

**Univerzita Pardubice**

**Fakulta ekonomicko-správní**

**Rizika podnikání v oblasti kamionové dopravy**

**Leona Benešová**

**Bakalářská práce  
2015**

**ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE**  
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Leona Benešová**  
Osobní číslo: **E12764**  
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**  
Studijní obor: **Management ochrany podniku a společnosti**  
Název tématu: **Rizika podnikání v oblasti kamionové dopravy**  
Zadávací katedra: **Ústav regionálních a bezpečnostních věd**

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

Bakalářská práce bude zaměřena na vybraný podnik zabývající se kamionovou dopravou. Obsahem práce bude popis možných rizik a kvantifikace dopadů na společnost. Dále pak problematika spolupráce s odběrateli, nezodpovědné chování zaměstnanců, vyčíslování škod a formulace návrhů možných opatření. Cílem bakalářské práce bude identifikace a hodnocení rizik spjatých s podnikáním vybrané společnosti v oblasti kamionové dopravy.

**Osnova:**

- Rešerše odborné literatury a dalších pramenů.
- Podnikatelská rizika.
- Vymezení oboru kamionové přepravy.
- Charakteristika vybrané společnosti.
- Analýza rizik.
- Formulace závěrů a návrh doporučení.

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy: **cca 30 stran**

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

CHEVALIER, Alain a HIRSCH, Georges. Rizika podnikání. Vyd. 1. Praha: Victoria Publishing, 1994. 137 s. ISBN 80-85865-05-X.

KYNCL, Jan. Podnikání v silniční dopravě. Vyd. 1. Praha: Grada, 2001. 169 s. ISBN 80-7169-743-5.

NOVÁK, Radek a kol. Mezinárodní kamionová doprava a zasilatelství. Vyd. 1. Praha: C.H. Beck, 2013. 282 s. ISBN 978-80-7400-514-5.

SIXTA, Josef a ŽIŽKA, Miroslav. Logistika: metody používané pro řešení logistických projektů. Vyd. 1. Brno: Computer Press, 2009. 238 s. ISBN 978-80-251-2563-2.

SMEJKAL, Vladimír a RAIS, Karel. Řízení rizik. Vyd. 1. Praha: Grada, 2003. 270 s. ISBN 80-247-0198-7.



Vedoucí bakalářské práce:

**Ing. Zdeněk Matěja**

Ústav regionálních a bezpečnostních věd

Datum zadání bakalářské práce: **1. října 2014**

Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2015**



doc. Ing. Renáta Myšková, Ph.D.  
děkanka

L.S.



doc. Ing. Ivana Kraftová, CSc.  
vedoucí ústavu

V Pardubicích dne 1. října 2014

## **PROHLÁŠENÍ**

Prohlašuji, že jsem tuto práci vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena 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 30. 4. 2015

Leona Benešová

## **PODĚKOVÁNÍ:**

Tímto bych ráda poděkovala svému vedoucímu práce Ing. Zdeňku Matějovi za jeho odborný dozor a poskytnuté cenné rady, které mi pomohly při zpracování mé bakalářské práce. Také bych ráda poděkovala své rodině, nejen za jejich psychickou, ale také za finanční podporu, kterou mi poskytovala po celou dobu studia.

## **ANOTACE**

*Bakalářská práce je zaměřena na vybraný podnik zabývající se kamionovou dopravou. Obsahem práce je popis možných rizik a kvantifikace dopadů na společnost. Dále pak problematika spolupráce s odběrateli, nezodpovědné chování zaměstnanců, vyčíslování škod a formulace návrhů možných opatření. Cílem bakalářské práce je identifikace a hodnocení rizik spjatých s podnikáním vybrané společnosti v oblasti kamionové dopravy.*

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

*mezinárodní kamionová doprava, nákladní silniční doprava, podnikatelská rizika, SWOT analýza*

## **TITLE**

Risks of enterprising in area of truck transport

## **ANNOTATION**

*This work is focused on selected organization specialized on international truck transport. Subject of this work is description of possible risks and quantification of their impacts on this organization. Furthermore the issue of cooperation with customers, irresponsible behavior of employees, calculation of damages and formulation of solutions of possible actions. The aim of this work is identification and rating of risks associated with scope of this company's business in field of international truck transport.*

## **KEYWORDS**

*international truck transport, road freight transport, business risks, SWOT analysis*

# OBSAH

ÚVOD .....	9
<b>1 ANALÝZA RIZIK .....</b>	<b>10</b>
1.1 RIZIKO .....	10
1.1.1 <i>Postoj k riziku</i> .....	11
1.2 HROZBA .....	11
1.3 CHRÁNĚNÉ AKTIVUM .....	11
1.4 METODY ANALÝZY RIZIK .....	12
<b>2 PODNIKATELSKÁ RIZIKA .....</b>	<b>15</b>
2.1 DRUHY PODNIKATELSKÝCH RIZIK .....	15
<b>3 NÁKLADNÍ SILNIČNÍ DOPRAVA .....</b>	<b>18</b>
3.1 PODMÍNKY SILNIČNÍ DOPRAVY .....	18
3.2 PRÁVNÍ ÚPRAVA SILNIČNÍ DOPRAVY .....	19
3.3 SDRUŽENÍ AUTOMOBILOVÝCH DOPRAVCŮ ČESMAD BOHEMIA .....	20
3.4 ÚMLUVA CMR .....	20
3.5 EUROLICENCE .....	21
3.6 FINANČNÍ ZPŮSOBILOST .....	21
<b>4 CHARAKTERISTIKA VYBRANÉ ORGANIZACE .....</b>	<b>23</b>
4.1 PŘEDSTAVENÍ ORGANIZACE .....	23
4.2 VNITŘNÍ ČLENĚNÍ ORGANIZACE .....	24
4.3 BEZPEČNOST VE FIRMĚ .....	25
4.3.1 <i>Bezpečnost v dílně</i> .....	25
4.3.2 <i>Bezpečnost v kanceláři</i> .....	25
4.3.3 <i>Bezpečnost na čerpací stanici</i> .....	25
4.3.4 <i>Bezpečnost řidičů kamionů</i> .....	26
4.3.5 <i>Bezpečnost práce</i> .....	26
4.3.6 <i>Bezpečnostní přestávky</i> .....	26
4.3.7 <i>Nehody</i> .....	27
4.3.8 <i>Lékařské prohlídky</i> .....	27
4.4 ANALÝZA PRÁCE V PODNIKU .....	27
4.4.1 <i>Personální plánování</i> .....	28
4.4.2 <i>Požadavky na pracovníka</i> .....	28
4.4.3 <i>Přijímání zaměstnanců</i> .....	28
4.4.4 <i>Průběh přijímacího řízení řidiče</i> .....	29
4.4.5 <i>Snižování zaměstnanců</i> .....	30
4.4.6 <i>Mobilita zaměstnanců</i> .....	30
4.4.7 <i>Vzdělávání zaměstnanců</i> .....	31
4.4.8 <i>Hodnocení zaměstnanců</i> .....	31
<b>5 ANALÝZA RIZIK KONKRÉTNÍHO PODNIKU .....</b>	<b>32</b>
5.1 ANALÝZA DÍLČÍCH RIZIK .....	32
5.2 SWOT ANALÝZA .....	34
5.3 SHRNTÍ A DOPORUČENÍ .....	35
<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>37</b>
<b>ZDROJE .....</b>	<b>39</b>
<b>SEZNAM PŘÍLOH .....</b>	<b>41</b>

## **SEZNAM ZKRATEK A ZNAČEK**

AETR	dodržování bezpečnostních přestávek
CMR	nákladní list
ČR	Česká republika
EU	Evropská unie
CHA	chráněné aktivum
Kč	koruna česká
PHM	pohonné hmoty
Sb.	Sbírka zákonů
STK	státní technická kontrola
SÚIP	Státní úřad inspekce práce

# ÚVOD

Tato bakalářská práce má za cíl identifikaci a hodnocení rizik spjatých s podnikáním vybrané společnosti v oblasti kamionové dopravy.

V první kapitole si vymežíme pojmy, jako jsou riziko a možné postoje k riziku, dále pak hrozba, chráněné aktivum a na závěr této kapitoly jsou uvedeny možné metody pro analýzu rizik. Následující kapitola se věnuje podnikatelským rizikům, která jsou zde vymezena a charakterizována. Třetí kapitola je zaměřena na představení nákladní silniční dopravy jako takové, ale i samotné představení všech podmínek, které s nákladní silniční dopravou souvisí. Ať už se jedná o základní nebo zákonné podmínky. Každopádně se těmito podmínkami musí řídit každý dopravce.

Když byla již vymezena charakteristika nákladní silniční dopravy, můžeme se podívat na reálnou problematiku již mnou vybrané společnosti. Další kapitola se tedy zabývá charakteristikou společnosti Václav Beneš-BEMA. Tato charakteristika se zaměřuje, jak na historii firmy, tak na její organizační strukturu. Dále pak je zde rozebírána bezpečnost a analýza práce v již zmíněné firmě. Dozvíme se, jaká přísná bezpečnostní pravidla musí společnost dodržovat, aby mohla fungovat bez problémů a byla na všechna rizika připravena. Analýzou práce zjistíme, jak probíhá personální činnost ve firmě, ať už se jedná o personální plánování, přijímání, mobilitu či snižování zaměstnanců, ale i o jejich hodnocení.

V následující kapitole se podíváme opět na analýzu rizik. Jsou zde uvedena dílčí rizika, která se ve zmiňované společnosti nějakým způsobem vyskytují, je zde probíráno, jakým způsobem na firmu působí a u většiny z nich je uveden způsob jejich prevence. Dále je v této kapitole prováděna SWOT analýza podniku, tedy analýza silných a slabých stránek a analýza příležitostí a hrozeb. V návaznosti na SWOT analýzu je uvedeno shrnutí a doporučení, které má firmě dopomoci k bezproblémovějšímu fungování.

# 1 ANALÝZA RIZIK

V úvodní části této práce se zaměřím na analýzu rizik a vymezení dalších základních pojmů spojených s bezpečností.

Analýza rizik je proces definování hrozeb, pravděpodobnosti jejich uskutečnění a dopadu na aktiva.

