

VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMIE A MANAGEMENTU

Nárožní 2600/9a, 158 00 Praha 5

DIPLOMOVÁ PRÁCE



VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMIE A MANAGEMENTU

Nárožní 2600/9a, 158 00 Praha 5

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE/TITLE OF THESIS

Hodnocení trhu práce s řidiči a strojvedoucími

TERMÍN UKONČENÍ STUDIA A OBHAJOBA (MĚSÍC/ROK)

10/2023

JMÉNO A PŘÍJMENÍ STUDENTA / STUDIJNÍ SKUPINA

Denisa Špadrnová / PEMMA04

JMÉNO VEDOUČÍHO DIPLOMOVÉ PRÁCE

Doc. Ing. Zdeněk Říha, Ph.D.

PROHLÁŠENÍ STUDENTA

Odevzdáním této práce prohlašuji, že jsem zadanou diplomovou práci na uvedené téma vypracovala samostatně a že jsem ke zpracování této diplomové práce použila pouze literární prameny v práci uvedené.

Jsem si vědoma skutečnosti, že tato práce bude v souladu s § 47b zák. o vysokých školách zveřejněna, a souhlasím s tím, aby k takovému zveřejnění bez ohledu na výsledek obhajoby práce došlo.

Prohlašuji, že informace, které jsem v práci užila, pocházejí z legálních zdrojů, tj. že zejména nejde o předmět státního, služebního či obchodního tajemství či o jiné důvěrné informace, k jejichž použití v práci, popř., k jejichž následné publikaci v souvislosti s předpokládanou veřejnou prezentací práce, nemám potřebné oprávnění.

Datum a místo: 31. 8. 2023, Praha

PODĚKOVÁNÍ

Ráda bych tímto poděkovala vedoucímu diplomové práce za metodické vedení a odborné konzultace, které mi poskytl při zpracování mé diplomové práce.

VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMIE A MANAGEMENTU

Nárožní 2600/9a, 158 00 Praha 5

SOUHRN

1. Cíl práce:

Cílem této práce je poskytnout komplexní a hlubší porozumění problémům spojeným s trhem práce řidičů a strojvedoucích a předložit jednotlivá opatření, která by mohla přispět ke zlepšení této situace. K dosažení těchto cílů bude použit důkladný výzkum statistických údajů a řízené rozhovory s klíčovými aktéry trhu.

2. Výzkumné metody:

V rámci výzkumných metod byl použit statistický výzkum, který se zaměřil na podrobnou analýzu současného stavu trhu práce, zejména ve vztahu k řidičům a strojvedoucím. Tento výzkum zmapoval dynamiku mezd v této specifické oblasti a posoudil faktory, které vývoj ovlivňují. Součástí této práce byla také komparace mezd v dopravě a dalších odvětvích ekonomiky s cílem identifikovat klíčové rozdíly.

Kromě statistického výzkumu byla použita kvalitativní výzkumná metoda řízených rozhovorů, která umožnila ponořit se hlouběji do názorů a zkušeností představitelů dopravních sdružení zastupující silniční a železniční nákladní dopravu. Rozhovory sloužily k doplnění statistického výzkumu.

3. Výsledky výzkumu/práce:

V odvětví silniční nákladní dopravy byly identifikovány klíčové faktory, mezi něž se řadí transformace profese řidiče, přísná regulace, nedostatek parkovacích míst a zaměstnanců, rozvoj infrastruktury a nové technologie. Nedostatek pracovníků, zejména řidičů, je problém, který zasahuje celé odvětví. Trendy v oblasti zaměstnanosti a mezd naznačují pokles zaměstnanosti během pandemie a nárůst volných pracovních míst v důsledku rostoucí poptávky. Vývoj mezd se přitom nezdá být hlavním faktorem atraktivity pracovníků v tomto odvětví.

V železniční nákladní dopravě byly zjištěny problémy související s nedostatečnou kapacitou železnic, upřednostňováním osobní dopravy, omezeným rozvojem infrastruktury a významem technologie ETCS. Důležitým problémem je také nedostatek strojvedoucích a zde se jako potenciální řešení objevuje možnost autonomního železničního provozu. Vývoj mezd v sektoru strojvedoucích se v poslední době zvýšil, ale vývoj mezd není hlavním ukazatelem atraktivity tohoto sektoru.

4. Závěry a doporučení:

Pro silniční nákladní dopravu je jedním z klíčových bodů zlepšení pracovních podmínek řidičů nákladních vozidel. K tomu je nezbytné zvýšit atraktivitu povolání prostřednictvím lepšího zázemí, odpočinku a snížení psychického stresu způsobeného striktními předpisy. Dalším důležitým aspektem je rozvoj infrastruktury, zejména modernizace odpočinkových míst pro řidiče, což může zvýšit pracovní pohodu a komfort. Podpora nových technologií, jako jsou moderní kabiny a asistenční systémy, může efektivitu řidičů zvýšit. Zvýšení společenského povědomí o významu řidičů nákladních vozidel v ekonomice může změnit negativní vnímání tohoto povolání. Důležitým krokem je také zjednodušení administrativních postupů pro zaměstnávání cizinců a aktivní informování cizinců o pracovních příležitostech v České republice. Dále by bylo vhodné se inspirovat postupy jiných zemí a zohlednit práva cizinců, kteří pracují v odvětví silniční nákladní dopravy.

Pro železniční nákladní dopravu se doporučuje šíření povědomí o různých profesích v železniční dopravě kromě strojvedoucích, aby se zvýšila atraktivita pro mladou generaci. Dále je nezbytné investovat do infrastruktury, konkrétně modernizace tratí a zvýšení jejich kapacity, což by vedlo ke zlepšení efektivity nákladní železniční dopravy. Rovnoměrné rozdělení financování mezi osobní a nákladní dopravou je důležité pro zajištění podmínek pro nákladní dopravu. Důležitým bodem je sledování technologických inovací, které mohou zlepšit provozní výkonnost. Zavedení autonomního provozu může být klíčovým řešením nedostatku strojvedoucích, avšak vyžaduje důkladnou analýzu bezpečnostních a legislativních otázek. Efektivní spolupráce s veřejnými orgány a státem je klíčová pro rozvoj železniční nákladní dopravy, včetně finanční podpory modernizace infrastruktury a vytvoření vhodné legislativy.

Tato doporučení mají potenciál výrazně zlepšit pracovní podmínky, atraktivitu a efektivitu v obou odvětvích nákladní dopravy.

KLÍČOVÁ SLOVA

Trh práce, Silniční nákladní doprava, Železniční nákladní doprava, Strojvedoucí, Řidiči, Nedostatek pracovníků

VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMIE A MANAGEMENTU

Nárožní 2600/9a, 158 00 Praha 5

SUMMARY

1. Main objective:

The aim of this article is to provide a comprehensive and in-depth understanding of the problems associated with the labour market for drivers and train drivers and to present individual measures that could contribute to improving this situation. In-depth statistical research and guided interviews with key market actors will be used to achieve these objectives.

2. Research methods:

Statistical research was used as part of the research methods, which focused on a detailed analysis of the current state of the labour market, particularly in relation to drivers and train drivers. This research mapped the dynamics of wages in this specific area and assessed the factors that influence this development. This work also included a comparison of wages in transport and other sectors of the economy in order to identify key differences.

In addition to statistical research, a qualitative research method was used, namely the method of guided interviews, which allowed to delve deeper into the views and experiences of representatives of transport associations representing road and rail freight transport. The interviews served to complement the statistical research.

3. Result of research:

Key factors have been identified in the road freight sector, including the transformation of the driving profession, strict regulation, lack of parking and staff, infrastructure development and new technology. The shortage of workers, especially drivers, is a problem that affects the whole sector. Employment and wage trends suggest a decline in employment during the pandemic and an increase in vacancies due to rising demand. Wage trends do not appear to be a major factor in the attractiveness of workers in this sector.

In rail freight transport, problems have been identified related to insufficient rail capacity, the preference for passenger transport, limited infrastructure development and the importance of ETCS technology. The shortage of train drivers is also an important problem and here the possibility of autonomous rail operation is emerging as a potential solution. Wage developments in the driver sector have increased recently, but wage developments are not the main indicator of the attractiveness of this sector.

4. Conclusions and recommendation:

One of the key points for road freight transport is to improve working conditions for truck drivers. To do this, it is essential to increase the attractiveness of the profession through better facilities, rest and a reduction in the psychological stress caused by strict regulations. Another important aspect is the development of infrastructure, in particular the modernisation of rest areas for drivers, which can improve working comfort and well-being. The promotion of new technologies such as modern cabs and assistance systems can increase driver efficiency. Increasing social awareness of the importance of truck drivers in the economy can change negative perceptions of the profession. Simplifying administrative procedures for employing foreigners and actively informing foreigners about job opportunities in the Czech Republic is also an important step. Furthermore, it would be advisable to take inspiration from the practices of other countries and take into account the rights of foreigners working in the road freight transport sector.

For rail freight transport, it is recommended to spread awareness of the various professions in rail transport, apart from train drivers, in order to increase the attractiveness for the younger generation. It is also necessary to invest in infrastructure, specifically modernising lines and increasing their capacity, which would improve the efficiency of rail freight transport. Equal distribution of funding between passenger and freight transport is important to ensure the conditions for freight transport. An important point is the pursuit of technological innovations that can improve operational performance. The introduction of autonomous operation can be a key solution to the shortage of drivers, but requires a thorough analysis of safety and legislative issues. Effective cooperation with public authorities and the state is crucial for the development of rail freight transport, including financial support for infrastructure modernisation and the creation of appropriate legislation. These recommendations have the potential to significantly improve working conditions, attractiveness and efficiency in both freight transport sectors.

KEYWORDS

Labour market, Road freight transport, Rail freight transport, Drivers, Lack of workers

VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMIE A MANAGEMENTU

Nárožní 2600/9a, 158 00 Praha 5

JEL CLASSIFICATION

- L91 – Transportation: General.
- J61 – Geographic Labor Mobility: Immigrant workers.
- L92 – Railroads and Other surface Transportation.

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

| | |
|--|--|
| Jméno a příjmení: | Denisa Špadrnová |
| Studijní program: | Ekonomika a management |
| Studijní skupina: | PEMMA04 |
| Název DP: | Hodnocení trhu práce s řidiči a strojvedoucími |
| Zásady pro vypracování (stručná osnova práce): | 1 Úvod 2 Cíle a metodika 3 Teoretická část 3.1 Význam dopravního systému 3.2 Statistický vývoj dopravy 3.3 Trh práce z pohledu ekonomické teorie 3.4 Metodika řízených rozhovorů 4 Analytická / praktická část 4.1 Situace na trhu s řidiči, vývoj mezd řidičů a strojvedoucích 4.2 Komparace mezd v dopravě a ostatních sektorech ekonomiky 4.3 Řízené rozhovory s představiteli dopravních firem a jejich vyhodnocení 4.4 Vyhodnocení parametrů a trendů trhu práce řidičů a strojvedoucích 4.5 Doporučení a přínos práce 5 Závěr |
| Seznam literatury: (alespoň 4 zdroje) | <ul style="list-style-type: none">• BROŽOVÁ, D. <i>Kapitoly z moderní ekonomie trhů práce</i>. Praha: C.H.Beck, 2018. 296 s. ISBN 978-80-7400-719-4.• NOVÁK, R. <i>Mezinárodní silniční nákladní přeprava a zásílatelství</i>. Praha: C. H. Beck, 2018. 392 s. ISBN 978-80-7400-041-6.• PALÁT, M. <i>Determinanty vzniku migrace a statistiky cizinců v Evropské unii</i>. Ostrava: Key Publishing, 2022. ISBN 978-80-7418-228-0.• ŘÍHA, Z., DOČKALÍKOVÁ, I. Economic aspect of combined transport. <i>Open Engineering</i>, vol. 11, no. 1, 2021, pp. 994-999. ISSN 2391-5439. |
| Harmonogram: | <ul style="list-style-type: none">• Zpracování cílů a metodiky do 5. 12. 2022• Zpracování teoretické části do 31. 1. 2023• Zpracování výsledků do 31. 3. 2023• Finální verze do 1. 5. 2023 |
| Vedoucí práce: | Doc. Ing. Zdeněk Říha, Ph.D. |

prof. Ing. Milan Žák, CSc.
rektor

V Praze dne 30. 11. 2022

Prof. Ing.
Milan
Žák CSc.

Digitálně podepsal Prof. Ing. Milan Žák CSc.
DN: cn=Prof. Ing. Milan Žák CSc., c=CZ, o=Vysoká škola ekonomie a managementu, a.s., givenName=Milan, sn=Žák, serialNumber=ICA-10393535
Datum: 2022.12.01 09:03:31 +01'00'

Obsah

| | |
|--|----|
| 1 Úvod..... | 1 |
| 2 Cíle a metodika..... | 3 |
| 3 Teoretická část..... | 6 |
| 3.1 Význam dopravního systému | 7 |
| 3.1.1 Doprava, logistika a tvorba dopravních sítí..... | 9 |
| 3.1.2 Společenský a hospodářský význam dopravního systému | 12 |
| 3.1.3 Udržitelný rozvoj dopravního systému | 13 |
| 3.2 Statistický vývoj dopravy | 13 |
| 3.3 Trh práce z pohledu ekonomické teorie | 23 |
| 3.3.1 Trh práce | 24 |
| 3.3.2 Migrace pracovní síly..... | 24 |
| 3.3.3 Zaměstnanost..... | 25 |
| 3.3.4 Nezaměstnanost..... | 28 |
| 3.3.5 HDP | 28 |
| 3.4 Metodika řízených rozhovorů..... | 29 |
| 4 Praktická část..... | 34 |
| 4.1 Situace na trhu s řidiči, vývoj mezd řidičů a strojvedoucích | 34 |
| 4.1.1 Trh s řidiči | 34 |
| 4.1.2 Trh se strojvedoucími..... | 43 |
| 4.1.3 Vývoj mezd řidičů a strojvedoucích | 48 |
| 4.2 Komparace mezd v dopravě a ostatních sektorech ekonomiky | 58 |
| 4.3 Řízené rozhovory s představiteli dopravních firem a jejich vyhodnocení | 66 |
| 4.3.1 ČESMAD BOHEMIA, z. s. | 67 |
| 4.3.2 ŽESNAD.CZ | 72 |
| 4.4 Vyhodnocení parametrů a trendů trhu práce řidičů a strojvedoucích | 77 |
| 4.5 Doporučení a přínos práce..... | 81 |
| Závěr..... | 83 |
| Literatura..... | 86 |
| Přílohy..... | I |

Seznam zkratek

IODA – Informační a operační systém dopravy a automobilismu

ČSÚ – Český statistický úřad

MPSV – Ministerstvo práce a sociálních věcí

HDP – Hrubý domácí produkt

JIT – Just in Time

ETCS – Evropský vlakový zabezpečovací systém

TEN-T – Transevropské dopravní síť

OBU – On-board-unit

Seznam tabulek

| | |
|---|----|
| Tabulka 1 Řidiči nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel – přehled zaměstnanosti | 38 |
| Tabulka 2 Řidiči nákladních automobilů (kromě tahačů) – přehled zaměstnanosti | 39 |
| Tabulka 3 Řidiči tahačů – přehled zaměstnanosti | 39 |
| Tabulka 4 Řidiči nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel – přehled volných pracovních pozic | 41 |
| Tabulka 5 Řidiči nákladních automobilů (kromě tahačů) – přehled volných pracovních pozic | 42 |
| Tabulka 6 Řidiči tahačů – přehled volných pracovních pozic | 43 |
| Tabulka 7 Strojvedoucí lokomotiv a vlaků – přehled zaměstnanosti | 47 |
| Tabulka 8 Řidiči tahačů – přehled volných pracovních pozic | 48 |
| Tabulka 9 Řidiči nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel – vývoj mezd | 49 |
| Tabulka 10 Řidiči nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel – podíl 1. decilu vůči průměru | 51 |
| Tabulka 11 Řidiči nákladních automobilů (kromě tahačů) – vývoj mezd | 52 |
| Tabulka 12 Řidiči nákladních automobilů (kromě tahačů) – podíl 1. decilu vůči průměru | 53 |
| Tabulka 13 Řidiči tahačů – vývoj mezd | 54 |
| Tabulka 14 Řidiči tahačů – podíl 1. decilu vůči průměru | 55 |
| Tabulka 15 Strojvedoucí lokomotiv a vlaků – vývoj mezd | 56 |
| Tabulka 16 Strojvedoucí lokomotiv a vlaků – podíl 1. decilu vůči průměru | 57 |
| Tabulka 17 Řidiči nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel a skladníci, obsluha manipulačních vozíků – komparace mezd (medián, průměr) | 59 |
| Tabulka 18 Řidiči nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel a skladníci, obsluha manipulačních vozíků – komparace mezd (1. decil, 9. decil) | 60 |
| Tabulka 19 Řidiči nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel a skladníci, obsluha manipulačních vozíků – komparace mezd (1. kvartil, 3. kvartil) | 62 |
| Tabulka 20 Porovnání mediánu a průměru mezd v celé ekonomice za rok 2022 | 63 |
| Tabulka 21 Porovnání 1. decilu a 9. decilu mezd v celé ekonomice za rok 2022 | 64 |
| Tabulka 22 Porovnání 1. kvartilu a 3. kvartilu mezd v celé ekonomice za rok 2022 | 65 |

Seznam grafů

| | |
|---|----|
| Graf 1 Emise z dopravního provozu – oxid uhličitý | 22 |
| Graf 2 Emise z dopravního provozu – ostatní složky..... | 23 |
| Graf 3 Řidiči nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel – vývoj mezd | 50 |
| Graf 4 Řidiči nákladních automobilů (kromě tahačů) – vývoj mezd | 52 |
| Graf 5 Řidiči tahačů – vývoj mezd..... | 54 |
| Graf 6 Štrojvedoucí lokomotiv a vlaků – vývoj mezd | 56 |
| Graf 7 Řidiči nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel a skladníci, obsluha manipulačních vozíků – komparace mezd (medián a průměr) | 59 |
| Graf 8 Řidiči nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel a skladníci, obsluha manipulačních vozíků – komparace mezd (1. decil, 9. decil)..... | 61 |
| Graf 9 Řidiči nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel a skladníci, obsluha manipulačních vozíků – komparace mezd (1. kvartil, 3. kvartil)..... | 62 |
| Graf 10 Řidiči nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel, skladníci, obsluha manipulačních vozíků a celá ekonomika – medián a průměr pro 2022 | 64 |
| Graf 11 Řidiči nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel, skladníci, obsluha manipulačních vozíků a celá ekonomika – 1. decil a 9. decil pro rok 2022 | 65 |
| Graf 12 Řidiči nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel, skladníci, obsluha manipulačních vozíků a celá ekonomika – 1. kvartil a 3. kvartil pro rok 2022..... | 66 |

Seznam obrázků

| | |
|---|----|
| Obrázek 1 Počet silničních vozidel | 17 |
| Obrázek 2 Pčet lokomotiv..... | 18 |
| Obrázek 3 Přepravní výkon nákladní dopravy..... | 19 |
| Obrázek 4 Přepravní výkon silniční nákladní dopravy | 19 |
| Obrázek 5 Přepravní výkon železniční nákladní dopravy | 21 |
| Obrázek 6 Implementace ETCS – plán | 44 |

1 Úvod

Trh práce řidičů a strojvedoucích má významný vliv na fungování dopravního systému. V moderní společnosti zaujímá zásadní místo, neboť se týká rychlé a efektivní přepravy zboží a osob. Tato diplomová práce se bude pečlivě zabývat aktuálními problémy tohoto trhu práce. Význam řidičů a strojvedoucích není možné podceňovat, mají totiž zásadní úlohu při zajišťování plynulého a efektivního fungování dopravy. Dynamika trhu práce kvalifikovaných řidičů a strojvedoucích má významný dopad na hospodářský rozvoj a konkurenceschopnost společnosti. S technologickým pokrokem a rostoucí poptávkou po rychlé dopravě nabývá tento trh práce na významu. Rostoucí nedostatek kvalifikovaných pracovníků však představuje pro toto odvětví vážnou výzvu.

Právě tato oblast týkající se problematiky zaměstnávání řidičů a strojvedoucích vede k podrobnému zkoumání vývoje tohoto odvětví. Cílem je identifikovat klíčové faktory a hledat možná opatření, která by mohla přispět ke zlepšení této alarmující situace. Výsledky této práce mají potenciál poskytnout cenné poznatky o vzájemných vztazích mezi trhem práce, fungováním dopravního systému a celkovým hospodářským rozvojem.

Diplomová práce se zaměřuje na analýzu a porozumění klíčových aspektů dopravního systému a jeho významného statistického vývoje v průběhu posledních desetiletí. Doprava je nepostradatelným pilířem moderního, společenského a hospodářského života, ovlivňuje výkonnost celých národních ekonomik a je základem pro rozvoj nových hospodářských vazeb a obchodních příležitostí.

Práce je rozdělena na teoretickou část a praktickou část. Teoretická část práce klade za cíl rozlišit klíčové faktory, které utvářejí a formují dynamiku trhu práce z pohledu ekonomické teorie. Práce se zabývá nejen významem dopravního systému jako celku, ale i jeho částí, jako je logistika a struktura dopravních sítí, které jsou klíčové pro plynulost ekonomických toků a mezinárodního obchodu. Pozornost bude věnována také zkoumání sociálních a ekonomických dopadů dopravního systému, a to nejen v současné perspektivě, ale také v kontextu udržitelného rozvoje.

Jednotlivé kapitoly teoretické části postupně pojednávají o významu dopravního systému, jeho sociálních a ekonomických aspektech, principech udržitelného rozvoje a statistickém vývoji v posledním desetiletí. Statistický vývoj má klíčový význam, neboť poskytuje kvantitativní údaje pro pochopení současného stavu a vývoje dopravního systému. Zejména identifikuje klíčové trendy v silniční a železniční dopravě.

Následně se práce zaměřuje na trh práce a jeho důležité aspekty, jako je pracovní migrace, která zaujímá v dopravním sektoru důležité místo. Zabývá se také zaměstnaností a nezaměstnaností, které úzce souvisejí s hospodářským růstem a výkonností národního hospodářství. Dále se zaměřuje na význam HDP jako klíčového ukazatele ekonomické výkonnosti, jehož vazby na dopravu a trh práce jsou významné.

Celý tento teoretický rámec je základem pro podrobnější analýzu klíčových kapitol, které budou dále rozpracovány v praktické části práce. Prostřednictvím uceleného zkoumání těchto teoretických aspektů je snaha o hlubší pochopení vzájemné provázanosti dopravního systému, trhu práce a ekonomické výkonnosti.

V praktické části práce je provedený statistický výzkum a rozbor současného stavu trhu práce týkající se řidičů a strojvedoucích. Prostřednictvím tohoto zkoumání je věnována pozornost vývoji mezd v této oblasti a zhodnocení faktorů, které tento vývoj ovlivňují. Dále je provedena komparace mezd v dopravě s ostatními sektory ekonomiky, jejímž dílčím cílem je identifikovat klíčové rozdíly.

V rámci výzkumného šetření budou provedeny řízené rozhovory se zastupiteli dopravních sdružení, které jsou klíčovými hráči na tomto trhu. Tyto rozhovory jsou pečlivě vyhodnoceny s cílem nahlédnout hlouběji do současných problémů a potřeb tohoto odvětví. Jedná se o rozhovory s generálním tajemníkem sdružení ČESMAD BOHEMIA, z.s., Mgr. Vojtěchem

Hromířem a výkonným ředitelem sdružení ŽESNAD.CZ, Ing. Oldřichem Sládkem. Obě sdružení mají významný vliv na trh práce řidičů a strojvedoucích.

Na základě shromážděných dat a analýz provedených v této části práce jsou vyhodnoceny klíčové parametry a trendy na trhu práce řidičů a strojvedoucích. Na základě získaných poznatků došlo k formulaci vhodných doporučení pro zlepšení současné situace a k předložení konkrétních návrhů, které by mohly přispět k efektivnímu řešení problémů, jimž tento trh čelí. Cílem této praktické části je poskytnout komplexní a hlubší porozumění problémům spojeným s trhem práce řidičů a strojvedoucích a předložit jednotlivá opatření, která by mohla přispět ke zlepšení této situace. K dosažení těchto cílů bude použit důkladný statistický výzkum a výsledky rozhovorů s klíčovými aktéry trhu.

2 Cíle a metodika

V této kapitole je podrobně popsán důkladný postup, který byl použit při vypracování této práce. Celkový postup lze rozdělit do dvou hlavních částí, stejně tak, jako tuto diplomovou práci, a to na teoretickou a praktickou část.

Před zahájením samotné práce bylo nutné přesně vymežit předmět zkoumání. Jakmile bylo téma určeno, obrátila se autorka práce na doporučení svého vedoucího a kontaktovala dvě vybraná dopravní sdružení s žádostí o podporu a získání příslušných zdrojů pro diplomovou práci. Tato spolupráce byla navázána prostřednictvím e-mailu, jehož kontakty byly poskytnuty vedoucím této diplomové práce. Oba subjekty na žádost o spolupráci reagovaly kladně. Po získání souhlasu těchto organizací si autorka stanovila konkrétní cíle a metodiku své diplomové práce.

Poté bylo možné přejít k teoretické části práce, která byla vypracována na základě kombinace dat a informací z literatury a internetových zdrojů. Vznikl tak teoretický rámec, který umožnil pochopit a analyzovat situaci na trhu práce v nákladní dopravě.

Tato fáze byla navržena tak, aby splňovala požadavky zadání a poskytla informace, které budou následně využity v praktické části projektu. V rámci teoretické části byly podrobně rozebrány různé aspekty dopravního systému a jeho významu, včetně povahy dopravy, logistiky a dopravních sítí, a dále také sociální a ekonomický dopad dopravního systému a jeho udržitelný rozvoj.

Další důležitou součástí teoretické části je statistický vývoj dopravy, kde autorka využila statistik z několika ověřených zdrojů, včetně webového portálu IODA, dále Český statistický úřad, Ministerstvo dopravy a Sydos. Informační a operační systém dopravy a automobilismu (IODA), je díky své transparentnosti důležitým zdrojem údajů o dopravě v České republice, Český statistický úřad (ČSÚ) poskytuje užitečná data a trendy. Ministerstvo dopravy ČR podává informace o různých odvětvích dopravy a Sydos.cz shromažďuje data o emisích znečišťujících látek do ovzduší.

Všechny zdroje byly pro tuto kapitolu potřebné pro zhodnocení vývoje dopravy a identifikaci klíčových trendů v současné době, zejména v železniční a silniční nákladní dopravě. Autorka se soustředí na celkové změny počtu vozidel a lokomotiv, přepravní výkon nákladní dopravy a emise. Rozbor těchto údajů má za cíl lépe porozumět dynamice dopravy v průběhu času a usnadnit tak chápání návaznosti na praktickou část.

Kapitola trhu práce z pohledu ekonomické teorie rozebírá několik klíčových aspektů, které vzájemně souvisí a ovlivňují současný stav dopravy a zaměstnanosti. Zásadními tématy jsou trh práce a migrace pracovní síly, což získává na významu, zejména v kontextu se silniční nákladní dopravou, jak je podrobně popsáno v praktické části práce. Chápání těchto aspektů je klíčové pro plné pochopení celé problematiky, kterou se tato práce zabývá

Následujícím podstatným hlediskem je stav zaměstnanosti a nezaměstnanosti, které mají významný vliv na ekonomiku země a ovlivňují poptávku po pracovní síle. Další částí práce je popis hrubého domácího produktu (HDP), jelikož představuje základní měřítko ekonomické aktivity a má vliv na investice do infrastruktury a pro další rozvoj dopravy. Celý výklad je opírá o literární prameny a důvěryhodné internetové zdroje, což zajišťuje pevnou teoretickou základnu.

V neposlední řadě je v teoretické části podrobně popsána metodika vedení řízených rozhovorů, která je podstatným prvkem praktické části. Účelem řízených rozhovorů je získat další údaje a názory na danou problematiku, a poskytnout tak přímý pohled na fungování trhu práce s řidiči a strojvedoucími v reálném prostředí s důrazem na aktuální problémy nedostatku pracovníků a jeho možná řešení.

V praktické části práce je proveden statistický výzkum a následný rozbor aktuální situace na trhu práce řidičů a strojvedoucích, hodnocení vývoje mezd těchto profesí a komparace mezd v dopravě společně s ostatními oblastmi ekonomiky. Autorka se zaměřila na zkoumání

následujících pracovních pozic v dopravním sektoru: řidič nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel, řidič nákladních automobilů (kromě tahačů), řidič tahačů a strojvedoucí lokomotiv a vlaků.

Celá praktická část je strukturována do pěti kapitol, a jejím hlavním cílem je identifikovat klíčová spektra, která vedou k nedostatku pracovníků v silniční a železniční nákladní dopravě, formulovat na základě zjištění vhodná doporučení, která by mohla situaci zlepšit, a uvést konkrétní návrhy a doporučení.

Práce obsahuje také dílčí cíle, v první kapitole je pozornost soustředěna na rozbor současné situace na trhu s řidiči a strojvedoucími, zahrnující i jejich mzdový vývoj. V této fázi bylo cílem identifikovat kořeny nedostatku pracovníků v tomto odvětví a pochopit klíčové faktory, jež toto odvětví formují. Autorka prezentuje přehled zaměstnanosti a nabízených pracovních pozic v dopravě za posledních pět let společně s detailní analýzou mzdových údajů, včetně srovnání mezd těchto profesí v průběhu posledních pěti let.

Zvláštní důraz je kladen na průměr a medián měsíčních mezd (průměr a medián je vysvětlený v kapitole vývoje mezd řidičů a strojvedoucích). Autorka vytvořila indexy růstu mezd průměru a mediánu za posledních pět let, aby lépe ilustrovala změny v těchto hodnotách v průběhu času. Dalším z důležitých bodů průzkumu je 1. decil hrubé měsíční mzdy (decil je popsán v kapitole vývoje mezd řidičů a strojvedoucích). Zde se autorka zaměřila na určení podílu 1. decilu vůči průměru v rámci daných profesí. Tyto hodnoty jsou klíčové pro porozumění vývoje mezd a následné formulování relevantních doporučení pro zlepšení situace v oblasti nákladní silniční a železniční dopravy.

Při tvorbě této kapitoly čerpala ze zdrojů jako Informační systém o průměrném výdělku (ISPV) a portálu Ministerstva práce a sociálních věcí (MPSV). Ke zpracování dat byl využit program Microsoft Excel, kde autorka vytvořila tabulky a grafy, jež následně prezentuje v této práci.

Druhá kapitola se zaměřuje na komparaci mezd v dopravě a v ostatních odvětvích ekonomiky. Tento srovnávací výzkum je motivován podobností těchto činností spojených s manipulací a přepravou zboží, které jsou charakteristické pro obě tyto profese.

Dalším dílčím cílem této kapitoly je zhodnotit rozdíly v mzdových podmínkách těchto velmi podobných profesí a porovnat je s průměrnými mzdami v celé ekonomice. Konkrétně se tato komparace zaměřuje na porovnání mezd mezi profesemi řidičů nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel a skladníků, obsluhy manipulačních vozíků. Oba tyto typy práce mají společné dovednosti a nároky v manipulaci s materiálem a zajištění bezpečného průběhu přepravy, což je dáno jejich účastí na procesu logistiky a přepravy zboží.

Autorka zahájila analýzu porovnáním mezd u těchto dvou profesí, kde byly zohledněny 1. a 9. decil hrubé měsíční mzdy a také 1. a 3. kvartil hrubé měsíční mzdy (decil a kvartil je popsán v kapitole komparace mezd), což umožnilo poskytnout detailní pohled na rozdělení mezd a na případné odchylky od průměrných hodnot. Na závěr byly tyto mzdové hodnoty porovnány se mzdou v celé ekonomice, aby bylo možné vidět případné odlišnosti. Pro prezentaci těchto výsledků byly vytvořeny tabulky a grafy v programu Microsoft Excel na základě dat získaných ze webového portálu ISPV.

Třetí kapitola zahrnuje uskutečněné rozhovory se zástupci dopravních sdružení, kteří jsou klíčovými aktéry na tomto specifickém trhu. Metodika provádění těchto rozhovorů je podrobně vysvětlena v poslední kapitole teoretické části. Dílčím cílem je proniknout hlouběji do aktuálních problémů a potřeb toho konkrétního odvětví. V této části jsou uskutečněny rozhovory s generálním tajemníkem sdružení ČESMAD BOHEMIA, z.s., Mgr. Vojtěchem Hromířem, a s výkonným ředitelem sdružení ŽESNAD.CZ, Ing. Oldřichem Sládkem. Tyto organizace mají významný vliv na dynamiku trhu práce v oblasti řidičů a strojvedoucích.

Čtvrtá kapitola obsahuje zhodnocení klíčových parametrů a trendů na trhu práce pro řidiče a strojvedoucí, na základě shromážděných dat a provedených statistik v předešlých kapitolách této práce společně s výsledky řízených rozhovorů.

V páté kapitole pak na základě těchto získaných poznatků dochází k formulaci vhodných doporučení pro zlepšení současné situace a k prezentaci konkrétních návrhů, které by mohly efektivně řešit problémy, s nimiž se tento trh potýká.

3 Teoretická část

Tato část práce je zaměřena na několik klíčových témat, která jsou důležitá pro pochopení kontextu výzkumu. První kapitolou je význam dopravního systému, tato kapitola popisuje podstatu dopravy jako způsobu přepravy osob, zboží a zvířat. Dopravní systém sehrává důležitou roli v moderní společnosti a má vliv na mnoho oblastí lidských životů, včetně hospodářství, životního prostředí a sociálního života. Dopravní systém se skládá z infrastruktury (silnic, železnic, letišť, přístavů), dopravních prostředků (vozidel, letadel, lodí) a provozních systémů jako například řízení dopravy a logistika. Význam dopravního systému spočívá především v tom, že umožňuje lidem a zboží pohyb z místa na místo a zajišťuje tak rozvoj hospodářského růstu, konkurenceschopnosti a vývoj obchodních vztahů s ostatními zeměmi. Efektivní dopravní systém usnadňuje obchod a propojuje jednotlivé země do velkého světového trhu. Díky němu mohou země lépe využívat své zdroje a soustředit se na produkci zboží, ve kterém mají přirozenou výhodu. Doprava navíc ovlivňuje životní úroveň, výdělečnou schopnost a sociální začlenění obyvatelstva. Umožňuje rozvoj průmyslu a zemědělství, uspokojuje životní potřeby lidí, pohyb materiálu, vybavení a práci. Tato kapitola přináší ucelený pohled na podstatu dopravy a její vliv na rozvoj a fungování společnosti.

Kapitola Význam dopravního systému se skládá ze tří podkapitol, první z nich je Doprava, logistika a tvorba dopravních sítí. Tato část pojednává o důležité roli dopravy a logistiky v moderní ekonomice a podnikatelské činnosti. Společně přispívají k hladkému toku surovin, zboží a osob mezi různými výrobními, spotřebními a distribučními kanály. Dopravní systém hraje klíčovou roli při sledování logistických procesů a jeho hodnocení by mělo zahrnovat jeho funkčnost ve vztahu k logistice a jeho roli při optimalizaci těchto procesů. Rozbor dopravy v logistickém systému by měl zohlednit vnitřní vývoj dopravy a interakci s životním prostředím.

Doprava má sloužit potřebám přesunu osob a zboží. Dopravní infrastruktura má zásadní význam ve všech fázích reprodukčního procesu, od výroby přes pohyb až po spotřebu. Logistika usiluje o maximalizaci efektivity oběhu, což vyžaduje dobře fungující systém schopný řídit technologické procesy a optimalizovat využití dopravy prostřednictvím informačních toků.

Důležitými faktory úspěšného dopravního systému jsou kvalita dopravy, technologická kapacita dopravy a logistický řád. Kvalita dopravy zahrnuje aspekty bezpečnosti, spolehlivosti a výkonnosti. Dopravní infrastruktura musí být dostatečná a kvalitní, aby zajistila plynulý pohyb. Logistický řád dopravy určuje časové rozvržení a požadavky na dopravu a technologická kapacita dopravy ovlivňuje dosažení této kvality a efektivní tok materiálu a zboží. Doprava také hraje důležitou roli při vytváření komplexních sítí, které usnadňují tok zboží, služeb a materiálů. Logistický systém musí propojovat různá místa, regiony a země a umožňovat efektivní pohyb zboží od výroby ke spotřebitelům.

Společenský a hospodářský význam dopravního systému je podkapitola, která pojednává o významu dopravního systému v lidském životě a o jeho zásadním dopadu na různé aspekty společnosti a hospodářství. Doprava je považována za základní potřebu, která umožňuje mobilizaci lidí a pohyb zboží. Dopravní systém zajišťuje lidem přístup k důležitým sociálním službám a pracovním příležitostem a rovnost v přístupu k dopravě je klíčová. Efektivní a dostupná doprava rovněž přispívá k udržitelnému rozvoji společnosti.

Z ekonomického hlediska má doprava významný vliv na hospodářský růst země. Efektivní dopravní systém usnadňuje obchod a mezinárodní výměnu zboží a služeb. Kvalitní infrastruktura a logistické procesy podporují plynulý pohyb zboží a snižují náklady podniků. Investoři dávají přednost dobře propojeným oblastem s kvalitní dopravní infrastrukturou, která pomáhá přilákat investice. Dopravní systém je také klíčovým faktorem konkurenceschopnosti země. Hladký pohyb zboží a materiálu umožňuje firmám snížit náklady, zlepšit dodací lhůty a zvýšit spolehlivost dodávek. Kvalitní doprava také podporuje regionální rozvoj a přispívá

k vytváření pracovních míst v dopravě a logistice. Kromě toho umožňuje lidem přístup k pracovním místům a službám v odlehlých oblastech.

Z hlediska mezinárodního obchodu má doprava zásadní význam, neboť zajišťuje spojení mezi zeměmi a umožňuje přepravu zboží mezi trhy. Rozvoj dopravního systému má také vliv na hospodářský růst země. Investice do modernizace a rozšiřování infrastruktury a do inovací v dopravě přinášejí pozitivní hospodářské výsledky. Kvalitní doprava je proto klíčovým faktorem udržitelného hospodářského rozvoje a zvyšování životní úrovně obyvatelstva.

Díky dopravě se obyvatelé dostanou k sociálním službám, do zaměstnání a k dalším potřebám. V rámci dopravního systému by měly být minimalizovány nerovnosti a všem občanům by měl být umožněn rovný přístup k dopravním službám a institucím. Doprava navíc hraje klíčovou roli v hospodářském rozvoji, usnadňuje obchod a mezinárodní výměnu zboží a služeb, a přispívá ke konkurenceschopnosti země. Kvalitní dopravní systém podporuje efektivitu a hospodárnost, což vede ke snížení nákladů a zvýšení produktivity podniků a celkového hospodářství.

Poslední podkapitola se zabývá Udržitelným rozvojem dopravy a jeho environmentálními aspekty. Doprava má významný dopad na životní prostředí, což zdůrazňuje potřebu dosáhnout udržitelného rozvoje v tomto odvětví. Cílem je snížit negativní dopady, jako jsou emise skleníkových plynů, znečištění ovzduší, hluk a další faktory. Udržitelná doprava zahrnuje opatření, která podporují účinnost a nákladovou efektivitu jednotlivých druhů dopravy, jako je podpora elektromobilů, veřejné dopravy a cyklostezek. Důležité je také minimalizovat zábery půdy pro dopravní infrastrukturu a zajistit ochranu ekologicky cenných oblastí. Ochrana životního prostředí a udržitelný rozvoj jsou klíčovými prvky, které by měly být zohledněny při plánování a realizaci dopravních projektů.

Kapitola Statistický vývoj dopravy se věnuje významu sledování dopravních statistik pro pochopení současného stavu a vývoje dopravního systému. Statistiky jsou klíčovým nástrojem pro plánování dopravní politiky, poskytují informace pro identifikaci trendů, problémů a účinných opatření směřujících k udržitelnému rozvoji dopravy. Sledování statistik umožňuje posoudit kapacitu infrastruktury, identifikovat oblasti přetížení a plánovat rozvoj dopravní sítě tak, aby byla zajištěna její plynulost a bezpečnost. Statistiky jsou rovněž důležité při sledování bezpečnosti dopravy a posuzování dopadů na životní prostředí, jako jsou emise a spotřeba pohonných hmot. Dále hrají klíčovou roli při vytváření dopravní strategie, stanovování cílů, zpoplatňování silničních úseků a podpoře inovativních dopravních technologií.

V poslední kapitole je shrnutí provedení výzkumné části práce, a to řízené rozhovory s generálním tajemníkem Mgr. Vojtěchem Hromířem, který působí ve Sdružení dopravců podnikajících ve vnitrostátní i mezinárodní nákladní i osobní dopravě (ČESMAD BOHEMIA) a také s Ing. Oldřichem Sládkem, výkonným ředitelem profesního spolku Sdružení železničních nákladních dopravců České republiky (ŽESNAD.CZ). Pro účely této práce byla zvolena metodika řízených rozhovorů, která umožní získat kvalitativní data o faktorech ovlivňujících trh práce v oblasti nákladní dopravy. Metodika řízených rozhovorů byla zvolena z důvodu vhodné metody pro sběr dat v oblasti trhu práce, jelikož umožňuje získat hlubší a podrobnější informace o tématu zkoumání a získat pohled na téma ze strany odborníků.

3.1 Význam dopravního systému

Doprava je popisována jako způsob přepravy lidí, zboží a zvířat z jednoho místa na druhé. Existuje již od počátku věků, kdy byly používány k přepravě zvířata a dřevěné povozy. Postupný vývoj lidstva dopravu zdokonaloval, došlo k vynálezu automobilů, autobusů, letadel a nákladních vozidel, které nahradily dřívější transport. Doprava byla, a stále je důležitým prvkem přispívajícím k vývoji civilizace, hraje významnou roli v rozvoji politické, sociální, ekonomické a kulturní oblasti celého světa, uvádí zdroj Impoff.com (2020).

Efektivní dopravní systém usnadňuje řadu procesů. Jak uvádí Impoff.com (2020), doprava umožňuje obchod, funguje jako spojovací článek mezi výrobními závody a spotřebitelskými trhy. Vývoj efektivního dopravního systému spojil celou zemi do jednoho velkého světového trhu, v podstatě nemá žádné hranice. Zdroj popisuje, jak velkou zásluhu mají dopravní zařízení na rozvoji průmyslového odvětví, efektivní infrastruktura umožňuje nákup surovin ze vzdálených míst a ve velkém množství. Bez účinných dopravních prostředků by nebylo možné získávat suroviny, shromažďovat je ve velkém množství a prodávat hotové výrobky, zmiňuje zdroj, dále uvádí, že systém dopravy také výrazně ovlivnil trh práce, nyní je možné najmout pracovní sílu z jiných regionů nebo dokonce z jiných zemí za účelem úspory peněz.

Doprava pomáhá každému regionu nebo státu optimálně a efektivně využívat své zdroje, jak popisuje Bhasin (2020), každý region či stát se může soustředit na produkci toho zboží, pro které má nejhodnější zdroje. Bývaly doby, kdy ceny značně kolísaly kvůli nedostatku zboží na jednom místě, a přebytku na místě druhém. Dopravní systém přinesl jednotnost cenového rozpětí tím, že došlo ke stabilizaci v celém regionu, zemi, či kontinentu, a došlo tak k povzbuzení zdravé konkurence, uvádí autor.

Lidé jsou závislí na přírodních zdrojích, materiálních statcích a službách, aby došlo k uspokojení potřeb, je doprava klíčovým faktorem, díky kterému lze distribuovat nezbytnosti a luxus z jednoho místa na druhé, popisuje ve svém díle Eisler, Kunsta a Orava (2011, s. 10). Dále uvádějí, že uspokojování životních potřeb mění lidem priority, nahromaděné statky chtějí totiž využívat, a tak požadují více volného času, i přes to ale kariéra a majetek hrají stále velkou roli. Popisují, jak různé druhy dopravy otevírají lidem téměř neomezené možnosti a dochází k růstu pracovních příležitostí, což pomáhá zvýšit národní důchod země. Díky efektivnímu dopravnímu systému došlo k prolomení hranic a vniknutí na nové trhy, byly objeveny nové země, nové produkty a vzrostla hodnota půdy. Autoři dále zmiňují, že kvalitní dopravní spojení zajistily konektivitu, která vyústila v sociální začlenění a lepší životní styl lidí, došlo k rozproštění populace do různých koutů světa, protože už není nutné žít v místě, kde jsou zdroje maximální. Díky rozšířeným distribučním kanálům může člověk žít téměř kdekoli.

Další ze zásadních významů dopravy podle zdroje Impoff.com (2020) je, že bylo možné zvýšit rychlost výroby, protože materiál, zařízení a práce může být v dnešní době přepravována z jednoho místa na druhé. Podle autora vzhledem k tomu, že vzdálenost už není problémem, došlo k většímu kontaktu a vzájemnému porozumění mezi jednotlivci a podnikatelskými subjekty, zvýšila se také životní úroveň a výdělečná schopnost člověka. Doprava pomohla v průmyslovém i zemědělském rozvoji, bylo možné použít dobrá hnojiva, kvalitní semena, moderní vybavení a techniku, protože je možné je přepravovat za rozumné náklady, zmiňuje zdroj Impoff.com (2020).

Co se týče obrany národa, zde hraje doprava velmi podstatnou roli, jelikož během válek nebo jiných mimořádných situací je potřeba účinná přeprava vojáků či jiných, ať už ohrožených nebo naopak vyslaných osob. Bhasin (2020) ve zdroji popisuje, jak vojenské dopravní prostředky usnadnili pohyb mezi citlivými oblastmi a přepravu materiálu, personálu, vybavení či potravin a dalších nezbytností. Bez těchto dopravních prostředků by se neobešel žádný stát. Přírodní katastrofy, jak dále rozvádí autor, jsou dalším příkladem, kde dopravní systémy hrají významnou roli, zemětřesení, povodně, sucha nebo tornáda jsou nepředvídatelné události, kterým se sice nedá zabránit, ale díky několika druhům dopravních prostředků může být pomoc vyslána téměř kamkoliv a díky tomu lze zajistit distribuci potřebných zásob.

Doprava je uznávána jako jeden z nejvýznamnějších faktorů, který přispěl k mezinárodnímu rozvoji cestovního ruchu. Jak uvádí Impoff.com (2020), doprava poskytuje základní spojení mezi výchozí a cílovou zemí a usnadňuje pohyb cestujících při pozemní, vodní i letecké přepravě. Doprava propojuje místa, ve kterých dochází ke vzniku poptávky po turistice s místy, odkud přichází nabídka.

Hlavní činností dopravního systému je přeprava osob a zboží, což rozděluje dopravu na osobní a nákladní. K této činnosti je nutné mít dostatečné množství dopravních prostředků, dopravních cest a také zaměstnanců, kteří budou s prostředky manipulovat, popisuje v knize Eisler, Kunsta a Orava (2011, s. 14). Přepravní proces lze rozdělit na dva základní pojmy, a těmi je doprava a přeprava. Doprava je proces probíhající v určitém prostoru a čase, dělí se na osobní a nákladní dopravu a představuje souhrn činností sloužících k přesunu osob, zboží nebo informací z jednoho místa na druhé. Uskutečňuje pohyb dopravních vozidel a dalších zařízení. Stanovuje, jak spolehlivě a zároveň rychle se přepravované zboží či osoby přesunou z bodu A do bodu B. Doprava se provádí za účelem přemístování, k čemuž je potřeba pracovní síla. Dopravní proces je komplexní série kroků a operací, díky kterému dochází k zajištění a realizaci přesunu zboží či osob. Tento proces zahrnuje několik klíčových prvků, včetně vyzvednutí, přepravy, manipulace a dovozu uvádí autoři.

Jak uvádí Eisler, Kunsta a Orava (2011, s. 14) dopravní proces začíná naložením přepravovaného zboží nebo osob na vhodný dopravní prostředek. Následuje fáze přepravy, během které dochází k pohybu zboží či osob přes dopravní infrastrukturu, jako jsou silnice, železnice, letiště či vodní cesty. Manipulační činnosti, jako je vykládka, překládka, přestavování nebo přenos, mohou být prováděny během přepravního procesu, aby se zajišťovala bezpečnost a správné zacházení s přepravovanými objekty. Dopravní proces je zakončen doručením zboží, kde je následně vykládáno a předáno příjemci, nebo je zakončen přepravou osob do finální destinace. Během celého procesu mohou být použity různé logistické a technologické prvky, jako sledování a monitorování, optimalizace trasy, řízení skladování a komunikace mezi různými účastníky dopravního systému. Cílem je zajistit efektivitu, bezpečnost a spolehlivou přepravu zboží a osob s co nejmenšími náklady, zpožděním či ztrátou, popisují autoři.

Eisler, Kunsta a Orava (2011, s. 14) zmiňují také přepravu, což je výstup aktivit prováděných v rámci dopravy za účelem přesunu osob nebo zboží z jednoho bodu do bodu druhého. Přepravu lze rovněž členit na nákladní a osobní v návaznosti na povahu přepravovaného předmětu. Pod pojmem přeprava se chápe objem přepravovaného zboží nebo počet osob, přepravovaná vzdálenost, časový horizont, výše nákladů a další obchodní či legislativní podmínky. Přepravní proces vysvětlují autoři jako souhrn aktivit, který začíná objednávkou přepravy, vyhotovením převozních dokumentů, předáním zboží odběrateli spolu s případnými doplňkovými službami. V procesu nákladní přepravy se provádějí všechny činnosti, které jsou nezbytné k přepravě zboží od odesílatele až k příjemci. Přepravní proces v osobní dopravě započíná informováním cestujících o možnostech jejich přemístění, zajištěním potřebných jízdních dokladů a poté zajištění samotné přepravy z jednoho místa na druhé. To vše v souladu se stanovenými přepravními podmínkami a předpisy, vysvětlují autoři ve svém díle.

Eisler, Kunsta a Orava (2011, s. 15) Preference a požadavky různých subjektů se značně odlišují, ať se jedná o zákazníky, státy, přepravní společnosti nebo obyvatele. Každý subjekt má své specifické požadavky a preferuje jiné aspekty v oblasti dopravy.

3.1.1 Doprava, logistika a tvorba dopravních sítí

Doprava a logistika představují pro moderní ekonomiku a obchodní operace dva zásadní prvky. Oba se dohromady podílejí na zabezpečení hladkého chodu surovin, osob i zboží mezi jednotlivými výrobními, spotřebními i distribučními kanály.

Dopravní systém je dle Eislera, Kunsty a Oravy (2011, s. 82) zásadním prvkem pro účinné pozorování logistických procesů. Jeho hodnocení by mělo obsahovat nejen jeho funkčnost ve vztahu k logistice, ale také její úlohu v rámci optimalizace logistických procesů. Při analýze dopravy v logistickém systému je důležité zohlednit jak vnitřní vývoj dopravy, tak interakci s životním prostředím. Doprava má sloužit k uspokojování potřeb přesunu osob a hmotných statků, což je její funkční poslání. Dopravní infrastruktura sehrává významnou úlohu ve všech

fázích reprodukčního procesu, které zahrnují výrobu, pohyb a spotřebu. Ve výrobní sféře splňuje doprava potřeby vycházející z technologických procesů, z dělby činností, kooperace a specializace. V rámci oběhu usnadňuje pohyby nezbytné pro hospodářský oběh a výměnu zboží. Ve sféře spotřeby uspokojuje potřeby spojené s přesunem výrobků, které již do spotřeby vstoupily a umožňuje tak i další spotřebu materiálních statků, uvádí autoři.

Smyslem fungování logistiky na všech úrovních podle Eislera, Kunsty a Oravy (2011, s. 83) je maximalizovat efektivitu procesů oběhu. K tomu je důležité vyvinout systém, který bude nejen řídit technologické procesy v rámci jednotlivých činností oběhového procesu ale také optimalizovat využití dopravy pomocí informačních procesů. Klíčovou rolí v tomto systému hraje dopravní infrastruktura, dostatečná a kvalitní infrastruktura, která zahrnuje silnice, železnice, letiště a přístavy a je nezbytným předpokladem pro plynulý tok materiálů, zboží a osob mezi různými regiony a státy. Propojování regionů a zemí dopravními sítěmi napomáhá rozvoji obchodu, investic a hospodářské konkurenceschopnosti. Modernizace, expanze a řádné plánování infrastruktury přispívá k rozvoji a zdokonalování dopravních služeb, což umožňuje efektivní dopravu, možnost snížit náklady, zkrátit dodací lhůty a zvýšit spolehlivost dopravy, popisují ve svém díle autoři.

Podle Eislera, Kunsty a Oravy (2011, s. 84) je dopravní systém, který uspokojuje a podporuje logistické řízení je nazýván dopravou logistickou. Dále uvádějí, že logistická doprava je podmíněna technologickou kapacitou dopravy, což znamená, že v něm dochází k zastoupení všech dopravních prostředků a infrastruktury. Pod pojmem kvalita přepravy se rozumí všechny aspekty, jež ovlivňují bezpečnost, spolehlivost a výkonnost přepravního procesu jak při přepravě osob, zboží či materiálu mezi jednotlivými místy. Je to významný aspekt, který může významně zasáhnout do hospodárnosti, logistiky a také do celkového systému fungování dopravy. Ke klíčovým činitelům, které mají dopad především na kvalitu dopravy, se řadí například kondice infrastruktury pro přepravu neboli stav dopravní sítě. Kvalita dopravy je do značné míry závislá na stavu dopravní infrastruktury, jako jsou komunikace, letiště, železnice a přístavy. Řádně provozuschopná infrastruktura zabezpečuje hladký průběh dopravy a zároveň minimalizuje nehody, uvádí autoři.

