



**Česká zemědělská univerzita v Praze**

**Provozně ekonomická fakulta**

**Katedra ekonomických teorií**



**Diplomová práce**

**Trh práce ve vybraném regionu (nabídka práce/poptávka po práci)**

**Bc. Martin Zdvořák**

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bc. Martin Zdvořák

Veřejná správa a regionální rozvoj

Název práce

**Trh práce ve vybraném regionu (nabídky práce, poptávka po práci)**

Název anglicky

**The labor market in the selected region (job offer, demand for work)**

---

### Cíle práce

Cílem práce bude analyzovat a popsat vývoj nabídky práce a poptávky po práci ve vybraném regionu. Součástí cíle práce je jak samotná analýza vývoje na trhu práce, tak hledání příčin tohoto vývoje. Práce bude podrobněji zaměřena na trh práce v oblasti dopravy. Dílčím cílem práce bude srovnání zjištěných výsledků ve zkoumaném regionu s dostupnými údaji za vyšší územní celky.

### Metodika

Práce bude sestávat ze dvou základních částí. V první části bude provedena literární rešerše a rešerše dalších zdrojů zabývajících se problematikou trhu práce a dopravy.

Druhá část práce bude prakticky navazovat na poznatky z části první a bude se zabývat samotným vývojem na trhu práce v oblasti dopravy ve vybraném regionu a zároveň příčinami tohoto vývoje. Praktická část práce bude analyzovat data Českého statistického úřadu, Úřadu práce a konkrétních podniků ve vybraném regionu. Získaná data a výsledky šetření budou uspořádány do přehledných tabulek a grafů.

Závěr práce bude vycházet z praktické části a bude obsahovat návrhy a doporučení pro další možný pozitivní vývoj na trhu práce ve vybraném regionu v oblasti dopravy.

## Doporučený rozsah práce

50 – 60 stran

## Klíčová slova

Fiskální politika, práce, nabídka, poptávka, nezaměstnanost, doprava, okres Klatovy, Plzeňský kraj

---

## Doporučené zdroje informací

- BRČÁK, J. – STARÁ, D. – SEKERKA, B. *Makroekonomie – teorie a praxe*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2014. ISBN 978-80-7380-492-3.
- BRČÁK, J. – SVOBODA, R. – SEKERKA, B. *Mikroekonomie : teorie a praxe*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013. ISBN 978-80-7380-453-4.
- BRINKE, Josef. *Úvod do geografie dopravy*. Praha: Karolinum, 1999. ISBN 80-718-4923-5.
- BROŽOVÁ, Dagmar. *Kapitoly z ekonomie trhů práce*. Praha: Oeconomica, 2012. ISBN 978-80-245-1880-0.
- EISLER, Jan. *Podniky a podnikání v dopravě*. V Praze: Vysoká škola ekonomická, 2000. ISBN 80-245-0111-2.
- KOTÝNKOVÁ, Magdalena. *Trh práce na přelomu tisíciletí*. V Praze: Oeconomica, 2006. ISBN 80-245-1149-5.
- KUCHAŘ, Pavel. *Trh práce: sociologická analýza*. V Praze: Karolinum, 2007. ISBN 978-80-246-1383-3.
- MAYER, Daniel. *Stručné dějiny oborů*. Praha: Scientia, 2005. ISBN 80-718-3234-0.
- MIRVALD, Stanislav. *Geografie dopravy I. 2. upr. vyd.* Plzeň: Západočeská univerzita, 1999. ISBN 80-708-2545-6.

---

## Předběžný termín obhajoby

2018/19 LS – PEF

## Vedoucí práce

doc. Ing. Josef Brčák, CSc.

## Garantující pracoviště

Katedra ekonomických teorií

---

Elektronicky schváleno dne 9. 11. 2018

**doc. PhDr. Ing. Lucie Severová, Ph.D.**

Vedoucí katedry

---

Elektronicky schváleno dne 12. 11. 2018

**Ing. Martin Pelikán, Ph.D.**

Děkan

V Praze dne 26. 03. 2019

Prohlašuji, že svou diplomovou práci na téma „*Trh práce ve vybraném regionu (nabídka práce/poptávka po práci)*“, jsem vypracoval samostatně, pod vedením vedoucího diplomové práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu literatury na konci práce. Jako autor uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne:

Podpis:

## **Poděkování**

Rád bych touto cestou poděkoval panu doc. Ing. Josefu Brčákovi, CSc. za ochotu a vstřícnost při vedení mé diplomové práce, stejně tak za jeho věcné připomínky a cenné rady, které mi poskytl v průběhu jejího vypracování

## **Trh práce ve vybraném regionu (nabídka práce, poptávka po práci)**

### **Souhrn**

Diplomová práce s názvem Trh práce ve vybraném regionu (nabídka práce/poptávka po práci) je ve svém jádru zaměřena na vývoj nabídky práce a poptávky po práci v silniční osobní a nákladní dopravě na území Plzeňského kraje. Hlavním cílem práce je prostřednictvím analýzy nabídky a poptávky po práci, délce evidence volných míst a vývoje mezd popsat hlavní změny v celkovém vývoji nabídky a poptávky po práci v silniční dopravě a určit jejich příčinu. Při analyzování dílčích částí trhu práce v dopravě na území Plzeňského kraje budou zjištěná data srovnávána s daty ve stejné oblasti na území ČR. Pro přesnější vyvození závěrů bude analýza podrobněji prováděna dle členění Plzeňského kraje na statistické jednotky v podobě okresů a dále dle členění odvětví dopravy na dopravu osobní a nákladní. Na základě analýzy bude navrženo několik oblastí, v nichž je možné hledat rezervy pro další možné zlepšování situace na trhu práce v oblasti silniční dopravy v Plzeňském kraji. Závěr diplomové práce bude patřit shrnutí zjištěných poznatků a návrhů jejich řešení.

### **Klíčová slova**

Trh práce, nabídka, poptávka, nezaměstnanost, Česká republika, Plzeňský kraj, Ministerstvo práce a sociálních věcí, Český statistický úřad, Úřad práce, Evropská unie, fiskální politika, doprava, dopravní infrastruktura.

## **The labor market in the selected region (job offer, demand for work)**

### **Summary**

The thesis entitled Labor Market in a Selected Region (Work / Job Demand) focuses on the development of labor and demand for work in road passenger and freight transport on the Territory of the Pilsen Region. The main objective of the work is to describe the main changes in the overall development of the supply and demand for road transport and to identify their cause by analyzing the supply and demand for labor, the length of vacancies and the development of wages. When analyzing the parts of the labor market in transport in the territory of the Pilsen Region, the data will be compared with data in the same area in the Czech Republic. For a more accurate conclusion, the analysis will be carried out in detail according to the division of the Pilsen Region into statistical units in the form of districts and also according to the division of the transport sector for passenger and freight transport. Based on the analysis, several areas will be proposed in which it is possible to look for reserves for further possible improvement of the labor market situation in the field of road transport in the Pilsen region. The conclusion of the diploma thesis will be a summary of the findings and suggestions for their solution.

### **Keywords**

Labor market, offer, inquiry, unemployment, Czech Republic, Pilsen Region, Ministry of Labour and Social Affairs, Czech Statistical Office, Employment Department, European Union, fiscal policy, transport, transport infrastructure.



## Obsah

|  |    |
|--|----|
| 1. Úvod.....   | 9  |
| 2. Cíl práce a metodika.....   | 11 |
| 2.1. Cíle práce .....  | 11 |
| 2.2. Metodika .....  | 11 |
| 3. Nabídka a poptávka po práci.....                                      | 13 |
| 3.1. Nabídka práce .....   | 13 |
| 3.2. Poptávka po práci.....  | 15 |
| 3.3. Rovnováha pracovní nabídky a poptávky .....                         | 17 |
| 4. Práce.....  | 20 |
| 5. Nezaměstnanost .....  | 23 |
| 6. Česká a Evropská legislativa.....                                     | 28 |
| 6.1. Politika zaměstnanosti.....   | 28 |
| 6.1.1. Nástroje politiky zaměstnanosti – AKTIVNÍ.....                    | 29 |
| 6.1.2. Nástroje politiky zaměstnanosti – PASIVNÍ .....                   | 30 |
| 6.2. Evropská legislativa .....  | 31 |
| 7. Doprava.....  | 33 |
| 7.1. Historie dopravy.....   | 33 |
| 7.2. Rozdělení dopravy .....   | 33 |
| 7.3. Základní pojmy v dopravě .....                                      | 35 |
| 7.4. Legislativa dopravy.....  | 36 |
| 8. Praktická část .....  | 40 |
| 8.1. Plzeňský kraj .....   | 40 |
| 8.2. Nabídka a poptávka práce v Plzeňském kraji.....                     | 45 |
| 8.2.1. Celková nabídka a poptávka práce v Plzeňském kraji .....          | 46 |
| 8.2.2. Nabídka a poptávka práce v silniční dopravě – Plzeňský kraj ..... | 56 |
| 8.3. Délka evidence volných pracovních míst v silniční dopravě .....     | 73 |
| 8.4. Průměrná mzda v silniční dopravě.....                               | 76 |
| 9. Návrh opatření pro trh práce v silniční dopravě.....                  | 81 |
| 10. Závěr .....  | 84 |
| 11. Seznam použitých zdrojů .....  | 89 |
| 12. Seznam obrázků a tabulek.....  | 93 |

## 1. Úvod

Lidská práce tvoří spolu s půdou, kapitálem a informacemi soubor výrobních faktorů, kterých je potřeba proto, aby mohla existovat výroba, nebo-li produkce. A produkce je základem každého fungujícího hospodářství a ekonomiky. Tyto výrobní faktory tak umožňují existenci ekonomiky a hospodářství v praxi, ne jen jako teoretických oborů. Zamyslíme-li se hlouběji nad podstatou zmíněných výrobních faktorů, zcela jistě dospějeme k závěru, že je to právě lidská práce, která pojí ostatní výrobní faktory do jednoho celku zvaného výroba, na jehož výstupu je právě konečná produkce. Lidská práce, ať už fyzická nebo psychická, je právě tou silou, která dokáže obdělávat půdu, produkovat a využívat kapitál a shromažďovat informace potřebné v každé výrobě. Důležitost člověka, jeho síly, schopností a vědomostí jako samostatné jednotky potřebné pro zajištění konkrétní činnosti si uvědomuje celá lidská populace odedávna. Stačí krátce pohlédnout do historie, a najdeme celou řadu okamžiků od pravěku až po současnost, kdy se jednotlivci, skupiny, vlády nebo celé národy snažili tento element ovládnout, usměrnit nebo zmapovat a popsat. Někdy se tak dělo s úmyslem dobrým ve prospěch celé společnosti, někdy se tak dělo s myšlenkou prospěchu jedince či úzké skupiny osob. Ve 20. století docházelo k řadě válečných konfliktů, po nichž byla nutná obnova celých států a jejich ekonomik. A právě tyto negativní okamžiky podtrhují to, jak je lidská práce pro každé dění na této planetě důležitá. Tak jak se lidská společnost vyvíjí, vyvíjí se i důležitost lidské práce. S rozvojem hospodářství, ekonomiky a trhů došlo ke vzniku samostatného odvětví, které nazýváme trh práce. Pod tento název se koncentrovaly všechny elementy, které souvisejí s lidskou prací. Její nabídka, poptávka, výzkum, hodnocení, ocenění. Trh práce spolu s hospodářstvím začal dávat práci člověka konkrétní podobu a hodnotu. Určil, kolik se od jedince očekává práce a kolik mu za ní náleží odměny. Vznikl zde ale zároveň prostor pro obě strany, jak nabízející tak poptávající, pro možnost dění na tomto trhu ovlivňovat a zvýšit tak šance na svůj prospěch při pohybu na tomto trhu. Až do roku 1989 byl v naší zemi trh práce poměrně zakonzervován. Měl jasná pravidla a jejich dodržování bylo vyžadováno. Ruku v ruce s centrálně plánovaným hospodářstvím byl centrálně řízen i trh práce. Každému bylo poskytnuto pracovní místo, mnohdy však na úkor efektivity a potřeby vykonávané práce. Po změně politického režimu došlo k přechodu k tržnímu hospodářství a otevření ekonomiky

České republiky světa. Tato změna s sebou přinesla i otevření trhu práce. Přestala existovat jistota pevně stanoveného tabulkového místa a člověk musel začít věnovat větší úsilí hledání pracovního uplatnění. Stejně tak ale museli začít vyvíjet větší úsilí osoby, které na trhu práci poptávají. Toto otevření trhu práce tak vedlo ke vzniku mnoha krizí. Nedostatek pracovní síly střídal růst nezaměstnanosti a tato situace se opakuje až do současnosti a dá se tak říci, že tak jako ve všem i na trhu práce jsou vždy pozitiva vykoupena určitými negativy.

