou zasilatelé sdruženi v organizaci FIATA, jejímž cílem je koordinovat jejich činnost a unifikovat používané přepravní postupy a používané dokumenty. V ČR jsou zasilatelé sdružováni do Svazu spedice a logistiky, který je také členem organizace FIATA a vydává výše uvedené všeobecné zasilatelské podmínky (Machková et al., 2014, s. 163).

Podle Svatoše et al. (2009, s. 248) lze stručně základní práva a povinnosti zasilatele charakterizovat v následujících bodech:

- Pokyny příkazce je zasilatel povinen plnit řádně a s vynaložením odborné péče. Je povinen upozornit příkazce na chybné, popřípadě neúplné nebo neproveditelné příkazy, k nimž je povinen vyžádat si jejich upřesnění nebo doplnění.
- V případě nebezpečí z prodlení, kdy nemůže kontaktovat příkazce, je povinen jednat podle svého nejlepšího uvážení v zájmu a ve prospěch svého příkazce.
- K pojištění zásilky přistupuje jen na zvláštní pokyn a na účet příkazce.

- Odpovědnost za zásilku má zasilatel po celou dobu, kdy ji má u sebe, v rozsahu smlouvy o skladování, ale neodpovídá za škody na zásilce, které sám nezavinil a kterým nemohl zabránit při vynaložení odborné péče.
- Odpovídá za škody, které vznikly tím, že na hrozící riziko příkazce neupozornil. Podání zprávy však zasilatele nezavazuje povinnosti škodám zabránit.
- Nároky vůči zasilateli z titulu nedodržení povinné péče je nutno uplatnit do jednoho roku.
- Zasilatel je oprávněn prodat zboží v dražbě nebo z volné ruky i bez předchozího upozornění příkazce, pokud je zboží bezprostředně ohroženo zkázou, značnou škodou nebo ztrátou.
- Má zástavní právo na zásilce. Vydání zásilky může podmiňovat uspokojením svých nároků, přepravného a ostatních nákladů podle dohodnutých dodacích podmínek definujících, kdo je za úhradu těchto nákladů odpovědný.

1.9 Metody použité v práci

V tomto oddílu budou popsány metody, které byly v práci použity. Metody budou uspořádány podle jejich využití.

Logické metody

Jako logické metody uvádí Janíček et al. (2013) tyto dvojice metod: analýza a syntéza, indukce a dedukce, abstrakce a konkretizace.

Dle Proroka (2012) je analýza metoda, která rozkládá celek na jednotlivé části. Syntéza je procesem opačným, kdy dochází ke spojování jednotlivých částí do celku (Janíček et al., 2013).

Indukce je podle Janíčka et al. (2013) procesem zobecňování, a s její pomocí je možné dospět k obecnému závěru (Prorok, 2012). Dedukce je metoda, která slouží k vytváření nových logicky jistých závěrů na základě jednotlivých předpokladů.

Abstrakce je myšlenkový proces, který odděluje zvláštnosti od podstatných vlastností. Konkretizace je metoda, která přiřazuje určitému subjektu konkrétní vlastnosti (Janíček et al., 2013).

Expertní rozhovor

Dle Flicka (2009) jde o odborný rozhovor, jehož cílem je získat konkrétní znalosti z určitého oboru. Tyto znalosti se mohou týkat různých oblastí a expert je získává na základě zkušeností, často bývají zatíženy subjektivním pohledem experta. Kromě získání odborných informací, mohou tyto rozhovory být také vhodné pro posouzení problematiky.

Saatyho metoda

Tato metoda se používá ke stanovení vah kritérií (Bouška, Černý a Glückaufová, 1984). Metoda je založena na srovnávání dvojic kritérií a u každé dvojice těchto kritérií musí hodnotitel určit, které z kritérií je preferovanější, a kolikrát je toto kritérium významnější za pomoci bodové stupnice (Fotr a Souček, 2015).

Dle Fotra et al. (2006) je metoda rozdělena do několika kroků, kdy prvním krokem je zjištění preferenčních vztahů dvojic kritérií. Dále se určí preference a tímto se získá matice preferencí (tzv. Saatyho matice). Za pomoci matice preferencí jsou stanoveny výsledné váhy, a to exaktním nebo aproximativním způsobem.

Při uplatnění Saatyho metody oproti jiným metodám dochází k výrazné diferenciaci vah (Fotr et al., 2006).

Přímé (expertní) stanovení dílčích ohodnocení

Dle Motyčkové a Štěpánkové (2014) je podstatou metody hodnocení jednotlivých možností ve vztahu ke stanoveným kritériím.

Hodnocení stanovuje hodnotitel (expert) přiřazením bodů ze zvolené stupnice a tím dochází k ohodnocení. Nejpoužívanější stupnicí je stupnice od jednoho do deseti bodů nebo od jednoho do sta bodů. Hodnotitel stanovuje bodové ohodnocení ve vztahu k dílčím kritériím tak, že přiřazuje dle svých preferencí variantám určitý počet bodů (Fotr et al., 2006).

Výhodou této metody je její použitelnost při hodnocení na základě různých kritérií (Honců, 2015). Metoda při hodnocení také reflektuje nelineární závislost vzhledem k hodnotám kritérií (Motyčková a Štěpánková, 2014). Tato metoda je z části subjektivní a hodnotitel by měl mít v dané oblasti přehled. Stupeň subjektivity lze zmírnit využitím většího množství hodnotitelů (Honců, 2015).

Diferenční analýza

Při stanovování cílů je vhodné posoudit, jestli existují a jaké jsou rozdíly mezi současným a cílovým stavem (Golusin, Popov a Dodic, 2013). K tomuto hodnocení se používá diferenční analýza, které se podle Zuzáka (2011) zaměřuje na zhodnocení současného stavu a určení rozdílů (mezer) vzhledem ke stavu cílovému.

Dle Leal Filha (2015) je možno aplikaci této metody zaměřit na strategickou nebo operativní úroveň řízení a rozhodování. Rozdíly (mezery), které jsou odhaleny pomocí diferenční analýzy, jsou dále tříděny, nebo spojovány s měřitelnými indikátory.

2 ANALÝZA POJISTNÝCH PRODUKTŮ SOUVISEJÍCÍCH SE SILNIČNÍ NÁKLADNÍ PŘEPRAVOU ZBOŽÍ

Tato část práce bude zaměřena na majetkové pojištění přepravy zboží z důvodu větší nabídky pojišťoven oproti pojištění odpovědnostnímu. Nejdříve bude zanalyzován pojistný trh v ČR z hlediska předepsaného smluvního pojistného a podílů na trhu. Dále budou stanovena kritéria na základě spolupráce s pojišťovnou Uniqa a.s. a následovat bude analýza vybraných pojišťoven. Ve spolupráci se zástupcem pojišťovací makléřské společnosti SATUM CZECH s.r.o. a zástupcem pojišťovny Uniqa budou pomocí Saatyho metody stanoveny váhy jednotlivých kritérií a následovat bude výběr optimálního pojistného produktu na základě metody založené na přímém stanovení dílčích ohodnocení. Na závěr analytické části bude zhodnocena současná nabídka pojistných produktů.

2.1 Analýza pojistného trhu v České republice

Podle výroční zprávy České asociace pojišťoven (ČAP) sdružuje tato asociace třicet řádných členů, z toho dvě pojišťovny jsou členy se zvláštním statutem a Česká kancelář pojistitelů a Exportní garanční a pojišťovací společnost, a.s. Z těchto třiceti členů se pojištěním přepravy zboží zabývá 11 pojišťoven uvedených v tabulce 1 (Česká asociace pojišťoven, 2015).

Tabulka 1 Členské pojišťovny nabízející pojištění přepravy zboží

Pojišťovny	Webové stránky
Allianz pojišťovna, a.s.	www.allianz.cz
Česká pojišťovna a.s.	www.ceskapojistovna.cz
Česká podnikatelská pojišťovna, a.s.	www.cpp.cz
ČSOB pojišťovna, a.s., člen holdingu ČSOB	www.csobpoj.cz
DIRECT pojišťovna, a.s.	www.direct.cz
Generali pojišťovna, a.s.	www.generali.cz
HDI Versicherung AG	www.hdiczech.cz
Hasičská vzájemná pojišťovna, a.s.	www.hvp.cz
Kooperativa pojišťovna, a.s.	www.koop.cz
Slavia pojišťovna, a.s.	www.slavia-pojistovna.cz
UNIQA pojišťovna, a.s.	www.uniqa.cz

Zdroj: Česká asociace pojišťoven (2015), upraveno autorem

Z hlediska neživotního pojištění znázorňuje tabulka 2 předepsané smluvní pojistné a tržní podíly pojišťoven.

Tabulka 2 Předepsané smluvní pojistné a tržní podíl pojišťoven

Pojišťovna	2015 [v tis. Kč]	podíl [v %]	2014 [v tis. Kč]	podíl [v %]	2013 [v tis. Kč]	podíl [v %]
ČP	18 063 391	25,12	17 799 464	25,72	18 430 847	27,17
KOOP	16 295 161	22,66	15 861 501	22,92	15 734 166	23,19
ALLIANZ	8 860 513	12,32	8 159 473	11,79	7 390 179	10,89
ČPP	5 531 509	7,69	5 119 164	7,4	4 693 275	6,92
GP	5 483 014	7,63	5 276 011	7,62	5 096 125	7,51
ČSOBP	4 839 956	6,73	4 579 974	6,62	4 423 715	6,52
UNIQA	4 571 355	6,36	4 303 663	6,22	4 311 155	6,35
CARDIF	2 026 363	2,82	2 006 670	2,9	2 023 671	2,98
AXA	1 006 082	1,4	874 553	1,26	756 960	1,12
SLAVIA	653 372	0,91	683 536	0,99	716 056	1,06

Zdroj: Česká asociace pojišťoven (2015), upraveno autorem

Výše uvedené tržní podíly pojišťoven v neživotním pojištění velmi dobře znázorňují, že České pojišťovně a.s. a pojišťovně Kooperativa a.s., tedy dvěma největším pojišťovnám na trhu každý rok klesá tržní podíl, a naopak ostatním pojišťovnám tento tržní podíl roste. Je možno předpokládat, že nabídka a kvalita služeb pojišťoven s nižším tržním podílem na trhu se navyšuje.