Spolehlivost je klíčovým aspektem, který se vztahuje podle Eislera, Kunsty a Oravy (2011, s. 84) na schopnosti dopravního systému plnit dopředu dohodnuté termíny a lhůty. Pro zajištění nepřetržitosti logistických operací a procesů je nezbytné, aby byla přeprava prováděna na dobu určitou a bez nadbytečných prodlev. Bezpečnost je dalším prvkem, aby bylo minimalizováno riziko nehod a zranění, je nezbytné, aby dopravní prostředky a jejich infrastruktura vyhovovaly striktním standardům bezpečnosti. Dostatečná kapacita a přístupnost dopravních prostředků je také nezbytným činitelem. Je potřeba zajišťovat dostatečnou kapacitu v případě zvýšené poptávky. Ke kvalitě dopravy se vztahují rovněž i environmentální hlediska. Ve světě dnes nebývá na významu především snaha o minimalizování negativních dopadů dopravy na životní prostředí, což spočívá například v omezení emisí skleníkových plynů. Posledním aspektem je komfort při přepravě. Především v osobní dopravě sehrává tento faktor významnou roli, jelikož pohodlné prostředí dokáže kladně ovlivňovat způsob, kterým cestující přepravu vnímají a tím i spokojenost dopravy jako celku, popisují autoři.

Eisler, Kunsta a Orava (2011, s. 85) popisují logistickou objednávku dopravy jako další klíčový aspekt, který sehrává rozhodující úlohu, pokud jde o úroveň kvality dopravy, ta má následně vliv na technologické možnosti dopravy. Pod pojmem kvalita dopravy se skrývají jednotlivé činitele, jenž mají vliv na uspokojení zákazníka a na úspěšnou logistickou činnost. Mezi hlavní faktory působící na objednávku logistiky a transportu se řadí například plnění stanovených lhůt. Objednávka transportu specifikuje časový horizont, během něhož bude náklad dodán, přičemž řádné splnění této objednávky je závislé na dodržení stanovených termínů. Přepravce musí být schopný doručit náklad ve stanoveném termínu a podle sjednaných podmínek. Ochrana a zabezpečení zboží je rovněž součástí kvalitní přepravy. Zajištění nákladu tak, aby docházelo

k zabránění jeho poškození či úbytku při přepravě a při celkové manipulaci. Při objednávce přepravy jsou tak vždy specifikovány požadavky na zajištění bezpečnosti a zacházení se zbožím tak, aby byla zajištěna jeho bezpečnost před nežádoucími vnějšími vlivy. Flexibilita a přizpůsobivost je také velmi podstatná, především při zadávání objednávek logistické přepravy. Kde se mohou vyskytovat specifické nároky na přesun zboží, může se jednat o dodání do specifických lokalit, zajištění zvláštních regulačních požadavků nebo zpracování citlivých zásilek. Dopravci proto musí být na základě potřeb zákazníků vybaveni flexibilními a personalizovanými službami. Monitorování a komunikace zabezpečuje transparentní informace o pohybu zásilky a dovoluje tak okamžitou reakci na možné potíže, které se mohou vyskytnout, uvádí autoři.

Jak uvádí Eisler, Kunsta a Orava (2011, s. 85), objednávka logistické přepravy se vypracovává na základě požadavků vycházejících z potřeb logistického systému, a to včetně specifikace a plánů přepravy daného nákladu. Pokud je technická kapacita dopravy na dostatečné úrovni, mohou se snížit a minimalizovat kapacitní nároky na jiné činnosti v dopravě, může se jednat například o manipulaci a skladování. Stejně tak pokud je předem definována kvalita přepravy, technická kapacita přepravy sehraává při jejím dosahování klíčovou roli, jelikož odpovídající technická kapacita může zajistit požadovanou kvalitu přepravy, čímž se zároveň může zvýšit účinnost logistického procesu a také dojde k omezení potřeby skladovacích kapacit. To má příznivý dopad na celkovou efektivitu a také na náklady logistických operací. Navíc vyšší technologické přepravní kapacity mohou zdokonalit logistické operace a snížit nebezpečí prodlev a poruch při přepravě. Což se příznivě odráží na spokojenosti zákazníků a upevňuje reputaci i konkurenceschopnost jednotlivých dopravců. Optimální využívání dopravní techniky je základem pro efektivní fungování logistiky a zabezpečení plynulého toku veškerého materiálu a zboží. Kvalitní technologické funkce ovlivňují výběr a využití různých způsobů přepravy, které vedou stejně tak k úspoře dalších výdajů a lepší celkové logistické výkonnosti, uvádí autoři.

Vytváření sítí je dalším zásadním aspektem pro efektivní fungování dopravních a logistických procesů. Eisler, Kunsta a Orava (2011, s. 86) zmiňují, že díky vzájemnému propojování nejrůznějších míst, regionů a států hraje doprava zásadní roli při vytváření komplexních sítí, které usnadňují tok zboží, služeb a materiálu. Budování dopravních sítí představuje víc než jen fyzické propojení různých míst. Jde rovněž o vytváření obchodních vztahů a partnerských sítí spolupráce. Doprava má zásadní význam při usnadňování bezproblémového pohybu zboží z výroby až ke spotřebitelům, a to na místní i celosvětové úrovni. Existence dopravních systémů umožňuje rozšiřovat dopravní sítě, díky kterému dochází k lepší dostupnosti veškerého zboží, materiálu i služeb pro spotřebitele po celém světě. Dopravní sítě podporují růst obchodu, poskytují podporu hospodářské expanzi a zvyšuje konkurenceschopnost. Dopravní sítě hrají klíčovou roli při usnadňování rychlého a efektivního pohybu zboží v různých fázích logistického procesu. Vytváření sítí v dopravě může rovněž přinést prospěch, pokud se jedná o výměnu informací a údajů mezi různými účastníky dodavatelského řetězce.

Ekonomika a obchodní operace v dnešní době jsou do značné míry závislé na spolupráci dopravy a logistiky, která usnadňuje bezproblémový pohyb surovin, zboží, materiálu, výrobků v různých fázích výroby, distribuce a spotřeby. Systém dopravy sehraává v logistice důležitou roli při efektivním sledování a optimalizaci těchto procesů. Proto je velmi důležité analyzovat dopravní systém v rámci logistiky a zohlednit jak jeho vnitřní vývoj, tak jeho interakce s okolním prostředím. Co se týče logistiky, jejím hlavním cílem je dosáhnout co nejvyšší úrovně efektivity toku zboží. To předpokládá vytvoření komplexnějšího systému, který nejen řídí technologické aspekty oběhu, ale také zvyšuje využití dopravy prostřednictvím integrace informačních toků. Nezbytnou součástí tohoto systému je dobře rozvinutá a spolehlivá dopravní infrastruktura, která zahrnuje silniční sítě, železniční systémy, letiště a přístavy. Logistická

doprava navíc určuje úroveň kvality dopravy, která podmiňuje technické provedení dopravy. Kvalita obsahuje prvky jako je výkonnost, bezpečnost a důvěryhodnost dopravního procesu. Celkově lze říct, že schopnost vytváření dopravních sítí představuje spolu s kvalitou dopravy, logistickým objednáváním a technologickou kapacitou dopravy základní prvky pro úspěšné fungování logistických procesů a obchodních operací v dnešním dynamickém ekonomickém prostředí.

3.1.2 Společenský a hospodářský význam dopravního systému

Doprava hraje podle Eislera, Kunsty a Oravy (2011, s. 52) v lidském životě roli základní potřeby a zajišťuje podporu mobility obyvatel. Její podstata spočívá v možnostech přemísťování lidí a zboží z jednoho místa na druhé. Dopravní systém přináší obyvatelům možnost dosáhnout na společenské služby, jako jsou školy, nemocnice, obchody ale také zaměstnání. Přístup ke službám je pro kvalitu života obyvatel naprosto zásadní a efektivně fungující doprava umožňuje lidem snadno plnit své potřeby. Dalším důležitým aspektem je sociální rovnost a dostupnost prostřednictvím dopravního systému. Cílem dostupné a kvalitní dopravy je zajistit, aby všichni občané měli přístup k důležitým místům a příležitostem bez ohledu na sociální a ekonomické rozdíly. Dopravní systém by měl být navržen tak, aby minimalizoval nerovnosti a umožnil všem občanům rovný přístup k dopravním službám a sociálním institucím, popisují autoři.

Společenská rovnoprávnost je nedomyslitelné propojena s dostupností dopravního systému, zmiňuje Eisler, Kunsta a Orava (2011, s. 52). Nejedná se pouze o fyzickou dostupnost, ale také o finanční dostupnost. Je třeba dbát na to, aby byly možnosti dopravy dostupné za ceny, které jsou přijatelné pro všechny sociální skupiny a aby pro občany s nižšími příjmy neexistovaly žádné překážky, co se přepravy týče. Podle autorů má dopravní systém zásadní význam pro kvalitu života lidí i celé společnosti. Překračuje rámec prostého přemísťování a má vliv na dostupnost k veřejným službám, na sociální spravedlnost a na kvalitu života lidí. Je třeba zajistit, aby doprava byla dostupná a efektivní, aby podporovala lidskou mobilitu a aby přispívala k udržitelnému rozvoji společnosti, popisují autoři.

V ekonomickém rozvoji je role dopravy a přepravy dle Eislera, Kunsty a Oravy (2011, s. 49) v nezastupitelná a klíčová. Dopravní systém a jeho efektivnost mají významný vliv na různé aspekty hospodářského rozvoje země. Doprava a přeprava jsou klíčovými faktory, které usnadňují obchod a mezinárodní výměnu zboží a služeb. Efektivní dopravní systém umožňuje plynulý přesun zboží a materiálů od výrobních míst k spotřebitelům na místní, regionální a globální úrovni. Dále uvádějí, že spolehlivost a dostupnost dopravních služeb jsou nezbytné pro udržení plynulosti obchodu a jeho růst a zlepšení infrastruktury a logistických procesů v rámci dopravního systému může vést ke snížení nákladů a zvýšení efektivity přepravy zboží. Dopravní systém hraje podle Eislera, Kunsty a Oravy (2011, s. 49) také významnou roli, co se týče přilákání investic do země. Investoři preferují dobře propojené oblasti s kvalitní dopravní infrastrukturou a logistickými službami, které jim umožňují snadný přístup k trhům a dodavatelům. Efektivní dopravní spojení a logistika podporují hladký tok surovin, komponentů a finálních výrobků, což zvyšuje atraktivitu země pro investory, popisují autoři.

Konkurenceschopnost země je podle Nováka (2018, s.7) rovněž pevně vázaná s rozvojem dopravního systému. Kvalitní a efektivní doprava a přeprava umožňuje firmám snižovat náklady, zkracovat dodací lhůty a zlepšovat spolehlivost dodávek. To přispívá k posílení konkurenceschopnosti firem na domácím i mezinárodním trhu. Provozovatelé dopravních služeb, včetně přepravečů a logistických společností, mají také významný ekonomický přínos, protože poskytují klíčové služby pro plynulý pohyb zboží a materiálů, vysvětluje autor.

Novák (2018, s.7) popisuje, jak je vývoj dopravního systému nezbytný pro správné fungování ekonomiky. Je základním pilířem obchodu a hospodářského růstu, protože umožňuje plynulý pohyb zboží, surovin a služeb mezi různými místy. Díky dopravnímu systému jsou firmy

schopny dodávat své výrobky na trh, zásobovat se surovinami a materiály a uspokojovat potřeby zákazníků. Efektivní a spolehlivý dopravní systém zvyšuje konkurenceschopnost firem a podniků, protože umožňuje snížení nákladů na přepravu a zkrácení dodacích lhůt. To vede ke zvýšení produktivity a efektivnosti podniků a celkového hospodářství, uvádí autor.

Podle Nováka (2018, s.7) přispívá dopravní systém také k rozvoji regionů a podporuje zaměstnanost. Vznikají tak pracovní místa v oblasti dopravy, logistiky, údržby vozidel a infrastruktury. Navíc popisuje, že umožňuje lidem přístup k zaměstnání, vzdělání a dalším službám ve vzdálených oblastech, což podporuje rovnováhu a rozvoj celého území. V neposlední řadě je dopravní systém také důležitý pro mezinárodní obchod a export. Zajišťuje propojení mezi zeměmi a umožňuje přepravu zboží mezi různými trhy. Mezinárodní obchod je klíčovým zdrojem příjmů pro většinu zemí a bez funkčního dopravního systému by bylo obtížné obchodovat na globální úrovni, uvádí autor.

Rozvoj hospodářství v každé zemi závisí na její ekonomické pokročilosti, efektivním využití geografické polohy a účinnou mezinárodní spoluprací v oblasti dopravy a přepravy, zmiňuje Novák (2018, s.8). Dále uvádí, že dopravní infrastruktura je klíčovým faktorem dalšího rozvoje, a to jak z hlediska kvantity, tak z hlediska kvality. Důležitá je také oblast vzájemných vztahů a norem, které se v dopravě vyvíjejí. Tyto vztahy zahrnují technické, technologické, ekonomické a právní aspekty a mají významný vliv na fungování a efektivitu dopravního systému. Vzájemné vazby mezi různými odvětvími a obory jsou komplexní a pro celkové fungování dopravního systému zásadní. Je důležité si uvědomit, že fungující a efektivní dopravní systém je nezbytný pro rozvoj hospodářství a obchodu. Zajišťuje spolehlivé spojení mezi různými oblastmi a umožňuje pohyb zboží, surovin a osob. Kromě toho podporuje rozvoj mezinárodní spolupráce a dělby práce, což má pozitivní dopad na hospodářský růst, popisuje autor.

Novák (2018, s. 8) také zmiňuje, že Česká republika, která v Evropě disponuje velmi výhodnou geografickou polohou a hustou dopravní sítí, by za určitých podmínek mohla mít velmi příznivé podmínky pro úspěšnou integraci do celosvětových hospodářských struktur. I přestože vláda v této oblasti vyvíjí úsilí, úspěšné integrace se zatím nepodařilo dosáhnout, popisuje autor.

Rozvoj dopravního systému má tedy vliv na hospodářský růst země. Investice do modernizace a rozšiřování dopravní infrastruktury, zlepšování logistických procesů a inovace v oblasti dopravy přináší pozitivní ekonomické výsledky. Kvalitní dopravní systém podporuje efektivní fungování trhu, umožňuje lepší propojení regionů a zemí, zvyšuje konkurenceschopnost a přitahuje investice. Je tak důležitým faktorem pro udržitelný hospodářský rozvoj a zvyšování životní úrovně obyvatelstva, zmiňuje autor.

3.1.3 Udržitelný rozvoj dopravního systému

Co se týče ekologického hlediska, má podle Evropské agentury pro životní prostředí (2016) doprava značný vliv na životní prostředí a na přírodní zdroje. Je spojována s emisemi skleníkových plynů, znečištěním ovzduší a hlukem, které mají nepříznivé dopady na kvalitu životního prostředí a na lidské zdraví. Emise skleníkových plynů z dopravy, především z motorových vozidel napomáhají globálnímu oteplování a změně klimatu. Emise z pohonných hmot jsou příčinou zvyšování koncentrace skleníkových plynů v atmosféře, což má z dlouhodobého hlediska negativní dopady na životní prostředí. Snížení emisí skleníkových plynů je proto důležité pro omezení negativního vlivu dopravy na změnu klimatu. Doprava se rovněž podílí na znečištění ovzduší, zejména v hustě osídlených oblastech. Emise z dopravy obsahují znečišťující látky, jako jsou oxidy dusíku a oxid uhličitý, které mohou mít negativní dopad na lidské zdraví a na kvalitu ovzduší. Znečišťující látky z dopravy mohou být příčinou dýchacích potíží, alergií a mohou zhoršovat kvalitu života, uvádí zdroj.

Evropská agentura pro životní prostředí (2016) zmiňuje, že hluk z dopravy je dalším faktorem ovlivňujícím život lidí, hluk má negativní vliv na spánek, soustředění, duševní zdraví a kvalitu

života. Je tak důležité přijímat potřebná opatření pro snížení hluku z dopravy a obyvatele před jeho negativními účinky chránit. Z těchto důvodů se klade stále větší důraz na podporu udržitelné dopravy a snižování negativních dopadů na životní prostředí. Zdroj dále uvádí, že součástí udržitelné dopravy jsou opatření, která podporují efektivitu a hospodárnost dopravních prostředků, jako jsou elektromobily, hromadná doprava a cyklostezky. Snížení emisí skleníkových plynů, zlepšení kvality ovzduší a snížení hluku jsou klíčovými cíli pro dosažení udržitelné dopravy. Ochrana přírodních zdrojů a dopravní systém spolu vzájemně úzce souvisejí. Znečišťování z dopravy může mít špatný dopad na ekosystémy, vodní zdroje a biologickou rozmanitost. Mezi důslednou ochranu přírodních zdrojů zahrnuje opatření, jako je například ochrana přírodních rezervací. Celkově je nezbytné řešit vztah mezi dopravou a životním prostředím. Snižovat emise, podporovat ochranu životního prostředí a udržitelnost dopravy, toto jsou klíčové faktory pro dosažení udržitelného dopravního systému pro současnou i budoucí generaci, uvádí zdroj.

Udržitelný rozvoj dopravního systému je podle Eislera, Kunsty a Oravy (2011, s. 237) prioritou dopravní politiky v České republice ale i ve světě a díky moderním technologiím je možné snižovat emise a přispívat tak k pokroku. Je zde však problém, kterým je neustále se zvyšující množství automobilů a nedostatek půdy pro rozšiřování silniční sítě. Vláda sice může přijmout přímá opatření, jako jsou emisní limity a požadavky na pohonné hmoty, ale efektivnějším přístupem je internalizace externích nákladů na dopravu. Což je koncept, který se soustředí na zohlednění skrytých nákladů a nepříznivých dopadů dopravy na životní prostředí a společnost. Klasické náklady na dopravu, jako jsou pohonné hmoty, údržba vozidel a náklady na infrastrukturu jsou přímo pozorovatelné a snadno měřitelné. Nicméně existují také externí náklady, které nejsou zahrnuty v nákladech na dopravu a které jsou často přenášeny na společnost a životní prostředí. Externí náklady zahrnují různé negativní dopady dopravy, jako jsou emise skleníkových plynů (např. CO₂), zhoršení ovzduší, dopravní nehody, hluk a další environmentální problémy. Tyto náklady mají vliv na kvalitu lidských životů a udržitelnosti životního prostředí. Internalizace externích nákladů zkrátka přispívá ke zvýšení povědomí o skutečných nákladech na dopravu a podporuje efektivní využívání dopravních prostředků s ohledem na životní prostředí a společnost jako celek, uvádí autor.

Skleníkový efekt, který je způsoben především emisemi CO₂, představuje pro klima planety významnou hrozbu, uvádí Eisler, Kunsta a Orava (2011, s. 238). Uvádí, že kyselé deště, znečištění ovzduší a další negativní důsledky civilizace jsou rovněž důsledkem činnosti člověka. V boji proti znečištění ovzduší jsou zásadní emisní limity, které stanoví maximální přípustné hodnoty znečišťujících látek. Znečištění ovzduší může být způsobeno různými zdroji, jako jsou například technologická zařízení, mobilní zařízení nebo zařízení na skladování paliv a odpadů a podobně. Důležitým počinem na cestě k udržitelnějšímu dopravnímu systému je hledání inovativních technologií a opatření, která budou minimalizovat negativní dopady dopravy na životní prostředí a zároveň podporovat efektivní a bezpečný pohyb osob a zboží. Je proto důležité, aby dopravní politika podporovala udržitelný rozvoj a přispívala ke snižování emisí a ochraně životního prostředí pro současné i budoucí generace, popisují autoři.

Znečištění vod má podle Eislera, Kunsty a Oravy (2011, s. 238) z velké části na svědomí právě doprava, ovlivňuje nejen znečištění vod podzemních ale i povrchových. Dochází k tomu zejména díky odtoku vody ze silnic a uvolňování látek z výfukových plynů v silniční dopravě. Kromě toho, tření pneumatik a povrchu vozovky také přispívá k uvolňování škodlivých látek do okolního prostředí. Havárie vozidel představují další velké riziko znečištění vody, kdy dochází k úniku nebezpečných látek nebo technickým závadám, což negativně ovlivňuje kvalitu vodních zdrojů. Další nepříznivý dopad dopravy, který zmiňuje Eisler, Kunsta a Orava (2011, s. 250) je hluk, který může mít na lidi a zvířata nepříjemné až škodlivé účinky. Hlučnost dopravy může být rušivým faktorem pro životní prostředí a lidské zdraví. K hodnocení hluku z dopravy se používá mezinárodní shoda na používání hladin akustického tlaku.

Otázka dopravy a jejího dopadu na životní prostředí se nevztahuje pouze na průmyslové země, ale týká se i zemí rozvojových, urbanizace a technologického pokroku. V České republice jsou nařízením vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací stanoveny přípustné hladiny hluku ze silniční dopravy v chráněném venkovním prostoru, zmiňují autoři.

Eisler, Kunsta a Orava (2011, s. 253) popisují zábor půdy v České republice jako další významný problém. Silniční doprava zaujímá významnou plochu území ČR a je hlavní příčinou úbytku přírodního prostoru. Rozlehlá síť silnic, dálnic a dalších komunikací plní funkci uspokojování dopravních potřeb a mobility obyvatelstva, ale má zároveň dopad na životní prostředí. Nárůst automobilové dopravy a rozrůstající silniční sítě mají za následek další zábor půdy, které mohou mít negativní dopady na ekosystémy, zemědělství a přírodní krajinu. V mnoha případech je totiž nutné zasahovat do krajiny, ukrajuvat úrodnou půdu a narušovat ekologicky cenné oblasti kvůli výstavbě nových a rozšiřování stávajících silnic. Nalezení rovnováhy mezi potřebou mobility a ochranou krajiny je jedním z klíčových úkolů a zároveň výzev. Zábor půdy pro účely silniční dopravy může mít záporný vliv na biologickou rozmanitost, zdražování vody, erozní procesy a další ekologické aspekty. Proto je důležité zajistit udržitelné plánování dopravní infrastruktury a při rozhodování o výstavbě nových vozovek brát v úvahu dopady na životní prostředí. Kromě výstavby silnic je řeč také o parkovacích místech a doprovodnou infrastrukturu, což rovněž přispívá k úbytku půdy.

Nárůst problémů v oblasti životního prostředí podle Nováka (2018, s. 32) do značné míry spjat s rostoucí intenzitou automobilové dopravy, jejíž řidiči nehradí všechny náklady a využívají silniční sítě jako veřejný statek. To představuje trvalý rozpor mezi poptávkou po větší kapacitě a většími náklady na infrastrukturu. Je třeba poznamenat, že kromě zpoplatňování infrastruktury se v oblasti dopravy používá množství dalších ekonomických nástrojů, jako jsou například silniční daně, poplatky za evidenci vozidel a spotřební daně z pohonných hmot. Jako jeden z ekonomických opatření, které našlo uplatnění v dopravě a které pomáhá tyto problémy řešit, je systém vybírání mýtného. Jeho prostřednictvím je možné zpoplatnit určité úseky silnic nebo dálnic a vybírat poplatky pouze od těch uživatelů, kteří je skutečně využívají. Tímto způsobem lze brát lépe v úvahu externí dopravní náklady, jako jsou emise, dopravní nehody nebo hladinu hluku a další negativní dopady na životní prostředí a společnost. Řádně propracovaný systém mýtného může pomoci snížit zátěž silniční dopravy, přispět k udržitelnému rozvoji dopravního systému a vést k účinnějšímu využívání dopravních prostředků. Je však zásadní, aby byl systém mýtného spravedlivý a úměrný všem uživatelům, aby došlo ke změně a podpoře rozvoje dopravy, který bude šetrný k životnímu prostředí, uvádí autor.

Elektronický mýtný systém (ETS) v České republice, který definuje Novák (2018, s. 39) byl spuštěn v roce 2007 a je určen pro vozidla nad 3,5 tuny, jako nákladní automobily či autobusy a vybírá se za používání dálnic, silnic I. třídy a vymezených částí silnic II. třídy. Systém elektronického mýtného prostřednictvím moderních technologií, jako je například satelitní snímání vzdálenosti, monitoruje, jak dlouho a na jaké části zpoplatněné vozovky vozidla jezdí. Všechna vozidla daných kategorií musí být opatřena speciálním mýtným zařízením, známým jako OBU (On-Board-Unit), které automaticky zaznamenává ujeté kilometry na zpoplatněných úsecích. Hodnota mýtného se odvíjí od různých parametrů, jako je hmotnost vozidla, kategorie, počet náprav, emisní třída a počet ujetých kilometrů na zpoplatněných úsecích. Úhrada mýtného se uskutečňuje elektronickým způsobem a spočívá v předplaceném kreditu na účtu vozidla. Smyslem zavedení OBU bylo z důvodu navýšení státního rozpočtu, zmírnění zatížení silniční infrastruktury především nákladními vozidly. Toto opatření podporuje udržitelný rozvoj dopravy a efektivnější využívání dopravních prostředků.

3.2 Statistický vývoj dopravy

Sledování dopravních statistik je pro pochopení současného stavu dopravního systému a jeho vývoje v čase klíčové. Poskytuje nezbytné informace a množství údajů, které jsou pro plánování v dopravní politice zcela zásadní. Statistiky umožňují vyhodnocovat trendy, identifikovat problémy a předkládat návrhy účinných opatření, která vedou k udržitelnému rozvoji dopravy. Co se týče plánování infrastruktury, statistiky umožňují posuzovat současnou kapacitu a současně také identifikovat oblasti s vyšším provozem a přetížením. Na základě těchto údajů lze naplánovat a optimalizovat rozvoj dopravní sítě, výstavbu nových silnic, železnic, přístavů nebo letišť tak, aby byla zajištěna lepší plynulost a bezpečnost dopravy.

Bezpečnostní monitoring je dalším důležitým aspektem, pro které má sledování dopravních statistik klíčový význam. Sledování bezpečnosti umožňuje posoudit situaci v oblasti dopravních nehod a bezpečnosti účastníků silničního provozu. Další významný faktor je podpora udržitelné mobility. Pomocí statistických údajů o emisích a spotřebě pohonných hmot lze posoudit působení dopravy na životní prostředí. Na základě takových údajů mohou být navržena opatření na podporu ekologicky šetrnějších dopravních prostředků a rozvoje veřejné dopravy, která přispívá k udržitelnému a ekologickému využívání dopravy. Statistiky hrají klíčovou roli rovněž při tvorbě dopravní strategie. Lze je využít jako zdroj důležitých informací a údajů pro tvorbu a hodnocení dopravních struktur. Tyto informace mohou pomoci stanovit cíle a směry pro budoucí rozvoj dopravy, nastavit emisní limity, zpoplatnění vybraných silničních úseků a vytvořit podmínky pro rozvoj inovativních technologií v oblasti dopravy a mobility.

Autorka zvolila statistické webové stránky IODA, dále web Českého statistického úřadu (ČSÚ), web Ministerstva dopravy ČR (MDČR) a web Systém emisí do ovzduší (Sydos). IODA je zkratka pro „Informační a operační systém dopravy a automobilismu“, jde o významný zdroj statistik, který se týká dopravy v České republice. Platforma IODA je spravována Ministerstvem dopravy ČR a funguje pro zpřístupnění obsáhlých statistických údajů o dopravě a automobilovém průmyslu. Tento informační systém plní funkci centrální základny, ve které jsou shromažďovány a uchovávány důležité údaje z celého sektoru dopravy. Statistiky se týkají dopravních nehod, dopravních zácp, rychlostních průměrů, emisí vozidel nebo spotřeby pohonných hmot a dalších ukazatelů. Mezi hlavní přednosti systému IODA se řadí jeho transparentnost a důvěryhodnost. Vzhledem k tomu, že ji spravuje ministerstvo, jsou poskytnuté ověřené a důvěryhodné údaje a využívání těchto statistik má tak velký význam pro různé zainteresované strany, mezi něž se řadí vládní instituce, dopravní odborníci, výzkumné organizace nebo široká veřejnost. Tyto informace umožňují snadněji pochopit současný stav dopravy, identifikovat trendy, problémy a podporovat účinné rozhodování pro udržitelný rozvoj dopravního systému v České republice. Autorka se zaměřila na analýzu statistických trendů v dopravě, přičemž jsou využita data z výše zmíněného portálu IODA.

Autorka využila také relevantní statistická data poskytnuta Českým statistickým úřadem (ČSÚ), který potvrzuje a doplňuje statistiky. Tato data poskytují objektivní posouzení různých trendů v dopravě. Český statistický úřad je státní ústřední institucí, která je určena ke shromažďování, poskytování a zpracovávání statistických dat v různých oblastech ekonomiky, životního prostředí a společnosti v České republice. Funguje jako jeden z hlavních zdrojů informací pro ty nejrůznější subjekty, jako jsou podniky, organizace, média i státní instituce. V rámci statistického vývoje dopravy byla použita také data poskytovaná Ministerstvem dopravy (MDČR), které shromažďuje a poskytuje řadu informací týkající se různých aspektů dopravy, včetně železniční, silniční, vodní i letecké dopravy. Sydos.cz je posledním využívaným portálem, který shromažďuje data týkající se emisí znečišťujících látek do ovzduší v ČR z různých zdrojů, jako je energetika, doprava či průmysl.

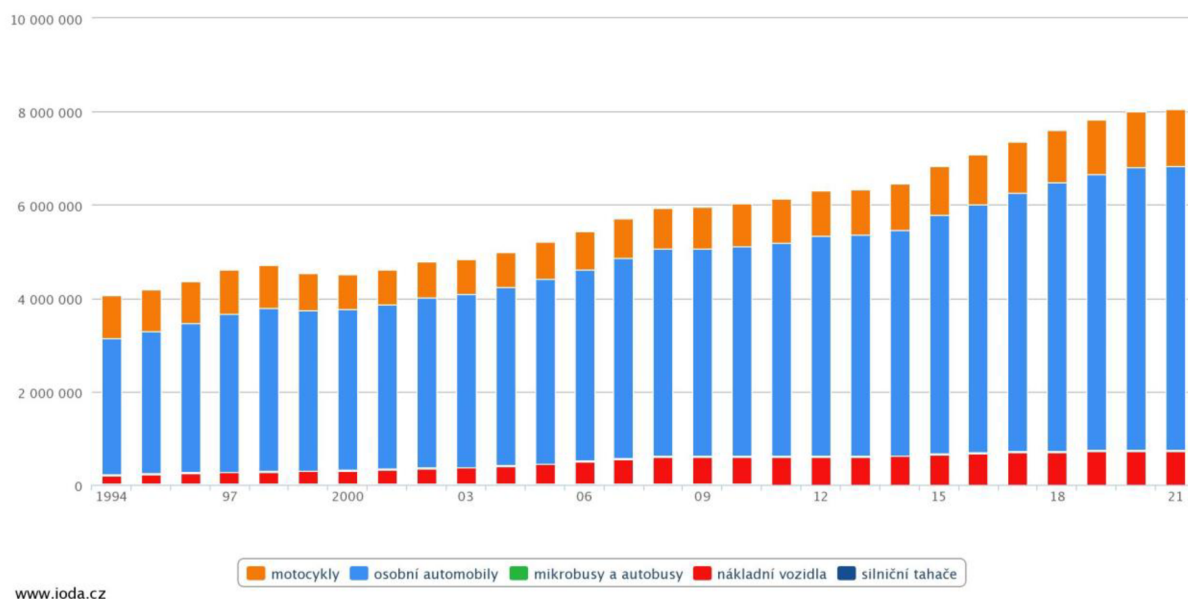
Cílem je zhodnotit vývoj dopravy v posledních letech a identifikovat klíčové trendy, které ovlivňují dopravní situaci v České republice. Zvláštní pozornost je věnována především silniční

a železniční dopravě, konkrétně změnám počtu vozidel na silnicích a změnám počtu lokomotiv na železnicích, přepravnímu výkonu nákladní silniční a železniční dopravy a emisím z dopravního provozu. Tyto ukazatele jsou klíčové pro posouzení efektivity a udržitelnosti dopravy, a mohou poskytnout cenné poznatky pro plánování a rozhodování v oblasti dopravní politiky. Analýzou těchto dat se autorka pokusí přispět k lepšímu porozumění dynamiky dopravy. Je však třeba zdůraznit, že sledování těchto statistik je za účelem hodnocení trendů v průběhu let a nebudou zahrnovat konkrétní hodnoty a tabulky.

První statistickou analýzou z portálu IODA, na kterou se autorka zaměřila, je přehled silničních vozidel od roku 1994. Tato data umožňují sledovat vývoj počtu registrovaných vozidel na silnicích v průběhu více než dvaceti let. Poskytuje informace o růstu vozového parku v ČR. V analýze jsou zahrnuty různé kategorie silničních vozidel, a to motocykly, osobní automobily, mikrobusy, autobusy, nákladní vozidla a silniční tahače.

Na základě Obrázku 1 lze vidět značný nárůst vozidel s postupem let od roku 1994 do roku 2021. Mezi lety 1994 a 1998 lze vidět postupný růst, dále od roku 1999 do 2000 došlo k poklesu trendu s následným stoupáním od roku 2001, který pokračoval až do roku 2021, kde je statistika ukončena. Jak lze vidět, nejrazantnější nárůst započal od roku 2015 do roku 2021. Dále je možné vidět, že nejvíce obsaženým silničním vozidlem je bezkonkurenčně osobní automobil. Nepřetržitý nárůst od roku 1994 do roku 2021 lze vidět také u nákladních automobilů. Mikrobusy, autobusy a silniční tahače nejsou v této statistice vidět, může to být z důvodu, že ve srovnání s ostatními typy vozidel může být těchto vozidel výrazně méně.

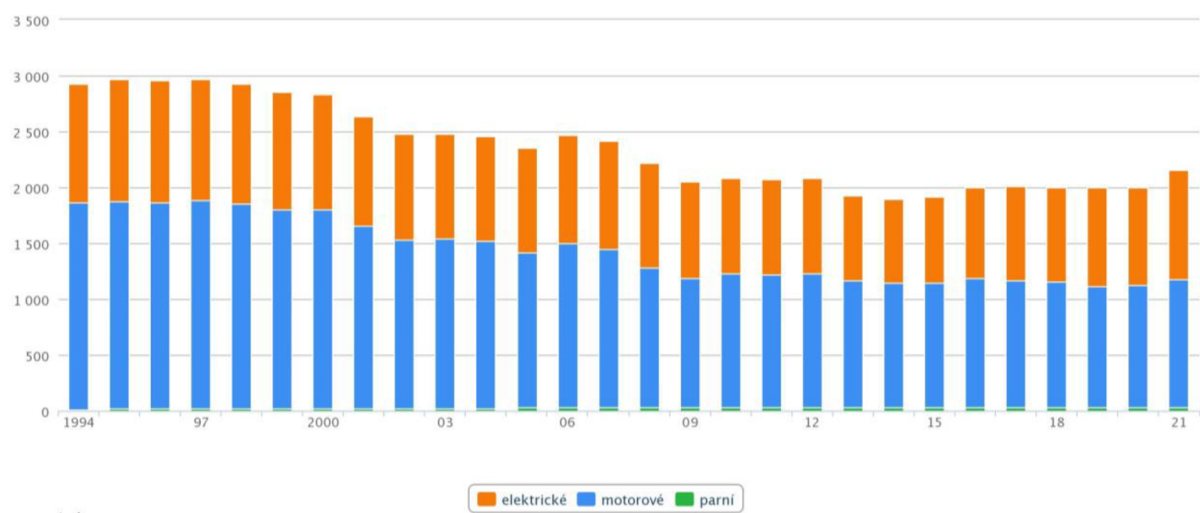
Obrázek 1 Počet silničních vozidel



Zdroj: <https://www.ioda.cz/>, <https://www.mdcz.cz/>, <https://www.czso.cz/>

Na Obrázku 2 je zachycen vývoj počtu různých typů lokomotiv, jako jsou parní, motorové a elektrické, od roku 1994 do roku 2021. Tato data poskytují informace o vývoji železniční dopravy a používání různých typů lokomotiv v průběhu let. Z Obrázku 2 je patrné, že počet lokomotiv se postupem času snižuje, zejména u motorových a elektrických lokomotiv. Parní lokomotivy jsou v poslední příčce za motorovými a elektrickými lokomotivami a nezaznamenaly v průběhu let výrazný nárůst.

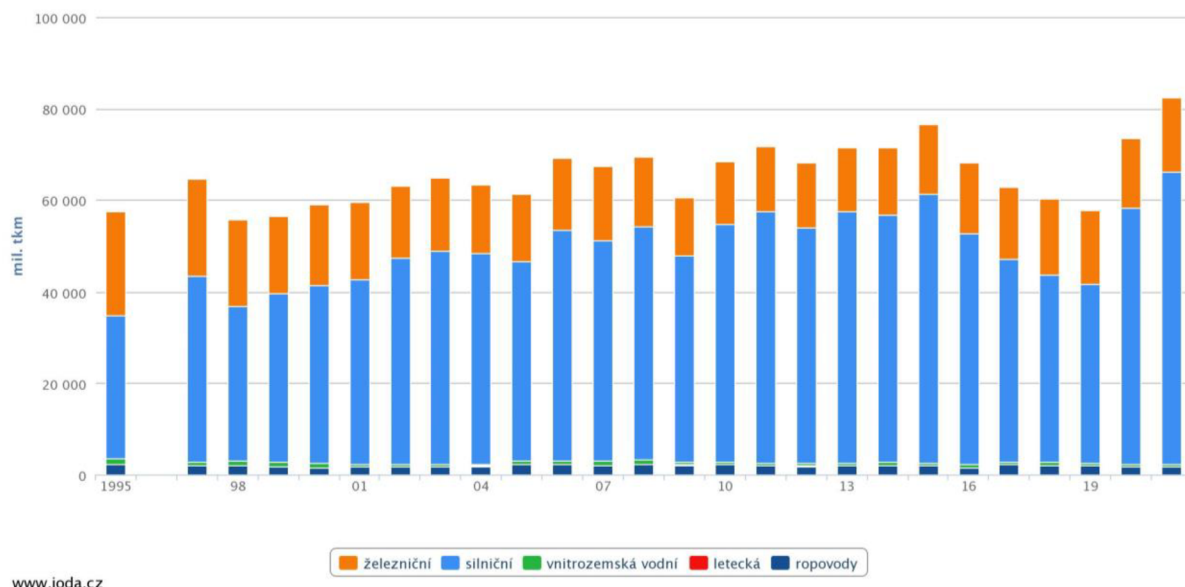
Obrázek 2 Pčet lokomotiv



Zdroj: <https://www.ioda.cz/>, <https://www.mdcz.cz/>, <https://www.czso.cz/>

Na Obrázku 3 je znázorněn přepravní výkon nákladní dopravy od roku 1995 do roku 2021, přičemž rok 1996 byl ve statistice z neznámého důvodu vynechán. Z obrázku je patrné, že v nákladní dopravě v České republice dominuje silniční nákladní doprava, která zaujímá první příčku. Na druhém místě se nachází železniční nákladní doprava, následovaná ropovody, avšak s poměrně výrazným rozdílem. Dále se v žebříčku nachází vnitrozemská vodní nákladní doprava, a na posledním místě je doprava letecká. Jak je možné vidět, trend přepravního výkonu nákladní dopravy nebyl pravidelný, ale spíše kolísavý v průběhu let. Dále je možné vidět, jak přepravní výkon nákladní dopravy v průběhu let kolísal, přičemž lze vidět propad v letech 2016 až 2018 nastal propad, jehož příčiny zůstávají ne zcela jasné, vzhledem k růstu ekonomiky v těchto letech. Byla však použita statistika z oficiálního zdroje a tento propad může být způsoben důsledkem různorodých faktorů, které by bylo potřeba dále zkoumat. V roce 2020 a 2021 lze vidět opětovaný nárůst a v posledním měřeném roce 2021 dokonce nejvyšší hodnotu za celé období.

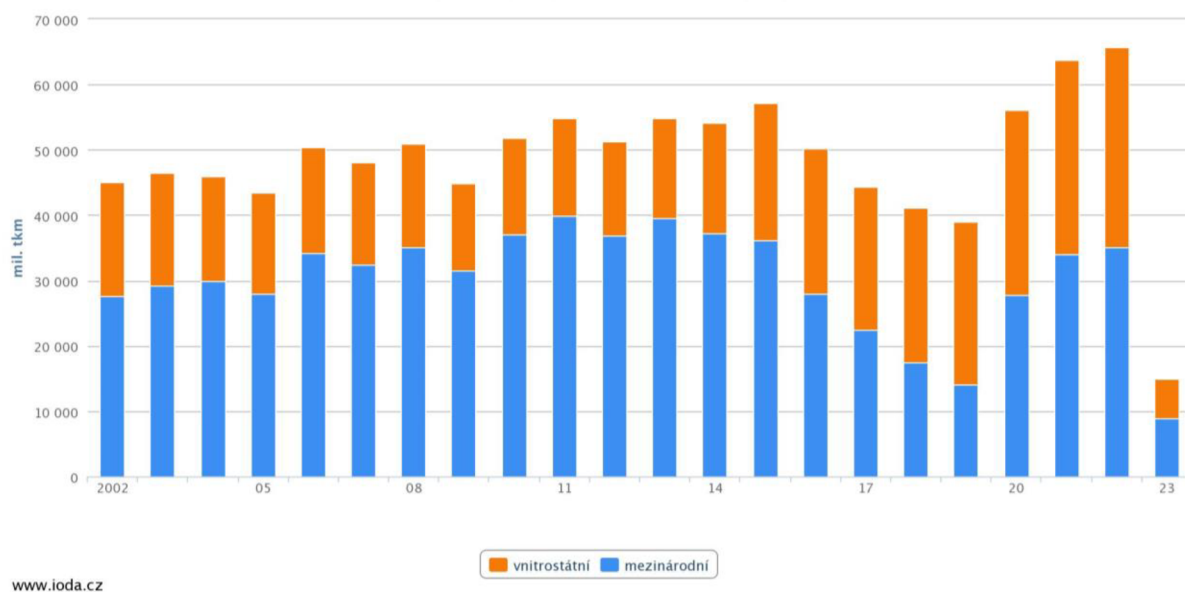
Obrázek 3 Přepravní výkon nákladní dopravy



Zdroj: <https://www.ioda.cz/>, <https://www.mdcr.cz/>, <https://www.czso.cz/>

Na Obrázku 4 je znázorněn přepravní výkon v silniční nákladní dopravě, který byl v průběhu let poměrně kolísavý. Záznam sahá od roku 2002 do roku 2023 a ukazuje, že na začátku tohoto období byla výrazně vyšší mezinárodní doprava, avšak v letech 2016 až 2019 začala tato hodnota výrazně klesat. Od roku 2020 do roku 2022 se mezinárodní doprava opětovaně zvýšila. Při porovnání počátečních a posledních let sledovaného období, je patrný rozdíl ve vývoji mezinárodní a vnitrostátní dopravy. Na začátku let byly tyto hodnoty výrazně odlišné, zatímco v posledních letech je trend relativně vyrovnaný.

Obrázek 4 Přepravní výkon silniční nákladní dopravy



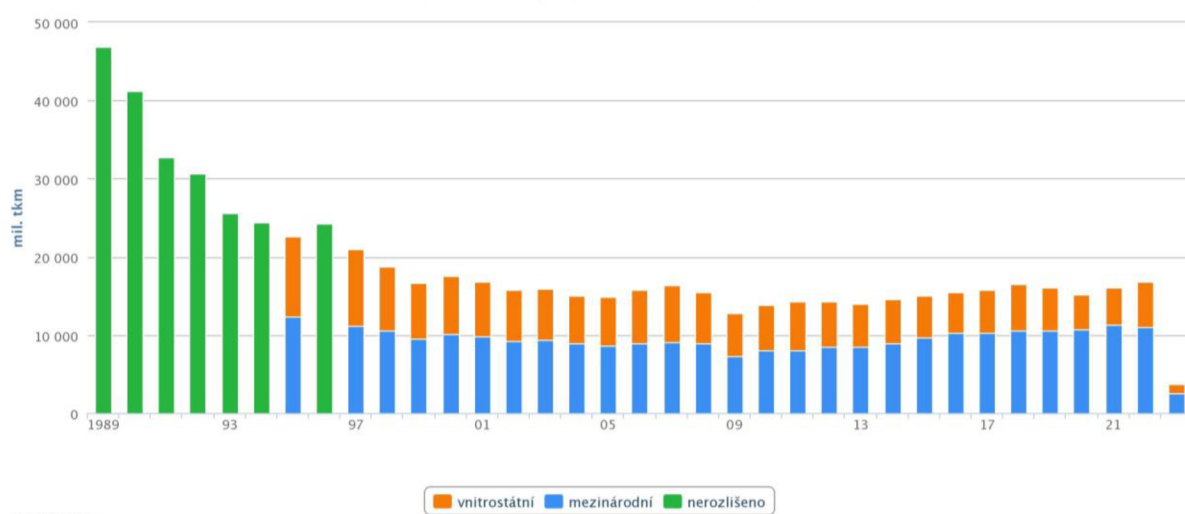
Zdroj: <https://www.ioda.cz/>, <https://www.mdcr.cz/>, <https://www.czso.cz/>

Na Obrázku 5 je zobrazena železniční nákladní doprava v České republice od roku 1989 do roku 2023. Bohužel, z neznámého důvodu není možné rozlišit roky 1989 až 1994 a také rok 1996. Nicméně, i přes tyto nedostatky je možné pozorovat téměř vyrovnaný trend v ostatních letech, ve kterých je dominantní mezinárodní železniční doprava. V porovnání let 1989 až 1997 s roky následujícími lze pozorovat výrazný pokles železniční dopravy v Česku. Současně lze vidět také nárůst mezinárodní dopravy v postupu let. Rok 2023 ještě není u konce a proto je hodnota pro tento rok tak malá. Dále je třeba mít na paměti, že pro roky 1989 až 1994 a rok 1996 není možné získat přesné údaje, což ovlivňuje vzhled výsledného grafu a rozpoznání jednotlivých hodnot v tomto období. Přestože některé informace jsou nepřesné nebo neúplné, lze stále pozorovat vývoj železniční nákladní dopravy a její změny v průběhu času.

Jak lze vidět na Obrázku 3, od roku 1989 je možné pozorovat propad železniční nákladní dopravy. Na základě Eislera, Kunsty a Oravy (2011, s. 64) se Česká republika vyznačuje řadou významných událostí a změn, které zasáhly do struktury fungování ekonomického systému. V 90. letech 20. století byly východní trhy po dlouhou dobu důležitým cílem pro český export surovin a produktů. Rozpadem východního bloku a vznikem nových samostatných států došlo k dramatickým změnám tohoto obchodního vztahu. Důsledkem tohoto zlomu došlo k propadu vývozu do těchto oblastí a vynucený přesun k hledání nových trhů a obchodních partnerů, uvádí autoři. V této době došlo také k úpadku železnic, tento pokles byl částečně spjat s ekonomickými přeměnami po pádu komunistického režimu a s jeho restrukturalizací. Důsledkem byla redukce investičních prostředků do železnic a úpadek infrastruktury, který se negativně odrazil na výkonnosti a konkurenceschopnosti železniční dopravy, popisují autoři. Nicméně se v tomto období začaly rozvíjet nové logistické koncepce a strategie, které, jak popisuje Eisler, Kunsta a Orava (2011, s. 120) významně zasáhly do ekonomického systému. K těmto konceptům náležel logistický systém Just in Time (JIT), zaměřený především na minimalizování skladových zásob a na optimalizaci materiálových a informačních toků prostřednictvím dodavatelského procesu. Díky tomuto konceptu nastaly velké organizační rozdíly ve výrobních a distribučních procesech, a tím i v dopravních službách. V souvislosti s příchodem JIT se změnil i způsob, jakým je řešena doprava. Pokud byla dříve dominantním druhem železniční doprava, JIT přinesla větší důraz na flexibilitu, rychlost a efektivitu. Výsledkem toho bylo zvýšení využití silniční dopravy, která dokáže lépe reagovat na prudké změny v objednávkách a termínech doručení.

Na základě Obrázku 5 lze tedy vidět, že převládá železniční nákladní doprava mezinárodní, s tím, že vnitrostátní doprava je také poměrně vysoká. Avšak v průběhu dalších let je možné vidět značný nárůst mezinárodní železniční nákladní dopravy.

Obrázek 5 Přepravní výkon železniční nákladní dopravy



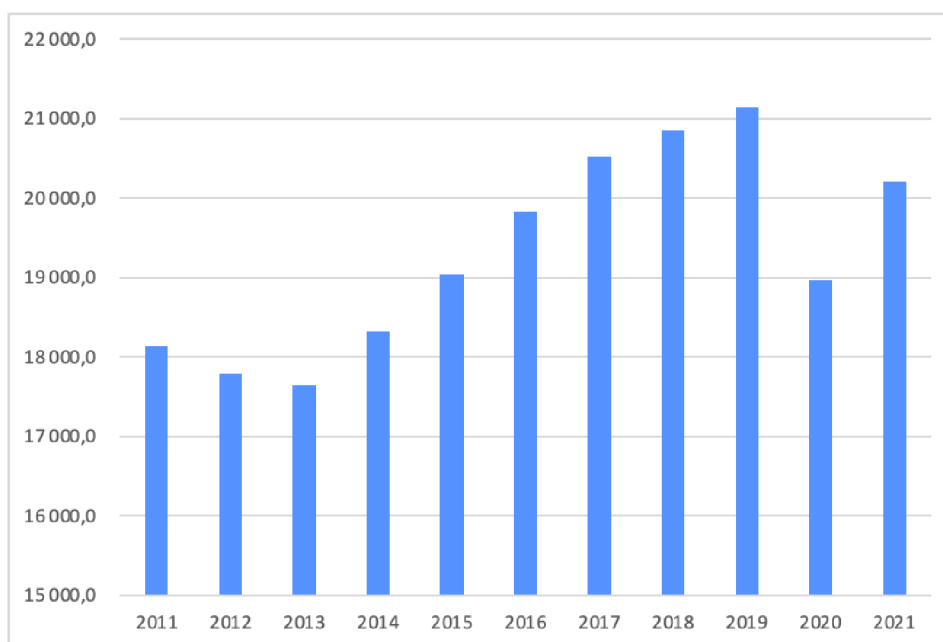
www.ioda.cz

Zdroj: <https://www.ioda.cz/>, <https://www.mdcz.cz/>, <https://www.czso.cz/>

Pokud jde o emise v České republice, informace byly získány z online platformy Sydos.cz, což je platforma známá jako „Systém emisí do ovzduší“, slouží jako významný zdroj informací týkajících se emisí znečišťujících látek a jejich vlivu na životní prostředí. Sydos.cz shromažďuje a zpracovává data z různých zdrojů, včetně Českého hydrometeorologického ústavu a Ministerstva životního prostředí ČR. Tato databáze byla použita k vytvoření grafů, které zobrazují emise z dopravního provozu za sledované období od roku 2010 do roku 2021. Pro zachování čitelnosti dat ohledně ostatních škodlivých látek a z důvodu extrémně vysokých hodnot emisí oxidu uhličitého (CO₂) byly vytvořeny dva oddělené grafy.

První z těchto grafů, Graf 1, se zaměřuje na hodnoty emisí oxidu uhličitého v průběhu tohoto měřeného období, které bylo přesně 11 let. Jak je zřejmé, v letech 2010 až 2013 došlo k postupnému poklesu emisí, až na menší nárůst v roce 2011. Následně od roku 2014 dochází k postupnému zvýšení, které dosáhlo svého vrcholu v roce 2019. Tento nárůst byl však následně přerušeno v roce 2020 v důsledku pandemie Covid-19, který měl za následek výrazné omezení cestování a tím i snížení emisí. S postupným uvolňováním omezení v roce 2021 pak dochází k opětovanému vzestupu emisí oxidu uhličitého.