Tak, jak se vyvíjely výrobní faktory a tedy i hospodářství a produkce, vyvíjela se i spotřeba, která na produkci bezprostředně navazuje a je další nedílnou složkou každé ekonomiky. Zatím co v dřívějších dobách byla spotřeba uskutečňována v blízkosti místa produkce, otevíráním trhů docházelo ke vzdalování místa spotřeby od místa produkce. Tento trend s sebou přinesl především rozvoj technologií a příznivé podmínky pohybu zboží a služeb po světě. V dnešní době tak může být místo výroby na opačné straně planety, než je místo spotřeby. Současně s tímto trendem tak narůstá potřeba a důležitost odvětví dopravy a lidské pracovní síly, která se v tomto odvětví vyskytuje. Doprava čím dál víc propojuje jednotlivá odvětví produkce, spotřeby i všeho, co je mezi nimi. Bohužel, řada lidí odpovědných za infrastrukturu, legislativu a další aspekty tohoto odvětví stále důležitost dopravy podceňují a bere na lehkou váhu a tím tak připravují toto odvětví o přísun tolik potřebné nové pracovní síly. Málo kdo si totiž uvědomuje, že zastavila-li by se doprava, přestala by fungovat produkce i spotřeba. Lidé by se nedostali do práce ani do obchodu, materiál by nedojel do výroby, hotové výrobky by nedojely ke spotřebiteli. Doprava je tak typickým odvětvím hospodářství, kde je patrná důležitost a potřeba lidské pracovní síly.

Tato diplomová práce se bude zabývat trhem práce v Plzeňském kraji. Protože by se však jednalo o příliš obsáhlé téma, bude podrobněji analyzována právě situace na trhu práce v odvětví dopravy. Důvody k volbě právě odvětví dopravy byly vysvětleny výše. Výstupem práce by měl být ucelený přehled o vývoji i aktuální situaci na trhu práce v odvětví dopravy na území Plzeňského kraje, upozornění na slabá místa a úskalí v nabídce a poptávce po práci a návrhy potřebných opatření, jejichž realizace by přispěla ke stabilizaci fluktuace pracovní síly v tomto odvětví. Vzhledem k množství druhů dopravy a jejich kombinaci bude pozornost zaměřena na dopravu silniční, která tvoří největší objem přepravních výkonů zejména ve sledovaném Plzeňském kraji.

## **2. Cíl práce a metodika**

### **2.1. Cíle práce**

Jako hlavní cíl diplomové práce s názvem Trh práce ve vybraném regionu (nabídky práce, poptávka po práci) bylo stanoveno zjištění a popsání příčin vývoje nabídky a poptávky po práci v odvětví silniční dopravy v Plzeňském kraji od roku 2005 do roku 2017.

Dílčím cílem diplomové práce je srovnání zjištěného vývoje nabídky a poptávky po práci v odvětví silniční dopravy v Plzeňském kraji s celkovou nabídkou a poptávkou po práci ve všech odvětvích v Plzeňském kraji a následně celé České republice.

Druhým dílčím cílem práce je doplnění zjištěných výsledků o výsledky analýzy vývoje mezd v dopravě na území Plzeňského kraje a délky neobsazenosti jednotlivých pozic pro řidiče.

Pro naplnění těchto cílů bude zpracována analytická část práce, jejíž obsah lze shrnout do následujících bodů:

- Vývoj nabídky a poptávky po práci v silniční dopravě na území Plzeňského kraje od vstupu ČR do EU až po současnost
- Příčiny změn v nabídce a poptávce po práci v silniční dopravě na území Plzeňského kraje
- Vývoj nabídky a poptávky po práci v silniční dopravě na území Plzeňského kraje ve srovnání s ostatními odvětvími v Plzeňském kraji
- Srovnání vývoje nabídky a poptávky po práci v silniční dopravě na území Plzeňského kraje s vývojem nezaměstnanosti na území Plzeňského kraje

### **2.2. Metodika**

Diplomová práce s názvem Trh práce ve vybraném regionu (nabídky práce, poptávka po práci) sestává ze dvou základních částí, pro jejichž zpracování budou využity jak primární, tak sekundární zdroje.

První částí bude část teoretická, která formou literární rešerše a rešerše elektronických pramenů postupně objasní základní a obecné pojmy a poznatky z oblasti Nabídky práce, poptávky po práci, trhu práce, zaměstnanosti, nezaměstnanosti, dopravy a legislativy s tím spojené a poskytne tak ucelený obraz teoretických poznatků pro zpracování analytické části diplomové práce.

Druhou částí bude analytická část. Její hlavní úlohou je naplnění vytyčených cílů v této kapitole. V úvodu analytické části bude představen a charakterizován Plzeňský kraj z hlediska geografického, demografického a ekonomického. Bude stručně popsána jeho poloha a význam v rámci celé České republiky a zároveň jeho jednotlivých okresů v rámci Plzeňského kraje jakožto celku. Analytická část bude poté dále pokračovat analýzou dat Českého statistického úřadu, Úřadu práce a Ministerstva práce a sociálních věcí z období mezi roky 2005 a 2017. Jednat se bude především o počty volných pracovních míst a množství poptávaných pracovních míst v Plzeňském kraji odvětví dopravy a v ostatních odvětvích. Po provedení analýzy bude následovat srovnání zjištěných změn a vývoje v průběhu sledovaného období. Analýza a srovnání budou ještě doplněny o analýzu vývoje mezd v dopravě na území Plzeňského kraje a analýzu délky neobsazenosti jednotlivých pozic pro řidiče

V závěru analytické části bude na základě vyhodnocení analýzy dat o příčinách a vývoji na trhu práce v oblasti silniční dopravy v Plzeňském kraji sestaven seznam doporučení a návrhů, které by mohli do budoucna udržet, případně zlepšit vývoj na trhu práce v oblasti silniční dopravy v Plzeňském kraji.

Data, která budou analyzována, jsou získána osobním nebo telefonním dotazováním autora práce u příslušných institucí, případně výstupem z oficiálních elektronických zdrojů jednotlivých institucí. Všechna data budou utříděna do tabulek a grafů a srozumitelně popsána.

### 3. Nabídka a poptávka po práci

Aby bylo možné zabývat se nabídkou a poptávkou práce v konkrétním čase a místě, je nutné nejprve nabídku a poptávku charakterizovat v obecné rovině a uvést specifika těchto základních pojmů úzce spojených s trhem práce.

#### 3.1. Nabídka práce

Subjekty, které v prostředí pracovního trhu vystupují na straně nabídky, jsou domácnosti. Domácnosti, jakožto ekonomické subjekty nabízí určité množství práce firmám, které určité množství práce poptávají.

Autor (HOLMAN, 2002, s. 276) charakterizuje samotnou tržní nabídku práce a říká, že se jedná o nabídku práce všech osob zúčastněných v dané ekonomice, tedy všech osob, které se na vývoji dané ekonomiky podílejí.

Lidská práce je nejčastěji udávána v převodu na časový údaj (nejčastěji hodiny). Jako nabídku práce člověka je tak možné označit počet hodin, jež je ochoten vynaložit na práci, neboli výdělečnou činnost. Tu je možné specifikovat ze tří pohledů. Prvním faktorem jsou samotné hodiny vynaložené na práci, druhým je pracovní participace a posledním migrace, neboli přemísťování za prací (SAMUELSON, NORDHAUS, 2007, s.247-248)

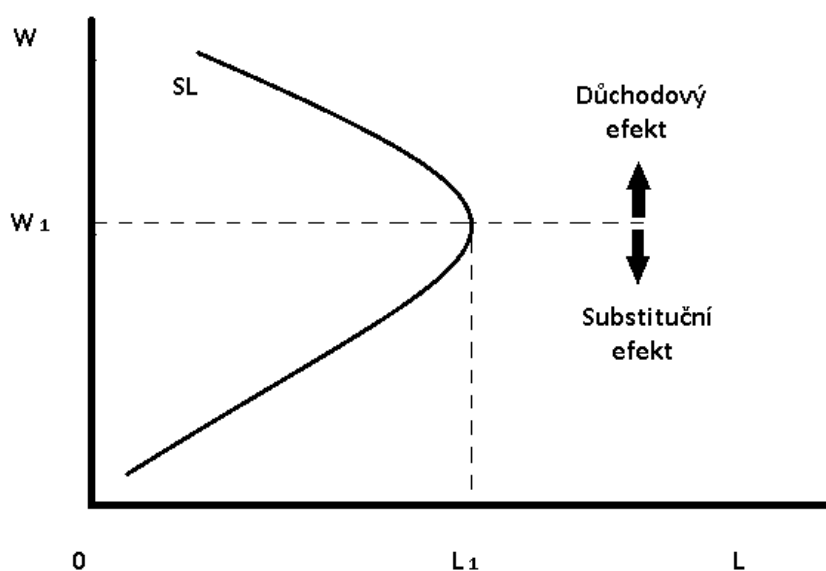
Autor (KUCHAŘ, 2007, s. 14-15) hovoří o efektu substitučním a důchodovém. Tyto efekty doprovázejí každou nabídku práce konkrétních domácností a ve svém vzájemném vztahu vytvářejí individuální pracovní nabídku.

- Substituční efekt vzniká ve chvíli, kdy dochází ke zvyšování mezd. V takovém okamžiku ze strany domácností roste zájem o práci, na kterou jsou ochotny věnovat více svého času. Obětují tedy více času práci na úkor svého volného času, neboť se jim to v dané chvíli vyplatí.
- Důchodový efekt se dostaví ve chvíli, kdy je životní úroveň domácnosti konstantní a je jí dosaženo při rostoucí úrovni příjmů za stejného množství nabízené práce. Domácnost tedy nemusí nabízet zvýšené množství práce.

Pavelka (2010, s. 233) graficky znázorňuje individuální nabídku a tedy vztah substitučního a důchodového efektu jako zaoblenou křivku (v grafu označeno SL) mezi osami substitučního (v grafu písmeno  $w$ ) a důchodového (v grafu písmeno  $L$ ) efektu.

Optimální stav nastává ve chvíli, kdy se „mezní užitek z hodiny práce rovná meznímu užítku z hodiny volného času“ (Pavelka, 2010, s. 232).

**Obrázek 1: Nabídka práce**



**Zdroj: PAVELKA (2010, s. 233) – vlastní zpracování autora**

Samotný sklon a zalomení křivky bude vždy záviset na konkrétním jedinci stojícím na straně nabídky práce, neboť každý člověk je individuální bytost a má oproti ostatním osobám rozdílné potřeby, preference a požadavky. Klesající mzdy ale téměř vždy budou mít za následek substituční efekt, oproti tomu mzdy rostoucí zase efekt důchodový (HOLMAN, 2002, s. 73-74).

Kučař (2007, s. 13-14) se zabývá nabídkou práce domácností především ze sociologického pohledu. Poukazuje na fakt, že základem nabídky práce každé domácnosti je snaha o maximalizaci užítku při optimální nabídce práce, přičemž musí vycházet ze svých preferencí, podle kterých dělí v určitém poměru svůj volný a pracovní čas.

### 3.2. Poptávka po práci

Druhým subjektem vystupujícím na trhu práce jsou firmy. Ty, jakožto ekonomické subjekty na pracovním trhu poptávají určité množství práce od domácností, které jednotkami práce disponují a nabízejí tuto práci firmám. Pro firmy je důležité najímat takové množství práce, které by při minimálních nákladech na tuto práci zajistilo maximální zisk.

*„Firma je ekonomický subjekt, který vytváří určité množství statků a služeb za využití určitého množství jednotek práce, půdy a kapitálu“ (BRČÁK, SEKERKA, SVOBODA, 2013, s. 114).*

Podstatou každé firmy je dosažení zisku. Ziskovost je však podmíněna výrobou a poptávkou spotřebitelů po výrobcích nebo službách konkrétní firmy. V případě, že by neexistovala ze strany odběratelů poptávka, firmy by nemohli vyrábět, což by v konečném důsledku přineslo i zastavení poptávky po práci vůči domácnostem. Existence firmy je pak dále závislá na předpokladu, že celkové příjmy pokryjí minimálně celkové náklady (BRČÁK, SEKERKA A SVOBODA, 2013, s. 114-115).

To potvrzuje i Macáková a kol. (2010, s. 160 – 161), která říká, že poptávku po práci určuje množství práce najímané firmou při různých mzdových sazbách. Firmy tak vystupují jako nákupčí práce a snaží se optimalizovat její nakoupené množství, aby bylo dosaženo co největšího zisku.