V tabulce 3 je znázorněno, jaký ráz má vývoj neživotního pojištění napříč celým pojistným trhem v ČR, a také jakou část tohoto neživotního pojištění zaujímá pojištění při přepravě zboží.

Tabulka 3 Vývoj předepsaného pojistného v letech 2013 - 2015

Rok	Neživotní pojištění (NŽP) [v tis. Kč]	Pojištění při přepravě zboží [v tis. Kč]	Procentuální podíl pojištění při přepravě zboží z NŽP [v %]
2013	67 839 583	288 693	0,43 %
2014	69 197 628	341 731	0,49 %
2015	71 908 280	346 230	0,48 %

Zdroj: Česká asociace pojišťoven (2015), upraveno autorem

2.2 Analýza nabídky pojistných produktů

Tato část práce pojednává o analýze nabídek pojistných produktů tří tuzemských pojišťoven. Kontaktováno bylo celkem osm pojišťoven zabývajících se pojištěním přepravy, a to Kooperativa pojišťovna a.s. (Kooperativa), pojišťovna AIG Europe Limited, Česká

pojišťovna a.s., Česká podnikatelská pojišťovna a.s., Hasičská vzájemná pojišťovna a.s. (HVP), ČSOB pojišťovna a.s., člen holdingu ČSOB, Generali pojišťovna a.s. a Uniqa pojišťovna a.s. (Uniqa). Z těchto osmi pojišťoven byly ochotny spolupracovat pouze tři pojišťovny a to Kooperativa, HVP a Uniqa.

2.3 Výběr kritérií

V této části práce budou vybrána určitá kritéria, která budou dále použita pro volbu vhodného pojistného produktu.

Podle Fotra et al. (2006, s. 132-134) je možno konstatovat, že výběr kritérií jednou z důležitých fází při rozhodování o výběru optimálního pojistného produktu. Kritéria, která jsou vybrána pro hodnocení pojistného produktu, toto hodnocení ovlivní. V praxi při volbě těchto kritérií záleží především na preferencích, které manažer nebo zaměstnanec odpovědný za rozhodnutí o výběru optimálního pojistného produktu zvolí.

Soubor kritérií by měl být zvolen podle určitých obecných zásad pro tvorbu kritérií, tak aby kritéria byla pro další fázi rozhodovacího procesu použitelná. Soubor kritérií by tedy měl splňovat čtyři požadavky a to (Fotr et al., 2006, s. 134-137):

- úplnost,
- operacionalita,
- neredundance,
- minimální rozsah.

Úplnost, jako požadavek pro vhodnou tvorbu souboru kritérií znamená, aby umožňoval posoudit a zhodnotit všechny přímé i nepřímé důsledky těchto variant, a to jak pozitivní, tak i negativní.

Operacionalita souboru kritérií značí to, že každé kritérium musí mít jasný a jednoznačný smysl. Operacionalita kritérií úzce souvisí s jejich měřitelností. Každé kritérium musí totiž umožňovat zjištění důsledků variant vzhledem k tomuto kritériu, a to buď kvantitativně, nebo kvalitativně pomocí určité stupnice. Vztah mezi operacionalitou a měřitelností je velmi úzký, což znamená, čím je kritérium jasnější, tím je lépe měřitelné.

Neredundancí se rozumí to, že soubor kritérií musí být zvolen tak, aby každý jeho aspekt vcházel do hodnocení daného problému pouze jednou.

Posledním požadavkem na tvorbu kritérií je minimální rozsah souboru daných kritérií, čímž se rozumí, aby počet kritérií v souboru byl co nejmenší.

Níže uvedená kritéria byla zvolena na základě konzultace se zástupcem Uniqa pojišťovny a.s., na základě jeho zkušeností s tímto pojistným produktem. Názor ze strany

pojištěného se bohužel nepodařilo do práce zahrnout. Jedná se o kritéria, která by měla být rozhodující při výběru pojistného produktu, a která by měla splňovat výše uvedené požadavky na tvorbu souboru kritérií:

- výše pojistného – návrh vykalkulovaný pojišťovnou (K_1),
- rychlost vyplacení pojistného plnění (K_2),
- rozsah pojištění (K_3),
- kvalita komunikačních služeb – péče o klienty, šíře nabídky pojistných produktů, kvalita webových stránek, komunikace s klienty (K_4),
- doba odezvy od objednání pojistného produktu (K_5).

Čtyři z pěti vybraných kritérií mají povahu kvantitativního kritéria, a to výše pojistného, rychlost vyplacení pojistného plnění, rozsah pojištění a doba odezvy od objednání pojistného produktu. Jediným zástupcem kvalitativního kritéria je kritérium kvalita komunikačních služeb.

2.4 Stanovení vah daných kritérií

V tomto oddílu pro stanovení vah kritérií bude použita metoda kvantitativního párového srovnávání kritérií neboli Saatyho metoda. Saatyho metoda je zvolena z toho důvodu, že na rozdíl od jiných metod pro stanovení vah kritérií dochází k výraznější odlišnosti vah daných kritérií. Dále důvodem pro zvolení této metody byla možnost jejího využití pro hodnocení variant vzhledem k souboru kritérií smíšené povahy, tj. obsahující kvantitativní i kvalitativní kritéria.

Saatyho metodu dle Fotra (2006, s. 181-182) lze rozdělit do dvou kroků. V prvním kroku metody, se zjišťují preferenční vztahy dvojic kritérií. Tyto kritéria jsou uspořádána v řádcích a sloupcích tabulky resp. v Saatyho matici. Velikost preferencí mezi dvojicemi kritérií se určuje počtem bodů z bodové stupnice, čímž se získá pravá část Saatyho matice.

Tabulka 4 Bodavá stupnice s deskriptory

Počet bodů	Deskriptor
1	Kritéria jsou stejně významná.
3	První kritérium je slabě významnější než druhé.
5	První kritérium je dosti významnější než druhé.
7	První kritérium je prokazatelně významnější než druhé.
9	První kritérium je absolutně významnější než druhé.

Zdroj: Fotr et al. (2006)

Pokud matice bude označena S , pak její další prvky budou získány podle vztahů:

$$s_{ii} = 1, \text{ pro všechna } i [-] \quad (1)$$

Kde:

s_{ii} prvky na diagonále matice $S [-]$,
 i řádek matice S .

$$s_{ji} = \frac{1}{s_{ij}}, \text{ pro všechna } i \text{ a } j [-] \quad (2)$$

Kde:

s_{ji} prvky v levé dolní trojúhelníkové části matice $S [-]$,
 s_{ij} prvky v pravé horní trojúhelníkové části matice $S [-]$.

První výše uvedený vztah se použije pro výpočet prvků na diagonále matice S .
 Druhým vztahem lze dostat prvky odpovídající levé dolní trojúhelníkové části matice S .

Dále je nutné spočítat geometrické průměry jednotlivých řádků Saatyho matice dle vztahu:

$$R_i = \sqrt[k]{\prod_{j=1}^k s_{ij}} [-] \quad (3)$$

Kde:

R_i geometrický průměr i -tého řádku matice $S [-]$,
 k počet kritérií v matici S ,
 s_i prvek i -tého řádku matice $S [-]$.

Tyto výsledné geometrické průměry jednotlivých řádků se znormují dle vztahu:

$$v_i = \frac{R_i}{\sum_{i=1}^k R_i} [-] \quad (4)$$

Kde:

v_i výsledná váha i -tého řádku matice $S [-]$,
 R_i geometrický průměr i -tého řádku matice $S [-]$,
 k počet kritérií v matici S .

Tabulka 5 Párové srovnávání pomocí Saatyho metody - Uniqa

Kritéria	K ₁	K ₂	K ₃	K ₄	K ₅	Geometrický průměr (R _i)	Výsledné váhy (v _i)
K ₁	1	1/3	1/7	1/7	3	0,46	0,06
K ₂	3	1	1/7	1/5	5	0,84	0,1
K ₃	7	7	1	3	9	4,21	0,52
K ₄	7	5	1/3	1	7	2,41	0,3
K ₅	1/3	1/5	1/9	1/7	1	0,25	0,03

Zdroj: autor na základě konzultace se zástupcem Uniqa pojišťovny

Kritéria v Saatyho matici v tabulce 13 byla konzultována a ohodnocena se zástupcem pojišťovny Uniqa. Z tabulky je zřejmé, že nejvyšší výslednou váhu 0,52 má kritérium K3 rozsah pojištění. Druhým nejzávažnějším kritériem je K4 kvalita komunikačních služeb s výslednou váhou 0,3. Výsledné váhy dalších třech kritérií jsou výrazně nižší, a to výsledná váha 0,1 u kritéria rychlosti vyplacení pojistného plnění, dále výsledná váha 0,06 u kritéria výše pojistného a nejméně závažným kritériem je doba odezvy od objednání pojistného produktu s výslednou váhou 0,03.