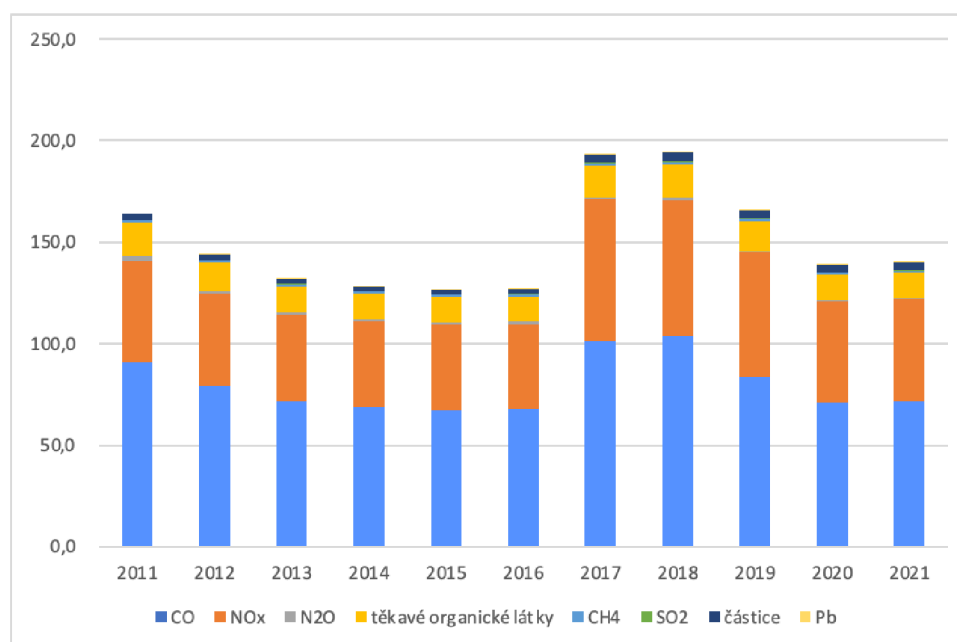
Graf 1 Emise z dopravního provozu – oxid uhličitý



Zdroj: https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2021/rocenka/htm_cz/cz21_720000.html

Graf 2 prezentuje ostatní škodlivé látky, které přispívají ke znečištění ovzduší. Mezi tyto látky se řadí oxid uhelnatý (CO), oxidy dusíku (NO_x), těkavé organické látky, methan (CH₄), oxid siřičitý (SO₂), částice a hydroxid olovnatý (Pb). Jak ukazují data, nejvyšší koncentraci má methan, což platí pro všechny sledované roky. Na druhém místě se nachází oxidy dusíku a na třetím těkavé organické látky. Tento uspořádaný seznam látek se udržuje po celé sledované období. Mezi lety 2010 a 2015 došlo ke snížení emisí všech škodlivých látek. Následně v roce 2016 došlo k mírnému nárůstu a v roce 2017 k výraznému zvýšení emisí, což se projevilo i v následujícím roce, tedy v roce 2018. Následující pokles se objevil v roce 2019 a ještě výrazněji v roce 2020, přičemž tento útlum byl způsobem pandemií Covid-19. Je však překvapivé, že nedošlo k velmi výraznému nárůstu po uvolnění cestovních opatření v roce 2021.

Graf 2 Emise z dopravního provozu – ostatní složky



Zdroj: https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2021/rocenka/htm_cz/cz21_720000.html

Hlavní trendy, které bylo možné vypočítat v této kapitole je značný nárůst počtu silničních vozidel, ke kterému během sledovaného období došlo. Tento trend je patrný zejména u osobních automobilů, které dominují mezi všemi typy vozidel. Rozvoj silniční dopravy je způsoben také přechodem ze železniční dopravy na silniční z důvodu větší flexibility a rychlosti silniční dopravy, kterou umožňují technologické změny a logistické postupy, jako je Just-in-time. Stejně tak pokles počtu lokomotiv nastal v návaznosti na útlum železniční dopravy vůči dopravě silniční.

Dále co se týče přepravních výkonů v nákladní dopravě, je možné vidět kolísavý charakter, avšak v posledních dvou letech vykazují výrazný růst. Tento trend může být spojen s obnovou ekonomiky o pandemii a zvýšeným obchodem. Největší podíl přepravního výkonu nákladní dopravy má silniční doprava, což může souviset s její flexibilitou a schopností reagovat na rychlé změny poptávky. Co se dále týče silniční nákladní dopravy, je možné vidět v posledních letech poměrně vyrovnaný vývoj mezi vnitrostátní a mezinárodní silniční nákladní dopravou. Dříve vedla vnitrostátní silniční doprava jednoznačně, ale v posledních letech došlo k vyrovnání těchto dvou kategorií.

Dále vývoj nákladní železniční dopravy ukazuje, že během celého sledovaného období měla mezinárodní doprava dominantní postavení s výrazným podílem na celkovém přepravním výkonu. I když vnitrostátní přeprava vykazuje po celou dobu sledovaného období podstatnou část, mezinárodní doprava je stále převažující.

Pokud jde o emise, je zřejmé, že oxid uhličitý zaznamenal razantní nárůst. Tento trend byl dočasně přerušen v průběhu pandemie Covid-19, kdy omezení cestování vedlo ke snížení emisí. Nicméně s nastávajícím rokem se trend znovu obrátil směrem nahoru. Tento vývoj lze spojit s obnovou ekonomiky po pandemii. Pokud jde o ostatní škodlivé látky, lze pozorovat celkový klesající trend s výjimkou nárůstu v letech 2017 a 2018. Tyto dva roky zaznamenaly výraznější hodnoty. V ostatních letech však emise těchto škodlivých látek postupně klesaly. Tento pokles může být důsledkem implementace ekologičtějších technologií, regulací a snahy o udržitelnější provoz.

Celkově lze konstatovat, že sledování dopravních statistik hraje podstatnou roli ve vývoji dopravního systému a jeho transformaci směrem k udržitelnosti, bezpečnosti a efektivitě.

3.3 Trh práce z pohledu ekonomické teorie

Trh práce je klíčovým prvkem, který umožňuje komplexnější a hlubší pochopení současného stavu dopravy a zaměstnanosti, a to i v kontextu pracovní migrace a zaměstnávání cizinců v tomto odvětví. Ekonomická teorie trhu práce poskytuje podrobnější informace, které pomáhají pochopit fungování dopravního systému.

Tato kapitola pojednává o samotném trhu práce. Zahrnuje popis nabídky a poptávky po práci. Jsou zde rozebrány faktory, které tyto dvě složky trhu práce ovlivňují, a jejich vzájemné působení. Pozornost je věnována také faktorům, které ovlivňují lidi hledající rovnováhu mezi prací a volným časem, což má zásadní vliv na jejich rozhodování o zaměstnání.

Kapitola dále přechází k popisu pracovní migrace, která je mimořádně důležitým faktorem, zejména v kontextu odvětví dopravy. Zde jsou zkoumány různé aspekty pracovní migrace, včetně motivů a dopadů migrace na trh práce v dopravě. Zapojení cizinců jako řidičů kamionů má významný dopad na celkovou kapacitu a efektivitu dopravního systému.

Podkapitoly o zaměstnanosti a nezaměstnanosti se podrobněji zabývají definicemi a kritérii pro kategorizaci osob v kontextu trhu práce. Zaměstnanost analyzuje různé skupiny, které jsou považovány za zaměstnané, včetně rezidentů, kteří splňují specifické podmínky a jsou zařazeni do placeného zaměstnání. Nezaměstnanost se pak zabývá situací osob, které nemají placenou práci, a podrobněji zkoumá různé typy nezaměstnaných jednotlivců, včetně těch, kteří očekávají, že v budoucnu vstoupí na trh práce, a těch, kteří jsou ekonomicky neaktivní. Kapitola poskytuje hlubší pochopení fungování trhu práce i jeho funkce v odvětví dopravy, kde je nedostatek pracovních sil a zapojení cizinců obzvláště důležité. Rozbor trhu práce, pracovní migrace, zaměstnanosti a nezaměstnanosti a vývoje HDP představuje důležitý základ pro celkové posouzení významu a dopadu těchto faktorů na dopravní systém a ekonomiku jako celek.

3.3.1 Trh práce

Trh práce je místo, kterého se stává součástí většina populace, uvádí Brožová (2018, s. 5). Každý se musí v určitém období svého života rozhodnout, o jakou práci se bude ucházet, jakou mzdu jsou ochotni přijmout a kolik práce na trhu nabídnou. Trh práce je místem, kde se setkávají zaměstnavatelé a pracovníci, na tomto základu se na trhu práce odehrává složitá dynamika motivů jako jsou mzdy, zisk atd. Hrají zde roli také nepeněžní atributy pracoviště, jako jsou pracovní podmínky, pocit spokojenosti, tým lidí, a řada dalších. Tyto trhy práce mají jedinečné vlastnosti definující jejich fungování. Hlavním prvkem jsou pracovní schopnosti a dovednosti, které s sebou lidé přinášejí na trh práce. Lidé si tyto dovednosti osvojují, rozvíjejí a provází je pak celý život. Pracovní služby jsou tedy vázány na daném člověku a nelze je plně převést do finančních transakcí. Kromě finančních faktorů mohou zaměstnance motivovat i proměnné jako jsou charakteristika zaměstnání, kariéerní možnosti, prostředí, spolupracovníci a vzdělání, popisuje autorka.

Podle Brožové (2018, s. 5) mají stejně jako pracovníci, tak i firmy představu o tom, kdo se hodí na určitou pozici. Aby bylo možné tyto potřeby a očekávání naplnit, objevují se na trhu práce různé výzvy, které se projevují jako nezaměstnanost. To může zapříčinit, že některá pracovní místa mohou zůstat prázdná i přes to, že existuje řada lidí, která se o práci uchází. Trh práce nepředstavuje pouze jednotvárný vývoj, jenž je určován cenou práce. Je to složité prostředí, ve kterém se vzájemně protínají ekonomické, kulturní, právní a společenské faktory. Autorka dále popisuje, že tento trh představuje zásadní prvek hospodářského systému, který je pro hospodářský růst a pro fungování společnosti nezbytně důležitý. V uplynulých dekádách bylo možné rozpoznat řadu důležitých vlastností trhů práce, které formují jejich dynamiku a fungování. Jedná se zejména o trend růstu role institucí, vládních regulací, veřejné politiky a zejména jejich vliv na vývoj alokaci práce na trzích či vliv na vývoj mzdových sazeb.

Participace uvedených institucí výrazně ovlivňuje celkové výsledky na trhu práce, zmiňuje autorka.

Na pracovním trhu se dle Brožové (2018, s. 5) také pohybuje mnoho subjektů s rozdílnou mírou tržní síly. Zaměstnavatelé mají vzhledem k větší tržní síle a vyšší úrovni informovanosti dominantnější postavení. V tomto důsledku disponují větší flexibilitou při vyjednávání, zejména při stanovování výše mezd. Zaměstnanci oproti tomu mají slabší tržní sílu a méně rozsáhlé informace. Z těchto asymetrických okolností vyplývá nedokonalé konkurenční podmínky na trzích práce, jež se může promítat různými způsoby, včetně monopsonistické (jeden dominantní zaměstnavatel ovlivňující poptávku), oligopsonistické (několik málo dominantních zaměstnavatelů ovlivňující poptávku) nebo monopsonistické (více zaměstnavatelů stanovující stejné mzdy či pracovní podmínky) konkurence, uvádí autorka.

Brožová (2018, s. 19) popisuje nabídku jako dostupnou pracovní sílu neboli jedince ochotné a schopné pracovat za stanovených podmínek. Zahrnuje mnoho faktorů, které ovlivňují množství a povahu nabízené pracovní síly, jako je demografie, ekonomická motivace, zdravotní stav jednotlivých pracovníků, či vzdělání nebo dovednosti. Také popisuje, jak funguje individuální rozhodování člověka, co se týče nabídky práce na trhu. Většina lidí vynakládá značnou část ze svého času na získání finančních prostředků pro uspokojení vlastních potřeb a služeb. Když se lidé nevěnují práci, mohou si užívat volného času, nicméně jsou zároveň omezeni v možnostech pořizovat si předměty a služby, které zpříjemňují život a přinášejí potěšení. Naopak, když lidé pracují, mohou si pořídit zboží a služby, které vyhledávají, ale za cenu obětování volného času. Při rozhodování jde tedy o to najít optimální rovnováhu mezi pracovním úsilím a volným časem, aby bylo dosaženo maximální spokojenosti, popisuje Brožová (2018, s. 19). Dále uvádí, že výměnou pracovní činnosti za finanční ohodnocení je možné realizovat nákupy na trhu statků a zabezpečit tak péči o vlastní zdraví, které přispívá k dosažení určité úrovně blahobytu. Celková nabídka pracovních sil závisí v ekonomice i na řadě vnějších faktorů. Těmito faktory jsou například změny v ekonomickém prostředí, změny v legislativě či změny v technologickém pokroku, tyto faktory se mohou promítnout na celkovém objemu pracovní nabídky ale i na její struktuře a kvalitaci, popisuje autorka.

Brožová (2018, s. 55) tvrdí, že poptávka na trhu práce představuje společně s nabídkou základní pilíř ekonomického modelování práce. Je zásadní pro pochopení funkcí a mechanismů moderního trhu práce, neboť ovlivňuje jeho dynamiku a fungování. Odráží se v rozhodovacích a ekonomických procesech účastníků trhu a odráží požadavky podniků, organizací a ekonomiky obecně. Autorka také zdůrazňuje, že poptávka po práci nezávisí pouze na ekonomických faktorech, ale také na sociálních, kulturních a institucionálních veličinách. Změny ve struktuře hospodářství a jeho zaměření na určitá odvětví mohou vést k výrazným posunům v požadavcích na pracovní sílu, přitom poptávka současně ovlivňuje ceny práce a mzdy, což jsou rozhodující ukazatele ekonomického zdraví, uvádí autorka.

Celkový obraz, který je zde prezentován, ukazuje, jak mohou určité faktory, jako je tržní síla, distribuce informací a rozhodovací schopnosti různých aktérů, ovlivňovat strukturu a chování trhu práce. Tyto rozdíly mohou vytvářet prostředí nedokonalé konkurence na trhu práce, což může mít významné důsledky pro ekonomické výsledky a rovnováhu mezi zaměstnavateli a zaměstnanci.

3.3.2 Migrace pracovní síly

Migrace pracovní síly v České republice má značný dopad na ekonomiku, společnost i trh práce v České republice, uvádí Palát (2022, s. 5). Autor popisuje, že pohyb pracovníků vstupujících do země či naopak má řadu důvodů a dopadů, které jsou odrazem momentálního stavu a dynamiky trhu práce. K nárůstu pracovní migrace může docházet z několika důvodů, může se jednat o rostoucí poptávku v některých odvětvích, kde domácí pracovníci nedokážou pokrýt potřeby, tato situace může být patrná zejména ve stavebnictví, zdravotnictví či v dopravě.

Zahraniční pracovníci hrají významnou roli, jelikož díky tomu dochází k zachování i rozvoji těchto sektorů. Pracovní migrace představuje zároveň i řadu problémů a výzev. Mezi ně se řadí zejména zajištění rovných pracovních podmínek a zamezení špatnému zacházení se zahraničními pracovníky. Je nezbytné zabezpečit bezpečné pracovní prostředí, odpovídající platové ohodnocení a sociální zabezpečení, zmiňuje autor.

Pod pojmem migrace Palát (2022, s. 7) definuje přemísťování osob z jednoho místa na jiné, což znamená, že k ní může docházet jak v rámci území státu, tak i mezi zeměmi. Což rozděluje migraci do dvou kategorií, a to na migraci mezinárodní a vnitrostátní. Mezinárodní migrace spočívá v pohybu lidí mezi jednotlivými státy, kdežto vnitrostátní se vztahuje pouze na pohyb lidí v rámci jedné země. Mezinárodní migrace zahrnuje pohyb skupin či jednotlivců za hranicemi země, ať už jde o delší nebo kratší dobu. Autorka také zmiňuje, že vnitrostátní migrace naopak představuje pohyb osob pouze na státem definované územní oblasti.

Brožová (2018, s. 227) popisuje také migraci jako pohyb, stěhování a přesun osob z jednoho místa na druhé za účelem změny pobytu. Jedná se o proces, který může být různého charakteru i rozsahu vzhledem k místu, ve kterém se odehrává. Pracovní migrace označuje specifickou formu pohybu osob za účelem získání pracovních příležitostí a práce v jiných oblastech, než jsou nabízeny v místě původu daných osob. Přináší několik výhod, včetně zvýšení příjmu, příznivější pracovní prostředí, možnost získat profesní uznání, sociální mobilita a možnost učit se cizí jazyky. Mezi další může patřit také přístup k preferovanému životnímu stylu, politickému, náboženskému, kulturnímu nebo environmentálnímu prostředí, uvádí autorka.

Migrace však s sebou nese i náklady, uvádí Brožová (2018, s. 230), které představují výdaje spojené s přesunem osob do jiné země a také přesun jejich majetku, dále například i náklady na získání informací či znalostí o daňovém systému cílové země, právních omezeních, zaměstnání, politickém klimatu a například i existenci diskriminace uchazečů o zaměstnání. Kromě toho je důležité brát v úvahu také náklady ušlé příležitosti, jako je ztráta domácího příjmu, popisuje autorka.

Migrace pracovní síly je podle Brožové (2018, s. 227) komplexní jev, který může ovlivnit všechny aspekty společnosti, včetně dopravního sektoru. Může jít o reakci na různé faktory, jako jsou ekonomické příležitosti, poptávka po pracovní síle v dané zemi, nedostatek pracovních sil v určitých odvětvích nebo sezónní potřeba pracovní síly. Autorka také dodává, že migrace může zásadním způsobem ovlivnit dynamiku zaměstnanosti, ekonomický růst a sociální stabilitu v cílových zemích, pochopení mechanismů pracovní migrace a jejich důsledků může tak pomoci při rozvoji politických strategií pro efektivní a udržitelné využívání pracovních sil, popisuje Brožová

Palát (2022, s. 8) rozděluje migraci do několika dalších typů, jako je například migrace inovační, řetězová a imigrační, ale v této kapitole je věnována pozornost především migraci pracovní. Rozlišit migraci lze také podle časového rámce, ve kterém k migraci došlo. Krátkodobá migrace trvá do jednoho roku, zatímco dlouhodobá je charakteristická tím, že migranti zůstávají v dané zemi déle než jeden rok. Přechodná migrace je omezena na určitou dobu, po které migrant zemi opouští a často cestuje do jiné země. V přechodné migraci lze dále dělit na zpětnou migraci, sezónní migraci a tranzitní migraci. Kyvadlová migrace je charakterizována opakovaným pohybem migrantů mezi cílovou a výchozí zemí s pravidelnými návraty. Hlavní druh migrace, který hraje významnou roli při podpoře udržitelného, hospodářského a sociálního rozvoje, je migrace dlouhodobá, uvádí autor.

Dobře navržený systém v každé zemi je pro přijatelný migrační proces zásadní, uvádí Palát (2022, s. 10), špatně strukturovaný systém v různých zemích může zvýšit pravděpodobnost nelegálního přistěhovalectví. Stává se, že se migranti rozhodnou zůstat v dané zemi nelegálně kvůli nižším životním nákladům nebo naopak kvůli nedostatku financí potřebného pro zajištění komerčního pojištění v daném státě. Nicméně za viníky nelze považovat jen migranty, tato skupina lidí se často stává snadnou kořistí obchodování s lidmi. Neznalost místních zákonů

však jednání migrantů neomlouvá. Podle definice Organizace spojených národů je migrant osoba, která překročila mezinárodní hranici a usadila se v cizí zemi na dobu delší než jeden rok. Migranty lze rozdělit do sedmi různých kategorií, jsou to uprchlíci, osoby pobývající mimo svou mateřskou zemi, žadatelé o azyl, ilegální migranti, dočasní pracovní migranti, vysoce kvalifikovaní migranti, rodinní příslušníci a navrátilci, uvádí Palát.

Dopady pracovní migrace na trhu práce a mzdové sazby nelze podle Paláta (2022, s. 34) zlehčovat, protože může vést k četným dopadům na pracovníky s různou kvalifikací. Dále uvádí, že z ekonomického hlediska mohou důsledky přistěhovalectví vést k nižším mzdovým sazbám a menšímu počtu pracovních příležitostí pro místní pracovníky bez ohledu na úroveň jejich odbornosti. Ve skutečnosti je situace v terénu mnohem složitější, než se zdá. Je nezbytné vzít v úvahu dvojí povahu trhu práce, která rozděluje pracovníky na kategorie s nízkou a vysokou kvalifikací. Migrace pracovníků s nízkou kvalifikací vede k poklesu mezd této skupiny, zatímco mzdová úroveň pracovníků s vysokou kvalifikací roste.

Jak popisuje Palát (2022, s. 34), tento efekt má na zmíněné dvě skupiny zkrátka opačný vliv. Určení skutečného dopadu imigrace na mzdy je náročný úkol, migrace totiž neovlivňuje pouze příjmy jednotlivých pracovníků, ale má nepřímý dopad i na trh práce jako celek. Tento sekundární efekt může dokonce prohloubit stávající příjmové rozdíly nebo vést k jejich růstu. Autor dále uvádí, že vzhledem k tomu, že má migrace významné ekonomické a sociální důsledky v mnoha oblastech, vyžaduje posouzení jejího celkového vlivu důkladné prozkoumání a zvážení různých faktorů, které ovlivňují trh práce a výši mezd.

Dopravninoviny.cz (2023) popisují, že v oblasti dopravy je pracovní migrace velmi častá a závažná, především kvůli nedostatku kvalifikovaných řidičů kamionů po celém světě. V důsledku toho je práce řidiče kamionu stále více klíčovou součástí globálních obchodních řetězců. Nedostatek řidičů kamionů v jedné zemi nutí firmy hledat pracovníky jinde. To vede k neustálé migraci řidičů z jedné země do druhé, kde jsou v tomto oboru větší pracovní příležitosti.

Jak přilákat cizince do České republiky je otázka, kterou se pokouší řešit podle Dopravních novin (2023) i Českomoravská asociace autodopravců (SAČM). Jedním z návrhů je umožnit cizincům s dočasným ochranným vízem požádat o zaměstnaneckou kartu, na základě, které budou moci pracovat v ČR déle. Tím může dojít ke zvýšení vzájemné důvěry zaměstnavatelů a zaměstnanců a snížit nervozitu z budoucnosti. Zdroj uvádí, že tento krok by mohl přispět k nalezení většího počtu zaměstnanců v dopravě a zároveň zachovat funkčnost dopravních služeb.

Podle Dopravních novin (2023) zástupci dopravního sektoru upozorňují na nedostatek řidičů, který může mít vážné důsledky nejen pro trh práce, ale i pro dopravu samotnou. Sdružení ČESMAD Bohemia upozorňuje také na potřebu rychlejšího a efektivnějšího vyřizování pracovních povolení pro pracovníky pocházející ze zemí mimo EU. Zdroj dále uvádí, že obecně tato situace v sektoru dopravy ukazuje, jak významnou roli může mít pracovní migrace pro řešení aktuálních problémů na trhu práce, a především v klíčových odvětvích národního hospodářství. Nezbytným faktorem pro udržení hospodářské stability a kontinuity provozu se stává zabezpečení odpovídající pracovní síly a spravedlivých pracovních podmínek pro všechny pracovníky, uvádí zdroj.

Jak potvrzují Brožová a Palát, pracovní migrace v České republice má významné ekonomické, sociální dopady a dopady na trh práce. Její význam spočívá v komplexnosti, včetně vstupu a výstupu do země, různých následných efektů a reflexe aktuálních podmínek na trhu práce. Zahraniční pracovníci hrají klíčovou roli v sektorech, jako je například stavebnictví, zdravotnictví nebo doprava. Imigrace přes svá pozitiva však přináší i problémy, jako jsou nespravedlivé pracovní podmínky a riziko obchodování s lidmi. Přistěhovalectví také vyžaduje účinné politiky, které minimalizují nelegální přistěhovalectví a zajišťují udržitelnou rovnováhu na trhu práce. Nedostatek kvalifikovaných řidičů v odvětví dopravy

zvyšuje potřebu strategií k zajištění dostatečné pracovní síly a udržitelného růstu. Celkově je pracovní migrace klíčovou otázkou pro udržení stability a prosperity, která vyžaduje komplexní analýzu a účinná politická opatření.

3.3.3 Zaměstnanost

Český statistický úřad (bez data) označuje pod pojmem „zaměstnané osoby“ v kontextu národního hospodářství fyzické osoby starší 15 let s trvalým bydlištěm na daném území. Do této skupiny se řadí fyzické osoby, které ve sledovaném období splňují specifické podmínky. Aby mohla fyzická osoba pobírat jakoukoliv formu odměny, ať už se jedná o plat či jinou formu, musí odpracovat minimálně jednu hodinu. I když nebyli aktivně zapojeni do práce, stále si udržovali formální vztah ke svému zaměstnání. Důvodů může být několik, včetně nepřítomnosti z důvodu nemoci, změny pracovní doby, čerpání mateřské dovolené, zapojení do vzdělávacích programů nebo prosté čerpání dovolené. Pro zařazení mezi zaměstnané osoby je nutné mít placené zaměstnání. Typ pracovní činnosti se může značně lišit a může zahrnovat stálou, dočasnou nebo sezónní práci. Nezáleží na tom, zda osoba vykonává jednu nebo více souběžných pracovních činností nebo zda má současně jiné povinnosti, jako je studium, pobírání důchodu nebo jiné činnosti, uvádí zdroj.

Do kategorie těch, kteří jsou v současné době zaměstnáni, řadí Český statistický úřad (bez data) jednotlivce, kteří dostávají odměnu za svou práci, včetně těch, kteří jsou součástí výrobních družstev. Dále také jednotlivce, které provozují své vlastní podniky, včetně podnikatelů a příbuzných, kteří poskytují pomoc. Za zaměstnance se považují osoby s formálním pracovním poměrem, bez ohledu na to, zda během daného týdne pracovaly. Podle zdroje tato kategorie zahrnuje navíc členy výrobních družstev, tato klasifikace byla přidána v roce 2012.

Český statistický úřad (bez data) zahrnuje do kategorie zaměstnaných různé další skupiny, jako např. jednotlivce, kteří jsou členy ozbrojených sil a vykonávají své povolání zdatným a dovedným způsobem. Matky, které byly dříve zaměstnané a nyní jsou na mateřské dovolené, jednotlivci, kteří pracují na sezónní bázi a udrželi si své postavení nebo podnikání během mimosezónního období, jsou takto kategorizováni, i když nepracovali během daného týdne. Tyto osoby nadále vykonávají běžné povinnosti a funkce spojené s jejich povoláním nebo podnikáním, s výjimkou administrativních a právních povinností, popisuje zdroj.

Hodnocení primárního povolání je podle Českého statistického úřadu (bez data) subjektivní a může se lišit v závislosti na osobě. V určitých případech, kdy dojde k neshodě, může určení ovlivnit také množství odpracované doby nebo dosažený příjem. Kromě toho, zdroj popisuje, že je důležité zvážit, zda dané zaměstnání funguje jako primární zdroj příjmu nebo zda existují jiné nezbytné prostředky finanční podpory.

3.3.4 Nezaměstnanost

Jednotlivci, kteří jsou dle Českého statistického úřadu (2021) v současné době bez zaměstnání jsou jednotlivci, kterým je 15 let a více a běžně pobývají v dané oblasti, jsou považováni za nezaměstnané, pokud během stanoveného týdne splňují tři konkrétní kritéria určená Mezinárodní organizací práce (ILO). Tato definice se používá na mezinárodní úrovni pro účely srovnání a platí v případě, že dotyčné osoby nevykonávaly žádnou formu placené práce nebo zaměstnání. Byly připraveny zahájit okamžitou pracovní činnost, nebo se maximálně do čtrnácti dnů zapojit do placené práce nebo samostatné výdělečné činnosti. V průběhu posledních 4 týdnů aktivně hledali zaměstnání různými způsoby, včetně přímého kontaktování firem, využívání služeb soukromých agentur práce, zdrojů úřadu práce, vyhledávání potenciálních příležitostí prostřednictvím osobních kontaktů, zveřejňování životopisů online či zahájení vlastního podnikání, popisuje zdroj.

Podle Českého statistického úřadu (2021) lidé, kteří spadají do kategorie nezaměstnaných, mohou být různého typu. Mohou to být lidé, kteří si zajistili zaměstnání a očekávají, že do tří

měsíců od současného data nastoupí do práce. Je třeba zdůraznit, že zařazení do této konkrétní kategorie nesouvisí s tím, zda je osoba registrována jako hledající zaměstnání na úřadu práce, či pobírá podporu v nezaměstnanosti nebo jiné formy sociální pomoci. Osoby klasifikované jako ekonomicky neaktivní jsou osoby, které v současné době nejsou zapojeni v pracovním procesu. Jedná se o osoby, které nejsou zaměstnané a nehledají zaměstnání, a osoby, které nemohou pracovat z různých důvodů, jako je zdravotní postižení, péče o závislé osoby nebo odchod do důchodu. Ekonomicky neaktivní osoby jsou osoby starší 15 let a více, které mají bydliště ve sledované oblasti. Tyto osoby se nepovažují za součást pracovní síly ve sledovaném období, což znamená, že nejsou ani zaměstnané, ani nezaměstnané. Podíl nezaměstnaných osob na celkové pracovní síle představuje celková míra nezaměstnanosti, uvádí zdroj.

Míra dlouhodobé nezaměstnanosti je dle Českého statistického úřadu (2021) podíl osob, které jsou bez práce rok nebo déle, na celkové pracovní síle. Číselník této míry zahrnuje celkový počet osob, které jsou dlouhodobě nezaměstnané, zatímco jmenovatel zahrnuje jak osoby, které mají hlavní zaměstnání, tak osoby, které jsou v současné době nezaměstnané. Míra nezaměstnanosti specifická pro danou skupinu představuje procento nezaměstnaných jednotlivců v této skupině ve vztahu k celkové pracovní síle dané skupiny. Tuto informaci lze určit pomocí specifikace skupiny, která může být založena na určitých kritériích, jako je věk nebo dosažené vzdělání, zmiňuje zdroj.

3.3.5 HDP

Ekonomický ukazatel známý jako hrubý domácí produkt (HDP) vyjadřuje celkovou hodnotu zboží a služeb vyrobených na daném území za určité období, obvykle za jeden rok, uvádí Český statistický úřad (2023). Zdroj dále uvádí, že se používá jako základní měřítko ekonomické aktivity a výkonnosti určitého regionu. Kromě toho se HDP často používá k porovnávání hospodářské expanze v různých zemích a k hodnocení fiskální kondice národního hospodářství. Hrubý domácí produkt (HDP) je ukazatel, který zahrnuje hodnotu všech konečných statků a služeb, ať už určených pro spotřebu, investice nebo vývoz. Tento ukazatel se často používá k měření celkové ekonomické výkonnosti dané oblasti. Existují tři základní přístupy ke stanovení a výpočtu HDP, produkční, výdajová a důchodová metoda, uvádí zdroj.

Produkční metoda výpočtu HDP spočívá dle Českého statistického úřadu (2023) v sečtení přidané hodnoty několika průmyslových odvětví a sektorů spolu s odpovídajícími daněmi z produktů. Tato technika kombinuje hrubou přidanou hodnotu z institucionálních a průmyslových odvětví a potenciální čisté daňové zatížení. Jejím cílem je zajistit účinnou rovnováhu účetních aspektů národního hospodářství tím, že zohledňuje jak výrobu, tak mezispotřebu. Rozdíl mezi hodnotou výroby a hodnotou mezispotřeby se nazývá hrubá přidaná hodnota. Je nezbytné si uvědomit, že daně se odečítají od zdrojů celého hospodářství, zatímco dotace se připočítávají k výrobkům, protože hodnota výroby vychází ze základních cen a spotřeba z nákupních cen, popisuje zdroj.

Výdajová metoda HDP vyžaduje podle Českého statistického úřadu (2023) sečtení konečné spotřeby služeb a výrobků vládami, podniky a spotřebiteli, včetně vývozu, a odečtení dovozu. Při výpočtu HDP tímto způsobem jsou zahrnuty dva základní faktory. První složka zahrnuje celkovou konečnou spotřebu služeb a výrobků domácími rezidenty, která zahrnuje reálnou konečnou spotřebu a kapitálové investice, spolu s rozdílem mezi dovozem a vývozem. Reálná konečná spotřeba se skládá z výdajů domácností, neziskových institucí a vlády očištěných o sociální transfery. Druhou složkou je tvorba hrubého kapitálu, která je součtem fixního kapitálu, změn zásob a čistých nákupů cenných papírů, popisuje zdroj.

Český statistický úřad (2023) popisuje poslední metodu, kterou je metoda důchodová, která zahrnuje pečlivé sledování všech základních zdrojů příjmů v ekonomice, jako jsou mimo jiné daně, mzdy a zisky. Tyto základní zdroje důchodu jsou vypláceny v rámci ekonomického systému. Hlavním cílem této metody je přesně zachytit a zdokumentovat prvotní důchody, které

se v ekonomice vytvářejí, včetně mezd, zisků, daňových příjmů a dalších forem prvotních důchodů. Po sestavení těchto různých zdrojů prvotních důchodů se tyto různé zdroje prvotních důchodů spojí a získá se konečný údaj o HDP, který představuje celkový ekonomický důchod a příjmy vytvořené v dané ekonomice. Důchodová metoda proto funguje jako účinný nástroj pro hodnocení celkového ekonomického blahobytu země.

Hrubý domácí produkt (HDP) se udává různými způsoby. Jedním z nich je vyjádření v určité měně, například v americkém dolaru. Jiným způsobem je výpočet pomocí pevných základních cen, který je označován jako reálný HDP. Druhá metoda zohledňuje inflaci a poskytuje přesnější odhad skutečného růstu ekonomiky.

Hrubý domácí produkt (HDP) je důležitým ukazatelem, protože umožňuje důkladně poznat hospodářskou aktivitu v určitém regionu. Výpočet HDP funguje v podstatě jako základ pro hodnocení ekonomické výkonnosti a porovnávání míry růstu mezi jednotlivými zeměmi. Celkově lze říct, že hrubý domácí produkt (HDP) představuje ukazatel ekonomické úspěšnosti, který se udává buď v určité měně, nebo jako reálná hodnota. V kombinaci tyto různé přístupy nabízejí důkladné a všestranné pochopení ekonomické situace regionu a mají prvořadý význam pro hodnocení, porovnávání a navrhování hospodářských politik.

3.4 Metodika řízených rozhovorů

Pro výzkum problematiky nedostatku řidičů a strojvedoucích v odvětví nákladní dopravy, atraktivity těchto profesí, pracovních podmínek a dopravní kapacity se autorka rozhodla použít metodu řízených rozhovorů, která umožnila získat důležité a konkrétní informace od klíčových aktérů v této oblasti. Cílem bylo získat hlubší a autentický vhled do této problematiky, zejména ve vztahu k postojům dvou největších dopravních sdružení v České republice, která zabírají většinu českého trhu silniční i železniční nákladní dopravy.

Autorka vytvořila pečlivě promyšlený soubor otázek, které se dotýkaly klíčových aspektů nákladní dopravy a nedostatku řidičů a strojvedoucích. Významným prvkem zvoleného konceptu bylo záměrně ponechat otevřenou možnost odpovědi. Důvodem bylo zajistit, aby názory a pohledy zástupců obou sdružení byly autentické a nestranné. Tímto přístupem vzniklo přesvědčení, že se informace získané prostřednictvím rozhovorů budou co nejvíce blížit skutečným postojům a zkušenostem respondentů.

Během řízených rozhovorů autorka zaměřila svou pozornost na klíčové aspekty nákladní dopravy, včetně silniční a železniční dopravy. Zaměření bylo zejména na problémy spojené s nedostatečným počtem řidičů a strojvedoucích a na otázky týkající se jejich pracovních a mzdových podmínek. Tyto rozhovory plní důležitou úlohu doplňujícího zdroje informací, jehož hlavním cílem bylo ověřit a případně rozšířit poznatky získané během první poloviny praktické části.

Zjištění z těchto rozhovorů budou hrát klíčovou roli při sumarizaci hlavních nedostatků řidičů a strojvedoucích v nákladní dopravě. Na základě těchto informací bude autorka schopna formulovat závěry a doporučení, které by mohly přispět k hledání možných řešení tohoto problému na trhu práce.

Hlavním cílem práce je prozkoumat situaci na trhu s řidiči a strojvedoucími, a identifikovat příčiny nedostatku pracovníků v těchto klíčových profesích. Řízené rozhovory s odborníky v této oblasti přispějí k lepšímu porozumění této problematice a poskytnou relevantní informace a doporučení, jež mohou vést ke snaze o zlepšení situace na trhu práce v této klíčové oblasti ekonomiky.

Co se týče teoretického rámce, jako reprezentativní zdroj literatury o řízených rozhovorech zvolila autorka knihu „Výzkum médií – Nejužívanější metody a techniky“ napsanou Renátou Sedlákovou v roce 2014. V této publikaci je metoda řízených rozhovorů podrobně představena. Sedláková (2014, s. 211) pojednává o běžně používaných metodách rozhovoru známých jako polostrukturovaný, semistrukturovaný nebo řízený rozhovor. U těchto stylů rozhovorů je nutné

předem vypracovat sadu otázek, nicméně v případě řízeného rozhovoru má tazatel možnost otázky v průběhu rozhovoru podle potřeby doplňovat nebo pozměňovat. Tím je umožněna flexibilita a současně se dle autorky předchází situacím, kdy respondent může poskytnout informace, aniž by byl tazatelem vyzván.

Metoda vedení polostrukturovaných rozhovorů je podle Sedlákové (2014, s. 211) obecně považována za nejefektivnější způsob sběru dat. Kombinací výhod standardizovaného i nestandardizovaného rozhovoru se tento přístup pokouší zmírnit nedostatky obou metod. V důsledku toho je jednou z nejčastěji používaných technik v kvalitativním výzkumu, uvádí Sedláková.

V rámci svého výzkumu si autorka pro vedení řízených rozhovorů vybrala dva významné představitele největších dopravních sdružení v České republice. Těmito představiteli jsou generální tajemník ČESMAD BOHEMIA, z.s., Mgr. Vojtěch Hromíř, a výkonný ředitel ŽESNAD.CZ, Ing. Oldřich Sládek. Oba představitelé těchto sdružení mají mimořádný vliv na strukturu a dynamiku trhu práce v oblasti strojvedoucích a řidičů. Výběr těchto respondentů je klíčovým krokem k hlubšímu poznání aktuálních problémů a potřeb v tomto odvětví. Obě dopravní sdružení jsou navíc zastoupena na celostátní úrovni a působí jako významní aktéři na trhu práce v dopravě.

Při výběru respondentů se autorka řídila pečlivými kritérii, aby zajistila co nejširší a nejrepresentativnější pohled na problematiku nedostatku řidičů a strojvedoucích v nákladní dopravě. Klíčovým kritériem bylo postavení respondentů v jejich sdruženích a jejich hluboká znalost problematiky. Dalším faktorem byla odbornost respondentů v oblasti dopravy a zaměstnanosti. Jejich dlouhodobá angažovanost a aktivní role v této oblasti zajistila, že jejich názory a pohledy byly založeny na bohatých zkušenostech a vědomostech.

Organizace obou řízených rozhovorů byla strukturována podle tematických okruhů, přičemž každý tematický okruh obsahoval jiný počet otázek. První rozhovor s Mgr. Vojtěchem Hromířem, generálním tajemníkem ČESMAD BOHEMIA, z.s., obsahoval celkem 6 tematických okruhů s celkem 23 otázkami. Druhý rozhovor s Ing. Oldřichem Sládkem, výkonným ředitelem ŽESNAD.CZ, měl rovněž 6 témat a 26 otázek. V obou případech se otázky týkaly několika hlavních aspektů, jako je náročnost profese řidičů a strojvedoucích v silniční a železniční nákladní dopravě, mzdových podmínek, nedostatku pracovníků v tomto odvětví a faktorů, které tuto situaci ovlivňují.

Podrobný seznam otázek, které byly položeny oběma zástupcům, je uveden v příloze tohoto dokumentu, jako Příloha 2 a Příloha 3. Stejně tak jsou v příloze uvedeny transkripce obou provedených rozhovorů jako Příloha 4 a Příloha 5. Tyto přepisy hrály klíčovou roli jako hlavní zdroj informací při zpracování kapitoly o řízených rozhovorech. Autorka se na tyto přepisy v této kapitole odvolává, aby čtenářům zprostředkovala detailnější náhled na obsah rozhovorů a získané poznatky.

Komunikace s respondenty probíhala v online prostředí za využití platformy Google Meet. Autorka navázala kontakt s dotazovanými již před zpracováním praktické části této práce, kdy žádala o poskytnutí relevantních zdrojů souvisejících s tématem výzkumu. Během této komunikace byli respondenti seznámeni s cíli a metodikou diplomové práce a byli osloveni k účasti na řízených rozhovorech. Oba zástupci sdružení potvrdili svou ochotu spolupracovat a vyjádřili souhlas s účastí na těchto rozhovorech.

Samotné rozhovory trvaly u obou respondentů přibližně 40 minut. Celý proces probíhal online a během rozhovorů byly odpovědi respondentů pečlivě zaznamenávány formou zvukového záznamu, který posléze sloužil jako podklad pro tvorbu transkripce. Tyto přepisy jsou následně analyzovány v rámci praktické části této práce.

Na základě uskutečněných rozhovorů byly formulovány závěry a interpretace týkající se konkrétních aspektů výzkumného tématu. Byly identifikovány klíčové trendy, názory a vzory, které poskytly hlubší vhled do zkoumané problematiky.

Silniční nákladní doprava – ČESMAD, Mgr. Vojtěch Hromír:

- Moderní technologické inovace přinesly nové nástroje a zvýšený tlak na řidiče nákladních automobilů.
- Důraz je kladen na dodržování předpisů, pravidel, časových limitů řízení a odpočinku.
- Přísné regulace se vztahují i na manipulaci s nákladem, což zvyšuje stres řidičů.
- Nedostatek odpočívadel na dálnicích je problémem ovlivňujícím dodržování pravidel odpočinku.
- Mzdy řidičů kamionů jsou často pod průměrem a vyšší platy jsou spojeny s větším pracovním nasazením.
- Atraktivita profese řidiče nákladního automobilu se změnila – dříve důležité finanční výhody a cestování, nyní klíčový volný čas a pravidelná pracovní doba.
- Negativní obraz řidičů v médiích přispívá k poklesu zájmu o tuto profesi.
- Nedostatek řidičů nákladních automobilů vede k navrhovaným řešením jako je nábor z třetích zemí, snížení věkového limitu pro řidičský průkaz, zlepšení pracovních podmínek a sociálních výhod.
- Složitý systém zaměstnávání pracovníků ze třetích zemí může také ovlivnit nedostatek pracovníků v tomto odvětví.

Železniční nákladní doprava – ŽESNAD.CZ, Ing. Oldřich Sládek:

- Klíčová zjištění týkající se nákladní železniční dopravy a souvisejících aspektů.
- Silniční doprava roste, zatímco železnice se soustředí na obnovu staré infrastruktury.
- Plány na vysokorychlostní železnici jsou nerealistické pro nákladní vlaky na hlavních tratích.
- ETCS systém zvyšuje bezpečnost a spolehlivost, brání však větší kapacitě železnic.
- Automatizace řízení železnic teoreticky tento nedostatek pomáhá řešit, ale regulace odpovědnost brání rozvoji.
- Moderní technologie a lepší pracovní podmínky mění vnímání profese strojvedoucího.
- Sdružení ŽESNAD.CZ usiluje o zvýšení atraktivity železničních profesí.
- Výzvy v železniční dopravě zahrnují nedostatek pracovníků, modernizaci a atraktivitu profese.

Omezení metody:

- Nemožnost získat úplně totožné odpovědi od obou zástupců kvůli jejich odlišným reakcím a úrovním sdílení informací.
- Potenciální zkreslení výsledků kvůli nerovnoměrnému zapojení zástupců do rozhovoru, kdy jeden byl ochoten sdílet více informací než druhý.

Autorka se snažila minimalizovat tyto omezení následujícím způsobem:

- Přistoupit k rozhovoru s otevřeností a flexibilitou, respektující individuální rysy a preference každého zástupce.
- Snaha přizpůsobit otázky podle jednotlivých reakcí, aby došlo k získání co nejvíce relevantních informací od obou zástupců.
- I přes rozdílné odpovědi se pokusit najít společné body, které by umožnily porovnat a analyzovat získaná data.
- Při interpretaci výsledků zohlednit odlišnosti ve výpovědích a přistupovat k nim s uvážením.

Nicméně je třeba si uvědomit, že při výzkumu s více subjekty mohou rozdílné osobnostní charakteristiky a nálady subjektů ovlivnit průběh rozhovoru a získávané informace, což může ovlivnit konečné výsledky.

Metoda řízených rozhovorů umožnila získat hlubší vhled do problematiky, což je důležité pro shrnutí hlavních nedostatků v nákladní silniční a železniční dopravě. Získané údaje budou využity k formulaci závěrů a doporučení, která by mohla pomoci při hledání řešení nedostatku pracovníků v tomto odvětví. Tato metoda poskytla autorce autentické a aktuální informace, které jsou klíčové pro pochopení dané problematiky.

4 Praktická část

V této kapitole se autorka zabývá hlavními cíli práce, které jsou následující. Hlavním cílem práce je prozkoumat příčiny nedostatku řidičů a strojvedoucích v nákladní dopravě a identifikovat hlavní zdroje tohoto problému. Cíl směřuje k pochopení hlavních faktorů ovlivňujících nedostatek kvalifikovaných pracovníků v těchto odvětvích. Dílčím cílem je provést statistický výzkum situace na trhu řidičů a strojvedoucích, kde autorka poskytne přehled zaměstnanosti a volných pracovních míst v těchto profesích za posledních pět let. Dále posoudí parametry a trendy na trhu práce pro řidiče a strojvedoucí a provede důkladnou statistickou analýzu mzdových údajů včetně srovnání mezd těchto profesí za posledních pět let. Zvláštní pozornost bude věnována průměru a mediánu měsíční mzdy.

Druhým dílčím cílem práce je provedení rozhovorů se zástupci dopravních společností, kteří jsou obeznámeni se situací na trhu a potýkají se s nedostatkem pracovníků v těchto odvětvích. Konkrétně bude autorka věnovat svou pozornost na Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA, z. s., a Sdružení železničních nákladních dopravců ČR známé jako ŽESNAD.CZ. Cílem těchto rozhovorů je získat důležité a odborné pohledy a informace od klíčových hráčů v dopravním sektoru, které přispějí k hlubšímu pochopení situace na trhu řidičů a strojvedoucích, jejich pracovních a mzdových podmínek a atraktivity těchto profesí. Pro dosažení tohoto cíle autorka zvolila metodu řízených rozhovorů, která umožní získat konkrétní a významné informace.

Cílem této práce je poskytnout hlubší a autentický pohled na problematiku řidičů a na jejich nedostatek, a to zejména prostřednictvím statistického výzkumu trhu společně s pohledem zástupců dvou největších dopravních sdružení v České republice, které mají významný vliv na český trh silniční a železniční nákladní dopravy a jejich názory a zkušenosti jsou pro celkové pochopení problematiky klíčové. Na základě získaných informací bude autorka schopna rozklíčovat hlavní nedostatky v oblasti řidičů a strojvedoucích v nákladní dopravě.

4.1 Situace na trhu s řidiči, vývoj mezd řidičů a strojvedoucích

V této kapitole se autorka zaměřuje na analýzu situace na trhu s řidiči a strojvedoucími, cílem je identifikovat příčiny nedostatku pracovníků v tomto sektoru a porozumět hlavním faktorům, které dané odvětví ovlivňují. Dále poskytuje přehled zaměstnanosti a nabízených pracovních pozic v těchto profesích za posledních 5 let.

Důležitým prvkem je také vyhodnocení parametrů a trendů na trhu práce v této oblasti. Cílem je získat komplexní přehled o nedostatku kvalifikovaných pracovníků a lépe porozumět dynamice trhu práce v oblasti automobilové a železniční nákladní dopravy.

4.1.1 Trh s řidiči

Nedostatek řidičů je aktuální téma, kterým se zabývá spousta zemí. Irszech.cz (2023) popisuje problematiku nedostatku zaměstnanců, se kterým se potýká česká ekonomika již řadu let, a to v několika odvětvích. Jedna z nejnepokojivějších situací je však na trhu řidičů nákladních automobilů. Zdroj popisuje, že Česká republika postrádá zhruba 20 000 řidičů, což je pro dopravní průmysl zásadním problémem. K tomu se navíc přidává skutečnost, že více než polovina z počtu aktivních řidičů je v důchodovém nebo předdůchodovém věku, což může krizovou situaci s nedostatkem pracovníků ještě prohloubit.

Jak popisuje Irszech.cz (2023), nedostatek řidičů má nepříznivý dopad nejen na podniky, ale i na celou ekonomiku České republiky. Doprava je nedílnou součástí správného chodu současného světa a bez ní by průmysl a obchod nemohl existovat. Co se týče způsobů, jak se dostat z této nepříznivé situace, uvádí zdroj možnost vypořádání se s nedostatkem řidičů na trhu zaměstnáním lidí z jiných zemí. Tato možnost je ve skutečnosti ale mnohem komplikovanější, než se zdá. Proces vydání víz může v České republice trvat i několik měsíců

a cizinec musí navíc složit zkoušku odborné způsobilosti a obhájit řidičský průkaz, to může zabrat další řadu měsíců, přesněji až šest měsíců od okamžiku podání žádosti o vízum až do chvíle, kdy osoba usedne za volant, popisuje Irszech.cz (2023), dále také uvádí příklad, že v Polsku, kam má v současné době namířeno mnoho zahraničních řidičů, je celý proces obstarání víz a průkazů zvládnut v rámci maximálně jednoho měsíce, to je důvod, proč míří většina zahraniční síly především do této země.

Jedním z dalších řešení, které uvádí Irszech.cz (2023), je tlak na snížení cen pohonných hmot a dálničních poplatků, což by mohlo přimět podniky k tomu, aby nabídly lepší mzdy a přilákaly nové řidiče. Další možností pro zlepšení atraktivity práce řidiče kamionů by bylo výhodné zvýšit počet odpočívadel a zároveň snížit dopravní zácpy a komplikace na vozovkách. Zkrátka řešení pro nedostatek řidičů v zemi existuje několik, i přesto však zůstává nadále v nedohlednu, zmiňuje zdroj.

Další příčinou nedostatečného počtu řidičů uvádí Busportal.cz (2018), kde je popsáno, co této problematice negativně přispělo v průběhu let. Například v devadesátých letech studenti středních škol, kteří se zaměřovali na dopravní obory, měli příležitost získat kromě řidičského oprávnění skupiny B také řidičské oprávnění skupiny C pro nákladní vozidla, i řidičské oprávnění skupiny D pro autobusy. Zdroj uvádí, že v průběhu nadcházejících let byla tato možnost z mnoha studijních zaměření odstraněna.

Busportal.cz (2018) popisuje i další faktor, který vedl k upuštění od možnosti získat řidičské oprávnění a tím je zrušení vojenské povinnosti, která dříve představovala pro mnoho uchazečů možnost získat řidičské oprávnění. Další problém nastal v moment, kdy došlo ke schválení zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. S tímto zákonem došlo k zavedení profesního osvědčení ve formě průkazů, což ještě více zkomplikovalo přístup k dopravním oborům. V dnešní době mají zájemci o řidičské povolání prakticky tři volby, jednou z nich je možnost využít rekvalifikačního programu, který poskytuje Úřad práce, druhou možností je pořízení řidičského průkazu na vlastní náklady a poslední je obstarání řidičského průkazu na náklady konkrétní společnosti, která se chystá řidiče zaměstnat. Toto jsou však možnosti, které nejsou ani v jednom případě dlouhodobě efektivní a systematické, zmiňuje zdroj.

Praktickalogistika.cz (2022) zmiňuje další bariéry, kterými jsou například problémy ze stran řidičů, jako neochota pracovat o víkendech, jelikož chtějí věnovat svůj čas rodině a přátelům. Další negativními faktory, které se řidičům nezamlouvají, jsou nevyhovující podmínky, ve kterých tráví příliš mnoho času, může se například jednat o velký počet odpočívadel bez sociálních zařízení, nedostatek parkovacích míst pro kamiony. Na silnicích dochází k velmi častým kontrolám, a to nejen v České republice ale v rámci celé Evropské Unie. Na místě dochází k přísným revizím technického stavu nákladních vozidel, kontroluje se povolení, osobní doklady a mnohdy se řidiči nevyhnu pokutám, popisuje zdroj. Také narůstá administrativní náročnost, jelikož zákazníci požadují čím dál podrobnější a rozsáhlejší reporty o přepravě. Především jde však o nepohodlí, které se potenciálním řidičům nezamlouvá a celkové zacházení s řidiči, které je mnohdy špatné, konkrétním příkladem je nadřazené chování skladníků, kteří pomáhají kamiony nakládat, či zákaz využívání sociálních zařízení u dodavatelů.

Truckfocus.cz (2023) uvádí, že řidiče trápí také bezpečnost, kterou nelze jen tak zajistit, nejčastěji je to z důvodu imigrantů snažících se přejet v nákladních vozech do jiné země. Uprchlíci se dostanou do části vozu s nákladem, kdy převážené zboží poškodí, nebo vyhodí z vozu. Řidiči si tohoto násilného vniknutí nemusí ani všimnout, a tak pokračují s nákladem dál. Přičemž jsou následně kontrolováni a pokutováni za nelegální převážení osob, pokuty se mohou pohybovat v řádkách desítek tisíců korun. Odpovědnost za náklad a za špatně zabezpečené vozidlo nese řidič, který musí zajistit vozidlo tak, aby nebyla tato vniknutí možná.