*Z toho plyne, že „poptávka po práci je odvozená od poptávky po výrobcích a službách“ (JUREČKA a kol., 2013, s. 252).*

Poptávka po práci, jakožto výrobním faktoru, do značné míry reflektuje její samotnou produktivitu. Zaměříme-li se na konkrétní místo, čas a úroveň technologie, pak musíme zákonitě zjistit, že mezi velikostí vstupů a výstupů existuje vztah (SAMUELSON, NORDHAUS, 2007, s. 244).

Autoři (BRČÁK, SEKERKA A SVOBODA, 2013, s.235-236) zmiňují případ dokonalé konkurence na trhu. V takovém případě tvoří poptávku po práci příjem z mezního produktu práce. Pokud najmeme více práce, zvýší se finální produkce firmy o mezní produkt práce, čímž vzroste výnos. Souběžně však porostou také náklady na mzdy



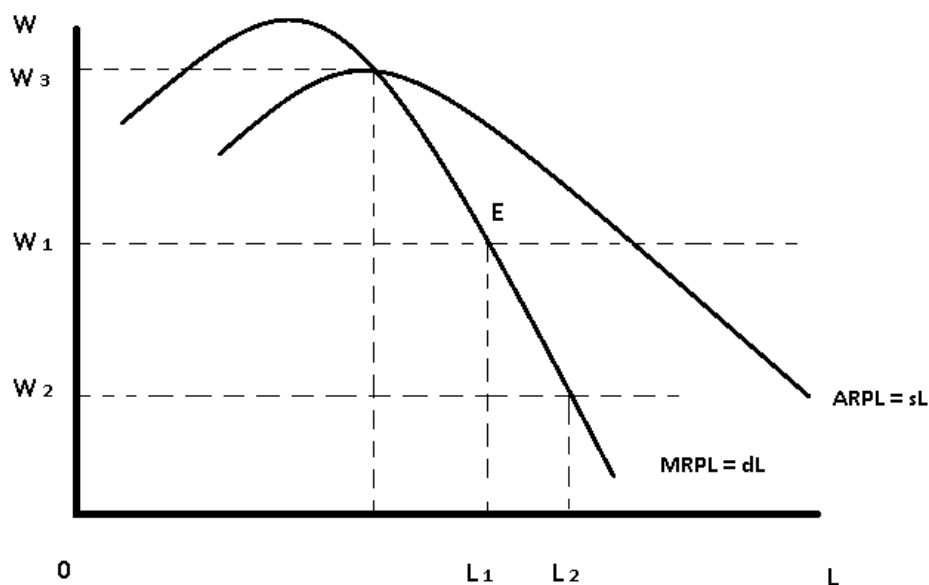
zaměstnanců. Najímání další pracovní síly se tak zastaví ve chvíli, kdy si nominální mzda a příjem z mezního produktu budou rovny.

Poptávku po práci je možné tedy shrnout jako poptávku všech firem, jakožto ekonomických subjektů, které vystupují na pracovním trhu v konkrétní ekonomice. Jedná se tak o individuální poptávku (HOLMAN, 2002, s. 276).

Na sociologickou stránku poptávky po práci opět poukazuje Kuchař (2007, s. 14), který zmiňuje ovlivnění chování podniků řadou faktorů, mezi které řadí jak ty makroekonomické a celospolečenské, tak ty mikroekonomické související s lokálním trhem práce. Velkou roli hraje samotný historický vývoj podniku, jeho řízení a samotná organizační struktura. Vše co směřuje proti těmto aspektům, snižuje efektivitu firem.

Grafické znázornění poptávky po práci uvádí Brožová (2012, s. 90-91), podle které „optimální množství najímané práce je takové, při kterém se příjem z mezního produktu práce vyrovná dodatečným nákladům na práci“.

**Obrázek 2: Poptávka po práci**



**Zdroj: BROŽOVÁ (2012, s. 91) – vlastní zpracování autora**

- $w$  (pohyb mzdové sazby)
- **DL** (individuální poptávka)
- **MRPL** (příjem z mezního produktu práce)
- **ARPL** (příjem z průměrného produktu práce)

Na grafu je dobře patrné chování firmy při pohybu mzdové sazby. Pokud mzdová sazba roste, firma najme menší množství pracovní síly, naopak pokud mzdová sazba klesá, firma si může dovolit více pracovníků a bude najímat další pracovní sílu. Rovněž je z grafu možné dobře sledovat směr křivky individuální poptávky firmy v prostředí dokonale konkurenčního trhu, tedy za předpokladu, kdy cenu práce určuje trh a žádný z aktérů na něm vystupující jí nemůže ovlivnit. (BROŽOVÁ, 2012, s. 90).

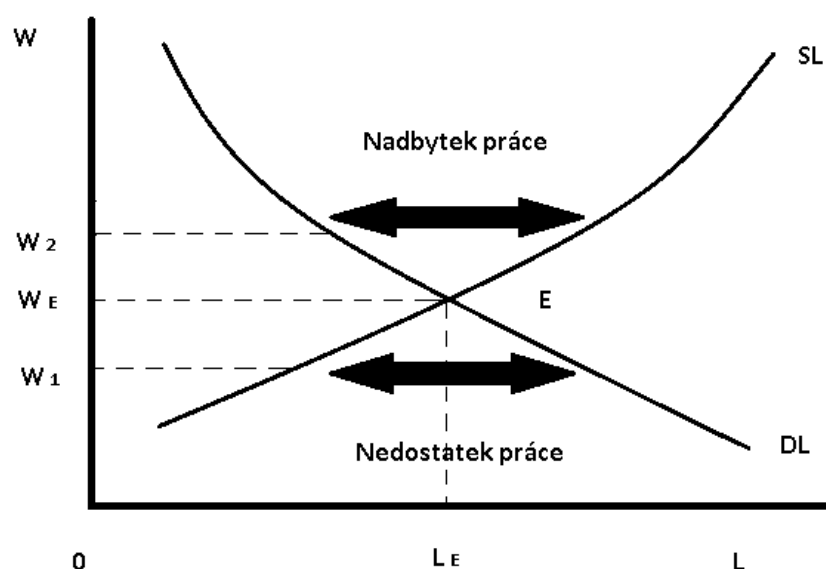
### **3.3. Rovnováha pracovní nabídky a poptávky**

Jak již bylo zmíněno v předchozích kapitolách, nabídka práce a poptávka po práci jsou dílčími aspekty trhu práce, na kterém se střetávají a vzájemně se na něm ovlivňují. V praxi je proto nutné hovořit spíše než o individuální nabídce a poptávce o nabídce a poptávce tržní. Nejedná se tudíž o nabídku jedné domácnosti (jak bylo popsáno v kapitole 2.1) ani poptávku jedné firmy (jak bylo popsáno v kapitole 2.2), ale o nabídku a poptávku všech firem a domácností.

HOLMAN (2002, s. 270) definuje tržní nabídku jako „*nabídku práce všech lidí v dané ekonomice*“, kterou tvoří součet všech individuálních nabídek práce. Oproti tomu tržní poptávka je „*poptávka po práci všech lidí v dané ekonomice*“ a tvoří ji součet všech individuálních poptávek po práci.

Autoři (BRČÁK, SEKERKA, SVOBODA, 2013, s. 240-241) se zabývají myšlenkou trhu práce v podmínkách dokonalé konkurence. Díky dostatečnému počtu zaměstnanců a zaměstnavatelů v těchto podmínkách nemůže ani jedna ze stran ovlivňovat výši mzdy, která je tak pro všechny pevně daná (fixní) a funkce nabídky a poptávky tak v podstatě determinuje rovnováhu pracovního trhu.

**Obrázek 3: Rovnováha na trhu práce**



**Zdroj: HOLMAN (2002, s. 276) – vlastní zpracování autora**

Graficky je rovnováha na trhu práce ( $E$ ) znázorněna protnutím křivky nabídky práce ( $SL$ ) s křivkou poptávky po práci ( $DL$ ). Místo protnutí pak na osách grafu určuje optimální množství práce ( $L_E$ ) a optimální mzdu ( $W_E$ ). Je to tedy bod, při jehož dosažení nastává optimální kombinace, při které domácnosti poskytují potřebné množství práce pro firmy, aniž by tím zásadně utrpěli jejich další preference při nakládání s časem a zároveň firmy za tuto práci poskytují adekvátní mzdu, která potřeby domácností uspokojí a firmám nezpůsobí problémy (HOLMAN, 2002, s.276 )

Patrný je také jev rostoucí nabídky a klesající poptávky. To proto, že pokud dojde k růstu mzdové hladiny ( $W_2$ ), poroste nabídka práce, ale bude klesat její poptávané množství, vlivem čehož dojde k růstu nezaměstnanosti. Naopak poklesne-li mzdová hladina ( $W_1$ ), poroste poptávané množství práce a bude klesat množství práce nabízené.

Domácnosti nebudou ochotny poskytnout větší množství práce za nízkou cenu. V takovém případě dojde k nedostatku pracovních sil (MACÁKOVÁ a kol., 2010, s. 165 – 166).

HOLMAN (2002, s.276) dodává, že při obou těchto výkyvech se hledá řešení této situace a je vyvíjena snaha o posunutí nabídky a poptávky po práci opět do rovnovážné polohy.

## 4. Práce

Práce člověka, neboli lidská práce, je základním pojmem, kterému je třeba porozumět, pokud se chceme blíže zabývat problematikou trhu práce. Ať už budeme nahlížet na práci jako na samotný pojem nebo jako na konkrétní výrobní faktor, vždy bude patrné, že se jedná o jeden ze stěžejních prvků výroby a ekonomiky vůbec.

*„Práce je vědomou a účelnou lidskou činností, jejímiž nositeli jsou lidé se svými různými fyzickými a duševními předpoklady a talenty“.* Právě těmito slovy definují práci autoři Brčák, Sekerka a Svoboda (2013, s. 27). Podle těchto i mnohých dalších autorů je práce záměrnou a cílevědomou činností, kterou člověk přeměňuje své zdroje, aby uspokojil své vlastní potřeby.

SAMUELSON A NORDHAUS (2007, s. 243) poukazují v souvislosti s prací na její spojení se základními lidskými potřebami. Podle nich se nejedná jen o strohý výrobní faktor, ale podstatou práce je fakt, že ji vykonávají lidské bytosti, tedy člověk. A potřebou člověka je vykonávat práci na dobrém místě, za dobrou mzdu, která mu umožní kvalitně uspokojovat své vlastní potřeby. *„Pracující se potřebují najít, mají ale těž city a proto mají přirozeně obavy jak o dostupnost práce, tak o její úroveň“* (SAMUELSON A NORDHAUS, 2007, s.243).

Kromě pohledu na práci, co by prostředku pro uspokojení potřeby člověka, je možné nahlížet na práci také ze samotného ekonomického hlediska. Z takového pohledu je práce jedním ze tří výrobních faktorů. Spolu s půdou tvoří primární výrobní faktory a doplňuje je kapitál, coby sekundární výrobní faktor. Do kategorie primárních výrobních faktorů spadá práce (společně s půdou) právě proto, že je ve své podstatě přírodním produktem, který nemá původ v žádné předešlé činnosti nebo výrobě. V odborné literatuře a terminologii se značí práce písmenem L, což je počáteční písmeno anglického Labour, v překladu do češtiny práce (BRČÁK, SEKERKA, SVOBODA, 2013, s. 27).

### Trh Práce

V podstatě jakákoli komodita, ať už primárního nebo sekundárního původu, může být prostředkem směny. Základem směny každé komodity je na jedné straně její nabídka a na straně druhé její poptávka. Ty se za různých okolností vzájemně ovlivňují, působí na

sebe a určují, zda bude komodity na některé straně přebytek, nedostatek nebo optimální množství. To vše se odehrává na trhu. Naprosto stejně je tomu i u práce, jejíž nabídka ze strany domácností a poptávka ze strany firem se střetává v prostředí trhu práce, kde na sebe obě skupiny ekonomických subjektů prostřednictvím nabízené a poptávané práce působí a ovlivňují vývoj na tomto trhu.

*„Trh práce je jedním z trhů výrobních faktorů, přičemž výrobní faktor představuje práce“ (HOLMAN, 2002, s. 235).*

Dle KUCHARĚ (2007, s. 11) funguje trh práce obdobně jako každý jiný trh. Na jedné straně stojí nabízející a na druhé straně poptávající. Zatím co nabízející se snaží prodat své zboží (svou práci) za co nejvyšší cenu, kupující se snaží zboží (práci) koupit za cenu co možná nejnižší a samozřejmě kvalita zboží (práce) co nejvyšší. Může tak dojít k prodeji nebo nákupu zboží (práce), a nebo k jeho odmítnutí a neuskutečnění obchodu.