Analýza rizik zpravidla zahrnuje:

- identifikaci aktiv – vymezení posuzovaného subjektu a popis aktiv, které vlastní.
- stanovení hodnoty aktiv – určení hodnoty aktiv a jejich význam pro subjekt, ohodnocení možného dopadu jejich ztráty, změny či poškození na existenci či chování subjektu.
- identifikace hrozeb a slabin – určení druhu událostí a akcí, které mohou ovlivnit negativně hodnotu aktiv, určení slabých míst subjektu, které mohou umožnit působení hrozeb.
- stanovení závažnosti hrozeb a míry zranitelnosti – určení pravděpodobnosti výskytu hrozby a míry zranitelnosti subjektu vůči dané hrozbě. [1]

## 1.1 Riziko

Pojem riziko jako takové je výraz, který údajně sahá až do dob 17. století, kdy byl používán v souvislosti s lodní dopravou. Dřívější význam tohoto slova byl prezentován jako odvaha či nebezpečí. Později se začínal objevovat i význam spojený s možnou ztrátou. Z dnešních výkladů se rizikem rozumí nějaké nebezpečí vzniku škody či ztráty a případně nezdaru při podnikání.

Jak jsem již zmínila, neexistuje jedna obecně uznávaná definice, ale pojem riziko je definován i například takto:

- Pravděpodobnost či možnost vzniku ztráty, obecně nezdaru.
- Variabilita možných výsledků nebo nejistota jejich dosažení.
- Odchýlení skutečných od očekávaných výsledků.
- Pravděpodobnost jakéhokoliv výsledku, odlišného od výsledku očekávaného.
- Nebezpečí chybného rozhodnutí.
- Možnost vzniku ztráty či zisku. [12]

### **1.1.1 Postoj k riziku**

Postoj k riziku se dá jinými slovy vyjádřit jako přístup podniku k určitému riziku. Rozlišují se tři možné přístupy:

1. **Averze k riziku** – představuje postoj, kdy se podnik v rámci svých aktivit vyhýbá jakémukoli sebemenšímu riziku. Podnikatel volí nejméně rizikové projekty. Riziko se snaží odhadovat a následně je ochoten investovat do opatření, která rizika snižují.
2. **Sklon k riziku** – představuje postoj subjektu, kdy jsou upřednostňovány ty podnikatelské projekty, které jsou spojeny s vyšší odhadovanou škodou, neboli rizikem, ale současně subjekt počítá s tím, že vysoké riziko přinese i vysoký zisk.
3. **Neutrální postoj** – představuje postoj subjektu, kdy není volba podnikatelských projektů ovlivněna velikostí odhadované škody, neboli rizika. [11]

### **1.2 Hrozba**

Termín hrozba by se dal definovat jako jev, událost, síla, aktivita nebo osoba, která má nežádoucí vliv na bezpečnost chráněného aktiva nebo dokonce může způsobit škodu.

Hrozbou může být například:

- požár,
- přírodní katastrofa,
- krádež zařízení,
- získání přístupu k informacím neoprávněnou osobou,
- chyba obsluhy,
- kontrola finančního úřadu
- růst kurzu české koruny vzhledem k evropské měně, apod.

Dále pak škoda, kterou způsobí hrozba při jednom působení na chráněné aktivum, se nazývá dopad hrozby. [12]

### **1.3 Chráněné aktivum**

Chráněné aktivum je vše, co má pro subjekt nějakou hodnotu, která může být snížena působením hrozby. Chráněné aktivum může být:

- hmotné - jedná se o nemovitosti, cenné papíry, peníze apod.

- nehmotné - důležité informace, předměty průmyslového a autorského práva, morálka pracovníků, kvalita personálu apod.

Aktivem může ale být i subjekt sám, jelikož hrozba může působit i na jeho celou existenci.

Při hodnocení aktiva se berou v úvahu zejména tyto hlediska:

1. pořizovací náklady (jiná hodnota aktiva),
2. důležitost aktiva pro existenci nebo chování subjektu,
3. náklady na překlenutí případné škody pro CHA,
4. rychlost odstranění případné škody pro CHA,
5. jiná hlediska (specifická pro různé případy). [13]

## 1.4 Metody analýzy rizik

Metod pro analýzu rizik je spousta, ale existují přitom pouze dva základní přístupy k řešení, a to jsou kvalitativní a kvantitativní metody. V analýze rizik se smí použít buď jeden, anebo druhý přístup nebo dokonce jejich kombinace. Mezi metody řadíme:

- Kontrolní seznam

Jedná se o postup založený na systematické kontrole plnění podmínek a opatření, které jsou předem stanoveny. Seznamy kontrolních otázek jsou většinou vytvářeny na základě seznamu charakteristik sledovaného systému či činností, které nějakým způsobem souvisí s potencionálními dopady či vznikem škod. Může se jednat o jednoduchý seznam, ale i složitý formulář, který umožňuje zahrnout určitou důležitost parametru neboli její váhu.

- Bezpečnostní kontrola

Bezpečnostní kontrola je postup, který hledá rizikové situace a navrhuje opatření na zvýšení bezpečnosti. Jedná se o hledání možných nehod nebo provozních problémů, které se mohou objevit v posuzovaném systému. Používá se seznam otázek a matice pro skórování rizik.

- Analýza toho, co se stane když

Zde se jedná o hledání možných dopadů vybraných situací v provozu. Je to spontánní diskuse, ve které skupina dobře obeznámených lidí klade otázky, nebo uvažují o možných nehodách a hledají nápady, jak problémům předcházet.

- Předběžná analýza ohrožení

Jedná se o metodu, o které můžeme tvrdit, že se jedná o kvantifikaci zdrojů rizik. Je to postup, který vyhledává nebezpečné stavy nebo nouzové situace, jejich příčiny i dopady a jejich následné zařazení do předem stanovených kritérií.

- Analýza ohrožení a provozuschopnosti

V této metodě jde o systematický a komplexní přístup pro predikci odhadu četnosti a dopadů nehod pro zařízení nebo provoz systému. Tato metoda vyžaduje náročnou databázi a počítačovou podporu.

- Analýza kvalitativních rizik procesu

Zde se také jedná o systematický a komplexní přístup pro predikci odhadu četnosti a dopadů nehod pro zařízení nebo provoz systému. Tato metoda také vyžaduje počítačovou podporu a náročnou databázi.

- Analýza selhání a jejich dopadů

Tato metoda je postup založený na rozboru způsobů selhání a jejich důsledků. Tento postup umožňuje hledání dopadů a příčin na základě systematicky a strukturovaně vymezených selhání zařízení. Tato metoda slouží ke kontrole jednotlivých prvků projektového návrhu systému a následně i jeho provozu. Je určen pro vážná rizika a zdůvodněné případy. I tato metoda vyžaduje počítačovou techniku, dále pak speciální výpočetní program, náročnou a cíleně zaměřenou databázi.

- Analýza stromu událostí

Zde se jedná o postup, který sleduje průběh procesu od iniciační události přes konstruování události a to vždy na základě příznivé a nepříznivé možnosti. Jedná se o graficko-statistickou metodu. Jde o názorné zobrazení stromu, představuje rozvětvený graf s již předem dohodnutou symbolikou a popisy. Tento graf znázorňuje všechny události, které se mohou vyskytnout a podle toho, jak počet událostí roste, tak se výsledný graf postupně rozvětňuje jako větve stromu.

- Analýza stromu poruch

Tato graficko-analytická metoda popisuje rozbor událostí za využití řetězce příčin, které mohou vést k vybrané vrcholové události. Jde o zobrazení stromu poruch, které představuje rozvětvený graf s hlavním cílem posoudit pravděpodobnost vrcholové události s využitím analytických nebo statistických metod.

- Analýza lidské spolehlivosti

Tato analýza představuje postup o posouzení vlivu lidského činitele na výskyt živelných pohrom, nehod, havárií, útoků atd. či jejich dopadů. Koncept této analýzy směřuje k systematickému posouzení lidského faktoru a lidské chyby. Analýza lidské spolehlivosti má těsnou vazbu na aktuálně platné pracovní předpisy a to z hlediska bezpečnosti práce.

- Metoda mlhavé logiky verbálních výroků

Tato metoda je založena na jazykové proměnné a opírá se o teorii mlhavých množin a může být aplikována v různých obměnách, buď samostatně s přímým výstupem priorit, nebo jako stupnice v pomocných bodech.

- Relativní klasifikace

Tato strategie umožňuje analytikům porovnat vlastnosti několika procesů nebo činností a určit, zda tyto procesy nebo činnosti mají natolik nebezpečné charakteristiky, že by to analyticky oprávnilo k další podrobnější studii. Tato strategie může být použita rovněž pro srovnání několika návrhů umístění procesu nebo zařízení a zajistit informaci o tom, která z alternativ je nejlepší nebo méně nebezpečná.

- Analýza příčin a dopadů

Tato analýza je směs analýzy stromu poruch a analýzy stromu událostí. Účelem této analýzy je odhalit základní příčiny a dopady možných nehod. Analýza vytváří diagramy s nehodovými sekvencemi a kvalitativními popisy možných koncových stavů nehod.

- Metoda pravděpodobnostního hodnocení

Tato metoda stanovuje příspěvky jednotlivých zranitelných částí k celkové zranitelnosti celého systému. Používá se například k modelování scénářů hypotetických jaderných havárií, které vedou k tavení aktivní zóny a k odhadnutí četnosti takových havárií. [8]

## **2 PODNIKATELSKÁ RIZIKA**

Podnikatelská rizika můžeme definovat jako pojem pro veškerá rizika, která svým zásadním způsobem ovlivňují podnikání, nebo se dá říci, že mají vliv na rozhodnutí podnikatele nebo top managementu organizace. Podnikání jako takové s sebou přináší řadu rizik. Přece jen samotné rozhodování o podnikání (např. jak, v čem, kde, s kým podnikat), přes vznik firmy (fyzická osoba, obchodní společnost), až po průběh podnikání, jako je vývoj a zavádění výrobků a služeb na trh, je velice riziková záležitost. Dá se říci, že podnikání je spousta rozhodování a všechna rozhodnutí mají určitá rizika.