Následně jsou také povinni náklad pravidelně kontrolovat, zda je náklad v pořádku a nedošlo k žádnému vniknutí či poškození, o těchto úkonech musí vést záznamy, uvádí zdroj.

S těmito problémy se potýkala v minulosti také organizace ČESMAD Bohemia, Prodopravce.cz (2017) popisuje případ jednoho z řidičů, kterému po cestě do Anglie přes Francii vloupali do nákladového prostoru uprchlíci. Jelikož jsou před přístavem ve Francii kolony a probíhají zde kontroly vozidel před naloděním, mají uprchlíci čas se do nákladních prostor dostat. Řidič při podezření na vloupání uprchlíků volal okamžitě policii. V té době byla snaha zabránit vniknutí imigrantům brána v úvahu a pokuty tak byly výrazně nižší nebo dokonce nulové. Dnes je tomu jinak, Truckfocus.cz (2023) popisuje zpřísnění pravidel a zdražení pokut, od února byly stanoveny pokuty za špatně zabezpečený náklad. Řidičům hrozí nákladné pokuty, a to i v případě, že se uprchlíci do vozu vůbec nedostanou.

Vojtěch Kolář (2017) na stránkách uvádí, jaké další faktory negativně ovlivňují zájem o tyto pozice. Potenciální řidiče odrazují vysoké nároky na práci, život na silnicích a velká míra zodpovědnosti za převážený náklad, kromě dopravních předpisů v rámci jednotlivých zemí je náplní řidiče také plánování povinného odpočinku. Dalšími mohou být například upevňování nákladu a řada postupů, které je třeba uplatnit v případě nehody či jiného problému na cestě, což si žádá určitou praxi, popisuje autor.

Firmy dělají vše proto, aby toto povolání zatraktivnili především pomocí lepších platových podmínek a odměňovacího systému. Možností je také vysoký náborový příspěvek, který nabízí společnosti jako jednorázovou odměnu za nástup, vysvětluje Praktickalogistika.cz (2022). Vojtěch Kolář (2017) na stránkách rozvíjí tuto problematiku, kde popisuje odměňování řidičů formou diet. Řidiči pobírají minimální mzdu a dále pak ze zákona stanovené diety, které by ale neměli být obsaženy v jejich mzdě. Řidiči si tak přijdou na vysokou částku, někdy až nad průměrem svého platu, ale tím, že mají ve smlouvě mzdu minimální, jsou znevýhodněni například v případě zdravotních potíží, ztráty zaměstnání nebo při spoření na důchod.

Praktickalogistika.cz (2022) uvádí, že zájem o přepravní služby je vysoký, firmy však nemohou vzít maximum objednávek z důvodu nedostatku řidičů. Tímto problémem se zabývá například společnost ČSAD v Uherském Hradišti, kde stojí nákladní auta na firemním parkovišti, protože s nimi nemá kdo jezdit. Firma má tedy hmotné prostředky na pokrytí většího množství zakázek, nemá však dostatek pracovní síly. Situaci ovlivnila také válka na Ukrajině, odkud pochází mnoho řidičů, kteří již mají vyřízené doklady v ČR, spousta mužů byla nucena se do země vrátit, a tak společnost ČSAD čeká na jejich návrat, aby mohli znovu využívat doteď odstavená vozidla, popisuje zdroj.

Organizace ČESMAD se aktivně zabývá touto problematikou a zakládá projekty určené k jejímu zamezení, jedná se o projekty určené k tvorbě komplexního systému pro vzdělávání a školení budoucích profesionálních řidičů nákladní a autobusové dopravy, popisuje TruckJobs, tento portál je vytvořen institutem silniční dopravy ČESMAD Bohemia s. r. o. Projekt byl založen na základě spolupráce středních odborných škol po celé České republice, přičemž došlo k rozdělení regionů, aby bylo možné efektivně reagovat na specifické potřeby a požadavky škol v jednotlivých krajích. Došlo také k zapojení klíčových partnerů jako například Krajské úřady, Úřad práce ČR, Svaz průmyslu dopravy a Krajské hospodářské komory, popisuje Busportal.cz (2018).

Truckjobs definuje hlavní cíle těchto projektů, mezi kterými je zvýšení kooperace mezi zaměstnavateli, středními školami a dalšími partnery, zdokonalení praktické výuky a umožnění stáží učitelů a studentů ve společnostech, kooperace při nabírání studentů, propagování studijního oboru a profese. Dále také podílení se na inovaci a doplnění výukových oborů o potřebné znalosti, možnost získání řidičského průkazu, účast firem na vytváření obsahu studijních osnov, zvýšení kooperace mezi Úřadem práce ČR a zaměstnavateli, snazší výměnu informací o fungování příspěvkových programů Úřadu práce a kooperace při vybírání, rekvalifikaci a motivaci zájemců o danou pozici, uvádí zdroj.

Kromě problémů s nedostatkem řidičů se dopravní systém potýkal také s nárůstem pohonných hmot na přelomu roku 2021 a 2022, v tomto případě se jednalo o naftu. Dodavatele tento problém negativně ovlivnil v provozování svých činností, Martin Felix (2022) na stránkách popisuje zvýšení nákladů dopravců až o 7 Kč na 1 km. Došlo k ohrožení malých dopravních firem, jelikož doplatky na pohonných hmotách byly v řádkách desítek tisíců a menší podniky nebyly na takové částky finančně vybaveny. Existovala tak velká pravděpodobnost odstávky vozidel právě z důvodu platební neschopnosti. Autor také popisuje téměř každodenní zdražování paliv, přičemž bylo obtížné stanovit cenu za dopravu, protože během následujících málo dní cena paliv znovu vzrostla a firmy nebyly schopny pokrýt ani náklady na přepravu. České dopravní podniky byly tak ve značné nevýhodě v porovnání s ostatními státy, jako Rumunsko, Maďarsko nebo Polsko. Tyto země profitovali z nízké ceny pohonných hmot, které zaopatřila vláda snižováním cen nebo snižováním daní, uvádí autor. Vláda České republiky váhala, až po několika výzvách ze strany organizace ČESMAD Bohemia s. r. o. reagovala na tuto situaci snížením spotřební daně, což byl vhodný krok k obnově konkurenceschopnosti země, uvádí Felix.

Vzhledem k tomu, že počet dostupných řidičů je, a pravděpodobně stále bude nedostatečným problémem, stává se autonomní provoz možným technologickým řešením. Podle Jana Boháče (2023) nedávno došlo k prezentaci nové verze systému autonomního řízení nákladních automobilů od společnosti Aurora Innovation, systém byl měl být zdokonalený tak, aby dokázal zvládat mimořádné podmínky na vozovce, jako jsou nehody a nepříznivé počasí. Společnost Aurora doufá, že v blízké budoucnosti získá schválení ze strany regulačních orgánů a zavede tyto autonomní kamiony na texaských dálnicích. Ačkoli se většina pozornosti veřejnosti soustředí na samořídící osobní automobily, jsou to ve skutečnosti autonomní nákladní vozidla, která mají potenciál stát se vůdčí silou. Je to dáno tím, že většina tras kamionů vede po dálnicích, které jsou ve srovnání s často nepřehledným městským provozem snadněji ovladatelné, uvádí autor.

Podle Jana Boháče (2023) má společnost Aurora Innovation plnou podporu od uznávaných odborníků zabývajících se samořídícími technologiemi, kteří se v oboru pohybují již několik let. Řadí se mezi ně Sterling Anderson, bývalý ředitel programu autopilota ve společnosti Tesla, a Drew Bagnell, který pracoval na projektu autonomního řízení ve společnosti Uber, spolu s dalšími odborníky. Díky těmto zkušeným odborníkům získala společnost Aurora Innovation finanční prostředky v hodnotě přes 11 miliard korun a významným investorem je v tomto ohledu také společnost Amazon. Společnost navíc navázala spolupráci s předními výrobci automobilů, včetně společností Volkswagen, Toyota a Hyundai, uvádí autor.

V současné době je autonomní systém téměř dokončen a společnost Aurora se zaměřuje na vytvoření dokumentu Driver Safety Case, který má prokázat bezpečnost systému a jeho vhodnost pro provoz na veřejných komunikacích, popisuje Jan Boháč (2023). Dále uvádí, že je tento dokument vyžadován americkým ministerstvem dopravy před uvedením vozidel na trh. Bude-li tento proces vyhodnocen jako úspěšný, mohly by autonomní nákladní vozy vyjet na silnice mezi Houstonem a Dallasem již za rok, popisuje Boháč.

Jak je zmíněno na začátku této kapitoly, nedostatek řidičů je aktuálním problémem v České republice ale také v mnoha dalších zemích. Má negativní dopad na podniky a ekonomiku země. Jednou z nejvíce postižených oblastí je trh nákladní dopravy, kde Česká republika potřebuje přibližně 20 000 řidičů. Situaci zhoršuje skutečnost, že více než polovina aktivních řidičů je v důchodu nebo těsně před důchodem. Jedním z řešení této problematiky může být zaměstnání cizinců, tento proces je však často komplikovaný a také časově náročný. Mezi další možnosti se řadí snížení cen pohonných hmot a dálničních poplatků, tyto částky by mohly být využity pro zvýšení mezd. Dále zlepšení pracovních podmínek a zatraktivnění řízení nákladních vozidel.

Mezi faktory, které vedou k nedostatku řidičů, lze zařadit omezenou možnost získání řidičského oprávnění, špatné pracovní podmínky, administrativní složitost, bezpečnostní rizika a negativní postoj k řidičům. Společnosti se pokoušejí zvýšit atraktivitu této profese prostřednictvím lepších platových podmínek a systému odměňování. Celkově je nedostatek řidičů komplexním problémem, který vyžaduje systematická opatření a spolupráci mezi různými zúčastněnými stranami, včetně vlády, společností a odborů, aby bylo možné nedostatek účinně řešit a zajistit udržitelnost dopravního odvětví.

Dále následuje první část statistického výzkumu, a to přehled zaměstnanosti v tomto odvětví, je třeba dodat, že zaměstnanost je klíčovým ukazatelem stavu na trhu práce. Ukazuje, kolik lidí je v daném čase zaměstnáno a aktivně vykonává danou práci za danou mzdu. V tomto případě zahrnuje sledování změn ve struktuře podle druhů profesí v nákladní dopravě. Řidiči jsou rozděleni na skupiny podle kategorie, každá tato kategorie řidičů vykonává specifickou práci a má specifické požadavky a kvalifikace. Rozdělení na kategorie umožňuje lepší průzkum trhu práce a vývoje mezd, každá skupina může mít odlišnou poptávku po pracovních silách a odlišný odměňovací systém. Tím že dojde k rozdělení řidičů na skupiny lze získat podrobnější a specifitější informace o jednotlivých oblastech a lépe porozumět trendům vývoje zaměstnanosti v každé z těchto kategorií.

Co se týče vývoje zaměstnanosti v nákladní dopravě, podle statistik portálu ISPV byla zaměstnanost u profese řidiče nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel za posledních pět let následující. Podle Tabulky 1 bylo v roce 2018 v tomto oboru zaměstnáno celkem 101 100 lidí. V následujícím roce 2019 došlo k růstu zaměstnanosti o 5 800 řidičů, čímž se počet zvýšil na 106 900. Rok 2020 přinesl razantní zvrát v důsledku hospodářských potíží způsobených pandemií Covid-19. Omezení výroby a nedostatek pracovních sil vedly k poklesu zaměstnanosti nejen v této oblasti. V roce 2021 se pokles prohloubil o dalších 4 700 osob, a počet řidičů klesl na 93 800. Což ukazuje na trvalé a negativní dopady pandemie v této profesi. Nicméně v roce 2022 byl pozorován mírný pozitivní trend, kdy zaměstnanost vzrostla o 3 200 osob na celkových 97 000. Tento nárůst naznačuje určité oživení v odvětví a snahu o obnovu zaměstnanosti.

Celkově lze tedy konstatovat, že v oblasti řidičů nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel došlo v důsledku pandemie Covid-19 k poklesu v letech 2020 a 2021. Avšak následující rok bylo možné pozorovat mírné zotavení.

Tabulka 1 Řidiči nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel – přehled zaměstnanosti

| Řidiči nákl. automobilů, tahačů a speciálních vozidel | |
|--|--------------------------|
| Rok | Počet zaměstnanců |
| 2018 | 101 100 |
| 2019 | 106 900 |
| 2020 | 98 500 |
| 2021 | 93 800 |
| 2022 | 97 000 |

Zdroj: Vlastní zpracování dle ISPV dostupný na: <https://ispv.cz/cz/Vysledky-setreni/Archiv.aspx>

Co se týče řidičů nákladních automobilů (kromě tahačů), lze dle Tabulky 2 zaznamenat mírný růst zaměstnanosti. Avšak po propuknutí pandemie došlo k dramatickému poklesu v této profesi. V roce 2020 se počet zaměstnanců snížil o 10 500 řidičů na celkových 48 700, což představuje pokles o 17,7 %. V roce 2021 byl zaznamenán další výrazný pokles, kdy počet

zaměstnanců klesl na 44 800, což představuje ztrátu dalších 3 900 osob a snížení o 8 %. Tento pokles naznačuje, že i po skončení pandemie nedošlo k oživení zaměstnanosti v této oblasti. V roce 2022 došlo pouze k mírnému zvýšení, kdy se počet řidičů zvýšil o 100 na celkových 44 900 osob.

Lze tedy konstatovat, že zaměstnanost řidičů nákladních automobilů vykazovala před pandemií mírný růst, ale po jejím propuknutí došlo k výraznému poklesu, a ani po skončení pandemie se zaměstnanost nevrátila na předešlou úroveň.

Tabulka 2 Řidiči nákladních automobilů (kromě tahačů) – přehled zaměstnanosti

| Řidiči nákl. automobilů (kromě tahačů) | |
|---|--------------------------|
| Rok | Počet zaměstnanců |
| 2018 | 59 100 |
| 2019 | 59 200 |
| 2020 | 48 700 |
| 2021 | 44 800 |
| 2022 | 44 900 |

Zdroj: Vlastní zpracování dle ISPV dostupný na: <https://ispv.cz/cz/Vysledky-setreni/Archiv.aspx>

Podle Tabulky 3 je patrné, že profese řidiče tahačů za posledních pět let zaznamenala významný růst zaměstnanosti. V roce 2018 bylo zaměstnáno celkem 30 400 řidičů. V následujícím roce, tedy 2019, se tento počet zvýšil o 1 800 pracovníků na celkových 32 200 zaměstnanců. V roce 2020 pak došlo k dalšímu významnému nárůstu, kdy zaměstnanost dosáhla čísla 34 100, což představuje přírůstek 1 900 osob. V roce 2021 byl zaznamenán mírnější nárůst, a to o 1 500 řidičů, čímž se celkový počet zaměstnanců vyšplhal na 35 600. Největší nárůst zaměstnanosti byl zaznamenán v roce 2022, kdy počet vzrostl o rovných 2 000 a dosáhl čísla 37 600.

Z údajů v Tabulce 3 je patrné, že zaměstnanost v oblasti řidičů tahačů rostla průměrným tempem 5,2 % ročně. Tento významný růst naznačuje, že pandemická situace tuto profesi neovlivnila a poptávka po řidičích tahačů zůstala po celou dobu stabilní.

Tabulka 3 Řidiči tahačů – přehled zaměstnanosti

| Řidiči tahačů | |
|----------------------|--------------------------|
| Rok | Počet zaměstnanců |
| 2018 | 30 400 |
| 2019 | 32 200 |
| 2020 | 34 100 |
| 2021 | 35 600 |
| 2022 | 37 600 |

Zdroj: Vlastní zpracování dle ISPV dostupný na: <https://ispv.cz/cz/Vysledky-setreni/Archiv.aspx>

Na základě dat dostupných z Ministerstva práce a sociálních věcí byla provedena druhá část statistického výzkumu zaměřující se na nedostatečnou obsazenost pracovních pozic v rámci

jednotlivých profesí. Tato statistika přináší informace o množství pracovních nabídek a jejich rozložení, což je důležitým aspektem pro pochopení toho, jak trh práce reaguje na potenciální růst v odvětví a zvýšenou poptávku po pracovnících. Prodlužující se doba potřebná k nalezení vhodného zaměstnance naznačuje, že podniky čelí dlouhodobému problému s hledáním vhodných kandidátů na trhu práce. Na základě statistik Ministerstva práce a sociálních věcí však není možné přesně vyčíslit, jak velký podíl uchazečů o zaměstnání představuje frikční nezaměstnanost a kolik uchazečů má jiná mzdová očekávání, která by pro firmy nebyla ekonomicky udržitelná. Existuje také řada společností, která nehledá pracovní sílu na úřadu práce, takže výsledná čísla mohou být mnohonásobně vyšší, než uvádí tato statistika.

Z Tabulky 4 je patrný přehled volných pracovních pozic v oboru řidiče nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel za posledních pět let. V roce 2018 bylo celkem 4 217 volných míst. Z tohoto počtu bylo 1 335 míst nabízeno pouze v období 0-3 měsíců, což naznačuje téměř okamžité obsazení. Dalších 466 míst bylo obsazováno po dobu 3-6 měsíců. Existovala také skupina pracovních pozic, která zůstala neobsazena po dobu 6-12 měsíců, celkem 1 115 míst. Avšak druhou největší skupinou jsou pracovní místa, která byla nabízena po dobu 12 a více měsíců, jejichž počet je téměř totožný jako počet pozic obsazovaných do 3 měsíců. Z Tabulky 4 je zjevné, že obsazování pozice v krátkém období je velmi podobné obsazování volných míst v období dlouhodobém.

V roce 2019 bylo celkem 5 490 volných pracovních pozic v oboru. Z tohoto počtu bylo 1 716 míst nabízeno v období 0-3 měsíců, 681 míst v rozmezí 3-6 měsíců a 1 146 míst v rozmezí 6-12 měsíců. Největší počet míst byl obsazován po dobu delší než 12 měsíců, a to celkem 1 947 míst, což představuje výrazný přesah oproti nejkratší době obsazování o 231 míst.

Rok 2020 přinesl tomuto oboru celkem 5 185 volných pozic. Z toho bylo 1 691 obsazeno během prvních 3 měsíců, 405 míst v rozmezí 3-6 měsíců a 801 míst v době mezi 6 a 12 měsíci. Zde opět dochází ke významnému přesahu, kdy počet obsazených pozic za dobu delší než 12 měsíců dosáhl čísla 2 288.

V roce 2021 bylo třeba obsadit celkem 4 898 pracovních míst v tomto oboru, Během prvních 3 měsíců bylo obsazeno 1 589 pozic. V období 3-6 měsíců bylo obsazeno 392 míst. Počet obsazených pozic za dobu 6-12 měsíců činil 712. Největší počet míst byl obsazován po dobu delší než 12 měsíců, a to konkrétně 2 205 pozic.

V minulém roce bylo v tomto oboru poptáváno celkem 5 696 míst, což bylo nejvíce, za posledních 5 let. Nejrychleji bylo obsazeno 1 636 pozic během prvních 3 měsíců. V období 3-6 měsíců bylo obsazeno 764 míst a v období 6-12 měsíců šlo o celkem 1 274. Nejdélší doba obsazování byla u pozic, jejichž naplnění trvalo déle než 12 měsíců, šlo konkrétně o 2 294 míst. Z analýzy dat Ministerstva práce a sociálních věcí vyplývá nedostatečná obsazenost pracovních pozic v oboru řidiče nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel. V průběhu posledních pěti let byl zaznamenán nárůst počtu volných míst v této profesi. Přehled volných pracovních pozic z Tabulky 4 naznačuje, že obsazování míst v krátkém období (0-3 měsíce) je podobné jako v období dlouhodobém (12 a více měsíců).

V průběhu let 2018 až 2022 bylo nejvíce pozic obsazených v prvních třech měsících, počet pozic obsazovaných po dobu 3-6 měsíců a 6-12 měsíců byl nižší. Nicméně největší skupinou jsou pracovní místa, která zůstala neobsazena po dobu delší než 12 měsíců. Tento trend se opakoval v průběhu let, přičemž rok 2022 přinesl nejvyšší počet volných míst v této profesi. Celkově tedy přetrvává nedostatečná obsazenost pracovních pozic v tomto oboru.

Tabulka 4 Řidiči nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel – přehled volných pracovních pozic

| Řidiči nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel | | | | | |
|---|----------------------------|---|-------------------|--------------------|-------------------------|
| Rok | Aktuální počet míst | Počet volných pracovních pozic nabízených po dobu: | | | |
| | | 0-3 měsíce | 3-6 měsíců | 6-12 měsíců | 12 a více měsíců |
| 2018 | 4 217 | 1 335 | 466 | 1 115 | 1 301 |
| 2019 | 5 490 | 1 716 | 681 | 1 146 | 1 947 |
| 2020 | 5 185 | 1 691 | 405 | 801 | 2 288 |
| 2021 | 4 898 | 1 589 | 392 | 712 | 2 205 |
| 2022 | 5 969 | 1 636 | 764 | 1 274 | 2 294 |

Zdroj: Vlastní zpracování dle MPSV dostupný na: <https://data.mpsv.cz/web/data/analiza-neobsazenosti-volnych-pracovnich-mist-podle-profese>

Pokud jde o profesní oblast řidičů nákladních automobilů (s výjimkou tahačů), dle Tabulky 5 bylo v roce 2018 celkem 2 133 volných pracovních pozic, přičemž 813 míst bylo obsazeno v průběhu 0-3 měsíců. Dalších 231 pozic bylo obsazeno mezi 3 a 6 měsíci, 487 míst bylo naplněno v rozmezí 6-12 měsíců a 602 pozic bylo obsazováno déle než 1 rok.

V roce 2019 byl zaznamenán nejvyšší počet volných míst za posledních 5 let, a to celkem 2 644. Během prvních 3 měsíců bylo obsazeno 1 113 míst. V období 3-6 měsíců bylo poptáváno 214 pozic, 407 pracovních míst bylo obsazeno v rozmezí 6-12 měsíců a 12 a více měsíců trvalo obsadit celkem 910 pracovních pozic.

V roce 2020 bylo poptáváno celkem 2 571 volných pracovních pozic, nejrychlejší obsazenost byla zaznamenána v průběhu 0-3 měsíců, kdy bylo obsazeno 973 míst. V rozmezí mezi 3-6 měsíci bylo naplněno 197 pozic 315 míst bylo obsazeno mezi 6-12 měsíci. V posledním a nejdélším období 12 a více měsíců bylo obsazeno 1 086 pracovních míst.

V roce 2021 bylo nabízeno 2 350 volných pracovních pozic, z čehož bylo během prvních 3 měsíců obsazeno 1 027. V období 3-6 měsíců bylo obsazeno 214 míst a 276 pozic bylo naplněno v rozmezí 6-12 měsíců. Nejdélší doba obsazování byla zaznamenána u 833 pracovních pozic, které trvalo naplnit déle než 1 rok.

V posledním roce bylo nabízeno 2 561 míst a mezi prvními třemi měsíci došlo k obsazení 1 110 pozic. V rozmezí 3-6 měsíců bylo následně obsazováno 229 míst, dalších 347 bylo naplněno mezi 6-12 měsíci a 875 v době delší než jeden rok.

Shrnutím analýzy dat v profesní oblasti řidičů nákladních automobilů s výjimkou tahačů lze konstatovat, že poptávka po pracovních silách je v tomto odvětví poměrně stabilní. V nejkratší době bylo obsazováno významné množství pozic. Tento rozbor naznačuje, že profesní příležitosti v této oblasti jsou dostupné, avšak jsou i místa, která vyžadují delší čas na jejich obsazení.

Tabulka 5 Řidiči nákladních automobilů (kromě tahačů) – přehled volných pracovních pozic

| Řidiči nákladních automobilů (kromě tahačů) | | | | | |
|--|----------------------------|---|-------------------|--------------------|-------------------------|
| Rok | Aktuální počet míst | Počet volných pracovních pozic nabízených po dobu: | | | |
| | | 0-3 měsíce | 3-6 měsíců | 6-12 měsíců | 12 a více měsíců |
| 2018 | 2 133 | 813 | 231 | 487 | 602 |
| 2019 | 2 644 | 1 113 | 214 | 407 | 910 |
| 2020 | 2 571 | 973 | 197 | 315 | 1 086 |
| 2021 | 2 350 | 1 027 | 164 | 276 | 883 |
| 2022 | 2 561 | 1 110 | 229 | 347 | 875 |

Zdroj: Vlastní zpracování dle MPSV dostupný na: <https://data.mpsv.cz/web/data/analiza-neobsazenosti-volnych-pracovnich-mist-podle-profese>

Profese řidiče tahačů dle Tabulky 6 ukazuje počet volných pozic, který byl v roce 2018 celkem 2 966. Nejrychleji obsazených míst bylo 920 a to v době prvních 3 měsíců, následovalo 353 pozic, které byly obsazeny do 3-6 měsíců a 499 míst, obsazených do 6-12 měsíců. Nenáročnější obsazení bylo pro 1 194 pracovních pozic, které trvalo více než 12 měsíců.

V roce 2019 se počet volných pracovních pozic zvýšil, a to na celkový počet 3 949, obsazenost do prvních třech měsíců byla 920 míst. V době mezi 3-6 měsíci bylo obsazeno 525 pozic a v rozmezí 6-12 měsíců celkem 934, počet pozic, který trvalo obsadit déle než 12 měsíců bylo 1 451.

Rok 2020 přinesl 4 287 volných pozic a v prvních třech měsících z nich bylo obsazeno 1 150. V době mezi 3-6 měsíci tomu bylo celkem 382, dále v rozmezí 6-12 měsíců se obsadilo 882 pozic a v poslední řadě došlo k obsazení 1 873 míst za dobu delší než 12 měsíců.

Dále celkem 4 133 volných pracovních pozic nabízel rok 2021, velmi rychle bylo uplatněno 1 124 míst, a to v době 0-3 měsíců. V časovém rozmezí 3-6 došlo k obsazení 520 pozic, dále celkem 423 míst bylo obsazeno v době mezi 6-12 měsíci a v době, která trvala déle než 12 měsíci to bylo 2 066 pozic.

V minulém roce byl počet celkových volných pracovních míst celkem 4 312, což byl zatím nejvyšší počet za posledních pět let. V nejkratším časovém období došlo k obsazení 1 270 míst v době mezi prvními třemi měsíci. Dále se obsadilo 395 míst za dobu mezi 3-6 měsíci. Celkem 739 pozic bylo obsazeno v době mezi 6-12 měsíci a 1 908 pozic bylo obsazováno déle než 12 měsíců.

Závěrem lze konstatovat, že tato profese vykazuje zvýšenou poptávku po pracovních silách převážně v letech 2020-2022, přesto ale největší počet volných míst byl těžko obsazován a z hlediska času nábor trval více než 12 měsíců. To naznačuje, že i při větším množství volných pozic bylo obtížné najít vhodné kandidáty nebo mohlo docházet k dlouhému procesu při náboru.

Tabulka 6 Řidiči tahačů – přehled volných pracovních pozic

| Řidiči tahačů | | | | | |
|---------------|---------------------|--|------------|-------------|------------------|
| Rok | Aktuální počet míst | Počet volných pracovních pozic nabízených po dobu: | | | |
| | | 0-3 měsíce | 3-6 měsíců | 6-12 měsíců | 12 a více měsíců |
| 2018 | 2 966 | 920 | 353 | 499 | 1 194 |
| 2019 | 3 949 | 1 039 | 525 | 934 | 1 451 |
| 2020 | 4 287 | 1 150 | 382 | 882 | 1 873 |
| 2021 | 4 133 | 1 124 | 520 | 423 | 2 066 |
| 2022 | 4 312 | 1 270 | 395 | 739 | 1 908 |

Zdroj: Vlastní zpracování dle MPSV dostupný na: <https://data.mpsv.cz/web/data/analyza-neobsazenosti-volnych-pracovnich-mist-podle-profese>

4.1.2 Trh se strojevedoucími

Železnice sehrávají nenahraditelný způsob přepravy různých druhů zboží a surovin. Ačkoli se poměr přepravy v minulých letech výrazně snížil a železniční dopravu nahradila doprava silniční, podle Pavla Tomana (2022) mají železnice stále potenciál a podpora ze strany Evropské unie tento fakt utvrzuje, stejně tak i hlavy jednotlivých států, které usilují o vylepšení infrastruktury železnic. Rozvoj železnic a trvale udržitelná doprava, která v rámci možnosti přispívá co nejmenším podílem k zatížení životního prostředí uhlíkovou stopou. Nákladní železniční doprava je velmi nedostatečná především z důvodu upřednostňování osobní přepravy lidí. Vlaky se navíc ve větším objemu nevejdou na železniční tratě a v blízké budoucnosti není výstavba nových železnic v plánu. Je tedy obtížné přesunout značnou část nákladu ze silnice na železnice, jednou z možností, jak upřednostnit nákladní železniční dopravu, je automatizovaný provoz ETCS, který je však také upřednostňován pro osobní železniční dopravu, uvádí autor.

Podle Pavla Tomana (2022) představuje největší problém neustálé zvýhodňování osobní dopravy, další překážkou je nedostatečné místo na železnici což opět vede k problému zvýhodněné osobní dopravy a velkému množství vlaků převážejících osoby. Z tohoto důvodu není pro nákladní vlaky na tratích místo, jak je zmíněno výše, existuje možnost, jak situaci zlepšit. Jedná se o vysokorychlostní tratě neboli systém ETCS, který je sice určený pro osobní dopravu, ale právě díky ETCS může dojít k uvolnění kapacity na železnicích. Bez dostatečné kapacity nemají železniční přepravci možnost realizovat svou činnost, co se týče mezinárodní přepravy, jde o zboží velkých rozměrů, které mnohdy nejde přepravit jiným způsobem než po trati, uvádí autor. Pro dopravce je tato situace velmi nepříznivá, navíc téměř bez východiska, jelikož jediné, co mohou učinit, je neustále upozorňovat vládní orgány na opožděné zásilky a nespokojené zákazníky. Vláda České republiky hraje klíčovou roli v rozvoji infrastruktury železnic jako její majitel a provozovatel. I přes to, že je na budování nových železničních tratí pozdě, by však měl stát alespoň přehodnotit svou politiku podpory železniční osobní dopravy a místo toho se více soustředit na podporu železniční nákladní dopravy. Problémy s nedostatkem místa netrpí jen Česko, ale celá střední Evropa, uvádí Pavel Toman (2022).

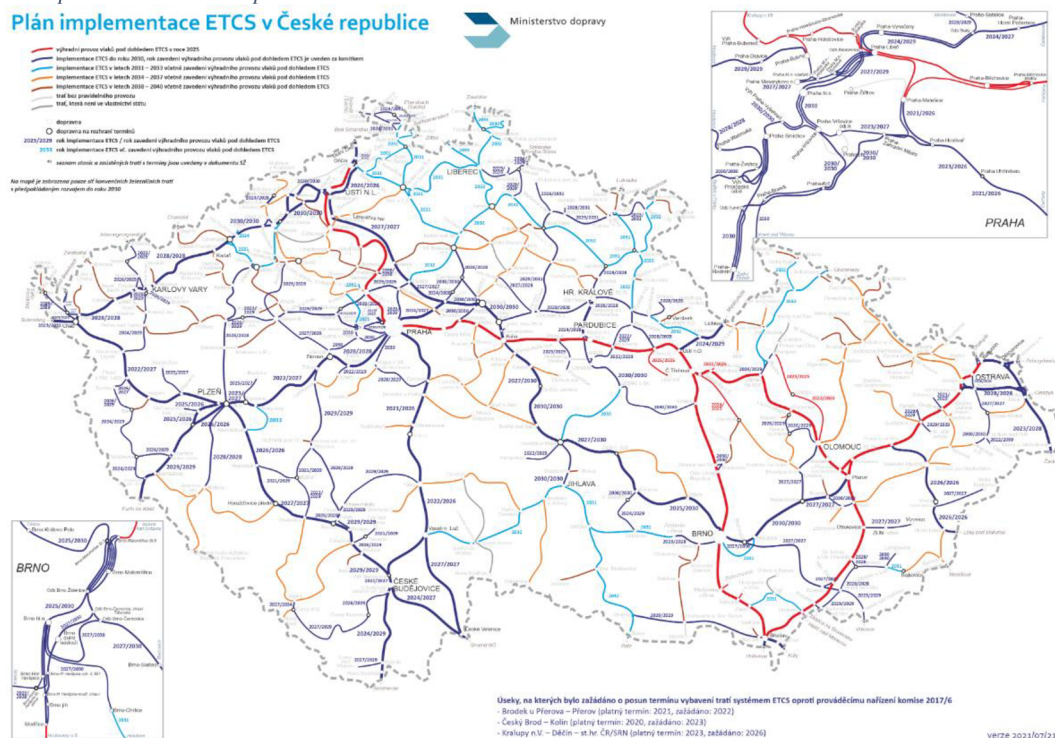
S návrhem zabezpečovacího systému zmíněného výše (ETCS) přišla Evropská unie, byl schválen v i České republice. Cílem tohoto systému je obstarat jednotnou železnici, bezpečnost provozu a zajistit, aby se vlakové soupravy různých dopravců bez problému přesouvaly z jedné

země do druhé v rámci Evropy bez nutnosti výměny lokomotiv na hranicích, jak je tomu doteď, uvádí Spravazeleznic.cz (bez data). Zařízení ETCS by mělo nahradit velké množství nespolupracujících, zastaralých systémů a sjednotit je. Součástí budování tohoto systému je také výstavba tratí s vysokou rychlostí. Technickytydenik.cz (2021) popisuje schopnost ETCS prověřovat činnost strojvedoucího oproti dosavadnímu systému vlakového zabezpečení, konkrétně se jedná o dodržování přípustné rychlosti, respektování návěsti (zastavení vlaku) a také reakce v případě, že odpovědná osoba nezareaguje včas. Může se jednat například o srážku vlaků a vykolejení, uvádí Technickytydenik.cz (2021).

Modernizace zabezpečovacích systémů na Českých železnicích je po nějakou dobu spuštěna a současně by mělo docházet ke zdokonalování infrastruktury, uvádí zdroj Mdcz.cz (2021). Dále uvádí, že jsou modernizovány železniční přejezdy a rok co rok jsou do této činnosti investovány miliardy korun. Plán moderního zabezpečení schvaluje vláda, která plánuje časový harmonogram zavedení evropského automatického zabezpečovacího systému ETCS, vize do budoucna je mít tento systém na všech tratích do roku 2040. Původně došlo k navázání na spuštěné práce v roce 2017, kde probíhala modernizace jedné z vytiženějších tratí u Českého Brodu a v Perninku, kde docházelo k častým nehodám. Poté začala modernizace i na jiných, méně vytižených linkách, a nakonec je v plánu výstavba celé železniční sítě v České republice, celkové náklady pro modernizaci se vyšplhají do výše 90 miliard Kč, uvádí zdroj.

Rok stanovený pro kompletně zmodernizované hlavní tratě sítě TEN-T (transevropské dopravní sítě) je 2030. V roce 2020 bylo zmodernizováno 155 přejezdů a náklady činily 1,5 miliardy Kč. Roku 2021 byl systém ETCS nainstalován na 569 kilometrech železnic, z toho bylo 560 kilometrů ve zkušebním provozu a na zbylých úsecích začala příprava pro implementaci systému. U řady přejezdů se plánuje také vybavení světelné signalizace, kamerový systém a dojde také ke zrušení několika křížení. Navíc se připravují sociální předpisy pro vylepšení pracovních podmínek strojvedců, včetně prodloužené doby odpočinku mezi směnami, uvádí Mdcz.cz (2021).

Obrázek 6 Implementace ETCS – plán



Zdroj: <https://mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Bezpecnostni-komise-MD-Dalsi-zabezpecovani-trati?returl=/Media/Media-a-tiskove-zpravy>

Podle informací v tiskové zprávě Sdružení železničních dopravců České republiky ŽESNAD (bez data) není modernizace v řadě miliard korun dostačující a je nutností navýšit kapacitu stávajících železničních tratí a také vybudovat pro potřeby nákladní dopravy zcela nové moderní železniční tratě, které budou naplňovat požadované standardy. Zdroj však zmiňuje, že příprava tras v nových koridorech je z hlediska projednávání a přípravy velmi náročná.

Budování nových tratí je téma, kterým se stát zabývá již dvě desetiletí, vysokorychlostní tratě jsou sice v procesu ale plánovaný konec tohoto rozšířeného projektu sahá až do roku 2040, popisuje Pavel Toman (2022). Přesné výsledky těchto modernizací bude možno vidět za poměrně dlouhou řadu let. Nedostatek místa na železnicích a upřednostňování osobní dopravy není však jediným nedostatkem železniční nákladní dopravy, Česko se potýká rovněž s nedostatkem vagonů i lokomotiv, jelikož se dopravci pokouší navyšovat množství vagonů a lokomotiv z důvodu vykompenzování zpoždění a nerovnoměrnosti na železnicích, aniž by se zvýšil celkový objem dopravy, což ale autor pokládá za ekonomicky neudržitelné. Zároveň je deficit zapříčiněn i zvyšováním poptávky po nových přepravách, a to i v důsledku válečného konfliktu na Ukrajině, vysvětluje Toman.

Pavel Toman (2022) také uvádí, že stejně jako v případě silniční dopravy i železniční podniky se potýkají s nedostatkem kvalifikovaného personálu pro řízení vlaků. Proto se některé dopravní společnosti obrací na zahraničí a zkoušejí najímat strojvedoucí z jiných zemí. V železniční dopravě to však není tak snadné jako v silniční. Na rozdíl od řidičů kamionů musí řidiči působících na železničních tratích absolvovat dlouhé školení zaměřené na českou železniční síť a její bezpečnostní standardy. Další nevýhodou je nutná znalost českého jazyka s minimální úrovní B1, což komplikuje zaměstnávat zahraniční pracovníky. Je potřeba tedy vzdělávat české zaměstnance a provést je výcvikem od úplného začátku, výcvik trvá přibližně 9 až 10 měsíců, a navíc ne každý tento výcvik absolvuje úspěšně, uvádí autor.

Co se týče nedostatku strojvedoucích, Stanislav Hájek (2019) popisuje toto téma jako problém, kterým se zabývá téměř celá Evropa. Řada zemí se potýká s výpadky, které musí řešit nahrazováním vlakové dopravy dopravou silniční. Tohle však není trvalé řešení, jelikož se v silniční doprava potýká s totožným problémem, což je nedostatek řidičů. Práce strojvedoucího, stejně jako řidiče, je poměrně náročná. Strojvedoucí má velkou odpovědnost, jak za náklad, tak za převážené osoby, ve většině případech se nachází v kabině sám, což u pracovníků nebudí velké nadšení. V nákladní vlakové dopravě dominuje především noční provoz a nepravidelná pracovní doba, která komplikuje řidičům osobní život. Autor také popisuje neochotu mladých lidí pracovat o víkendech, což snižuje popularitu této profese, stejně jako u řidičů nákladní dopravy. Především z těchto důvodů jsou v oboru zaměstnání převážně starší lidé, v důchodovém věku.

Vzhledem k tomu, že počet dostupných strojvedoucích není dostatečný, koncept autonomního provozu se dostává i na železnice. Česká společnost AŽD.cz (2021) se zabývá vývojem železniční techniky, aktivně pracuje na zavádění pokročilých autonomních technologií do reálného provozu, čímž se otevírá možnost nového přístupu k řízení železničních vozidel. Tento nový přístup může zahrnovat nejen plně autonomní provoz na bezobslužných regionálních přivaděčích, ale také soubor asistenčních nástrojů na podporu strojvedoucího v určitých úsecích jízdy. AŽD uvádí, že jejich cílem není úplná náhrada strojvedoucích ale modernizace způsobu provádění železničního provozu, aby některé úkony mohly být prováděny autonomně zatímco některé procesy budou stále vyžadovat odbornou obsluhu.

Podle AŽD.cz (2021) se systém autonomního řízení vlaku skládá z technologií, které plní funkci smyslů strojvedoucího. Jedná se o instalaci umělé inteligence, čidel, detektorů a diagnostických systémů na vozidle a na trati. Všechny tyto prvky jsou součástí zajištění bezpečnosti a efektivity provozu.

Přechodu ke kompletně autonomní železnici však brání stávající právní předpisy. K vyřešení tohoto problému se AŽD.cz (2021) věnuje kromě technických výzev také legislativním

aspektům na národní a evropské úrovni. Společnost kromě práce na evropských projektech ve spolupráci s Europe's Rail, která je společným podnikem EU a železničního sektoru, rovněž spolupracuje s českými výzkumnými institucemi, včetně uznávaných škol, jako jsou ČVUT v Praze, VUT v Plzni a VUT v Brně. AŽD hodlá i nadále propagovat rozvoj digitální vize v železničním průmyslu ve spolupráci s evropskými partnery, včetně provozovatelů tratí, železničních dopravců a výrobců.

Železnice mají nenahraditelnou roli v přepravě, i když se jejich podíl v minulých letech snížil. Přesto mají železnice stále velký potenciál a podporu ze strany Evropské unie i státu. Nedostatečná kapacita a upřednostňování osobní dopravy jsou hlavní překážky pro nákladní železniční dopravu. Systém ETCS může pomoci uvolnit kapacitu a podpořit nákladní dopravu. Modernizace železničních zabezpečovacích systémů a modernizace infrastruktury je v plném proudu, ale nedostatek kapacity a nedostatek lokomotiv a vagonů stále představují problém. Bylo by potřeba navýšit kapacity a výstavbu nových železničních tratí. Problémy s železniční dopravou nejsou omezeny pouze na Česko, jak je zmíněné výše, ale postihují celou střední Evropu. Modernizace a zavedení systému ETCS jsou klíčové pro zlepšení situace.

Nedostatek pracovníků představuje také významný problém v železniční nákladní dopravě. Stejně jako v případě silniční nákladní dopravy i železniční podniky se potýkají s nedostatkem kvalifikovaného personálu schopného řídit vlaky. Tento nedostatek může mít vážné důsledky pro provoz a spolehlivost železnic. Jedním z hlavních faktorů, který přispívá k nedostatku strojvedoucích, je dlouhodobý nezájem o železniční profesu u mladých lidí. Profese strojvedoucího vyžaduje specifické dovednosti, technické znalosti a schopnost pracovat s vysokým stupněm odpovědnosti. Mnoho mladých lidí se raději upíná k jiným oborům a nedostatečný zájem o tuto profesi vede k omezenému množství dostupných kvalifikovaných pracovníků.

Dalším faktorem je nutnost absolvovat dlouhé a náročné školení zaměřené na konkrétní železniční síť a její bezpečnostní standardy. Řidiči působící na železničních tratích musí projít rozsáhlým výcvikem, který zahrnuje teoretickou přípravu a praktickou zkoušku. Tento proces zpravidla trvá 9 až 10 měsíců a je vyžadována znalost českého jazyka, jak je zmíněno výše. Problém nedostatku personálu navíc umocňuje stárnutí existujícího personálu. Mnoho současných strojvedoucích se nachází v důchodovém věku nebo se k němu přibližují. Není dostatečný počet mladých osob, kteří by je nahradili, což představuje další nátlak.

Pro zvládnutí nedostatku strojvedoucích je nezbytné přijmout opatření k podpoře a zvýšení atraktivity této profese. Tato opatření mohou zahrnovat vzdělávání škol a veřejnosti o možnostech a výhodách zaměstnání strojvedoucího, zlepšení pracovních podmínek, včetně platových, dále také pracovního prostředí a poskytování podpory pro vzdělávání.

Co se týče zaměstnanosti v železniční dopravě, v porovnání s předchozími lety došlo v roce 2023 ke značnému poklesu strojvedoucích s platným oprávněním, vychází ze statistik ISPV. V prvním čtvrtletí tohoto roku došlo ke snížení o 200 strojvedoucích. Vůbec nejvyšší počet strojvedoucích s licenci v České republice byl v roce 2020, v té době šlo o celkem 6 500 strojvedoucích, což bylo téměř o 5 % více než v současné době. Podle Michaely Drábkové (2023) poznamenala roky 2020 a 2021 situace kolem pandemie a restrikce zkoušek a kurzů strojvedoucích. Nyní se čísla nově vydaných licencí opět zvyšují, uvádí autorka. Podle tiskové zprávy Českého drážního úřadu (bez data) bylo v roce 2022 uděleno 393 průkazů, v porovnání s rokem 2021 došlo ke značnému růstu, ale z dlouhodobé perspektivy jde stále o klesající trend.

Zaměstnanost v oboru strojvedoucích lokomotiv a vlaků se v průběhu let měnila mírně. Dle Tabulky 7 lze pozorovat mírné kolísání, rok 2018 činil 5 900 zaměstnanců a s dalším rokem došlo ke zvýšení o 200 osob, na 6 100. V dalším období (2021) byl nárůst 400 pracovníků, od roku 2021, kde by bylo možné na základě předešlých profesí předpovídat vzrůst,

došlo naopak k propadu o 100 lidí z celkového počtu 6 500 na 6 400. Nadcházející rok 2022 se zvýšil propad o dalších 200 strojvůdců.

Z těchto čísel lze vyvodit, že zaměstnanost v oboru strojvedoucích lokomotiv a vlaků za pět let neprošla výraznými změnami a počet zaměstnanců byl poměrně stabilní. V porovnání s řidiči lze vidět mnohonásobně menší počet, je to z důvodu většího využívání silniční nákladní dopravy a nerozrůstající železnice.

Tabulka 7 Strojvedoucí lokomotiv a vlaků – přehled zaměstnanosti

| Strojvedoucí lokomotiv a vlaků | |
|---------------------------------------|--------------------------|
| Rok | Počet zaměstnanců |
| 2018 | 5 900 |
| 2019 | 6 100 |
| 2020 | 6 500 |
| 2021 | 6 400 |
| 2022 | 6 200 |

Zdroj: Vlastní zpracování dle ISPV dostupný na: <https://ispv.cz/cz/Vysledky-setreni/Archiv.aspx>

V oboru strojvedoucích na základě dat Ministerstva práce a sociálních věcí a Tabulky 8 lze vidět mnohonásobně menší počty volných pracovních míst, což může být zapříčiněno výše zmíněným nedostatkem lokomotiv a vlaků. Což znamená, že i přesto, že dopravci potřebují více strojvedoucích, nemají možnost je nasadit do oběhu, jelikož nemají k dispozici dostatek lokomotiv, se kterými by mohli strojvedoucí operovat. Podle Tabulky 8 lze vidět počet volných pracovních míst v roce 2018, který byl 24. Během prvních 3 měsíců byly obsazeny pouze 4 místa, v následujícím časovém rozmezí 3-6 měsíců lze vidět 5 obsazených pozic. Nejvyšší počet obsazenosti byl v rozmezí 6-12 měsíců a v poslední řadě 4 obsazená místa v době 12 a více měsíců.

Rok 2019 byl téměř poloviční, co se volných pracovních míst týče, a to 13. Během prvních 3 měsíců došlo k obsazení pouze 1 volného místa, v době 3-6 měsíců a 6-12 měsíců nedošlo k obsazení žádné pozice a zbylý počet 11 byl obsazen až po 12 a více měsících.

V roce 2020 bylo dostupných 12 volných míst, přičemž k žádnému obsazení nedošlo v rozmezí 0-3, 3-6 ani 6-12 měsíců, všechny pracovní pozice byly obsazeny až po 12 a více měsících.

Rok 2021 nabízel ještě menší počet volných pracovních míst, a to pouze 8, což je nejnižší nabídka za posledních 5 let. V rozmezí mezi 0-3 měsíci nedošlo k žádnému obsazení, v době mezi 3-6 měsíci byly obsazeny 2 pozice, pouze 1 pozice byla dále obsazena v době mezi 6-12 měsíci a zbylý počet 5 byl obsazen až po 12 a více měsících.

V minulém roce byl volný počet pracovních pozic celkem 12, totožný jako v roce 2020. V tomto roce ale došlo k obsazení 4 pozic hned v prvních 3 měsících, v následujícím časovém období 3-6 měsíců a 6-12 měsíců nedošlo k obsazení žádného z míst. Až po 12 a více měsících došlo k obsazení zbylých 8 pozic v tomto oboru.

V závěru lze konstatovat, že obor strojvedoucích netrpí nadměrným počtem volných pracovních pozic, tento nízký počet může být pravděpodobně způsobem nedostatkem lokomotiv a málo místa pro nákladní vlaky na tratích, což může omezovat možnost zaměstnavatelů nasadit více strojvedoucích do provozu. Tabulka 8 ukazuje nízký počet volných míst v průběhu posledních 5 let, přičemž obsazení těchto míst trvalo často déle než 12 měsíců. To může naznačovat, že obor strojvedoucích má zdlouhavý proces zaškolení, kde je potřeba absolvovat komplexní trénink teoretického vzdělávání a praktického výcviku.

Skutečností také je, že jedna lokomotiva pojme mnohonásobně větší objem nákladu než například řidič kamionu. Zatímco řidič v nákladní silniční dopravě dokáže pojmout maximálně 2 návěsy, jedna lokomotiva přepraví desítky vagonů. Což je další důvod, díky kterému může jít o výrazně nižší množství volných pozic.

Tabulka 8 Řidiči tahačů – přehled volných pracovních pozic

| Strojvedoucí lokomotiv a vlaků | | | | | |
|--------------------------------|---------------------|--|------------|-------------|------------------|
| Rok | Aktuální počet míst | Počet volných pracovních pozic nabízených po dobu: | | | |
| | | 0-3 měsíce | 3-6 měsíců | 6-12 měsíců | 12 a více měsíců |
| 2018 | 24 | 4 | 5 | 11 | 4 |
| 2019 | 13 | 1 | 0 | 0 | 12 |
| 2020 | 12 | 0 | 0 | 0 | 12 |
| 2021 | 8 | 0 | 2 | 1 | 5 |
| 2022 | 12 | 4 | 0 | 0 | 8 |

Zdroj: Vlastní zpracování dle MPSV dostupný na: <https://data.mpsv.cz/web/data/analiza-neobsazenosti-volnych-pracovnich-mist-podle-profese>

4.1.3 Vývoj mezd řidičů a strojvedoucích

Vývoj mezd je jedním z klíčových faktorů ovlivňující pracovní trh a zaměstnanecké podmínky v různých odvětvích. Zvláště u profesí jako jsou řidiči a strojvedoucí, kde je potřeba specifických dovedností a odpovědností, je sledování vývoje mezd důležité pro porozumění ekonomickým a pracovním podmínkám v těchto oborech, navíc vývoj mezd je speciálně v tomto odvětví důležitým faktorem určující jeho atraktivitu. V průběhu let se mzdy této profese změnili v závislosti na ekonomických podmínkách a poptávce.

Cílem tohoto statistického výzkumu je poskytnout ucelený přehled o vývoji mezd řidičů a strojvedoucích v posledních letech, a to konkrétně od roku 2018 do roku 2022. Porovnat mzdy mezi nákladní železniční a silniční dopravou zhodnocením průměrné hrubé měsíční mzdy a mediánu.

Medián je statistický ukazatel používaný k popisu tzv. střední cesty. Je to hodnota, která rozděluje soubor na dvě stejně velké části, přičemž polovina hodnot je menší než medián a druhá polovina je větší než medián, vysvětluje Petr Gola (2022). Dále uvádí, že v kontextu vývoje mezd řidičů a strojvedoucích je medián hrubého měsíčního příjmu důležitým ukazatelem, který poskytuje informace o příjmové situaci v daném odvětví. Zatímco průměr zohledňuje všechny hodnoty v souboru, včetně velmi vysokých nebo nízkých hodnot, medián je odolnější vůči těmto „extrémům“ a poskytuje lepší představu o „typické“ hodnotě. Jedná se tedy o realističtější představu toho, jaké jsou průměrné příjmy. Pouhé použití průměru by mohlo být zavádějící svými vysokými či naopak nízkými hodnotami. Přehled vývoje mezd řidičů a strojvedoucích poskytne podstatné informace, které mohou přispět k lepšímu pochopení situace na trhu práce za posledních 5 let.

Řidiči byli opět rozděleni dle kategorie zaměstnání z důvodu specifických charakteristik jednotlivých kategorií řidičů a jejich pracovních požadavků. Každá skupina řidičů vykonává odlišnou práci, mají odlišné požadavky a stejně tak jako zaměstnanost, tak i mzdové rozdíly se mezi nimi mohou výrazně lišit.

Na základě Tabulky 9 lze vidět řidiče nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel, jejichž medián hrubé měsíční mzdy činil v roce 2018 celkem 24 802 Kč za měsíc. Oproti průměrné měsíční mzdě se tyto dvě částky lišily o 816 Kč, kdy průměr byl celkem 25 618 Kč za měsíc. V roce 2019 se medián zvýšil o 206 Kč za měsíc, oproti předešlému roku a činil tedy 25 008 Kč. Průměrná mzda v tomto roce byla 26 776, což bylo o 1 158 Kč více než v roce minulém. Medián se letos odlišoval o 1 768 Kč.

Rok 2020 ukazoval medián hrubé měsíční mzdy 26 210 Kč, nárůst o 1 200 Kč oproti mediánu předešlého roku, což ukazuje menší nárůst než v roce 2018, pokud porovnááme pouze medián. Průměrná mzda byla celkem 27 643, představoval tedy nárůst o 867 Kč na číslo 27 643. Medián se od průměru v tomto roce různil o 1 433 Kč.