Tabulka 6 Párové srovnávání pomocí Saatyho metody – SATUM CZECH

Kritéria	K ₁	K ₂	K ₃	K ₄	K ₅	Geometrický průměr (R _i)	Výsledné váhy (v _i)
K ₁	1	9	1/3	3	9	2,41	0,29
K ₂	1/9	1	1/9	1/7	3	0,35	0,04
K ₃	3	9	1	5	9	4,14	0,5
K ₄	1/3	7	1/5	1	5	1,18	0,14
K ₅	1/9	1/3	1/9	1/5	1	0,24	0,03

Zdroj: autor na základě konzultace se zástupcem SATUM CZECH

Ve spolupráci se zástupcem společnosti SATUM CZECH s.r.o. byla v tabulce 14 ohodnocena kritéria. Nejvyšší výsledná váha 0,5 náleží kritériu K3 rozsah pojištění. Druhým nejzávažnějším kritériem je kritérium K1 výše pojistného s výslednou váhou 0,29. Zbylá tři kritéria mají výrazně nižší výslednou váhu. Výsledná váha kritéria K4 kvalita komunikačních služeb je 0,14 a výsledná váha kritéria K2 rychlost vyplacení pojistného plnění je 0,04. Nejméně závažným je kritérium K5 Doba odezvy od objednávky pojistného produktu s výslednou váhou 0,03.

Na základě následujícího vztahu byl vypočítán aritmetický průměr:

$$v_i = \frac{1}{k} \times \sum_{i=1}^k v_i \quad [-] \quad (5)$$

Kde:

v_i aritmetický průměr [-],
 v_i jednotlivé hodnoty [-],
 k celkový počet hodnot [-].

Tabulka 7 Výpočet aritmetických průměrů výsledných vah

Kritéria	Výsledné váhy (v_i) Uniqa	Výsledné váhy (v_i) SATUM CZECH	Aritmetický průměr výsledných vah (v_i)
K ₁	0,06	0,29	0,17
K ₂	0,1	0,04	0,07
K ₃	0,52	0,5	0,51
K ₄	0,3	0,14	0,22
K ₅	0,03	0,03	0,03

Zdroj: autor

Dále se v práci bude pracovat s aritmetickými průměry výsledných vah kritérií (v_i).

2.4.1 Konzistence matice

V tomto pododdílu práce dojde k ověření, zda matice v tabulce 13 a 14 jsou konzistentní. Konzistentnost matice se ověří pomocí CR – consistency ratio matice dle vztahů (Bartuskova, 2015):

$$CI = \frac{\lambda_{max} - k}{k - 1} \quad [-] \quad (6)$$

Kde:

CI index konzistence matice S [-],
 λ_{max} největší vlastní číslo matice S [-],
 k počet kritérií v matici S

$$CR = \frac{CI}{RI} [\%] \quad (7)$$

Kde:

CR..... consistency ratio matice *S* [%],

CI..... index konzistence matice *S* [–],

RI..... náhodný index konzistence [–].

Na základě Saatyho pozorování jsou v tabulce 8 uvedeny náhodné indexy konzistence vzhledem k počtu kritérií.

Tabulka 8 Náhodný index konzistence *RI*

Počet kritérií	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<i>RI</i>	0	0	0,58	0,9	1,12	1,24	1,32	1,41	1,45	1,49

Zdroj: Bartusková (2015)

Matice *S* je dostatečně konzistentní, pokud $CR < 0,1$ nebo $CR < 10 \%$.

Konzistentnost matice – Uniqa

Na základě výše uvedených vztahů (6) a (7) byl vypočítán index konzistence matice a consistency ratio.

$$CI = \frac{5,4 - 5}{5 - 1} = 0,1$$

$$CR = \frac{0,1}{1,12} = 0,09 = 9 \%$$

Consistency ratio matice je roven hodnotě 0,9, matice je tedy dostatečně konzistentní.

Konzistentnost matice – SATUM CZECH

Na základě výše uvedených vztahů (6) a (7) byl vypočítán index konzistence matice a consistency ratio.

$$CI = \frac{5,41 - 5}{5 - 1} = 0,1$$

$$CR = \frac{0,1}{1,12} = 0,09 = 9 \%$$

Consistency ratio je roven hodnotě 0,9, matice je také dostatečně konzistentní.

2.5 Analýza nabídky vybraných pojistných produktů

Nabídku budou tvořit všechny pojistné produkty týkající se pojištění při přepravě zboží. U každé ze tří pojišťoven je také provedena kalkulace modelových příkladů podle nabídky pojistných produktů dané pojišťovny. Modelové příklady byly zvoleny tak, aby ve všech třech případech byl druh přepravovaného zboží jiný, a aby hodnota každého zboží byla různá. V jednom případě se jedná o přepravu mezinárodní.

2.5.1 Pojištění při přepravě zboží u pojišťovny Kooperativa a.s.

Kooperativa je podle tržního podílu druhou největší pojišťovnou v ČR. Tato pojišťovna vznikla v roce 1991, ještě na území Československa a od této doby se stala v podstatě první komerční pojišťovnou. Kooperativa je také součástí Vienna Insurance Group (VIG), což je specialista na pojištění v Rakousku a ve střední a východní Evropě (Kooperativa pojišťovna, 2017a).

Kooperativa je univerzální tuzemskou pojišťovnou, která nabízí sortiment služeb a všechny standardní druhy pojištění v životním i neživotním odvětví pojišťovnictví (Kooperativa pojišťovna, 2017a).

V odvětví pro pojišťování rizik během přepravy (majetkového pojištění) v silniční dopravě nabízí Kooperativa tyto tři produkty (Kooperativa pojišťovna, 2017b):

- pojištění zásilek během přepravy,
- pojištění cenností během přepravy,
- pojištění věcí během silniční dopravy.

Pojištění zásilek během přepravy

Tímto pojištěním (Kooperativa pojišťovna, 2017b) se rozumí pojištění zásilek, které jsou přepravovány obvyklými dopravními prostředky po celém světě. Jde o pojištění zásilek v rozsahu všech pojistných nebezpečí, kterými jsou poškození, zničení nebo pohřešování zásilky během přepravy, která není z pojištění vyloučena. K tomuto druhu pojištění je vhodné připojistit také škody způsobené přirozenou povahou zásilky nebo škody způsobené válečnými událostmi, stávkami, apod.

Pojištění lze uzavřít jako jednorázové, dále pak jako pojištění hromadné, kdy je nutné uzavřít smlouvu pro více než 15 zásilek ročně nebo obrátové pojištění podle celkového objemu přepravovaného zboží za rok (Kooperativa pojišťovna, 2017b).

Pojištění cenností během přepravy

Toto pojištění (Kooperativa pojišťovna, 2017b) se vztahuje na poškození, zničení nebo ztrátu pojišťovaných cenností tj. finanční prostředky, cenné předměty nebo předměty historické či umělecké hodnoty.

Pojištění věcí během silniční dopravy

Tímto pojištěním se rozumí zejména pojištění věcí nebo předmětů v silniční dopravě na území České republiky popř. sousedních států. Pojištění vlastních hmotných věcí, se sjednává v návaznosti na pojištění majetkové či pojištění havarijní. Pojišťovna doporučuje připojistit ještě pro případ odcizení, ke kterému došlo krádeží s překonáním překážky nebo loupeží (Kooperativa pojišťovna, 2017b).

Příklad 1

Příkazce má zájem o jednorázové pojištění farmaceutických výrobků během přepravy, které probíhá na území ČR. Jedná se o silniční přepravu, kdy hodnota nákladu činí 1 000 000 Kč.

Kooperativa nabízí tento druh pojištění (jednorázové pojištění) pouze zasilatelům nebo vlastníkům zásilek. V případě požadavku na jednorázové pojištění, které bude poptávat dopravce, nabídne Kooperativa toto pouze v případě, že tento dopravce je zároveň zasilatelem.

Tabulka 9 Příklad 1 – Kooperativa

Celková pojistná částka [Kč]	Rozsah pojištění	Pojistná sazba [%]	Pojistné [Kč]	Spoluúčast
1 000 000	A) VPP P-690/14 – čl. 9, odst. 1)	3	3000	10 % (minimálně 10 000 Kč)
1 000 000	B) VPP P-690/14 – čl. 9, odst. 2)	3	3000	10 % (minimálně 10 000 Kč)

Zdroj: Kooperativa pojišťovna (2017), upraveno autorem

Dle znázornění v tabulce č. 4 je výše pojistného při přepravě farmaceutických výrobků 3 000 Kč, a to v obou případech. Spoluúčast je v obou případech také stejná, kdy jí tvoří zpravidla 10 % z částky, minimálně však její výše musí být 10 000 Kč. Oba případy pojištění se liší pouze v rozsahu pojištění. V prvním případě jde o pojištění, které se vztahuje na poškození, zničení nebo pohřešování zásilky nahodilou skutečností. V druhém případě se pojištění vztahuje na vyjmenovaná pojistná nebezpečí.

Příklad 2

Příkazce má zájem o jednorázové pojištění alkoholu a tabákových výrobků během silniční přepravy. Jedná se o mezinárodní přepravu (ČR – Německo), kdy hodnota zásilky činí 2 000 000 Kč.

Tabulka 10 Příklad 2 – Kooperativa

Celková pojistná částka [Kč]	Rozsah pojištění	Pojistná sazba [%o]	Pojistné [Kč]	Spoluúčast
2 000 000	A) VPP P-690/14 – čl. 9, odst. 1)	3	6 000	10 % (minimálně 10 000 Kč)
2 000 000	B) VPP P-690/14 – čl. 9, odst. 2)	2,25	4 500	10 % (minimálně 10 000 Kč)

Zdroj: Kooperativa pojišťovna (2017), upraveno autorem

V tomto případě se jedná o mezinárodní přepravu alkoholu a tabákových výrobků. V tabulce č. 5 je uvedeno pojistné znovu ve dvou variantách. V prvním případě je pojistné rovno 6 000 Kč při pojistné sazbě 3 ‰ a minimální výši spoluúčasti 10 000 Kč. Rozsahem pojištění v prvním případě jsou pojištění nebezpečí vzniklá nahodilou událostí. V druhém případě při vyjmenování pojištěných nebezpečí činí pojistné 4 500 Kč při pojistné sazbě 2,25 ‰ s výší spoluúčasti 10 000 Kč.