Můžeme tvrdit, že podnikání je vysoce riziková záležitost. Jak jsem již zmínila výše, tak rozhodnutí o podnikání a průběh podnikání, tedy vývoj a zavádění výrobků a služeb na trh jsou největší podnikatelská rizika. Jdeme do podnikání s nejasným cílem. Při úspěchu máme velký zisk a vynaložené náklady se nám vrátí, avšak při neúspěchu, tedy se ztrátou se nám vynaložené náklady ztrácí.

Dobře sestavený podnikatelský plán, zjištěné užitečné informace o situaci na trhu či o stavu organizace jsou šance pro snížení podnikatelských rizik. Dále pak je důležitá i intuice podnikatele a jeho schopnosti a samozřejmě další okolnosti v průběhu realizace podnikatelského záměru. [10]

### **2.1 Druhy podnikatelských rizik**

Druhy podnikatelských rizik od sebe lišíme z důvodu lepší volby nástrojů a způsobů snižování či zamezení rizik.

#### **Provozní rizika**

Provozní rizika jsou rizika ohrožující plynulý chod provozu či riziko poruchy. Jedná se například o výpadky elektrické energie, různé poruchy či havárie, díky kterým se mohou vyrábět zmetky či úplně zastavit výroba. V provozních rizicích se dále podrobněji řeší technická rizika, která mohou být způsobena použitím nových nebo nevyzkoušených technologií. Dále pak se řeší výrobní rizika, která jsou spojována s rizikem při výrobě. Nejčastěji jsou způsobena jiným výrobním postupem či chybou nezaučeného pracovníka.

#### **Informační rizika**

Tato rizika se týkají zejména úniku důležitých informací o firmě. Může se jednat o datovou ztrátu, odcizení, zneužití, zničení, narušení, změny apod. Avšak musím zdůraznit,

že zneužití či jiné poškození firmy z tohoto hlediska nehrozí pouze z okolního prostředí, ale zejména zevnitř organizace samotné, a to od zaměstnanců.

### **Ekonomická a finanční rizika**

Tento druh rizik patří mezi ty nejvýznamnější. Jde o rizika spojená s celým řízením ekonomiky a hospodařením podniku (ztráta, zadluženost, problémy s likviditou atd.). U těchto rizik je velmi důležité dbát na jejich prevenci. Tato ekonomická a finanční rizika se mohou členit na rizika:

1. Úvěrová rizika
2. Riziko insolvence
3. Investiční rizika
4. Pojistná rizika
5. Měnová rizika

### **Tržní rizika**

Toto jsou rizika, která jsou spojená s úspěchy podniku na trhu. Zde se může jednat o poptávková a prodejní rizika nebo pak rizika spojená s preferencemi spotřebitelů a například i chování spotřebitele.

### **Marketingová rizika**

Zde se jedná o rizika zaměřená na marketing jako takový, ať už vhodným zvolením a zacílením marketingových aktivit, jako jsou například marketingové kampaně, tržní segmentace, tak s vhodným zvolením produktu a správným odhadem vývoje trhu.

### **Sociální rizika**

Toto jsou rizika spojená s chováním lidí a jejich následným jednáním v podniku. Může se jednat o manažerská rizika (nevhodné rozhodnutí manažerů a vlastníků podniku), sociálně patologická rizika (podvody, krádeže), skupinové hrozby (hromadná migrace z míst se špatným hospodařením firmy, přírodními katastrofami, různými konflikty), zdravotní rizika (riziko pandemie).

### **Legislativní rizika**

Legislativní rizika jsou rizika, která jsou spojená s úpravami v legislativě v oblasti podnikání. Například nové zákony nebo změny stávajících zákonů a norem a následně i důsledky z nich plynoucí.

### **Projektová rizika**

Projektová rizika jsou rizika zahrnující všechny druhy rizik, která mohou způsobit jakékoliv ohrožení projektu. Tato rizika nastávají zejména díky změnám v projektu nebo špatné komunikaci v rámci projektu.

### **Ekologická rizika**

Tato rizika jsou pouze rizika významně propojena s ekologií. Může se jednat například o emise a znečištění vod, půdy a ovzduší, úniky nebezpečných látek, působení ozónové díry.

### **Živelná a přírodní rizika**

V managementu rizik jsou živelná a přírodní rizika pojmem, který označuje rizika spojená s přírodními živly. Patří sem tedy živelné pohromy a přírodní katastrofy. Tato rizika se nedají nijak ovlivnit.

### **Bezpečnostní rizika**

Tato rizika jsou spojována zejména s bezpečností osob, majetku anebo informací. Do těchto rizik patří například personální bezpečnost, kde je řešeno poškození majetku, zdraví a života osob, ale také ochrana osobních údajů. Dále pak sem patří fyzická bezpečnost, kam spadá poškození zařízení a narušení objektů či systémů. A posledním typem rizika, které spadá do bezpečnostních rizik, jsou informační rizika, v kterých se řeší narušení bezpečnosti dat, sítě či informačního systém, dále pak zneužití či dokonce poškození dat. [3, 6]

### **3 NÁKLADNÍ SILNIČNÍ DOPRAVA**

Silniční nákladní doprava patří celosvětově k nejrychleji se rozvíjejícím dopravním oborům, jelikož oplývá hned několika výhodami. Jejími výhodami jsou snadná dostupnost díky husté silniční síti, flexibilita ke změnám poptávky a situaci na trhu a relativní rychlost. Jak jistě všichni víme, ekonomická krize dopadla jak na všechna odvětví národního hospodářství, tak ovlivnila i automobilové dopravce. Nevýhody silniční dopravy spočívají zejména v nízké kapacitě dopravních prostředků, největší ekologické zátěži, poměrně velkém zahuštění dopravní sítě, s níž souvisí i množství nehod a negativní dopad na životní prostředí a další nevýhodou je poměrně vysoká nákladovost. Ať už se jedná o placení mýtného, silniční daně nebo pohonných hmot. V současnosti jsou pro provoz vozidel v platnosti přísné emisní normy, které se snaží snížit negativní dopad na životní prostředí. Po revoluci, tedy po roce 1989 nastal prudký nárůst nejen poptávky po silniční dopravě, který spolu se Zákonem o silniční dopravě č. 111/1994 Sb. umožnil vstup na trh soukromým dopravcům, ale i samotný počet dopravců. Po vstupu ČR do Evropské unie v roce 2004 se objem silniční dopravy opět skokově navýšil. Velké množství dopravců na trhu vytvořilo silné konkurenční prostředí, které se projevuje i na výši přepravného, které se i přes neustálé zvyšování vynaložených nákladů na dopravu, snižuje. V dnešní době si dopravci konkurují i takovým způsobem, že do přepravného nezapočítávají zvýšené náklady na PHM, stále se zvyšující poplatky za mýto a mnoho dalších nákladů, jen aby nepřišli o svého stávajícího zákazníka. [9]

#### **3.1 Podmínky silniční dopravy**

Jak již bylo zmíněno výše, tak Evropská Unie klade velký důraz na snížení ekologické zátěže nákladní dopravy na životní prostředí, zavedla proto emisní normy „EURO“, které upravují množství pevných částic (PM), oxidu dusíku (Nox), oxidu uhelnatého (CO), uhlovodíku (HC) a oxidu uhličitého (CO<sub>2</sub>) ve výfukových plynech nově vyrobených vozidel. V roce 1993 začala platit první emisní norma EURO 1. V roce 2009 platily normy EURO 4 a přísnější norma EURO 5 a od 1. září 2014 vstoupila v platnost ještě přísnější norma EURO 6. Další možností zvýšení efektivity a snížení ekologické zátěže silniční dopravy je úprava legislativních předpisů, konkrétně délky a celkové hmotnosti soupravy. [7, 15]

## **3.2 Právní úprava silniční dopravy**

Oblast silniční dopravy je upravena mnoha zákony a vyhláškami Ministerstva dopravy. Mezi legislativní normy upravující silniční dopravu patří i Obchodní a Občanský zákoník. Provozování silniční dopravy pro cizí potřeby je živnostenským podnikáním upraveným živnostenským zákonem. Mezi základní legislativní normy v silniční dopravě patří:

### **Zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě**

Zákon upravuje podmínky provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly prováděné pro vlastní a cizí potřeby za účelem podnikání, jakož i práva a povinnosti právnických a fyzických osob s tím spojené. Zákon dále upravuje pravomoc a působnost orgánů státní správy na tomto úseku. [17]

### **Zákon č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích**

Zákon upravuje tyto podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích:

- registraci vozidel a vyřazování vozidel z registru,
- technické požadavky na provoz silničních vozidel a zvláštních vozidel a schvalování jejich technické způsobilosti k provozu na pozemních komunikacích,
- práva a povinnosti osob, které vyrábějí, dovážejí a uvádějí na trh vozidla a pohonné hmoty,
- práva a povinnosti vlastníků a provozovatelů vozidel,
- práva a povinnosti stanice technické kontroly a stanice měření emisí,
- kontroly technického stavu vozidel v provozu. Zákon dále upravuje výkon státní správy a státního dozoru v oblasti podmínek provozu vozidel na pozemních komunikacích. [16]

### **Zákon č. 38/1995 Sb. o technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích**

Zákon obsahuje ustanovení o technické způsobilosti a schvalování silničních vozidel. Další část zákona se zabývá problematikou zřizování a činností stanic technické kontroly, stanic měření emisí a výkonem státního dozoru nad jejich činností. [15]

### **Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích**

Zákon upravuje práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích, úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích a řidičské průkazy. Dále zákon

vymezuje působnost a pravomoc orgánů státní správy ve věcech provozu na pozemních komunikacích. [18]

### **3.3 Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA**

Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA je největším sdružením dopravců, podnikajících ve vnitrostátní i mezinárodní nákladní a osobní silniční dopravě. V současné době sdružuje více než 2000 podnikatelských subjektů s téměř 20 000 vozidly. Česmad Bohemia je členem Mezinárodní unie silniční dopravy IRU se sídlem v Ženevě. Sdružení poskytuje autodopracům komplexní služby umožňující podnikání v tomto oboru. Úkolem sdružení je hájit zájmy autodopraců ve vztahu ke státní správě i na mezinárodním poli. Pro své členy i dopravní veřejnost je informačním zdrojem, monitorujícím legislativní podmínky i aktuální situaci na evropských silnicích.