V roce 2021 představoval medián hrubé měsíční mzdy 26 927 Kč, zvýšil se tedy oproti roku předešlému o 717 Kč. Průměr v tomto případě činil 28 892 Kč za měsíc, což je rozdíl 1 249 Kč než v roce 2020. Medián se od průměru odchýlil o 1 965 Kč.

Pro rok 2022 představoval medián celkem 29 356 Kč za měsíc, což představuje zatím největší nárůst mediánu za posledních 5 let, a to o 2 429 Kč v porovnání s předchozím rokem. Průměr byl 31 364 Kč, celkem o 2 472 Kč více než v roce minulém, což také představuje nejvyšší vzrůst průměru za posledních 5 let. Od průměru se medián lišil celkem o 2 008 Kč.

V Tabulce 9 lze také vidět index růstu mezd mediánu a průměru za posledních 5 let, v roce 2019 došlo k nárůstu měsíční mzdy mediánu o 0,83 % vůči roku 2018, následující rok 2020 vykazoval medián nárůst o 4,81 %. Rok 2021 zaznamenal vzrůst o pouhých 2,74 % oproti minulému roku a rok 2022 představoval zvýšení o 9,02 %, což byl za posledních 5 let nejvyšší nárůst. V roce 2021 byl zaznamenán nižší nárůst než v předešlém roce, s výjimkou tohoto roku dochází k postupnému vzrůstu. Co se týče měsíční průměrné mzdy, představoval index v roce 2019 vzrůst o 4,52 % vůči roku 2018. V roce 2020 se průměr zvýšil o 3,24 % oproti předešlému roku, rok 2021 představoval nárůst o 4,52 %. Nejvyšší hodnotu zaznamenal rok 2022, kde došlo k nárůstu o 8,56 %. Naopak nejnižší nárůst představoval rok 2020.

Tabulka 9 Řidiči nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel – vývoj mezd

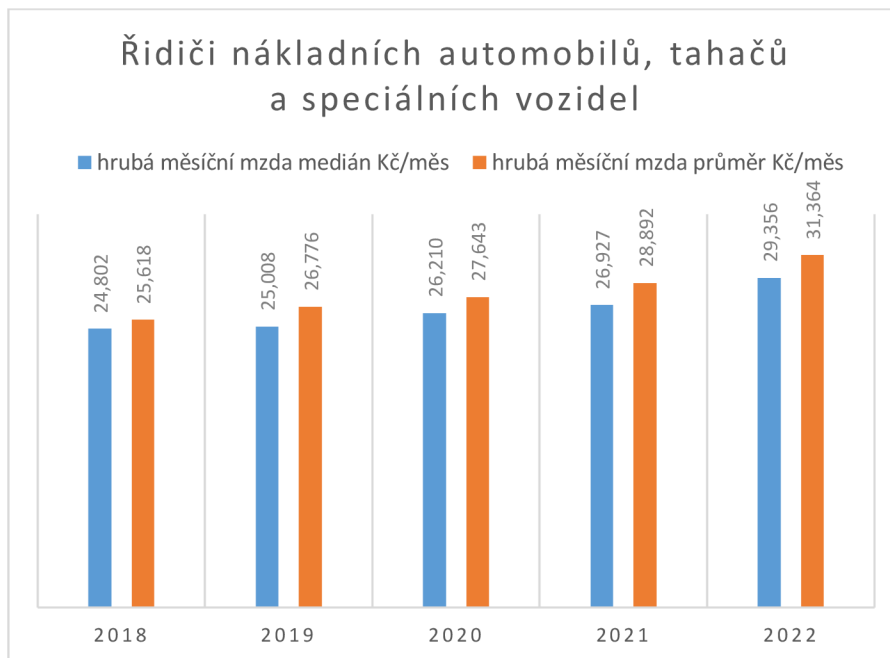
| Řidiči nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel | | | | |
|---|---------------------------|--|---------------|--|
| Rok | Hrubá měsíční mzda | | | |
| | medián | index růstu mezd – medián | průměr | index růstu mezd – průměr |
| | Kč/měs | Kč/měs | Kč/měs | Kč/měs |
| 2018 | 24 802 | - | 25 618 | - |
| 2019 | 25 008 | 100,83 % | 26 776 | 104,52 % |
| 2020 | 26 210 | 104,81 % | 27 643 | 103,24 % |
| 2021 | 26 927 | 102,74 % | 28 892 | 104,52 % |
| 2022 | 29 356 | 109,02 % | 31 364 | 108,56 % |

Zdroj: Vlastní zpracování dle ISPV dostupný na: <https://www.ispv.cz/cz/Vysledky-setreni/Archiv.aspx>

Zobrazení údajů v Grafu 3 umožňuje lépe vizualizovat mzdový vývoj profese řidičů nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel, z grafu je patrné postupné zvyšování mediánu hrubých měsíčních mezd. V období 2018 až 2022 se medián hrubé měsíční mzdy zvýšil o 4 554 Kč, což představuje nárůst o 18,3 %. Průměr hrubé měsíční mzdy vzrostl o 5 746 Kč, což představuje nárůst o 22,4 %. Rozdíl mezi mediánem a průměrem naznačuje existenci variability

mezd řidičů. Tento vývoj mezd ukazuje na celkový trend zlepšování zaměstnaneckých podmínek v tomto odvětví a zvyšující se medián a průměr mohou naznačovat zvýšenou poptávku po kvalifikovaných řidičích.

Graf 3 Řidiči nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel – vývoj mezd



Zdroj: Vlastní zpracování dle ISPV dostupný na: <https://www.ispv.cz/cz/Vysledky-setreni/Archiv.aspx>

Podíl 1. decilu vůči průměru je určen k porovnání, v jakém měřítku se přibližuje nejnižší platební třída k průměrné mzdě. Jde pouze o základní informaci jelikož 5 let není dostatečně prokazatelné období a celý jev odměňování je mnohem složitější. Tabulka 10 vykazuje, o kolik se přibližují mzdy 1. decilu k průměrné mzdě. V roce 2018 došlo k přiblížení o 58,97 %. Následující rok 2019 představoval hodnotu 60,95 %, v dalším roce 2020 byl nárůst 63,20 %. V roce 2021 představoval podíl 1. decilů vůči průměru celkem 64,03 % a v posledním měřeném roce 2022 představovalo menší hodnotu a to 62,90 %. Na základě této tabulky lze vidět přibližování s postupem let až do posledního roku 2022, kde se vyskytuje nižší hodnota. Není možné přesně určit, z jakého důvodu k tomuto oddálení došlo, může se jednat o statistickou chybu nebo může být příčinou pokles ekonomiky.

| Řidiči nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel | | | |
|---|---------------------------|-------------------------------------|---------------|
| Rok | Hrubá měsíční mzda | | |
| | 1. decil | podíl 1. decilu vůči průměru | průměr |
| | Kč/měs | Kč/měs | Kč/měs |
| 2018 | 15 060 | 58,79 % | 25 618 |
| 2019 | 16 319 | 60,95 % | 26 776 |
| 2020 | 17 471 | 63,20 % | 27 643 |
| 2021 | 18 500 | 64,03 % | 28 892 |
| 2022 | 19 727 | 62,90 % | 31 364 |

Zdroj: Vlastní zpracování dle ISPV dostupný na: <https://www.ispv.cz/cz/Vysledky-setreni/Archiv.aspx>

Obor řidiče nákladních automobilů s výjimkou tahačů vypadal dle Tabulky 11 následovně. V roce 2018 činil medián hrubé měsíční mzdy 25 317 Kč, průměr měsíční hrubé mzdy byl 25 826 Kč. Tyto dvě částky se lišily pouhými 509 Kč. V následujícím roce 2019 tvořil medián celkem 25 652 Kč, což bylo o 337 Kč více. Průměr v tomto roce představoval 26 621 Kč, o 795 Kč vyšší než předcházející rok. V tomto roce se medián a průměr hrubé mzdy lišil o 969 Kč.

V roce 2020 tvořil medián již 27 125 Kč, což byl poměrně velký skok oproti předchozímu roku, celkem o 1 473 Kč více. Průměr byl v tomto případě 27 704 Kč, rozdíl oproti roku 2019 celkem 1 083 Kč. Medián a průměr se v tomto roce různil o 579 Kč

Rok 2021 ukazoval medián 28 562 Kč, byl vyšší o 1 427 než v předchozím roce. Průměrná hrubá mzda v tomto případě byla 29 115 Kč a byla vyšší o 1 411 Kč oproti roku 2020. Medián se v tomto roce od průměru různil o 553 Kč.

V roce 2022 činil medián hrubé měsíční mzdy 31 016 Kč, což je o 2 454 Kč více než v roce 2021, jde zatím o nejvyšší nárůst mediánu za posledních 5 let. Co se týče průměru, v roce 2020 byl 31 802 Kč, vzrůst oproti minulému roku o 2 687 Kč, což činí nejvyšší vzrůst průměru za posledních 5 let. V tomto případě se medián od průměru různil o 786 Kč.

Tabulka 11 zobrazuje index růstu mezd mediánu a průměru u profese řidičů nákladních automobilů s výjimkou tahačů. Medián v roce 2019 vzrostl o 1,32 %, v následujícím roce 2020 představoval zvýšení o 5,74 % a v roce 2021 došlo k mírnému poklesu na 5,30 %. Rok 2022 představoval vzrůst o 8,59 %, což byl nejvyšší vzrůst za posledních 5 let. Celkově lze tedy říct, že dochází k nárůstu s postupem let, ale v roce 2021 došlo opět k mírnému poklesu. Co se týče indexu růstu mezd průměru, v roce 2019 došlo k nárůstu o 3,08 %, následující rok 2020 vykazoval vzrůst o 4,07 %, rok 2021 činil zvýšení o 5,09 % a poslední měřený rok 2022 činil 9,23 %. V tomto případě lze vidět nárůst s postupem let, u kterého nedošlo k žádnému poklesu.

Tabulka 11 Řidiči nákladních automobilů (kromě tahačů) – vývoj mezd

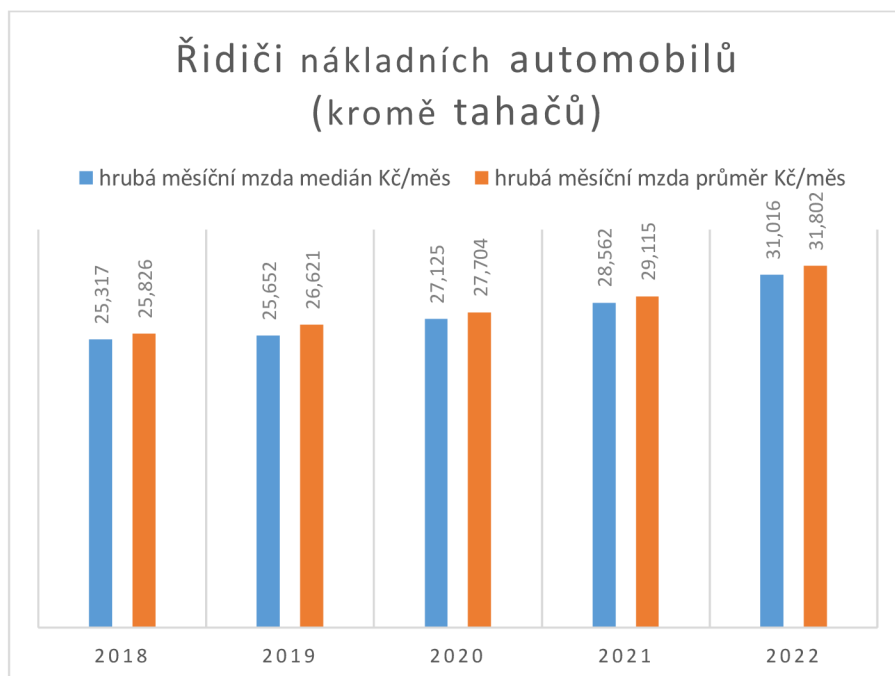
| Řidiči nákladních automobilů (kromě tahačů) | | | | |
|---|--------------------|---------------------------------|--------|---------------------------------|
| Rok | Hrubá měsíční mzda | | | |
| | medián | index růstu mezd – medián | průměr | index růstu mezd – průměr |
| | Kč/měs | Kč/měs | Kč/měs | Kč/měs |
| 2018 | 25 317 | - | 25 826 | - |
| 2019 | 25 652 | 101,32 % | 26 621 | 103,08 % |
| 2020 | 27 125 | 105,74 % | 27 704 | 104,07 % |
| 2021 | 28 562 | 105,30 % | 29 115 | 105,09 % |
| 2022 | 31 016 | 108,59 % | 31 802 | 109,23 % |

Zdroj: Vlastní zpracování dle ISPV dostupný na: <https://www.ispv.cz/cz/Vysledky-setreni/Archiv.aspx>

Z dat v Grafu 4 je patrné, že odvětví řidičů nákladních automobilů s výjimkou tahačů vykazuje postupný růst mezd. Medián hrubé měsíční mzdy i průměrná mzda za posledních 5 let vykazuje zvýšení.

Lze vidět, jak se v období 2018 až 2022 zvýšil medián, a to o 5 669 Kč, což představuje nárůst o 22,5 %. Průměrná mzda vzrostla o 5 289 Kč, což představuje nárůst o 20,5 %. V tomto případě je medián vyšší než průměr, to naznačuje, že rozdělení mezd bylo výrazně ovlivněno nižšími hodnotami a výjimečně vyšší mzdy nebyly tak výrazné.

Graf 4 Řidiči nákladních automobilů (kromě tahačů) – vývoj mezd



Zdroj: Vlastní zpracování dle ISPV dostupný na: <https://www.ispv.cz/cz/Vysledky-setreni/Archiv.aspx>

Tabulka 12 vykazuje v roce 2018 přiblížení o 56,97 % vůči průměrné měsíční mzdě, v nadcházejícím 2019 roce došlo k přiblížení o 60,08 %. Rok 2020 zaznamenal přiblížení o 63,07 % a rok 2021 zaznamenal hodnotu 62,58 %, v tomto případě jde o mírné oddálení

v porovnání s předchozím rokem. Rok 2022 vykazuje další nízkou hodnotu v porovnání s předchozími lety a to 61,95 %. Zde je možné vidět přibližování 1. decilu k průměrné mzdě od roku 2018 do roku 2020. Dále od roku 2020 do roku 2022 lze vidět oddálení.

Tabulka 12 Řidiči nákladních automobilů (kromě tahačů) – podíl 1. decilu vůči průměru

| Řidiči nákladních automobilů (kromě tahačů) | | | |
|--|---------------------------|-------------------------------------|---------------|
| Rok | Hrubá měsíční mzda | | |
| | 1. decil | podíl 1. decilu vůči průměru | průměr |
| | Kč/měs | Kč/měs | Kč/měs |
| 2018 | 14 714 | 56,97 % | 25 826 |
| 2019 | 15 994 | 60,08 % | 26 621 |
| 2020 | 17 472 | 63,07 % | 27 704 |
| 2021 | 18 221 | 62,58 % | 29 115 |
| 2022 | 19 703 | 61,95 % | 31 802 |

Zdroj: Vlastní zpracování dle ISPV dostupný na: <https://www.ispv.cz/cz/Vysledky-setreni/Archiv.aspx>

Co se týče profese řidičů tahačů, lze z Tabulky 13 vyčíst, že tato profesní skupina vykazuje nižší medián a průměr hrubých měsíčních mezd v porovnání s předešlými profesemi. V roce 2018 dosáhl medián hodnoty 21 336 Kč a průměr 23 706 Kč. Tyto částky jsou nižší než medián a průměr zaznamenaný u předchozích profesí. Například medián mzdy pro řidiče tahačů v roce 2022 odpovídá mediánu z roku 2018, což je počátek sledovaného období profesní skupiny řidičů nákladních automobilů s výjimkou tahačů. Tento fakt může být způsoben vysokými dietami, které zaměstnanci dostávají a nejsou zahrnuty v jejich mzdě, tato částka tak není započítána do příspěvků na důchodové či zdravotní pojištění.

Dle Tabulky 13 lze vidět medián hrubé mzdy za rok 2018 v hodnotě 21 336 Kč a průměr hrubé měsíční mzdy v hodnotě 23 706 Kč. Od sebe se tyto hodnoty různí o 2 368 Kč. V roce 2019 byl medián 21 056 Kč, což je menší pokles o 290 Kč oproti předchozímu roku, průměr se však nesnížil a činil v tomto roce 24 752, o 1 048 Kč více. Medián a průměr se od sebe v tomto roku lišil o 3 696 Kč, což je druhý nejvyšší rozdíl v tomto vývoji mezd.

Rok 2020 vykazoval medián hrubé měsíční mzdy 23 510 Kč, zvýšení o 2 454 Kč v porovnání s předešlým rokem. Průměr činil 26 298 Kč, nárůst o 1 564 Kč. Medián se odlišuje celkem o 2 788 od průměru hrubé měsíční mzdy tohoto roku.

V roce 2021 byl medián 24 349 Kč, to vykazuje další vzrůst, celkem o 839 Kč. Průměr tohoto roku byl 27 576 Kč, což bylo o 1 276 Kč více. Medián a průměr se v tomto roce od sebe lišil o 3 225 Kč.

Rok 2022 byla hodnota mediánu celkem 25 729 Kč, tedy o 1 380 Kč více než v roce předchozím. Průměr v tomto roce činil 29 510 Kč, což je o 1 936 Kč více než v roce 2021. medián se od průměru v minulém roce lišil o 3 781 Kč, což je nejvyšší rozdíl mezi těmito hodnotami za posledních 5 let.

Tabulka 13 obsahující index mediánu a průměru vykazovala v roce 2019 pokles mediánu oproti předchozímu roku o 1,31 %, tento jev lze přirovnat k anomálii, jelikož je těžké odhadnout jeho příčinu, důvodem může být tlak na růst mezd nebo nedokonalost statistik. Rok 2020 vykazoval nárůst o 11,65 %, což je poměrně vysoký rozdíl v porovnání s předchozím rokem. Další rok 2021 činil nárůst o 3,57 %, jde o podstatné snížení oproti roku 2020. Poslední měřený rok 2022

vykazoval nárůst o 5,67 %. V případě řidičů tahačů lze vidět pokles v prvním měřeném roce, následně pak nárůst v dalších letech s vysokým trendem v roce 2020. Lze tedy říct, že od roku 2020 docházelo k přibližování s výrazným vychýlením v roce 2020.

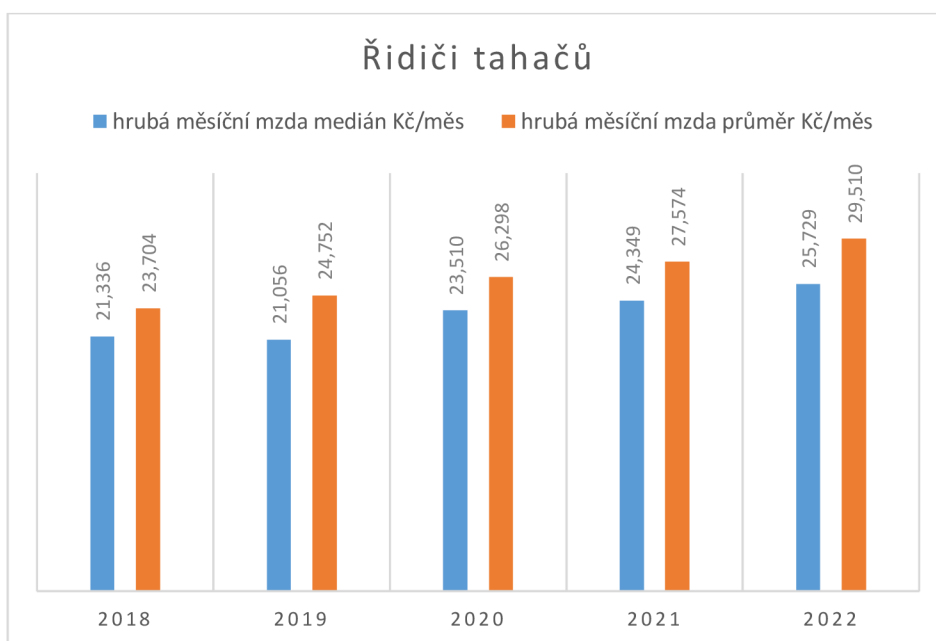
Tabulka 13 Řidiči tahačů – vývoj mezd

| Řidiči tahačů | | | | |
|---------------|--------------------|---------------------------------|--------|---------------------------------|
| Rok | Hrubá měsíční mzda | | | |
| | medián | index růstu mezd – medián | průměr | index růstu mezd – průměr |
| | Kč/měs | Kč/měs | Kč/měs | Kč/měs |
| 2018 | 21 336 | - | 23 704 | - |
| 2019 | 21 056 | 98,69 % | 24 752 | 104,42 % |
| 2020 | 23 510 | 111,65 % | 26 298 | 106,25 % |
| 2021 | 24 349 | 103,57 % | 27 574 | 104,85 % |
| 2022 | 25 729 | 105,67 % | 29 510 | 107,02 % |

Zdroj: Vlastní zpracování dle ISPV dostupný na: <https://www.ispv.cz/cz/Vysledky-setreni/Archiv.aspx>

Dle Grafu 5 lze vidět, že profese řidiče tahačů vykazuje nižší medián a průměr hrubých měsíčních mezd ve srovnání s ostatními profesemi. Přesto byl i v této profesi zaznamenán postupný nárůst. V roce 2019 došlo ke snížení mediánu, zatímco průměr zůstal v rostoucím trendu, což vedlo k výraznému rozdílu mezi mediánem a průměrem ve výši 3 696 Kč. Nejvyšší rozdíl mezi těmito dvěma hodnotami byl však v roce 2022, kdy se rozdíl mezi nimi vyšplhal na 3 781 Kč. Tato statistika naznačuje s výjimkou mediánu v roce 2019 postupné zvyšování mzdové úrovně řidičů tahačů. V závěru lze konstatovat že i přes nárůst mezd zůstává v porovnání s ostatními skupinami profese řidiče tahačů výrazně méně ohodnocena.

Graf 5 Řidiči tahačů – vývoj mezd



Zdroj: Vlastní zpracování dle ISPV dostupný na: <https://www.ispv.cz/cz/Vysledky-setreni/Archiv.aspx>

Tabulka 14 zobrazuje 64,04 % přiblížení 1. decilu k průměrné mzdě v roce 2018, pro rok 2019 byla hodnota přiblížení 66,01 %. V nadcházejícím roce 2020 se jednalo o hodnotu 66,55 % a v roce 2021 tomu bylo 67,81 %. V poslední roce 2022 došlo k mírnému snížení na 67,81 %. Lze vidět, že docházelo k postupnému vzrůstu, přičemž v posledním roce byl patrný menší pokles.

Tabulka 14 Řidiči tahačů – podíl 1. decilu vůči průměru

| Řidiči tahačů | | | |
|----------------------|---------------------------|-------------------------------------|---------------|
| Rok | Hrubá měsíční mzda | | |
| | 1. decil | podíl 1. decilu vůči průměru | průměr |
| | Kč/měs | Kč/měs | Kč/měs |
| 2018 | 15 180 | 64,04 % | 23 704 |
| 2019 | 16 338 | 66,01 % | 24 752 |
| 2020 | 17 501 | 66,55 % | 26 298 |
| 2021 | 18 697 | 67,81 % | 27 574 |
| 2022 | 19 776 | 67,02 % | 29 510 |

Zdroj: Vlastní zpracování dle ISPV dostupný na: <https://www.ispv.cz/cz/Vysledky-setreni/Archiv.aspx>

Profese strojvedoucí lokomotiv a vlaků se vyznačuje vysokou úrovní mezd v porovnání s ostatními profesními skupinami. Jak je patrné, z Tabulky 15 byl v roce 2018 medián mzdy celkem 42 723 Kč a průměr 42 794 Kč, což je velmi malý rozdíl v průměru a mediánu, pouze 71 Kč. V následujících letech se mzdy v této profesní skupině zvyšovaly. V roce 2019 dosáhl medián hodnoty 46 880 Kč, což vykazuje nárůst o 4 157 Kč. Průměr činil 46 987 Kč, v porovnání s předchozím rokem to bylo o 4 193 Kč více. Medián a průměr se v těchto letech výrazně neodlišuje, v tomto případě byl rozdíl mediánu a průměru pouhých 107 Kč.

V roce 2020 pokračoval nárůst mezd, kdy medián dosáhl hodnoty 47 375 Kč, což je o 495 Kč více než v roce 2019. Průměr v tomto případě činil 49 984 Kč, oproti minulému roku lze registrovat zvýšení o 2 997 Kč. Medián se v porovnání s průměrem odlišoval o 2 609 Kč.

Rok 2021 zobrazuje medián mzdy celkem 49 629 Kč, což bylo o 2 254 Kč více než v roce 2020. Průměr vykazoval celkem 53 946 Kč, rozdíl oproti předchozímu roku byl 3 982 Kč. Medián a průměr se zde odchyloval o celkovou hodnotu 4 317 Kč.

Pro rok 2022 činil medián celkem 52 770 Kč, o 3 141 Kč více v porovnání s minulým rokem. Průměr v tomto roce dosáhl 53 615 Kč, zde došlo k mírnému poklesu, a to o 331 Kč. V porovnání mediánu s průměrem je však stále rozdíl a to o 845 Kč.

Dle Tabulky 15 lze vidět v roce 2019 nárůst o 9,73 %, což je poměrně vysoká hodnota. V roce 2020 došlo k nižšímu nárůstu a to o 1,06 %. Rok 2021 činil vzrůst o 4,76 % a poslední rok 2022 vyjadřoval hodnotu 6,33 %. Zde je možné vidět rostoucí trend po celou dobu s poměrně vysokým startem v roce 2019. Co se týče průměru, byla v roce 2019 hodnota vzrůstu celkem 9,80 %, následně rok 2020 činil 6,38 % nárůst a rok další 2021 vykazoval celkem 7,93 %. V posledním roce 2022 následoval značný pokles pod 0,61 %.

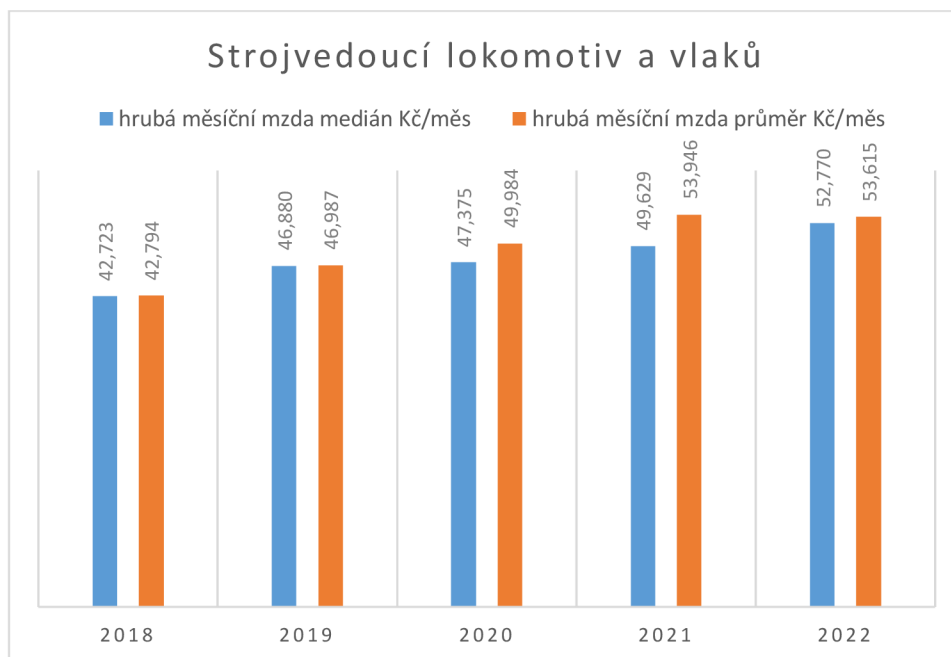
Tabulka 15 Strojvedoucí lokomotiv a vlaků – vývoj mezd

| Strojvedoucí lokomotiv a vlaků | | | | |
|--------------------------------|--------------------|---------------------------------|--------|---------------------------------|
| Rok | Hrubá měsíční mzda | | | |
| | medián | index růstu mezd – medián | průměr | index růstu mezd – průměr |
| | Kč/měs | Kč/měs | Kč/měs | Kč/měs |
| 2018 | 42 723 | - | 42 794 | - |
| 2019 | 46 880 | 109,73 % | 46 987 | 109,80 % |
| 2020 | 47 375 | 101,06 % | 49 984 | 106,38 % |
| 2021 | 49 629 | 104,76 % | 53 946 | 107,93 % |
| 2022 | 52 770 | 106,33 % | 53 615 | 99,39 % |

Zdroj: Vlastní zpracování dle ISPV dostupný na: <https://www.ispv.cz/cz/Vysledky-setreni/Archiv.aspx>

Profese strojvedoucí lokomotiv a vlaků se vyznačuje relativně vysokou úrovní mezd ve srovnání s ostatními profesními skupinami. Z Grafu 6 je patrné, že tato profesní skupina vykazuje stabilní a zároveň nejvyšší úroveň mezd, která postupně roste v průběhu let. Medián a průměr se zvyšovaly až do roku 2022, kdy došlo k mírnému snížení průměru hrubé měsíční mzdy, ale i přesto se tato profesní skupina udržuje na vysoké úrovni. Zřejmě je tedy výše mezd strojvedoucích snahou o zvýšení atraktivity této profese, jelikož by měla trpět nedostatkem. Což může rovněž ovlivnit konkurenci mezi zaměstnavateli a přispívat tak k udržení vyšších mezd. Práce strojvedoucích vyžaduje navíc odborné znalosti a dovednosti, které jsou adekvátně odměňovány.

Graf 6 Strojvedoucí lokomotiv a vlaků – vývoj mezd



Zdroj: Vlastní zpracování dle ISPV dostupný na: <https://www.ispv.cz/cz/Vysledky-setreni/Archiv.aspx>

Dle Tabulky 16 lze vidět v roce 2018 výrazné přiblížení průměrné mzdě u profese strojvedoucích a to 84,38 %. V roce 2019 došlo k poklesu na 80,09 %, následující rok pokles pokračoval a v rok 2020 tak činil 77,38 %. Dalším rokem 2021 se začala hodnota navyšovat a přiblížení k průměrné mzdě činilo 79,30 %. Polední rok 2022 byla hodnota 82,71 %. Zde lze vidět velmi vysoký začátek v roce 2018, kdy byla zaznamenána nejvyšší hodnota, s postupem let se tento trend snižoval a docházelo tak k oddalování až do roku 2021, kde došlo k obratu, který pokračoval i v dalším roce.

Tabulka 16 Strojvedoucí lokomotiv a vlaků – podíl 1. decilu vůči průměru

| Strojvedoucí lokomotiv a vlaků | | | |
|---------------------------------------|---------------------------|-------------------------------------|---------------|
| Rok | Hrubá měsíční mzda | | |
| | 1. decil | podíl 1. decilu vůči průměru | průměr |
| | Kč/měs | Kč/měs | Kč/měs |
| 2018 | 36 107 | 84,38 % | 42 794 |
| 2019 | 37 632 | 80,09 % | 46 987 |
| 2020 | 38 678 | 77,38 % | 49 984 |
| 2021 | 42 777 | 79,30 % | 53 946 |
| 2022 | 44 344 | 82,71 % | 53 615 |

Zdroj: Vlastní zpracování dle ISPV dostupný na: <https://www.ispv.cz/cz/Vysledky-setreni/Archiv.aspx>

Závěrem lze konstatovat že vývoj mezd je klíčovým faktorem ovlivňující pracovní trh a zaměstnanecké podmínky, sledováním vývoje lze lépe porozumět ekonomickým a pracovním podmínkám v těchto profesích s může sloužit jako ukazatel atraktivity těchto oborů. Statistický vývoj mezd od roku 2018 poskytuje ucelený přehled a umožňuje porovnání mezd mezi nákladní železniční a silniční dopravou. Významným ukazatelem je medián hrubého měsíčního příjmu, který poskytuje realističtější představu o „typické“ hodnotě mezd v daném odvětví než průměr. Z analýzy dat vyplývá, že mzdy řidičů nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel postupně rostly. Medián v roce 2018 celkem 24 802 Kč a v roce 2022 dosáhl hodnoty 29 356 Kč. Průměrná mzda vzrostla z 25 618 Kč na 31 364 Kč.

U řidičů nákladních automobilů (s výjimkou tahačů) byl medián hrubé měsíční mzdy v roce 2018 celkem 25 317 Kč a v roce 2022 dosáhl hodnoty 31 016 Kč. Průměrná mzda vzrostla z 25 826 Kč na 31 802 Kč.

Profese řidičů tahačů vykazuje nižší medián a průměr hrubých měsíčních mezd než předchozí profesní skupiny. V roce 2018 byl medián 21 336 Kč a průměr 23 706 Kč. Průměr byl na začátku sledovaného období v roce 2018 celkem 23 704 Kč a na konci sledovaného období 2022 celkem 29 510 Kč. Zaměstnanost a konkurence na trhu mohou být faktory ovlivňující nižší mzdy v tomto odvětví.

Co se týče strojvedoucích, tato profesní skupina vykazuje vyšší medián i průměr než profese řidičů, medián v roce 2018 ukazoval 28 228 Kč a v roce 2022 celkem 21 683 Kč. Průměr hrubé měsíční mzdy činil v roce 2018 celkem 30 822 Kč a v roce 2022 ukazoval 35 404 Kč. Je zde patrné, že došlo ke zvyšování mezd, stejně jako u předešlých profesních skupin.

Dále ohledně přibližování mezd 1. decilu vůči mzdám průměrným lze konstatovat, že dochází k přibližování mezd, až na některé odchylky. V průběhu let docházelo k postupnému zvyšování podílu 1. decilu i když v některých letech byla zaznamenána určitá oddálení, avšak celkový trend naznačuje, že se mzdy přibližují průměrným hodnotám.

Lze konstatovat, že u profesních skupin řidičů i strojvedoucích postupně dochází ke zvýšení mzdy, což naznačuje zlepšování zaměstnaneckých podmínek u těchto oborů a zvýšenou poptávku po kvalifikovaných pracovnících. Podstatnou roli ve sféře odměňování hraje také inflace, která představuje problém vzhledem k rostoucím nákladům na život. Díky inflaci dochází k tvorbě tlaku na zvyšování mezd. Zaměstnavatelé se potýkají s rostoucími náklady, aby jejich zaměstnanci měli dostatečné příjmy pro pokrytí nákladů na běžné výdaje. V případě že se mzdy nezvyšují odpovídajícím tempem může docházet k postupnému poklesu kupní síly lidí. Problém s inflací a vztahem ke mzdám spočívá v tom, že mzdy nerostou vždy v souladu s inflací. Je důležité, aby mzdy rostly v souladu s inflací, aby se udržela reální hodnota příjmů a byla zajištěna stabilita ekonomiky a životních podmínek.

4.2 Komparace mezd v dopravě a ostatních sektorech ekonomiky

Autorka provede komparaci mezd mezi profesí řidiče nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel a profesí skladníka, obsluha manipulačních vozíků. Tato srovnávací statistika je motivována podobností profesí a jejich činností spojených s nakládáním a vykládáním zboží a jeho manipulací za účelem přepravy. Obě tyto profese se úzce podílejí na procesu logistiky a přepravy zboží a mají společné dovednosti a nároky v oblasti manipulace s materiály a zajištění bezpečného přepravního procesu.

Profese strojvedoucího nebyla zahrnuta v této kapitole, protože není jiná pracovní pozice, se kterou by bylo možné ji srovnat. Cílem této části bylo hodnotit rozdíly v mzdových aspektech těchto velmi podobných profesí a porovnávat je s průměrnými mzdami v celé ekonomice.

V této kapitole poskytnete statistiku mediánu a průměru, 1. a 9. decilu a 1. a 3. kvartilu podrobnější informace o rozdělení mezd a případných odchylkách od průměrných hodnot v těchto profesích. V závěru budou tyto hodnoty porovnány se mzdovými ukazateli celé ekonomiky, aby došlo k získání komplexního přehledu o výši odměňování v těchto oblastech.

Decily jsou hodnoty, které rozdělují data na deset rovnoměrných částí, 1. decil znamená, že 10 % hodnot je menších než tato hodnota, zatímco 9. decil znamená, že 90 % hodnot je menších než tato hodnota.

Kvartily jsou hodnoty, které rozdělují data na čtyři rovnoměrné části, 1. kvartil, nazýván také jako dolní kvartil, rozděluje data tak, že 25 % hodnot je menších než tato hodnota. 3. kvartil, známý také jako horní kvartil, rozděluje data tak, že 75 % hodnot je menších než tato hodnota. Hlavním rozdílem mezi decily a kvartily je v tom, jaká část rozdělení je zahrnuta. Decily dělí data na deset částí, zatímco kvartily na čtyři, to znamená, že 1. decil a 9. decil zahrnují větší rozsah hodnot než 1. a 3. kvartil.

Na základě Tabulky 17 lze pozorovat srovnání mediánu a průměru dvou profesí, konkrétně řidičů nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel s profesí skladníků a obsluhy manipulačních vozíků. V roce 2018 se již na první pohled objevil významný rozdíl mezi těmito dvěma profesemi. Medián pro řidiče byl 24 803 Kč, zatímco pro skladníky činil 26 747 Kč, což představoval rozdíl 1 945 Kč. Průměrná mzda u řidičů byla 25 618 Kč, zatímco u skladníků činila 26 851 Kč, což byl rozdíl 1 233 Kč.

V roce 2019 dosáhl medián pro řidiče 25 008 Kč, zatímco medián pro skladníky činil 28 264 Kč, což představoval rozdíl 3 256 Kč. Průměrná mzda u řidičů byla celkem 26 776 Kč a 28 550 Kč dosáhla u skladníků, to byl rozdíl celkem 1 774 Kč.

V roce 2020 činil medián u profese řidičů 26 210 Kč, u skladníků tomu bylo 29 160 Kč, rozdíl u těchto odlišných profesí byl celkem 2 950 Kč. Průměrná mzda v tomto roce představovala 27 643 Kč u řidičů a 28 550 Kč u skladníků, rozdíl činil 2 038 Kč.

Rok 2021 představoval u profese řidičů medián 26 927 Kč, u skladníků tomu bylo 30 617 Kč, rozdíl představoval 3 690 Kč, což představuje nejvyšší rozdíl mediánu za posledních 5 let. Průměr u řidičů činil 28 892 Kč, u skladníků šlo o hodnotu 31 140 Kč, rozdíl byl celkem 2 248 Kč.

V posledním zkoumaném roce vykazoval medián hrubé měsíční mzdy řidičů celkem 29 356 Kč, v případě skladníků šlo o částku 32 646 Kč, medián se lišil celkem o 3 290 Kč. V případě průměru hrubé měsíční mzdy řidičů šlo o částku 31 364 Kč, u skladníků tomu bylo 33 197 Kč. Rozdíl představoval hodnotu 1 833 Kč.

Z Tabulky 17 je zřejmé, že v průběhu posledních pěti let se výše mzdových ukazatelů v profesích řidičů nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel a profesí skladníků a obsluhy manipulačních vozíků výrazně odlišují. Medián i průměrná mzda u skladníků jsou vždy vyšší než u profese řidičů, což naznačuje, že skladníci jsou odměňováni výrazněji než řidiči.

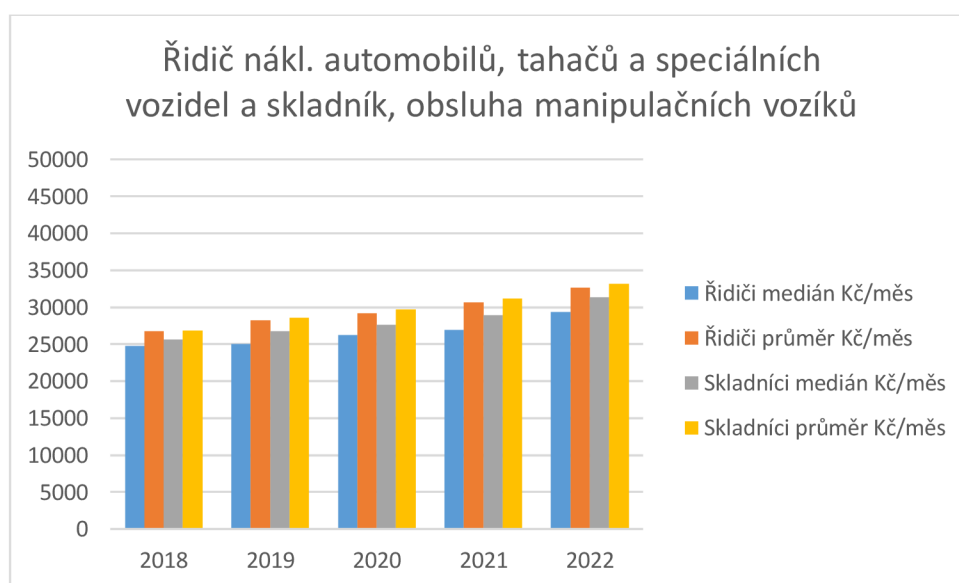
Tabulka 17 Řidiči nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel a skladníci, obsluha manipulačních vozíků – komparace mezd (medián, průměr)

| Rok | Řidiči nákl. automobilů, tahačů a speciálních vozidel | | Skladníci, obsluha manipulačních vozíků | |
|------|---|---------------|---|---------------|
| | medián Kč/měs | průměr Kč/měs | medián Kč/měs | průměr Kč/měs |
| 2018 | 24 802 | 25 618 | 26 747 | 26 851 |
| 2019 | 25 008 | 26 776 | 28 264 | 28 550 |
| 2020 | 26 210 | 27 643 | 29 160 | 29 681 |
| 2021 | 26 927 | 28 892 | 30 617 | 31 140 |
| 2022 | 29 356 | 31 364 | 32 646 | 33 197 |

Zdroj: Vlastní zpracování dle ISPV dostupný na: <https://www.ispv.cz/cz/Vysledky-setreni/Archiv.aspx>

Graf 7 vizualizuje vývoj mediánu a průměru hrubé měsíční mzdy v profesích řidičů nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel a profesí skladníků a obsluhy manipulačních vozíků lze pozorovat významný rozdíl. Skladníci mají v průměru vyšší mzdové ukazatele než řidiči.

Graf 7 Řidiči nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel a skladníci, obsluha manipulačních vozíků – komparace mezd (medián a průměr)



Zdroj: Vlastní zpracování dle ISPV dostupný na: <https://www.ispv.cz/cz/Vysledky-setreni/Archiv.aspx>

Na základě Tabulky 18 lze pozorovat 1. a 9. decil těchto dvou profesí, v roce 2018 vykazoval 1. decil v profesi řidičů 15 060 Kč, u profese skladníků vykazoval 1. decil 18 560 Kč, což byl rozdíl 3 500 Kč ve prospěch skladníků. 9. decil představoval u profese řidičů celkem 37 303 Kč a u skladníků 34 725 Kč, rozdíl tedy činil 2 578 Kč, tentokrát ale ve prospěch řidičů. V roce 2019 vykazoval 1. decil u řidičů 16 319 Kč, u skladníků to bylo 19 834 Kč, rozdíl představoval 3 515 Kč ve prospěch skladníků. 9. decil činil u řidičů 39 521 Kč, zatímco u skladníků činil 37 162 Kč, což bylo o 2 359 Kč méně než u řidičů.

Rok 2020 představoval u profese řidičů 1. decil v hodnotě 17 471 Kč, u skladníků se jednalo o částku 20 662 Kč, rozdíl činil 3 191 Kč ve prospěch skladníků. 9. decil představoval u řidičů hodnotu 39 582 Kč a u skladníků 38 248 Kč, rozdíl činil 1 334 Kč ve prospěch řidičů.

Pro rok 2021 vykazoval 1. decil u profese řidičů celkem 18 500 Kč, u skladníků tomu bylo 21 765 Kč, tyto hodnoty se od sebe lišily celkem o 3 265 Kč. 9. decil představoval v případě řidičů 41 057 Kč a v případě skladníků 40 088 Kč, rozdíl tedy o 969 Kč.

V roce 2022 byl 1. decil řidičů celkem 19 727 Kč, 1. decil skladníků činil 22 609 Kč, tyto hodnoty se od sebe lišily o 2 882 Kč. 9. decil představoval hodnotu řidičů celkem 45 713 Kč a u skladníků 43 386 Kč, rozdíl tedy o 2 327 Kč.

Z Tabulky 18 je patrné, že v 1. decilu vždy převažovala vyšší hodnota u profese skladník, obsluha manipulačních vozíků, zatímco v 9. decilu vždy převažovala vyšší hodnota u profese řidiče nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel.

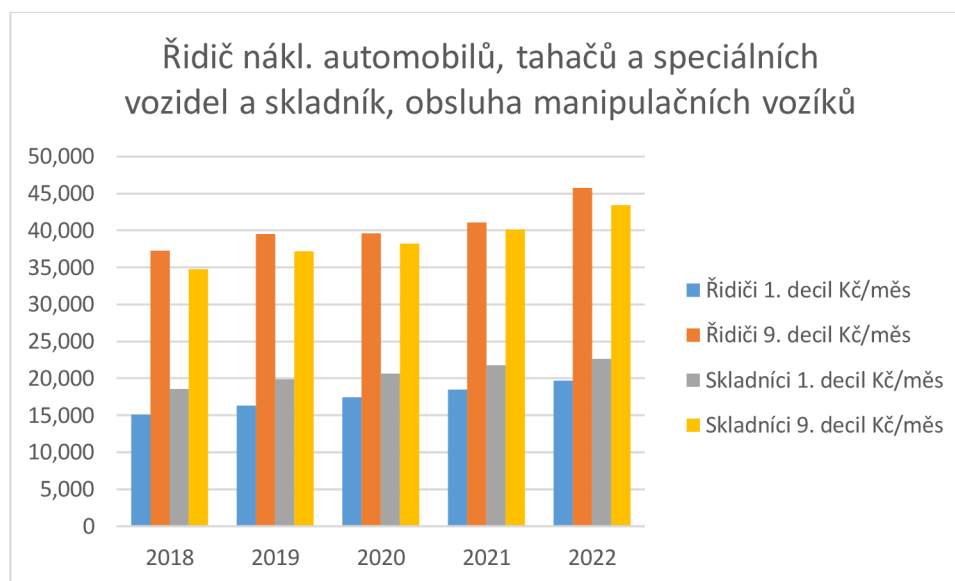
Tabulka 18 Řidiči nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel a skladníci, obsluha manipulačních vozíků – komparace mezd (1. decil, 9. decil)

| Rok | Řidiči nákl. automobilů, tahačů a speciálních vozidel | | Skladníci, obsluha manipulačních vozíků | |
|------|---|--------------------|---|--------------------|
| | 1. decil Kč/měs | 9. decil Kč/měs | 1. decil Kč/měs | 9. decil Kč/měs |
| 2018 | 15 060 | 37 303 | 18 560 | 34 725 |
| 2019 | 16 319 | 39 521 | 19 834 | 37 162 |
| 2020 | 17 471 | 39 582 | 20 662 | 38 248 |
| 2021 | 18 500 | 41 057 | 21 765 | 40 088 |
| 2022 | 19 727 | 45 713 | 22 609 | 43 386 |

Zdroj: Vlastní zpracování dle ISPV dostupný na: <https://www.ispv.cz/cz/Vysledky-setreni/Archiv.aspx>

Na základě Grafu 8 lze vidět vývoj 1. a 9. decilu hrubé měsíční mzdy, kdy skladníci měli vždy vyšší hodnoty 1. decilu než řidiči, zatímco v 9. decilu převažovala vyšší hodnota u profese řidiče.

Graf 8 Řidiči nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel a skladníci, obsluha manipulačních vozíků – komparace mezd (1. decil, 9. decil)



Zdroj: Vlastní zpracování dle ISPV dostupný na: <https://www.ispv.cz/cz/Vysledky-setreni/Archiv.aspx>

Na základě Tabulky 19 lze je možné vidět v roce 2018 hodnotu 1. kvartilu u řidičů 18 121 Kč a u skladníků hodnotu 22 607 Kč, tedy o rozdíl 4 486 Kč více než u řidičů. 3. kvartil představoval hodnotu řidičů 31 671 Kč a u skladníků 30 463 Kč, což bylo o 1 208 Kč více než u skladníků.

Rok 2019 představoval 1. kvartil u profese řidičů celkem 18 861 Kč, u skladníků se jednalo o hodnotu 23 934 Kč, tedy o 5 073 Kč více než u řidičů. 3. kvartil činil 33 020 Kč u profese řidičů a 32 401 Kč u profese skladníků, rozdíl byl tedy celkem 619 Kč.

V roce 2020 vykazoval 1. kvartil u profese řidičů celkovou částku 19 573 Kč, u skladníků to byla částka 24 934 Kč, rozdíl tedy o 5 390 Kč. 3. kvartil vykazoval hodnotu 33 796 Kč a u skladníků 33 818 Kč, rozdíl představoval pouhých 22 Kč.

Rok 2021 představoval 1. kvartil u profese řidičů celkem 20 659 Kč, u skladníků tomu bylo 26 126 Kč, celkový rozdíl představoval 5 467 Kč ve prospěch skladníků. 3. kvartil činil u řidičů částku 35 463 Kč a u skladníků 35 471 Kč, tyto částky se různí o 8 Kč ve prospěch skladníků.

Pro rok 2022 vyznačoval 1. kvartil u profese řidičů hodnotu 22 282 Kč, u profese skladníků tomu bylo 27 636 Kč, rozdíl tedy o 5 354 Kč. Hodnoty ve 3. kvartilu v případě řidičů šlo o částku 38 490 Kč, u skladníků se jednalo o hodnotu 37 987 Kč, což představovalo rozdíl celkem 503 Kč.

Z Tabulky 19 lze zpozorovat, že 1. a 3. kvartil mezd profese řidič nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel a profese skladník, obsluha manipulačních vozíků vykazuje vyšší hodnotu 1. kvartilu profese skladníka. Zatímco ve 3. kvartilu se vyšší hodnota nacházela většinou u profese řidiče. Z výsledků je patrné, že v nižším kvartilovém rozmezí je odměňování skladníků výrazně vyšší než u řidičů, ve vyšším kvartilu se vyskytují vyšší hodnoty více u řidičů.

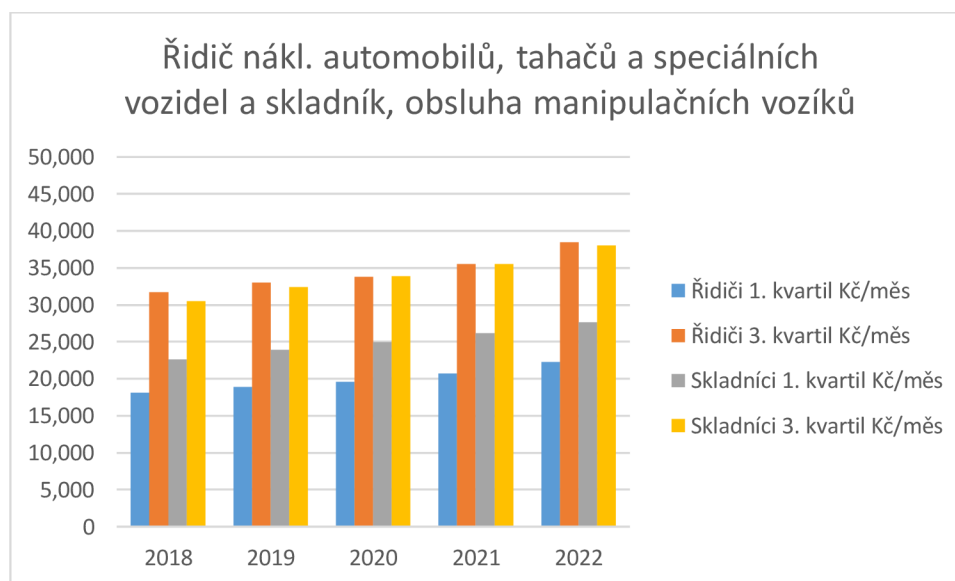
Tabulka 19 Řidiči nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel a skladníci, obsluha manipulačních vozíků – komparace mezd (1. kvartil, 3. kvartil)

| Rok | Řidiči nákl. automobilů, tahačů a speciálních vozidel | | Skladníci, obsluha manipulačních vozíků | |
|------|---|-------------------|---|-------------------|
| | 1. kvartil Kč/měs | 3. kvartil Kč/měs | 1. kvartil Kč/měs | 3. kvartil Kč/měs |
| 2018 | 18 121 | 31 671 | 22 607 | 30 463 |
| 2019 | 18 861 | 33 020 | 23 934 | 32 401 |
| 2020 | 19 573 | 33 796 | 24 963 | 33 818 |
| 2021 | 20 659 | 35 463 | 26 126 | 35 471 |
| 2022 | 22 282 | 38 490 | 27 636 | 37 987 |

Zdroj: Vlastní zpracování dle ISPV dostupný na: <https://www.ispv.cz/cz/Vysledky-setreni/Archiv.aspx>

Graf 9 ukazuje vývoj 1. a 3. kvartilu hrubé měsíční mzdy, ve kterém lze výrazně vidět vyšší hodnoty 1. kvartilu u profese skladníků. Zatímco u profese řidičů převažovala vyšší hodnota 3. kvartilu, s výjimkou roku 2020 a 2021, kde převazoval 3. kvartil u profese skladníků, rozdíl však nebyl tak výrazný.

