

Vysoká škola logistiky o.p.s.

Vývoj mezd řidičů nákladní dopravy

(Bakalářská práce)



Vysoká škola
logistiky
o.p.s.

Zadání bakalářské práce

studentka	Sabína Straková
studijní program	Logistika
obor	Dopravní logistika

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

Název tématu: **Vývoj mezd řidičů silniční nákladní dopravy**

Cíl práce:

Zhodnotit s využitím dat Ministerstva práce a sociálních věcí ČR vývoj mezd řidičů v silniční nákladní dopravě za posledních cca 10 let a to v diferenciaci 1. decil, 1. kvartil, medián, 3. kvartil, 9. decil a průměr.

Zásady pro vypracování:

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

Bakalářskou práci zpracujte v těchto bodech:

- Úvod
- 1. Trh práce, základní pojmy a definice, příjmová nerovnost
- 2. Vývoj nákladní dopravy v České republice, ekonomický vývoj ČR
- 3. Vývoj mezd řidičů v nákladní dopravě v České republice
- 4. Vyhodnocení dat, jejich komparace s makroekonomickými veličinami
- Závěr

Rozsah práce: 35 – 50 normostran textu

Seznam odborné literatury:

EISLER, Jan, KUNST, Jaromír a ORAVA, František. Ekonomika dopravního systému.

Vyd. 1. Praha: Oeconomica, 2011. 284 s.

DUCHOŇ, Bedřich. Inženýrská ekonomika. Praha: C. H. Beck, 2007. ISBN

978-80-7179-763-0.

Databáze dat o mzdách a platech ISPV - Informační systém o průměrném výdělku

Vedoucí bakalářské práce:

doc. Ing. Zdeněk Říha, Ph.D.

Datum zadání bakalářské práce:

31. 10. 2019

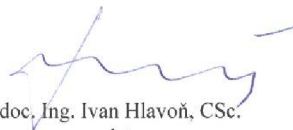
Datum odevzdání bakalářské práce:

5. 5. 2020

Přerov 31. 10. 2019



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



doc. Ing. Ivan Hlavoň, CSc.
rektor

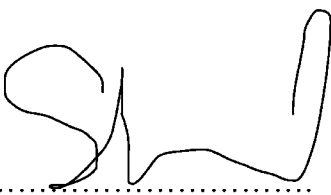
Čestné prohlášení

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

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

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

V Přerově, dne 13. 08. 2021

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'S' followed by a smaller 'W' and a vertical stroke, all written above a horizontal dotted line.

podpis

Poděkování

Děkuji panu doc. Ing. Zdeněk Říha, Ph.D. za odborné vedení a lidský přístup při vypracování mé bakalářské práce.

Anotace

Zhodnotit s využitím dat Ministerstva práce a sociálních věcí ČR vývoj mezd řidičů v silniční nákladní dopravě za posledních cca 10 let a to v diferenciaci 1. decil, 1. kvartil, medián, 3. kvartil, 9. decil a průměr.

Klíčová slova

mzda, řidič, nákladní doprava, statistika, ekonomický vývoj

Annotation

Evaluate, using data from the Ministry of Labor and Social Affairs of the Czech Republic, the development of drivers' wages in road freight transport over the last 10 years.

Keywords

Wage, Driver, Freight Transport, Statistics, Economical Development

Obsah

Úvod.....	9
1 Trh práce.....	10
1.1 Konkurenceschopnost	11
1.2 Nabídka a poptávka.....	12
1.3 Ekonomická renta a transferový výdělek.....	14
1.3.1 Transferový výdělek	14
1.3.2 Ekonomická renta	15
1.3.3 Dokonalá a nedokonalá elasticita	15
1.4 Osobní a veřejný zájem	16
1.5 Povaha nabízené práce	17
1.6 Místo pracoviště	17
1.7 Státní politika	17
1.8 Potřebná kvalifikace.....	17
1.9 Nezaměstnanost.....	18
1.10 Šedá ekonomika	19
2 Příjmová nerovnost.....	20
2.1 Giniho koeficient.....	20
3 Vývoj nákladní dopravy V České republice.....	22
3.1 IODA.....	22
3.2 Přepavní výkon	23
4 Vývoj mezd řidičů v nákladní dopravě v České republice.....	26
4.1 Mzda.....	26
4.1.1 Průměrná mzda	27
4.1.2 Složky mezd řidičů	28
4.2 Mzdy řidičů nákladní dopravy	28
4.2.1 Porovnání mezd řidičů v nákladní dopravě- medián a průměr	28

4.2.2	Vývoj mezd řidičů v ČR v porovnání s celkovým vývojem mezd v ČR..	30
4.2.3	Vývoj mezd řidičů v diferenciaci 1. decil, 9. decil	35
4.2.4	Vývoj mezd řidičů v diferenciaci 1. kvartil, 3.kvartil a medián	36
5	Vývoj mezd v porovnání s vývojem HDP	39
	Závěr	43
	Seznam zdrojů.....	44
	Seznam vzorců.....	46
	Seznam obrázků.....	47
	Seznam tabulek	48
	Seznam grafů	49
	Seznam zkratk	50

Úvod

Cílem mé bakalářské práce je zhodnotit vývoj mezd řidičů silniční nákladní dopravy za posledních 10 let, a to v diferenciaci 1. decil, 1. kvartil, 9. decil, 3. kvartil, průměr a medián. Výsledné hodnoty pak porovnam s makroekonomickými veličinami.

Silniční nákladní doprava je velice flexibilní, rychlá a relativně levná, a právě po silnicích se převezou značné množství zboží. Sama jsem v dopravě pracovala a vím, jak náročné toto povolání je a co všechno obnáší. Zároveň jsem se setkala s odměňováním a mzdami řidičů, tudíž mám představu o tom, jak se mzdy v určitém období vyvíjely.

Práce je rozdělena do několika kapitol. První kapitola definuje trh práce, jeho nabídku a poptávku a jakými faktory je trh práce v České republice ovlivněn. Jak se tyto dvě složky chovají, pokud převyšuje jedna z nich. V druhé kapitole se zaměřím na příjmovou nerovnost a její číselné vyjádření. V další kapitole popíši, co je to mzda, a budu se věnovat vývoji mezd řidičů nákladní dopravy v jednotlivých diferenciacích. Tato kapitola bude obsahovat grafy a tabulky, ve kterých budu mezi sebou data porovnávat. Zjistím, zdali se příjmová nerovnost snižuje nebo zvyšuje a také porovnam mzdu řidičů tahačů s jinými souvisejícími profesemi. Poslední kapitola srovná vývoj mezd vůči HDP. Zjistím, jestli výše mezd řidičů tahačů rostla nebo klesala v závislosti na pohybu HDP v ČR.

Na vypracování práce jsou použity databáze IODA, ISPV- Informační systém o průměrném výdělků.

1 Trh práce

Práce, která je hlavním produktem na trhu práce, může být chápána i jako prostředek k obchodování. Jak moc jsou zaměstnavatelé ochotni za tuto práci zaplatit, určuje několik faktorů jako jsou konkurenceschopnost, porovnání poptávky a nabídky v důsledku převahy jedné z nich, osobní a veřejný zájem, povaha nabízené práce, místo pracoviště, státní politika, potřebná kvalifikace, nezaměstnanost, šedá ekonomika. Trh práce rozdělujeme na:

- vnitřní
- vnější

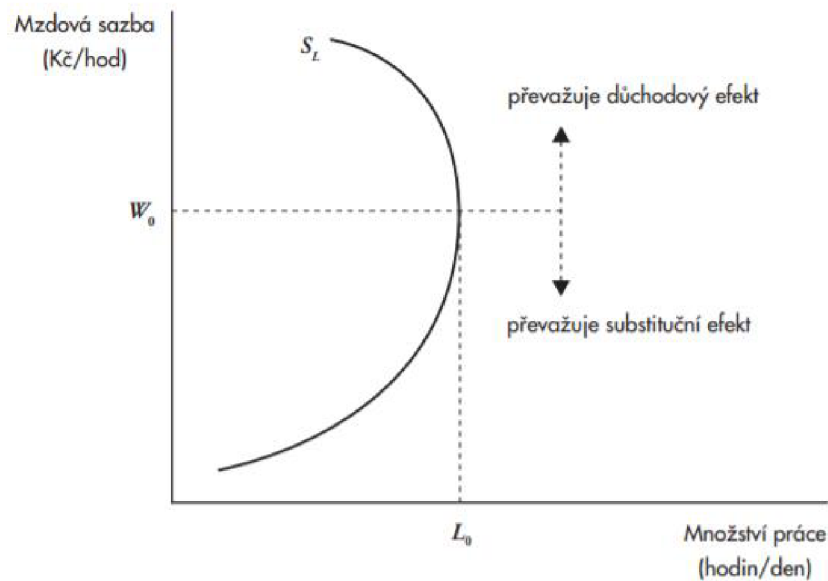
Z pohledu jedince, který přináší na trh práce svoji hodnotu a tou je jeho vlastní práce rozlišujeme, kolik hodin je ochotný práci věnovat v závislosti na dosažené mzdě. Vzájemná závislost mezi mzdovou sazbou a nabídkou práce nám na trhu práce utváří dva efekty:

- substituční
- důchodový

Substituční efekt je pojem v mikroekonomii, kdy člověk je ochoten s rostoucí mzdou pracovat více. Funguje takzvaná přímá úměrnost. Z toho důvodu začne nahrazovat (substituovat) svůj volný čas prací. Bude nabízet více hodin práce.

Důchodový efekt zas naopak říká že čím vyšší mzdu bude spotřebitel dosahovat, tím více bude upřednostňovat svůj volný čas, který je chápán také jako statek. Tedy bude nabízet méně hodin práce.

Obr. 1. 1: Substituční a důchodový efekt



Zdroj: [3]

1.1 Konkurenceschopnost

Konkurence na trhu znamená, že různé subjekty realizují svůj ekonomický záměr s cílem vytvořit pro sebe co nejlepší podmínky a tím pádem konkurovat ostatním podnikům. Ať už jsou to podniky se stejným nebo úplně jiným obchodním zaměřením, konkurenceschopný podnik v našem pojetí trhu práce vytváří pro zaměstnance co nejpříjemnější podmínky. V případě, že se budoucí zaměstnanec rozhoduje, do které firmy nastoupí, přemýšlí čistě subjektivně, jestli mu více záleží na vyšší mzdě nebo kolektivu, pracovní době, benefitech, politice a morálce podniku nebo jsou to méně důležité detaily. Podniky se v závislosti na konkurenci snaží srovnávat všechny tyto aspekty, dokonce i v některých oblastech navyšovat a tím konkurovat ostatním podnikům. Dokonalá konkurence je v tomto případě pouze abstrakt, protože vyjadřuje dokonalý stav na trhu, kde všechny subjekty mají úplně stejné podmínky. Tento stav ovšem nikdy nenastane.

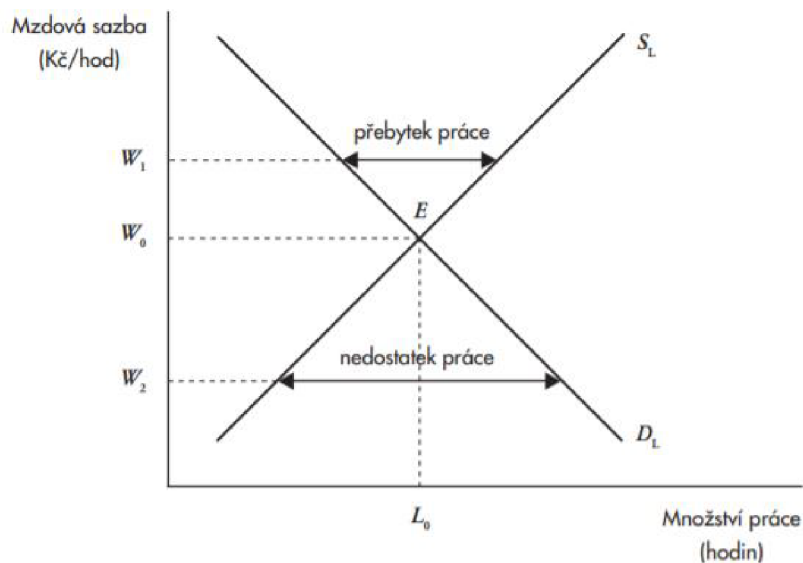
1.2 Nabídka a poptávka

Na ekonomickém trhu se setkáváme s nabídkou a poptávkou práce. Ideální stav nastane tehdy, kdy se nabídka rovná poptávce. V ekonomice jako i v praxi je to pouze pojem. Nerovnováha těchto dvou subjektů nám udává dva stavy, které mohou nastat. A to když:

- nabídka převyšuje poptávku
- poptávka převyšuje nabídku

V prvním případě se jedná o stav, kdy je na trhu práce víc volných pracovních míst, než je pracujících lidí, nebo lidí, kteří mají zájem pracovat. V druhém případě je tento stav způsoben tím, že je na trhu práce víc pracujících lidí, než je volných pracovních míst.