Dále nabízí komplexní systém profesního vzdělávání, vytváří systém informací vydáváním publikací, příruček a časopisu Transport magazin. Sdružení je provozovatelem internetových stránek na adrese [www.prodopravce.cz](http://www.prodopravce.cz) a poskytuje služby usnadňující podnikání v silniční dopravě. Česmad Bohemia poskytuje své služby prostřednictvím sedmi regionálních pracovišť v Praze, Brně, Ostravě, Hradci Králové, Ústí nad Labem, Českých Budějovicích a Plzni. [2]

### **3.4 Úmluva CMR**

Právní úprava přepravní smlouvy je ve vnitrostátní nákladní přepravě upravena obecným ustanovením XIV. dílu Obchodního zákoníku. V případě mezinárodní přepravy je v platnosti multilaterální smlouva zvaná CMR. Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě, tedy úmluva CMR byla sjednána v Ženevě roku 1958. V roce 1974 tuto smlouvu ratifikovalo i Československo a Česká republika jako nástupnický stát ji rovněž respektuje. Úmluva CMR upravuje podmínky přepravní smlouvy v mezinárodní silniční dopravě, užívané doklady a odpovědnost dopravce. Nezbytnou podmínkou platnosti je, aby se jednalo o mezinárodní přepravu, při níž je výchozí nebo cílový stát členem Úmluvy CMR. Tato ustanovení mají závazný charakter. Úmluvu CMR je možné použít i na kombinovanou dopravu s výjimkou přeložení nákladu. V případě překročení dodací lhůty nebo ztráty zásilky, které jsou zaviněny jiným druhem dopravy, nenese silniční dopravce podle této úmluvy odpovědnost. Dokladem o uzavření přepravní smlouvy je nákladní list CMR. Jedná se o nákladní list, který se vystavuje ve třech barevně odlišených vyhotoveních a obsahuje obvykle 2-3 kopie. Červený list obdrží odesílatel, modrý doprovází zásilku

a po ukončení přepravy jej obdrží příjemce, zelený list patří dopravci a kopie, které mají černou barvu, jsou užity podle potřeby. Úmluva CMR dále upravuje povinnosti odesilatele, práva a povinnosti silničního dopravce a stanovuje výši náhrady v případě poškození nebo ztráty zásilky dopravcem. Pokud není v přepravní smlouvě sjednána dodací lhůta, upravuje Úmluva CMR i dodací lhůty. Podoba nákladního listu CMR je v příloze B. [14]

### **3.5 Eurolicence**

Tím, že Česká republika vstoupila do Evropské Unie, 1. 5. 2004, odpadla pro dopravce nutnost použití zahraničních vstupních povolení při vjezdu na území členských států. Právě toto zahraniční vstupní povolení nahradila Eurolicence, která slouží ke všem bilaterálním, třetizemním a tranzitním přepravám.

Tento doklad musí mít každý dopravce, který provozuje mezinárodní dopravu nákladními automobily o celkové hmotnosti nad 6 tun a užitečné hmotnosti vyšší než 3,5 tun. Originální eurolicenci (viz příloha C) má firma ve své provozovně a opis eurolicence musí být umístěn v každém vozidle. Výdejem eurolicencí jsou dle zákona o silniční dopravě č.103/2004 Sb. pověřeny Krajské úřady – odbory dopravy. O vydání eurolicence si dopravce požádá na příslušném formuláři. Počet eurolicencí není nijak početně omezen, obdrží ji každý podnikatel, který je držitelem platné koncesní listiny na mezinárodní silniční dopravu. (viz příloha A). Každému žadateli bude kromě originálu firemní eurolicence vydáno tolik opisů, kolik vozidel s platnou finanční způsobilostí provozuje. Platnost licence a jejich opisů je pět let. Cena za vydání prvopisu je 200 Kč, každý další opis stojí 50 Kč. [4]

### **3.6 Finanční způsobilost**

Jak je výše uvedeno, pro vydání eurolicence je každý dopravce povinen prokázat finanční způsobilost příslušnému dopravnímu úřadu. Smlouva o ručení mezi dopravcem a pojišťovnou je jednou z možností, jak prokázat finanční způsobilost. Finanční způsobilost dopravce lze doložit na základě pojistné smlouvy mezi pojišťovnou a dopravcem s koncesní listinou na provozování vnitrostátní či mezinárodní dopravy (autobusy, tahače, nákladní vozy nad 3,5 t). Součástí pojištění finanční způsobilosti dopravce je právě smlouva o ručení vyžadována příslušným dopravním úřadem.

Finanční způsobilost dopravce, tedy zákonem požadovaná částka, je v roce 2015 stanovena na první vozidlo ve výši 247 518 Kč a na každé další vozidlo 137 510 Kč. Pojištění lze také uzavřít na jinou pojistnou částku požadovanou dle úřadu.

Jak v minulém, tak i v tomto roce platí, že není možné prokázat finanční způsobilost z daňové evidence dle přílohy k daňovému přiznání, protože nařízení tuto možnost necituje. Proto pro první možnost prokázání finanční způsobilosti je nutné vést účetnictví. Nicméně, toto stále nemusí stačit, neboť se musí ještě předložit závěrka k 31. 12., která byla ověřena auditorem nebo daňovým poradcem, který ale zároveň nevede účetnictví firmy. Dopravce tedy musí vždy zaplatit za službu auditu, či ověření účetní uzávěrky u jiné osoby. Z tohoto důvodu je nejsnazší možností prokázání finanční způsobilosti, v nákladní dopravě v roce 2015, doložením pojištění. [5]

## 4 CHARAKTERISTIKA VYBRANÉ ORGANIZACE

V této kapitole se zaměřím na představení konkrétní organizace, a to na firmu Václav Beneš-BEMA, její vnitřní členění a také, jaká bezpečnost se v dané firmě dodržuje.

### 4.1 Představení organizace

Firma Václav Beneš - BEMA se zabývá mezinárodní kamionovou dopravou. Je to česká společnost, jejímž vlastníkem je fyzická osoba. Jako autodoprava vnitrostátní či mezinárodní je na trhu od roku 1992, čímž svým klientům může v tomto oboru nabídnout zkušenosti a jistotu v přepravování zboží. Firma, jak jsem již zmínila, zajišťuje přepravu jak vnitrostátní, tak mezinárodní po území EU, specializuje se na západní Evropu, nejčastěji však na Německo a Španělsko.

Provozovna firmy je nedaleko města Jičína, v Bukvici, kde je umístěna administrativa, opravárenské dílny včetně myčky kamionů, skladu náhradních dílů a dispečinku. Cca 5 km od provozovny je parkoviště kamionů, sklady, manipulační technika a vlastní čerpací stanice.

Firma v současné době disponuje 19 nákladními soupravami značky DAF a plachtovými návěsy. Všechny nákladní vozy jsou na úrovni evropských ekologických norem EURO III, EURO V a EEV a nyní již i EURO VI. Díky této technice je mezinárodní doprava rychle a spolehlivě zabezpečena. Zvláštností je, že firma, Václav Beneš - BEMA, je rodinná firma, dále pak je zvláštností fakt, že firma má 22 zaměstnanců, což není málo a podnik je stále fyzickou osobou.

Mezi hlavní cíle podniku je provedení kvalitní dopravy, tedy služby zákazníkovi, která je a měla by být seriózní. Pro firmu je důležité být pro své odběratele spolehlivým, flexibilním a solidním partnerem. Jelikož chce podnik na svém pracovišti mít pouze profesionální pracovníky, zajišťuje neustálé a pravidelné školení zaměstnanců. Dalším cílem firmy je její samostatnost. Zde se jedná o osamostatňování se v opravárenských činnostech, skladování náhradních dílů, pneumatik, mytí kamionů a dalších činnostech. Firma právě proto vlastní svou dílnu, sklady, myčku i čerpací stanici. Další prioritou firmy je nezatěžování životního prostředí, proto firma pořizuje stále novější vozy, aby měly co nejvyšší ekologickou třídu (EURO VI) a staré vozy následně prodává.

## **4.2 Vnitřní členění organizace**

Autodoprava BEMA se dá považovat za malou až střední firmu. Firmu tvoří majitel, spolumajitelka a zároveň účetní, dispečer a technik, ale značný podíl jako zaměstnanci mají řidiči kamionů.

### **Majitel společnosti**

V čele firmy je majitel, který za společnost jedná svým jménem a zastupuje podnik jako takový. Majitel má funkci takovou, že odpovídá za vše, co se ve firmě odehrává, od podpisů dokumentů přes koordinaci činností firmy až po vyplacení mezd. Nejčastější činnost, které se věnuje, je personalistika, jelikož v této oblasti podnikání zaměstnanci, tedy řidiči poměrně často střídají své zaměstnavatele. Má za úkol tedy přijímat a propouštět zaměstnance. V případě nepřítomnosti dispečera ho zastupuje.

### **Spolumajitelka/účetní**

Spolumajitelka má stejná práva jako majitel. Avšak zastupuje spíše podpisy dokumentů a vyplacení mezd, koneckonců jedná se i o práci účetní. V této firmě zastává zejména činnost personální a mzdovou. Fakturaci účetní provádí na počítači pomocí programu SBW Komplet. Zpracovaná data se přes e-mail posílají daňovému poradci, který faktury následně zaúčtuje. Účetní vede v patrnosti karty zaměstnanců se všemi odvody sociálního a zdravotního pojištění za zaměstnance, vč. daní i ročního zúčtování daně.

Firma využívá internetové bankovníctví u Komerční banky, a.s., vede korunový i eurový účet. Cestovní náhrady a další drobné výdaje jsou vypláceny z pokladny, která je taktéž vedena jak v korunách, tak v eurech. Dále firma využívá služeb faktoringové firmy Bibby Financial Services, s.r.o., díky postoupeným pohledávkám má firma finance brzy na účtu, s kterými může plně pracovat.