Ze sociologického pohledu nahlíží na trh práce autorka BROŽOVÁ (2012, s. 14). Všíhá si, že základní jednotkou práce a trhu s prací jsou právě lidé. Lidé, se svými různorodými schopnostmi, vlastnostmi, vzděláním, očekávání, požadavky na výši mzdy, na druh vykonávané práce, kariéru atd. Proto je podle autorky nevyhnutelný a pochopitelný vstup dalších subjektů (kromě firem a domácností), které dění na tomto trhu sledují, ovlivňují a kontrolují. Mezi takové subjekty patří například vláda, odbory nebo nezávislé kontrolní orgány a sdružení.

Homogenost práce a pracovního trhu je dána podmínkami dokonalé konkurence na trhu práce. Takový stav zajišťuje dokonalou informovanost a jednotnost všech účastníků, mezi nimiž neexistuje žádná odlišnost ani riziko. Takovou myšlenku rozvíjejí autoři BRČÁK, SEKERKA A SVOBODA (2013, s.240).

Podle MAREŠE (1994, s. 51) však taková situace nastat nemůže, protože existuje nespočet oborů, odvětví a profesí a především také nespočet geografických oblastí po celé planetě. To vše má za následek rozdílnost, čili nehomogenost práce a trhu práce. Jednu ze zásadních bariér pro existenci homogenosti trhu práce pak podle něj tvoří rozdílné požadavky na kvalifikaci a kvalifikace pracovníků v jednotlivých oborech. Tím je značně limitována jejich fluktuace mezi jednotlivými pracovními trhy.

Důležité je také zmínit teorii lidského kapitálu. Člověk investuje do své pracovní kapacity (vzdělání, školení, osobní rozvoj) tak, aby maximalizoval svůj životní příjem (MAREŠ, 1994, s. 50).

## 5. Nezaměstnanost

Jevem, který doprovází fungování a existenci trhu práce a tím tento trh odlišuje od ostatních ekonomických trhů je bezesporu nezaměstnanost. Jedná se o nestabilní a mnohdy nepředvídatelný prvek trhu práce, který působí jak na nabídku, tak na poptávku a je zapříčiněn vývojem ekonomické situace.

Na území České republiky se s nezaměstnaností v pravém slova smyslu můžeme setkat od roku 1989. Do té doby platilo zažité pravidlo, podle kterého měl každý právo na práci a povinnost pracovat. Po roce 1989 každému zůstalo právo na práci, ale povinnost pracovat již nikdo nemá. Jistota práce podle předem stanovených tabulek pro jednotlivé sektory národního hospodářství odpadla a každý jedinec ekonomicky aktivní si musí práci shánět, vybírat a ucházet se o ní podle svých schopností, vlastností a předpokladů. Je tudíž jen na nich, jak budou v tomto procesu úspěšní. Každý má právo se pracovního procesu nezúčastnit. Pokud se tak ale rozhodne, musí sám sobě přičíst následky, které z neochoty pracovat pro něj budou plynout (ZDVOŘÁK, 2017, s. 19).

KOTÝNKOVÁ (2006, s. 110) datuje vznik nezaměstnanosti rovněž do 90. let minulého století, jakožto důsledek otevření ekonomiky okolním trhům ve světě a rozvoje obchodu. To mělo za následek převážení nabízené práce nad poptávanou a tím rovněž pokles konkurenceschopnosti a výkonnosti domácí ekonomiky. Situace se začala měnit až v roce 2004, kdy česká republika vstoupila do Evropské unie a došlo tak ke sjednocení a provázání tuzemského a celoevropského pracovního trhu.

Vzhledem k rostoucím společenským problémům způsobeným nezaměstnaností je jí v hospodářské politice věnována značná pozornost a stává se jedním z jejích hlavních témat (BUCHTOVÁ A KOL., 2013 s. 57-58).



## 5.1. Dělení nezaměstnanosti

„*Ne každý, kdo pracuje, je zaměstnaný a na druhé straně ne každý, kdo nepracuje, je nezaměstnaný*“, říká autor (MAREŠ, 1994, s. 16)

Základním rozdělením se zabývá BRČÁK, SEKERKA, STARÁ, 2014, s. 140), podle kterých je nejdříve důležité rozlišit druhy osob a věkovou hranici pro určování nezaměstnanosti :

- **Nezaměstnaná osoba**  
= osoba práce schopná, ochotná pracovat, aktivně práci hledající, přesto v dané chvíli zaměstnání nemá.
- **Zaměstnaná osoba / ekonomicky neaktivní osoba**  
= osoba nesplňující kritéria osoby nezaměstnané.
- **Osoby dotčené nezaměstnaností se nacházejí ve skupině obyvatel od 15ti let do věkové hranice stanovené zákonem pro odchod do důchodu.**

Autoři (BRČÁK, SEKERKA, STARÁ, 2014, s. 19-20) dále uvádějí, že nezaměstnanost se dělí na krátkodobou a dlouhodobou, podle délky svého trvání.

HOLMAN (2002, s. 293 – 297) rovněž popisuje dva druhy nezaměstnanosti. Dobrovolnou, při níž nezaměstnaný hledá práci za vyšší odměnu než-li je odměna za tuto práci na trhu obvyklá, a nedobrovolnou, při které nezaměstnaný hledá práci za obvyklou odměnu, i přesto však práci najít nedokáže.

Zásadní rozdělení nezaměstnanosti uvádí MAREŠ (1994, s. 17), jenž dělí nezaměstnanost na strukturální, frikční a cyklickou. Toto dělení je odvozeno od příčin vzniku nezaměstnanosti.

- **Strukturální nezaměstnanost:** Je způsobena přesunem pracovníků mezi jednotlivými sektory ekonomiky, v důsledku měnící se skladby poptávky po práci v jednotlivých odvětvích. Toto úzce souvisí hlavně s kvalifikací zaměstnanců. Při přechodu z jednoho oboru do jiného si zaměstnanec mnohdy musí vzdělání (kvalifikaci doplnit), proto tato nezaměstnanost mívá delší trvání. (BUCHTOVÁ A KOL, 2002, s. 67)

- **Frikční nezaměstnanost:** Jedná se o v zásadě přirozenou nezaměstnanost. Tvoří ji osoby, které přirozeně a z velké části dobrovolně fluktuují na trhu práce a přecházejí od jednoho zaměstnavatele k druhému, dále jsou její součástí například studenti, kteří teprve své uplatnění hledají nebo také matky, vracející se z mateřské dovolené a hledající novou práci. Do frikční nezaměstnanosti se také řadí nezaměstnanost sezonní, kterou přinášejí obory jako je zemědělství nebo stavebnictví, v nichž pracovní aktivita přes zimu opadá (BRČÁK, SEKERKA, STARÁ, 2014, s. 145-146).
- **Cyklická nezaměstnanost:** Mezi nezaměstnaností a tempem ekonomického růstu existuje souvislost, která úzce souvisí s cyklickou nezaměstnaností. Jedná se o druh nezaměstnanosti způsobený pravidelně se opakujícími změnami a výkyvy v ekonomických cyklech (BROŽOVÁ, 2012, s. 235).

Dělení nezaměstnanosti je třeba doplnit ještě o přirozenou míru nezaměstnanosti. Je podmíněna dlouhodobou rovnováhou v ekonomice, při které nedochází k růstu ani poklesu inflace. Lidé v takovém případě setrvávají na svých pracovních pozicích a nezaměstnané tvoří především přirozená migrace pracovníků z různých osobních důvodů (stěhování, kariéra, atd.). Součástí je nezaměstnanost frikční a strukturální (BRČÁK, SEKERKA, STARÁ, 2014, s. 142 – 150).

## 5.2. Výpočet nezaměstnanosti

Proto, aby mohla být nezaměstnanost interpretována a dalo se přistoupit k její regulaci a nápravným opatřením, je nutné znát přesnou hodnotu (počet) nezaměstnaných a její vývoj. Ke zjištění těchto hodnot slouží především dva ukazatele. Míra nezaměstnanosti a podíl nezaměstnaných osob.

Autoři BRČÁK, SEKERKA, STARÁ (2014, s. 141 – 142) uvádějí výpočet míry nezaměstnanosti jako podíl nezaměstnaných osob na celkové pracovní síle. Za celkovou pracovní sílu autoři považují osoby zaměstnané i nezaměstnané (práci hledají, ale zatím ji nemají). Vyjádření míry nezaměstnanosti je v procentech. Institucí státu, do jejíž kompetence výpočet míry nezaměstnanosti spadá, je Český statistický úřad (dále jen ČSÚ),

Který k tomuto výpočtu používá údaje zjištěné při výběrovém šetření pracovních sil za pomoci dotazníku (ČSÚ, 2012 a).

Ministerstvo práce a sociálních věcí (dále jen MPSV) pracuje s výpočtem podílu nezaměstnaných osob. Ten vychází z údajů Úřadu práce (dále jen ÚP), který eviduje dosažitelné uchazeče o zaměstnání, tedy uchazeče ve věku 15 – 64 let. Podíl nezaměstnaných osob se pak vypočte jako poměr dosažitelných uchazečů k počtu všech obyvatel (opět ve věku 15-64 let).

### **5.3. Sociální rovina nezaměstnanosti**

Nezaměstnanost sebou přináší problém, který se prolíná všemi společenskými strukturami. Mírnění dopadů tohoto problému se věnuje celá řada vládních i nezávislých institucí. Pro tyto potřeby proto dochází k dělení obyvatelstva do takzvaných rizikových skupin. Těmto skupinám je pak věnována různá intenzita zájmu, péče a pomoci právě podle toho, jaké riziko nezaměstnanosti u nich hrozí (BUCHTOVÁ A KOL. 2013, S. 82).

Nejčastěji probíhá řazení osob do rizikových skupin podle jejich věku. Je zde totiž nutné zohlednit vývoj lidské osobnosti, ochotu se učit a přizpůsobovat novým věcem s rostoucím věkem (KUCHAŘ, 2007, s. 146).

Podle BUCHTOVÉ A KOL (2013, s. 85) jsou nejohroženější skupinou staří lidé. I přes nabitě životní zkušenosti a stanovené priority klesá jejich faktická výkonnost, což je znatelné především v oborech náročných na fyzickou zdatnost člověka.

Zásadně nezaměstnanost ohrožuje také mladé lidi. Jedná se o pravý opak lidí starších. Nemají pracovní zkušenosti, ujasněné životní priority a teprve si osvojují základní pracovní návyky. Mladý člověk teprve sám sebe poznává a objevuje své kvality a přednosti. Z těchto důvodů se zaměstnavatelé v mnohých oborech této skupině osob vyhýbají stejně jako skupině osob starších (SAMUELSON A NORDHAUS, 2007, s. 660).

Třetí zásadně ohroženou skupinou jsou osoby se zdravotním postižením. Jak si všímá KUCHAŘ (2007, s. 257), v současné době panuje ze strany podniků značná

demotivace tyto lidi zaměstnávat, neboť na takového zaměstnance musí vynaložit vyšší náklady. V důsledku dlouhodobého neuplatnění pak nastává demotivace i u postižené osoby, která ztrácí o hledání práce zájem.

Rizikových skupin je však daleko více. Podle BROŽOVÉ A KOL (2013, s. 90-91) jsou další skupinou s rizikovým potenciálem osoby s nižší úrovní vzdělání a kvalifikace.

Určitý rizikový faktor panuje i při rozdělení mužského a ženského pohlaví, a to zejména v některých profesích (KUCHAŘ, 2007, s. 137).

Zákon 273/2001 Sb. (spolu s antidiskriminačním zákonem 198/2009 Sb.) pamatují také na problematiku rizika nezaměstnanosti u skupiny národnostních menšin žijících na určitém území.

Nezaměstnanost zásadně ovlivňuje psychiku člověka. Na tom se shodují KREBS (s. 294) i MAREŠ (s. 73). Dle jejich názoru je vliv na společenské postavení a oblasti lidského života zcela nevyvratitelným faktem. Vliv nezaměstnanosti může dokonce u některých jedinců přerůst v psychické poruchy.

*„Ocitne-li se člověk dlouhodobě bez práce, ztrácí pojítka s realitou, zmocní se ho nejistota a strach z budoucnosti, později i pochybnosti o vlastních schopnostech. Ztratit práci ve společnosti, kde je placená práce stále ještě spojována s vysokou společenskou i osobní hodnotou a kde je zaměstnání klíčem k životním aspiracím i zdrojem identity a sebeúcty člověka, přináší stresující životní událost“ (BUCHTOVÁ, 2012, s. 76).*

## 6. Česká a Evropská legislativa

Problematika trhu práce a zaměstnávání osob je velice obsáhlá, a proto je nezbytně nutné, aby tato oblast byla kvalitně zajištěna především po legislativní stránce. Toto legislativní zajištění slouží jako podpora při zaměstnávání osob a stejně tak i jako ochrana znevýhodněných skupin osob na trhu práce a jasně vymezuje pravidla pro zaměstnance i zaměstnavatele. Lze rozlišit národní a Evropskou legislativu, přičemž obě na sebe navazují a jsou propojeny stěžejními dokumenty a předpisy.