Obr. 1. 2. 1: Tržní nabídka a poptávka



Zdroj: [3]

Na obrázku je zachycena tržní poptávka a nabídka v souvislosti s množstvím práce L a mzdovou sazbou W . K rovnovážnému stavu E dojde v případě, že nabízené množství práce se rovná poptávanému množství práce.

Tyto stavy jsou ovlivňovány jak kvalitativními, tak kvantitativními faktory jako jsou:

- nezaměstnanost
- produktivita ekonomických subjektů
- nedostatečná schopnost vytvářet pracovní místa
- pružnost pracovní síly
- deformace pracovního trhu
- nedostatečná kvalifikace na trhu práce
- motivace zaměstnanců

Poptávka (D) po výrobním faktoru má klesající tendenci, což v praxi znamená, že čím je cena výrobního faktoru nižší, tím více jednotek výrobního faktoru bude moct firma poptávat za účelem zisku. Poptávka je odvozenou veličinou, protože její výše záleží od poptávky po statcích a službách, které jsou při samotné výrobě použity.

Nabídka (S) má rostoucí tendenci. Znamená to, že čím je cena za jednotku výrobního faktoru větší, tím více jej budou vlastníci nabízet. Pokud hodinová mzda řidiče poroste, bude chtít nabídnout více svojí práce výměnou za vyšší mzdu. Pokud má mzda klesající tendenci a nebude pro řidiče natolik zajímavá, nevymění ji za svůj čas, případně se poohlédne po lépe zaplacené profesi.

Rovnovážného stavu lze dosáhnout po určitém čase, není to otázka okamžiku. V celém procesu pak nastávají situace, kdy je množství nabízené práce vyšší a cena výrobního faktoru nižší. Nebo naopak nabídka množství výrobního faktoru je vyšší a tím bude nižší i jeho cena. Dalším kritériem, který ovlivňuje dosažení rovnovážného stavu je převaha nedokonalé konkurence.

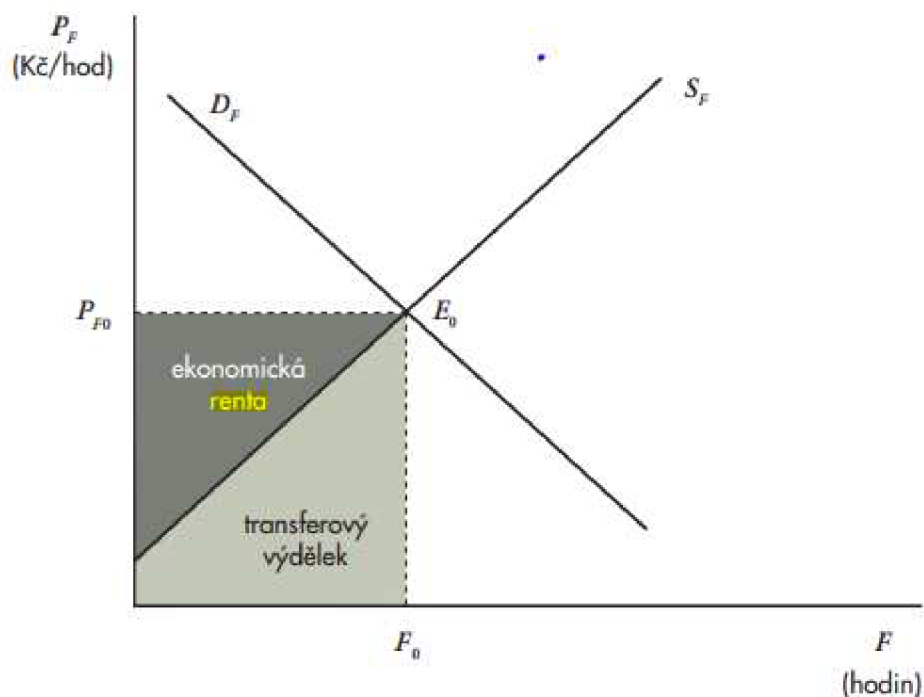
Pokud někdy bude dosažena rovnováha a jak rychle ji lze dosáhnout, bude záležet na trhu výrobních faktorů, statků a služeb.

1.3 Ekonomická renta a transferový výdělek

Pokud by na ekonomickém trhu byla dosažena rovnováha, znamenalo by to rovnovážnou cenu za rovnovážné množství výrobního faktoru. Odměnou za výrobní faktor je cena, kterou můžeme rozdělit na dvě části:

- ekonomická renta
- transferový výdělek

Obr. 1. 3. 1: Ekonomická renta a transferový výdělek



Zdroj: [3]

1.3.1 Transferový výdělek

Transferový výdělek je výdělek, který může člověk, jakožto výrobní faktor nabízející svou práci na trhu, vydělat v té nejlepší možné alternativě. Představuje náklad obětované příležitosti. V přeneseném vztahu k bakalářské práci to znamená velikost výdělku, který je potřebný k tomu, aby zaměstnanec nevyhledával alternativní profesi

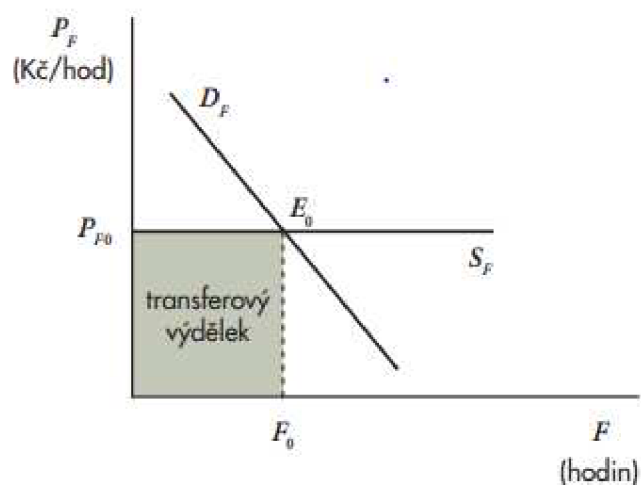
1.3.2 Ekonomická renta

Ekonomická renta je část výtěžku, která přesahuje transferový výtěžek a není nezbytně nutná k udržení výrobního faktoru.

1.3.3 Dokonalá a nedokonalá elasticita

Podíl transferového výtěžku a ekonomické renty je závislý na elasticitě nabídky vstupu. Pokud by mzdy tvořila pouze transferový výtěžek a neexistovala by žádná ekonomická renta, znamenalo by to, že v alternativním využití by výrobní faktor dostal úplně stejnou odměnu. V praxi by řidič kamionu za svoji práci dostal stejnou mzdu jako v jiném zaměstnání, například jako prodavač. V tomto případě hovoříme o absolutní elasticitě. Odměna a také rovnovážní cena za práci je určována pouze nabídkou.

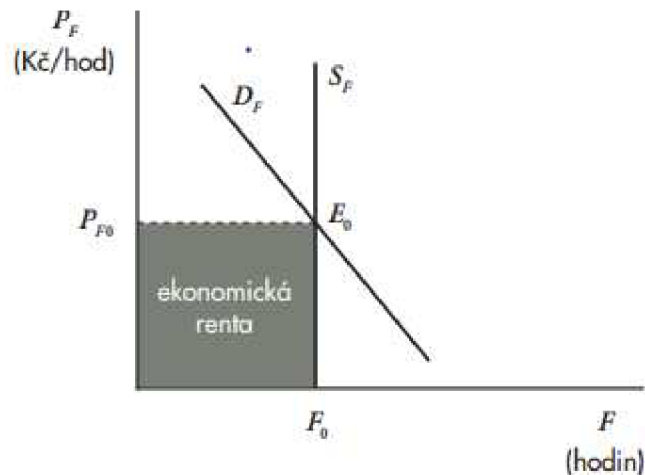
Obr. 1. 3. 2. 1: Dokonale elastická křivka S



Zdroj: [3]

Pokud by odměnu tvořila pouze ekonomická renta, znamenalo by to, že neexistuje žádný transferový výtěžek tudíž žádné alternativní využití výrobního faktoru. O výši rovnovážné ceny rozhoduje v tomto případě poptávka.

Obr. 1. 3. 2. 2: Dokonale neelastická křivka S



Zdroj: [3]

1.4 Osobní a veřejný zájem

Veřejným zájmem se rozumí zájem, který přináší prospěch všem občanům nebo mnohým občanům. V tomto případě, kdybychom přenesli význam z ekonomického hlediska trhu práce, tak by se jednalo o prospěch pro firmy, vícero firem nebo stát. Nový zaměstnanec by tak svojí prací přispěl podniku ke prosperitě, výtěžku a následně by se tato hodnota přeměnila k zisku pro společnost i stát. Naproti tomu, osobní zájem je takovým zájmem, který přináší prospěch pouze pro toho, kdo je zainteresovaný, případně jeho blízkým osobám. Tento zájem vyplývá z přirozené povahy člověka a dá se říct, že je hybnou silou ekonomiky.

1.5 Povaha nabízené práce

Přirozeným vývojem společnosti, digitalizací a informačním nárokům se populace orientuje na práci spíš duševní než fyzickou. Zájem o vzdělávání a kvalifikaci roste v důsledku toho, že se tato hodnota stala jednou z největších na trhu. Nermalou součástí je také rozvoj vědy a technologie která pobízí ke vzdělávání. Zájem o manuální práce klesá, proto je tato práce v některých odvětvích modernizována a manuální činnosti vykonávají stroje.

1.6 Místo pracoviště

Z hlediska umístění podniku, je důležité stanovit také výši mzdy. Tato výše je ovlivněna místem, kde se daný podnik nachází. Komplexně vzato, o jaký stát se jedná, konkrétně vzato, v jakém kraji nebo v jaké části státu nebo města je subjekt umístěn. Všeobecně podle statistiky platí, že platy ve větších městech jsou vyšší než v menších městech. Je to způsobeno životní úrovní a také konkurencí, která roste v důsledku nakumulování ekonomických subjektů na jednom místě.

1.7 Státní politika

Z pohledu ekonomiky státu je politika velice důležitá. Předmětem zkoumání bylo především rozdělování národního bohatství a také byl kladen důraz na hospodářský růst. Zdrojem růstu bohatství je práce, v pozadí které probíhá samočinný mechanismus, nazýván také neviditelná ruka. V tomto směru lze hovořit o souladu mezi vlastním zájmem a zájmem společnosti, který je dosažen bez zásahu státu.

1.8 Potřebná kvalifikace

Od absolventů se očekává, že jsou v rámci vzdělávacího procesu připraveni vstoupit na trh práce. V závislosti jejich akreditace a schopnosti přizpůsobit se pracovní sféře se odvíjí i plat. Dnešní školská zařízení formují budoucí zaměstnance přesně k potřebám odvětví, jakému v rámci studia věnují pozornost. Absolventi vysokých škol mají větší předpoklady pracovat na vyšších vedoucích či manažerských pozicích, kde se platové

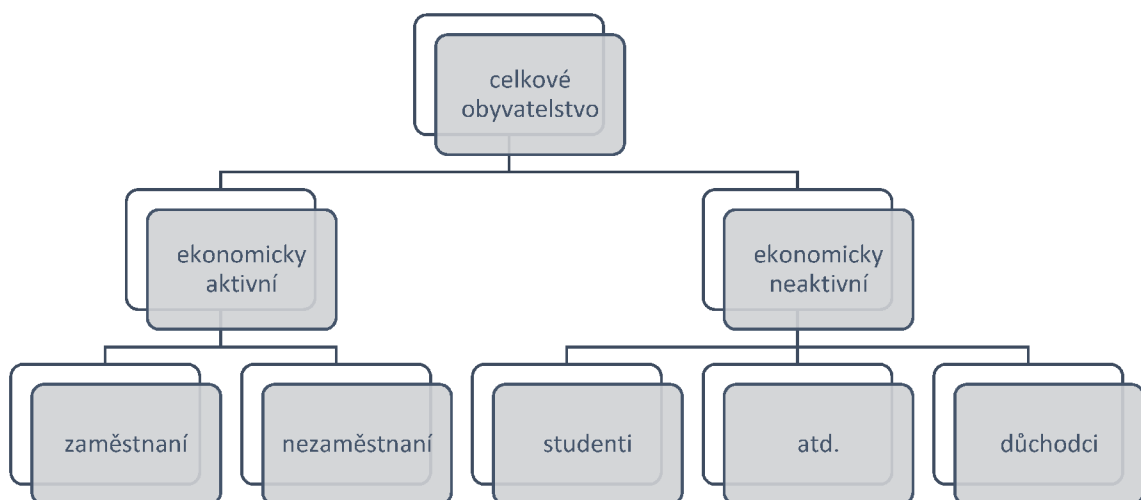
podmínky pohybují v odpovídajících hodnotách. Průměrné platy na jednotlivých pracovních místech jsou veřejně dostupné a tím i porovnatelné v celé zemi.