Graf 9 Řidiči nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel a skladníci, obsluha manipulačních vozíků – komparace mezd (1. kvartil, 3. kvartil)



Zdroj: Vlastní zpracování dle ISPV dostupný na: <https://www.ispv.cz/cz/Vysledky-setreni/Archiv.aspx>

Na základě dat je možné pozorovat, že se výše mezd v průběhu posledních pěti let u profesí řidičů nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel a skladníků, obsluhy manipulačních vozíků od sebe výrazně odlišují.

Při porovnání mediánu je patrné, že skladníci mají v průměru vyšší mzdy než řidiči. Rozdíl mezi mediány se v průběhu let zvětšuje, což naznačuje, že příjmy skladníků rostly rychleji než příjmy řidičů. Při porovnání průměru měsíční hrubé mzdy, lze opět vidět, že skladníci mají vyšší mzdy než řidiči. Rozdíl mezi průměry se však v průběhu let nemění příliš výrazně.

Co se týče 1. decilu (hodnota, pod kterou spadá 10 % nejnižších mezd) a 9. decilu (hodnota pod kterou spadá 90 % nejnižších mezd), mají skladníci v prvním případě vyšší hodnoty než řidiči. V druhém případě, a to v 9. decilu je tomu naopak a řidiči mají vyšší mzdy než skladníci. Tento trend je pozorovatelný po celou sledovanou dobu

V případě 1. kvartilu (hodnota, která dělí na čtvrtiny, přičemž 25 % mezd se nachází pod touto hodnotou) a 3. kvartil (hodnota, pod kterou se nachází 75 % mezd), je patrné, že 1. kvartil skladníků je vždy vyšší než 1. kvartil řidičů, zatímco 3. kvartil převažuje u řidičů.

Celkově lze tedy říct, že dochází k oddalování mezd mezi profesemi řidičů a skladníků. Skladníci mají v průměru vyšší mzdy a také vyšší hodnoty v nižších percentilových rozmezích (medián, 1. decil, 3. kvartil), zatímco řidiči vykazují vyšší hodnoty ve vyšších percentilových rozmezích (9. decil, 3. kvartil).

Dále bylo provedeno srovnání profesí řidičů nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel a profesí skladníků a obsluhy manipulačních vozíků s celkovou mzdou v ekonomice v roce 2022. Při tomto srovnání byl hodnocen opět medián, průměr, 1. decil, 9. decil, 1. kvartil a 3. kvartil.

Na základě Tabulky 20 lze vidět srovnání profese řidičů nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel a profese skladníků a obsluhy manipulačních vozíků s celkovou ekonomikou v roce 2022.

Medián měsíční mzdy v profesi řidičů činil 29 356 Kč, zatímco u skladníků dosahoval hodnoty 32 646 Kč a v celkové ekonomice byl nejvyšší s hodnotou 36 104 Kč. To naznačuje, že v celkové ekonomice je medián vyšší než v obou profesích. Rozdíl mezi mediány profesí a celkovou ekonomikou činil 6 748 Kč pro řidiče 3 458 Kč pro skladníky.

Průměrná mzda dosahovala hodnoty 31 364 Kč u řidičů, 33 197 Kč u skladníků a nejvyšší hodnoty 43 003 Kč v celkové ekonomice. Zde je patrné, že průměrná mzda je opět nejvyšší v celkové ekonomice, o 11 639 Kč vyšší vůči řidičům a 9 806 Kč vůči skladníkům.

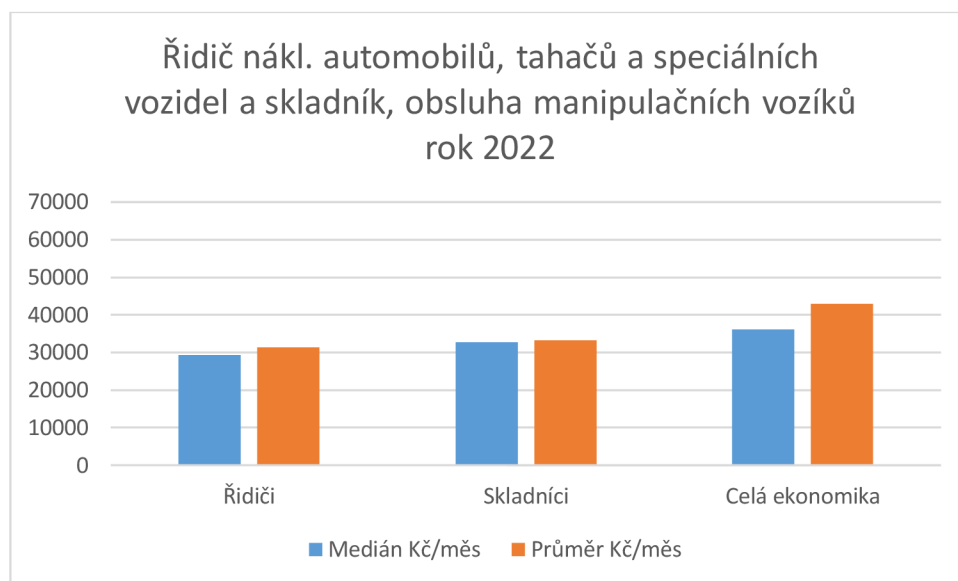
Tabulka 20 Porovnání mediánu a průměru mezd v celé ekonomice za rok 2022

| Hrubá měsíční mzda 2022 | medián Kč/měs | průměr Kč/měs |
|--|--------------------------|--------------------------|
| Řidiči nákl. automobilů, tahačů a speciálních vozidel | 29 356 | 31 364 |
| Skladníci, obsluha manipulačních vozíků | 32 646 | 33 197 |
| Celá ekonomika | 36 104 | 43 003 |

Zdroj: Vlastní zpracování dle ISPV dostupný na: <https://www.ispv.cz/cz/Vysledky-setreni/Archiv.aspx>

Na základě těchto srovnání a Grafu 10 je možné konstatovat, že v celkové ekonomice je medián i průměr mzdy vyšší než v profesích řidičů nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel a skladníků, obsluhy manipulačních vozíků.

Graf 10 Řidiči nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel, skladníci, obsluha manipulačních vozíků a celá ekonomika – medián a průměr pro 2022



Zdroj: Vlastní zpracování dle ISPV dostupný na: <https://www.ispv.cz/cz/Vysledky-setreni/Archiv.aspx>

Dle Tabulky 21 lze vidět hodnoty 1. decilu měsíční mzdy, v profesích řidičů dosáhl 1. decil hodnoty 19 727 Kč, v profesi skladníků 22 609 Kč a v celkové ekonomice 20 748 Kč. Celková ekonomika byla tentokrát nižší než u skladníků, a to o 1 861 Kč.

Naopak hodnoty 9. decilu, které vyjadřují měsíční mzdu překročenou nejvíce o 90 % pracovníků, dosáhly v případě řidičů hodnoty 45 713 Kč, u skladníků to bylo 43 386 Kč a v celkové ekonomice činila 68 473 Kč. Nejvyšší hodnota 9. decilu byla tedy v celkové ekonomice, a to oproti řidičům vyšší o 22 760 Kč, a oproti skladníkům o 25 087 Kč.

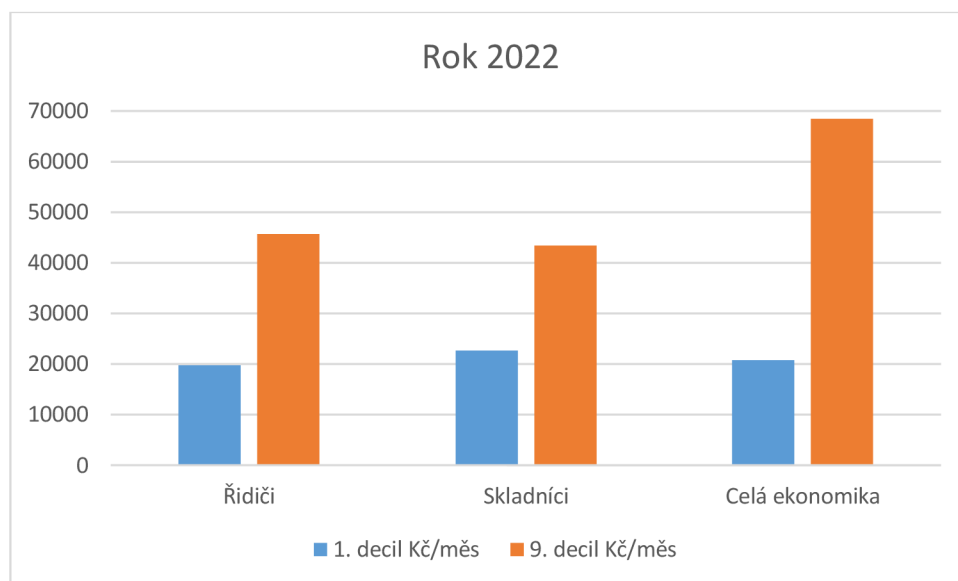
Tabulka 21 Porovnání 1. decilu a 9. decilu mezd v celé ekonomice za rok 2022

| Hrubá měsíční mzda 2022 | 1. decil Kč/měs | 9. decil Kč/měs |
|--|-----------------|-----------------|
| Řidiči nákl. automobilů, tahačů a speciálních vozidel | 19 727 | 45 713 |
| Skladníci, obsluha manipulačních vozíků | 22 609 | 43 386 |
| Celá ekonomika | 20 748 | 68 473 |

Zdroj: Vlastní zpracování dle ISPV dostupný na: <https://www.ispv.cz/cz/Vysledky-setreni/Archiv.aspx>

Na základě Tabulky 21 a Grafu 11 lze usoudit, že profesní mzdy řidičů a skladníků se v rámci 1. decilu příliš neodlišuje, přičemž celková ekonomika se nachází mezi těmito hodnotami. Nicméně v případě 9. decilu je rozdíl v mzdových hodnotách mnohem výraznější, celková ekonomika vykazuje nejvyšší hodnotu.

Graf 11 Řidiči nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel, skladníci, obsluha manipulačních vozíků a celá ekonomika – 1. decil a 9. decil pro rok 2022



Zdroj: Vlastní zpracování dle ISPV dostupný na: <https://www.ispv.cz/cz/Vysledky-setreni/Archiv.aspx>

Dle Tabulky 22 hodnota 1. kvartilu měsíční mzdy představovala v profesi řidičů 22 282 Kč, v profesi skladníků 27 636 Kč a v celkové ekonomice 27 010 Kč. Celková ekonomika je tedy v porovnání se skladníky nižší o 626 Kč.

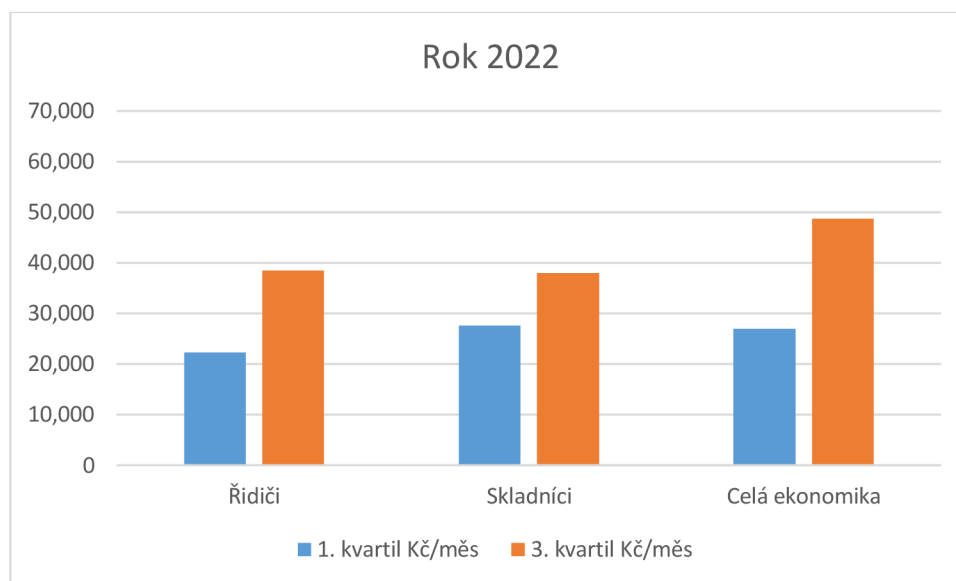
Naopak hodnota 3. kvartilu, která vyjadřuje měsíční mzdu překročenou nejvíce 25 % pracovníků, dosáhla v případě řidičů hodnoty 38 490 Kč, u skladníků to bylo 37 987 Kč a v celkové ekonomice činila 48 774 Kč. Nejvyšší hodnota 3. kvartilu je tedy v celkové ekonomice, a to oproti řidičům vyšší o 10 254 Kč a oproti skladníkům o 10 757 Kč.

Tabulka 22 Porovnání 1. kvartilu a 3. kvartilu mezd v celé ekonomice za rok 2022

| Hrubá měsíční mzda 2022 | 1. kvartil Kč/měs | 3. kvartil Kč/měs |
|--|----------------------|----------------------|
| Řidiči nákl. automobilů, tahačů a speciálních vozidel | 22 282 | 38 490 |
| Skladníci, obsluha manipulačních vozíků | 27 636 | 37 987 |
| Celá ekonomika | 27 010 | 48 744 |

Zdroj: Vlastní zpracování dle ISPV dostupný na: <https://www.ispv.cz/cz/Vysledky-setreni/Archiv.aspx>

Z Tabulky 22 a Grafu 12 lze usoudit, že ve 1. kvartilu mzdového spektra jsou mzdy skladníků vyšší než u řidičů, přičemž celková ekonomika je v tomto segmentu nižší než hodnota pro skladníky. Avšak ve 3. kvartilu je rozdíl ve prospěch celkové ekonomiky.



Zdroj: Vlastní zpracování dle ISPV dostupný na: <https://www.ispv.cz/cz/Vysledky-setreni/Archiv.aspx>

Na základě těchto informací lze říct, že celková ekonomika vykazuje vyšší hodnotu mediánu i průměru měsíční mzdy ve srovnání s profesemi řidičů a skladníků. To naznačuje, že v celkové ekonomice jsou příjmy obecně vyšší.

V případě 1. decilu je hodnota nižší u profese řidičů než u skladníků. Celková ekonomika se nachází mezi těmito hodnotami a je nižší než u profese skladníků, avšak rozdíl není výrazný. Hodnota 9. decilu je v celkové ekonomice nejvyšší, a to velmi výrazně. Rozdíl v mzdových hodnotách mezi řidiči a skladníky už není v porovnání s celkovou ekonomikou tak významný, ale skladníci jsou na nejnižším místě.

V 1. kvartilu jsou mzdy skladníků vyšší než u řidičů, přičemž hodnota v celkové ekonomice se nachází mezi skladníky a řidiči. Ve 3. kvartilu je nejvyšší hodnota v celkové ekonomice, což je podstatně vyšší rozdíl, než u řidičů a skladníků. Skladníci mají v tomto případě nejnižší mzdy.

Celkové lze shrnout, že nejvyšší dosažené hodnoty jsou v celkové ekonomice v případě mediánu, průměru a 9. decilu. U profesního pole řidičů nebyly zaznamenány žádné případy, kdy by tyto hodnoty převyšovaly. V případě skladníků byly vyšší hodnoty zaznamenány u 1. decilu a 1. kvartilu.

4.3 Řízené rozhovory s představiteli dopravních firem a jejich vyhodnocení

V této kapitole se autorka bude věnovat řízeným rozhovorům se zástupci dvou významných organizací, ČESMAD BOHEMIA, z. s. a ŽESNAD, které se zaměřují na silniční a železniční dopravu. Tyto organizace hrají klíčovou roli v ochraně a podpoře zájmů jejich členů, prosazování bezpečnosti silničního a železničního provozu a rozvoji dopravního průmyslu v České republice.

Autorka představí tyto organizace společně s jejich zástupci Mgr. Vojtěchem Hromířem a Ing. Oldřichem Sládkem, se kterými bude následně proveden rozhovor. Díky rozhovorům dojde k hlubšímu porozumění ohledně činností těchto organizací, jaké jsou jejich vize a výzvy, se kterými se každodenně potýkají.

Během těchto rozhovorů se autorka bude spolu se zástupci ČESMAD BOHEMIA, z. s. a ŽESNAD zaměřovat na dvě hlavní problematiky, kterým čelí současné nákladní odvětví

v ČR. Prvním tématem bude nedostatek řidičů nákladní dopravy, který se stal palčivým problémem s dopadem na efektivitu a konkurenceschopnost přepravních společností. Společně se zástupcem ČESMAD BOHEMIA, z. s., Vojtěchem Hromířem, se budou zabývat otázkou, jak organizace, ve které působí, čelí nedostatku kvalifikovaných řidičů, jaké opatření přijímají k jejich získávání a udržení ve svém oboru a jaké inovativní přístupy používají ke zlepšení pracovních podmínek pro řidiče.

Druhým podstatným tématem, které bude autorka řešit v rozhovorech se zástupcem ŽESNAD, Oldřichem Sládkem, je nedostatek strojvedoucích v nákladní železniční dopravě. Vzhledem k rostoucí poptávce po železniční přepravě zboží se objevují problémy s nedostatkem kvalifikovaných a zkušených strojvedoucích. Diskuse bude převážně ohledně opatření, která tato společnost přijímá ke zvýšení atraktivnosti tohoto povolání, podpoře odborného vzdělávání a rekvalifikace, a také o spolupráci s relevantními institucemi a orgány, aby byl tento nedostatek řešen efektivně a dlouhodobě.

Během rozhovorů se bude autorka zajímat také o další protiopatření, která tyto organizace aplikují, aby se vypořádaly s negativním trendem tohoto nedostatku. Bude se zajímat o inovativní přístupy, spolupráci se vzdělávacími institucemi a také na to, jak tyto organizace podporují rozvoj a profesní růst svých členů. Cílem těchto rozhovorů je získat hlubší pohled do strategií a iniciativ těchto organizací.

Oba rozhovory jsou strukturovány do tematických skupin, které jsou rozděleny a v každé skupině jsou obsaženy klíčové informace, které z rozhovorů vzešly.

4.3.1 ČESMAD BOHEMIA, z. s.

ČESMAD BOHEMIA, z. s. je odborová organizace a sdružení podniků působících v oblasti silniční nákladní dopravy a souvisejících odvětvích v České republice. Jedná se o jedno z nejvýznamnějších a největších sdružení svého druhu v této zemi. ČESMAD BOHEMIA, z. s. zastupuje a sdružuje firmy zabývající se přepravou zboží a osob, logistikou, dopravními službami a dalšími souvisejícími činnostmi.

Sdružení se zaměřuje na ochranu a podporu zájmů svých členů vůči ostatním orgánům Evropské unie a dalším institucím. Jedním z cílů sdružení je vytváření podmínek pro rozvoj a prosperitu dopravního průmyslu, podpora bezpečnosti silničního provozu, odborná příprava a vzdělávání, sociální ochrana zaměstnanců v odvětví dopravy a další aktivity přispívající ke zlepšení prostředí pro silniční dopravu v České republice.

Mgr. Vojtěch Hromíř je generálním tajemníkem sdružení ČESMAD BOHEMIA, z. s., který sehrává klíčovou roli ve vedení a zastupování sdružení. Jeho úsilí se zaměřuje na prosazování zájmů členů sdružení a odborné vedení organizace. Mgr. Vojtěch Hromíř je také aktivní v oblasti silniční dopravy a podílí se na jednáních s vládou, státními institucemi a dalšími relevantními subjekty, aby zajistil příznivé podmínky pro odvětví silniční dopravy, představuje odbornou autoritu a zkušeného profesionála v této oblasti.

ČESMAD BOHEMIA s. r. o. je dceřinou společností Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA, z. s., která provozuje webový portál, zaměřený na nákladní dopravu a nese název TruckJobs.cz. Tento webový portál funguje jako inovativní prostředek pro zprostředkování pracovních příležitostí v oblasti nákladní dopravy. Na tomto portálu mohou zaměstnavatelé, kteří působí v nákladní dopravě, inzerovat volná pracovní místa a nalézt vhodné kandidáty pro své potřeby. Zároveň řidiči, kteří hledají zaměstnání v této oblasti, zde mohou najít pracovní nabídky od spolehlivých dopravních společností. Jelikož díky propojení s ČESMAD BOHEMIA, z. s. má TruckJobs.cz výhodu v tom, že nabízí pracovní příležitosti u společností, které jsou členy tohoto sdružení. Zaměstnavatelé tak mohou oslovovat širokou síť profesionálních dopravců a řidičů, zatímco mají přístup ke kvalitním pracovním nabídkám od ověřených společností.

TruckJobs.cz usiluje o efektivní propojení zaměstnavatelů a řidičů v oblasti nákladní dopravy, přičemž využívá své pozice jako součásti ČESMAD BOHEMIA, z. s., pro poskytování kvalitních pracovních příležitostí a podporu růstu a profesního rozvoje tohoto odvětví.

Otázky pro rozhovor byly rozděleny na 6 témat, první sada otázek se týká náročnosti povolání řidiče v nákladní dopravě, jaké jsou pracovní podmínky a prostřední v dnešní době v porovnání s minulostí a jaké jsou nejčastější obtíže, se kterými se řidiči potýkají, v této skupině jsou celkem 4 otázky. Další sada otázek se zabývá mzdovými podmínkami, kde je celkem 5 otázek zaměřených na aktuální mzdy řidičů, bonusy, příplatky a diety a jaká je budoucí predikce mezd řidičů v případě, že se nedostatek zaměstnanců prohloubí.

Následující sada otázek nese téma nedostatečného počtu řidičů, která obsahuje 4 otázky. Zabývá se strategií, kterou by bylo možné využít k zastavení šíření tohoto nedostatku. Dalším tématem jsou příčiny nedostatku zaměstnanců v této profesi, obsahující 5 otázek. Zabývá se otázkami atraktivity tohoto povolání, faktory, které k situaci přispívají, vliv pracovní doby a odpočinku a návrhy na zlepšení pracovních podmínek za účelem zvýšení atraktivity. Další téma je Češi pracující v cizině a obsahuje 3 otázky, zabývá se místy, kam Čeští řidiči nejčastěji odchází za prací, důvody, které odchod způsobují a také nevhodné chování vůči Českým řidičům v cizině.

Poslední sada otázek zahrnuje zahraniční zaměstnance. Sada obsahuje pouze 2 otázky, zaměřené na režim zaměstnávání cizinců v Polsku v porovnání s Českou republikou a aktuální situaci zaměstnání Ukrajinců a dalších národností v Čechách. Celkový počet otázek v rozhovoru je 23.

V této kapitole je shrnutí rozhovoru s Mgr. Vojtěchem Hromířem, který byl uskutečněn online prostřednictvím platformy Google Meet. Úplný záznam rozhovoru je k dispozici v příloze této práce jako Příloha 4.

Náročnost povolání

Na základě provedeného rozhovoru s Vojtěchem Hromířem vyplynulo, že profese řidiče nákladního automobilu je v dnešní době výrazně náročnější a odlišná od minulosti. S moderními technologiemi přicházejí nové nástroje, ale zároveň jsou řidiči pod větším tlakem než dříve. V dopravě platí mnoho předpisů a pravidel, jako jsou například časové limity řízení nebo povinnost dodržovat dobu odpočinku. Rovněž manipulace s nákladem je regulována.

Kromě toho došlo k zhoršení situace v oblasti silniční dopravy, což znamená, že provoz je dnes intenzivnější. Současně se objevily další povinnosti pro řidiče v důsledku zavedení elektronického mytného. Celkově lze konstatovat, že povolání řidiče nákladní dopravy je v dnešní době náročnější z důvodu mnoha nových pravidel a rovněž zvýšené komplexity pracovního prostředí. Řidiči musí striktně dodržovat specifické pokyny týkající se manipulace s nákladem, což představuje další zátěž pro jejich profesní činnost.

Pokud jde o technologie a inovace ve světě nákladní dopravy, jejich pokrok zásadně ovlivňuje náročnost práce řidičů. Výskyt technologických asistentů v autech značně zlehčuje práci. Vozidla disponují pohodlnými prvky a komfortními kabinami, což nese pozitivní změny. Navigační systémy a itineráře usnadňují plánování tras a získávání zakázek. Elektronické záznamy v autech řidičům poskytují jasné pokyny a usnadňují jejich orientaci. Tímto způsobem technologie značně podporují práci řidičů.

I přesto jsou s novými technologiemi spojeny i negativní aspekty. I když sledování polohy vozidel a technické asistence mohou být užitečné, současně znamenají zvýšený dohled nad řidiči ze strany dopravců. Tím může být zvýšen tlak na řidiče a omezena jejich nezávislost. Nové technologie sice nabízejí výhody, nicméně v některých případech mohou představovat i zátěž.

Dále z rozhovoru vzešlo, že pracovní podmínky a prostředí pro řidiče nákladních vozidel prošly v nedávné době zásadními změnami. Co se týče komfortu, došlo k zavedení pohodlnějších

kabin v nákladních autech. Současně se však objevují nové problémy, jako je nedostatek bezpečných parkovacích míst pro odpočinek řidičů. Negativní postoj veřejnosti k nákladním vozidlům také představuje další výzvu, protože řidiči často čelí kritice za údajně nepříznivý vliv na silniční provoz. Každá nehoda, jíž se účastní, má větší dopad, ať už jde o dopravní komplikace či jiné nepříjemnosti. Dřívější exkluzivitu řidičského povolání nahradila dnešní náročnější práce. Firmy se pokouší přizpůsobovat, avšak dnešní řidiči nejsou na tu náročnost takovým způsobem připraveni jako v minulosti. Pracovní režimy se mění, řidiči chtějí více času doma a víkendová práce ustupuje a tyto trendy zásadně ovlivňují celkovou náročnost současného řidičského povolání.

Největší výzvy současné doby se týkají nedostatku odpočinkových míst na dálnicích v České republice. Tento problém zahrnuje celou Evropu, statistiky ukazují, že je třeba až 400 000 míst, ale k dispozici je jen 300 000. V Česku chybí 15 000 odpočívadel, zejména na frekventovaných trasách. ČESMAD se pokouší již deset let s vládou najít řešení, ale složité procesy schvalování a negativní veřejné vnímání řidičů komplikují situaci.

Další výzvou jsou příznivé podmínky pro řidiče, které zákazníci řidičům při nakládce a vykládce neposkytují, jedná se zejména o hygienické zázemí. Některé firmy navíc zneužívají řidiče a nutí nakládat zboží sami. V tomto ohledu ČESMAD zvažuje zákaz účasti řidičů při této činnosti, podobně jako ve Španělsku a Portugalsku.

Mzdové podmínky

Z rozhovoru dále vyplývá, že mzdové podmínky prošly velkou změnou, zejména dřívější exkluzivní povolání řidičů nákladních vozidel s výplatami převyšujícími některé ředitele ČSAD už není. Nyní jsou mzdy řidičů spíše pod průměrem, ale díky dietám se dostávají na přibližně 1,5násobek průměrného čistého platu.

Co se týče příplatků a bonusů, nejčastější jsou diety, v nákladní dopravě nezáleží tolik na přesném sledování pracovní doby. Platy řidičů korespondují s objemem práce. Kdo jezdí více, získává větší bonusy. Tento přístup je sice legislativně omezen kvůli bezpečnosti na silnicích, ale hodnocení stále závisí na ochotě řidičů. U jízd do zahraničí, např. v době Brexitu v Anglii, byli řidiči nadměrně placeni kvůli problémům s papírováním. Klíčovým faktorem odměňování zůstává zahraniční stravné neboli diety.

Mzdy mezi jednotlivými řidiči jsou částky které, se mohou výrazně lišit. Je to zcela běžná záležitost, zvláště pokud jde o řidiče, kteří pracují v rámci jednoho státu. Ti nemají nárok na zahraniční příspěvky na stravování, což jsou diety. Naopak řidiči, kteří vykonávají mezinárodní jízdy, dostávají tento příplatek, což je zásadní rozdíl v jejich mzdách.

Pokud je řeč o platebních podmínkách řidičů v nákladní dopravě, sdružení dopravců se do této tematiky nezapojuje, sdružení má pouze zájem o zajištění optimálních podmínek z hlediska zdanění a zacházení se stravným, které nezahrnují odvody. Hlavním cílem je zaručit konkurenceschopnost ve srovnání s ostatními státy. Mzdové podmínky si stanovuje každá společnost samostatně, panuje však mezi nimi silná konkurence.

Co se týče budoucího vývoje mezd pro řidiče, z rozhovoru vzešlo, že vzhledem k nedostatku pracovníků v této oblasti, je obtížné předvídat. Nedostatek pracovníků trvá již nějakou dobu a dosud neprokázal výrazný vliv na zvýšení mezd. Odhaduje se, že v Česku je nedostatek 20 000 řidičů v nákladní dopravě a 5 tisíců řidičů autobusů. Nedostatek pracovníků doposud nepřispěl žádným významným způsobem k nárůstu mezd. Z toho důvodu je komplikované předpovídat budoucí vývoj. Predikce však naznačují, že počet řidičů bude nadále klesat, protože průměrný věk existujících řidičů stoupá a noví pracovníci do tohoto oboru vstupují jen omezeně. Je však obtížné vyvodit, že mzdy v důsledku nedostatku pracovníků výrazně porostou.

Nedostatek řidičů

Rozhovor s generálním tajemníkem ČESMAD přinesl také informace o problému nedostatku řidičů, který je celosvětový a týká se nejen České republiky, kde chybí 20 000 řidičů nákladních vozidel, ale také zemí, jako je Německo, kde chybí přibližně 80 000 řidičů. I celosvětová organizace, se kterou ČESMAD spolupracuje, provedla analýzu, která ukazuje nedostatek řidičů na všech kontinentech. Ačkoli by se mohlo zdát, že například v Číně by mohl být řidičů přebytek, i tam pocítují nedostatek pracovníků v tomto oboru. Nedostatek řidičů je tedy skutečně globálním problémem, který se týká spousty zemí.

V reakci nedostatek řidičů zvažuje Vojtěch Hromíř řešení prostřednictvím naboru řidičů ze třetích zemí, přičemž dříve byla významným zdrojem Ukrajina, ale tuto možnost v současné době komplikuje uzavření hranic. Plán počítá s náborem pracovníků z Indie, Mongolska, Kazachstánu a dalších zemí bývalého Sovětského svazu, ačkoli státní orgány tuto myšlenku nepodporují z bezpečnostních důvodů. Další možností je snížení věkové hranice pro získání řidičského průkazu, což je sice citlivý, ale možná prospěšný krok. Sdružení také aktivně usiluje o zlepšení pracovních podmínek, přičemž jedním z aktuálních témat jsou odpolední omezení pro řidiče, který nastává v pátek. Tento zákaz často brání řidičům dostat se na místo určení. Vláda však tento návrh podporuje. Cílem je umožnit řidičům alespoň dokončit cestu na místo nakládky nebo vykládky a poté se dostat domů, což by částečně zlepšilo jejich pracovní podmínky.

Předpověď do budoucna je dle Vojtěcha Hromíře velice špatná, vyplývá z rozhovoru. Tento názor sdílí řada zahraničních kolegů, nezbyvá než zaměstnat lidi ze zemí mimo EU a urychlit proces jejich zapracování. Existují snahy o přilákání žen do odvětví, což je do jisté míry účinné například v autobusové dopravě, ale nákladní doprava je pro ženy náročná. Proběhl rovněž pokus o otevření studia řidičů na středních školách, ten však nebyl úspěšný. V současné době sdružení usiluje o to, aby získání řidičského průkazu a profesního průkazu bylo součástí učebních osnov v posledním ročníku na automobilových středních školách, pokud se pak student chce stát řidičem, je k tomu kvalifikován.

Příčiny nedostatečné atraktivity povolání

Rozhovor vypovídá o tom, že je klíčovým faktorem touha člověka zůstat v domácím prostředí. V současné době má pro jednotlivce mnohem větší význam volný čas a pravidelný denní režim. Strávit několik dní na silnici musí být v souladu s psychologickým pohodlím každého jednotlivce. Dříve hrály roli zejména finanční pobídky nebo touha po cestování. Dnešní situace je však odlišná, což je hlavním faktorem nedostatku řidičů. K negativním aspektům se řadí také vnímání této profese v médiích, které obvykle nepředstavují řidičské povolání kladně, což také mnoho jednotlivců odradí.

Pracovní doba nemá tak podstatný vliv na atraktivitu, jelikož regulace zamezuje nadměrnému zatěžování řidičů. Tyto přísné podmínky jsou pracovníci povinni dodržovat, každý řidič má záznamovou kartu a za porušení pracovní doby jsou stanoveny vysoké sankce. V dnešní době téměř většina dodržuje tato pravidla. Což je pozitivní, jelikož to zabraňuje přetěžování řidičů. Na druhou stranu to může být stresující, protože řidič je na konci výkonu své řidičské povinnosti a nemůže například najít místo k odpočinku, ale zároveň musí splnit zákonný předpis, což může vytvářet tlak na pracovníka.

Mezinárodní přeprava má na atraktivitu vliv, a to především kvůli pocitu méněcennosti. Čeští řidiči jsou v zahraničí podrobováni přísnějším pravidlům a někdy i šikaně, nejen kvůli původu. Místní standardy jsou náročnější a jazyková bariéra komplikuje situaci. Čeští řidiči se cítí nedostatečně respektováni. V minulosti, kdy byla migrace významným tématem, docházelo k informacím o imigrantech, kteří během odpočinkových pauz řidičů se snažili proniknout do vozidel, aby se dostali do jiné země, avšak tento jev utichl.

Pro zvýšení atraktivity by bylo možné zlepšit pracovní podmínky. To zahrnuje úpravy týkající se doby jízdy, přestávek a podobných pravidel pro řidiče, kde by mohla existovat určitá flexibilita. Vojtěch Hromíř rovněž hovořil o regulaci zákazu jízdy, která je v pravomoci jednotlivých členských států. Důležitým bodem je také zajištění hygienického zázemí pro řidiče při vykládce, což by mělo být stanoveno zákonem, aby zákazníci museli poskytnout adekvátní podmínky. Často se stává, že řidiče nevpustí do areálu firmy, což by bylo nutné změnit. Významný je i sjednocený standard pro kontrolní orgány, aby řidiči neměli pocit, že jsou v některých zemích diskriminováni. Avšak vztah mezi řidiči a jejich zaměstnavateli také není vždy ideální. Někdy ani sami řidiči nejsou k firmám loajální. Když cítí nedostatek řidičů na trhu a mají alternativy, mohou klást nadstandardní požadavky a případně i opustit stávající pracovní místo.

Češi pracující v cizině

Pokud jde o práci v zahraničí, mnoho Čechů odchází do Německa a Rakouska. Přesný počet českých řidičů pracujících v zahraničí ČESMAD nevede, ale podle Vojtěcha Hromíře může jít o malé desítky tisíc. Právě v zahraničí mají lepší sociální dávky, což je pro řidiče žijící například na pohraničí výhodné. Mzdy, diety a odměny jsou dnes podobné jako v ČR, je potřeba také dodat, že v zahraničí existuje problém s výše zmíněnou méněcenností a nerespektováním pracovníků z ciziny.

Z rozhovoru vyplývá, že aby Česká republika udržela řidiče doma, musela by zlepšit systém sociálních dávek. V tomhle Český podnikatel nemůže s německým podnikatelem soupeřit. Řada řidičů měla dříve exekuce, ale situace se zlepšila s růstem mezd a změnou zdanění. Pokud se však řidič rozhodne pracovat v zahraničí, může dostávat mzdy a diety, které nejsou plně vymahatelné. Někteří jednotlivci dokonce zcela opustí zemi, aby se vyhnuli právním krokům. Existují dva hlavní katalyzátory emigrace jednotlivců, a to přitažlivost pozitivních okolností a touha uniknout těm negativním.

Je třeba podotknout, že Čeští občané pracující v zahraničí často nezůstávají dlouhodobě, protože se setkávají s nesplněním slibovaných pracovních podmínek. Zaměstnavatelé slibují vysoké platy, ale postupně snižují výplaty kvůli různým "pokutám" za drobná poškození. Navíc řidiči ztrácí příspěvky s rostoucím věkem svých dětí, a to vede mnohé k návratu domů. Také se vrací domů v momentě, kdy naspořili dostatečnou částku a chtějí investovat do nemovitostí nebo změnit povolání.

Zahraniční zaměstnanci

V České republice je poměrně složitý proces zaměstnávání osob z jiných zemí EU. Například v porovnání s Polskem, kde je uplatňován zjednodušený režim pro zaměstnávání Ukrajinců, který spočívá v určité formě bilaterální dohody mezi těmito zeměmi. Tento režim umožňuje zaměstnavatelům rychleji zaměstnávat občany Ukrajiny, a to do 14 dnů a maximálně do 3 týdnů od jejich výběru. Oproti tomu v České republice trvá proces získání zaměstnání až půl roku. Mgr. Vojtěch Hromíř uvádí, že Česká republika každý rok uděluje zaměstnanecké karty pro zhruba 30 tisíc Ukrajinců, z celkové kvóty 40 tisíc. Z této kvóty je pak zaměstnáno kolem 30 tisíc, z nichž 2 tisíce jsou řidiči. Loňská statistika ukázala, že do konce roku bylo vydáno zhruba 7 tisíc karet pro Ukrajince ve všech profesích. To představuje jen třetinu původního počtu 30 tisíc, a i kdyby do konce roku bylo vydáno alespoň 10 tisíc karet, stále by to byl výrazný pokles, zmiňuje Vojtěch Hromíř.

Letos organizace ČESMAD předpokládá, že do České republiky nepříjde žádný nový personál, což je velmi znepokojující. Toto bude pravděpodobně znamenat zvýšený tlak na řidiče. Stát klade důraz na bezpečnostní hlediska při přijímání pracovníků z jiných zemí. Stát se obává například u pracovníků z Indie, Mongolska a Filipín, kvůli potenciálním bezpečnostním rizikům. Bylo by žádoucí vidět více různých národností jako potenciální pracovní sílu,

avšak konečná slova mají vládní orgány. Pokud ministerstvo neposkytne souhlas, není mnoho, co lze udělat.

Vyhodnocení

Na základě shrnutí rozhovoru s generálním tajemníkem Mgr. Vojtěchem Hromířem lze vyhodnotit, že moderní technologické inovace přinesly do profese řidičů nové nástroje, ale také zvýšený tlak a regulace. Dodržování předpisů a pravidel, včetně časových limitů řízení a doby odpočinku, představuje klíčový faktor současné doby. Manipulace s nákladem také podléhá přísným regulacím, a to je další důvod pro zvýšenou intenzitu stresu při výkonu této práce.

Nedostatek odpočívadel pro řidiče na dálnicích je jedním z významných problémů, a to nejen v České republice, ale v celé Evropě. Nedostatečná kapacita odpočívadel ztěžuje dodržování pravidel odpočinku, kterými se musí řidiči při práci řídit.

Mzdy řidičů kamionů zůstávají často pod průměrem. Přestože diety mohou příjmy částečně zvýšit, jsou stále považovány za nedostatečné především v porovnání se sousedními státy. Vyšší platy a prémie jsou spojeny s vyšším pracovním nasazením.

Atraktivita povolání řidiče nákladních automobilů se výrazně změnila. Zatímco dříve hrály roli finanční výhody a možnost cestovat, dnes jsou klíčové především aspekty volného času a pravidelné pracovní doby. K poklesu zájmu o tuto profesi přispívá také negativní obraz řidičů v médiích.

Nedostatek řidičů nákladních automobilů je celosvětovým problémem, který se týká celé řady zemí. Mezi navrhovaná řešení se řadí nábor řidičů ze třetích zemí, snížení věkové hranice pro získání řidičského průkazu, zlepšení pracovních podmínek a zvýšení sociálních výhod, které by řidiče v tomto odvětví udržely. Dále je také zdůrazněn složitý systém zaměstnávání pracovníků ze třetích zemí, zlehčení tohoto systému by také mohlo ovlivnit nedostatek pracovníků v tomto oboru.

4.3.2 ŽESNAD.CZ

Železniční sdružení nákladní dopravy reprezentuje profesní uskupení, které seskupuje společnosti působící v oblasti nákladní železniční dopravy v rámci České republiky. Jeho hlavním úkolem je aktivně zastupovat a hájit zájmy svých členů a současně podporovat kontinuální rozvoj a inovace v nákladní železniční dopravě.

Sdružení si klade za cíl zaměřit se na problematiku spojenou s nákladní železniční dopravou v co nejširším spektru. To zahrnuje zvýšení efektivity přepravy, optimalizaci infrastruktury, vyhodnocování a ovlivňování relevantní legislativy, podporu technologického pokroku a další klíčová témata. Skrze těsnou spolupráci s dalšími odbornými institucemi a státními orgány ŽESNAD.CZ aktivně usiluje o prosazování kvalitního a udržitelného rozvoje nákladní železniční dopravy v rámci České republiky.

V rámci tohoto usilovného snažení hraje významnou roli Ing. Oldřich Sládek, který zastává pozici výkonného ředitele tohoto sdružení. Jeho role je klíčová jak ve vedení této organizace, tak i v její reprezentaci. S dlouholetou odbornou zkušeností v oblasti železniční dopravy a bohatými znalostmi v řízení profesních uskupení je Ing. Sládek odpovědný za jednání s vládními a dalšími relevantními institucemi. Také navazuje kontakt s partnerskými organizacemi v zahraničí, zastupuje ŽESNAD.CZ na odborných konferencích a jednáních a aktivně podporuje iniciativy, které přispívají k celkovému rozvoji nákladní železniční dopravy.

Skrze svou angažovanost a strategické kroky sdružení nesměřuje pouze k podpoře postavení a vlivu nákladní železniční dopravy, ale rovněž přináší inovativní řešení a odpovědi na problémy, které toto odvětví čelí. Tímto způsobem organizace zajišťuje podmínky pro trvale udržitelný a efektivní rozvoj nákladní dopravy prostřednictvím železničních přeprav.

Rozhovor byl rozdělen do šesti tematických skupin otázek, přičemž každá skupina se zaměřila na konkrétní problematiku. První skupina otázek se týkala nákladní železniční dopravy v Česku, zahrnovala hodnocení její úrovně ve srovnání s jinými zeměmi a zkoumala, zda systém ETCS představuje vhodný krok ke zlepšení výkonnosti a kapacity železniční dopravy. Celkem bylo položeno 5 otázek v této části.

Další tematická skupina se zabývala náročností povolání strojvedoucího. Otázky se zaměřily na výzvy spojené s touto prací, opatření, která sdružení ŽESNAD.CZ přijímá k zajištění bezpečnosti a snížení pracovní zátěže, a také sledovaly vývoj náročnosti v průběhu let. Celkem byly položeny 3 otázky týkající se této problematiky.

Třetí skupina otázek se věnovala mzdovým podmínkám strojvedoucích. Bylo zjišťováno, zda existují rozdíly v mzdách mezi různými regiony a společnostmi, jaké benefity strojvedoucí mají, jak délka praxe a kvalifikace ovlivňují výši mzdy, a také jak se mzdové podmínky vyvíjí v posledních letech a zda jsou považovány za dostatečné. Dále bylo zkoumáno, jak sdružení ŽESNAD.CZ přispívá ke zlepšení těchto podmínek. Celkem bylo položeno 6 otázek týkajících se mzdové problematiky.

Čtvrtá skupina otázek, tvořená 6 otázkami, se zaměřila na nedostatek strojvedoucích. Byla sledována aktuální situace ohledně nedostatku, jeho příčiny, opatření, která sdružení ŽESNAD.CZ podniká pro jeho řešení, jaké jsou dlouhodobé perspektivy a vývoj v této oblasti. Následující skupina otázek se zabývala nedostatkem vagonů a lokomotiv. Bylo zkoumáno, zda tento nedostatek existuje, zda může být ovlivněn situací na Ukrajině a zda je větším problémem nedostatek vozidel či nedostatek strojvedoucích. Celkem byly položeny 3 otázky v této části.

Poslední tematická skupina se věnovala faktorům vedoucím k nedostatečné atraktivitě povolání strojvedoucího. Byly položeny otázky ohledně těchto faktorů, hlavních výzev a překážek při získávání nových pracovníků a opatření, která sdružení ŽESNAD.CZ přijímá k zvýšení atraktivity tohoto povolání. Celkem byly položeny 3 otázky týkajících se této oblasti.

Celkový počet otázek v rozhovoru je 26. Rozhovor s Ing. Oldřichem Sládkem byl uskutečněn online formou přes platformu Google Meet. Úplný záznam rozhovoru je k dispozici v příloze této práce jako Příloha 5.

Nákladní železniční doprava

Z rozhovoru s Oldřichem Sládkem vyplynulo, že při porovnání úrovně železniční a silniční dopravy je patrný výrazný rozdíl. Oldřich Sládek uvádí, že silniční síť se neustále rozrůstá díky novým dálničním úsekům, které zvyšují kapacitu pro nákladní vozidla. Naproti tomu u železnic se pozornost soustředí převážně na opravu stávající infrastruktury, která pochází z 19. století a teprve se obnovuje na standardní úroveň.

V případě železnic se v zásadě nepřidává žádná nová kapacita. Podle Sládka mezi politiky často panuje mylná představa, že výstavba vysokorychlostních železnic uvolní kapacitu hlavních tratí pro nákladní dopravu a přesune osobní dopravu na nové trasy. Tato představa však není reálná, protože i kdyby se část osobních vlaků přesunula na nové tratě, hlavní koridory by se brzy zaplnily regionální a příměstskou dopravou. Tato mylná představa je proto nerealizovatelná. Nehledě na to, že na výstavbu nových tratí nejsou finanční prostředky.

Pokud jde o systém ETCS (evropský systém řízení vlaků) a jeho dopad na provozní výkonnost a kapacitu nákladní železniční dopravy, je třeba zvážit několik faktorů. Pokud jde o zlepšení provozní výkonnosti, ETCS má potenciál zvýšit bezpečnost a spolehlivost provozu tím, že umožní přesnější sledování vlaků a automatickou regulaci rychlosti. To by mohlo snížit rizika spojená s lidským faktorem, což by mohlo vést k vyšší efektivitě a rychlosti provozu.

Co se týče kapacity, situace je složitější, vychází z rozhovoru. Zavedení samotného systému ETCS nemusí nutně přinést zvýšení kapacity železniční sítě. Skutečnost, že většina železničních tratí byla postavena v minulých stoletích, znamená, že i s ETCS jsou zde fyzická

omezení, jako jsou tunely, mosty a úseky s jedním kolejovým svodem. Navíc, zavedení ETCS vyžaduje čas a investice na instalaci a školení personálu, což může na krátkodobé bázi provozní kapacitu ovlivnit.

Zmiňuje se také možnost zavedení nejvyššího levelu ETCS s plovoucími oddíly, který by mohl teoreticky zvýšit kapacitu. Nicméně tento proces není rychlý, a navíc do dalších 20 let reálně nepravděpodobný. Je také důležité brát v úvahu, že politické představy mohou být někdy odlišné od technické a provozní reality. ETCS může být důležitým krokem směrem k modernizaci železniční dopravy, ale ovlivnit kapacitu může více faktorů, včetně infrastruktury, financí a celkového dopravního plánování.

Na základě rozhovoru vyplývá, že ETCS má potenciál vylepšit provozní výkonnost a kapacitu nákladní železniční dopravy, ale představuje především zabezpečovací systém. Na české železnici dosud není zabezpečovací systém, jaký existuje například v Německu, Rakousku nebo Rumunsku. Současná zabezpečovací infrastruktura je vynikající pro řízení provozu, ovšem neumožňuje zastavení vlaku. ETCS přináší pokrok směrem k minimalizaci lidské chyby, ale je to složitý systém, který ve skutečnosti snižuje kapacitu sítě.

Tento systém funguje na komplexních principech, což má za následek zpomalení provozu, zejména u dlouhých nákladních vlaků. Díky zahrnuté odometrii se intervaly mezi vlaky prodlužují, což v konečném důsledku snižuje propustnost sítě. Toto bude trvat, dokud se ETCS v průběhu dalších dvaceti až třiceti let nedostane na vyšší úroveň, kde budou vlaky schopny jezdit téměř bez zábran a mezery mezi nimi budou minimální.

Právě nyní probíhá implementace ETCS, tedy nastávajícího zabezpečovacího systému a vlakového zabezpečovače. Tyto dva systémy by měly spojit výhody obou, což bude znamenat krok vpřed z hlediska bezpečnosti. Avšak z hlediska kapacity sítě, to bude znamenat spíše krok zpět. V praxi to znamená, že ačkoli ETCS může přinést zlepšení v některých oblastech, jeho implementace zároveň omezí kapacitu železniční sítě, což bude vyžadovat komplexní plánování a řízení provozu v budoucnosti.

Náročnost povolání

Hlavní výzvou spojenou s prací řidiče je dle provedeného rozhovoru minimalizovat riziko nehod. Strojvedoucí mají řadu povinností, a to jak v oblasti bezpečnosti, tak v oblasti monitorování a provádění různých úkolů.

Řidič orientuje svou snahu na to, aby se za žádných okolností nedopustil nehody nebo jiného incidentu, a to ani neúmyslně nebo nechtěně. Nehody nejsou v železničním provozu každodenním jevem; nespočívají v každodenních srážkách vlaků. Ve skutečnosti se spíše jedná o drobné nehody, jako jsou například přejezdová návěstidla (která jsou v železniční dopravě obdobou světelné signalizace) a podobné situace.

Na základě rozhovoru se ŽESNAD.CZ aktivně angažuje v dosažení bezpečnostních standardů a snížení pracovní zátěže prostřednictvím lobbingu na významných institucionálních úrovních, včetně parlamentu, vlády, Ministerstva dopravy ČR a Správy železnic. V současnosti se zaměřuje na lobbování za přijetí vyhlášky č. 589, která upravuje pracovní dobu, s cílem dosáhnout výhodných podmínek pro pracovníky působící v nepřetržitém provozu.

Pokud jde o náročnost profese, ta se v průběhu let zvýšila. Částečně je to způsobeno složitějšími a finančně náročnějšími lokomotivami. Strojvedoucí se musí s těmito moderními stroji náležitě seznámit a umět je ovládat. Nová lokomotiva dnes stojí více než 100 milionů korun, což s sebou nese velkou odpovědnost. Kromě toho je s touto profesí spojena další široká škála povinností, které zahrnují provozní, řídicí a bezpečnostní aspekty. Důležitou roli hraje také důkladná znalost předpisů a dalších povinností. Celkově se nároky na tuto profesi zvyšují. V porovnání se silniční nákladní dopravou jsou náklady na tato moderní vozidla mnohem vyšší než na nákladní automobily.

Mzdové podmínky

Pokud jde o rozdíly ve mzdách a mezi různými dopravními společnostmi, dle rozhovoru vyplývá, že toto není problém, který by byl v kompetenci sdružení ŽESNAD.CZ. Tyto záležitosti spadají pod jednotlivé členské dopravce. Existuje výrazný rozdíl, například v případě jednání o mzdách, kdy se na straně ČD Cargo účastní 9 odborových sdružení, zatímco menší dopravci nemusí mít žádné odbory, což vede k různorodým platovým a mzdovým beneficím. To je důsledkem rozdílných přístupů v různých firmách.

Základem mzdových podmínek řidičů je zákonný příplatek za práci v noci, o víkendy nebo ve svátek. Kromě toho se tato skupina pracovníků setkává s dalšími specifiky, například při práci v zahraničí, která je rovněž finančně ohodnocena. Různé společnosti také nabízejí různé benefity, aby si kvalifikované řidiče udržely ve svých provozech, ale každá společnost má svůj vlastní systém odměňování, což ztěžuje srovnání.

Na mzdu každého jednotlivce má významná vliv délka praxe a kvalifikace. Kvalifikovanější řidiči jsou často odměňováni ve vyšších platových třídách, což je plně v souladu s profesními standardy.

Mzdové podmínky strojvedoucích se vyvíjejí podle aktuální situace a potřeb trhu. Tento vývoj je přizpůsoben tomu, aby mzdy byly pro tuto skupinu pracovníků atraktivní, což je nezbytné pro udržení dostatečného počtu strojvedoucích v provozu.

Avšak otázka dostatečnosti těchto mzdových podmínek je složitá. U větších dopravců, jako je Metrans Rail, jsou mzdy řidičů v současné době relativně uspokojivé. Zde se mzdy mohou pohybovat kolem 50 000 až 70 000 Kč základní mzdy. To naznačuje, že mzdové podmínky jsou u těchto velkých dopravců relativně vyrovnané.

Nedostatek strojvedoucích

Současná situace v oblasti nedostatku kvalifikovaných strojvedoucích v České republice je proměnlivá, různí dopravci tento problém vnímají, nebo naopak ne. Podle uskutečněného rozhovoru a odhadů v současné době chybí přibližně 1 000 až 1 500 řidičů, přesná čísla je však obtížné získat.