### 6.1. Politika zaměstnanosti

Podle KUCHARĚ (2007, s. 161) se jedná o ucelený řetězec opatření, která mají zajistit stabilitu na trhu práce a efektivní využití pracovníků na trhu práce. Hlavním účelem politiky zaměstnanosti tedy je dosažení plné zaměstnanosti a potlačení nezaměstnanosti.

Politika zaměstnanosti pro naplnění svých cílů vyvíjí aktivity v řadě oblastí. Touto aktivitou se snaží zajistit rozvoj infrastruktury trhu práce, usiluje o vznik nových pracovních míst, snaží se podporovat rychlejší adaptabilitu a přizpůsobivost pracovníků při změně povolání a v neposlední řadě podpořit osoby dočasně nezaměstnané a zajistit jim jejich základní životní podmínky a potřeby (KREBS, s. 297).

KUCHARĚ (2007, s. 163 – 164) dělí politiku zaměstnanosti na politiku aktivní, která se snaží předcházet vzniku nezaměstnanosti a politiku pasivní, která naopak poskytuje podporu až ve chvíli, kdy k nezaměstnanosti dojde a je třeba se potýkat s jejími následky.

Stěžejním dokumentem pro Státní politiku zaměstnanosti v České republice je zákon o zaměstnanosti č. 435/2004 Sb. navazující na Evropskou legislativu o zaměstnanosti. Tato norma stanovuje podmínky pro existenci aktivní i pasivní politiky zaměstnanosti (Zákon 435/2004 Sb.).

Instituce státního aparátu v České republice, které zaštiťují a zabývají se politikou zaměstnanosti, jsou Ministerstvo práce a sociálních věcí (MPSV) a Úřad práce ČR (ÚP). Právě ÚP a jeho pobočky v jednotlivých krajích jsou z velké části koncovým prostředníkem mezi legislativním aparátem státu a trhem práce a bývají vykonavatelem

řady legislativních opatření. Jejich činnost je vymezena v § 8a, zákona 435/2004 Sb. o zaměstnanosti. Do kompetence ÚP patří následující úkoly:

- Evidence volných míst
- Evidence uchazečů
- Sledování a vyhodnocování vývoje trhu práce
- Zprostředkování zaměstnání
- Poskytování informací uchazečům i zaměstnavatelům.

Nelze opomenout ani nástroje pasivní politiky zaměstnanosti, které jsou svěřeny do kompetence ÚP. Mezi ně patří například vyplácení příspěvků nezaměstnaným osobám (Zákon 435/2004 Sb.).

### **6.1.1. Nástroje politiky zaměstnanosti – AKTIVNÍ**

*Aktivní politika zaměstnanosti je souhrn opatření směřujících k zajištění maximální úrovně zaměstnanosti (ZÁKON 435/2004 Sb., § 104, část V). Zákon 435/2004 Sb. také dále stanovuje, že kromě MPSV a ÚP mohou aktivní politiku ve spolupráci s těmito institucemi vykonávat další subjekty.*

Aktivní nástroje politiky zaměstnanosti tvoří především opatření snižující riziko vzniku nezaměstnanosti. Klíčové při jejich použití je vhodné načasování. To je podmíněno dobrou znalostí situace na trhu práce a také sledováním vývoje ekonomiky a světového i národního hospodářství. Stejně důležité je i zapojení zaměstnavatelů, kteří by měli být motivováni k vytváření nových pracovních pozic a také zapojení uchazečů o práci, kteří by měli být motivováni k aktivnímu hledání práce a sebezdokonalování po odborné stránce tak, aby se zvýšila šance na jejich uplatnění (ZDVOŘÁK, 2017, s. 32).

Zákon 435/2004 Sb. vymezuje následující nástroje aktivní politiky zaměstnanosti:

- Investiční pobídky
- Rekvalifikace
- Společensky účelná pracovní místa
- Veřejně prospěšné práce
- Překlenovací příspěvek

- Příspěvek na zapracování
- Příspěvek při přechodu na nový podnikatelský program

Zákon 435/2004 Sb. dále také kromě nástrojů aktivní politiky zaměstnanosti vymezuje takzvaná opatření aktivní politiky zaměstnanosti. Konkrétně jsou zakotvena v § 105 a patří mezi ně poradenství, cílené programy, zprostředkování zaměstnání, podpora zaměstnávání zdravotně postižených osob (zákon 435/2004 Sb. § 105).

V poslední době mezi zaměstnavateli je oblíbené hledání a zaměstnávání zaměstnanců přes pracovní agentury. Tato problematika je řešena v § 119 zákona o zaměstnanosti. I takový způsob nábory uchazečů je podle zmiňovaného zákona považováno za aktivní nástroj politiky zaměstnanosti (zákon 435/2004 Sb.).

Řada nástrojů aktivní politiky zaměstnanosti je podmíněna nebo zcela závislá na poskytnutí finančního příspěvku ze strany státu. Pro stát se jedná o hmotně nevratný výdaj. Proto je dle autora této práce nezbytné stále zlepšovat legislativu po kontrolní stránce těchto mechanismů, aby nemohlo docházet ke zneužívání takto vyplácených podpor osobami, které pracovat nechtějí a pouze hledají způsob, jak se na systému podpory skutečných uchazečů o zaměstnání přizivit (ZDVORÁK, 2017, s. 35).

### **6.1.2. Nástroje politiky zaměstnanosti – PASIVNÍ**

Současná legislativa České republiky již termín „pasivní nástroje politiky zaměstnanosti“ nepoužívá. Je možné je nalézt již jen v některých starších vyhláškách ministerstva financí ČR. (MVČR, 2018)

Hlavním úkolem těchto nástrojů je řešení následků nezaměstnanosti. Patří sem především vyplácení podpory nezaměstnaným osobám. Tu vyplácí ÚP na základě splnění podmínek vyhlášených MPSV. Je vyplácena v délce 5 až 11 měsíců a je podmíněna mimo jiné nutností trvání důchodového pojištění alespoň po dobu 12 měsíců po sobě jdoucích v předchozích dvou letech (zákon 435/2004 Sb.).

## 6.2. Evropská legislativa

V květnu roku 2004 se Česká republika stala členem Evropské Unie (dále jen EU), což si vyžádalo provázání nebo dokonce podřízení se u řady právních předpisů národních s právními předpisy evropskými. Důvodem byla především integrace a sjednocení základních právních norem všech členských zemí. Výjimkou nebyla ani oblast zaměstnanosti. Politika zaměstnanosti a řešení problémů s ní spojených je na evropské úrovni realizováno především prostřednictvím cílených programů. Jako cílený program jsou podle zákona o zaměstnanosti označovány opatření zavedená ke zvýšení uplatnění jednotlivých osob nebo jejich skupin na trhu práce. Cílené programy byly realizovány také na národní úrovni, ale propojení při jejich realizaci s evropskou úrovní přineslo nové možnosti v jejich realizaci. A to především v oblasti jejich financování, které probíhá ze strukturálních fondů EU a tím cílené programy propojuje i s dalšími programy EU podporujícími plnou zaměstnanost. (Zákon 435/2004 Sb.)

Největší prostředky v rámci EU na podporu zaměstnanosti plynou z Evropského sociálního fondu (dále jen ESF), který slouží pro poskytování financí na neinvestiční projekty a který slouží k naplňování evropské strategie zaměstnanosti. ESF má vytyčeno celkem osm základních cílů, kterých má být jeho realizací dosaženo. Těmito cíli jsou:

- Pomoc nezaměstnaným
- Rovné příležitosti pro všechny
- Sociální začleňování, pomoc lidem ze znevýhodněných sociálních skupin
- Celoživotní vzdělávání
- Kvalifikovaná a přizpůsobivá pracovní síla
- Moderních způsoby organizace práce a podnikání
- Zlepšení přístupu a účasti žen na trhu práce
- Boj se všemi formami diskriminace a nerovnostmi souvisejícími s trhem práce

Uvedené cíle obsahují nejzásadnější problémy, které obecně prostupují trh práce od lokální úrovně přes úroveň národní až po úroveň evropskou.



Pro čerpání prostředků z ESF musí mít každý stát ustanoven hlavní státní orgán pověřený řízením tohoto čerpání. V České republice řízení čerpání prostředků z ESF připadlo do kompetence Ministerstva práce a sociálních věcí. Tomu při čerpání prostředků poskytují spolupráci následující instituce:

- Ministerstvo pro místní rozvoj
- Ministerstvo životního prostředí
- Ministerstvo průmyslu a obchodu
- Úřad práce
- Czech Invest
- Územní a místní samospráva

Z výše uvedeného je tedy patrné, že se jedná o orgány, kterých se problematika zaměstnanosti dotýká zásadněji a pro něž je řešení této problematiky zásadní. Jednotlivé projekty jsou pak financovány tzv. operačními programy, které jsou koncovým nástrojem čerpání prostředků z ESF a které přesně definují podmínky pro konkrétní dané projekty, za kterých lze peníze na jejich realizaci z ESF čerpat. Tyto operační programy bývají časově omezeny po dobu šesti let (MPSV 2013 a).

## **7 .Doprava**

Úkolem následujícího textu je přiblížit čtenáři problematiku dopravy jako celku a především dopravy silniční, kterou se tato diplomová práce bude zabývat ve své praktické části.

### **7.1. Historie dopravy**

Jak již bylo zmíněno v úvodu práce, doprava je fenoménem současné doby, který se rychle rozvíjí a jehož důležitost prudce stoupá. Důležitost dopravy se začala projevovat ve chvíli, kdy se spotřeba začala přesouvat do vzdálenějších míst od místa výroby, stejně tak v době, kdy se zpracovatelská odvětví začala přesouvat do větších vzdáleností od místa těžby a prvovýroby. Ačkoli ve větší míře je toto úkazem posledních zhruba sta let, rozvoj dopravy probíhá již několik staletí. Z historického hlediska je za nejstarší projev dopravy považována pěší chůze, která v řadě málo rozvinutých zemích přetrvala jako jeden ze stěžejních dopravních způsobů dodnes. V rozvinutých zemích byla chůze vystřídána prostředky dopravy mechanicko-technické povahy (BRINKE, 1999, s. 112)

### **7.2. Rozdělení dopravy**

BRŮHOVÁ-FOLTÝNOVÁ (2009, s. 34-35) jako nejčastější členění dopravy uvádí rozdělení podle prostoru, ve kterém se nachází dopravní cesta. Z takového hlediska lze rozlišit dopravu pozemní, vodní a leteckou. Dle autorky se pak pozemní doprava dále dělí na silniční, železniční a nemotorovou a doprava vodní na vnitrozemskou, příbřežní a námořní. Doprava letecká zůstává bez dalšího členění.

**Obrázek 4: Základní rozdělení dopravy**

|   |                          |                 |  |      |
|---|--------------------------|-----------------|--|------|
| Podle prostoru, ve kterém se nachází dopravní cesta | Pozemní                  | Silniční        |  |      |
|   |                          | železniční      |  |      |
|   |                          | Nemotorová      |  | Pěší |
|   | Vodní                    | Vnitrozemská    |  |      |
|   |                          | Příbřežní       |  |      |
|   |                          | Námořní         |  |      |
|   | Letecká                  |                 |  |      |
| Podle předmětu a způsobu dopravy                    | Osobní                   | Individuální    |  |      |
|   |                          | Hromadná        |  |      |
|   | Nákladní                 | Veřejná         |  |      |
|   |                          | Na vlastní účet |  |      |
| Podle územního rozdělení přepravních potřeb         | Městská, místní          |                 |  |      |
|   | Vnitrostátní, regionální |                 |  |      |
|   | Mezinárodní              |                 |  |      |
| Podle vztahu zdroje a cíle dopravy vzhledem k území | Vnitřní                  |                 |  |      |
|   | Vnější                   |                 |  |      |
|   | tranzitní                |                 |  |      |

**Zdroj: BRŮHOVÁ-FOLTÝNOVÁ (2009, s. 35) – Vlastní zpracování autora**

Další způsob rozdělení dopravy je podle předmětu a způsobu dopravy. Z takového hlediska dopravu dělí ADAMEC A KOL. (2008) na dopravu osobní a nákladní.