### **Dispečer**

Dispečer má za úkol koordinovat všechna vozidla, získávat vytížení od zákazníků a posuzovat efektivnost přeprav. Všechny získané a potvrzené zakázky zapisuje do plánu přeprav. Plán přeprav musí sestavovat dispečer přiřazením konkrétních objednávek k vozidlům. Do plánu přeprav se zapisuje pouze odkud, kam se zboží veze a cena za přepravu. Všechny zakázky se musí posuzovat z hlediska cenové kalkulace. Ceny uvedené na objednávkách jsou smluvní, to znamená, že se odběratel zavazuje tuto cenu zaplatit. Dalším úkolem dispečera je sledování pozic vozidel a jejich nahlašování zákazníkům. Tuto práci dispečerovi ulehčuje program, který firma má, a to je Truck Manager.

## **Technik**

Technik má na starosti péči o celý vozový park. Těmito činnostmi jsou:

- kontrola a údržba vozidel,
- pravidelné technické ošetření,
- opravy vozidel (plánované, náhlé),
- příprava vozidel na STK, měření emisí, ověřování tachografů,
- kontrola stavu skladu náhradních dílů, pneumatik a dalšího příslušenství,
- objednávání náhradních dílů, pneumatik a dalšího příslušenství.

### **4.3 Bezpečnost ve firmě**

V této kapitole bych se chtěla zaměřit na dodržování bezpečnostních prvků ve firmě, dále pak na školení zaměstnanců o bezpečnosti a dalších bezpečnostních poznatků.

#### **4.3.1 Bezpečnost v dílně**

Jak jsme se již zmiňovala, firma disponuje vlastní opravárenskou dílnou, s níž je samozřejmě spojena bezpečnost při práci a dodržování bezpečnostních podmínek. Firma zabezpečuje dílnu 3 práškovými hasicími přístroji, zejména kvůli jejich univerzálnímu použití, jelikož firma má na dílně především elektronické nářadí. Nebezpečné úseky, jako hrany montážní jámy, vyšší schody či hrany stěn jsou označeny reflexní žlutočernou páskou. Pro práci na dílně mají mechanici vždy dostatek ochranných pomůcek, jako jsou například boty s kovovou špičkou, gumové ochranné rukavice, ochranné brýle, či montérky. Všechny ochranné pomůcky má firma k dispozici na skladě.

#### **4.3.2 Bezpečnost v kanceláři**

Jako každá firma má i tato administrativní pracovníky, kteří musí být také seznámeni s bezpečností na pracovišti. V každé kanceláři je jeden práškový hasicí přístroj, kvůli počítačům. Pracovníci v kancelářích mají zákaz manipulace s otevřeným ohněm.

#### **4.3.3 Bezpečnost na čerpací stanici**

Jak již bylo uvedeno, firma vlastní svou čerpací stanici. Je zřejmé, že je zde nutné zohlednění větší bezpečnosti, z důvodu hořlavých látek. Firma má stanici vybavenou velkým počtem hasicích přístrojů, které jsou pravidelně kontrolovány a dostatečným množstvím sorbentu, což je látka absorbující kapaliny například při úniku nebezpečných látek. Při použití

se nebezpečné látky nasáknou a vytvoří prach, který se musí zamést a umístit do nádob pro nebezpečný odpad.

#### **4.3.4 Bezpečnost řidičů kamionů**

Do této kapitoly patří především školení řidičů. Školení probíhá zpravidla ve dvou dnech, a to v pátek a sobotu. Je to z důvodu dostavení se všech zaměstnanců.

V jednom dni se koná školení o bezpečnosti práce pro všechny zaměstnance firmy. Pro mechaniky, administrativní pracovníky a pro řidiče zvlášť. My jsme se zaměřily na školení řidičů. V tomto školení se probírají fyzická rizika způsobená dlouhým sezením a nezdravým životním stylem. Také se zde řeší pravidelné lékařské prohlídky. Na tomto školení se také ukazují jednoduché a užitečné cviky na procvičení krční páteře či kloubů nohou. V neposlední řadě je zde zmiňováno chování na silnici, zejména pak při dopravní nehodě, resp. co má řidič dělat (výstražný trojúhelník, reflexní vesta, důležitá telefonní čísla, poskytnutí první pomoci apod.).

V další den se probírají novely v zákonech o bezpečnosti provozu, zejména AETR (dodržování bezpečnostních přestávek během jízdy) a nové silniční předpisy, kterými se musí řídit všichni řidiči. Ve zbytku času se většinou promítají dopravní nehody a poté se probírají chyby při provedených postupech u nehod a jejich předcházení.

#### **4.3.5 Bezpečnost práce**

K hlavním fyzickým nebezpečím a rizikům patří vystavování se vibracím a dlouhému sezení, kde je důležité mít dobře nastavené sedadlo, vystavování se hluku, například ve skladech při nákladkách či vykládkách zboží. Vdechování výparů a kouře či manipulace s nebezpečnými látkami, jako jsou výfukové plyny, pohonné hmoty, prach ze silnic, ať už při nakládce či vykládce nebo na odpočívadlech. Dalším rizikem jsou klimatické podmínky, především rychlá změna klimatu (horko, chlad, sucho nebo déšť atd.). Fyzickým nebezpečím jsou omezené ergonomické podmínky a nezdravý životní styl.

#### **4.3.6 Bezpečnostní přestávky**

Přestávky pro řidiče kamionů a nákladních automobilů upravuje speciálně nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 561/2006m které se vztahuje na řidiče vozidel, jejichž hmotnost přesahuje 3,5 tuny. Toto nařízení stanoví, že řidič tohoto vozidla musí mít po čtyřech a půl hodinách přestávku nejméně 45 minut. Jedná se tedy o přestávku v době řízení, tedy o bezpečnostní přestávku. Z tohoto důvodu je stanoveno, že ve vozidle nebo

soupravě nad 3,5 tuny musí být, mimo stanovené výjimky, tachograf. V případě provozu s přívěsem je tato povinnost jednoznačná. V případě ale, že jedou ve voze dva řidiči, kteří se po 4 a půl hodinách střídají bez toho, aby opustili vozidlo, je podle rozhodnutí Komise EU prvních 45 minut strávených na sedadle spolujezdce také bráno jako bezpečnostní přestávka.

#### **4.3.7 Nehody**

Dodržování bezpečnosti při řízení kamionu je velmi důležité, jelikož většina nehod je způsobena právě únavou, tedy mikro spánkem. Ze statistických údajů vyplývá, že z 20–ti závažných nehod bylo asi 15 smrtelných. Podle údajů shromážděných SÚIP za první pololetí roku 2013 došlo celkem k 507 pracovním úrazům u řidičů nákladních automobilů. Z nich bylo 469 smrtelných a 34 závažných. Celkem 45 pracovních úrazů vzniklo v důsledku dopravní nehody. Z toho 35 skončilo následkem smrti řidiče nákladního vozu nebo kamionu. Za rok 2012 bylo evidováno u této profese celkem 1124 úrazů, z čehož 115 vzniklo v důsledku dopravní nehody, z nich bylo 84 smrtelných.

#### **4.3.8 Lékařské prohlídky**

Řidiči nákladních vozidel jsou během výkonu své práce vystaveni řadě negativních vlivů, které působí na jejich zdraví. Jedná se například o dlouhé sezení, vystavení vibracím, tlak ze strany klientů a zaměstnavatele, neustálá přítomnost rizika nehody, atd. Toto je výčet pár faktorů, které mohou nejen výrazně ohrozit bezpečnost práce, ale také mohou vést k trvalým a vážným zdravotním problémům. Právě proto se na řidiče z povolání vztahují přísnější podmínky pro pravidelné lékařské prohlídky, než je běžné. Musí jimi projít před zahájením pracovní činnosti a poté každé dva roky do završení věku padesáti let. Po dosažení tohoto věku musí tuto prohlídku absolvovat již každý rok. Posouzení zdravotní způsobilosti provádějí posuzující lékař na žádost žadatele o řidičské oprávnění nebo držitele řidičského oprávnění. Náklady na pravidelnou lékařskou prohlídku u řidičů v pracovněprávním vztahu hradí zaměstnavatel.

### **4.4 Analýza práce v podniku**

V této kapitole se budu zabývat analýzou práce v podniku, tedy personálním plánováním, dále pak požadavky na pracovníka při přijímání, konkrétní přijímací řízení, ale i co se týče snižování zaměstnanců, jejich hodnocení i mobilita.

#### **4.4.1 Personální plánování**

Personální plánování slouží k realizaci podnikových cílů, a to tak, že předpovídá vývoj, stanovuje cíle a realizuje opatření směřující k současnému a perspektivnímu zajištění a splnění úkolů firmy příslušnými pracovníky firmy. Tato firma personální plánování neuplatňuje.

Mohu však zmínit strategii firmy, která spočívá v tom, že si chce firma udržet stejné nebo lepší postavení na trhu. Nehledě na to, že jsou pro firmu důležití i její odběratelé, které mají zajištěnou stálou a dlouholetou spolupráci.

#### **4.4.2 Požadavky na pracovníka**

Když firma přijímá zaměstnance, není vždy jednoduché se rozhodnout či není vždy možnost si vybírat, a proto bych ráda uvedla nejlepší možné schopnosti a dovednosti, které jsou od zaměstnance, zaměřím se tedy opět na řidiče kamionu, očekávány.

Mezi nejdůležitější požadavky patří:

- řidičský průkaz skupiny C, E,
- profesní průkaz pro výkon práce řidiče,
- praxe v oboru,
- základní jazykové znalosti,
- čistý trestní rejstřík,
- kladný vztah k práci.

Dále pak jsou důležité tyto požadavky:

- jazykové znalosti zejména němčina a španělština nebo angličtina,
- středoškolské vzdělání s maturitou,
- vlastní pojištění hmotné odpovědnosti,
- žádné dluhy ( žádné exekuce apod.).

#### **4.4.3 Přijímání zaměstnanců**

Přijímání zaměstnanců probíhá zejména na pozici řidičů. Nové zaměstnance firma získává na základě podání inzerátu prostřednictvím úřadu práce ve městě Jičín, který po vyplnění dotazníku informacemi o pozici inzerát zveřejní. Do dotazníku se vyplňují zejména tyto informace:

- typ práce,
- doba výkonu,
- zaměření na země exportu/importu,
- mzda,
- dosažené vzdělání,
- jazyky, které jsou pro firmu jasnou výhodou,
- délka praxe,
- typ kamionu.