Hlavními důvody nedostatku řidičů jsou finanční a časové hledisko. Práce ve spojení s nepřetržitým provozem je náročná, s častými přesčasů a velkou odpovědností. Nedostatek má značný dopad na železniční dopravu, protože společnosti poskytující nižší mzdy pocítují nedostatek více než ty, které vyplácejí mzdy vyšší, což může způsobit narušení provozu.

ŽESNAD.CZ přijímá opatření ke zvýšení dostupnosti strojvedoucích a dalších provozních profesí v železniční dopravě. Spolupracuje s různými školami, regionálními úřady a organizacemi na zvyšování povědomí o těchto profesích a jejich významu. Tyto profese se týkají opravářů lokomotiv, elektrotechniků, posunovačů, přípravářů a dalších pracovníků podílejících se na železničním provozu.

Z dlouhodobého hlediska je obtížné přesně předvídat vývoj nedostatku strojvedoucích. Potenciálním řešením může být technologický pokrok směřující k plně automatizovanému železničnímu systému, kde strojvedoucí nebude fyzicky potřeba, ale zároveň existují otázky odpovědnosti v případě nehod tohoto systému. S tímto technologickým pokrokem jsou také spojeny složité právní a regulační aspekty, které brání rychlému rozvoji těchto technologií. Samořiditelné vlaky jsou však něco, co se bude určitě rozvíjet, automatizace je na železniční trati jednodušší v porovnání se silniční dopravou, jelikož zde existuje vytyčený koridor, ze kterého nelze odbočit, což je v porovnání s dopravou na silnici výhodou. Osobní prognóza zůstává nejistá, i když je pravděpodobné, že strojvedoucí budou ještě dlouho nedílnou součástí železničního provozu.

Nedostatek vagonů a lokomotiv

Pokud jde o dostupnost vozů a lokomotiv na tratích, na základě rozhovoru s Oldřichem Sládkem je situace velmi proměnlivá a závisí na obchodních prioritách jednotlivých dopravců

a na hospodářském vývoji. Vozidla jsou často stahována nebo následně přesouvána v závislosti na poptávce. Důležitý rozdíl je v tom, že každý nákladní dopravce musí na trhu působit bez dotací a dosahovat zisku, zatímco osobní doprava je většinou dotována.

Pokud jde o situaci na Ukrajině, jedná se o složitý problém, který souvisí s různými rozchody, potřebou překládat zboží, nedostatečnou kapacitou evropské sítě a nedostatkem určitých typů vozidel evropského rozchodu.

Pokud jde o nedostatek strojvedoucích ve srovnání s nedostatkem lokomotiv a vagonů, nelze jednoznačně určit, co je v současné době větším problémem. Každý dopravce zvládá tuto situaci individuálně. Velké společnosti jako Metrans nebo ČD Cargo mají obvykle menší problémy s nedostatečným počtem strojvedoucích a investují do nových lokomotiv. Naopak menší dopravci jsou často nuceni jezdit se staršími vozidly a řešit ekonomická omezení. Vzhledem ke konkurenčnímu prostředí je klíčové nabízet co nejlepší služby za co nejnižší cenu, což ovlivňuje i rozhodování o počtu řidičů, lokomotiv a vozů.

Příčiny nedostatečné atraktivity povolání

Faktory, které vedou k nedostatečné atraktivitě profese strojvedoucího podle provedeného rozhovoru, jsou již dlouho spojovány s negativním vnímáním této profese, jako je špatné prostředí a nepříznivé pracovní podmínky. Toto vnímání se však postupem času mění. Moderní strojvedoucí pracují v nových, dobře vybavených elektrických lokomotivách, které nabízejí komfort a bezpečnost srovnatelnou s moderními letadly nebo nákladními automobily. Součástí této profesní změny je také lepší vybavení, elektronika a zajištění odpočinku, zejména pokud strojvedoucí pracují v zahraničí.

Nábor nových lidí do profese strojvedoucího se potýká s výzvou představit tuto práci jako atraktivní a zároveň si uvědomit její náročnost a odpovědnost. Práce vyžaduje nejen znalosti a fyzickou zdatnost, ale také schopnost pracovat na směny a v různých podmínkách. Překážkou může být i nedostatek rutinního režimu, nepravidelná pracovní doba a nutnost být na pracovišti i o víkendech a svátcích.

ŽESNAD.CZ aktivně pracuje na zvýšení atraktivity profese řidiče a dalších provozních profesí. Spolupracuje s různými partnery a pořádá akce, kde je prezentována železniční technika a mladí lidé mají možnost se s touto profesí lépe seznámit. Cílem je ukázat pozitivní stránky práce strojvedoucího, jako je zajímavost, odlišnost od rutiny a dobré platové ohodnocení.

Vyhodnocení

Z rozhovoru plynou klíčová zjištění týkající se nákladní železniční dopravy a souvisejících aspektů. Při srovnání se silniční dopravou je patrný významný rozdíl. Silniční síť se neustále rozšiřuje díky novým dálničním úsekům, což zvyšuje kapacitu pro nákladní vozidla. Naopak železnice se zaměřuje především na obnovu zastaralé infrastruktury vzniklé v 19. století.

I když existují různé politické představy o vysokorychlostní železnici a uvolnění kapacity pro nákladní vlaky, není reálné očekávat, že tyto plány uvolní kapacitu hlavních železničních tratí pro nákladní dopravu. Faktory ovlivňující provozní výkonnost a kapacitu železniční nákladní dopravy jsou identifikovány v kontextu ETCS. Tento systém nabízí potenciál ke zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti provozu vlaků prostřednictvím přesnějšího monitorování a automatického řízení rychlosti. Při zohlednění kapacity je však situace složitá. I s ETCS zůstávají na tratích fyzická omezení, jako jsou tunely a mosty. Přejít na vyšší úroveň tohoto systému by teoreticky mohl zvýšit kapacitu, ale v praxi se to může projevit až za 20 let.

Vzhledem k náročnosti profese strojvedoucích je jeden z jejich hlavních úkolů minimalizace rizika nehod. Moderní řidič čelí mnoha povinnostem, včetně provozní bezpečnosti a monitoringu. Platové podmínky této profese se odlišují v závislosti na jednotlivém dopravci, délce praxe a kvalifikaci. Nedostatek kvalifikovaných řidičů je také jedním z klíčových faktorů, který vyvolává negativní dopady na provoz a ekonomiku. Řešením by mohl být automatizovaný systém řízení železnic, který se však stále rozvíjí a je spíše otázkou budoucnosti vzhledem

k přísným zákonným regulacím a otázce odpovědnosti za případné nehody, které brání rozvoji tohoto systému.

Původně negativní vnímání profese strojvedoucí se díky moderním technologiím a zlepšeným pracovním podmínkám mění. Navíc sdružení ŽESNAD.CZ se aktivně pokouší zvýšit atraktivitu profesí v železniční dopravě a spolupracovat s partnery na zvyšování povědomí o této oblasti.

V železniční dopravě existuje řada komplikací, včetně nedostatku zaměstnanců, požadavku na modernizaci, zavádění nových technologií a ztrátní profese. Mezi navrhovaná řešení nedostatku pracovníků se řadí automatizovaný systém řízení, který by potenciálně mohl obejít potřebu strojvedoucí, ale tento scénář je vzdálenou budoucností. Pro řešení těchto výzev je třeba zavést komplexní strategii a hodnocení, které zajistí udržitelnost a efektivitu tohoto klíčového odvětví dopravy.

4.4 Vyhodnocení parametrů a trendů trhu práce řidičů a strojvedoucí

Na základě teoretického rámce, statistického výzkumu a uskutečněných rozhovorů se zástupci sdružení ČESMAD BOHEMIA, z. s. a ŽESNAD.CZ autorka identifikovala klíčové problémy a omezení, které ovlivňují odvětví silniční a železniční nákladní dopravy a dospěla k následujícím závěrům. Autorka tuto analýzu provedla se záměrem lépe pochopit složitou dynamiku mezi jednotlivými odvětvími dopravy, identifikovat klíčové body pro zlepšení a přispět k rozvoji obou odvětví směrem k větší efektivitě a udržitelnosti.

Silniční nákladní doprava

Silniční doprava v České republice čelí řadě velkých výzev, které zásadně ovlivňují chod a efektivitu celého dopravního systému. Zde následují klíčové faktory, které jsou nejen technické, ale také organizační a strategické.

Proměna profese řidiče nákladní dopravy:

V průběhu let se charakter práce řidiče nákladního vozidla výrazně změnil. Dříve to bylo považováno za exkluzivní a výnosné povolání, kde si jednotlivci mohli vydělat podstatně více peněz a zároveň poznávat různé země. Tato představa však postupem času z několika důvodů vyprchala. Moderní společnost upřednostňuje práci z domova, stabilní a rutinní životní styl a pravidelnou pracovní dobu, zatímco řízení kamionu, které je fyzicky i psychicky náročné, již není vnímáno jako atraktivní možnost.

Přísné regulace:

Dnešní profese řidičů nákladních automobilů je zatížena mnoha aspekty, které ovlivňují jejich pohodu i kvalitu života. Náročné nařízení Evropské unie a různé regulace, které vyžaduje dodržování přísných pravidel a doby odpočinku, přináší značný stres. Tím se tato profese stává psychicky náročnou.

Rozvoj infrastruktury a zvyšující se počet vozidel na silnicích vedou k zintenzivnění dopravy má za následek problémy s parkováním a nedostatek míst k odpočinku. Tyto aspekty negativně ovlivňují výkonnost řidiče a zvyšují celkový stres, nehledě na negativní postoj společnosti k této profesi, kde řidiči kamionu jsou vnímáni jako podřadní pracovníci a viníci dlouhých kolon či dopravních nehod. Dramaticky se změnila rovněž právní úprava veškeré silniční nákladní dopravy v Evropě. Tyto změny ovlivňují vše od pracovní doby řidičů až po přísné regulace návěsů a jejich zabezpečení.

Nové technologie:

S nástupem nových technologií v tomto odvětví došlo k určitému odlehčení. Moderní kabiny, usnadněný pracovní výkon díky počítačům a snazší koordinace a přehlednost, to vše umožňuje řidičům pracovat efektivněji. S těmito pokroky však přišla i zvýšená kontrola ze strany dopravců. Tato kontrola může být sice pro dopravce přínosná, ale pro řidiče představuje další psychický nápor.

Nedostatek pracovníků:

Hlavním problémem, kterému silniční nákladní doprava čelí je nedostatek řidičů, jelikož je práce řidiče nákladního automobilu nyní vnímána jako málo atraktivní. Navíc v minulosti bylo běžné, že vojenská služba umožňovala jednotlivcům získat řidičský průkaz pro nákladní automobily. V současné době však již není vojenská služba povinná, a proto tato možnost získání řidičského průkazu odpadla. To platí i pro školská vzdělávací zařízení, kde v minulosti byla poskytována možnost získat řidičský průkaz pro nákladní automobily.

Trend se však posunul směrem k jiným profesím a tato možnost v učebních plánech stále více chybí. Tímto krokem se v průběhu let snížil počet dostupných nových řidičů nákladních automobilů, což je jeden z faktorů, který mohl vést k výraznému nedostatku těchto odborníků na trhu práce.

V současnosti jsou trendy jiné a dlouhá doba jízdy, nepříznivé pracovní podmínky, mezi které se řadí například nedostatečné hygienické zázemí u zákazníků činí toto odvětví pro mladou generaci neatraktivním. Řidiči jsou někdy dokonce konfrontováni s podobnými povinnostmi jako skladníci, což způsobuje další ztrátu prestiže této profese.

Zaměstnanost:

Pokud jde o vývoj zaměstnanosti v oblasti nákladní dopravy, výsledky prováděného statistického výzkumu naznačují významný pokles zaměstnanosti ve všech skupinách řidičů nákladních automobilů v roce 2020 z důvodu pandemie. Ačkoli se situace postupně stabilizovala, zaměstnanost se nepodařilo navrátit na původní úroveň. Jedinou výjimkou byla kategorie řidičů tahačů, která pandemii odolala. V průběhu času lze pozorovat vzrůstající počet nabízených pracovních míst v oblasti řidičů. Přesto hodnoty dosud nedosáhly úrovně před pandemií.

Také dochází k postupnému zvyšování počtu volných pracovních pozic, což koresponduje s neustálým rozšiřováním silničního provozu a vyšší poptávkou po řidičích a současně s narůstajícím nedostatkem těchto pracovníků. Statistiky dále ukázaly, že s uplynulým časem se prodlužuje doba, kterou je třeba k obsazení těchto pracovních pozic, a obsazení takových pozic může trvat až 12 měsíců či více.

Vývoj mezd:

V oblasti vývoje mezd u všech kategorií řidičů nákladních automobilů lze sledovat postupný nárůst mzdových sazeb v průběhu času. Nicméně tato zvýšení nejsou zásadní a není správné tvrdit, že nedostatek pracovníků v této sféře automaticky vede k nárůstu mezd. Mzdy se spíše zvyšují s celkovým ekonomickým vývojem, stejně jako v jiných profesích.

Mzdy však nejsou významným ukazatelem atraktivity těchto pracovních oborů. Ačkoli jsou důležitým faktorem, existuje celá řada dalších aspektů, jako jsou pracovní podmínky, pracovní doba, zátěž práce a další faktory, které ovlivňují atraktivitu zaměstnání řidiče nákladních automobilů.

Co se týče trendů ve vývoji mezd, lze pozorovat, že podíl 1. decilu (desetina s nejnižšími mzdami) naznačuje, že mzdové úrovně se přibližují průměrným hodnotám. Toto naznačuje určitou harmonizaci mzdové struktury mezi jednotlivými pracovními pozicemi v této oblasti.

Komparace mezd:

Srovnání mezd řidičů a skladníků ukazuje na značné rozdíly mezi oběma profesemi, přestože jejich pracovní činnosti mají mnoho společného. Výsledky ukazují, že řidiči jsou ve srovnání se svými kolegy ve skladu platově podhodnoceni.

V případě mediánu mezd je zjištěno, že skladníci mají vyšší průměrný příjem než řidiči. Z toho vyplývá, že polovina skladníků má měsíční výdělek vyšší než mediánový výdělek poloviny řidičů. Kromě toho dochází v průběhu času k rychlejšímu růstu výdělků skladníků ve srovnání s řidiči. Průměrná mzda je také vyšší u skladníků než u řidičů.

Konkrétní čísla v rámci decilů a kvartilů, kde 1. decil, který zahrnuje 10 % nejnižších mezd, ukazuje, že skladníci mají v této kategorii vyšší mzdy než řidiči. Naopak 9. decil, který představuje 90 % nejnižších mezd, ukazuje, že řidiči mají vyšší mzdy než skladníci. Pokud jde o 1. kvartil (25 % nejnižších mezd), mzdy skladníků jsou opět vyšší než u řidičů. V případě 3. kvartilu (75 % nejnižších mezd) jsou však mzdy řidičů vyšší než mzdy skladníků.

Při srovnání těchto profesí s celkovou ekonomikou lze vidět vyšší průměr i medián mzdových hodnot než u řidičů a skladníků, 1. decil měsíčních mezd vykazuje nejvyšší hodnotu u skladníků, následovanou celou ekonomikou, 9. decil je zase výrazně vyšší v celé ekonomice ve srovnání s řidiči a skladníky. 1. kvartil při této komparaci vede u profesí skladníků, s celou ekonomikou na druhém místě, zatímco 3. kvartil zůstává nejvyšší v celé ekonomice.

Železniční nákladní doprava

Železniční doprava v České republice čelí několika klíčovým problémům, které mají značný dopad na provoz a efektivitu celé sítě. Zde jsou vytyčeny zásadní aspekty, které nesouvisí jen s technickými, ale také s organizačními a strategickými hledisky.

Nedostatečná kapacita a priorita osobní dopravy:

Nedostatek prostoru na železniční síti má významný dopad zejména na nákladní železniční dopravu. To je do značné míry způsobeno tím, že financování osobních vlaků je často zajišťováno ze státních dotací, čímž je osobní doprava neoprávněně upřednostňována. Nákladní doprava tak čelí špatným podmínkám a omezeným možnostem růstu.

Omezení rozvoje infrastruktury:

Namísto výstavby nových tratí se obvykle klade důraz na opravy stávajících tratí, z nichž značná část pochází z 19. století. Tento přístup výrazně omezuje kapacitu a modernizaci železniční sítě, což má negativní dopad na rychlost a flexibilitu provozu.

Evropský systém řízení vlaků (ETCS) jako klíčová technologie:

Technologie ETCS je slibným nástrojem pro zajištění provozní výkonnosti a kapacity železniční nákladní dopravy. Je však třeba poznamenat, že plné zavedení ETCS do české infrastruktury je stále nedostatečné a řada funkcí pro efektivní řízení dopravy není plně implementována. Česká železnice zatím nezavedla zabezpečovací systém srovnatelný se sousedními zeměmi jako je například Německo. Systém ETCS může přinést pokrok v omezení lidských chyb, ale samotný systém může omezovat kapacitu sítě.

Některé názory naznačují, že přínosy ETCS nemusí být tak významné, jak je někdy prezentováno. Zdá se, že očekávání zvýšení kapacity neboli propustnosti tratí mohou být přehnaná. Kromě toho se ukazuje, že financování této technologie může být obtížné a skutečná účinnost může být spornější, než se původně předpokládalo.

Nedostatek strojvedoucích:

Významné téma, které má několik aspektů a v oblasti železniční dopravy představuje závažný problém, který vyžaduje pozornost a strategická řešení. V porovnání s řidiči silničních

nákladních vozidel, kterých je také nedostatek, mají strojvedoucí často lepší pracovní podmínky, jelikož práce na kolejích obvykle neobsahuje takovou fyzickou zátěž. Na druhou stranu nesou větší zodpovědnost, protože řídí lokomotivy za několik milionů korun a vedou vagony vážící tisíce tun, což je náklad velké hodnoty, zatímco řidič silničního vozidla obvykle převáží pouhou část tohoto objemu.

Stejně jako u řidičů nákladní dopravy je i v tomto případě nezbytné zvýšit povědomí o pracovní pozici strojvedoucího ve školách a mezi veřejností. Informování o možnostech a výhodách tohoto povolání může přilákat více zájemců a potenciálních uchazečů.

Autonomní železniční provoz:

Koncept autonomního železničního provozu přináší perspektivní možnost řešení problému s nedostatkem zaměstnanců v železniční dopravě. Cílem autonomního provozu není plně nahradit roli strojvedoucího, ale spíše pomoci vyrovnat se s nedostatečným počtem pracovníků. Autonomní provoz na železnici může být snazší aplikací než na silnicích, protože železnice poskytují pevně daný koridor a vlak nemá tolik možností vybočit ze své trasy. To znamená, že technická implementace může být méně složitá. Avšak stejně jako v případě autonomního provozu na silnicích, i zde se objevují právní a legislativní otázky. Je nutné vypracovat přesné předpisy a zároveň zajistit bezpečnost a spolehlivost autonomního provozu na železnici.

Vývoj autonomního železničního provozu může být klíčem k udržení efektivity a konkurenceschopnosti železniční dopravy, zejména v kontextu nedostatku kvalifikovaných strojvedoucích.

Zaměstnanost:

Během posledních let nebylo zaznamenáno výrazné zvýšení počtu zaměstnaných strojvedoucích. Statistika zaměstnanosti neprokázala žádný pokles v době pandemi, naopak rok 2020 představoval nárůst s následným klesáním v nadcházejících letech.

I když se počet zaměstnaných lehce snížil, statistiky volných pracovních pozic nezaznamenaly výrazný nárůst poptávky po strojvedoucích během uplynulých let. Doba, kterou je třeba k obsazení těchto pozic, se však značně prodloužila, a může trvat i 12 měsíců a více.

Vývoj mezd:

Mzdový vývoj v odvětví nákladní železniční dopravy není klíčovým indikátorem atraktivity tohoto pracovního pole. Tento růst je spojen s celkovým ekonomickým vývojem a není zcela výrazný. Co se týče odměn, strojvedoucí disponují vyššími příjmy než řidiči nákladních vozidel. Pohled na trendy v oblasti mzdového rozvoje ukazuje, že u podílu 1. decilu mzdy ve strojvedoučském sektoru směřují k průměrným hodnotám.

Závěrem lze konstatovat, že je nezbytné, aby strategická opatření směřovala k vytvoření lepších pracovních podmínek, zvýšení atraktivity zaměstnání a investicím do modernizace infrastruktury a technologií. Tyto kroky by mohly přispět k dlouhodobé udržitelnosti a výkonnosti obou odvětví nákladní dopravy, a posílit tak nejen konkurenceschopnost, ale i celkovou kvalitu této klíčové části ekonomiky.

Vyhodnocení parametrů statistického výzkumu a řízených rozhovorů zdůrazňuje, že k udržitelnému zlepšení obou odvětví nákladní dopravy je zapotřebí více než jen zvýšení mezd. Důležité je zatraktivnit tato pracovní místa, modernizovat infrastrukturu a podpořit technologický rozvoj. To lze považovat za základ pro dosažení udržitelné efektivity, konkurenceschopnosti a kvality v těchto klíčových částech ekonomiky.

4.5 Doporučení a přínos práce

Práce se zaměřuje na analýzu problémů a omezení v odvětví silniční a železniční nákladní dopravy a na hledání způsobů, jak tato odvětví zlepšit směrem k vyšší efektivitě a přilákat do odvětví více pracovníků. Autorka na základě vyhodnocení této práce stanovila následující doporučení.

Doporučení pro silniční nákladní dopravu:

1. **Zlepšení pracovních podmínek:** Je důležité zvýšit atraktivitu povolání řidiče nákladních vozidel. Toho lze dosáhnout zlepšením pracovních podmínek, zajištěním kvalitního odpočinku a zázemí a snížením psychického stresu spojeného s přísnými předpisy.
2. **Rozvoj infrastruktury:** Zásadní význam mají investice do rozvoje odpočinkových míst pro řidiče. Tato modernizace může výrazně zlepšit pracovní podmínky a poskytnout řidičům větší komfort bez zbytečného stresu.
3. **Podpora nových technologií:** Nové technologie, jako jsou moderní kabiny a asistenční systémy, mohou zvýšit efektivitu práce řidičů. Je důležité tyto technologie podporovat, ale zároveň zajistit, aby nezvyšovaly míru napětí a stresu.
4. **Společenské povědomí:** Zvýšení společenského povědomí o důležité roli, kterou řidiči nákladních automobilů hrají v ekonomice, může vést k lepšímu postavení této profese a snížení negativního vnímání.

Dalším doporučením pro zlepšení situace v nákladní silniční dopravě by mohlo být rychlejší a efektivnější řešení zaměstnávání cizinců ze třetích zemí, jak zmínil Mgr. Vojtěch Hromíř, zejména ze zemí jako jsou Filipíny a Mongolsko. Je třeba upozornit na skutečnost, že proces zaměstnávání cizinců může být složitý a zdlouhavý, což může dále zhoršovat nedostatek pracovníků v těchto odvětvích.

5. **Zjednodušení administrativních postupů:** Zkrácení procesů získávání pracovního povolení pro cizince by urychlilo celý náborový proces a umožnilo tak rychlejší obsazení pracovních pozic.
6. **Zvyšování povědomí o pracovních příležitostech:** Aktivní informování cizinců z třetích zemí o pracovních příležitostech v České republice a příležitostech, které by mohli v oblasti silniční nákladní dopravy využít.
7. **Sjednocení postupů s jinými zeměmi:** Analýza postupů v jiných zemích, jako je Polsko a jeho forma bilaterální smlouvy s Ukrajinou, může poskytnout nápady a osvědčené postupy, které by mohly být aplikovány i v České republice.
8. **Zajištění spravedlivých pracovních podmínek:** Zároveň je důležité zajistit, aby cizinci pracovali pod stejnými pracovními podmínkami jako domácí pracovníci a aby jejich práva byla respektována.

Zrychlení a zefektivnění procesu zaměstnávání cizinců by mohlo být klíčovým opatřením k řešení nedostatku pracovníků v odvětvích silniční a železniční nákladní dopravy, i když zaučení cizinců v odvětví železniční dopravy může být poměrně náročné, jak je v této práci vysvětleno. Mohlo by však dojít ke zvýšení flexibility a dostupnosti pracovníků a přispět k celkovému zlepšení situace v těchto odvětvích.

Dalšími doporučenými kroky ke zlepšení situace v nákladní silniční dopravě, na které upozornil v rozhovoru zástupce sdružení ČESMAD, Mgr. Vojtěch Hromíř, jsou:

9. **Zakázat účast řidičů při nakládce a vykládce zboží:** Stanovení jasných pravidel zakazujících účast řidičů při nakládce a vykládce zboží by mohlo zabránit jejich zneužívání a zajistit, aby měli mezi jízdami čas na odpočinek a zotavení.
10. **Hygienické normy pro řidiče:** Uzákonění hygienických norem pro řidiče na místech vykládky a nakládky u zákazníka by zajistilo, že řidiči budou mít přístup k potřebným hygienickým zařízením, což by zvýšilo jejich pohodu a komfort při práci.

Tyto návrhy by mohly významně přispět ke zlepšení pracovních podmínek řidičů nákladních automobilů, zvýšení jejich pohody a motivace, a tím i atraktivity těchto pracovních míst. Je důležité, aby tato opatření byla prováděna v souladu s právními předpisy a při maximálním respektování práv pracovníků.

Doporučení pro železniční nákladní dopravu:

1. **Šíření povědomí o všech profesích v železniční dopravě:** Jak uvedl během rozhovoru Ing. Oldřich Sládek, nedostatek pracovníků se dotýká železničního sektoru, a to i na dalších klíčových pozicích kromě strojvedoucích. Kromě strojvedoucích je zde řada dalších důležitých profesí, jako jsou výpravčí, pracovníci údržby, manažeři logistiky a další. Podpora těchto pracovních příležitostí by mohla přilákat mladou generaci ke kariéře v železniční dopravě. Propagační a informační aktivity by mohly zahrnovat informační kampaně, odborná školení a spolupráci se vzdělávacími institucemi, aby se tato zaměstnání stala pro mladé lidi atraktivnější.
2. **Investice do infrastruktury:** Modernizace a zvýšení kapacity tratí je klíčové pro zlepšení efektivity a rychlosti železniční nákladní dopravy. Investice do infrastruktury by měly být prioritou, aby bylo možné plně využít potenciálu železniční sítě.
3. **Nedostatečná kapacita a prioritá osobní dopravy:** Rovnoměrné rozdělení financování mezi osobní a nákladní dopravou by zlepšilo podmínky pro nákladní železniční dopravu a umožnilo růst, mohlo by dojít k rovnocennosti a zvýšení kapacity pro nákladní dopravu.
4. **Podpora technologického rozvoje:** Kromě ETCS je důležité sledovat i další technologické inovace, které by mohly zlepšit provozní výkonnost. To může zahrnovat například vylepšené komunikační systémy a senzory pro monitorování stavu vozidel a tratí.
5. **Autonomní provoz:** Zavedení autonomního provozu by mohlo být klíčovým řešením nedostatku strojvedoucích. Avšak před jeho zavedením je nutné provést komplexní analýzu bezpečnostních a legislativních otázek a zajištění odpovídajících opatření.
6. **Spolupráce se státem:** Efektivní spolupráce s veřejnými orgány je klíčová pro rozvoj železniční nákladní dopravy. Podpora ze strany státu může zahrnovat finanční injekce do modernizace infrastruktury a technologií, jakož i tvorbu vhodné legislativy.

Tato doporučení a přínosy by mohly přispět k posílení železniční nákladní dopravy, zlepšení pracovních podmínek a zvýšení její efektivity a konkurenceschopnosti.

Závěr

Práce úspěšně splnila všechny stanovené cíle, přičemž hlavním cílem bylo identifikovat klíčové faktory, které vedou k nedostatku pracovníků v odvětví silniční a železniční nákladní dopravy. Na základě těchto zjištění bylo provedené vyhodnocení a došlo k vytvoření souhrnu vhodných doporučení, která by mohla přispět ke zlepšení této situace.

Dílčí cíle práce byly rovněž splněny. Jejich součástí bylo provedení statistického šetření zaměstnanosti v odvětví silniční i železniční dopravy za posledních pět let. Bylo zjištěno, že došlo k poklesu zaměstnanosti u všech kategorií řidičů z důvodu pandemie. I když se situace postupně stabilizuje, hodnoty zaměstnaných řidičů stále nedosáhly úrovně před pandemií. Jedinou výjimkou je kategorie řidičů tahačů, kterou pandemie neovlivnila a strojvedoucí, kteří do roku 2020 rostli, ale v nastávajících letech jejich počet mírně klesal.

S růstem silničního provozu navíc stoupá poptávka po řidičích a počet volných pracovních míst se zvyšuje. Doba obsazení těchto pozic se však prodlužuje a může trvat až 12 měsíců či více. Doba obsazení u profese strojvedoucího, je na tom velmi obdobně, i když počet volných míst není tak markantní, jako u řidičů.

Dále došlo ke komparaci mezd řidičů a skladníků, které ukázalo výrazné rozdíly, ačkoli mají tyto dvě kategorie podobné pracovní činnosti. Řidiči jsou platově podhodnoceni ve srovnání se skladníky. V průběhu času rychleji rostou mzdy skladníků než řidičů. V rámci decilů a kvartilů skladníci mají vyšší mzdy v 1. decilu i 1. kvartilu, zatímco řidiči mají vyšší mzdy v 9. decilu a 3. kvartilu. Srovnání s celkovou ekonomikou ukazuje, že většina mzdových hodnot je vyšší než u řidičů a skladníků.

Poslední část se skládá z provedených řízených rozhovorů se zástupci dopravních podniků, kteří znají situaci na trhu a zabývají se touto problematikou. Díky těmto rozhovorům měla možnost autorka ověřit platnost informací získaných během statistického průzkumu realizovaného v první polovině praktické části této práce a následně představit výsledky.

Situace na trhu práce řidičů a strojvedoucích v České republice je poněkud zneklidňující. Nákladní doprava je v moderním světě, kde dopravní systém hraje klíčovou roli, základním pilířem ekonomiky a společnosti, takže nedostatek řidičů a strojvedoucích má širší dopad, než by se na první pohled mohlo zdát. Dopravní systém je svým způsobem nervovou soustavou moderní společnosti, která zajišťuje plynulý pohyb zboží a osob. Nákladní doprava jako klíčový článek tohoto systému hraje nezastupitelnou roli v hospodářském růstu a udržitelném rozvoji. Nedostatek řidičů a strojvedoucích proto nepředstavuje problém pouze pro jednotlivé společnosti, ale má potenciál ovlivnit celou ekonomiku a kvalitu života v zemi.

Nedostatek obou těchto významných odvětví dopravy je problémem, který zasahuje mnoho zemí včetně České republiky. Tato situace má negativní dopad na ekonomiku a podniky, přičemž nejvážnější situace je na trhu silniční nákladní dopravy. Odhadem sdružení ČESMAD BOHEMIA, z. s., je, že Česká republika trpí nedostatkem 20 000 řidičů, což je pro dopravní průmysl poměrně vážná situace. K tomu přichází fakt, že více než polovina aktivních řidičů je v důchodu.

V této práci došlo k identifikaci a průzkumu problému nedostatku pracovníků v dopravě, ale také došlo ke zjištění, jak zásadní je tento problém pro společnost, ekonomiku a udržitelný rozvoj. Je nezbytné přijmout strategická opatření, která by nejen řešila současnou situaci, ale také položila základy dlouhodobé konkurenceschopnosti a efektivity v odvětví nákladní dopravy.

Výsledky práce ukázaly, že v silniční nákladní dopravě je hlavním problémem transformace profese řidičů. Toto dříve prestižní povolání se stalo v průběhu let méně atraktivním kvůli obtížným pracovním podmínkám a přibývajícím předpisům. Pravidelná pracovní doba, stabilita a možnost práce z domova jsou v dnešní společnosti upřednostňovány před náročnou prací v nákladní silniční dopravě, kde je fyzická i psychická zátěž na denním pořádku.

Příčiny nedostatku řidičů také zahrnují omezenou možnost získání řidičských oprávnění v porovnání s předchozími lety, kde byla tato možnost například za dob povinné vojenské služby, dále jsou také problémem nepříznivé pracovní podmínky, špatné zacházení a k tomu se přidává negativní vnímání společnosti, která řidiče nákladních vozidel často považuje za méněcenné pracovníky.

Dále předpisy Evropské unie a pravidla kladená na řidiče nákladních automobilů, jako je doba odpočinku a čas řidičského výkonu, představují pro řidiče zátěž a stres. Rostoucí počet vozidel na silnicích zároveň zhoršuje dopravní situaci a ztěžuje řidičům možnost odstavení vozidla a odpočinek. To vše má vliv na výkonnost a komfort řidičů.

Jako možné řešení jsou navrženy strategie jako usnadnění zaměstnávání lidí ze třetích zemí, zlepšení pracovních podmínek, zvýšení atraktivity profese řidiče kamionu a zlepšení společenského povědomí o této profesi.

Autonomní provoz nákladních vozidel je také navržen jako potenciální řešení nedostatku řidičů. Již existují společnosti vyvíjející autonomní systémy řízení kamionů, který by mohl být zaveden na silnicích v blízké budoucnosti, je však potřeba vyřešit právní normy a legislativu.

Celkově je nedostatek řidičů složitým problémem, který vyžaduje koordinovanou spolupráci mezi vládou, dopravci a odbory, aby bylo možné najít udržitelná řešení pro dopravní průmysl. Železnice i přes jejich značný úpadek v průběhu let nadále sehrávají klíčovou úlohu v přepravě různých druhů zboží a surovin, ačkoli se podíl této dopravy za posledních 20 let výrazně snížil a silniční doprava naopak získala na významu, železnice v sobě stále mají významný potenciál pro efektivní a udržitelnou přepravu. Podpora ze strany Evropské unie i jednotlivých států dává jasně najevo, že železnice nejsou opomenuty v dlouhodobých plánech na rozvoj dopravní infrastruktury.

Nákladní železniční doprava se však potýká s řadou překážek. Nedostatečná kapacita tratí, a především upřednostňování osobní dopravy brání plnému rozvoji nákladní dopravy. Zde by mohl sehrát klíčovou roli systém Evropského vlakového zabezpečovacího systému (ETCS), který by nejen zvýšil bezpečnost provozu, ale teoreticky by mohl uvolnit kapacitu na železnicích a tím podpořit nákladní dopravu. Česká železnice však zatím nezavedla zabezpečovací systém srovnatelný se sousedními zeměmi, takže uvolnit kapacitu systém ETCS v tomto případě nezvládne.

Modernizace železniční infrastruktury, včetně zabezpečovacích systémů a tratí, je již v plném proudu. Avšak nedostatek kapacity stále zůstává významným problémem. Kromě toho, nedostatek kvalifikovaného personálu, strojvedoucích ale i ostatních profesích v tomto odvětví, omezuje schopnost železniční dopravy plně využít svůj potenciál. Odpovědí na tento nedostatek by mohlo být zvýšení povědomí o těchto profesích a zlepšení pracovních podmínek, což by mohlo učinit tyto profese atraktivnějšími pro mladé lidi.

S narůstajícími výzvami, jako je nedostatek pracovníků a potřeby zvýšit kapacitu, se začíná zkoumat autonomní provoz i na železnicích, momentálně se mluví o zavedení systému za účelem podpory nedostatku strojvedoucích, ne však jejich kompletní náhrada. V tomto případě může být implementace snazší než na silnicích, jelikož je zde vymezený koridor. Moderní technologie mohou také přinést nový pohled na řízení železniční dopravy a pomoci zvládnout nedostatky spojené s lidským faktorem.

Zaměstnávání cizinců v tomto případě otevírá značnou složitost, proces zaškolení je dlouhý a náročný a vyžaduje hluboké technické znalosti a velkou zodpovědnost. Zároveň je zde důraz na bezpečnost provozu, což zahrnuje důkladnou znalost české železniční sítě a s tím i český jazyk, jelikož je zde potřebná komunikace s řídicím střediskem, přijímání a posílání instrukcí, což vyžaduje ovládnutí češtiny. V tomto případě tedy nábor zahraničních pracovníků nemá velký význam.

V závěru lze tedy říct, že železnice mají stále důležitou roli v současném dopravním systému a potenciál pro další rozvoj. Vyřešení problémů nákladní dopravy a nedostatku personálu si vyžaduje koordinované úsilí a strategický plán, který by zahrnoval modernizaci infrastruktury, technologický pokrok a zároveň zlepšení podmínek pro pracovníky.

Literatura

- BROŽOVÁ, Dagmar. *Kapitoly z moderní ekonomie trhů práce*. V Praze: C.H. Beck, 2018. Beckovy ekonomické učebnice. 265 s. ISBN 978-80-7400-719-4.
- EISLER, J., KUNST, J. a ORAVA, F. *Ekonomika dopravního systému*. Praha: Oeconomica, 2011. 282 s. ISBN 978-80-245-1759-9.
- NOVÁK, Radek. *Mezinárodní silniční nákladní přeprava a zasilatelství*. V Praze: C.H. Beck, 2018. 189 s. ISBN 978-80-7400-041-6.
- PALÁT, Milan. *Determinanty vzniku migrace a statistiky cizinců v Evropské unii*. Ostrava: Key Publishing, 2014. Monografie (Key Publishing). 71 s. ISBN 978-80-7418-228-0.
- SEDLÁKOVÁ, Renáta. *Výzkum médií: nejužívanější metody a techniky*. Praha: Grada, 2014. Žurnalistika a komunikace. 548 s. ISBN 978-80-247-3568-9.

Internetové zdroje

- AŽD.CZ. Autonomní vlaky společnosti AŽD vyjždí na českou železnici. *Azd.cz* [online]. [cit. 2023-06-29]. Dostupné z: <https://www.azd.cz/cs/historie-aktualit/autonomni-vlaky-spolecnosti-azd-vyjizdi-na-ceskou-zeleznici>
- BHASIN, Hitesh. The Importance of Transportation Explained. *Marketing91.com* [online]. 2020 [cit. 2023-06-01]. Dostupné z: <https://www.marketing91.com/importance-of-transportation/>
- BOHÁČ, Jan. Dálnice plné nákladů bez řidiče? Americká firma dokončila unikátní systém pro autonomní provoz kamionů. *Euro.cz* [online]. 2023 [cit. 2023-06-15]. Dostupné z: <https://www.euro.cz/clanky/dalnice-plne-nakladaku-bez-ridice-americka-firma-dokoncila-unikatni-system-pro-autonomni-provoz-kamionu/>
- BUSPORTAL.CZ. Možnosti řešení nedostatku profesionálních řidičů nákladní a autobusové dopravy. *Bus portál* [online]. 2018 [cit. 2023-05-22]. Dostupné z: <https://www.busportal.cz/clanek/moznosti-reseni-nedostatku-profesionalnich-ridicu-nakladni-a-autobusove-dopravy-14230>
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Metodické poznámky – Výběrové šetření pracovních sil. *Český statistický úřad* [online]. Bez data [cit. 2023-01-11]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/zam_vsp
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Hrubý domácí produkt (HDP) - Metodika. *Český statistický úřad* [online]. 2023 [cit. 2023-01-11]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/hruby_domaci_produk_t_-hdp-
- ČESKÝ DRÁŽNÍ ÚŘAD. Počet platných licencí strojvůdců se v posledním roce výrazně snížil. *Ducr.cz* [online]. Bez data [cit. 2023-07-06]. Dostupné z: <https://ducr.cz/tiskove-zpravy/pocet-platnych-licenci-strojvudcu-se-v-poslednim-roce-vyrazne-snizil/>
- DOPRAVNINOVINY.CZ. Autodopravci žádají snadnější zaměstnávání cizinců na pozice řidičů. *Dopravní noviny* [online]. 2023 [cit. 2023.01.11]. Dostupné z: <https://www.dnoviny.cz/silnicni-doprava/autodopravci-zadaji-snadnejsi-zamestnavani-cizincu-na-pozice-ridicu>
- DRÁBKOVÁ, Michaela. V Česku je nedostatek strojvedoucích, často musí pracovat přesčas. *Elogistika.info* [online]. 2023 [cit. 2023-07-05]. Dostupné z: <https://www.elogistika.info/v-cesku-je-nedostatek-strojvedoucich-casto-musi-pracovat-prescas/>
- EVROPSKÁ AGENTURA PRO ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ. Je možné omezit dopady dopravy na životní prostředí? *Evropská agentura pro životní prostředí* [online]. 2016 [cit. 2023-01-10]. Dostupné z: <https://www.eea.europa.eu/cs/articles/je-mozne-omezit-dopady-dopravy>
- FELIX, Martin. Barometr nákladní dopravy ČESMAD BOHEMIA predikuje hospodářské potíže. *Prodopravce.cz* [online]. 2022 [cit. 2023-06-15]. Dostupné z: <https://www.prodopravce.cz/tiskove-zpravy-2022>

GOLA, Petr. Jak se liší medián mzdy a průměrná mzda? *Mpsv.cz* [online]. 2022 [cit. 2023-07-06]. Dostupné z: <https://dumfinanci.cz/clanky/6863-jak-se-lisi-median-mzdy-prumerna-mzda/>

HÁJEK, Stanislav. Nedostatek zaměstnanců v SBB se blíží. *Osz.org* [online]. 2019 [cit. 2023-06-29]. Dostupné z: <https://www.osz.org/index.php/zpravodajstvi-on-line-osz/37-zol-zajimavosti/5162-nedostatek-zamestnancu-v-sbb-se-blizi>

IMPOFF.COM. Importance of Transportation in Different Aspects of Life. *Impoff.com* [online]. 2020 [cit. 2023.01.08]. Dostupné z: <https://impoff.com/importance-of-transportation/>

IRSCZECH.CZ. Nedostatek řidičů v ČR – Problém potápějící celou českou ekonomiku. *IRS Czech* [online]. 2023 [cit. 2023-05-20]. Dostupné z: <https://irsczech.com/nedostatek-ridicu-v-cr-problem-potapejici-celou-ceskou-ekonomiku>

ISPV.CZ. Výsledky šetření – archiv. *ISPV.cz* [online]. [cit. 2023-07-15]. Dostupné z: <https://www.ispv.cz/cz/Vysledky-setreni/Archiv.aspx>

KOLÁŘ, Vojtěch. Řidiči kamionů jsou nejvíce nedostatkovou profesí na českém trhu. *Logistika.ekonom.cz* [online]. 2017 [cit. 2023-06-15]. Dostupné z: <https://logistika.ekonom.cz/c1-65763950-ridici-kamionu-jsou-nejvice-nedostatkovou-profesi-na-ceskem-trhu>

MDCR.CZ. Česká železnice je průběžně vybavována moderním zabezpečením, postupně se zlepšuje se zabezpečovací zařízení, modernizují se železniční přejezdy. *Mdcr.cz* [online]. 2021 [cit. 2023-06-27]. Dostupné z: <https://mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Bezpecnostni-komise-MD-Dalsi-zabezpecovani-trati?returl=/Media/Media-a-tiskove-zpravy>

MPSV.CZ. Analýza neobsazenosti volných pracovních míst podle profese. *Mpsv.cz* [online]. [cit. 2023-07-05]. Dostupné z: <https://data.mpsv.cz/web/data/analyza-neobsazenosti-volnych-pracovnich-mist-podle-profese>

PRAKTICKALOGISTIKA.CZ. Zakázek je hodně, ale kamiony stojí odstavené. *Praktická logistika* [online]. 2022 [cit. 2023-06-07]. Dostupné z: <https://www.praktickalogistika.cz/aktuality/zakazek-je-hodne-ale-kamiony-stoji-odstavene/>

PRODOPRAVCE.CZ. Přehled zpráv. *Prodopravce.cz* [online]. 2017 [cit. 2023-06-20]. Dostupné z: <https://www.prodopravce.cz/data/files/monitoring-28-03-2017-3049.pdf>

SPRAVAZELEZNIC.CZ. Co je ETCS. *Spravazelezic.cz* [online]. Bez data [cit. 2023-06-26]. Dostupné z: <https://www.spravazeleznic.cz/stavby-zakazky/modernizace/etcs/co-je-etcs>

SYDOS.CZ. Ročenka dopravy 2021. *Sydos.cz* [online]. [cit. 2023-01-15]. Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2021/rocenka/htm_cz/cz21_720000.html

TRUCKJOBS.CZ. Výchova a vzdělávání budoucích profesionálních řidičů. *Truckjobs.cz* [online]. [cit. 2023-06-05]. Dostupné z: <https://www.truckjobs.cz/vzdelavani/predstaveni-projektu>

TRUCKFOCUS.CZ. Británie přitvrzuje proti nelegální migraci. *Truckfocus.cz* [online]. 2023 [cit. 2023-06-20]. Dostupné z: <https://truckfocus.cz/novinky/33310,britanie-pritvrzuje-proti-nelegalni-migraci>

TOMAN, Pavel. Na kolejích je těsno, do přepravy zboží po kolejích v poslední době negativně zasáhla rovněž válka na Ukrajině. Vlaky však stále jedou. *Logistika.ekonom.cz* [online]. 2022 [cit. 2023-06-25]. Dostupné z: <https://logistika.ekonom.cz/c1-67096250-na-kolejich-je-tesno-vlaky-vsak-stale-jedou>

TECHNICKYTYDENIK.CZ. European Train Control System (ETCS) otevírá cestu k autonomnímu řízení vlaků. *Technickytydenik.cz* [online]. 2021 [cit. 2023-06-27]. Dostupné z: https://www.technickytydenik.cz/rubriky/archiv/european-train-control-system-etcs-otevira-cestu-k-autonomnimu-rizeni-vlaku_54244.html

ŽESNAD.CZ. Výluky na železnici výrazně omezují nákladní dopravu. *ŽESNAD.CZ* [online]. Bez data [cit. 2023-06-27]. Dostupné z: <https://www.zesnad.cz/zprava/vyluky-na-zeleznici-vyrazne-omezuji-nakladni-dopravu>

Přílohy

| | |
|---|------|
| Příloha 1 Vyjádření MSPV – vysvětlení rozdělení volných pozic..... | II |
| Příloha 2 Seznam otázek pro řízený rozhovor – Mgr Vojtěch Hromíř | IV |
| Příloha 3 Seznam otázek pro řízený rozhovor – Ing. Oldřich Sládek | V |
| Příloha 4 Rozhovor Mgr. Vojtěch Hromíř | VI |
| Příloha 5 Rozhovor Ing. Oldřich Sládek..... | XIII |
| Příloha 6 Prezentace k obhajobě | XIX |



Vážená paní
Denisa Špadrnová

denisa.spadrnova@seznam.cz

| | | | | |
|------------------|------------|------------------------|--------------------------------|-------------|
| Váš dopis značky | ze dne | Naše č. j. | Vyřizuje | V Praze dne |
| | 02.06.2023 | MPSV-2023/119174-445/1 | Mgr. Michal Ondruška, Ph. D | 21.6.2023 |

Vážená paní Špadrnová,

Ministerstvu práce a sociálních věcí bylo dne 02.06.2023 doručeno Vaše podání, ve kterém poptáváte vysvětlení rozdělení volných pracovních pozic v rámci jednotlivých CZ-ISCO.

Statistika, o kterou se v dotazu zajímáte, se jmenuje Analýza neobsazenosti volných pracovních míst podle CZ-ISCO, na portál MPSV je uveřejňována každé tři měsíce a obsahuje počty volných míst ke konci daného čtvrtletí.

Statistika bez agregace CZ-ISCO (tzv. plný rozpad) obsahuje volná místa až na 5 míst CZ-ISCO, nicméně ne všechny pozice je možné specifikovat až na nejpodrobnější úroveň. Proto v praxi nastávají případy, kdy je ve statistice u čtyřmístného záznamu (ve Vašem případě „8332 - Řidiči nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel“) uveden počet nabídek, který není možné specifikovat na nižší úroveň. V tomto případě není tedy kategorie součtem všech specifitějších kategorií, nýbrž zbytkovým stavem unikátních pozic, které nebylo možné specifikovat na nižší úroveň.

Pro lepší pochopení – ve statistice volných pracovních míst v úrovni agregace na 4 místa CZ-ISCO (přikládáme na obr. č. 1, vizualizace statistiky k dispozici zde: <https://data.mpsv.cz/web/data/vizualizace11?rok=2023&ctvrtleti=1&czliscoAgregace=4>) je u CZ-ISCO „8332 - Řidiči nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel“

Ministerstvo práce a sociálních věcí, oddělení trhu práce
Na Poříčním právu 1, 128 01 Praha 2
tel.: +420 221 923 315, ISDS: sc9aaavg
e-mail: posta@mpsv.cz, www.mpsv.cz



celkový počet volných pracovních míst (zeleně) shodný se součtem volných pracovních míst zadaných na 5-místné ISCO (přikládáme na obr. č. 2, součet vyznačen zeleně; vizualizace statistiky k dispozici zde: <https://data.mpsv.cz/web/data/vizualizace11?rok=2023&ctvrtleti=1>) + zbytková kategorie 8332 (4-místné CZ-ISCO), kterou není možné specifikovat detailněji (podtrženo oranžově).

Obr. č. 1:

Analýza neobsazenosti volných pracovních míst podle profese v České republice za 1. čtvrtletí 2023 (agregace na 4 místa)

| Kód zaměstnání CZ-ISCO * | Text - zaměstnání CZ-ISCO | Aktuální počet volných míst | Počet volných pracovních míst nabízených po dobu | | | |
|--------------------------|--|-----------------------------|--|--------------|---------------|------------------|
| | | | 0 - 3 měsíce | 3 - 6 měsíců | 6 - 12 měsíců | 12 a více měsíců |
| 8332 | Řidiči nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel | 12 452 | 3 336 | 906 | 1 199 | 6 991 |

Obr. č. 2:

Analýza neobsazenosti volných pracovních míst podle profese v České republice za 1. čtvrtletí 2023 (bez agregace)

| Kód zaměstnání CZ-ISCO * | Text - zaměstnání CZ-ISCO | Aktuální počet volných míst | Počet volných pracovních míst nabízených po dobu | | | |
|--------------------------|--|-----------------------------|--|--------------|---------------|------------------|
| | | | 0 - 3 měsíce | 3 - 6 měsíců | 6 - 12 měsíců | 12 a více měsíců |
| 8332 | Řidiči nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel | 5 339 | 1 255 | 375 | 393 | 3 316 |
| 85321 | Řidiči nákladních automobilů (kromě tahačů) | 2 331 | 888 | 168 | 291 | 984 |
| 83322 | Řidiči tahačů | 4 249 | 977 | 353 | 471 | 2 448 |
| 83323 | Řidiči popelářských vozů | 15 | 4 | 3 | 2 | 6 |
| 83324 | Řidiči silničních úklidových vozidel | 16 | 10 | 1 | 4 | 1 |
| 83325 | Řidiči cisternových vozů | 35 | 4 | 1 | 1 | 29 |
| 83329 | Řidiči ostatních speciálních vozidel | 447 | 198 | 5 | 37 | 207 |

S pozdravem

Mgr. Petra Kurnová
Digitálně podepsal Mgr. Petra Kurnová
Datum: 2023.06.21 14:21:15 +02'00'
vz ředite odhrom psůky zaměstnanosti

Ministerstvo práce a sociálních věcí, oddělení trhu práce
Na Poříčním právu 1, 128 01 Praha 2
tel.: +420 221 923 315, ISDS: sc9aaavg
e-mail: posta@mpsv.cz, www.mpsv.cz

Zdroj: MPSV

Seznam otázek pro řízený rozhovor – Mgr. Vojtěch Hromíř

Náročnost povolání

1. Jak byste zhodnotil náročnost povolání řidiče nákladní dopravy v dnešní době ve srovnání s minulostí?
2. Jaký vliv mají nové technologie a inovace v oblasti nákladní dopravy na snížení náročnosti práce řidičů?
3. Jakým způsobem se změnila pracovní podmínky a pracovní prostředí pro řidiče nákladních vozidel v posledních letech?
4. Jaké jsou největší výzvy a obtíže, se kterými se řidiči nákladní dopravy potýkají, a jak se s těmito problémy sdružení ČESMAD pokouší pracovat?

Mzdové podmínky

5. Jak byste zhodnotil aktuální situaci ohledně mzdových podmínek pro řidiče nákladní dopravy?
6. Jaké jsou nejčastější bonusy nebo příplatky, které mohou řidiči nákladní dopravy obdržet k základní mzdě?
7. Existuje mezi jednotlivými skupinami řidičů rozdíl ve výši mezd? Jaké jsou hlavní faktory, které tento rozdíl způsobují?
8. Jak ČESMAD BOHEMIA přistupuje k otázce mezd řidičů nákladní dopravy a jak se pokouší zajistit spravedlivé a konkurenceschopné odměňování?
9. Jaká je perspektiva ohledně budoucího vývoje mezd pro řidiče? Předpokládáte nějaký růst nebo změny v této oblasti?

Nedostatek řidičů

10. Jaká je aktuální situace ohledně nedostatku řidičů v nákladní dopravě?
11. Jaká opatření a strategie navrhuje ČESMAD BOHEMIA k řešení tohoto nedostatku?
12. Jaké jsou Vaše očekávání do budoucna? Myslíte, že se situace bude zlepšovat či naopak?
13. Jaké by podle Vás mohly být další možnosti řešení nedostatku řidičů v nákladní dopravě?