1.9 Nezaměstnanost

Při měření míry nezaměstnanosti si musíme určit, koho lze chápat jako nezaměstnaného. To vysvětluje struktura obyvatelstva, kde jsou obyvatelé rozděleni do dvou základních skupin:

- ekonomicky aktivní
- ekonomicky neaktivní

Obr. 1. 9. 1: Struktura nezaměstnanosti



Zdroj: vlastní zpracování

Míru nezaměstnanosti měříme v procentech pomocí vzorce:

$$u = (U / (L + U)) \times 100$$

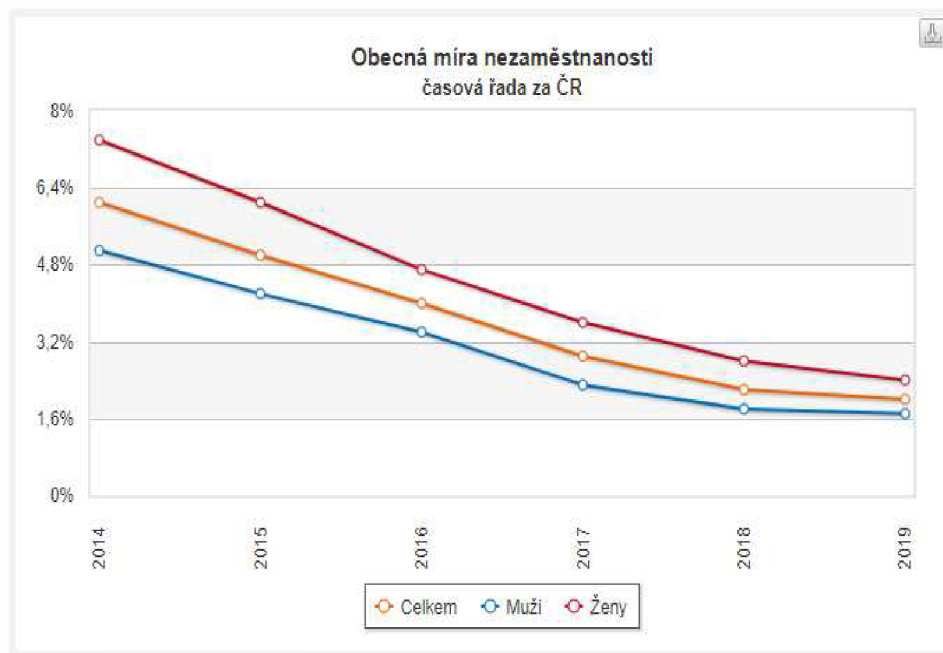
u= míra nezaměstnanosti

U= nezaměstnaní

L= zaměstnaní

Podle veřejně dostupných statistik má míra nezaměstnanosti klesající tendenci

Graf 1. 9. 1. Obecná míra nezaměstnanosti



Zdroj: Zdroj: [11]

1.10 Šedá ekonomika

Šedá ekonomika patří k faktorům, které ovlivňují trh práce. Je nutné dodat, že aktivity šedé ekonomiky jsou spíše odhadem. Z tohoto hlediska se jedná hlavně o nelegální migraci a zaměstnávání migrantů bez potřebných povolení. Tyto procesy uměle snižují nároky na mzdu a ochotu obyvatelů za těchto podmínek pracovat.

2 Příjmová nerovnost

Rozdíly mezi výší mezd nebo platů nazýváme příjmovou nerovností. Vyskytuje se napříč celý pracovním trhem, kde za vykonanou práci náleží odměna. Jedná se o rozdělení příjmů v domácnosti jedinců nebo také celé společnosti v rámci daného území. Faktory, které ovlivňují tuto nerovnost, souvisí také s majetkovou nerovností a je zcela zřejmé, že lidé s nejvyššími příjmy a s nejvyššími majetky spadají do jedné skupiny. Určitá nerovnost může samozřejmě být i prospěšná z hlediska motivace a inovace. Ovšem pokud se nerovnost prohloubí, může ovlivnit celkový růst ekonomiky. Jsou to hlavně příčiny chudoby v nejnižší příjmové vrstvě. Jednotlivcům chybí zdroje, které by mohli investovat do vzdělání a zručností, následkem čeho by byli schopni využít svůj potenciál. Nerovnost ohrožuje také sociální spravedlivost. V tomto případě to znamená, že pokud se zdroje plynoucí z hospodářství rozdělují nerovnoměrně, může to ohrozit sociální soudržnost a spolupatříčnost. Důsledkem toho je mnoho lidí žijících v chudobě, což by mohlo vést až k sociálnímu vyloučení. Pokud se podíváme na příjmovou nerovnost z pohledu domácností, je jasné, že pomalý růst příjmů v chudé domácnosti zabezpečí rychlejší růst příjmů v nejvyšší vrstvě. Tento jev se nejvíc projeví v období následujícím po krizi. V České republice nebyl tak výrazný jako třeba ve státech Evropské unie, Rumunsko, Portugalsko či Itálie.

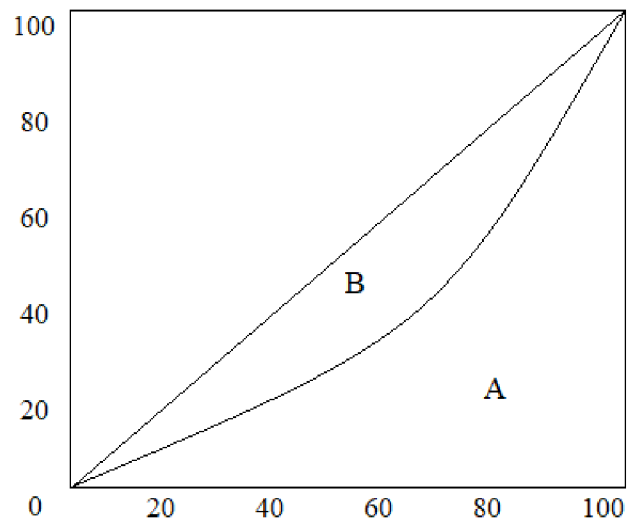
2.1 Giniho koeficient

Pro vyjádření číselné hodnoty příjmové nerovnosti se používá Giniho koeficient a nabývá hodnoty 0 až 1. Čím je hodnota bližší k 0, tím se stát stává více rovnostářským. V této situaci nejsou tedy rozdíly v důchodech tak veliké. Při dokonalém rozdělení důchodů by se Giniho koeficient rovnal 0. Naopak stav, kdy se koeficient přibližuje k 1, by poukazoval na stav absolutní nerovnosti. Tyto dva extrémy jsou v reálném světě nedosažitelné a vždy budou ve společnosti jedinci, kteří vydělávají více a kteří méně. V České republice se Giniho koeficient pohybuje mezi hodnotami 0,2 až 0,3. Evropská unie se dlouhodobě drží při hodnotě 0,3. Giniho koeficient vychází z Lorenzovy křivky. Lorenzova křivka je popsána jako graf, kde na ose X je znázorněno procento domácností a na ose Y procento jejich příjmu.

Vzorec 2. 1. 1: Výpočet Giniho koeficientu:

$$G = \frac{B}{A + B}$$

Obr. 2. 1. 2: Giniho koeficient graficky



3 Vývoj nákladní dopravy V České republice

Jedním z klíčových prvků české ekonomiky je jednoznačně nákladní doprava. Ta se plně začala rozvíjet s modernizací nákladních aut, s otevřením evropského prostoru, poptávkou po levné a flexibilní přepravě, výstavbou infrastruktury. V Současném ekonomickém světě je nákladní doprava nejvýnosnější mezi všemi druhy dopravy. Do roku 1989, kdy se ke konci období pomalu rozvolňoval komunistický režim, se nákladní silniční doprava úměrně rozrůstala. Mírný zlom nastal mezi roky 1989 až 1994, kdy výkon této dopravy klesl. Konec totalitního režimu s sebou přinesl uvolnění, ale také krizi, zejména v těžkém průmyslu. Další krize zasáhla Česko po roku 1996, kdy dochází k poklesu ekonomického růstu. Velký propad zažívá stavebnictví, které je hlavním zdrojem většiny přeprav, z důvodu využívání stavebních materiálů jako je cement, vápno, písek a surové nerosty. V roce 2003, Česko vstoupilo do Evropské unie a byl jen krok od otevření Schengenského prostoru a volného pohybu nákladu. Zboží bylo tak uvedeno na trh v jednom státě, mohlo bez jakýchkoliv celních omezení putovat do jiného státu v rámci EU. Vznikly tak nové příležitosti k rozšiřování působnosti investorů. Nákladní doprava je tím pružnější a mnohem více dostupná.

3.1 IODA

S rostoucí poptávkou po rychlém přístupu k informacím, jak z různých oblastí života, tak i v dopravě, se zhruba v roce 2010 začal formovat projekt webové aplikace s názvem IODA. Hlavní námět pro tento web, který shromažďuje údaje z ekonomického i dopravního sektoru a hledá mezi nimi souvislosti, položil Ing. Jaromír Kunst, bývalý generální ředitel Českých drah. Cílem tohoto projektu je zpřístupnit informace o dopravě v celé České republice široké veřejnosti. Projekt se nese v duchu „vše na 1 místě“ a ve srozumitelné podobě. Největšími výhodami této platformy jsou:

- kvalitní a úplná data
- sledování datových řad dlouhých časových obdobích
- zobrazování dat v grafech s možností exportu
- možnost analýzy trendů v dopravě a ekonomice dopravy

Webová aplikace IODA využívá pro vytváření databází informace z dokumentů Ministerstva dopravy ČR, Ročenka dopravy ČR, která je každý rok zveřejňována. Dále jsou však využívány a doplňovány informace i z jiných zdrojů. V současnosti IODA obsahuje přes 600 datových řad tvořených více jak 100 000 čísly. Projekt také popsal dopravní systém státu následovně:

*„Dopravu je potřeba vnímat jako synergicky fungující celek, v němž má každý prvek svůj význam. Roli každého takového prvku lze vyjádřit po stránce technické, technologické, organizační či ekonomické a je žádoucí mít systém nastaven dlouhodobě tak, aby byly všechny jeho složky využívány racionálně a maximálně efektivně. Takový systém bychom mohli označit jako **dopravní systém státu**.“ [6]*

Z portálu IODA lze získat mnoho užitečných dat a následně z nich vytvořit analýzu vývoje ekonomiky státu. Například je to spotřeba pohonných hmot v dopravě. Dominantním palivem pro nákladní automobily je nafta. V roce 2018 bylo prodaných až 97% nákladních aut s dieslovým motorem, ostatní 3% se zabývají alternativními zdroji jako je bionafta, plyn, vodík, elektřina.

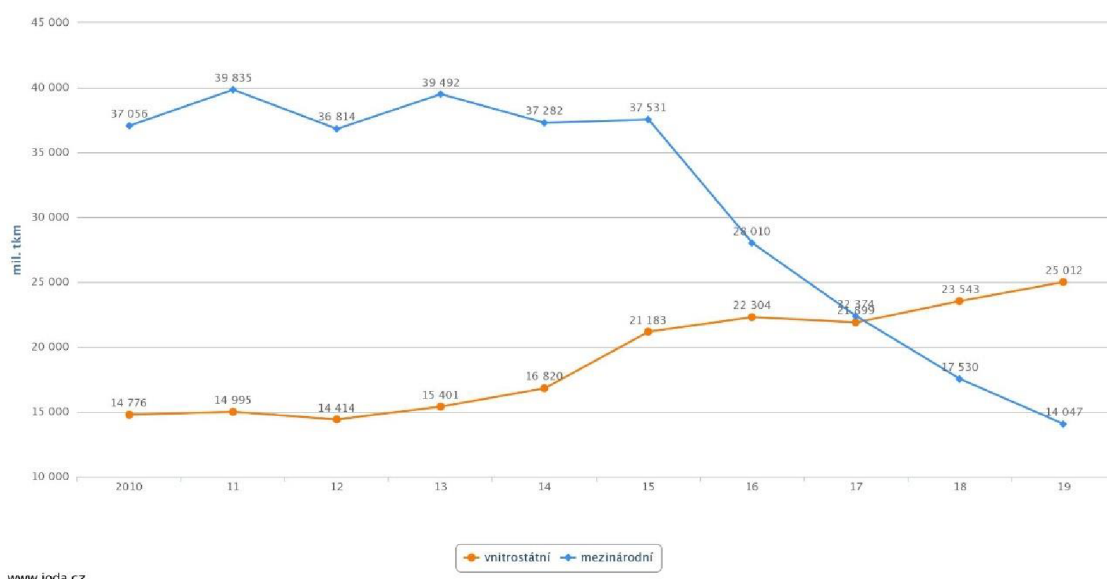
Množství spotřebovaného paliva také úzce souvisí s počtem kilometrů a množství převezeného materiálu. V případě, kdy se zabýváme tunami a kilometry hovoříme o přepravním výkonu.