Příklad 3

Příkazce má zájem o jednorázové pojištění elektroniky během přepravy. Jedná se o silniční přepravu na území ČR. Hodnota zásilky činí 2 500 000 Kč.

Tabulka 11 Příklad 3 – Kooperativa

Celková pojistná částka [Kč]	Rozsah pojištění	Pojistná sazba [%o]	Pojistné [Kč]	Spoluúčast
2 500 000	A) VPP P-690/14 – čl. 9, odst. 1)	1,7	4 250	10 % (minimálně 10 000 Kč)
2 500 000	B) VPP P-690/14 – čl. 9, odst. 2)	1,28	3 188	10 % (minimálně 10 000 Kč)

Zdroj: Kooperativa pojišťovna (2017), upraveno autorem

V posledním případě při přepravě elektroniky v hodnotě 2 500 000 Kč je výše pojistného v prvním případě 4 250 Kč při pojistné sazbě 1,7 ‰ s minimální spoluúčastí

10 000 Kč. V druhé variantě činí výše pojistného 3 188 Kč s pojistnou sazbou ve výši 1,28 % a spoluúčastí ve výši minimálně 10 000 Kč.

2.5.2 Pojištění při přepravě zboží u Hasičské vzájemné pojišťovny a.s.

HVP byla založena v roce 1900 a je jedním z nejstarších pojišťovacích ústavů v Evropě. V roce 1992 byla její činnost obnovena Sdružením hasičů Čech, Moravy a Slezska (Hasičská vzájemná pojišťovna, 2017a).

HVP nabízí pojišťovací produkty širokému okruhu klientů, a to fyzickým i právnickým osobám v oblasti majetkového pojištění. Specifikem této pojišťovny je podpora protipožární prevence a činnost sborů dobrovolných hasičů na území ČR (Hasičská vzájemná pojišťovna, 2017a).

Pojištění přepravy nabízí HVP v balíčku služeb, který je určen pro podnikatele, kdy jsou kryty rizika jejich podnikatelských aktivit. V oboru přepravy nabízí HVP dva produkty a to (Hasičská vzájemná pojišťovna, 2017b):

- pojištění silniční přepravy nákladů,
- pojištění cenností a věcí zvláštní hodnoty při přepravě poslem.

Pojištění silniční přepravy nákladů

Tímto typem pojištění lze pojistit zásilky (věci), které jsou na náklady pojištěného přepravovány motorovými vozidly jím sjednanou osobou (dopravcem) nebo vozidly, které pojištěný vlastní. Toto pojištění je tvořeno základním pojištěním a dodatečným připojištěním, které navazuje na pojištění základní. Základní pojištění se vztahuje na škody způsobené poškozením nebo zničením nákladu požárem, výbuchem, úderem blesku, krupobitím, pádem stromů nebo stožáru. Dodatečným připojištěním jsou kryty škody způsobené poškozením nebo zničením přepravovaných věcí při dopravní nehodě, škody způsobené odcizením v příčinné souvislosti s dopravní nehodou nebo škody způsobené odcizením věcí krádeží vloupáním nebo loupežným přepadením při přepravě (Hasičská vzájemná pojišťovna, 2017b).

Pojištění cenností a věcí zvláštní hodnoty při přepravě poslem

Toto pojištění (Hasičská vzájemná pojišťovna, 2017b) lze sjednat na cennosti a věci zvláštní hodnoty, vedené v účetních dokladech a účetní evidenci pojištěného, které jsou přepravovány v bezpečnostní přepravce nebo způsobem, který je uveden v pojistné smlouvě.

Toto pojištění se vztahuje na škody způsobené krádeží vloupáním, loupeží a zpronevěrou. Obě tato pojištění týkající se přepravy věcí lze sjednat jednorázově nebo pomocí rámcové smlouvy.

Příklad 1

Příkazce má zájem o jednorázové pojištění farmaceutických výrobků během přepravy, které probíhá na území ČR. Jedná se o silniční přepravu, kdy hodnota nákladu činí 1 000 000 Kč.

Tabulka 12 Příklad 1 – HVP

Celková pojistná částka [Kč]	Rozsah pojištění	Pojistná sazba [%o]	Pojistné [Kč]	Spoluúčast
1 000 000	VPP – čl. 3, odst. 2	3 ‰	3 000	10 % (minimálně 1 000 Kč)
1 000 000	VPP – čl. 3, odst. 3	4 ‰	4 000	10 % (minimálně 1 000 Kč)

Zdroj: Hasičská vzájemná pojišťovna (2017), upraveno autorem

Pojistné v tabulce č. 7 bylo v prvním případě základního pojištění stanoveno HVP na 3000 Kč a to při minimální spoluúčasti 1 000 Kč s pojistnou sazbou 3 ‰. V druhém případě dodatečného připojištění, které lze sjednat pouze dohromady se základním pojištěním činí hodnota pojistného 4 000 při minimální spoluúčasti 1 000 Kč.

Příklad 2

Příkazce má zájem o jednorázové pojištění alkoholu a tabákových výrobků během silniční přepravy. Jedná se o mezinárodní přepravu (ČR – Německo), kdy hodnota zásilky činí 2 000 000 Kč.

V tomto případě nelze provést kalkulaci pojištění, jelikož HVP nabízí pojištění silniční přepravy nákladů pouze na území ČR.

Příklad 3

Příkazce má zájem o jednorázové pojištění elektroniky během přepravy. Jedná se o silniční přepravu na území ČR. Hodnota zásilky činí 2 500 000 Kč.

Tabulka 13 Příklad 3 – HVP

Celková pojistná částka [Kč]	Rozsah pojištění	Pojistná sazba [%o]	Pojistné [Kč]	Spoluúčast
2 500 000	VPP – čl. 3, odst. 2	2,5 %o	6 250	10 % (minimálně 1 000 Kč)
2 500 000	VPP – čl. 3, odst. 3	3,5 %o	8 750	10 % (minimálně 1 000 Kč)

Zdroj: Hasičská vzájemná pojišťovna (2017), upraveno autorem

V případě přepravy elektroniky činí výše pojistného u HVP při základním pojištění 6 250 Kč při spoluúčasti minimálně 1 000 Kč a s pojistnou sazbou 2,5 %o. V druhém případě dodatečného připojištění by byla výše pojistného 8 750 Kč při minimální spoluúčasti 1 000 Kč s pojistnou sazbou 3,5 %o.

2.5.3 Pojištění při přepravě zboží u pojišťovny Uniqa a.s.

Uniqa působí na českém trhu od roku 1993. Na tomto trhu patří k nejsilnějším pojišťovnám. Tato pojišťovna se zabývá životním i neživotním pojištěním tedy je pojišťovnou univerzální. Společnost Uniqa je součástí pojišťovací skupiny UNIQA Insurance group, se sídlem ve Vídni. Tento koncern zajišťuje služby v 19 zemích Evropy (Uniqa pojišťovna, 2017a).

Uniqa nabízí obecně pouze produkt pojištění přepravy zásilek, v němž jsou zahrnuty všechny dopravní módy (Uniqa pojišťovna, 2017b).

Příklad 1

Příkazce má zájem o jednorázové pojištění farmaceutických výrobků během přepravy, které probíhá na území ČR. Jedná se o silniční přepravu, kdy hodnota nákladu činí 1 000 000 Kč.

Tabulka 14 Příklad 1 – Uniqa

Celková pojistná částka [Kč]	Rozsah pojištění	Pojistná sazba [%o]	Pojistné [Kč]	Spoluúčast
1 000 000	UCZ/T/14, čl. 4, odst. 4.2.2	0,25	1000	výše min. spoluúčasti není nutná

Zdroj: Uniqa pojišťovna (2017), upraveno autorem

Při kalkulaci pojišťovnou Uniqa byla stanovena výše pojistného ve výši 1 000 Kč při pojistné sazbě 0,25 ‰. Rozsahem pojištění jsou vybraná nebezpečí uvedená v UCZ/T/14.

Příklad 2

Příkazce má zájem o jednorázové pojištění alkoholu a tabákových výrobků během silniční přepravy. Jedná se o mezinárodní přepravu (ČR – Německo), kdy hodnota zásilky činí 2 000 000 Kč.

Tabulka 15 Příklad 2 – Uniqa

Celková pojistná částka [Kč]	Rozsah pojištění	Pojistná sazba [‰]	Pojistné [Kč]	Spoluúčast
2 000 000	UCZ/T/14, čl. 4, odst. 4.2.2	0,25	1000	Výše min. spoluúčasti není nutná

Zdroj: Uniqa pojišťovna (2017), upraveno autorem

V případě mezinárodní přepravy u pojišťovny Uniqa bylo vyčísleno pojistné ve výši 1 000 Kč při pojistné sazbě 0,25 ‰.

Příklad 3

Příkazce má zájem o jednorázové pojištění elektroniky během přepravy. Jedná se o silniční přepravu na území ČR. Hodnota zásilky činí 2 500 000 Kč.

Tabulka 16 Příklad 3 – Uniqa

Celková pojistná částka [Kč]	Rozsah pojištění	Pojistná sazba [‰]	Pojistné [Kč]	Spoluúčast
2 500 000	UCZ/T/14, čl. 4, odst. 4.2.2	0,25 ‰	1000	Výše min. spoluúčasti není nutná

Zdroj: Uniqa pojišťovna (2017), upraveno autorem

V posledním případě bylo kalkulováno pojistné znovu 1 000 Kč při pojistné sazbě 0,25 ‰.