Nebo dalším, poněkud zvláštním stylem je doporučení mezi řidiči samými. V rámci povinných pauz, které řidiči kamionů musí vykonávat, se baví s jinými řidiči z jiných firem, či zrovna nezaměstnanými řidiči, kteří hledají místo, si takto zjišťují informace od námi zaměstnaných řidičů a na jejich doporučení se sami ozvou.

Dalším způsobem přijímání zaměstnanců je vyvěšení inzerátu do tisku nebo zveřejnění na webových stránkách firmy.

#### **4.4.4 Průběh přijímacího řízení řidiče**

Většinou se sám řidič, na základě některého výše zmíněného způsobu přijímání zaměstnanců, ozve přímo majiteli na mobil či napíše e-mail. V případě, že řidič zašle e-mail, tak většinou ke zprávě přiloží dokumenty pro ulehčení a zrychlení komunikace mezi ním a firmou. Těmito dokumenty jsou: životopis, délka praxe a minulý zaměstnavatel, výpis z trestního rejstříku a někteří aktivní zasílají i své motivační dopisy.

Při telefonickém hovoru to celé probíhá trochu jinak, a to tak, že se majitel ptá na zkušenosti, co se týče délky praxe a minulého zaměstnavatele, dále pak ho zajímá, proč ukončil pracovní poměr u minulého zaměstnavatele. Na jaké země se v minulém zaměstnání zaměřoval, to se zjišťuje zejména proto, aby v budoucnu nedošlo k nějakému nedorozumění, že nějakou zemi vůbec nezná a aby nebyl zbytečně ukončen pracovní poměr.

Ať už e-mailem či po telefonu se majitel se zájemcem o zaměstnání domluví na schůzce, na které se proberou detailnější informace, jak ze strany řidiče, tak ze strany majitele firmy. Když zájemce na schůzku dorazí, dostane na vyplnění osobní dotazník firmy.

#### **4.4.5 Snižování zaměstnanců**

Ke snižování počtu zaměstnanců dochází dvěma způsoby, a to:

1. výpovědí ze strany zaměstnance,
2. výpovědí ze strany zaměstnavatele.

Nejčastěji se jedná o výpověď ze strany zaměstnance, a to zejména z těchto důvodů:

- odchod k jinému dopravci, tedy je zde velký vliv konkurence,
- vliv rodiny, tzn., že rodina si nepřeje, aby řidič byl delší dobu mimo ni,
- snaha vyhnout se zákonným srážkám ze mzdy.

Největší vliv na odchod zaměstnanců má konkurence, naneštěstí pro firmu je ve stejném regionu velké množství firem zabývajících se také mezinárodní kamionovou dopravou. Dále pak snaha zaměstnanců vyhnout se zákonným srážkám ze mzdy. Téměř 70 % řidičů zaměstnaných v této firmě má jednu nebo více exekucí, výživných na děti či půjček. Někteří zaměstnanci se, díky částečné znalosti problematiky o exekucích, snaží právě častou změnou zaměstnání legislativu oklamat, a tedy se těmito srážkám ze mzdy vyhnout. Tím, že řidič změní zaměstnání a nenahlásí novému zaměstnavateli existenci těchto srážek, exekutora nebo jiného věřitele částečně obejde, a tím pádem si musí sám exekutor či jiný věřitel dohledávat nového zaměstnavatele sám. Musím podotknout, že ohlašovat tyto srážky novému zaměstnavateli je pro zaměstnance povinnost, ale také pro zaměstnavatele je zákonná povinnost tyto srážky provádět.

Jak jsem uvedla výše, druhým způsobem snižování počtu zaměstnanců je výpověď ze strany zaměstnavatele. Důvodem je hrubé porušení pracovní kázně, které je způsobené například neuposlechnutím úkolu a následné způsobení škod na firmě či ohrožení chodu firmy. Dále krádeže majetku či financí, ať už se jedná o krádeže pohonných hmot, zcizení karty na mýtné nebo na tankování, krádeže a ničení vybavení vozidla jako je navigace, lednice, mobilní telefony, a podobně.

#### **4.4.6 Mobilita zaměstnanců**

Ve firmě Václav Beneš - BEMA v podstatě žádná mobilita neexistuje, jelikož se jedná o zaměstnání, ve kterém je potřeba mít odbornou způsobilost pro vykonávání těchto typů zaměstnání, ať už se jedná o řidiče, tak i mechanika.

Za celou dobu fungování firmy proběhla jedna mobilita, a to, povýšení na pozici dispečera firmy. Jedná se o pana Kyziváta, který ve firmě dříve působil jako řidič, ale díky jeho spolehlivosti a dlouholeté bezproblémové spolupráci byl na pozici dispečera povýšen.

#### **4.4.7 Vzdelávání zaměstnanců**

Co se týče vzdělávání zaměstnanců, tak bych asi zmínila školení zaměstnanců firmy, které poskytuje firma přes externího školitele.

Školení probíhá zpravidla ve dvou dnech, a to v pátek a sobotu. Je to z důvodu dostavení se všech zaměstnanců.

V jednom dni se koná školení o bezpečnosti práce pro všechny zaměstnance firmy. Pro mechaniky, administrativní pracovníky a pro řidiče zvlášť. Já jsem se zaměřila na školení řidičů. V tomto školení se probírají fyzická rizika způsobená dlouhým sezením a nezdravým životním stylem. Také se zde řeší pravidelné lékařské prohlídky. Na tomto školení se také ukazují jednoduché a užitečné cviky na procvičení krční páteře či kloubů nohou. V neposlední řadě je zde zmiňováno chování na silnici, zejména pak při dopravní nehodě, resp. co má řidič dělat (výstražný trojúhelník, reflexní vesta, důležitá telefonní čísla, poskytnutí první pomoci apod.).

V další den se probírají novely v zákonech o bezpečnosti provozu, zejména AETR (dodržování bezpečnostních přestávek během jízdy) a nové silniční předpisy, kterými se musí řídit všichni řidiči. Ve zbytku času se většinou promítají dopravní nehody a poté se probírají chyby při provedených postupech u nehod a jejich předcházení.

#### **4.4.8 Hodnocení zaměstnanců**

Mzda zaměstnanců je určena tarifní třídou zaručené mzdy, tedy konkrétně u řidičů to je 3. tarifní třída, tedy částka 11.200,- za měsíc. Mzda se ve firmě vyplácí 20. den v měsíci.

Autodoprava BEMA své schopnější, poctivější a svědomitější zaměstnance dokáže náležitě ocenit. Jedná se o výplatu prémie, jejíž výši stanovuje sám majitel firmy.

Výši prémie, a zda vůbec řidič prémie dostane, se pan Beneš rozhoduje na základě toho, jak se řidič ke svému přidělenému vozidlu chová, to znamená, zda neničí vybavení a součásti kabiny a kamionu celkově, udržuje vozidlo v čistotě a v neposlední řadě, zda dokáže firmě ušetřit náklady na spotřebě motorové nafty.

Dále pak řidiči dostávají prémie, která je ovlivněna tím, zda na nakládky či vykládky daných firem dojíždí včas a ve vztahu k odběratelům se chovají slušně a vstřícně.

## **5 ANALÝZA RIZIK KONKRÉTNÍHO PODNIKU**

Tato kapitola bude pojednávat o analýze rizik v konkrétním podniku a to o analýze dílčích rizik, které se ve zmiňované společnosti vyskytují, dále pak o provedené SWOT analýze vybrané firmy, která má za úkol vymezit nám silné a slabé stránky podniku a její příležitosti a hrozby. Na konci této kapitoly jsou uvedeny návrhy a doporučení, vyplývající z těchto analýz.

### **5.1 Analýza dílčích rizik**

Na základě pozorování a prozkoumávání v podniku byla, podle výše uvedených rizik, zjištěna tato rizika:

#### **Provozní rizika**

Tato rizika jsou v podniku zastoupena v případě dopravní nehody nebo poruchy kamionu, která ohrozí plynulou dodávku zboží k odběrateli. Může se jednat o zaviněnou nehodu nepozorností, tedy vinou na straně řidiče anebo se může jednat náhodu. Proti těmto rizikům se dá zabránit pouze v omezené míře a to takové, že se mohou provádět častější kontroly, co se týče technického stavu mechanikem firmy.

#### **Informační rizika**

Informační rizika hrozí této firmě pouze zneužitím od vlastních zaměstnanců, a to tak, že mohou přejít ke konkurenci a předat informace, které se týkají seznamu odběratelů nebo zavážených destinací anebo dokonce cenové relace přeprav. Proti těmto rizikům se dá bránit pouze úpravě v pracovní smlouvě o možnosti žaloby, v případě vynesení citlivých a důvěrných informací.

#### **Ekonomická a finanční rizika**

Jak bylo již uvedeno, tento druh rizik patří mezi ty nejvýznamnější a můžeme tvrdit, že se jedná i o ty nejproblémovější a nejčastější rizika vůbec. V tomto podniku se setkali nebo se potýkají s těmito riziky:

##### **1. Úvěrové riziko**

S tímto rizikem se firma potýkala asi před půl rokem. Úvěr byl splacen celý a tím bylo toto riziko vyřešeno.

## 2. Riziko insolvence

Toto riziko, pokud mohu tvrdit, ohrožuje každou firmu. Nikdy nemůžeme tvrdit, že všechny pohledávky, které máme u svých odběratelů, budou zaplacený. Tím se zhoršuje i platební schopnost této firmy a může se tedy dostat do insolvence.

## 3. Pojistná rizika

Pojistná rizika se ve firmě vyskytují ve značné míře, jelikož se jedná o riziko nějaké pojistné události. V tomto podniku je velká pravděpodobnost vzniku pojistné události a právě většinu možných pojistných událostí má podnik pojištěný. Ať už se jedná o pojištění nákladu při přepravě, pojištění kamionu i návěsu nebo pojištění proti krádeži jak nákladu, tak vozidla, jako takového, ale dokonce i pojištění hmotné odpovědnosti zaměstnanců, jelikož ne všichni zaměstnanci si toto pojištění uzavírají sami.