3.2 Přepravní výkon

Přepravní výkon je přepravní práce za jednotku času. Udává počet přepravených osob nebo množství přepraveného zboží vztažené ke vzdálenosti přepravy. Jednotkou je osobokilometr (oskm) nebo tunokilometr (tkm) a představuje přepravu jedné tuny zboží nebo jedné osoby na vzdálenost jednoho kilometru. [1,31]

Graf 3. 2. 1. srovnává vnitrostátní a mezinárodní přepravní výkon. Od roku začal přepravní výkon rapidně klesat. Způsobily to trendy v mezinárodní dopravě a také vážnoucí obchod. Navíc české dopravce začala vytlačovat zahraniční konkurence.

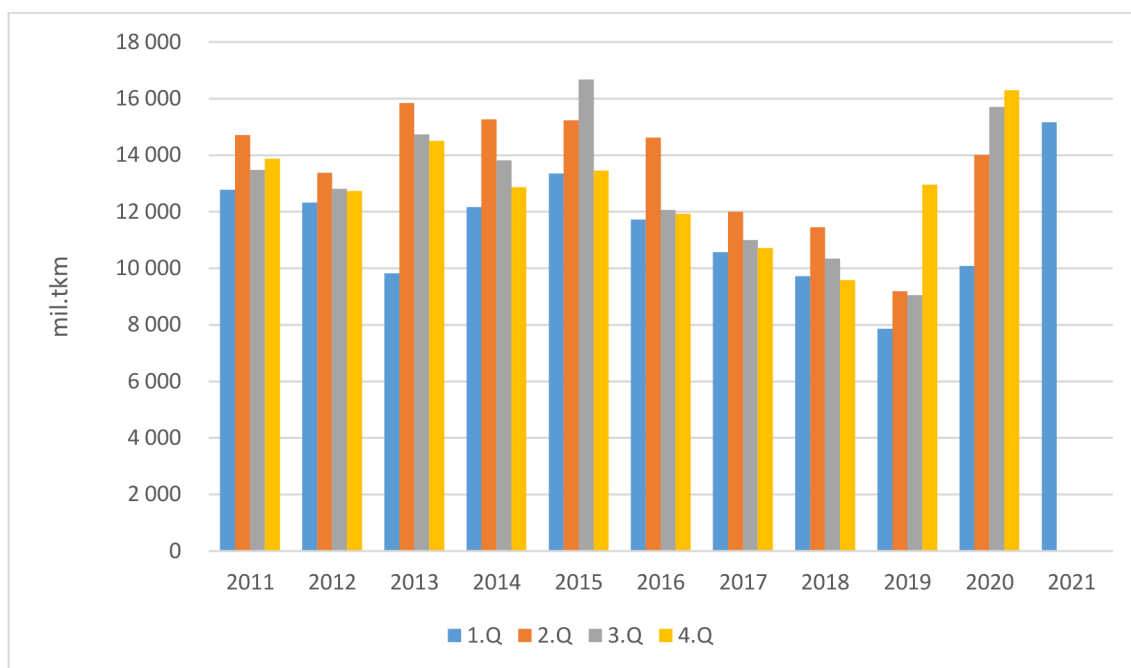
Obr. 3. 2. 1. Převravní výkon vnitrostátní a mezinárodní silniční dopravy



Zdroj: [5]

Graf 3.2.2. znázorňuje Kvartální vývoj přepravních výkonů v ČR za období 2011 až 2021. Z grafu je zřejmé, že nejnižších přepravních výkonů stát dosáhl vždy v prvním kvartálu daného roku. Nejvýkonnějším byl 2. kvartál až na výjimku roku 2015, kde byl nejvýkonnější 3.kvartál. Podle spr.cz se rok 2015 stal rekordním. V tomto roce zaznamenáváme podle grafu 3.2.1. nárůst přepravních výkonů jak vnitrostátní, tak i mezinárodní silniční dopravy. Specifickým se stal rok 2020, počínaje 4. kvartálem roku 2019, kdy výkon dosáhl vysoké hodnoty v porovnání 4. kvartálů zbylého období. Toto období hluboce ovlivnila krize související s pandemií koronaviru po celém světě. Z důvodu uzavření většiny prodejen se dá předpokládat, že se zboží z obchodů přemístilo na silnice a lidé začali využívat nakupování online s doručením na adresu. Podle Asociace pro elektronickou komerci (APEK) se zvýšily obraty českých e-shopů meziročně o 26%.

Graf 3. 2. 2. Kvartální vývoj přepravních výkonů v ČR



Zdroj: [5]

4 Vývoj mezd řidičů v nákladní dopravě v České republice

4.1 Mzda

Mzda je peněžité plnění a plnění peněžité hodnoty (naturální mzda) poskytované zaměstnavatelem zaměstnanci. [] Výše mzdy je určována podle povahy práce, její složitosti, míry odpovědnosti, obtížnosti, zátěže na fyzickou a psychickou stránku a jiné. Hranice nejnižší mzdy je vždy na konkrétní období, zpravidla je to kalendářní rok, určována státem. Tuto mzdu podle zákoníku práce nazýváme minimální mzda. Ta může být:

- měsíční
- hodinová

V situaci, kdy zaměstnanec nedosáhne na minimální mzdu, je zaměstnavatel povinen tento rozdíl zaměstnanci doplatit. Do výpočtu se nezahrnují složky mzdy za přesčas, příplatky za práci přes víkend a svátky, práci v noci a ve ztíženém pracovním prostředí. Ke stejnému řešení situace dochází také u zaručené mzdy. Zaručenou mzdou je mzda nebo plat, na kterou zaměstnanci vzniklo právo podle zákona, smlouvy, vnitřního předpisu, mzdového výmětu nebo platového výměru []. Zaručená mzda nesmí být nižší než výše minimální mzdy stanovená pro dané období. Je odstupňována do 8 skupin, podle povahy práce, její složitosti, odpovědnosti a namáhavosti. Většinou je upravena v kolektivních smlouvách.

Tab. 4.1 Vývoj minimální mzdy

Minimální mzda/ období	Mzda Měsíční Kč	Mzda Hodinová Kč
2011	8000	48,10
2012	8000	48,10
2013	8500	50,60
2014	8500	50,60
2015	9200	55,00
2016	9900	58,70
2017	11000	66,00
2018	12200	73,20
2019	13350	79,80
2020	14600	87,30

Zdroj: Vlastní zpracování podle [7]

4.1.1 Průměrná mzda

Průměrná mzda je mzda, která připadá na jednoho pracujícího člověka v zemi. Do průměrné mzdy jsou zahrnuty všechny pracovní příjmy, to znamená odměny, prémie, příplatky, náhrady a všechny ostatní mzdové složky. Nezahrnuje se však náhrada za dočasnou práceneschopnost nebo karanténa placená zaměstnavatelem. Jedná se o hrubou mzdu, proto je potřeba z této ještě odvést částku na zdravotní a sociální pojištění a zálohu na daň. Údaje o průměrné mzdě jsou kvartálně v pravidelných intervalech aktualizovány.

4.1.2 Složky mezd řidičů

Každý zaměstnanec, tedy i řidič, za svou práci dostává mzdu a její výše závisí především na odpracovaných hodinách a dále pak příplatků za svátek, noční příplatek, příplatek za práci přes víkend, odměn aj. Důležitou složkou mzdy je také stravné neboli cestovní náhrada. Výše stravného je stanovena pro každou zemi zvlášť a záleží, kolik hodin řidič v dané zemi stráví. Anebo se také přihlíží k tomu, ve které krajině strávil více času z celkového hlediska. Stravné, na rozdíl od předchozích složek mezd, nevstupuje do zdanitelného příjmu zaměstnance. Rozumíme tomu tak, že ze stravného řidič nezaplatí daň, neodvádí sociální ani zdravotní pojištění. Někteří zaměstnavatelé poskytují svým zaměstnancům i takzvané kapesné. Kapesné je také nezdanitelnou položkou a poskytuje se až do výše až 40% výše zahraničního stravného.

4.2 Mzdy řidičů nákladní dopravy

K porovnání vývoje mezd řidičů jsou použity data z portálu ISPV- Informační systém o průměrném mzdovém výdělku.

4.2.1 Porovnání mezd řidičů v nákladní dopravě- medián a průměr

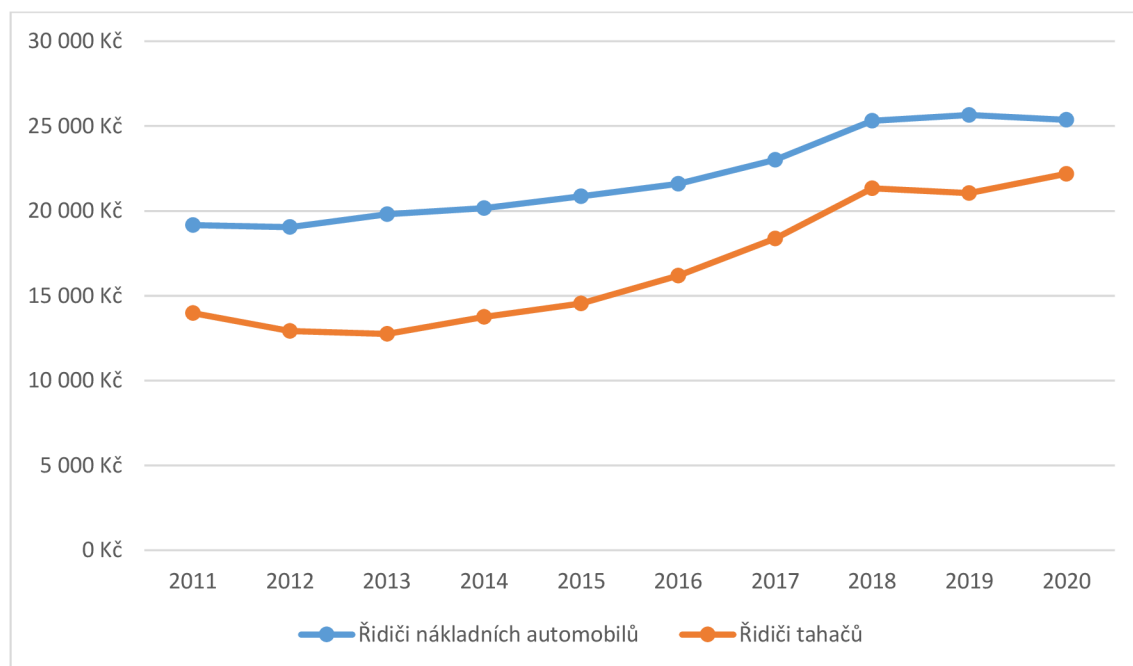
Tab. 4.2.2.1 mzdy řidičů tahačů a nákladních automobilů-medián, průměr

Rok	Medián		Průměr	
	Řidiči nákladních automobilů	Řidiči tahačů	Řidiči nákladních automobilů	Řidiči tahačů
2011	19 171 Kč	13 979 Kč	19 433 Kč	16 723 Kč
2012	19 041 Kč	12 915 Kč	19 059 Kč	15 726 Kč
2013	19 801 Kč	12 749 Kč	19 809 Kč	15 361 Kč
2014	20 160 Kč	13 745 Kč	20 040 Kč	16 065 Kč
2015	20 856 Kč	14 543 Kč	21 009 Kč	16 685 Kč
2016	21 588 Kč	16 177 Kč	22 116 Kč	19 275 Kč
2017	23 015 Kč	18 378 Kč	23 641 Kč	21 019 Kč
2018	25 317 Kč	21 336 Kč	25 826 Kč	23 704 Kč
2019	25 652 Kč	21 056 Kč	26 621 Kč	24 752 Kč
2020	25 363 Kč	22 185 Kč	26 279 Kč	25 486 Kč

Zdroj: vlastní zpracování podle [11]