2.6 Výběr optimálního pojistného produktu pomocí vícekritériálního hodnocení variant

Výběr optimálního pojistného produktu bude stanoven metodou, která je založená na přímém stanovení dílčích ohodnocení. Tato metoda byla zvolena s přihlédnutím k její jednoduchosti a srozumitelnosti (Fotr et al., 2006, s. 198).

Tato metoda vychází z toho, že dílčí ohodnocení variant vzhledem k jednotlivým kritériím se určuje přímo a to zpravidla přiřazením bodů ze zvolené bodové stupnice. Jako bodovou stupnici pro vyjádření dílčích ohodnocení se nejčastěji užívá stupnice desetibodová, tj. 1, 2, ... 10, přičemž nejnižší ohodnocení odpovídá nejhorším a nejvyšší ohodnocení nejlepším hodnotám kritérií (Fotr et al., 2006, s. 198).

Pro stanovení vhodného pojistného produktu se dle Fotra (2006, s. 197) použije tento vztah:

$$H^j = \sum_{i=1}^n v_i \times h_i^j, j = 1, 2, \dots, m, [-] \quad (8)$$

Kde:

H^j celkové ohodnocení (hodnota) j -té varianty [-],
 v_i váha i -tého kritéria [-],
 h_i^j dílčí ohodnocení j -té varianty vzhledem k i -tému kritériu [-],
 n počet kritérií hodnocení,
 m počet variant.

Jednotlivými variantami jsou myšleny jednotlivé nabídky pojišťoven Kooperativa, HVP a Uniqa. Bodová škála pro hodnocení jednotlivých kritérií je v rozsahu 1–10 přičemž nejnižší ohodnocení (1 bod) odpovídá nejhorším a nejvyšší ohodnocení (10 bodů) nejvyšším hodnotám kritérií. Varianta s nejvyšším celkovým ohodnocením podle výše uvedeného vzorce (8) je brána jako vhodná a bude zvolena jako optimální pojistný produkt.

Dílčí ohodnocení jednotlivých variant bylo konzultováno a ohodnoceno se zástupcem pojišťovací společnosti SATUM CZECH s.r.o.

Kritérium komunikačních služeb se řadí do skupiny kvalitativních kritérií, a proto ohodnocení tohoto kritéria bylo ohodnoceno na základě bodové stupnice v rozsahu 1–5. Tato bodová stupnice je znázorněna v tabulce 17.

Tabulka 17 Bodová stupnice

Počet bodů	Deskriptor
1	velmi slabé
2	slabé
3	průměrné
4	dobré
5	velmi dobré

Zdroj: autor

V prvním případě žádá příkazce pojištění při přepravě zboží, kde náklad tvoří farmaceutické výrobky v hodnotě 1 000 000 Kč. Jedná se o silniční přepravu vnitrostátní.

Tabulka 18 Vícekriteriální hodnocení variant – příklad 1

Kritérium	KOOP	HVP	Uniqa	Váhy (v_i)	h^{KOOP}	h^{HVP}	h^{Uniqa}
Výše pojistného	3 000 Kč	4 000 Kč	1 000 Kč	0,17	8	7	9
Rychlost pojistného plnění	Max. 15 dní	Max. 15 dní	Max. 15 dní	0,07	6	6	6
Rozsah pojištění	50 %	33,33 %	72,22 %	0,51	7	5	9
Komunikační služby	4	1	4	0,22	8	2	8
Doba odezvy od objednávky pojistného produktu	2 dny	3 dny	3 dny	0,03	8	7	7

Zdroj: Kooperativa pojišťovna (2017), HVP (2017), Uniqa pojišťovna (2017), autor na základě konzultace se zástupcem SATUM CZECH

Na základě vzorce (8) byly vypočítány následující hodnoty:

$$H^{KOOP} = 0,17 \times 8 + 0,07 \times 6 + 0,51 \times 7 + 0,22 \times 8 + 0,03 \times 8 = 7,35$$

$$H^{HVP} = 0,17 \times 7 + 0,07 \times 6 + 0,51 \times 5 + 0,22 \times 2 + 0,03 \times 7 = 4,81$$

$$H^{Uniqa} = 0,17 \times 9 + 0,07 \times 6 + 0,51 \times 9 + 0,22 \times 8 + 0,03 \times 7 = 8,51$$

V tomto případě je nejvhodnějším pojistným produktem pojištění od pojišťovny Uniqa s ohodnocením 8,51. Druhým v pořadí by byl zvolen produkt pojišťovny Kooperativy s výsledkem ohodnocení 7,35. Produkt pojišťovny Kooperativa by byl jistě konkurenceschopným pojištěním oproti pojištění od pojišťovny Uniqa. Poslední variantou by

byl produkt od pojišťovny HVP s ohodnocením 4,81, který výrazně zaostává za oběma předchozími produkty.

Ve druhém případě žádá příkazce o pojištění mezinárodní (ČR – Německo), kdy hodnota zásilky činila 2 000 000 Kč. Přpravovaným zbožím byl alkohol a tabákové výrobky.

Tabulka 19 Vícekritériální hodnocení variant – příklad 2

Kritérium	KOOP	Uniqa	Váhy (v_i)	h^{KOOP}	h^{Uniqa}
Výše pojistného	4 500 Kč	1 000 Kč	0,17	6	9
Rychlost pojistného plnění	Max. 15 dní	Max. 15 dní	0,07	6	6
Rozsah pojištění	70 %	100 %	0,51	7	8
Komunikační služby	4	4	0,22	8	8
Doba odezvy od objednávky pojistného produktu	2 dny	3 dny	0,03	8	7

Zdroj: Kooperativa pojišťovna (2017), HVP (2017), Uniqa pojišťovna (2017), autor na základě konzultace se zástupcem SATUM CZECH

S pomocí vztahu (8) byly vypočítány následující hodnoty:

$$H^{KOOP} = 0,17 \times 6 + 0,07 \times 6 + 0,51 \times 7 + 0,22 \times 8 + 0,03 \times 8 = 7,01$$

$$H^{Uniqa} = 0,17 \times 9 + 0,07 \times 6 + 0,51 \times 8 + 0,22 \times 8 + 0,03 \times 7 = 8$$

V tomto případě byly porovnávány pouze produkty dvou pojišťoven, jelikož HVP pojišťuje silniční přepravu pouze na území ČR. První variantou by byl produkt od pojišťovny Uniqa s ohodnocením 8. Nabídka pojišťovny Kooperativa dosáhla ohodnocení 7,01, tudíž je až druhou volbou.

Posledním případem je žádost o pojištění při přepravě zboží, kde nákladem je elektronika v hodnotě 2 500 000 Kč.

Tabulka 20 Vícekriteriální hodnocení variant – příklad 3

Kritérium	KOOP	HVP	Uniqa	Váhy (v_i)	h^{KOOP}	h^{HVP}	h^{Uniqa}
Výše pojistného	3 188 Kč	8 750 Kč	1 000 Kč	0,17	6	4	9
Rychlost pojistného plnění	Max. 15 dní	Max. 15 dní	Max. 15 dní	0,07	6	6	6
Rozsah pojištění	50 %	33,33 %	72,22 %	0,51	7	5	9
Komunikační služby	4	1	4	0,22	8	2	8
Doba odezvy od objednávky pojistného produktu	2 dny	3 dny	3 dny	0,03	8	7	7

Zdroj: Kooperativa pojišťovna (2017), HVP (2017), Uniqa pojišťovna (2017), autor na základě konzultace se zástupcem SATUM CZECH

Na základě vzorce (8) byly vypočítány následující hodnoty:

$$H^{KOOP} = 0,17 \times 6 + 0,07 \times 6 + 0,51 \times 7 + 0,22 \times 8 + 0,03 \times 8 = 7,01$$

$$H^{HVP} = 0,17 \times 4 + 0,07 \times 6 + 0,51 \times 5 + 0,22 \times 2 + 0,03 \times 7 = 4,3$$

$$H^{Uniqa} = 0,17 \times 9 + 0,07 \times 6 + 0,51 \times 9 + 0,22 \times 8 + 0,03 \times 7 = 8,51$$

Nejvhodnějším pojistným produktem je v tomto případě produkt od pojišťovny Uniqa s ohodnocením 8,51. Druhým nejvhodnějším produktem s ohodnocením 7,01 je produkt pojišťovny Kooperativa. S výrazným odstupem s ohodnocením 4,3 je produkt pojišťovny HVP.

2.7 Zhodnocení pojistných produktů

V první části druhé kapitoly této práce byl nejprve zanalyzován pojistný trh v ČR. Pojištěním při přepravě zboží se zabývá v ČR 11 pojišťoven. Z tabulky 2 lze vyčíst velikosti tržních podílů pojišťoven na pojistném trhu v rozmezí tří let, a také předepsané smluvní pojistné. Je zřejmé, že České pojišťovně a Kooperativě pojišťovně klesá jejich tržní podíl a ostatním pojišťovnám tento tržní podíl roste.

V druhé části druhé kapitoly byly zanalyzovány tři nabídky pojistných produktů od tří tuzemských pojišťoven. Pojistné produkty byly hodnoceny na základě vybraných kritérií. Tato kritéria byla ohodnocena ze strany pojistitele, zástupcem Uniqa pojišťovny a také zástupcem makléřské společnosti SATUM CZECH. Z těchto tří produktů byl zvolen nejvhodnější pojistný produkt.