BRŮHOVÁ-FOLTÝNOVÁ (2009, s. 35) dodává ještě dělení dopravy na dopravu místní, vnitrostátní a mezinárodní nebo podle vztahu zdroje a cíle dopravy na vnitřní, vnější a tranzitní.

Přehledně základní rozdělení dopravy shrnuje obrázek 4 na předešlé straně.

Z obecného hlediska je nejčastěji doprava zmiňována v rovině osobní nebo nákladní. Pro další potřeby praktické části této práce proto bude pozornost zaměřena především na toto rozdělení dopravy.

### **7.3. Základní pojmy v dopravě**

#### **Doprava**

Dle J. EISLERA (2000, s 12) se jedná o pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách. BRŮHOVÁ-FOLTÝNOVÁ (2009, s. 14) definuje samotnou dopravu obecněji. Podle ní se jedná o prostředek pro naplnění potřeb mobility.

#### **Dopravní proces**

Soubor všech činností souvisejících s dopravou a nutných k jejímu uskutečnění (EISLER J., 2000, s. 12).

#### **Dopravce**

Podnikatelský subjekt kompetentní k uspokojení přepravní potřeby. Jedná se o vlastníka, provozovatele nebo nájemce dopravního prostředku (NOVÁK, ZELENÝ, PERNICA, KOLÁŘ, 2011, s. 16).

#### **Přeprava**

Je výsledkem (produktem) dopravy (BRINKE, 1999, s. 112). Jedná se o souhrn všech aktivit souvisejících s dopravním procesem včetně souvisejících služeb (NOVÁK, ZELENÝ, PERNICA, KOLÁŘ, 2011, s. 15).

#### **Přepravní proces**

Souhrn činností, které počínají objednávkou přepravy a končí vydáním zboží koncovému příjemci. Stejný princip platí i v osobní dopravě (EISLER J., 2000, s. 12).

### **Přepravce**

Spotřebitel dopravních nebo přepravních služeb. Jedná se o zákazníka dopravce, tudíž objednatele dopravy (NOVÁK, ZELENÝ, PERNICA, KOLÁŘ, 2011, s. 17).

### **Přepravní jednotka**

Jakékoli zboží, včetně osob, které je způsobilé k okamžité přepravě bez nutnosti jakékoli další úpravy (NOVÁK, ZELENÝ, PERNICA, KOLÁŘ, 2011, s. 16).

### **Objem dopravy/přepravy**

Jedná se o množství přemístěného nákladu nebo osob v určitém časovém období. V souvislosti s nákladní dopravou je udáván v tunokilometrech (1 tuna přepravená na vzdálenost 1km) a v souvislosti s dopravou osobní v osobokilometrech (1 osoba přepravená na vzdálenost 1 km) (BRŮHOVÁ-FOLTÝNOVÁ, 2009, s. 14).

### **Silniční doprava**

Nejrozšířenější druh přepravy. Přeprava menšího množství osob/nákladu s využitím silniční sítě a možností přímého doručení na konkrétní místo (EISLER J., 2000, s. 13).

## **7.4. Legislativa dopravy**

Doprava jako taková je z legislativního hlediska poměrně složitým odvětvím národního hospodářství, které navíc tuto složitost ještě prohlubuje svým rychlým rozvojem. Z toho důvodu dochází k neustálým změnám v jednotlivých právních předpisech upravujících oblast dopravy. Legislativní normy korigující odvětví dopravy je možné rozdělit do následujících skupin:

- Legislativa ČR
- Legislativa EU

Národní i nadnárodní legislativní předpisy jsou pak ještě podrobněji upraveny v závislosti na svém zaměření. Kromě obecných právních norem jsou tak normy zaměřené na dopravce, přepravce, řidiče. Řada právních norem je také zaměřená na činnosti a projevy s dopravou související jako například její vliv na životní prostředí nebo udržitelnost dopravy.

Vzhledem k množství právních norem budou v této podkapitole zmíněny pouze ty stěžejní a nejdůležitější pro existenci silniční dopravy.

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

- Základní legislativní dokument upravující podmínky provozování silniční dopravy
- Tento zákon upravuje v návaznosti na přímo použitelné předpisy Evropské unie podmínky provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly prováděné pro vlastní a cizí potřeby za účelem podnikání, jakož i práva a povinnosti právnických a fyzických osob s tím spojené a pravomoc a působnost orgánů státní správy na tomto úseku (ÚZ – ÚPLNÉ ZNĚNÍ, 2018, s. 4).

### **Zákon 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích**

- Předpis zabývající se právní úpravou existence dopravních cest (silnic)

Upravuje:

- a) kategorizaci pozemních komunikací, jejich stavbu, podmínky užívání a jejich ochranu,
- b) práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů a
- c) výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací příslušnými silničními správními úřady (ÚZ – ÚPLNÉ ZNĚNÍ, 2018, s. 96)

### **Zákon 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících**

- Legislativní dokument upravující podnikání a provoz v osobní dopravě z hlediska zajištění základní dopravní obslužnosti (ÚZ – ÚPLNÉ ZNĚNÍ, 2018, s. 233).

### **Vyhláška 522/2006 Sb. o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě**

- Tato vyhláška zapracovává příslušné předpisy Evropských společenství a v návaznosti na přímo použitelný předpis (ÚZ – ÚPLNÉ ZNĚNÍ, 2018, s. 65)

### **Vyhláška č. 470/2012 Sb. o užívání pozemních komunikací zpoplatněných mýtným**

- Tato vyhláška stanoví:

pozemní komunikace, jejichž užití podléhá mýtnému, další skutečnosti uváděné v evidenci údajů o mýtném nezbytné pro provozování systému elektronického mýtného, způsob provádění evidence v systému elektronického mýtného, způsob úhrady mýtného a prokázání úhrady mýtného, strukturu, popis a způsob výpočtu nákladů a způsob stanovení sazeb mýtného (ÚZ – ÚPLNÉ ZNĚNÍ, 2018, s. 196)

### **Zákon 262/2006 Sb. Zákoník práce**

- upravuje právní vztahy vznikající při výkonu závislé práce mezi zaměstnanci a zaměstnavateli; tyto vztahy jsou vztahy pracovněprávními a zapracovává příslušné předpisy Evropské unie v oblasti práce (Zákon 262/2006 Sb.).

### **Nařízení vlády č. 589/2006 Sb.**

- stanovuje odchylné úpravy pracovní doby a mzdového hodnocení pracovníků v dopravě (ÚZ – ÚPLNÉ ZNĚNÍ, 2018, s. 4-245)

### **Nařízení Evropského parlamentu 561/2006 o práci osádek vozidel v silniční dopravě**

- Upravuje pracovní dobu a doby odpočinku a přestávek řidičů v silniční motorové dopravě

Budoucnost dopravy na území evropské unie upravuje evropský dokument s názvem **Bílá kniha**, která se zabývá ekologií a udržitelností dopravy pro další generace.

Jak bylo zmíněno v úvodu této podkapitoly, dopravní legislativa je poměrně složité téma a jeho podrobnější rozbor není příliš podstatný pro analyzovaný problém v praktické

části této práce. Z toho důvodu je potřeba brát zmíněný výčet právních úprav dopravy jen jako příkladný exkurz do této oblasti pro vytvoření představy, co vše dopravní legislativa obsahuje.



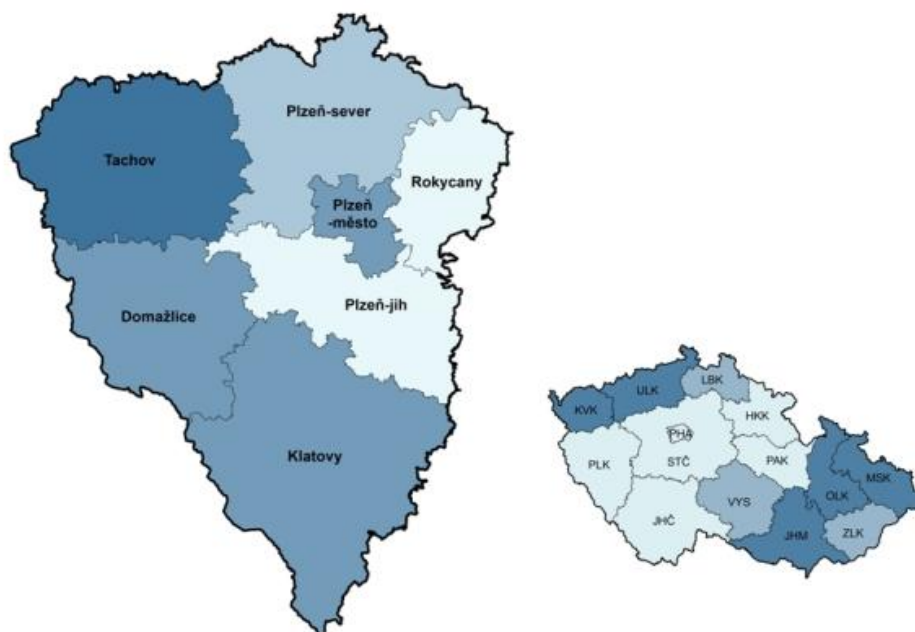
## **8. Praktická část**

V druhé části diplomové práce si autor klade za cíl prakticky využít informace a znalosti získané literární rešerší, dosavadním studiem a především svou praxí. V této části práce bude analyzován trh práce v Plzeňském kraji s popisem situace na trhu práce v jeho jednotlivých okresech. Analýza trhu práce Plzeňského kraje bude prezentována nejprve obecněji, následně pak dojde k zaměření na jednu konkrétní část tohoto trhu práce, a sice na část trhu práce v odvětví dopravy s převážným zaměřením na dopravu silniční osobní a nákladní. Analýza bude provedena na základě dat shromážděných z prezentovaných šetření ČSÚ, MPSV, ÚP a osobního dotazování autora v konkrétních podnicích působících v odvětví dopravy v Plzeňském kraji. Pro dokreslení situace na trhu práce a vývoje nabídky a poptávky po práci v Plzeňském kraji bude po provedení analýzy uveden příklad několika dopravních podniků a jejich konkrétního vývoje v oblasti zaměstnávání pracovníků. V závěru této části práce dojde ke shrnutí zjištěných poznatků a navržení možných řešení pro udržení nebo zlepšení stávající situace na trhu práce v odvětví dopravy v Plzeňském kraji. Uvedeným postupem budou naplněny cíle, jež si autor vytyčil v úvodu práce.

### **8.1. Plzeňský kraj**

Pro analýzu nabídky a poptávky po práci v Plzeňském kraji, jak obecnou, tak v odvětví dopravy, je nejprve nutné si tento kraj podrobněji charakterizovat z hlediska geografického, demografického i ekonomického. Pouze tak může dojít k pochopení vývoje dílčích ukazatelů zaměstnanosti na jeho území a k navržení možných opatření pro jejich další pozitivní vývoj. Zároveň je důležitý popis umístění a začlenění Plzeňského kraje v rámci celé České republiky, stejně tak i jednotlivých okresů v rámci kraje jako celku.

**Obrázek 4: Plzeňský kraj a Česká republika**



**Zdroj: ČSÚ (2018 a.)**

Plzeňský kraj se nachází v jihozápadní části České republiky a se svou rozlohou 7 561 km<sup>2</sup> je třetím největším krajem. Počtem 549 600 obyvatel však obsazuje v rámci ČR deváté místo. Téměř 30 % těchto obyvatel žije v krajském městě Plzni. Zbýlých 70 % v ostatní 500 obcích, které se nacházejí v celkem sedmi okresech, které do Plzeňského kraje spadají. Jsou to okresy Plzeň město, Plzeň jih, Plzeň sever, Rokycany, Tachov, Domažlice, Klatovy. Osídlení jednotlivých okresů se značně liší. To je dáno především historickým vývojem oblasti. V době vysídlování příhraničí došlo k masivnímu odlivu obyvatel z okresů Klatovy, Domažlice a Tachov. V době ekonomického růstu naopak ke značnému přílivu obyvatel do oblasti průmyslových center kolem Plzně. (ČSÚ 2018 b.)

Ze statistického hlediska je kraj začleněn do regionu NUTS II Jihozápad (spolu s Jihočeským krajem) a jednotlivé okresy spadají pod označení statistických jednotek LAU

I<sup>1</sup>. Celou svou jihozápadní hranicí kraj sousedí se Spolkovou republikou Německo (dále jen SRN). Na severu probíhá hranice kraje podél Karlovarského a Ústeckého kraje, na jihovýchodní straně pak podél kraje Jihočeského a Středočeského.