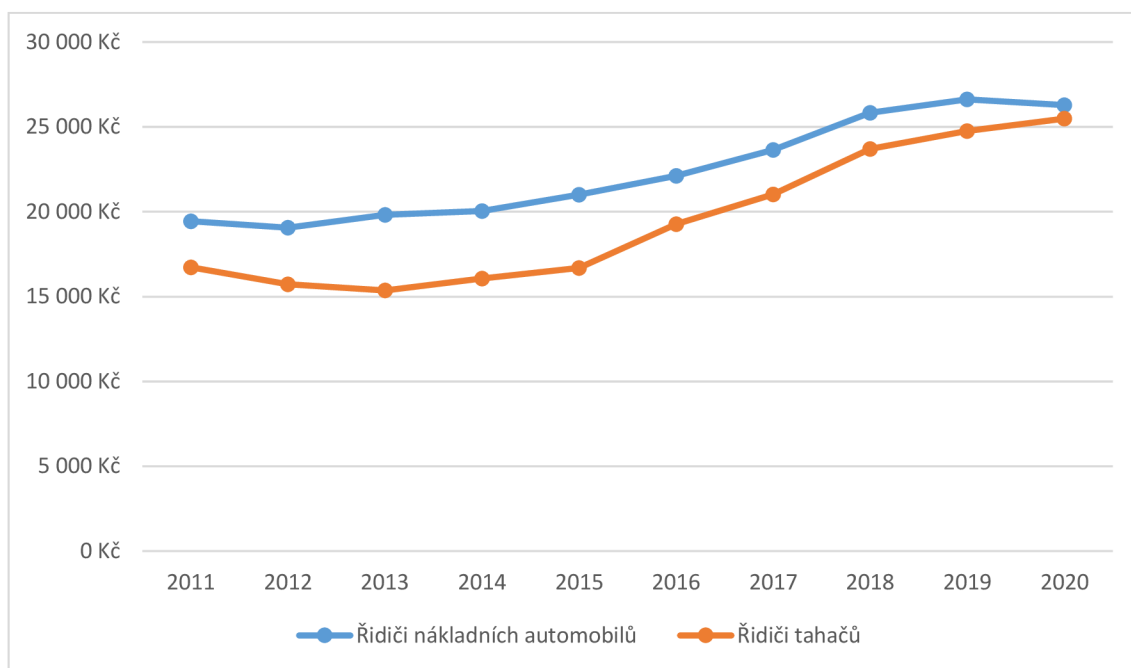
Z tabulky 4.2.1.1. je zřejmé, že řidiči nákladních automobilů vydělávají víc než řidiči tahačů. Mzdy řidičů tahačů klesli v roce 2012 v průměru o 6 %, zatímco u řidičů nákladní dopravy zaznamenáváme pokles mezd v průměru jen o 2 %. Průměrná mzda jinak po celou dobu stoupala. Rozdíl mezi rokem 2011 a 2020 je patrný hlavně z hlediska snížení rozdílů mzdy řidičů nákladních automobilů a tahačů. Rozdíl v roce 2011 mezi průměrnou mzdou řidičů nákladních automobilů a tahačů byl 14 % a rozdíl v mediánové mzdě téměř 28 %. Graf 4.2.1.1 a 4.2.1.2 vypovídá o postupném zvyšování mezd, u řidičů tahačů je toto zvyšování progresivnější. Proto v roce 2020 už není rozdíl mezi mzdou řidičů tahačů a nákladních automobilů tak velký. Rozdíl v průměrné mzdě je 3,1 % a v mediánové mzdě 12,5 %. Nejvyšší rozdíl ve mzdách řidičů tahačů a řidičů nákladních automobilů zaznamenáváme v roce 2013. Medián dosáhl procentuálně hodnoty 35 % a průměr 22 %. To znamená že v roce 2013 měli řidiči tahačů v průměru o 22% menší mzdu než řidiči nákladních automobilů. Během 10 let medián mezd řidičů tahačů stoupl o 58 % a průměr o 65 %. Od roku 2015 až po rok 2018 podle křivek v grafu 4.2.1.1. a 4.2.2.1 se hodnoty zvýšily znatelněji. V Období těchto 4 let mzdy narostly o 80 % v porovnání s celým obdobím 10 let.

Graf. 4.2.3.1 Medián mezd řidičů nákladních automobilů a tahačů



Zdroj: vlastní zpracování podle [11]

Graf. 4.2.4.2 Průměr mezd řidičů nákladních automobilů a tahačů

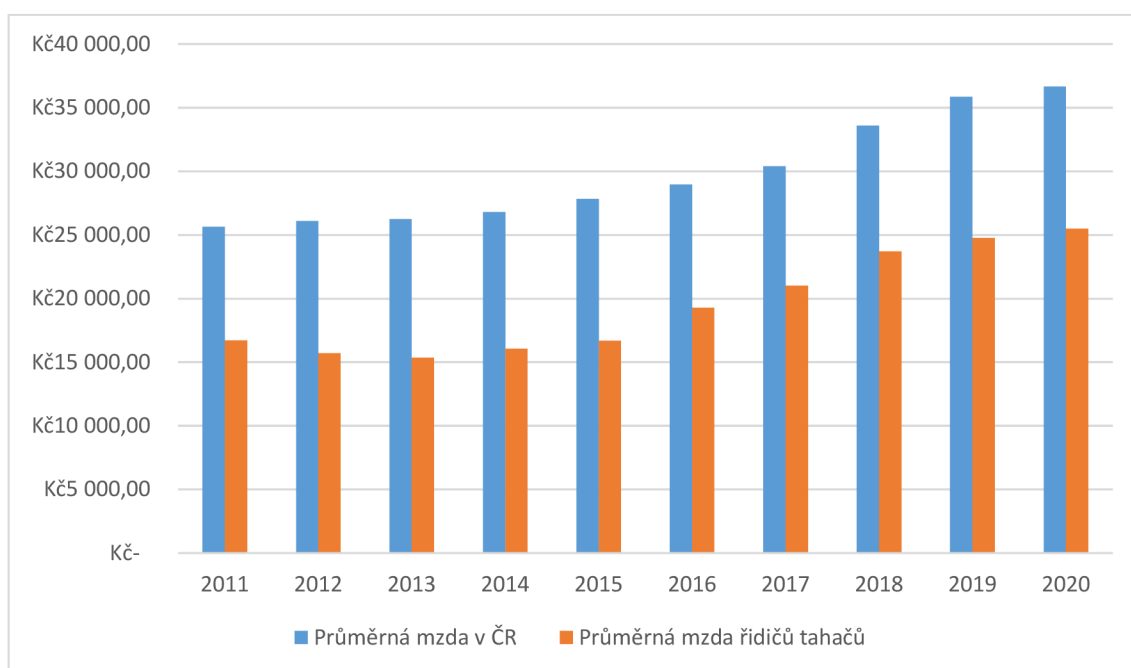


Zdroj: vlastní zpracování podle [11]

4.2.2 Vývoj mezd řidičů v ČR v porovnání s celkovým vývojem mezd v ČR

Podle grafu 4.2.2.1 můžeme porovnat vývoj průměrné mzdy řidičů tahačů s vývojem průměrné mzdy v ČR. Celková průměrná mzda v ČR v rámci celého období stoupala. I v roce 2013, kdy je zaznamenán mírný pokles mezd řidičů tahačů. Do roku 2015 byl růst mezd pozvolný, po roce 2015 se mzdy zvýšily znatelně. Tabulka 4.2.2.1 jasně ukazuje na rozdíl mezi průměrnou mzdou v ČR a průměrnou mzdou řidičů tahačů. Nejnižšího rozdílu dosáhly mzdy v roce 2011. V roce 2015 tento rozdíl dosáhl nejvyšší hodnoty v průběhu 10 let a následně klesl. Držel si přibližně stejnou hodnotu až do roku 2018. S rokem 2019 se začal rozdíl znovu prohlubovat. Na základě dat z období 10 let se dá předpokládat, že křivka vyjadřující rozdíl v průměrných mzdách řidičů tahačů a průměrné mzdy v ČR by i nadále měla střídatvě stoupající a klesající charakter.

Graf. 4.2.2.1 Vývoj průměrných mezd řidičů v s celkovým vývojem mezd v ČR



Zdroj: vlastní zpracování podle [11]

Tab. 4.2.2.1 Podíl průměrných mezd řidičů tahačů vůči průměrné mzdě v ČR

Rok	Průměrná mzda v Kč		Podíl mezd v %
	ČR	Řidiči tahačů	Řidiči/ ČR
2011	25 639	16 723	65
2012	26 086	15 726	60
2013	26 252	15 361	59
2014	26 804	16 065	60
2015	27 825	16 685	60
2016	28 964	19 275	67
2017	30 392	21 019	69
2018	33 587	23 704	71
2019	35 855	24 752	69
2020	36 648	25 486	70

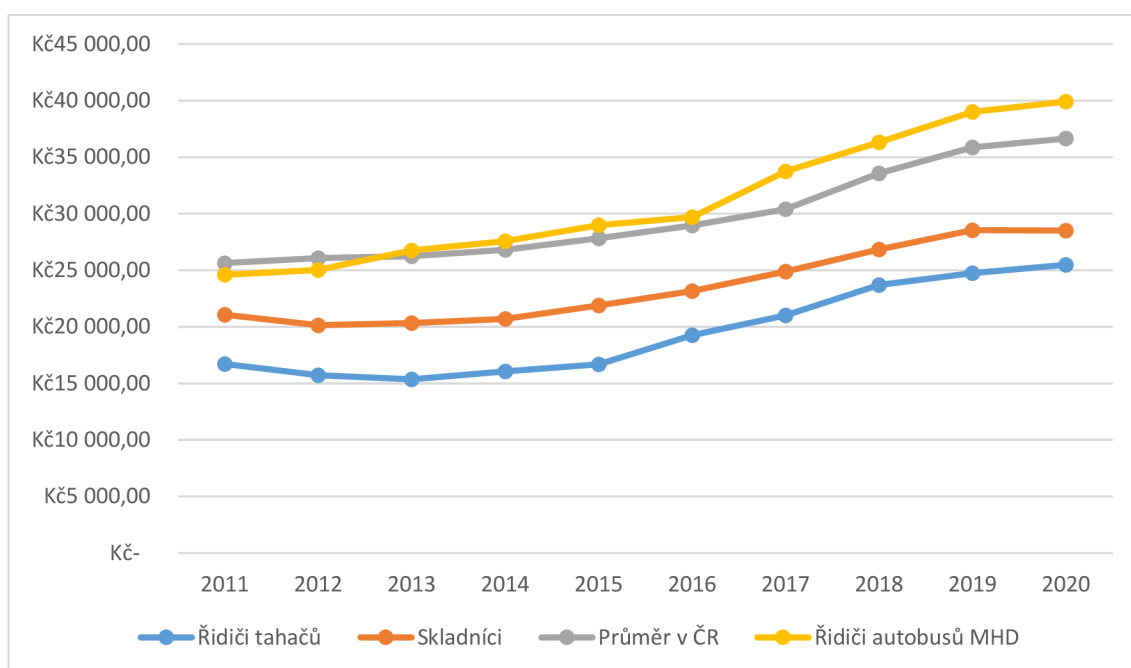
Zdroj: vlastní zpracování podle [11]

Graf 4.2.2.2 vypovídá o vývoji průměrných mezd v ČR v souvisejících profesích dopravy. Sledujeme, že z vybraných dat řidiči tahačů mají po celou dobu nejnižší mzdu. Dlouhodobě pod průměrem se nacházejí i pracovníci ve skladu. Zatímco průměrná mzda

v ČR měla stoupající charakter, průměrná mzda se v roce 2012 snížila skladníkům o 928 Kč a řidičům tahačů o 997 Kč. Mzda řidičů autobusů MHD měla v období 10 let stoupající charakter stejně jako průměrná mzda v ČR celkově. Průměrná mzda řidičů autobusů MHD se v letech 2011 až 2012 držela pod průměrem, ale v menším rozdílu, než je u řidičů tahačů a skladníků. Od roku 2015 sledujeme zvýšení průměrné mzdy ve všech zadaných profesích s rozdílem, že řidiči autobusů MHD se udržují nad celkovým průměrem v ČR. V roce 2020 průměrné mzdy začaly lehce stagnovat. U skladníků došlo k zvýšení pouze o 1 Kč. U řidičů tahačů se zvýšil průměr o 734 Kč a u řidičů MHD o 905 Kč. Celkový průměr v ČR vzrostl o 793 Kč. I když se mzdy řidičů tahačů a skladníků drží dlouhodobě pod průměrem v ČR, křivky mají téměř identický charakter a dá se předpokládat, že při navyšování mezd dojde k zvýšení i v těchto dvou profesích. Tabulka 4.2.2.1 vyjadřuje průměrnou mzdu řidičů tahačů a průměrnou mzdu v ČR. Podíl těchto dvou složek jsem vyjádřila v procentech. V roce 2011 průměrná mzda řidiče tvořila 65 % českého průměru. V letech 2012 a 2013 se tento podíl zmenšoval a roce 2014 se zastavil na 60 %. Rok 2016 je zlomový, protože průměrná česká mzda začala stoupat rychlejším tempem než v předcházejícím období a taktéž tomu bylo i u mezd řidičů. Rok 2018 byl z hlediska růstu mezd nejlepším, protože podíl průměrné mzdy ČR a mzdy řidiče dosáhl 71 %, co znamená nejmenší rozdíl mezi těmito prvky a můžeme říct, že mzda řidičů kopirovala vývoj průměrné mzdy v ČR, i když se nachází dlouhodobě pod průměrem.