Nejlépe ze všech tří pojišťoven obstála pojišťovna Uniqa, což bylo dáno hlavně velmi nízkým pojistným ve všech třech případech a také největším rozsahem krytých pojistných nebezpečí. Navzdory různým hodnotám celkových pojistných částek daných zásilek, bylo pojistné u společnosti Uniqa vždy 1 000 Kč a to při vnitrostátní, ale i mezinárodní přepravě.

Druhým optimálním pojistným produktem se překvapivě stal produkt pojišťovny Kooperativa i přesto, že tato pojišťovna je z hlediska tržního podílu v ČR na druhém místě a jméno této pojišťovny je v širokém povědomí potenciálních klientů už dlouhou dobu. Pojistné u společnosti Kooperativa bylo trojnásobně až čtyřnásobně vyšší než u pojišťovny Uniqa.

Posledním pojistným produktem dle analýzy byl produkt HVP. Tato pojišťovna se stala poslední variantou zejména díky vysokým částkám pojistného, ale také z hlediska dalších kritérií. V neprospěch této pojišťovny také svědčí to, že neposkytuje pojištění při přepravě zboží v zahraničí.

V rámci analýzy byly pojistné produkty hodnoceny na základě kritérií, která reflektovala pohled strany nabídky (pojistitele). Je velmi nutné, aby pojistitelé brali v úvahu i požadavky ze strany pojistníků a při tvorbě pojistných produktů reflektovali kritéria, která jsou důležitá hlavně pro pojistitele.

Pojišťovny, které nabízí pojištění při přepravě zboží, resp. jejich nabídka produktů je v některých aspektech shodná.

- Pojistné smlouvy – pojišťovny nabízí pojistné smlouvy pro jednorázové typy přeprav, ale také pojistné smlouvy rámcové, které jsou platné pro určité období.
- Vznik a trvání pojištění – pojištění obvykle začíná v okamžiku manipulace s přepravovaným zbožím, trvá po celou dobu přepravy i po dobu překládky nebo skladování.
- Výluky z pojištění – jde o pojistná nebezpečí, která jsou vyloučena z pojištění a zpravidla se jedná např. o válečné události, terorismus nebo působení jaderné energie.

S kvalitou pojistného produktu také úzce souvisí uzavření pojistné smlouvy mezi pojišťovnou a klientem. Informace o pojištění, které jsou obsažené v pojistné smlouvě, jsou nevyvratitelným důkazem v případě určitých sporů a nesrovnalostí mezi smluvními stranami. Proto jak v zájmu pojišťovny, tak v zájmu klienta je, aby pojistná smlouva byla sjednána se všemi náležitostmi i např. s určitými dodatky. Ve většině případů pojistných smluv jsou součástí této smlouvy VPP daného pojištění, popř. je v pojistné smlouvě na tyto podmínky odkazováno.

Sjednání tohoto druhu pojištění je v každém případě zcela individuální. Každá přeprava je velmi specifická, ať už jde o druh dopravního prostředku, druh přepravovaného zboží, způsob přepravy, rozsah pojištění, atd.

Někteří dopravci z ČR využívají služeb zahraničních pojišťoven z důvodu zahrnutí určitého pojistného nebezpečí do pojištění, které tuzemské pojišťovny nenabízejí nebo z hlediska širšího rozsahu pojištění.

3 NÁVRH NA ZLEPŠENÍ NABÍDKY POJISTNÝCH PRODUKTŮ A JEHO ZHODNOCENÍ

Tato kapitola bakalářské práce se zaměřuje na návrh na zlepšení nabídky pojistných produktů. Návrh vyplývá ze zhodnocení pojistných produktů, které bylo provedeno v předchozí části bakalářské práce, a je formulován s cílem zkvalitnění pojistného produktu s využitím pohledu silničních dopravců, který by měly pojišťovny reflektovat.

Na základě zhodnocení výše uvedené analýzy, kde kritéria byla navržena ze strany pojistitele, bude návrh spojen se stanovením kritérií, která byla seřazena dle priorit z pohledu silničních dopravců prostřednictvím zástupce společnosti SATUM CZECH s.r.o. Návrh je zaměřen na návrh postupu při výběru vhodného pojistného produktu silničním dopravcem, který by pojišťovny měly reflektovat při úpravě produktů. Pro jednotlivé produkty budou tedy navrženy úpravy, které budou vycházet z potřeb a preferencí pojistníků – dopravců.

3.1 Návrh změny v závislosti na postupu výběru pojistného produktu doporučeného pro pojistníky

Jak bylo výše uvedeno v oddílu 2.6 zhodnocení pojistného produktu, pojištění při přepravě zboží je velmi individuálním pojištěním. Na základě tohoto tvrzení byl vytvořen soubor kritérií. Pro tato kritéria bylo ve spolupráci se zástupcem společnosti SATUM CZECH vytvořeno hierarchické pořadí při zvážení priorit, které mohou uvažovat silniční dopravci. Navržená kritéria byla dále zapracována jako vstup do metodického postupu výběru produktu dopravcem.

3.1.1 Postup při výběru vhodného pojistného produktu

V případě výběru vhodného pojistného produktu je prvním krokem stanovení cílů, které musí daný pojistný produkt splňovat. V případě silničního dopravce jde o rozhodnutí, jaký druh pojistného produktu hledá pro svou potřebu.

Dalším krokem je stanovení určitých kritérií, která budou daný pojistný produkt více specifikovat. Níže jsou uvedena kritéria a jejich pořadí z pohledu preferencí silničních dopravců. Pořadí těchto kritérií je uvedeno od nejdůležitějšího kritéria:

- rozsah pojištění,
- výše pojistného,
- poradenské služby,
- komunikační služby pojišťovny,
- specializace pojišťovny na určitý pojistný produkt.

Prvním kritériem, rozsahem pojištění se rozumí jak věcný tak územní rozsah pojistné ochrany. Rozsah pojištění je dle výše uvedené analýzy nabídky pojistných produktů v současné době nejdůležitějším kritériem, dle kterého se silniční dopravci rozhodují o výběru správného pojistného produktu.

Druhým velmi váženým kritériem dle analýzy, podle kterého se silniční dopravci rozhodují, je výše pojistného.

Třetím kritériem, poradenskými službami se rozumí v tomto případě ochota zaměstnanců pojišťoven na upozornění určitých nesrovnalostí v pojistné smlouvě, dále na upozornění vhodnějšího pojistného produktu pro danou přepravu zboží nebo vysvětlení určitých podmínek týkající se uzavření pojistné smlouvy.

Čtvrtým preferovaným kritériem je kritérium komunikační služby. Do tohoto kritéria je zahrnuta kvalita webových stránek dané pojišťovny, šíře nabídky pojistných produktů nebo komunikace zaměstnanců pojišťoven.

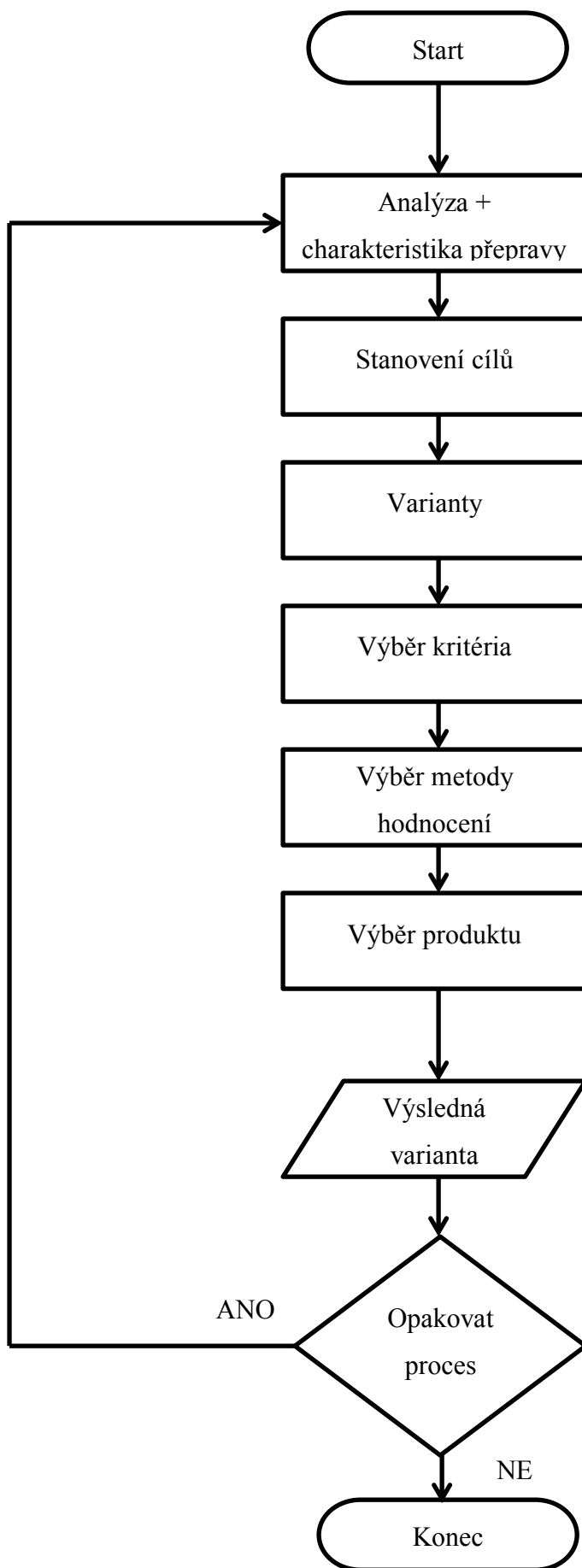
Posledním kritériem je specializace pojišťovny na určitý pojistný produkt. Rozumí se tím, že pojišťovna má vytvořený speciální program na pojištění při přepravě zboží určitého dopravního módu.