Plzeňský kraj svou polohou a infrastrukturou tvoří významnou spojnicí mezi východní a západní Evropou. Tomuto faktu napomáhá především jeho hraniční poloha se SRN, která přitahuje stále více zahraničních investorů. Dalším aspektem je krajská dopravní infrastruktura. Především silniční spojení východní Evropy a celé ČR se západem po dálnici D5 procházející od Prahy přes Plzeňský kraj až na hranici se SRN (hraniční přechod Rozvadov). Tady dále navazuje na německou dálnici A6. Neméně důležité a pro zahraniční investory zajímavé je pak železniční spojení Praha – Plzeň – Domažlice – Furt im Wald – München a Praha – Plzeň – Klatovy – Železná Ruda, Alžbětín. (ČSÚ 2018 b.)

Z ekonomického hlediska se Plzeňský kraj podílí na tvorbě HDP ČR 5,2 %. Je zde poměrně rozvinutá průmyslová výroba soustředěná do oblastí Plzně, Rokycanska, Plzně jihu a Tachovska (okolí dálnice D5 a návaznost na železniční dopravu). Téměř třetina průmyslové výroby je soustředěna v samotné Plzni a na jejích periferiích. Dále je v kraji významně rozvinutá výroba piva a tradice pivovarnictví. V kraji působí celá řada minipivovarů a především akciová společnost Plzeňský Prazdroj. V okresech položených jižně od Plzně je naopak více rozšířené zemědělství. Průmysl se zde rozvíjí pomaleji a je závislý na modernizaci a rozvoji dopravní infrastruktury, která zajistí lepší dostupnost těchto okresů a jejich napojení na hlavní dopravní tepny kraje. (ČSÚ 2018 a.)

---

<sup>1</sup> K okresnímu dělení státu se přešlo státní reformou v roce 1960. V roce 2001 bylo rozhodnuto o návratu ke krajskému členění státu. V roce 2001 tak zanikly i okresní úřady a okres fakticky zůstal pouze statistickou jednotkou. V tomto roce se rovněž začalo pracovat s evropským členěním území dle počtu obyvatel s označením NUTS a LAU.

**Obrázek 5: Znak Plzeňského kraje**



**Zdroj: Plzeňský kraj (2018 a.)**

Z přírodního hlediska je Plzeňský kraj rovněž rozmanitý. Na jižní straně se nachází pohoří Šumava, jehož velkou část zabírá národní park a chráněná krajinná oblast. Zde se nachází významné přírodní objekty jako Černé a Čertovo jezero, jezero Laka, Modrava, Kvilda i kulturní památky. Na západní straně do Plzeňského kraje částečně zasahuje pohoří Český les. V okolí Plzně je převážně rovinatá oblast bez výraznějších terénních změn v nadmořské výšce. Ve své východní části kraj částečně zasahuje do pohoří Brdy. Z hlediska vodních toků územím kraje protékají čtyři významné řeky. Jsou to Úhlava, Úslava, Radbuza a Mže, na jejichž soutoku se nachází město Plzeň. Po svém spojení tvoří řeku Berounku, které svým tokem spadá do povodí Vltavy. (ČSÚ 2018 b.)

Plzeňský kraj disponuje celkem 3 485 lůžky v 11 nemocnicích a také několika LDN (léčebna pro dlouhodobě nemocné). Z hlediska vzdělávání je zde 272 mateřských škol, 221 základních škol, 15 gymnázií, 44 učebních oborů na středních školách a učilištích (bez nástavbového studia), vysokoškolské vzdělání zajišťuje Západočeská univerzita v Plzni a dále Univerzita Karlova, Metropolitní univerzita a Česká zemědělská univerzita v Praze. Z kulturního hlediska a z hlediska cestovního ruchu se v kraji i v samotné Plzni nachází řada významných kulturních a volnočasových objektů. Za významné lze jmenovat například klášter Plasy, Zoologická zahrada Plzeň, hrady Radyně, Rabštejn, Švihov, Kašperk, Rabí, Velhartice, Klenová, zámky Horšovský Týn, Kozel, Manětín, a lze sem

zařadit i největší národopisné a folklorní slavnosti na území ČR, které se konají každý rok v Domažlicích, kterými jsou Chodské slavnosti. K rekreaci v zimě i v létě je možné využít řeku Berounku, vodní nádrž Hracholusky, řadu turistických atrakcí a areálů na Šumavě i pobyt v Konstantinových lázních. (ČSÚ 2018 b.)

Plzeňský kraj si v dlouhodobém pohledu poměrně stabilně drží nízkou míru nezaměstnanosti. Daří se tak díky příchodu nových investorů a politice zaměstnanosti kraje. Za významné zaměstnavatele v kraji je možné uvést Plzeňský Prazdroj a.s., Panasonic AVC Networks Czech, Fakultní nemocnice Plzeň, ČSAD Autobusy Plzeň a.s., Policie ČR – KŘPK, Ideal Automotive Bor s.r.o., Škoda Transportation a.s., České Dráhy a.s., atd.

Protože bude v následujícím textu analyzována situace a vývoj nabídky a poptávky na trhu práce v odvětví dopravy, je důležité si alespoň stručně přiblížit také dopravní síť v Plzeňském kraji. Celková délka silniční sítě Plzeňského kraje čítá 5 132 kilometrů. Z toho 419 km silnice I. třídy, 1 494 kilometrů silnice II. třídy, 3 111 kilometrů silnice III. třídy a 110 kilometrů dálnice D5. Významnou dopravní tepnu tvoří právě zmiňovaná dálnice D5 spojující Prahu se SRN, která do kraje vstupuje v okrese Rokycany a pokračuje kolem města Plzeň do okresu Plzeň sever a končí na hraničním přechodu Rozvadov v okrese Tachov. Stává se tak pátevní tepnou silniční dopravy v kraji, na kterou navazují další důležité silniční tahy I/26 z Plzně do Domažlic a dále do Bavorska, I/27 z Mostu přes Plzeň a Klatovy na Železnou rudu a dále do Bavorska (součást mezinárodní silnice E53), I/20 z Karlových Varů přes Plzeň do Českých Budějovic, I/22 z Domažlic přes Klatovy do Českých Budějovic. Provozní délka železnice v kraji činí 707 km a je tvořena pátevní sítí tratí z Plzně do Českých Budějovic, Žatce, Mariánských Lázní, Železné Rudy, Domažlic a Prahy a navazujících lokálních tratí. Lodní doprava se v kraji neprovozuje. Kraj rovněž nedisponuje žádným dopravním letišťem pro provoz letecké dopravy.

Hejtnanem Plzeňského kraje je v současné době Ing. Josef Bernard za Českou stranu sociálně demokratickou.

## 8.2. Nabídka a poptávka práce v Plzeňském kraji

Při přechodu od centrálně plánovaného hospodářství k tržní ekonomice a kapitalismu na konci 21. století došlo ke značným změnám ve společnosti, politice a fungování státu. Lze bez nadsázky tvrdit, že ve státě nenalezneme jedinou oblast nebo sféru, které by se tato změna nedotkla. Výjimkou není ani trh práce. Tato oblast je jednou z nejvíce ovlivněnou změnami, které přišli po roce 1989. Kromě novodobého problému nezaměstnanosti změny přinesly i pozitiva v podobě nových možností uplatnění a otevření pracovního trhu zahraničním pracovníkům i zaměstnavatelům.

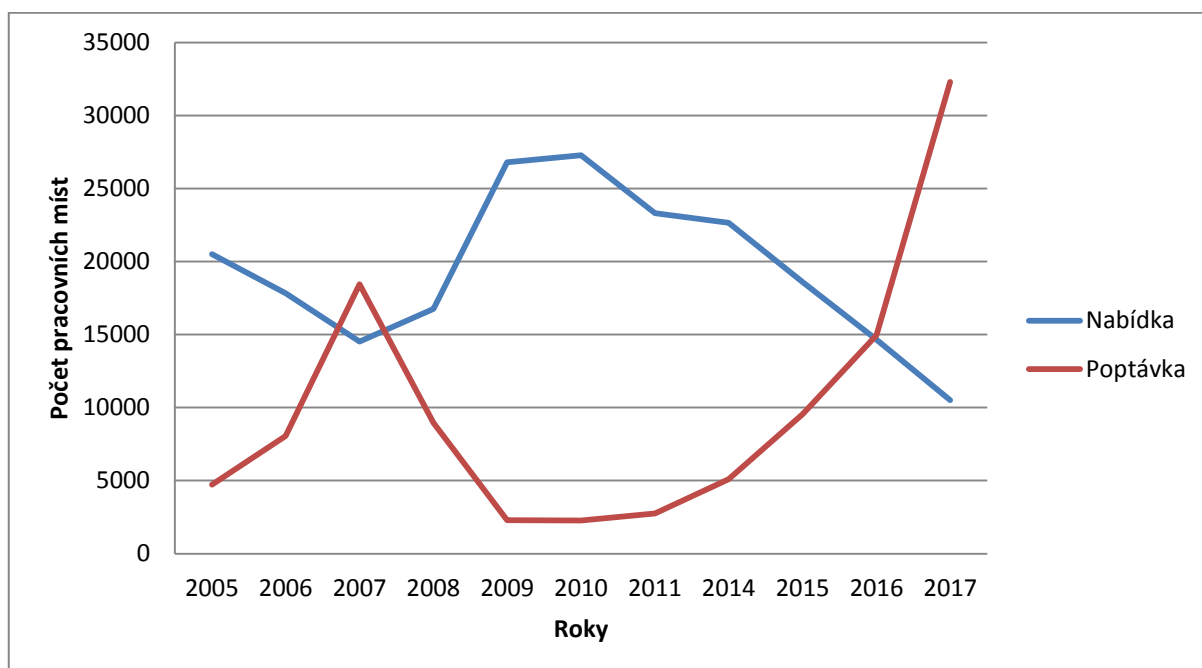
Cílem této diplomové práce není sáhodlouze popisovat historický vývoj trhu práce, ale pomocí analýzy aktuálního vývoje dojít k návrhu opatření pro další pozitivní vývoj na tomto trhu v Plzeňském kraji. Z toho důvodu je jako výchozí bod analýzy vybrán rok 2005, kdy se začali zavádět do praxe nové postupy a legislativa, kterou přinesl vstup ČR do EU a posledním analyzovaným rokem bude rok 2017. Sledované období by mělo poskytnout dobrý pohled na vývoj trhu práce a jeho výkyvy a změny. Pro přehlednost v následujícím textu nebude dopodrobna rozebírán každý rok, ale budou popsány roky, ve kterých docházelo k výrazným výkyvům a změnám a budou analyzovány jejich příčiny. Větší pozornost bude věnována posledním čtyřem rokům sledovaného období, neboť se jedná o poměrně aktuální vývoj.

Analýza trhu práce v Plzeňském kraji vychází ze základního ukazatele, kterým je absolutní počet pracovních míst (nabízených, poptávaných) v evidenci ÚP a MPSV. Dle autora se jedná o ukazatel s nejpřesnější vypovídací hodnotou a zároveň jsou tato data dostupná pro všechny následující podkapitoly. Je nutné upozornit, že v časové řadě analýzy chybí data v roce 2012 a 2013, neboť v tomto období ÚP a MPSV údaje neshromažďovalo, nicméně s ohledem na přetrvávající hospodářskou krizi a s odkazem na další autory lze tvrdit, že v daných letech nedocházelo k žádným výkyvům ani na krajské úrovni, ani na úrovni ČR. Proto absencí těchto dat není nijak dotčena vypovídací schopnost časové řady a nemůže tak být ovlivněn celkový závěr diplomové práce.

### 8.2.1. Celková nabídka a poptávka práce v Plzeňském kraji

Aby mohla být analyzována situace na trhu práce v oblasti silniční dopravy Plzeňského kraje, je nejprve nutné podívat se na trh práce v Plzeňském kraji z celkového pohledu, popsat základní změny ve sledovaném období a zjištěný vývoj srovnat s vývojem trhu práce v ČR.