Porovnáním průměrné mzdy řidičů tahačů, řidičů autobusů MHD a skladníků v tabulce 4.2.2.2 je jasně vidět, že nejlépe jsou na tom řidiči MHD. První dva roky v sledovacím období se mzdy v zadaných profesích drželi pod průměrem. V roce 2013 se mzda řidičů MHD začala zvyšovat a řidičům klesl podíl o 1 %. Skladníkům se po celé období mzda udržovala v přibližně stejném procentuálním zastoupení. V roce 2016 nenarostla tak extrémně jako řidičů tahačů a MHD a zároveň v tomto roce můžeme vidět nejnižší rozdíl v podílu průměrných mezd vůči celostátnímu průměru. V roce 2017 dochází k zvýšení průměrné mzdy ve všech profesích. Zajímavým je rok 2018 vzhledem k tomu, že se jako jediným řidičům tahačů zvýšila průměrná mzda. U řidičů MHD a skladníků se průměr snížil a tato situace znova nastala v roce 2020. Tady můžeme opět vidět, že mzdy řidičů po dlouhodobém držení se pod průměrem narůstají.

Graf. 4.2.2.2 Vývoj průměrných mezd v ČR



Zdroj: vlastní zpracování podle [11]

Tab. 4.2.2.2 Podíl průměrných mezd v profesích vůči průměrné mzdě v ČR

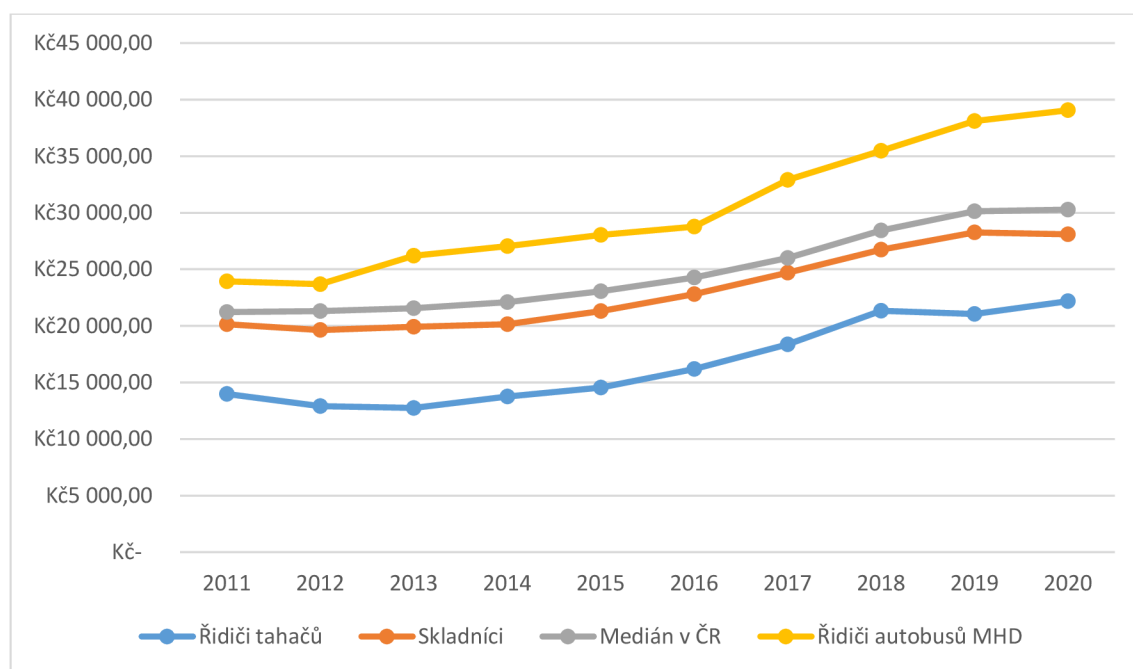
Rok	Průměr v ČR	Průměrná mzda v Kč			Podíl mezd v %		
		Řidiči tahačů	Skladníci	Řidiči autobusů MHD	Řidiči tahačů	Skladníci	Řidiči autobusů MHD
2011	25 639	16 723	21 076	24 599	65	82	96
2012	26 086	15 726	20 148	25 040	60	77	96
2013	26 252	15 361	20 344	26 752	59	77	102
2014	26 804	16 065	20 699	27 585	60	77	103
2015	27 825	16 685	21 904	28 998	60	79	104
2016	28 964	19 275	23 171	29 703	67	80	103
2017	30 392	21 019	24 903	33 750	69	82	111
2018	33 587	23 704	26 851	36 330	71	80	108
2019	35 855	24 752	28 550	39 009	69	80	109
2020	36 648	25 486	28 501	39 9132	70	78	109

Zdroj: vlastní zpracování podle [11]

Medián má z hlediska srovnávání mezd značnou vypovídající hodnotu, protože že všech hodnot seřazených vzestupně se nachází přesně uprostřed. Medián mezd v zadaných profesích je zobrazen v grafu 4.2.2.3. Řidiči tahačů se pořád drží pod křivkou mediánu

v ČR. O něco lépe jsou na tom skladníci a řidiči autobusů MHD mají dlouhodobě vyšší mzdu, než je medián v ČR. Řidiči a skladníci se nacházejí ve spodní polovině rozhraní mezd a řidiči autobusů ve vrchní polovině. Tabulka 4.2.2.3 vypovídá o tom, že se medián mezd v roce 2011 ve srovnání s předchozím rokem 2010 ve všech profesích v roce snížil. Podobná situace nastala i u průměru mezd. Medián u řidičů se snižoval do roku 2013 a následně plynule rostl. Největšího zvýšení mediánová mzda řidiče opět dosáhla v letech 2016 až 2018. Zajímavé je, že podíl mediánu mzdy řidičů autobusů MHD se v roce 2016 snížil v porovnání s ostatními profesemi. Zároveň se v tomto roce projevila nejnižší mzdová nerovnost ve sledovaném období, protože rozdíl v mediánu mezd nebyl tak výrazný.

Graf. 4.2.2.3 Vývoj mediánu mezd v ČR



Zdroj: vlastní zpracování podle [11]

Tab. 4.2.2.3 Podíl mediánu mezd v profesích vůči mediánu v ČR

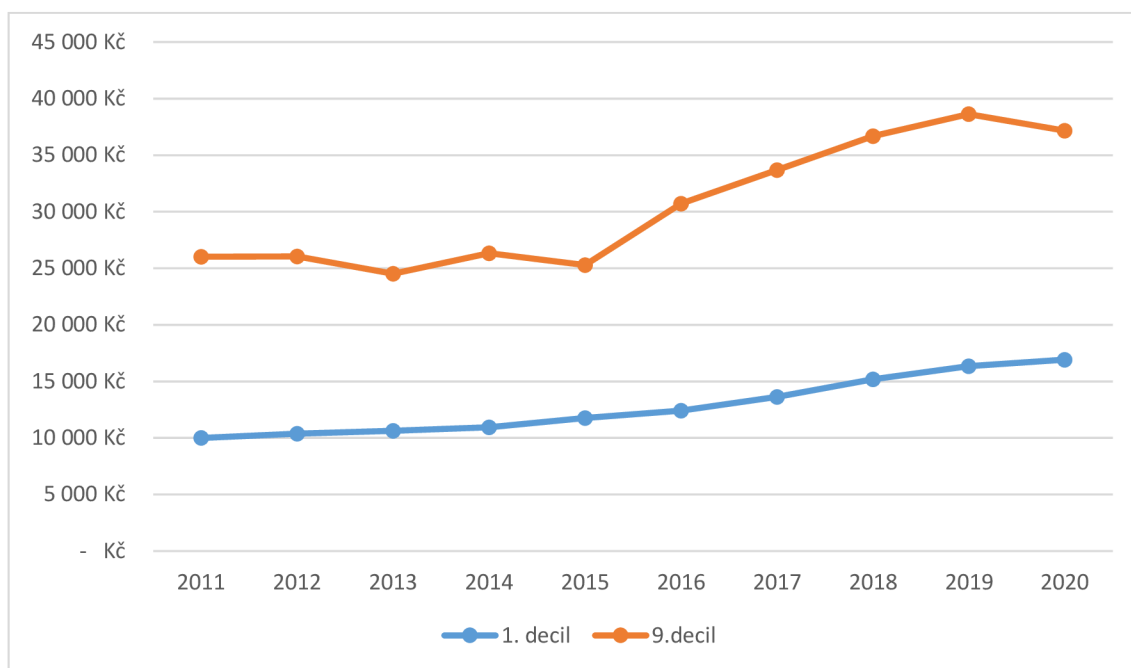
Rok	medián mezd v Kč				Podíl mezd v %		
	Medián v ČR	Řidiči tahačů	Skladníci	Řidiči autobusů MHD	Řidiči tahačů	Skladníci	Řidiči autobusů MHD
2011	21 224	13 979	20 161	23 942	66	95	113
2012	21 295	12 915	19 632	23 690	61	92	111
2013	21 572	12 749	19 929	26 208	59	92	121
2014	22 097	13 745	20 137	27 047	62	91	122
2015	23 062	14 543	21 303	28 039	63	92	122
2016	24 265	16 177	22 793	28 773	67	94	119
2017	25 994	18 378	24 711	32 890	71	95	127
2018	28 431	21 336	26 747	35 491	75	94	125
2019	30 142	21 056	28 264	38 120	70	94	126
2020	30 278	22 185	28 094	39 062	73	93	129

Zdroj: vlastní zpracování podle [11]

4.2.3 Vývoj mezd řidičů v diferenciaci 1. decil, 9. decil

Když mzdy seřadíme vzestupně a následně rozdělíme do 10 skupin, tak hodnota 1. decil nám vyjadřuje spodních 10 % hodnot. Hodnoty, které se nacházejí nad vrchními 10 % nazýváme 9. decil. Graf 4.2.3.1. porovnává hodnoty 1. decil, 9. decil a medián mezd řidičů v ČR za období posledních 10 let. Křivka vývoje 1. decilu mezd měla po celou dobu stoupající charakter. Nejvýraznějšího zvýšení 1. decil dosáhl v roce 2017, kdy se mzda zvýšila o 1 549 Kč. 9. decil v roce 2011 se stejně jako 1. decil zvýšil jen o pár korun, což způsobilo stagnaci. V roce 2013 se na rozdíl o 1. decilu mzdy dokonce propadly a 9. decil klesl o 1 531 Kč. Ke snížení 9. decilu došlo ještě jednou, v roce 2015. Tentokrát už bylo snížení menší, 1 059 Kč. V roce 2015 taky zaznamenáváme nejnižší rozdíl mezi 1. a 9. decilem. Od roku 2015 až do roku 2019 9. decil prudce vzrostl. V roce 2015 dosáhl 9. decil hodnoty 25 286 Kč a v roce 2019 hodnoty 38 627 Kč, to je v přepočtu nárůst o 52 %. V roce 2020 se 9. decil znova snížil, zatímco 1. decil mezd řidičů tahačů vzrostl. Tabulka 4.2.3.1. srovnává mzdy 1. a 9. decilu a to jejich podílem. Procentuální podíl se v průběhu let 2011 až 2015 zvyšuje, což značí snižování rozdílu mezi 1. a 9. decilem. Další dva roky se mzdy v decilech zvyšují stejným tempem a podíl proto stagnuje. Od roku 2018 se podíl znova zvyšuje a v roce 2020 dosahuje nejvyšší hodnoty, tedy nejnižší mzdový rozdíl mezi 1. a 9. decilem.