Níže uvedený vývojový diagram by měl upřesnit postup pro výběr vhodného pojistného produktu. Kritéria jsou brána jako vstup do celkového rozhodovacího procesu.

Výše uvedená kritéria jsou v této práci považována za nejdůležitější, ale v praxi je pouze na rozhodnutí každého s dopravců, která kritéria při pojištění přepravy zboží jsou pro něho ta nejdůležitější. Do stanovení kritérií, pro zvolení nejvhodnějšího pojistného produktu také zasahuje např. ekonomický stav podniku nebo velikost daného podniku.

Těchto pět vybraných kritérií, by mělo lépe reflektovat požadavky potenciálních pojistníků než kritéria, která mohou být jako prioritní zvažována pojistitelem.

Po stanovení těchto kritérií je dalším krokem provedení návrhu úpravy pojistných produktů, která by reflektovala navržená kritéria.



Obrázek 3 Vývojový diagram postupu pro výběr pojistného produktu (autor)

3.1.2 Návrh úpravy pojistných produktů

S využitím návrhu kritérií, která mohou aplikovat dopravci, byla dále navržena aplikace těchto priorit dopravců a jejich promítnutí do změn pojistných produktů.

V této části práce s pomocí diferenční analýzy budou navrženy možné úpravy pojistných produktů. Dle Zuzáka (2011) je cílem této analýzy na základě určení rozdílů mezi stávajícím a cílovým (upraveným) stavem pojistného produktu navrhnout úpravy pojistných produktů.

Pojištění tohoto typu je velmi individuální, proto úprava pojistných produktů je velmi obtížná. Jak bylo uvedeno ve zhodnocení předchozí kapitoly, nabídka pojistného produktu vybraných pojišťoven je v určitých aspektech shodná (pojistná smlouva, vznik a trvání pojištění). V některých aspektech jsou tyto pojistné produkty rozdílné (rozsah pojištění, výše pojistného, kvalita poradenských služeb).

Kritéria navržená v pododdílu 3.1.1 by měla reflektovat priority ze strany potencionálního pojistníka, a měla by se řadit mezi nejvíce významná. Kritéria, která byla navržena pojistitelem v analýze, se zcela neshodují s kritérii, která byla uvedena v návrhu zástupcem společnosti SATUM CZECH z pohledu silničního dopravce. Ideálními podmínkami pro dopravce by bylo nejnižší pojistné, široký rozsah pojištění na základě jeho potřeb, dostupnost a spolehlivost na zaměstnance pojišťovny. Na základě požadavků dopravců bylo porovnáno, jestli vybrané pojišťovny tyto požadavky splňují či nesplňují. Díky tomuto kroku byl navržen soubor oblastí, na které by se pojišťovny v rámci úpravy pojistných produktů měly dále zaměřit.

Tabulka 21 Srovnání pojišťoven na základě stanovených kritérií

Pojišťovna	Rozsah pojištění		Výše pojistného	Komunikační služby	Poradenské služby	Specializace pojišťovny
	věcný	územní				
Kooperativa	nesplňuje	splňuje	splňuje	splňuje	splňuje	nesplňuje
HVP	nesplňuje	nesplňuje	nesplňuje	nesplňuje	nesplňuje	nesplňuje
Uniqa	nesplňuje	splňuje	splňuje	splňuje	splňuje	nesplňuje

Zdroj: autor na základě materiálů pojišťoven

V tabulce 21 je uvedeno srovnání pojišťoven na základě výše uvedených kritérií. „Nesplňuje“ znamená, že pojišťovna by měla reflektovat požadavky pojistníka a upravit pojistný produkt v tomto ohledu. „Splňuje“ znamená, že požadavky jsou dostačující.

Nejzávažnějším kritériem, které se shoduje z pohledu obou stran (pojistníka a pojistitele), je rozsah pojištění. U pojistných produktů z hlediska věcného rozsahu pojištění

je nutné rozlišovat, jaká rizika jsou zahrnuta do základního pojištění, jaká rizika je nutné připojistit a která jsou z pojištění vyloučena. U každé pojišťovny je rozsah pojištění rozdílný.

V případě rozsahu pojištění by úprava pojistného produktu mohla spočívat v rozšíření nabídky pojistitelných rizik a rozšíření pojištění proti všem pojistným nebezpečím o nejčastější vyjmenovaná nebezpečí (např. dopravní nehoda, nakládka a vykládka). U některých pojišťoven, by se jednalo také o zvětšení územního rozsahu pojištění.

Výše pojistného je velmi individuální kritérium, které je v kompetenci pojišťoven. Možná změna tohoto kritéria by mohla být ve využívání rámcových (hromadných) pojistných smluv a dlouhodobé spolupráce pojistníků s pojišťovnami.

Kritérium komunikačních služeb se řadí mezi kritéria kvalitativní. Komunikačními službami se rozumí šíře pojistných produktů, rychlost a kvalita komunikace s klienty. Navrhovanou úpravou by bylo rozšíření nabídky pojistných produktů. Zlepšení komunikace s klienty by mohla být zlepšena na základě školení zaměstnanců.

Kritéria ze strany dopravců se od kritérií navržených pojistitelem liší ve dvou kritériích, a to poradenské služby a specializace pojišťovny na určitý pojistný produkt. I když tato dvě kritéria nepatří mezi nejdůležitější, měly by pojišťovny upravit podle nich své pojistné produkty.

Zlepšení v oblasti poradenských služeb by mělo přinést klientovi více informací o pojistných produktech. Obzvláště informace o výlukách z pojištění, vzniku, trvání a zániku pojištění a případné změně pojištění.

Většina pojišťoven má ve své nabídce produktů zahrnuto více dopravních módů. Pro dopravce by bylo vhodnější, aby se pojišťovny specializovaly na určitý druh dopravního módu a v této oblasti nabízely více specifikované pojistné produkty.

Mezi nejčastěji nesplněné oblasti jsou řazeny oblasti rozsahu pojištění a specializace pojišťoven. Sumarizaci výše uváděných návrhů je možno jednoduše shrnout v rámci tabulky 22.

Tabulka 22 Shrnutí úprav pojistných produktů

	Rozsah pojištění	Výše pojistného	Komunikační služby	Poradenské služby	Specializace pojišťovny
Úprava pojistného produktu	Rozšíření nabídky pojistitelných rizik	Využívání rámcových smluv a dlouhodobá spolupráce	Rozšíření nabídky produktů a školení zaměstnanců	Informovat klienty o nejdůležitějších náležitostech pojištění	Rozdělení pojistných produktů podle dopravních módů

Zdroj: autor

3.2 Zhodnocení návrhu

Cílem návrhu bylo na základě analýzy zlepšit nabídku pojistných produktů. Návrh postupu pro výběr pojistného produktu, by měl především zohlednit všechny cíle a kritéria, které dopravce od pojistného produktu požaduje. V závislosti na tomto postupu by měly pojišťovny reflektovat kritéria, která upřednostňují dopravci a upravit svoji nabídku pojistných produktů.

Úprava pojistných produktů z hlediska rozsahu pojištění, by měla zvětšit množství krytých rizik, které dopravci bezpochyby uvítají. Množství rizik je velmi obtížné z hlediska šetření pojistné události a proto pojišťovny nemají takový rozsah pojištění.

Zkvalitněním poradenských služeb by pojišťovny přispěly ke zlepšení důvěry se svými klienty. Dopravci by na základě dostatečné péče neměli důvod přecházet ke konkurenci.

Specializací pojistných produktů by měly pojišťovny vytvořit takovou nabídku, aby pojistný produkt měly výhody oproti nynější nabídce produktů. Výhody by spočívaly v rozdělení pojištění při přepravě zboží do jednotlivých dopravních módů a na základě toho lépe upravené VPP.

ZÁVĚR

Bakalářská práce se zabývala pojištěním při přepravě zboží v silniční nákladní dopravě. Cílem bylo navrhnout, s využitím závěrů provedené analýzy, změny vedoucí ke zlepšení nabídky pojistných produktů.

Analýzou bylo zjištěno, že pojištěním při přepravě zboží se v ČR zabývá 11 pojišťoven, z nichž mezi největší tři pojišťovny dle tržního podílu v neživotním pojištění se řadí Česká pojišťovna, pojišťovna Kooperativa a pojišťovna Allianz. Dále v analýze byla stanovena kritéria pro volbu vhodného pojistného produktu na základě konzultace se zástupcem pojišťovny Uniqa, která byla následně ohodnocena. Tato kritéria byla také ohodnocena zástupcem pojišťovací společnosti SATUM CZECH z pohledu silničního dopravce. Pomocí třech modelových příkladů byl proveden průzkum nabídky třech pojistných produktů od tří různých pojišťoven. Na základě zvolených kritérií byla podle zvolené metody hodnocení vybrána vhodná varianta pojistného produktu.

Ve všech třech případech byl jako vhodný pojistný produkt zvolen produkt pojišťovny Uniqa. Druhým vhodným pojistným produktem byl zvolen produkt pojišťovny Kooperativa, také ve všech třech případech. Poslední variantou byl pojistný produkt HVP, který se stal poslední volbou z důvodu vysoké výše pojistného a zajištěním pojištění při přepravě zboží pouze na území ČR.

Produkt pojišťovny Uniqa byl výhodný především z hlediska výše pojistného, který byl ve všech třech případech 1 000 Kč. Produkt pojišťovny Kooperativa byl jistě konkurenceschopný s produktem pojišťovny Uniqa, ale výše pojistného byla větší a rozsah pojištění naopak menší, což byly dvě nejzávažnější kritéria hodnocení.