Příčiny, nedostatečná atraktivita povolání

14. Jaké faktory podle Vás přispívají k nedostatku řidičů v nákladní dopravě?
15. Jaký vliv má pracovní doba a odpočinek na atraktivitu povolání řidiče?
16. Jaké jsou případné problémy spojené s mezinárodní přepravou a jak mohou tyto problémy ovlivnit zájem o povolání řidiče?
17. Máte nějaké návrhy na vylepšení pracovních podmínek řidičů, aby došlo ke zvýšení atraktivity tohoto povolání?
18. Myslíte, že je s řidiči nevhodně zacházeno? Pokud ano, jaký by podle Vás měl být postup pro řešení tohoto problému?

Češi pracující v cizině

19. Čeští řidiči odchází za prací často do Německa, existují nějaké odhady, kolik řidičů momentálně pracuje v zahraničí, zejména v Německu?
20. Jaké jsou podle Vás hlavní důvody, proč čeští řidiči preferují zaměstnání v zahraničí, a co by bylo třeba udělat pro zvýšení atraktivnosti práce v nákladní dopravě v Česku, aby došlo k zamezení odchodu řidičů do ciziny?
21. Řidiči se obvykle vrací z Německa zpět, převážně z důvodu špatného zacházení, existuje nějaký odhad, kolik řidičů se vrátí zpět do ČR?

Zahraniční zaměstnanci

22. Jaký je přístup v Polsku, co se týče zaměstnávání řidičů z jiných zemí?
23. Jaká je aktuální situace a možnosti zaměstnání ukrajinských řidičů v ČR?

Zdroj: vlastní zpracování

Seznam otázek pro řízený rozhovor – Ing. Oldřich Sládek

Nákladní železniční doprava

1. Jak hodnotíte úroveň železniční dopravy v České republice? Je dle vašeho názoru dostatečná?
2. Pokud porovnáte železniční dopravu s jinými státy EU, zaostává podle vás Česká republika?
3. Má podle vás zabezpečovací systém ETCS potenciál zlepšit provozní výkonnost a kapacitu nákladní železniční dopravy?
4. Některé zdroje uvádí, že se upřednostňuje osobní doprava na železnicích a že se osobní vlaky přesunou na koleje s ETCS a tím pádem se uvolní místo pro nákladní železniční dopravu
5. Říkáte, že nastane, že kapacita zavedením ETCS naopak klesne, můžete to rozvést?

Náročnost povolání

6. Jaké jsou největší výzvy spojené s povoláním strojvedoucího?
7. Jaká opatření sdružení ŽESNAD přijímá k zajištění bezpečnosti a snížení pracovní zátěže strojvedoucích?
8. Jak se vyvíjí náročnost povolání strojvedoucího v posledních letech? Myslíte, že se náročnost s dobou snižuje či zvyšuje?
9. Co konkrétně se zvyšuje? Požadavky na strojvedoucí? Je to o dost dražší sranda než automobily

Mzdové podmínky

10. Existují rozdíly ve mzdě mezi regiony nebo dopravními společnostmi?
11. Má délka praxe a kvalifikace vliv na výši mzdy strojvedoucích?
12. Jak se podle Vás vyvíjí mzdové podmínky pro strojvedoucí v posledních letech?
13. Jak sdružení ŽESNAD přispívá ke zlepšení mzdových podmínek strojvedoucích?

Nedostatek strojvedoucích

14. Jaká je aktuální situace ohledně nedostatku kvalifikovaných strojvedoucích v České republice? Máte odhad kolik strojvedoucích chybí?
15. Jaké jsou důvody nedostatku strojvedoucích a jaký je vliv tohoto nedostatku na železniční dopravu?
16. Jaká opatření sdružení ŽESNAD.CZ podniká pro zvýšení počtu dostupných strojvedoucích?
17. Jaké jsou dlouhodobé perspektivy a předpokládaný vývoj v oblasti nedostatku strojvedoucích?

Nedostatek vagonů a lokomotiv

18. Je na tratích dostatečný stav vagonů a lokomotiv?
19. Jakým způsobem se projevuje nedostatek vagonů a lokomotiv v celém odvětví?
20. Má situace na Ukrajině, co dočinění s tímto nedostatkem?
21. Co se týče nedostatku strojvedoucích vs nedostatku lokomotiv a vagonů, co je podle vás větším problémem v současné době?

Příčiny nedostatečné atraktivity povolání

22. Jaké faktory vedou k nedostatečné atraktivitě povolání strojvedoucího?
23. Jaké jsou hlavní výzvy a překážky při získávání nových lidí pro povolání strojvedoucího?
24. Jak se sdružení ŽESNAD pokouší zvýšit atraktivitu povolání a zaujmout mladé lidi?

Zdroj: vlastní zpracování

Rozhovor – Mgr. Vojtěch Hromíř

Náročnost povolání

1. Jak byste zhodnotil náročnost povolání řidiče nákladní dopravy v dnešní době ve srovnání s minulostí?

Určitě bych řekl, že je povolání řidiče nákladní dopravy mnohonásobně náročnější v dnešní době, i když mají řidiči různé nové technologie k dispozici, tak jsou pod větším tlakem, to je jedna věc. Dále je v odvětví hodně regulací, řidiči musí dodržovat hodně pravidel, co se týče doby řízení a doby odpočinku, mají hodně speciálních instrukcí z hlediska nakládky a vykládky, tím se to taky komplikuje.

Silniční provoz je daleko hustší než před x lety, takže ta práce je náročná i z tohoto pohledu, stání v kolonách je pro ně samozřejmě velká zátěž, řeknu fyzická i psychická. Dále také fakt, že státy zavedly elektronické mýto, to pro řidiče znamená, že musí hlídat další povinnost navíc, takže ta náročnost je mnohem větší než dříve. Dnes je větší přeregulovanost, více různých kontrolních režimových povinností, které musí řidič plnit.

2. Jaký vliv mají nové technologie a inovace v oblasti nákladní dopravy na snížení náročnosti práce řidičů?

Vozidla mají technologické asistenty, které jim pomáhají v řízení vozidel, to si myslím, že je určitě pozitivní věc. Vozidla jsou komfortnější, vybavení kabin a všechny tyhle věci, tak to je určitě dobře. Určitě se hodí také různé pomůcky typu navigace, zajišťování zakázek, nebo spíš itinerářů pro zajišťování zakázek. Řidiči dostávají instrukce do vozidel, kam mají jet, mají vše v elektronických záznamnicích, takže není problém se vždy podívat, co mají dělat, v tomhle smyslu technologie určitě pomáhají.

V čem nové technologie škodí? Řekl bych, že na jednu stranu je dobře, že firma může sledovat polohu vozidla, může dát nějakou asistenci, v případě, že se řidič dostane do ohrožení, nebo se někde v uvozkách ztratí a na druhou stranu je to zase další nátlak na řidiče, protože je pořád pod dohledem, takže v některých případech jsou technologie plus a někdy mínus.

3. Jakým způsobem se změnila pracovní podmínky a pracovní prostředí pro řidiče nákladních vozidel v posledních letech?

Jak už jsem zmiňoval, ohledně prostředí to jsou třeba ty komfortnější kabiny. Jsou zde však i zhoršení v tom, že nemají řidiči kde parkovat, dost často nemají kde sehnat místo na přespání na bezpečném parkovišti. Příjemný není ani tlak veřejnosti vůči kamionům, protože jde o nepopulární profesi, řidiči kamionů jsou považováni za škůdce. Samozřejmě i to, že každá jejich havárka je hodně vidět, když předjíždějí nebo někde zavíní kolonu, to jim také nepřispívá, takové věci bych do pracovních podmínek také zařadil.

Řekl bych že se firmy snaží přizpůsobovat pracovní podmínky, ale v dnešní době v porovnání s minulostí řidiči už nejsou úplně připraveni na tu náročnost, jako to bylo dříve. V minulosti řidiči trávili v kamionu 14 dní nebo i 3 týdny a byli v zásadě rádi, protože se dostali do ciziny, třeba ještě za komunismu, dostávali vysoké diety, a podobně. Byla to určitá exkluzivita toho povolání, což už v dnešní době není. Dnes je to spíš o té náročné práci, a tak se řidiči snaží svůj režim upravovat a připodobňovat normálním smrtelníkům. Snaží se být v pátek doma, někteří už ve čtvrtek. Práce o víkendy v podstatě velmi vymizeli a málokdy je řidič pryč třeba 14 dní, takže tohle se zde hodně projevuje.

4. Jaké jsou největší výzvy a obtíže, se kterými se řidiči nákladní dopravy potýkají, a jak se s těmito problémy sdružení ČESMAD snaží pracovat?

Největší výzvy a obtíže, už jsem to asi zmínil, je to nedostatek míst k odpočinku na dálnicích nejen u nás, ale i všude po Evropě. Viděl jsem statistiku, že je v Evropě potřeba asi 400 000 míst k odpočinku a je k dispozici pouhých 300 000, takže odpočinková místa nejsou problémem jen v České republice. U nás dnes chybí asi 15 000 odpočívadel, a to jen na hlavních tazích, problém nastává na odpočívadlech, kde je největší provoz, tam stojí kamiony i na nájezdech.

My se snažíme s vládou řešit nová odpočinková místa už asi 10 let, problém je, že to jde pomalu, v Česku se jen tak stavět nic nedá. Všude jsou potřeba schvalovací procesy, které zabírají spoustu času a jakmile je jedno z odpočinkových míst blízko k dané obci či městu, tak ti mají automaticky právo vyjádřit souhlas či ne. Bohužel mi připadá, že každý považuje řidiče za zloděje, kteří dělají nepořádek a hluk. Řidiči po několika hodinových cestách nemají sebemenší zájem někam jít, nebo něco dělat. Maximálně se v klidu prospat a odpočinout si.

Veřejné vědomí neboli veřejný názor na řidiče kamionů tomu rozhodně neprospívá. S tím se nám nedaří bohužel nic dělat. Dělali jsme různé kampaně, například kampaň „Jedeme v tom spolu“, měli jsme různé billboardy, máme takové vtipné video ukazující, jak by to na světě vypadalo, kdyby kamiony nejezdily 5 dní, a tak dále. Bohužel se nám to nedaří zvrátit, takže tohle je pro nás výzva.

Další obtíž jsou zákazníci, kteří nejsou ochotni řidičům vyjít vstříc a vytvořit vhodné podmínky, aby se mohli například během vykládky a nakládky umýt, nebo dojít na toaletu. Řidiči často nemají u zákazníků žádné hygienické zázemí. Firmy namítají, že kdykoliv něco takového řidičům poskytnou tak že to okamžitě zdemolují, jelikož se tam otočí řidiči z celého světa. Je to špatně řešitelný problém ale obecně tedy hygienické podmínky řekněme hlavně při vykládce a nakládce jsou obtíž.

Problémem je také ve zneužívání řidičů při nakládání a vykládání zboží. Stává se, že firmy mají tendenci si z řidičů dělat skladníky, řidiči přijedou na místo určené a je jim sděleno, že si mají zboží naložit sami. Z tohoto důvodu v poslední době zvažujeme, jestli se nepřipojíme ke Španělům a Portugalcům, kteří zakázali účast řidiče při nakládce a vykládce, aby zamezili tomuhle zneužívání.

Mzdové podmínky

5. Jak byste zhodnotil aktuální situaci ohledně mzdových podmínek pro řidiče nákladní dopravy?

Mzdové podmínky se určitě změnilly hlavně v tom smyslu, že dříve šlo o exkluzivní povolání, řidiči měli větší výplaty než třeba někteří ředitelé ČSAD. Hlavně ti, kteří jezdili do zahraničí, měli díky dietám velmi vysoké platy. V dnešní době bych řekl, že je mzda řidičů nákladní dopravy pod průměrem. Ale když se k tomu připočtou diety, což jsou řekněme dvě třetiny z jejich odměn, tak se dostaneme zhruba na 1,5násobek průměrné čisté mzdy. Už to zdaleka není takový rozdíl, takový benefit, jak to bývalo dříve.

6. Jaké jsou nejčastější bonusy nebo příplatky, které mohou řidiči nákladní dopravy obdržet k základní mzdě?

Nejčastějším bonusem jsou diety, v nákladní dopravě se nehraje na přesné vypočítávání přesčasů a odpracovaných neděl či něco podobného. Mzda většiny řidičů odpovídá jejich výkonu. Když řidič jezdí málo, má menší odměny, naopak řidič, který jezdí více, dostává

logicky vyšší bonusy a prémie. Legislativně je tento systém sice zakázaný, jelikož to vede k nadměrným výkonům, kterým by mohli řidiči ohrožovat bezpečnost na silnici. Ale ať se vymyslí ten systém jakkoliv, tak se hodnotí především podle té ochoty jízdu absolvovat. Záleží také, zda jde o cesty do zahraničí. Například v době Brexitu bylo v Anglii spousta potíží, nechávali tam většinu řidičů stát, protože na to Anglie nebyla vůbec připravena, nebyla schopna vybavit papíry pro příjezdící řidiče. Z tohoto důvodu tam lidé odmítali jezdit, takže to řešili tak, že je museli přelácat, aby vyjeli do Anglie. Takže i takové věci se tam objevují, ale to bych neřekl, že je bonus nebo příplatek, spíš základní je ta dieta neboli zahraniční stravné, to je klíčem odměňování řidičů.

7. Existuje mezi jednotlivými skupinami řidičů rozdíl ve výši mezd? Jaké jsou hlavní faktory, které tento rozdíl způsobují.

Ano je velký rozdíl mezi odměňováním, respektive pokud mluvíme o mzdě řidičů, kteří jezdí vnitrostátně, ti nemají zahraniční stravné neboli diety. Naopak mzda řidičů, kteří jezdí mezinárodně, těm se ta odměna navyšuje právě dietou, takže v tom je ten rozdíl.

8. Jak společnost ČESMAD BOHEMIA přistupuje k otázce mezd pro řidiče nákladní dopravy a jak se snaží zajistit spravedlivé a konkurenceschopné odměňování?

Jako sdružení dopravců do tohoto nevstupujeme, nás zajímá jen, aby podmínky u nás, třeba z hlediska zdaňování, z hlediska zacházení se stravným, ze kterého se nepočítají odvody, tak aby tyto podmínky byly nastaveny konkurenceschopně vůči našim partáčkům z jiných zemí. Jednotlivé firmy si prostě musí poradit sami. Existuje mezi nimi tvrdá soutěž. Nejvíce škodí inzeráty jako „sháním řidiče kamionu za 60 tisíc čistého měsíčně“, to visí na plakátu, všichni mají velké oči, a ve finále si ten člověk vydělá 40 tisíc, protože tam je mnoho „ale“. Takhle to už mezi podniky chodí.

9. Jaká je perspektiva ohledně budoucího vývoje mezd pro řidiče? Předpokládáte nějaký růst nebo změny v této oblasti?

Mluvíme o tom dlouhou dobu, protože nedostatek řidičů je tady stále. My odhadujeme, že u nás chybí 20 tisíc řidičů v nákladní dopravě a 5 tisíc řidičů autobusů ale nedostatek nemá na zvýšení mzdy vliv. Mzda řidičů není vyšší než v ostatních profesích, takže já už bych se neodvažoval spekulovat, jelikož prognóza je, že bude ještě méně řidičů, zvyšuje se jejich průměrný věk a do profese jich přichází málo, ale nemyslím si, že by z toho šlo jednoduše vyvodit, že mzda půjde výrazně nahoru.

Nedostatek řidičů

10. Jaká je aktuální situace ohledně nedostatku řidičů v nákladní dopravě?

U nás je to nedostatek 20 tisíc řidičů nákladní dopravy a třeba v Německu, tuším, že zhruba 80 tisíc. Nedostatek je úplně všude a nedávno jsem viděl analýzu, kterou jsme dělali v rámci naší celosvětové organizace, kde byl nedostatek řidičů na všech kontinentech. Člověk by si myslel, že například v Číně by mohl být nadbytek řidičů, tak i tam chybí řidiči. Takže nedostatek je opravdu všude, je to zajímavé, ale ta profese lidí zřejmě neláká.

11. Jaká opatření a strategie navrhuje ČESMAD BOHEMIA k řešení tohoto nedostatku?

Chceme, aby se sem mohli dostat řidiči ze třetích zemí, momentálně je zavřená Ukrajina, což byl velký zdroj řidičů. Chceme, aby se sem mohli dostat lidé z Indie, z Mongolska, také z Kazachstánu a z dalších bývalých zemí sovětského svazu ale stát to moc nechce. Tak tam se přetahujeme, oni tvrdí, že jde o bezpečnostní riziko atd. Dále chceme, aby se snižoval věk pro získání řidičského oprávnění, což je velmi citlivá věc samozřejmě. Každý, kdo se na to podívá, tak řekne „18 let, to ještě ten kluk“, „není zralý“ a tak dále. Takže tohle je složité ale je možné řešení, nebo je to také vylepšování podmínek. Teď se třeba snažíme, aby, když řidič jede domů a je pátek, tak v létě je u nás zákaz jízdy v odpoledních hodinách. Pokud se řidič nedostane domů, než tento zákaz začne, musí prostě zastavit a nemůže dojet k rodině na víkend, což je šílenost. I přesto, že mu zbývá pár kilometrů, ale jakmile chytne pátou hodinu odpoledne, musí zastavit. To je věc, kterou momentálně řešíme shodou okolností ve sněmovně. Vypadá to, že to prohrájeme, ale chtěli my bychom, aby měl řidič možnost ještě dojet na tu vykládku a nakládku a dojet domů. Takže alespoň zlepšovat ty podmínky.

12. Jaké jsou Vaše očekávání do budoucna? Myslíte, že se situace bude zlepšovat či naopak?

Bude to horší prostě, to je jednoduché. A všichni si to tak myslíme a myslí si to i naši kolegové v zahraničí.

13. Jaké by podle Vás mohly být další možnosti řešení nedostatku řidičů v nákladní dopravě?

Zaměstnávat tedy osoby ze zemí mimo EU, to už jsem říkal, aby proces trval co nejkratší dobu. Měli jsme vždy snahu přilákat dlouhodobě ženy do tohoto odvětví. To se trochu daří v autobusové dopravě, tam jsou firmy, které mají poměrně vysoké procento zaměstnaných žen. Práce v autobusové dopravě je přece jen pravidelnější, není tak náročná. Nákladní doprava je jak časově, tak i fyzicky a psychicky náročnější a žen je v této profesi velmi málo, takže tudy cesta moc nevede. Snažili jsme se zřídít na středních školách studijní obor řidič, od toho už jsme v podstatě upustili, protože nikdo nedá dítě studovat „na řidiče“. Není to prostě tak obsáhlá kvalifikace, takže se spíš snažíme, aby získání řidičského průkazu a profesního průkazu bylo součástí osnov na automobilních školách, v posledním ročníku, a v případě, že by potom chtěl student řidiče dělat, tak má pro to kvalifikaci.

Příčiny, nedostatečná atraktivita povolání

14. Jaké faktory podle Vás přispívají k nedostatku řidičů v nákladní dopravě?

Tady je hlavní příčinou nedostatečná atraktivita povolání. Já si myslím, že dnes je to hlavně o tom, že chtějí být ty lidi doma. Prostě každý den, chtějí mít normální život, už má pro ně daleko větší hodnotu volný čas, mají pravidelný režim. Komu vyhovuje to povolání, že sedne v pondělí ráno do kamionu a celý den je někde na cestách a vrátí se v pátek, anebo třeba i za 14 dní, tak na to už musí mít člověk nějaké předpoklady, nebo vloh, nebo jak bych to řekl, musí mu to vyhovovat psychologickým způsobem. Dříve to bylo motivováno penězi, nebo možností dostat se do zahraničí atd. Dnes je tomu jinak a myslím, že to je ten velký faktor, proč je nedostatek. Potom je to povědomí o té profesi, v médiích nejsou líčení pozitivně, tak to lidi také odrazuje. Ještě navíc ty podmínky, to už jsem zmiňoval.

15. Jaký vliv má pracovní doba a odpočinek na atraktivitu povolání řidiče?

Tím, že platí ta regulace, tak to opravdu zabraňuje, aby řidiči byli přetěžováni. To jsou vážné striktní podmínky, řidič musí mít neustále záznamovou kartu, jsou tam také velké sankce za švindlování a podobné věci. Takže v dnešní době se opravdu snaží, až na výjimky, jelikož jsou i tací, kteří to překračují. Ale více méně se všichni snaží jezdit tak, jak je stanoveno. Což je na jednu stranu dobré, že řidiči nejsou úplně přetěžováni, na druhou stranu je to stres, protože v momentě, kdy řidiči končí jízdní výkon, tak nemůže například najít místo k odpočinku, zároveň ale musí splnit zákonný předpis. To jsou takové momenty, které jsou stresující a z hlediska té pracovní doby a odpočinku může být řidič pod tlakem.

16. Jaké jsou případné problémy spojené s mezinárodní přepravou a jak mohou tyto problémy ovlivnit zájem o povolání řidiče?

Tam je to pořád stejné, naši řidiči mívají pocit, že je v zahraničí šikanují, že jsou na ně přísnější, než tady jen na Čechy ale na všechny východní země. Mají přísnější metr, problém je také jazyková bariéra, naši řidiči se také cítí podřazeně a zachází se s nimi špatně. Tak to je jedna věc. Ještě možná obecně to, že na některých místech nakládky nebo vykládky řidiče z východních zemí považují za řidiče druhé kategorie. Nejde sice o nějaké hrubé projevy, ale není to příjemné, jde zkrátka cítit, že ten místní má přednost a podobně. Ještě mě napadá jedna věc ohledně imigrantů, tak jeden čas jsme měli obavy a sem tam i nějaká hlášení, že někdy na odpočívkách lezly do kabin. Myslím si, že to byly spíše takové excesy, to úplně utichlo. Migrace je dnes asi podstatně méně, ale ano, v jednu dobu dělo se to, momentálně nic takového nevnímáme. Ale dříve byly takové případy.

17. Máte nějaké návrhy na vylepšení pracovních podmínek řidičů, aby došlo ke zvýšení atraktivity tohoto povolání?

O něčem už jsem mluvil, z hlediska předpisů ohledně doby jízdy, jak dlouho mohou řidiči denně jezdit, kolik mají mít přestávek a tak dále, tak tam obecně k tomu říkám, že by měla být o něco větší flexibilita. Především v případě, jak jsem zmiňoval, když řidiči chybí hodina pracovního výkonu a stane se, že nestíhají, tak aby jednoduše mohli tu dobu trochu překročit a dostat se domů. Mluvil jsem také o zákonném zákazu jízdy, který stanovují jednotlivé členské státy. U nás v létě platí, že se nesmí jezdit odpoledne v pátek od pěti do devíti, také nějaký čas v sobotu a celoročně se nesmí jezdit v neděli odpoledne a o svátky. Ještě bych mohl zmínit hygienické zázemí, což by chtělo, aby bylo zákonem dané, že musí poskytnout zákazník zázemí při vykládce, zkrátka nějaký hygienický standard pro řidiče. Stává se, že je často vůbec nepustí do areálu firmy, nechají je tam někde bloudit v okolí, potom si řidiči hledají místo například v okolí obcí, což se zase vracíme zpět k tomu, že lidé jsou otráveni, když vidí ve své obci zaparkovaný cizí nákladník. Takže to je asi vše, hlavně mít nějaký stejný metr, co se týče kontrolních orgánů, to, co jsem říkal, aby naši řidiči neměli pocit, že jsou v některých zemích třeba šikanováni. Nechci to zase přehánět, často se stává že tam třeba i je důvod pro to chování.

18. Myslíte, že je s řidiči nevhodně zacházeno? Pokud ano, jaký by podle Vás měl být postup pro řešení tohoto problému?

Tak už jsem říkal, překvapivě se k řidičům nechová úplně ideálně ani třeba jejich zaměstnavatel, to si taky přiznejme. A dost často to se stává, že ani řidiči se k těm firmám nechovají ideálně, loajálně nebo slušně. Někdy řidiči, když cítí, že jim je nedostatek, že mohou klidně odejít někam jinam, tak si začnou diktovat podmínky nad rámec nějakého

standardu a pokud jim nevyhoví tak jsou schopni praštit klíčem o stůl a už nepřijdou a podobné věci.

Češi pracující v cizině

19. Čeští řidiči odchází za prací často do Německa, existují nějaké odhady, kolik řidičů momentálně pracuje v zahraničí, zejména v Německu?

Nemáme takový odhad, kolik Čechů pracuje v cizině, například v Německu bych odhadoval že to budou tisíce, respektive malé desítky tisíc. Řekl bych třeba 10-20 tisíc, ale je to pouze odhad. Možná by to bylo celé zahraničí, bývá to většinou Rakousko a Německo. Nikam jinam řidiči moc nechodí, třeba v Anglii často pracovali Poláci, ale naši dále, než do Německa a do Rakouska nechodí.

20. Jaké jsou podle Vás hlavní důvody, proč čeští řidiči preferují zaměstnání v zahraničí, a co by bylo třeba udělat pro zvýšení atraktivnosti práce v nákladní dopravě v Česku, aby došlo k zamezení odchodu řidičů do ciziny?

Co je tam hodně láká, tak jsou příspěvky na dítě, protože v Německu vyplácejí tuším 200 euro na jedno dítě, a 200 euro na dítě další, takže řidičům žijícím na pohraničí se to určitě vyplatí. Jinak dnes už jsou mzdy, diety a odměny podobné jako u nás. Na druhou stranu, to, co se jim nelíbí jsem zmiňoval předtím, že zneužívají zahraniční zaměstnance a dávají jim jezdit místa, které nechtějí jezdit jejich místní řidiči. Takže vlastně to, co zbude.

Co by bylo dobré udělat, aby zůstávali doma? Tak asi jsou to ty podmínky, protože český podnikatel může soutěžit s německým podnikatelem a mohou se ucházet o řidiče svou mzdou, ale Český podnikatel už nepřepere tu státní dávku, kterou dostávají v Německu. Takže tady v tom jsou to prostě nestejně podmínky. No a jinak moc věcí, které by tomu zamezily, mě nenapadají, ještě možná jedna, dost řidičů má exekuce. Dneska je to trochu lepší, bývalo to hroší. Jak se zvedaly mzdy, změnilo se zdanění hrubé mzdy a tyhle věci, tak si trošičku řidiči polepšili na příjmech, a to se projevovalo i v tom, že ubylo exekucí. Ale když takový řidič půjde do Německa, dostane mzdu a k tomu diety, na které neumí exekutoři sáhnout. Takže do Německa odchází spíše ti, kteří mají na krku exekuce a mohou ty peníze před exekutorem trochu schovat.

Dále se děje to, že někteří tihle lidé odcházejí do Německa úplně, čímž se úplně vytratí a ani Německý zaměstnavatel neodvádí z jejich mzdy exekutorovi dlužnou částku. A to je vlastně také faktor, který tlačí lidi do Německa, kromě příplatků na děti. Pomohlo by, kdyby státy spolupracovaly. V Česku, pokud řidič dluží například bývalé manželce na děti, tak exekutor po něm peníze vymáhá, ze mzdy řidiče se mu strhávají dlužné částky, ale dostává vedle toho diety a z toho poměrně velmi dobře žije. A pokud mu to ani takhle nevyhovuje, tak se odstěhuje do Německa, kde mu český exekutor strhávat ze mzdy nic nebude. Což není fér, vůči osobě, které řidič peníze dluží, plus nám uteče z pracovního trhu.

21. Řidiči se obvykle vrací z Německa zpět, převážně z důvodu špatného zacházení, existuje nějaký odhad, kolik řidičů se vrátí zpět do ČR?

Takové číslo opět nemáme, myslím si, že jsou to spíše stovky než nějaké velké tisíce. A když už se vrací, tak obvykle z důvodů, které jsem zmiňoval. Dojde k nesplnění podmínek, které jim slibovali. Stává se, že zaměstnavatel slíbí že dostanou 3 tisíce euro, ale potom mají různé „pokuty“, například řidiči za opotřebení zrcátek strhnou 500 euro, a to se pomalu nasčítá, takže nedojde k obdržení té slíbené hodnoty. Znovu zase opakují, že

s nimi zacházejí špatně, a pokud řidiči odrostou děti, tak přestane dostávat příspěvky. Co já jsem zachytil jako hlavní motivaci proč se vrací zpátky je například to, že se jim podařilo vydělat nějaké peníze, chtějí se usadit, pořídit si nemovitost a třeba změnit povolání apod.

Zahraniční zaměstnanci

22. Jaký je přístup v Polsku, co se týče zaměstnávání řidičů z jiných zemí?

V Polsku je to tak, že mají speciální režim pro zaměstnávání osob z Ukrajiny už několik let, je to velmi zjednodušený režim, postavený na bilaterální dohodě mezi těmito dvěma státy. V zásadě to znamená, že jsou schopni zaměstnat Ukrajince do 14 týdnů, max 3 týdnů, od chvíle, kdy si zaměstnance najdou. Tohle u nás trvá tak půl roku, což je nepředstavitelné. Ta osoba nebude čekat půl roku, jestli to dopadne. Tak jde právě třeba do Polska. Tohle je absolutně nesrovnatelné. Já jsem viděl graf, kde bylo vidět, jak rostly Polákům počty nákladních vozidel, tím pádem rostl také počet řidičů. A to byl obrovský strmý nárůst způsobený přesně tím, že získávali spousty zaměstnanců z Ukrajiny. V momentě, kdy vypukla válka, tak Polákům tento trend zastavil a spadl i výkon dopravy. Teď se to vrátilo nějakým způsobem do normálu.

23. Jaká je aktuální situace a možnosti zaměstnání ukrajinských řidičů v ČR?

Jak jsem zmínil v předešlé otázce, tento proces trvá půl roku, než osoba usedne za volant. U nás vydají v normálním roce zaměstnaneckou kartu zhruba 30 tisícům Ukrajinců, celková kvóta je 40 tisíc, zaměstnaných bývá tedy zhruba 30 tisíc, z toho 2 tisíce řidičů. Měl jsem údaj z loňského roku, kde před koncem roku bylo vydaných karet pro Ukrajince asi 7 tisíc pro všechny profese. Místo 30 tisíc, 7 tisíc, tak i kdyby to do konce roku to bylo alespoň 10 tisíc, tak došlo ke snížení na třetinu.

V letošním roce předpokládám, že sem nepůjde nikdo, takže to je velmi alarmující. Předpokládám, že opět bude větší tlak na řidiče. Ukrajinci tu stále sice jsou ale ve velmi malém počtu, upřímně řečeno se toho moc dělat nedá, jediné zase nahrazovat jinými národnostmi ale stále zde jsou bezpečnostní podmínky od státu. Například vůči Indům má stát námitky, vůči Mongolům překvapivě také, což bych ani nečekal. Zájem by ale byl například i o Filipínce, z Vietnamců má také stát obavy a bere je jako bezpečnostní riziko. Vláda má strach kvůli z důvodu drog nebo organizovanému zločinu ale to je něco co my nejsme schopni posuzovat. Jednoduše, pokud z ministerstva Vnitra řeknou že přes toto nejede vlak, tak my s tím nic neuděláme

Zdroj: vlastní zpracování

Rozhovor – Ing. Oldřich Sládek

Nákladní železniční doprava

1. Jak hodnotíte úroveň železniční dopravy v České republice? Je dle vašeho názoru dostatečná?

Záleží na tom, co porovnáváte, pokud porovnáváte silnice a železnice, kdy se silnice pořád budují tak lze rovnou říct, že dálnice se budují stále a vznikají tak nové kapacity pro nákladní automobily. Kdežto na té železnici probíhají fakticky jen opravy té stávající sítě, jinými slovy, všechny ty koridory jsou původně stavby z 19 století, kterým se dostává pouze oprava do normového stavu

V případě železnic se žádné nové kapacity nebudují, v případě silnic ano, to jsou nové úseky dálnic. Existuje nějaká obecná představa, a to hlavně u politiků. Že výstavbou vysokorychlostních tratí, na které mimochodem vůbec nejsou peníze, ale všude se tvrdí, jak se začnou stavět a poté se uvolní koridory anebo hlavní tratě pro nákladní dopravu. A jak my to využijeme, že osobní doprava se přesune na ty zbylé tratě. Nic není vzdálenější pravdě, prostě to tak nefunguje a nebude to fungovat, protože i kdyby opustili nějaké osobní vlaky, ty dálkové koridory, tak se tam okamžitě nacpe nějaká příměstská doprava daných objednavatelů jednotlivých integrovaných dopravních systémů. Takže to jsou prostě mylné představy.

2. Pokud porovnáte železniční dopravu s jinými státy EU, zaostává podle vás Česká republika?

Ano i ne, záleží, co porovnáváte.

3. Má podle vás zabezpečovací systém ETCS potenciál zlepšit provozní výkonnost a kapacitu nákladní železniční dopravy?

Co se týče kapacity tak v žádném případě ne, kapacita se naopak sníží, respektive možná se zvedne zavedením nejvyššího levelu ETCS s plovoucími oddíly, což v nejbližších 20 letech rozhodně nehrozí. ETCS je primárně zabezpečovací systém. Jinak jak jsem zmínil v předchozí otázce, to je jen představa politiků,

4. Některé zdroje uvádí, že se upřednostňuje osobní doprava na železnicích a že se osobní vlaky přesunou na koleje s ETCS a tím pádem se uvolní místo pro nákladní železniční dopravu

Jak jsem zmiňoval v předešlé otázce, není tomu tak,

5. Říkáte, že nastane, že se kapacita zavedením ETCS naopak sníží, můžete to rozvést?

Nastane, protože ETCS je především zabezpečovací systém. Mimochodem do dneška na české železnici na rozdíl třeba od Německa, Rakouska nebo i Rumunska, nemáme zabezpečovací systém ve smyslu slova, jak si všichni lidé představují. My máme zabezpečovací systém, který je výborný pro řízení provozu, ale nikoliv pro zastavení vlaku. Tento zabezpečovací systém neumí zastavit vlak. ETCS je samozřejmě krokem vpřed, aby eliminovalo chybu člověka, ale je to tak složitý a funguje na takových principech, že v podstatě to snižuje propustnost čili kapacitu. Vlaků se na železnici vejde za určitý časový okamžik nebo za určitý časový úsek jen daný počet. Takže ano, bude se snižovat propustnost sítě, protože vzhledem k technickým parametrům ETCS budou pomalu dobrzdňovat hlavně

ty dlouhé nákladní vlaky. Vzhledem k té odometrii, která tam je, takže to znamená, že se všechno bude prodlužovat, bude prostě snižovat propustnost sítě do té doby, než se za nějakých 20, 30 let dostane to ETCS do nějakého dalšího vyššího levelu, kde už potom nebudou vůbec žádné návěstidla, nebudou žádný oddíly a prostě ty vlaky budou moct jezdit jeden za druhým, protože budu v podstatě za sebou jenom na nějakou závratnou vzdálenost. Ale to je hudba budoucnosti.

V současné době implementujeme ETCS neboli nastávající zabezpečovací systém a vlakový zabezpečovač. V podstatě se nám podaří vybudovat to, že nevýhody obou systémů se nám spojí do jednoho. Takže z hlediska bezpečnosti to bude krok vpřed, ale z hlediska propustnosti sítě čili kapacity, to bude krok zpět.

Náročnost povolání

6. Jaké jsou největší výzvy spojené s povoláním strojvedoucího?

Nezpůsobit mimořádnou událost čili nehodu. V podstatě všichni z strojvedoucí mají pocit, že můžou za všechno, klade se na ně mnoho povinností, co všechno musejí zabezpečit, dělat, sledovat. Tak všichni mají jedinou snahu, prostě aby byl nevědomky nebo nechtěně nezpůsobili nějakou nehodu čili mimořádnou událost.

Nehody nejsou něco, co by se dělo na denní bázi, pokud mluvíme o dennodenních srážkách vlaků, ale jde spíše o drobné věci, že někdo někde projede návěstidlo, což je v železniční dopravě semafor, apod.

7. Jaká opatření sdružení ŽESNAD přijímá k zajištění bezpečnosti a snížení pracovní zátěže strojvedoucích?

Lobbingem na úrovni parlamentu, vlády, Ministerstva dopravy ČR a Správy železnic. Snažíme se jak na ministerstvu práce a sociálních věcí, tak na úrovni parlamentu nebo i ministerstva dopravy lobovat. Za o teď konkrétně lobujeme je vyhláška 589 o pracovní době a podobně tak, aby podmínky byly výhodné nebo přijatelné pro pracovníky v nepřetržitém provozu, zejména v železniční dopravě.

8. Jak se vyvíjí náročnost povolání strojvedoucího v posledních letech? Myslíte, že se náročnost s dobou snižuje či zvyšuje?

Náročnost se zvyšuje. Samozřejmě jednak jsou čím dál tím složitější lokomotivy, dražší lokomotivy. Takže se strojvedoucí zkrátka musejí učit s nimi manipulovat. Dnes nová lokomotiva stojí přes 100 milionů korun jedna, což je obrovská zodpovědnost tohle řídit a k tomu přibývá další spousta povinností z hlediska provozu, řízení a bezpečnosti. Hlavně také znalosti předpisů a řada dalších povinností, takže ano, náročnost se s postupem času zvyšuje. Například v porovnání se silniční nákladní dopravou se tady jedná o mnohonásobně dražší prostředky, než jsou kamiony.

Mzdové podmínky

9. Existují rozdíly ve mzdě mezi regiony nebo dopravními společnostmi?

Ano, existují ale do tohoto nám vůbec nic není. Tohle je věc jednotlivých dopravců a my nejsme odboráři a nevyjednáváme platové podmínky pro strojvedoucí, to jsou zaměstnanci našich jednotlivých členských dopravců a my nemáme sebemenší právo jim do toho mluvit. To, jaké si vyjednají mzdové podmínky v konkrétních firmách je jen na nich.

Je velmi velký rozdíl, když se domlouvají platy, kde je mají 9 odborových sdružení, jako třeba na ČD Cargo versus menší dopravci, kde nejsou žádní odboráři, tak tam budou trochu rozdílnější platy a nejde jenom o platy, ale různé benefity a podobně. To je velmi rozdílný, samozřejmě, protože co firma to jiný přístup.

10. Co se týče benefitů, jaké mohou být v této profesi?

Nebo jedna věc je samozřejmě ta, že jsou ze zákona dané příplatky za práci v noci, o víkendech, o svátcích a podobně. Druhá věc je samozřejmě ta, že když jedou do zahraničí, tak taky za to něco dostávají. Třetí věc je ta, že jim firmy, aby si je udržely, dávají různé benefity, ale fakt, co firma to úplně jiný systém, takže to se nedá vůbec porovnávat.

11. Má délka praxe a kvalifikace vliv na výši mzdy strojvedoucích?

Ano, má.

12. Jak se podle Vás vyvíjí mzdové podmínky pro strojvedoucí v posledních letech?

Přiměřeně situaci, aby vůbec byli k dispozici

13. Jsou podle vás tyto mzdy dostatečné?

Já bych řekl, že u těch velkých dopravců teď momentálně ano, plus mínus. Myslím si, že zejména společnosti jako Metrans Rail jsou asi jedny z nejvyšších. Tam si troufám tvrdit, že jsou platy mezi 50 000-70 000 korunami základ. Takže si myslím, že se tam špatně nemají.

14. Jak sdružení ŽESNAD přispívá ke zlepšení mzdových podmínek strojvedoucích?

Nijak, jak už jsem zmiňoval, nejsme odborová organizace ani generální ředitelství dopravců, ale profesní sdružení dopravců, do mzdových záležitostí nám nic není, to je věc jednotlivých dopravců.

Nedostatek strojvedoucích

15. Jaká je aktuální situace ohledně nedostatku kvalifikovaných strojvedoucích v České republice? Máte odhad kolik strojvedoucích chybí?

To se v čase mění, jsou dopravci, kteří problém nemají a jsou dopravci, kteří pocítují nedostatek strojvedoucích. V současné době chybí odhadem kolem 1 000-1 500 strojvedoucích, přesně vám to neřekne nikdo.

16. Jaké jsou důvody nedostatku strojvedoucích a jaký je vliv tohoto nedostatku na železniční dopravu?

Mzdové a také časové, práce v nepřetržitém provozu je velmi náročná, mají mnoho přesčasů a velkou zodpovědnost.

Vlivem nedostatku je právě ten, že firmy, které platí míň pocítují nedostatek více než konkurence, která platí víc.

17. Jaká opatření sdružení ŽESNAD.CZ podniká pro zvýšení počtu dostupných strojvedoucích?

Nejen strojvedoucích, chybí i další provozní profese. ŽESNAD.CZ spolupracuje s řadou škol, s krajskými úřady a celou řadou organizací abychom rozšířili povědomí o profesích strojvedoucího, a i další navazující profese.

18. jaké další profese se jedná?

Zkrátka ti, co opravují lokomotivy, spousta různých zámečnicků, elektrotechniků. Podobně pak do toho provozu jsou potřeba posunovači, přípraváři a prostě lidi, který běhají kolem toho vlaku a připravují vlak apod. takovéto profese. Zkrátka profese železničáře.

V dnešní době chtějí zkrátka všichni sedět u počítačů a nikdo nechce lítat a rozvěšovat šroubovky mezi vagony, a to třeba i za jízdy, nebo podlézat nárazníky anebo prostě běhat za deště za zimy na seřizovacím nádraží a rozvěšovat vozy. To dnes zkrátka nechce dělat nikdo.

19. Jaké jsou dlouhodobé perspektivy a předpokládaný vývoj v oblasti nedostatku strojvedoucích?

Těžko odhadnout, to je z křišťálové koule věštění, protože na jednu stranu jsou pokročilé technologie automatického vedení vlaku, kde by strojvedoucí nebyli v budoucnu potřeba ale samozřejmě nikdo nechce za nic nést odpovědnost, takže když se něco stane, kdo za to nese odpovědnost? Jsou pak kolem toho právní bitvy, a proto se to brzdí, to je stejné jako a automobily.

Zkrátka lokomotiva, která bude dálkově řízená nebo respektive autonomně řízená, když něco způsobí stejně jako auto, když by způsobilo nějakou nehodu, tak kdo za to může? Výrobce toho auta nebo lokomotivy? Výrobci softwaru? Nebo právníci, kteří schválili podmínky provozu tohoto vozidla? Nebo schvalovatel třeba v případě železnice, či drážní úřad, nebo kdo za to může? No, takže tohle podle mě ten technologický pokrok brzdí, ty právní věci.

20. Máte třeba nějakou vaši osobní predikci?

Moje zkušenost je, že když si myslím, že něco nastane, tak nastane pravý opak. Ale v tomhle případě si myslím, že strojvedoucí ještě dlouho budou mezi námi, ale zároveň se budou zkoušet ty samoříditelné vlaky, protože na železnici je tento systém jednodušší než u automobilů, protože máte pevnou jízdní trasu, jede to po kolejích, nemůže to nikam uhnout, ale každopádně si myslím, že co se týče strojvedoucích, ještě hodně let tady s námi budou.

Nedostatek vagonů a lokomotiv

21. Je podle vás na tratích dostatečný stav vagonů a lokomotiv?

Záleží na obchodních prioritách jednotlivých dopravců a na cyklickém vývoji ekonomiky. Někdy jsou odstaveny stovky vozů, například uhelných nebo na přepravu obilovin, které se za půl roku ale zase všechny rozjezdí.

Stav vagonů a lokomotiv nelze určit, protože každá firma optimalizuje své počty lokomotiv a vagonů podle toho, jak velké má zakázky. Na železnici se každý z nákladních dopravců musí uživit a žádné dotace ani granty od nikoho nemají. Na rozdíl od osobní dopravy, která je jednoznačně dotovaná. V nákladní železniční dopravě je drsný trh, dopravci žijí jen z faktur, které vystavují svým zákazníkům a ti jim je proplatí, kdežto v případě osobní železniční dopravy jsou všichni závislí na tom, jaké budou mít granty a dotace. Je potřeba říct, že 99% osobní železniční dopravy je dotovaných, kdežto nákladní železniční doprava musí na sebe vydělat.

V nákladní dopravě, protože jsou na trhu turbulence, někdo vyrábí, nebo může být recese, poté jde zase výroba nahoru. Také 80% nákladní železniční dopravy jezdí takzvanou metodou Ad Hoc, to znamená, že nejsou v ročním jízdním řádu dopředu zapracované a objednávají se třeba 3 dny dopředu, podle zakázky se objedná vlak, který jede. Problémem je tyto vlaky z takzvané zbytkové kapacity nacpat mezi jízdní řád, který se objednává hlavně v osobní dopravě 2 roky dopředu.

Zkrátka to, kolik má jednotlivý dopravce vagonů a lokomotiv se odvíjí od toho, jak umí odhadnout trh a jak může investovat.

22. Má situace na Ukrajině, co dočinění s tímto nedostatkem?

To je komplexní problém, spojený s rozdílným rozchodem kolejí, nutností překládky zboží, aktuálním nedostatkem určitých řad vozů evropského rozchodu a hlavně kapacitou evropské sítě.

23. Co se týče nedostatku strojvedoucích vs nedostatku lokomotiv a vagonů, co je podle vás větším problémem v současné době?

Nelze určit, každá firma tohle řeší po svém, já nevím, v případě Metransu nebo ČD Cargo, tam nemají nedostatek strojvedoucích, protože platí dobře, objednávají nové lokomotivy, protože vydělávají, za to menší dopravce je nucen jezdit se staršími lokomotivami a ví, že za chvíli bude muset pořídit novou, na kterou nemá, protože je prostě všechno drahé a musí si na to vydělat. Samozřejmě také každá fabrika nabízející zakázku vyhláší výběrové řízení pro přepravu a vždy to dané výběrové řízení vyhraje ten, kdo je nejlevnější a nabídne zároveň nejlepší služby. Je to těžký, je to regulérní trh a každý jezdí tak, jaký je rozsah jeho firmy a co si může dovolit.

Příčiny nedostatečné atraktivity povolání:

24. Jaké faktory vedou k nedostatečné atraktivitě povolání strojvedoucího?

Taková ta špatná obecná představa, že nádražáci jsou špinavý povaleči, co dělají bordel, že ty pozice jsou zle placené a mají špatné pracovní podmínky. To bych řekl že se nám v poslední době obecně daří zvrátit. Dnes si pod prací strojvedoucího lze představit člověka co sedí v nové elektrické lokomotivě, tyto lokomotivy mají lepší úroveň a lze je porovnat ke kokpitu letadla nebo k novému kamionu. Dnes mají strojvedoucí nejnovější elektroniku, lepší vybavení, mají dobré zázemí, mají počítače a podobně.

Zkrátka se mají dobře a samozřejmě většinou firmy, které je posílají do zahraničí jim zajišťují odpočinek v dobrých podmínkách. Takže já si myslím, že ten pohled na strojvedoucí už se lepší.

Samozřejmě na druhou stranu mají také náročnou pracovní dobu, nepracují 8 hodin od rána do odpoledne a nejdou domů. Pracuje se od nevidím do nevidím, dělá se i třeba na štědrý večer a jezdí se hodně daleko, což není nic lákavého.

Dále velká zodpovědnost také hraje v tomto případě roli, při 12hodinové noční směně, kdy je člověk unavený a má za sebou 2 500 tun a musí vše sledovat, to není žádná legrace

25. Jaké jsou hlavní výzvy a překážky při získávání nových lidí pro povolání strojvedoucího?

Hlavní výzvou je zajistit, aby ta práce byla atraktivní, říkáme, ano, je to náročné povolání na znalosti na psychiku i na fyzickou zdatnost a na to, že ty strojvedoucí o víkendech, na Vánoce, v létě, v zimě prostě nejsou doma a furt jsou někde na mašině. Ale na druhou stranu

je to dobře placená práce, je to zajímavá a není to rutina. Nejedná se o nudnou kancelářskou práci zkrátka.

Také jsme zaznamenali vzrůst počtu strojvedoucích žen, což je zajímavé, jsou v osobní i nákladní železniční dopravě. Není jich moc, ale jsou.

26. Jak se sdružení ŽESNAD snaží zvýšit atraktivitu povolání a zaujmout mladé lidi?

Zdaleka nejde jen o nedostatek strojvedoucích, ale i dalších provozních profesí. Máme tu PS Školství a třeba jsme společně s nákladními dopravci, Správou železnic a Střední školou technickou a dopravní Gustava Habrmana zorganizovali Den dětí v České Třebové, kde byla vystavena a ukázána všechna možná kolejová i nekolejová technika

Zdroj: vlastní zpracování



Řešená problematika



úvod

Trh práce řidičů a strojvedoucích má významný vliv na fungování dopravního systému a dynamika na tomto trhu práce ovlivňuje ekonomiku celého světa.

problém

S neustále se rozšiřujícím dopravním systémem nabývá tento trh práce na významu avšak jeho růstem nabývá i nedostatek kvalifikovaných pracovníků

přístup

Statistický výzkum odvětví silniční a železniční nákladní dopravy v ČR a oslovení dopravních sdružení ČESMAD BOHEMIA s. r. o. a ŽESNAD.CZ

Postup řešení

zdroj

- Odborná literatura
- Odborné články
- Statistické portály (IODA, ČSÚ, Sydos, MPSV)

získávání

- Literární rešerše
- Internetové zdroje
- Statistický kvantitativní výzkum
- Řízené rozhovory

zpracování

- Průzkum zdrojů a literatury
- Analýza kvantitativních dat a hodnot týkajících se zaměstnanosti, volných pozic, vývoje a komparace mezd
- Získání subjektivních pohledů a názorů účastníků

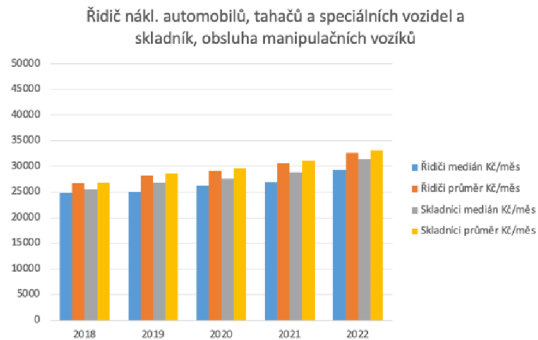
Výsledky práce– silniční nákladní doprava

Z výsledků práce byly identifikovány klíčové faktory, které přispěly k nedostatku na trhu

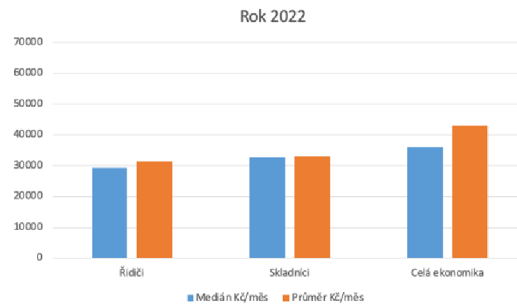
- **Proměna profese řidiče nákladní dopravy** – dříve atraktivní povolání, nyní opak kvůli náročným podmínkám a pravidlům, dnešní trend práce z domova apod.
- **Přísné regulace:** nařízení EU a regulace způsobují stres a psychickou zátěž
- **Rozvoj infrastruktury:** nedostatek odpočinkových míst negativně ovlivňuje práci
- **Nové technologie:** zvyšují komfort a usnadňují práci ale zvyšují kontrolu ze strany dopravců
- **Zaměstnanost:** od pandemie se tento trh stále vzpamatovává a stále nedosahuje hodnot před pandemií, doba obsazování volných pozic se prodlužuje

Výsledky práce– silniční nákladní doprava

Výsledky komparace mezd:



Vysoká škola ekonomie a managementu



5

Výsledky práce– železniční nákladní doprava

Z výsledků práce byly identifikovány klíčové faktory, které přispěly k nedostatku na trhu

- **Nedostatečná kapacita a prioritizace osobní dopravy:** nákladní železniční doprava čelí špatným podmínkám a omezeným možnostem růstu
- **Omezení rozvoje infrastruktury:** namísto vzniku nových tratí se opravují ty staré, což má negativní dopad na kapacitu a modernizaci železniční sítě
- **Evropský systém řízení vlaků (ETCS):** slibný nástroj pro lepší výkonnost, ne však pro zajištění kapacity
- **Zaměstnanost:** odvětví nepocítilo vliv pandemie, naopak v roce 2020 je zaznamenán nárůst s následným poklesem v dalších letech

Vysoká škola ekonomie a managementu




6

Doporučení

Na základě vyhodnocení byla stanovena následující doporučení

- | | |
|---|---|
|  Zjednodušení administrativních postupů |  Investice do železnice |
|  Sjednocení postupů s jinými zeměmi |  Podpora technologického rozvoje |
|  Hygienické normy pro řidiče |  Autonomní provoz |
|  Zákaz účasti řidiče při nakládce a vykládce |  Rovnoměrné rozdělení financování do os. i nákl. dopravy |

Závěr

-  **Na základě teoretického rámce, podrobného statistického výzkumu a řízených rozhovorů došlo k navržení několika doporučení**
-  Tato doporučení mají přispět k posílení silniční i železniční nákladní dopravy, její efektivity, modernizaci a zamezit rozšiřujícímu se nedostatku pracovníků
-  Došlo k hodnocení trhu práce s řidiči a strojvedoucími a identifikaci hlavních nedostatků v odvětví nákladní dopravy



Zdroj: vlastní zpracování