## 4. Měnová rizika

Tato rizika se ve firmě také vyskytují a to v případě, že firma prodává EUR za Kč. Zde se jedná o riziko nevýhodného kurzu měny. V tomto případě se firma nemůže bránit jinak, než vyčkat na výhodnější kurz, ale toto řešení je značně nepraktické a může být i zdlouhavé.

### **Tržní rizika**

Tato rizika se vyskytují asi ve všech podnicích, tak i v této organizaci. Jedná se o rizika spojená s odběrateli a celkovou poptávkou po službách. Proti těmto rizikům se uzavírá smlouva mezi odběratelem (zákazníkem) a dodavatelem (autodopravou).

### **Sociální rizika**

V této firmě jsou sociální rizika spojována především s chováním zaměstnanců. Zejména se jedná o nevhodné chování řidičů. Majitel firmy se potýkal například s problémovým řidičem, který na nakládce neuposlechl personálu firmy, která prováděla nakládku zboží a nebyl bezpečnostně oblečen a obut. Způsobil tím problém ten, že chtěl odběratel ukončit spolupráci s firmou a uložil pokutu za neukázněné chování. Dále pak se majitel potýkal s tím, že jeden problémový řidič odcizil tankovací karty a prodal je ve Španělsku, na tyto karty bylo následně tankováno. Kupec stihl natankovat spousty litrů, i když spolumajitelka firmy reagovala co nejrychleji a karty blokovala. Řidič ze zaměstnání utekl a způsobil ještě spoustu dalších potíží.

### **Legislativní rizika**

Legislativní rizika jsou rizika, která nelze nijak předvídat ani se jim vyhnout. Může se jednat o nové zákony či úpravy.

### **Ekologická rizika**

Jak je výše již uvedeno, jsou tato rizika propojena s ekologií. V této firmě se jedná o emise z kamionů, ale firma má co nejekologičtější druhy kamionů, tedy EURO 6. Dále pak se jedná o znečištění půdy, vod či ovzduší v případě nehody.

### **Bezpečnostní rizika**

Toto jsou rizika, která obsahují jak poškození majetku firmy, tak zdraví a životy osob na pracovišti, ale i již zmíněné informační riziko. Proti poškození majetku má podnik uzavřená různá pojištění, která má zabezpečit tato rizika. Zdraví a životy osob jsou zabezpečeny dodržováním bezpečnostních podmínek na pracovišti, které jsou zmíněny výše.

## **5.2 SWOT analýza**

SWOT analýza je metoda umožňující zjištění silných a slabých stránek podniku, dále pak zjištění příležitostí a hrozeb, s kterými se firma může potýkat. Název se skládá z prvních písmen anglických slov, tedy strenghts (silné stránky), weaknesses (slabé stránky), opportunities (příležitosti) a threats (hrozby).

Silné stránky:

- dlouholeté působení na trhu,
- kvalitní vozový park,
- vozidla vybavena GPS,
- vlastní čerpací stanice,
- vlastní dílna a mechanici,
- vlastní sklady,
- vlastní manipulační technika,
- dobré a dlouholeté vztahy s obchodními partnery.

Slabé stránky:

- jeden dispečer,
- vysoká fluktuace řidičů,
- ručení jako fyzické osoby,
- vysoká koncentrace dopravců ve stejném regionu.

Příležitosti:

- zlepšení ekonomické situace,
- vstup na nové přepravní trhy,
- noví stálí zákazníci.

Hrozby:

- ztráta zákazníků,
- nezaplacení faktur odběratelů,
- zhoršení ekonomické situace,
- růst cen PHM,
- zdražení mýtného,
- dopravní nehody,
- nedostatek řidičů,
- krádeže.

### **5.3 Shrnutí a doporučení**

I přesto, že tato společnost spadá mezi střední firmy, co se týče počtu zaměstnanců, má poměrně velké množství silných stránek. Již dlouholeté působení na trhu a dobré vztahy s obchodními partnery je v dnešní době velmi důležité, zvláště, když, je trh s dopravci přehlcený. Mít kvalitní zázemí, ať už se to týká kvalitního vozového parku, s čímž souvisí i jejich vybavení GPS, dále pak mít vlastní čerpací stanici, dílnu s mechaniky, sklady nebo i manipulační techniku je velkou výhodou. Ne každá společnost si toto může dovolit, ať už z hlediska prostorů nebo financí.

Jako každý podnik, tak i tento má své slabé stránky. Jeden z největších problémů firmy je vysoká fluktuace řidičů. Tato problematika je podrobněji rozebírána v kapitole o snižování zaměstnanců. Další slabou stránkou je, že je firma stále fyzickou osobou, a tím tedy ručí veškerým svým majetkem. Tato záležitost se dá vyřešit tak, že se firma stane například společností s ručením omezeným, kde se ručí pouze do výše nesplaceného vkladu. Jak je uvedeno výše, má firma pouze jednoho dispečera. Donedávna to nebyl vůbec žádný problém, ale po navýšení počtu vozidel se tento zádrhel začal více projevovat. Prozatím to firma vyřešila tak, že s dispečinkem pomáhá majitel firmy, ale do budoucna si bude muset firma najít dalšího dispečera. Naneštěstí pro firmu je ve stejném regionu opravdu velké množství dopravních firem zabývajících se mezinárodní kamionovou dopravou, to znamená, že je zde vysoké konkurenční riziko, bohužel se tento problém nedá nijak vyřešit. Asi jediné, co může firma dělat je, udržovat si dobré vztahy s dosavadními obchodními partnery.

Zlepšení ekonomické situace je pro firmu Václav Beneš-BEMA asi největší příležitostí, dále pak i vstup na nové přepravní trhy, které by zajistily i nové stálé zákazníky. Na druhou stranu zhoršení ekonomické situace, které by doprovázelo nezaplacení pohledávek dosavadních odběratelů nebo dokonce i ztrátu zákazníků v důsledku jejich krachu, je největší hrozbou společnosti. Dále pak růst cen PHM nebo mýtného by bylo pro firmu velkou komplikací. Dalšími hrozbami jsou dopravní nehody, které jsou v této oblasti podnikání velice časté, a bohužel absolutně nepředvídatelné, krádeže majetku firmy, ať už se jedná o vykradení kamionu na parkovišti, jakožto odcizení mobilu, navigace, hotovosti, dokladů od vozidla nebo i vykradení PHM z nádrží vozidla, nebo dokonce odcizení celého vozidla. Poslední hrozbou je nedostatek řidičů. Ač se jedná o malichernou překážku, tak je schopna způsobit velké komplikace.

## ZÁVĚR

Tato bakalářská práce měla za cíl identifikaci a hodnocení rizik spjatých s podnikáním vybrané společnosti v oblasti kamionové dopravy.

V první kapitole byly vymezeny pojmy riziko a s tím i spojené postoje k riziku. Dále pak zde byl vymezen pojem, jako je hrozba, chráněné aktivum, ale také metody analýzy rizik, které byly podrobně popsány. Další kapitola se věnovala podnikatelským rizikům. Zde byla tato rizika charakterizována a byly uvedeny druhy podnikatelských rizik, se kterými se můžeme setkat. Tyto druhy zde byly vymezeny a charakterizovány. Následující kapitola se věnovala nákladní silniční dopravě. Nejen, že zde byla nákladní silniční doprava charakterizována, ale byly zde uvedeny i podmínky této dopravy, kterými se musí každý dopravce řídit.

V další části této bakalářské práce se pojednávalo o vybrané společnosti, kterou byla autodoprava Václav Beneš-BEMA. V této kapitole jsme se dozvěděli něco o historii firmy a o její organizační struktuře, kde bylo popsáno, co mají zaměstnanci v této firmě konkrétně na práci a jak tato práce vůbec probíhá. Dále pak zde byla rozebrána bezpečnost, kterou firma musí dodržovat a je roztríděna na určitá pracoviště. Jednalo se například o bezpečnost v dílně, bezpečnost v kanceláři, ale také o bezpečnost na čerpací stanici, bezpečnost řidičů kamionů. Dále pak velmi důležitá bezpečnost práce, a co se týče problematiky řidičů kamionů, tak zde byly uvedeny bezpečnostní přestávky, nehody a lékařské prohlídky. V této kapitole jsme se také setkali s analýzou práce vybrané společnosti, tedy s personálním plánováním, přijímáním, mobilitou nebo snižováním zaměstnanců, ale i jejich hodnocením.

V poslední kapitole této bakalářské práce byla analyzována rizika ve firmě Václav Beneš-BEMA. Byla zde charakterizována veškerá rizika, se kterými se firma potýká, a k těmto rizikům se uvedly příklady, jak se ve vybrané společnosti projevují a jak na firmu působí. Dále pak je u většiny zmíněných uveden způsob jejich prevence.

V této firmě se jednalo o provozní rizika, informační rizika, ale také i ekonomická a finanční rizika, zde hrozí úvěrové riziko, riziko insolvence, pojistná rizika a měnová rizika. Dále pak se ve firmě vyskytují tržní rizika, sociální rizika, s kterými je spojeno především chování zaměstnanců firmy. Dalšími riziky jsou legislativní rizika, ekologická rizika, bezpečnostní rizika.

V další části této poslední kapitoly byla provedena SWOT analýza, tedy analýza silných a slabých stránek podniku, dále pak analýza příležitostí a hrozeb. V této analýze jsme zjistily,

že, i když je podnik brán jako střední společnost, má poměrně dost silných stránek a na rozdíl od nich málo slabých stránek. Silnými stránkami jsou dlouholeté působení na trhu, kvalitní vozový park, vozidla, která jsou vybavena GPS, firma vlastní svou čerpací stanici dále svou dílnu a mechaniky, ale také sklady a manipulační techniku. Neméně důležité jsou i dobré a dlouholeté vztahy s obchodními partnery.