Graf. 4.2.3.1 Vývoj mezd řidičů tahačů v diferenciaci 1.decil, 9. decil



Zdroj: vlastní zpracování podle [11]

Tab. 4.2.3.1 Podíl 1. a 9. decilu mezd řidičů tahačů

Rok	Mzda v Kč		Podíl mezd v %
	1. decil	9. decil	1. decil/ 9. decil
2011	10 001	26 030	38
2012	10 394	24 051	40
2013	10 644	24 519	43
2014	10 937	26 345	42
2015	11 780	25 286	47
2016	12 412	30 720	40
2017	13 630	33 696	40
2018	15 180	36 688	41
2019	16 338	38 627	42
2020	16 925	37 168	46

Zdroj: vlastní zpracování podle [11]

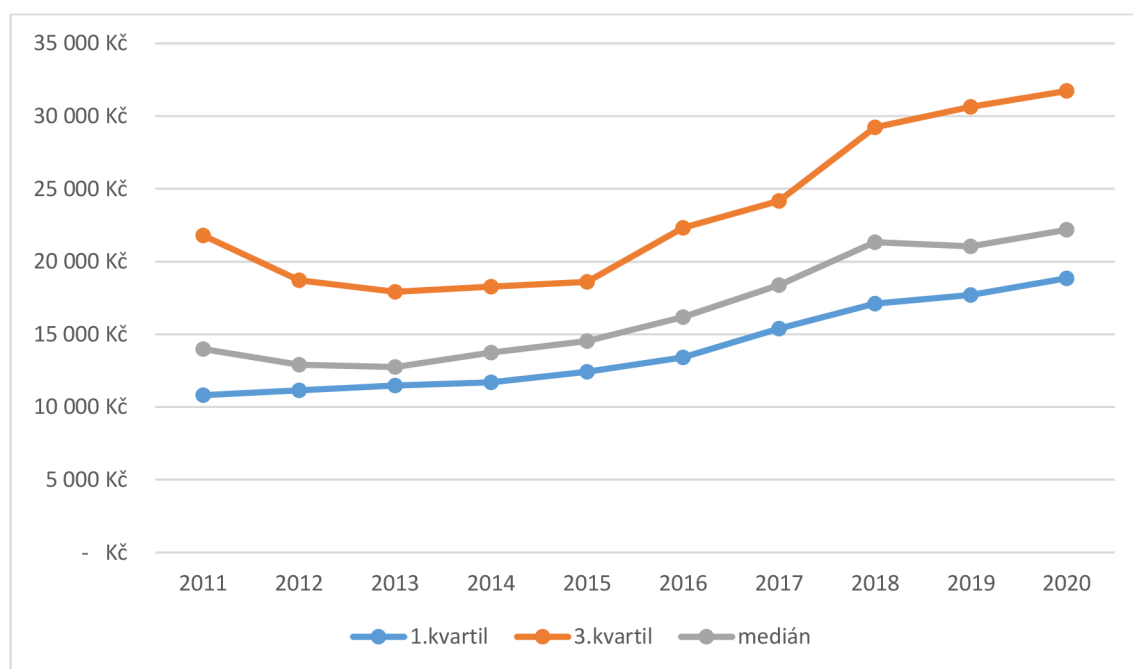
4.2.4 Vývoj mezd řidičů v diferenciaci 1. kvartil, 3.kvartil a medián

Hodnoty mezd, které jsou seřazeny vzestupně a rozděleny do 4 skupin, nazýváme kvartily. 1. kvartilem je 25 % nejnižších hodnot a 3. kvartilem 25 % nejvyšších hodnot. Výše mzdy v 1. kvartilu podle grafu 4.2.5.1. se vyvíjela velice podobně jako mzdy

v 1. decilu. Hodnota mezd řidičů tahačů stoupala po celé období 10 let. Medián a 3. kvartil zažili v letech 2012 a 2013 propad. Do roku 2015 si 3. kvartil a medián drželi podobnou hodnotu. V roce 2015 pozorujeme nejnižší rozdíl mezi 1. a 3. kvartilem a mediánem. Od roku 2015 3. kvartil prudce vzrostl, a to během 4 let o 57 %. Medián se za rok 2019 mírně snížil, ale 1. a 3. kvartil stoupal. Stoupání mezd v 3. kvartilu a klesání mediánu způsobilo nejvyšší rozdíl mezi těmito hodnotami v roce 2019. Zatímco se křivka mediánu mezd přiblížila k 1. kvartilu, došlo k výraznému rozdílu vůči 3. kvartilu.

V tabulce 4.2.4.1 jsou srovnána data o výši mzdy 1. kvartilu, 3. kvartilu a mediánu. Jejich podíl je vyjádřen v procentech. 1. kvartil se vůči mediánu mezd vyvíjí velice pozitivně. Největší přiblížení zaznamenáváme v roce 2013, kdy 1. kvartil dosáhl hodnoty 90 % mediánu. Hodnota 3. kvartilu k mediánu byla po dobu 10 let hodně nestabilní. Ze 156 % procent se v roce 2015 propadl na 128 % hodnoty mediánu. Mzdy ve 3. kvartilu se následující rok zase zvedly a další znova poklesly. Do roku 2020 pak vystoupaly na hodnotu 143 % vůči mediánu. 1. kvartil se ke 3. kvartilu po celé období přibližoval pomalým tempem. Největší skok zaznamenáváme v roce 2012, kdy hodnota stoupla z 50 na 60 %. Dále se tato hodnota udržovala v této rovině a jenom mírně klesala a stoukala. Rozdíl v podílu mezd u 1. a 3. kvartilu není tak zásadní, jako je tomu u 1. a 9. decilu.

Graf. 4.2.4.1 Vývoj mezd řidičů v diferenciaci 1. kvartil, 3. kvartil, medián



Zdroj: vlastní zpracování podle [11]

Tab. 4.2.4.1 Podíl mezd řidičů 1. kvartil,3. kvartil, medián

Rok	Mzdy řidičů tahačů v Kč			Podíl mezd v %		
	1. kvartil	3.kvartil	medián	1.kvartil/ medián	3.kvartil /medián	1.kvartil/ 3.kvartil
2011	10 815	21 786	13 979	77	156	50
2012	11 156	18 725	12 915	86	145	60
2013	11 478	17 922	12 749	90	141	64
2014	11 699	18 280	13 745	85	133	64
2015	12 424	18 606	14 543	85	128	67
2016	13 405	22 323	16 177	83	138	60
2017	15 389	24 169	18 378	84	132	64
2018	17 117	29 220	21 336	80	137	59
2019	17 695	30 647	21 056	84	146	58
2020	18 854	31 731	22 185	85	143	59

Zdroj: vlastní zpracování podle [11]

5 Vývoj mezd v porovnání s vývojem HDP

Z dostupných zdrojů lze získat data o růstu HDP v Čechách. Není pravidlem, že s růstem HDP také roste výše mzdy. V období 10 let se dokonce dostáváme do situace kdy HDP klesá, ale mzdy rostou. Na trhu se tak zvyšuje peněžní zásoba, co může mít za následek inflaci v zemi. Teorie říká, že objem peněz v ekonomice by měl být v souladu s růstem HDP. Následující tabulky a grafy v této kapitole můžou tvrzení prokázat, ale i vyvrátit.

V tabulce 5.1 vidíme informace o růstu mzdy řidičů tahačů v průběhu 10 let v diferenciaci průměr, medián, 1. decil, 9. decil, 1. kvartil, 3. kvartil. Abych z následujících hodnot mohla z dat vytvořit analýzu podle meziročního nárustu HDP, porovnála jsem mzdu v daném roce se mzdou z minulého roku a vypočítala procentuální nárůst nebo pokles. Z roku 2010 nemohu získat objektivní data a porovnat je s rokem 2011, protože tehdy byly profese, hlavně co se týče řidičů, podle skupin CZ-ISCO rozděleny jinak. Z tabulky 5.2 jsem vytvořila grafy a rozdělila mzdy.

Tab. 5.1 Vývoj HDP a mezd řidičů v diferenciacích.

Rok	Vývoj HDP	Mzdy řidičů tahačů v Kč					
	HDP mld. Kč	Průměr	Medián	1.decil	1. kvartil	3.kvartil	9.decil
2011	3 802,2	16 723	13 979	10 001	10 815	21 786	26 030
2012	4 041,9	15 726	12 915	10 394	11 156	18 725	24 051
2013	4 077,3	15 361	12 749	10 644	11 478	17 922	24 519
2014	4 261,1	16 065	13 745	10 937	11 699	18 280	26 345
2015	4 477	16 685	14 543	11 780	12 424	18 606	25 286
2016	4 712,9	19 275	16 177	12 412	13 405	22 323	30 720
2017	5 49,9	21 019	18 378	13 630	15 389	24 169	33 696
2018	5 310,3	23 704	21 336	15 180	17 117	29 220	36 688
2019	5 647,2	24 752	21 056	16 338	17 695	30 647	38 627
2020	-	25 486	22 185	16 925	18 854	31 731	37 168

Zdroj: vlastní zpracování podle [9], [11]

Tab. 5.2 Meziroční růst HDP a mezd řidičů tahačů v %

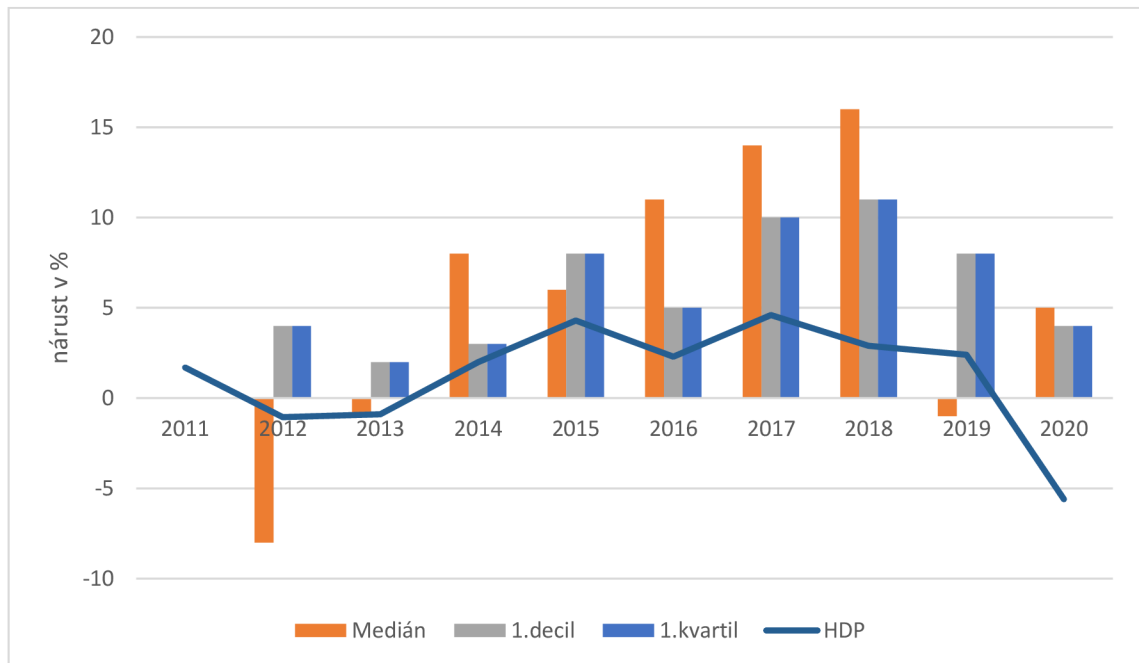
Rok	Vývoj HDP meziročně v %	Vývoj mezd meziročně v %					
	Nárůst	Průměr	Medián	1.decil	1.kvartil	3.kvartil	9.decil
2011	1,7	-	-	-	-	-	-
2012	-1,05	-6	-8	4	4	-14	-8
2013	-0,9	-2	-1	2	2	-4	2
2014	2	5	8	3	3	2	7
2015	4,3	4	6	8	8	2	-4
2016	2,3	16	11	5	5	20	21
2017	4,6	9	14	10	10	8	10
2018	2,9	13	16	11	11	21	9
2019	2,4	4	-1	8	8	5	5
2020	-5,6	3	5	4	4	4	-4

Zdroj: vlastní zpracování podle [9], [11]

Medián v porovnání s vývojem HDP na křivce v grafu dosahoval výrazných hodnot. V roce 2012 zaznamenáváme v malé míře nárůst HDP ale také snížení mediánu, který se dostal do záporné hodnoty v největší míře za sledované období. I když se křivka HDP střídavě pohybovala směrem nahoru a dolů, medián její směr nekopíroval. Zajímavým je rok 2018 kdy HDP nevzrostlo tolik jako průměr mezd. Porovnáním let 2018 a 2019 je zřejmé že HDP lehce stagnovalo a průměr mezd nezvýšil o výraznou hodnotu jako tomu bylo v předcházejícím období. V roce 2020 se HDP propadlo, no medián se opět dostal na kladnou hodnotu.

1. decil a 1. kvartil jsou nejnižšími hodnotami v sledovaném období, no zároveň nejstabilnějšími, mají identický vývoj a kopírují vývoj HDP, jeho růst a pokles. Tyto dvě hodnoty se však meziročně nedostali do výraznějšího snížení a nedosáhli zápornou hodnotu. Dokonce i v roku 2020 kdy HDP kleslo na nejnižší bod na křivce, si 1. decil a 1. kvartil udrželi kladnou hodnotu. Opět bych ale poukázala na rok 2018 kdy se HDP nezvýšilo o takovou hodnotu, jako 1. decil a 1. kvartil.