Pojištění tohoto typu je velmi individuální, a proto na základě toho byl vytvořen návrh na změnu produktů, který reflektuje metodický postup aplikovaný silničním dopravcem, tedy postup užívaný pojistníky a v závislosti na tomto postupu byla dále navržena úpravu pojistných produktů.

Pojišťovny by se měli zaměřit především na rozsah pojištění. Z důvodu nedostačujícího rozsahu pojištění někteří z dopravců využívají služeb a pojistných produktů zahraničních pojišťoven a v důsledku toho přichází pojišťovny o potenciální klienty.

Dalším možností vedoucí ke zlepšení je zaměření se na kvalitu poradenských služeb. Nedostatečnou péčí mohou pojišťovny přijít o své klienty a způsobit tím přechod klientů ke konkurenci.

POUŽITÁ LITERATURA

- BARTUSKOVA, Terezie 2015. Evaluation of external strategic analyses by AHP method. *Acta academica karviniensia* [online]. [cit. 2015-05-20]. Dostupné z: <http://aak.cms.opf.slu.cz/pdf/2015/2/Bartuskova.pdf>
- BESTA, Petr, 2017. Porovnání jednotlivých druhů dopravy. *Verlag Dashöfe* [online]. [cit. 2015-05-20]. Dostupné z: https://www.techportal.cz/download/enoviny/enlog/porovnaní_jednotlivých_druhu_dopravy.pdf
- BOUŠKA, Jiří, Martin ČERNÝ a Dagmar GLÜCKAUFOVÁ, 1984. *Interaktivní postupy rozhodování*. Praha: Academia.
- ČESKÁ ASOCIACE POJIŠŤOVEN, 2015. Výroční zpráva 2015. *Česká asociace pojišťoven* [online]. [cit. 2015-05-20]. Dostupné z: <http://cap.cz/images/o-nas/vyrocní-zpravy/2015.pdf>
- ČESKO, 2009. *Zákon č. 277/2009 Sb., o pojišťovnictví* [online]. [cit. 2015-05-15]. Dostupné z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=277/2009&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy
- ČESKO, 2012. *Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník* [online]. [cit. 2015-05-15]. Dostupné z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=89/2012&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy
- DANĚHEL, Jaroslav, 2006. *Pojistná teorie*. Praha: Professional. ISBN 80-86419-64-9.
- DUCHÁČKOVÁ, Eva, 2009. *Principy pojištění a pojišťovnictví*. Praha: Ekopress. ISBN 978-80-86929-51-4.
- FLICK, Uwe, 2009. *An introduction to qualitative research*. 4th ed. London: Sage. ISBN 978-1-84787-324-8.
- FOTR, Jiří et al., 2006. *Manažerské rozhodování*. Praha: Ekopress. ISBN 80-86929-15-9.
- FOTR, Jiří a Ivan SOUČEK, 2015. *Tvorba a řízení portfolia projektů: Jak optimalizovat, řídit a implementovat investiční a výzkumný program*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-5275-4.
- GLOBAL TRANSPORT & LOGISTICS, 2017. INCOTERMS 2010. *Global Transport & Logistics* [online]. [cit. 2015-05-20]. Dostupné z: <http://www.dsv.cz/doprava-a-preprava/silnicni-doprava/incoterms/>
- GOLUSIN, Mirjana, Stevan POPOV a Sinisa DODIC, 2013. *Sustainable Energy Management*. Waltham: Elsevier Science. ISBN 978-012-3914-279.
- HASIČSKÁ VZÁJEMNÁ POJIŠŤOVNA, 2017a. O společnosti. *Hasičská vzájemná pojišťovna* [online]. [cit. 2015-05-20]. Dostupné z: <http://hvp.cz/o-spolecnosti/>

- HASIČSKÁ VZÁJEMNÁ POJIŠŤOVNA, 2017b. Pojištění přepravy. *Hasičská vzájemná pojišťovna* [online]. [cit. 2015-05-20]. Dostupné z: <http://hvp.cz/pojisteni-podnikatelu/preprava/>
- HONCŮ, Marek, 2015. Manažerské rozhodování. *České vysoké učení technické v Praze: Fakulta dopravní* [online]. Praha: České vysoké učení technické v Praze [cit. 2016-10-27]. Dostupné z: https://www.fd.cvut.cz/personal/honcumar/w1mr_01.ppt
- CHLAŇ, Alexander a Monika EISENHAMMEROVÁ, 2013. *Pojišťovnictví*. Pardubice: Univerzita Pardubice. ISBN 978-80-7395-681-3.
- JANATKA, František et al., 2001. *Komerční rizika v zahraničním obchodu a ochrana proti nim*. Praha: ASPI. ISBN 80-86395-14-6.
- JANÍČEK, Přemysl et al., 2013. *Expertní inženýrství v systémovém pojetí*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-4127-7.
- KLEPRLÍK, Jaroslav, 2011. *Silniční doprava*. Pardubice: Univerzita Pardubice. ISBN 978-80-7395-451-2.
- KOOPERATIVA POJIŠŤOVNA, 2017a. O pojišťovně Kooperativa. *Kooperativa pojišťovna* [online]. [cit. 2015-05-20]. Dostupné z: <http://www.koop.cz/pojistovna-kooperativa/o-pojistovne-kooperativa>
- KOOPERATIVA POJIŠŤOVNA, 2017b. Pojištění přepravy. *Kooperativa pojišťovna* [online]. [cit. 2015-05-20]. Dostupné z: <http://www.koop.cz/pojisteni/pojisteni-prumysl/pojisteni-prepravy>
- LEAL FILHO, Walter (ed.), 2015. *Transformative approaches to sustainable development at universities: Working Across Disciplines*. Cham: Springer. ISBN 978-3-319-08837-2.
- MACHKOVÁ, Hana et al., 2014. *Mezinárodní obchodní operace*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-4874-0.
- MOTYČKOVÁ, Monika a Eva ŠTĚPÁNKOVÁ, 2014. Manažerské rozhodování. *Univerzita obrany: Fakulta ekonomiky a managementu* [online]. Brno: Univerzita obrany [cit. 2016-07-27]. Dostupné z: moodle.unob.cz/pluginfile.php/39480/
- PROROK, Vladimír, 2012. *Tvorba rozhodování a analýza v politice*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-4179-6.
- SDRUŽENÍ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU, 2015. Vývoj nehodovosti na českých silnicích. *Sdružení automobilového průmyslu* [online]. [cit. 2015-05-20]. Dostupné z: <http://www.autosap.cz/dalsi-informace/nehodovost-na-ceskych-silnicich/>
- SVATOŠ, Miroslav et al., 2009. *Zahraniční obchod teorie a praxe*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-2708-0.

UNIQA POJIŠŤOVNA, 2017a. O Uniqa. *Uniqa pojišŤovna* [online]. [cit. 2015-05-20].

Dostupné z: <https://www.uniqa.cz/o-uniqa/>

UNIQA POJIŠŤOVNA, 2017b. Ostatní pojišŤení. *Uniqa pojišŤovna* [online]. [cit. 2015-05-20]. Dostupné z: <https://www.uniqa.cz/podnikatele-ostatni-pojisteni/>

ZUZÁK, Roman, 2011. *Strategické řízení podniku*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-4008-9.

ŽEMLIČKA, Zdeněk a Jaroslav MYNÁŘÍK, 2008. *Doprava a přeprava*. Praha: NADATUR. ISBN 80-7270-030-8.

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Členské pojišťovny nabízející pojištění přepravy zboží	28
Tabulka 2 Předepsané smluvní pojistné a tržní podíl pojišťoven.....	29
Tabulka 3 Vývoj předepsaného pojistného v letech 2013 - 2015	29
Tabulka 4 Bodavá stupnice s deskriptory.....	31
Tabulka 5 Párové srovnávání pomocí Saatyho metody - Uniqa	33
Tabulka 6 Párové srovnávání pomocí Saatyho metody – SATUM CZECH	33
Tabulka 7 Výpočet aritmetických průměrů výsledných vah.....	34
Tabulka 8 Náhodný index konzistence <i>RI</i>	35
Tabulka 9 Příklad 1 – Kooperativa.....	37
Tabulka 10 Příklad 2 – Kooperativa.....	38
Tabulka 11 Příklad 3 – Kooperativa.....	38
Tabulka 12 Příklad 1 – HVP	40
Tabulka 13 Příklad 3 – HVP	41
Tabulka 14 Příklad 1 – Uniqa.....	41
Tabulka 15 Příklad 2 – Uniqa.....	42
Tabulka 16 Příklad 3 – Uniqa.....	42
Tabulka 17 Bodová stupnice	44
Tabulka 18 Vícekriteriální hodnocení variant – příklad 1.....	44
Tabulka 19 Vícekriteriální hodnocení variant – příklad 2.....	45
Tabulka 20 Vícekriteriální hodnocení variant – příklad 3.....	46
Tabulka 21 Srovnání pojišťoven na základě stanovených kritérií	52
Tabulka 22 Shrnutí úprav pojistných produktů	53

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Vývoj nehodovosti v ČR.....	12
Obrázek 2 INCOTERMS 2010	17
Obrázek 3 Vývojový diagram postupu pro výběr pojistného produktu	51

SEZNAM ZKRATEK

CMR	Convention Marchandise Routière Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě
ČAP	Česká asociace pojišťoven
ČR	Česká republika
FIATA	Federation of Freight Forwarders Associations Mezinárodní federace zasilatelských svazů
ICC	International Chamber of Commerce Mezinárodní obchodní komora
INCOTERMS	International Commercial Terms soubor mezinárodních pravidel pro výklad dodacích doložek
SDR	Speciál Drawing Right
VPP	Všeobecné pojistné podmínky