I přesto, že má firma více silných stránek, není nikdy jasné, zda podnikání v dopravě bude velmi perspektivní záležitost. Jednou ze slabých stránek podniku je vysoká koncentrace dopravců ve stejném regionu. Tato slabá stránka, ač se zdá být malicherná, tak tomu tak v žádném případě není. Jedná se zde totiž o vysoké riziko konkurence a tím i ohrožení zajištěné práce. Další významnou slabou stránkou podniku je vysoká fluktuace řidičů. Jedná se o časté změny zaměstnání, jejichž důvody jsou uvedeny v kapitolách výše. Dá se říci, že odchodem řidiče do jiné firmy se firma vystavuje vysokému informačnímu riziku.

Další slabou stránkou je fakt, že má firma pouze jednoho dispečera, ale tato slabá stránka je lehce odstranitelná, další slabinou firmy je její právní forma podnikání, a to tak, že je firma stále fyzickou osobou, a tím tedy ručí veškerým svým majetkem.

Dále pak se z této analýzy dalo přijít na to, že v této oblasti podnikání se vyskytuje značné množství hrozeb, které na společnost, zabývající se mezinárodní kamionovou dopravou, působí. V návaznosti na tuto SWOT analýzu bylo uvedeno shrnutí a doporučení, které by firmě mělo dopomoci k jejímu méně problémovému fungování.

## ZDROJE

- [1] Analýza rizik. In: *Dekonta* [online]. [cit. 2015-04-18]. Dostupné z: <http://www.dekonta.cz/sluzby-a-produkty/konzultacni-sluzby/rizikova-analyza.html>
- [2] ČESMAD Bohemia. ČESMAD BOHEMIA [online]. 2005. Dostupný z: <http://www.dopravci.cz/o-sdruzeni>
- [3] Druhy podnikatelských rizik. In: *Management mania* [online]. [cit. 2015-04-18]. Dostupné z: <https://managementmania.com/cs/druhy-podnikatelskych-rizik>
- [4] Eurolicence. ČESMAD BOHEMIA [online]. [cit. 2015-04-18]. Dostupný z: <http://www.prodopravce.cz/clanek-i2799-3-1.php>.
- [5] Finanční způsobilost. Praha.eu [online]. [cit. 2015-04-18]. Dostupný z: [http://www.praha.eu/jnp/cz/potrebuji\\_resit/zivotni\\_situace/doprava/FZD\\_dop.html](http://www.praha.eu/jnp/cz/potrebuji_resit/zivotni_situace/doprava/FZD_dop.html)
- [6] CHEVALIER, A. a HIRSCH, G. Rizika podnikání. Vyd. 1. Praha: Victoria Publishing, 1994. 137 s. ISBN 80-85865- 05-X.
- [7] KYNCL, J. Podnikání v silniční dopravě. Vyd. 1. Praha: Grada, 2001. 169 s. ISBN 80-7169-743-5.
- [8] Metody analýzy rizik. In: *Metody analýzy rizik* [online]. [cit. 2015-04-18]. Dostupné z: <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:kjhKB3eTYVQJ:www.jh.cz/filemanager/files/file.php%3Ffile%3D132160+&cd=1&hl=cs&ct=clnk&gl=cz>
- [9] NOVÁK, R a kol. Mezinárodní kamionová doprava a zásílatelství. Vyd. 1. Praha: C.H. Beck, 2013. 282 s. ISBN 978-80- 7400-514-5.
- [10] Podnikatelská rizika. In: *Management mania* [online]. [cit. 2015-04-18]. Dostupné z: <https://managementmania.com/cs/podnikatelska-rizika>
- [11] Postoje k riziku. In: *Vysoká škola finanční a správní* [online]. [cit. 2015-04-19]. Dostupné z: [https://is.vsfs.cz/el/6410/leto2005/BP\\_MUc/MU\\_Mereni\\_rizika.pdf](https://is.vsfs.cz/el/6410/leto2005/BP_MUc/MU_Mereni_rizika.pdf)
- [12] SMEJKAL, V. a RAIS, K. Řízení rizik. Vyd. 1. Praha: Grada, 2003. 270 s. ISBN 80-247-0198-7.
- [13] SMEJKAL, V. a RAIS, K. *Řízení rizik ve firmách a jiných organizacích*. Praha: Grada, 2013, 483 s. Expert (Grada). ISBN 978-80-247-4644-9.
- [14] Úmluva CMR. In: *11/1975*. 1974. Dostupné z: <http://www.dsv.cz/res/data/001/003438.pdf>

- [15] Zákon č. 38/1995 Sb., o technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích
- [16] Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích
- [17] Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě
- [18] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

## SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A	Koncesní listina společnosti
Příloha B	Nákladní list CMR
Příloha C	Eurolicence umístěna na provozovně

## Příloha A

Městský úřad Jičín  
odbor obecní živnostenský úřad  
506 01 Jičín, Havlíčkova 56

Č.j.: MUJC/2007/1576/ZU/6  
Ev. č.: 360400-701169

# Koncesní listina

vydaná fyzické osobě

se na základě oznámení změny ze dne 14.03.2007 dle § 56 odst. 2 zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, mění takto:

Jméno a příjmení:	<b>Václav Beneš</b>
Rodné číslo:	<b>620424/0900</b>
Bydliště:	<b>Soudná 53 506 01, Jičín</b>
Identifikační číslo:	<b>40120236</b>
Místo podnikání:	<b>Soudná 53 506 01, Jičín</b>
Předmět podnikání:	<b>Silniční motorová doprava nákladní vnitrostátní a mezinárodní</b>

Koncese se uděluje na dobu neurčitou.  
Den vzniku práva provozovat živnost: 22.09.1994

V Jičíně dne 14.03.2007

  
Ing. Ivana Luksová  
vedoucí obecního živnostenského úřadu



ID RZP 1796348 ZIV.1.1p014/1007 OPR.0051/019

# Příloha B

ZDE ODTRHNĚTE

**1 Exempilář pro odesílatele**  
**Exempliar für Absender**

1 Odesílatel (jméno, adresa, země) Absender (Name, Adresse, Land)		<b>MEZINÁRODNÍ NÁKLADNÍ LIST č.</b> <b>INTERNATIONALER FRACHTBRIEF Nr. CZ VM 1449348</b>	
2 Příjemce (jméno, adresa, země) Empfänger (Name, Adresse, Land)		Tato přeprava podléhá, i pokud bylo ujednáno jinak, podmínkám o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (CMR) Diese Beförderung unterliegt auch im Falle einer gegenteiligen Abmachung den Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im Internationalen Strassgüterverkehr (CMR)	
3 Místo vykládky zboží Ausladestelle des Gutes		16 Dopravce (jméno, adresa, země) Frachtführer (Name, Adresse, Land)	
4 Místo a datum nakládky zboží Einladestelle des Gutes und Datum		17 Další dopravci (jméno, adresa, země) Folgende Frachtführer (Name, Adresse, Land)	
5 Připojené doklady Belegende Dokumente		18 Vyhřady a poznámky dopravce Vorbehalte und Bemerkungen des Frachtführers	
6 Signo a čísla Zeichen und Nr.	7 Počet balení Anzahl der Kisten	8 Druh obalů Art der Verpackung	9 Označení zboží Bezeichnung des Gutes
			10 Statistické číslo Statistische Nr.
			11 Hř, hmot. v kg Bruttogewicht kg
			12 Objem m <sup>3</sup> Umfang m <sup>3</sup>
13 Pokyny odesílatele (celní a jiné formality) Anweisungen des Absenders (Zoll - und sonstige Formalitäten)		19 K tíži: Zu zahlen vom	
14 Dobírka Nachnahme		20 Zvláštní ujednání Besondere Vereinbarungen	
15 Pokyny ohledně placení dopravného Anweisungen über die Frachterrechnung		21 Vystaveno v /Ausgefertigt in	
22 Podpis a razítko odesílatele Unterschrift und Stempel des Absenders		23 Podpis a razítko dopravce Unterschrift und Stempel des Frachtführers	
25 SPZ vozidla / taheče Kfz - Kennzeichen		26 Užitčné zatížení Nutzlast	
27 Číslo DZW		28 Číslo jízdy	
29 Hranicní přechody		30 Veškeré průvodní doklady	
31 Různé		32 Zboží obdržel Gut empfangen	
		Datum Datum	
		am ..... dne	
		am ..... dne	
		(Podpis a razítko příjemce) (Unterschrift und Stempel des Empfängers)	

**Václav Beneš**

**BEMA**

**CMR**

Potvrzení o odevzdání celního tranzitního dokladu:  
Zulassendokument empfangen.

Tisk: RVW Opava s.r.o., www.rvw-opava.cz

RVW 2006/075

Evropské společenství

CZ <sup>(1)</sup>

Krajský úřad  
Královéhradeckého kraje

LICENCE č. 051635

pro mezinárodní silniční nákladní přepravu pro cizí potřebu

Tato licence opravňuje <sup>(2)</sup> Václav Beneš - BEMA, nar. 24.04.1962  
Soudná 53, Jičín 506 01  
IČ: 40120236

k výkonu mezinárodní silniční nákladní přepravy pro cizí potřebu jakoukoli trasou pro jízdy nebo jejich části prováděné na území Společenství podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy a v souladu s obecnými ustanoveními této licence.

Zvláštní poznámky: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Tato licence je platná od 06.05.2014 do 06.05.2024

Vydáno v Hradci Králové, dne 06.05.2014



  <sup>(3)</sup>

<sup>(1)</sup> Rozlišovací značky členských států: (B) Belgie, (BG) Bulharsko, (CZ) Česká republika, (DK) Dánsko, (D) Německo, (EST) Estonsko, (IRL) Írsko, (GR) Řecko, (E) Španělsko, (F) Francie, (I) Itálie, (CY) Kypr, (LV) Lotyšsko, (LT) Litva, (L) Lucembursko, (H) Maďarsko, (MT) Malta, (NL) Nizozemsko, (A) Rakousko, (PL) Polsko, (P) Portugalsko, (RO) Rumunsko, (SLO) Slovinsko, (SK) Slovensko, (FIN) Finsko, (S) Švédsko, (UK) Spojené království.

<sup>(2)</sup> Jméno, název nebo obchodní firma a úplná adresa podnikatele v silniční nákladní dopravě.

<sup>(3)</sup> Podpis a razítko příslušného orgánu nebo subjektu vydávajícího licenci.