Graf. 5.1 Procentuální růst HDP, 1. decilu, 1. kvartilu, mediánu



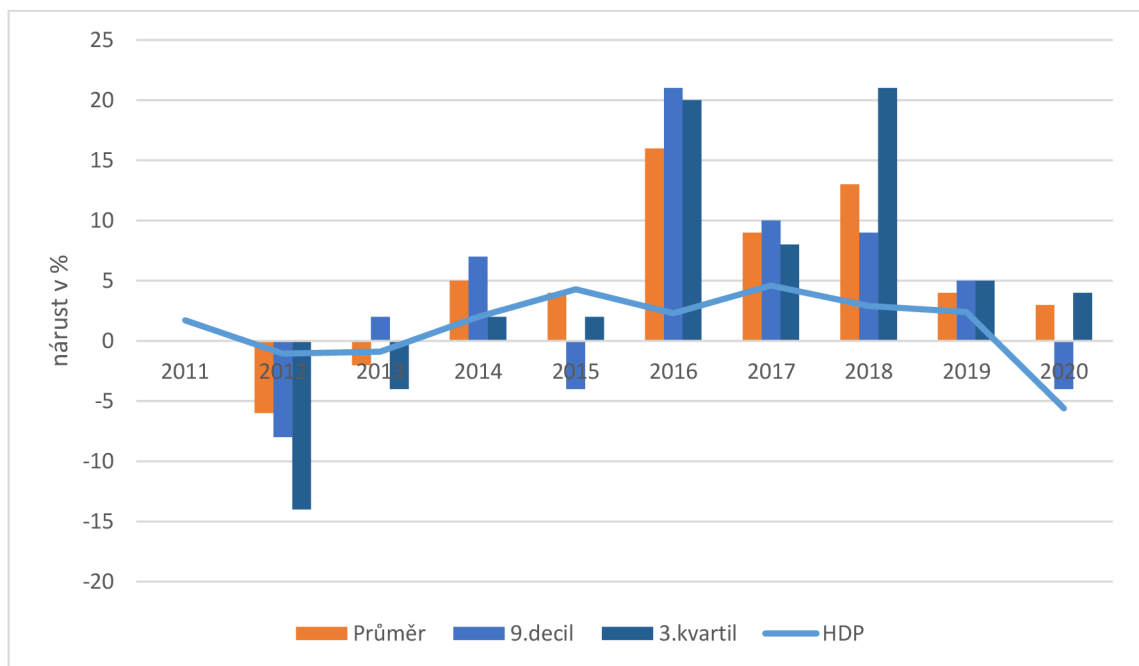
Zdroj: vlastní zpracování podle [9], [11]

Vývoj 3. kvartile se v porovnání s HDP je zaznamenám na grafu 5.2. V roce 2012 je viditelný propad obou prvků, no dále pak ve stejném směru rostli. Rok 2016 a 2018 byl zajímavý, protože HDP nedosahovalo takového zvýšení jako 3. kvartil. V následujících letech měl 3. kvartil měl zcela jiný vývoj než HDP, kdy dosáhl mnohem většího vzrůstu.

9. decil tvoří mzdy s nejvyšší hodnotou na ekonomickém trhu. V roce 2012 poklesl na hodnotu mediánu, no pak začal postupně narůstat stejně jako meziroční růst HDP. Z pohledu ekonomiky je zajímavým opět rok 2016 kdy se HDP nezvýšilo takovou mírou jako 9. decil, který dokonce svým růstem překonal 3. kvartil. V roce 2020 se HDP spolu s 9. decilem propadl.

Vývoj průměru mezd řidičů tahačů nedosáhl tak extrémních hodnot jako ostatní prvky. V porovnání s vývojem HDP je opět na místě opomenout rok 2016 kdy došlo k výraznému zvýšení hodnoty průměru. V letech 2017 a 2018 se průměr choval odlišně. Při růstu HDP se nezvyšoval takovou mírou, no v roce 2020 si udržel kladnou hodnotu.

Graf. 5.2 Procentuální růst HDP, 3.kvartilu, 9. decilu, průměru



Zdroj: vlastní zpracování podle [9], [11]

Závěr

Z vyhodnocení dat v mé bakalářské práci je zřejmé, že mzdy řidičů tahačů rostou. Tento růst však není natolik progresivní jako u jiných profesí nebo u řidičů jiných dopravních prostředků. I když 1. decil dosahuje nejnižších hodnot a udržuje si relativní odstup od minimální mzdy, 9. decil zase výrazně převyšuje průměrnou mzdu řidičů, přesto se mzdy řidičů tahačů drží dlouhodobě pod průměrem v ČR. 1. decil se přibližuje 9. decilu, díky čemuž se postupně vyrovnává velký rozdíl mezi mzdami v nejvyšší a nejnižší třídě. Do roku 2013 průměrné mzdy klesaly, což můžeme připisovat následkům ekonomické krize z roku 2008. Podle teorie by s růstem HDP měly také růst i mzdy. V poslední kapitole je z výzkumu jasné, že ne vždy je tomu tak. Příkladem toho je rok 2016, kdy HDP v porovnání s předešlým rokem nevzrostlo tolik jako mzdy řidičů, přičemž inflace byla minimální. Až do roku 2018 mzdy rostly rychleji než HDP. Důvodem může být i to, že zaměstnavatelé byli nuceni mzdy zvednout, aby na základě transferového výdělku řidiči nehledali jiné alternativy. Povolání řidiče tahače je velice specifické. Budoucí zaměstnanec musí projít často zdlouhavým procesem vyřizování potřebných dokumentů, které stojí nemalé peníze. I to je jeden z důvodů, proč řidiči na ekonomickém trhu dlouhodobě chybí. Dalším důvodem je i zrušení základní vojenské služby, v rámci které vojáci skládali zkoušky na nákladní automobil, a proto její zrušení přineslo kvalifikační nouzi. Navíc povolání řidiče kamionu v dnešní době není tak prestižní jako v době socialismu a od 90. let prestiž stát se řidičem klesá. Mimoto je tato doba zasažena trendem odcházet za prací na západ, kde mzdy dosahují vyšší hodnotu a také stoupají rychleji. Řidič tak dosáhne vyššího výdělku, což mu značně ovlivní výši jeho důchodu. Řidiči kromě základní mzdy dostávají také stravné a kapesné. Tyto položky jsou součástí příjmu a častokrát dokáže velice výrazně navýšit celkový příjem řidiče. Problémem však je, že stravné a kapesné jsou nezdanitelné a neodvádí se z nich sociální pojištění. Proto nejsou považovány za příjem, pokud by tento zaměstnanec žádal například o hypotéku. Dále pak pokud řidič zůstane práceneschopný, výše dávky se mu vypočte pouze ze složek mezd, které jsou definovány jako základ pro sociální pojištění. Nízká mzda proto není dostatečnou motivací pro budoucího zaměstnance pracovat jako řidič tahače. Pokud výše mzdy v ČR bude i nadále stoupat, dá se předpokládat i navýšení mezd řidičů tahačů. Pakliže si budou zaměstnavatelé chtít udržet své zaměstnance, budou jim muset nabídnout čím dál vyšší ekonomickou rentu.

Seznam zdrojů

Literatura

- [1] EISLER, Jan, Jaromir KUNST a František ORAVA. *Ekonomika dopravního systému*. Praha: Oeconomica, 2011. ISBN 978-80-245-1759-9.
- [2] PAVELKA, Tomáš. *Makroekonomie: základní kurz*. 3. vyd. Slany: Melandrium, 2007. ISBN 978-80-86175-58-4.
- [3] PAVELKA, Tomáš. *Mikroekonomie: základní kurz*. 2. vyd. Vysoká škola ekonomie a managementu, 2010. ISBN 978-80-86730-52-3.
- [4] LIPOVSKÁ, Hana. *Moderní ekonomie: základní kurz*. 3. vyd. Praha: Grada Publishing a.s. 2017. ISBN 978-80-271-9608-1.

Internetové zdroje

- [5] Informace pro dopravní analýzy [online]. Praha: IODA, 2013 [cit. 2021-05-06]. Dostupné z: <http://data.ioda.cz/>
- [6] Informace pro dopravní analýzy [online]. Praha: IODA, 2013 [cit. 2021-06-05]. Dostupné z: <http://www.ioda.cz/?m=o-projektu>.
- [7] Ministerstvo práce a sociálních věcí: Minimální mzda. MPSV [online]. Praha [cit.2020-12-14]. Dostupné z: <https://www.mpsv.cz/web/cz/minimalni-mzda>
- [8] Svaz průmyslu a dopravy České republiky [online]. [cit. 2019-05-02]. Dostupné z: <https://www.spcr.cz/muze-vas-zajimat/ekonomika-v-cislech/12750-ceska-nakladni-silnicni->
- [9] Vývoj HDP [online]. [cit. 2021-08-10]. Dostupné z: <https://www.kurzy.cz/makroekonomika/hdp/?imakroGraphFrom=1.1.1990>
- [10] Retail 2020 – 2021 mění svět nakupování [online]. [cit. 2021-02-22]. Dostupné z: <https://www.retailnews.cz/2021/02/22/retail-2020-2021-meni-svet-nakupovani/>
- [11] ISPV - informační systém o průměrném výdělků. [online]. TREXIMA, spol. s r.o. [cit.2021-05-25]. Dostupné z: <https://ispv.cz/cz/Vysledky-setreni/Archiv.aspx>
- [12] Zákon 262/2006 Sb. Zákon zákoník práce [online]. [cit. 2021-02-22]. Dostupné z: <https://www.podnikatel.cz/zakony/zakon-c-262-2006-sb-zakonik-prace/f3054093/>

Ostatní zdroje

[13] ŘÍHA, Zdeněk. *Manažerská ekonomie* [prezentace powerpoint]. Vysoká škola ekonomie a managementu

Seznam vzorců

Vzorec 2. 2. 1: Výpočet Giniho koeficientu	21
Vzorec 1. 9. 1: Míra nezaměstnanosti.....	19

Seznam obrázků

Obr.1. 1 Substituční a důchodový efekt.....	11
Obr. 1. 2. 1 Tržní nabídka a poptávka	12
Obr. 1. 3. 2. 1 Dokonale elastická křivka S	15
Obr. 1. 3. 2. 2: Dokonale neelastická křivka S	16
Obr.1. 9. 1 Struktura nezaměstnanosti	18
Obr. 3. 2. 1 Dopravní výkon vnitrostátní a mezinárodní silniční dopravy	24

Seznam tabulek

Tab. 4.1. Vývoj minimální mzdy	27
Tab. 4.2.1.1 mzdy řidičů tahačů a nákladních automobilů-medián, průměr.	28
Tab. 4. 2. 2. 1 Podíl průměrných mezd řidičů tahačů vůči průměrné mzdě v ČR.....	31
Tab. 4. 2. 2. 2 Podíl průměrných mezd v ČR v profesích vůči průměrné mzdě.....	33
Tab. 4. 2. 2. 3 Podíl mediánu mezd v profesích vůči mediánu v ČR	35
Tab. 4. 2. 3. 1 Podíl 1. a 9. decilu mezd řidičů tahačů	36
Tab. 4. 2. 4. 1 Podíl mezd řidičů 1. kvartil, 3. kvartil, medián	38
Tab. 5.1. Vývoj HDP a mezd řidičů v diferenciacích	39
Tab. 5. 2. Meziroční růst HDP a mezd řidičů tahačů v %	40

Seznam grafů

Graf 3. 2. 2 Kvartální vývoj přepravních výkonů	25
Graf 4. 2. 2.1 Medián mezd řidičů tahačů a nákladních automobilů	29
Graf 4. 2. 1. 2 Průměr mezd řidičů tahačů a nákladních automobilů	30
Graf 4. 2. 2. 1 Vývoj průměrných mezd řidičů s celkovým vývojem mezd v ČR	31
Graf 4. 2. 2. 2 Vývoj průměrných mezd v ČR.....	33
Graf 4. 2. 2. 3 Vývoj mediánu mezd.....	34
Graf 4. 2. 3. 1 Vývoj mezd řidičů tahačů v diferenciaci 1.decil, 9. decil	36
Graf 4. 2. 4. 1 Vývoj mezd řidičů v diferenciaci 1. kvartil,3. kvartil, medián.....	37
Graf 5. 1 Procentuální růst HDP, 1. decilu,1. kvartilu, mediánu	41
Graf 5. 2 Procentuální růst HDP, 3.kvartilu, 9. decilu, průměru	42

Seznam zkratk

MHD	Městská hromadná doprava
KČ	Koruna česká
ISPV	Informační systém o průměrném výdělku
IODA	Informace pro dopravní analýzy
ČR	Česká republika
km	kilometr
tkm	tunové kilometry
HDP	Hrubý domácí produkt

Autor/ka	Sabína Straková
Název BP	Vývoj mezd řidičů nákladní dopravy
Studijní obor	DOL
Rok obhajoby BP	2021
Počet stran	51
Počet příloh	0
Vedoucí BP	doc. Ing. Zdeněk Říha, Ph.D.
Anotace	Zhodnotit s využitím dat Ministerstva práce a sociálních věcí ČR vývoj mezd řidičů v silniční nákladní dopravě za posledních cca 10 let a to v diferenciaci 1. decil, 1. kvartil, medián, 3. kvartil, 9. decil a průměr.
Klíčová slova	mzda, řidič, nákladní doprava, statistika, ekonomický vývoj
Místo uložení	ITC (knihovna) Vysoké školy logistiky v Přerově
Signatura	