**Obrázek 6: Celková nabídka a poptávka práce v Plzeňském kraji v období 2005 až 2017 dle počtu pracovních míst k 31.12.**



**Zdroj: Autor práce dle dat MPSV (2018 b.)**

Na obrázku 6 je znázorněn průběh vývoje nabídky práce (ze strany domácností) a poptávky po práci (ze strany firem) v Plzeňském kraji. Jak je patrné, na počátku sledovaného období docházelo k postupnému poklesu nabídky práce a růstu poptávky po práci. Tento stav započal v roce 2005, kdy byla poptávána pracovní síla v Plzeňském kraji celkem na 4 713 pracovních pozic, naproti tomu uchazečů o pracovní pozice bylo 20 506. Podíl nezaměstnaných osob v kraji v této době dosahoval 4,95 %. Od roku 2005 množství nabízené práce dále klesalo až do roku 2007, kdy se počet uchazečů o práci zastavil na 14 516 poptávaných pracovních místech. Rovněž poptávka po pracovní síle

stále rostla a v roce 2007 dosáhla počtu 18 438 volných pracovních míst. Oproti roku 2006 se tak jedná o skokový nárůst o více jak 100 %. Jako příčinu tohoto vývoje v daném úseku sledovaného období lze jednoznačně označit vstup ČR do EU, ke kterému došlo v roce 2004 a který měl za následek legislativní změny v oblasti zaměstnávání osob, především ale otevření tuzemského pracovního trhu zahraničním investorům a jeho propojení s evropským pracovním trhem. Plzeňský kraj se stal díky své poloze atraktivní především pro investory z Německa, kteří v okolí dálnice D5 přímo spojující Plzeňský kraj se sousedním Bavorskem začali rozvíjet podnikatelskou činnost. Kromě dobré dostupnosti byla pro tyto investory také velmi atraktivní cena práce v České republice, která byla a do současnosti stále je hluboko pod průměrnou cenou práce v západní Evropě. V roce 2007 tak spadl podíl nezaměstnaných osob v Plzeňském kraji na 3,41 % a je možné si v grafu všimnout, že poprvé množství nabízené práce kleslo pod množství poptávané práce. Na trhu práce tak zavládl nedostatek pracovníků. Bylo tak vytvářeno stále větší množství pracovních pozic pro zahraniční pracovníky. V roce 2007 tvořil počet míst pro cizince téměř 40 % z nabízených 18 438 pracovních pozic. S příchodem roku 2008 zasáhla svět hospodářská krize, která byla způsobena krachem amerického hypotečního a realitního trhu a která uvrhla světovou ekonomiku do hluboké recese. Tato hospodářská krize se projevila napříč všemi úrovněmi hospodářství. Od světového, přes národní až po lokální a nevyhnula se ani Plzeňskému kraji. Již na konci roku 2008 tak poptávka po práci klesla celkem o 9 489 volných míst a ocitla se tak na obdobné úrovni jako v roce 2006. Opačný jev nastal ve vývoji nabídky práce. Ta přestala klesat a v roce 2008 opět stoupla na 16 757 poptávaných pracovních pozic. Začal tak stoupat podíl nezaměstnaných osob. V roce 2008 činil sice ještě „jen“ 3,98 %, ale v následujících letech se vyšplhal až na 6, 64% v roce 2010 a 6, 45 % v roce 2013. Právě převaha zahraničních investorů v Plzeňském kraji vedla k rychlému dopadu důsledků krize na místní trh práce. Vlivem hospodářské recese byli nuceni omezit svou výrobu a začít s masivním propouštěním zaměstnanců. Nábor nových zaměstnanců se téměř zastavil a na trhu práce tak začal vznikat přetlak ze strany nabídky práce, o kterou firmy nejevili zájem. Řada firem byla dokonce nucena propustit všechny své zaměstnance a své podniky zcela uzavřít. Krize však zasáhla nejen odvětví výroby, ale i odvětví služeb, ve kterém docházelo vlivem nezaměstnanosti a tudíž menším příjmům domácností k poklesu zájmu o služby všeho druhu, což se negativně projevilo zejména v cestovním ruchu. I zde proto došlo k velkému poklesu nabízených pracovních pozic. Hospodářská recese navzdory původním prognózám přetrvala více jak 5 let a její projevy



začali výrazněji odeznívat až v roce 2013. Z hlediska nabízené a poptávané práce došlo ke změně již v roce 2011. Na konci roku 2010 bylo zaznamenáno historicky nejnižší množství poptávané práce v množství 2 261 pracovních míst a nejvyšší množství nabízené práce v množství 27 267 pracovních míst. Firmy se postupně začaly vyrovnávat s následky hospodářské krize a od roku 2012 opět začali vytvářet nová pracovní místa a postupně obnovovat provoz a výrobu. I při boji s následky hospodářské krize měl Plzeňský kraj značnou výhodu díky své poloze a zájmu zahraničních investorů, kteří se i přes nejistou dobu nebáli investovat značné prostředky do udržení svých podniků (byť v omezeném provozu) s vidinou opadnutí krize a obnovení růstu hospodářství. Od roku 2012 tak nabídka práce dále klesala a rostla poptávka po práci. V roce 2015 již krize odezněla úplně a růst ekonomiky prudce stoupl. Toto bylo možné pocítit jak v odbytu výroby, tak ve službách. Firmy naplno rozjeli provoz a začali ve velkém nabírat nové pracovníky. Nezaměstnanost klesala a na trhu práce tak opět začalo docházet k nedostatku pracovních sil. Před koncem roku 2016 tak po druhé došlo k protnutí nabídky práce s poptávkou po práci a k 31.12.2016 již činil počet poptávaných pracovních míst 14 655, kdežto počet nabízených pracovních pozic byl již 14 968. Firmy tak opět naplno zahájili nábor pracovních sil v zahraničí, aby zmírnili důsledky nedostatku pracovních sil ve svých provozech. Situace se však nezměnila ani v posledním roce sledovaného období a k 31.12. 2017 tak tvořilo nabídku práce celkem 10 517 poptávaných pozic a poptávku po práci celkem 32 288 nabízených pozic. Rovněž podíl nezaměstnaných osob klesl na historicky nejnižší hodnotu v podobě 2,65 %. Lze tedy tvrdit, že v daném roce všichni, kteří chtějí pracovat, práci mají a v evidenci úřadu práce tak zůstávají pouze ti, kteří práci nemohou sehnat například ze zdravotního či kvalifikačního hlediska a ti, kteří prostě pracovat nechtějí. Je zajímavé si všimnout také toho, že v roce 2017 dochází k přesně opačné situaci, než v době hospodářské krize. Ačkoli téměř úplná zaměstnanost vypadá na první pohled jako pozitivní jev, nedostatek pracovní síly přináší i velké negativum v podobě dalšího omezování výroby a služeb, které nestíhají uspokojit poptávku po nich. Toto se aktuálně dotýká nejvíce například stavebnictví, zemědělství, cestovního ruchu a především dopravy.

Podrobnější pohled na vývoj struktury nabídky práce a poptávky po práci v Plzeňském kraji získáme analýzou nabídky a poptávky po práci na úrovni bývalých okresů. Těch je v Plzeňském kraji celkem 7 a počty poptávaných a nabízených pracovních

míst jsou zachyceny v tabulce 1. Ačkoli okresy v současné době plní již převážně funkci statistické jednotky, ve skutečnosti jsou stále značné rozdíly na trhu práce i na trhu statků a služeb odlišené právě bývalými hranicemi okresů. Největší rozdíl lze zaznamenat mezi hraničními okresy, kterými jsou okres Klatovy, Domažlice a Tachov a okresy tvořícími centrum kraje, mezi něž patří Rokycany, Plzeň jih, Plzeň město a Plzeň sever. V okresech sousedících se Spolkovou republikou Německo je poměrně nízká hustota osídlení. Tu lze označit za následek vysídlování obyvatelstva po roce 1945 a zároveň vytvořením hraničního pásma. V okresech se tak dlouhou dobu nerozvíjeli žádné větší aktivity v průmyslu nebo ve službách. Jednalo se převážně o zemědělské oblasti. Tento historický fakt se bohužel promítá do vývoje trhu práce až do současné doby. Málo obyvatel spolu s horší úrovní dopravní infrastruktury brání výraznějšímu rozvoji výrobních podniků a služeb. Naproti tomu ostatní okresy sousedící s krajskou metropolí jsou díky své poloze a dostatku pracovních sil pro investory mnohem atraktivnější. Této atraktivnosti ještě přidává dobré napojení na dopravní infrastrukturu krajskou, státní i mezinárodní. Především přímá dostupnost dálnice D 5, která je hlavní silniční spojnici ČR a východní Evropy s Německem a západní Evropou.

**Tabulka 1: Celková nabídka a poptávka práce v Plzeňském kraji podle okresů v období 2005 až 2017 podle počtu pracovních míst k 31.12.**

| Okresy       |                | Roky  |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
|--------------|----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
|              |                | 2005  | 2006  | 2007  | 2008  | 2009  | 2010  | 2011  | 2014  | 2015  | 2016  | 2017  |
| Klatovy      | P <sup>2</sup> | 554   | 1008  | 1511  | 955   | 313   | 381   | 436   | 725   | 1301  | 1984  | 2756  |
|              | N <sup>3</sup> | 4089  | 3592  | 2991  | 3060  | 4383  | 4827  | 4067  | 3808  | 2951  | 2364  | 1695  |
| Domažlice    | P              | 411   | 529   | 1014  | 500   | 102   | 157   | 242   | 801   | 1205  | 1429  | 2543  |
|              | N              | 2079  | 1754  | 1515  | 1854  | 3203  | 3184  | 2609  | 2316  | 2177  | 1647  | 993   |
| Tachov       | P              | 267   | 333   | 1515  | 435   | 121   | 281   | 209   | 761   | 1105  | 1830  | 4511  |
|              | N              | 2729  | 2308  | 2032  | 3047  | 4345  | 4023  | 3322  | 2710  | 2264  | 1815  | 1336  |
| Rokycany     | P              | 159   | 348   | 858   | 205   | 109   | 136   | 66    | 380   | 935   | 891   | 3902  |
|              | N              | 1712  | 1424  | 1029  | 1338  | 2146  | 2081  | 1620  | 1520  | 1292  | 1117  | 918   |
| Plzeň-Jih    | P              | 284   | 590   | 1134  | 404   | 163   | 140   | 254   | 337   | 699   | 1328  | 5054  |
|              | N              | 1862  | 1600  | 1079  | 1154  | 2285  | 2290  | 2006  | 2169  | 1788  | 1458  | 1033  |
| Plzeň- Sever | P              | 566   | 805   | 1084  | 935   | 148   | 226   | 179   | 381   | 1214  | 1351  | 3357  |
|              | N              | 2523  | 2239  | 1779  | 2030  | 3197  | 3292  | 2847  | 2906  | 2238  | 1913  | 1476  |
| Plzeň-Město  | P              | 2472  | 4436  | 11322 | 5515  | 1343  | 940   | 1356  | 1708  | 3094  | 6155  | 10165 |
|              | N              | 5512  | 4912  | 4091  | 4274  | 7243  | 7570  | 6837  | 7212  | 5877  | 4341  | 3066  |
| Celkem       | P              | 4713  | 8049  | 18438 | 8949  | 2299  | 2261  | 2742  | 5093  | 9553  | 14968 | 32288 |
|              | N              | 20506 | 17829 | 14516 | 16757 | 26802 | 27267 | 23308 | 22641 | 18587 | 14655 | 10517 |

**Zdroj: Autor práce dle dat MPSV (2018 b.)**

<sup>2</sup> P = POPTÁVKA

<sup>3</sup> N = NABÍDKA

- **Okres Klatovy**

Po roce 2004 zde došlo k vytvoření několika průmyslových zón, jejichž prostor využili zahraniční i tuzemští investoři k výstavbě výrobních hal. Zároveň došlo k nárůstu cestovního ruchu v oblasti NP Šumava. Díky tomu od roku 2005 do roku 2007 vzrostl počet volných míst z 554 na 1511. V roce 2008 začala vlivem hospodářské krize poptávka po práci klesat a rostla nezaměstnanost. Největší problém v okrese způsobilo zavření továrny na sirky SOLO v Sušici a dále omezení výroby v podniku OKULA Nýrsko. V obou případech se jednalo o propuštění několika stovek pracovníků. Činnost utlumili i další podniky jako RODENSTOCK, OLHO-TECHNIK, MLÉKÁRNA Klatovy, DRŮBEŽÁŘSKÝ ZÁVOD Klatovy atd. Podniky na klatovsku se však poměrně rychle adaptovali na nové podmínky trhu a již od roku 2010 začali opět navyšovat množství poptávané práce. Od roku 2016 se tempo tohoto růstu zvětšilo díky příchodu nových investorů a rozšířením výroby společností RODENSTOCK a NOWARES. (DZ KT 2018)

- **Okres Domažlice**

V okrese se nenachází mnoho míst pro rozvoj cestovního ruchu, za to zde došlo mezi roky 2005 a 2007 k rozvoji průmyslových center při mezinárodní silnici I/26 v Domažlicích, Horšovském Týně, Staňkově a především Holýšově, kde svůj závod na výrobu autobusů vystavěla společnost EVOBUS a vytvořila několik stovek pracovních míst. I na Domažlicko v roce 2008 dolehla krize a od roku 2008 utlumovali společnosti EVOBUS, ZF, KARPEM, AR METAL a další svou činnost. Díky převaze zahraničních investorů došlo brzy k obnově výroby a v letech 2015 a 2016 došlo k zahájení rozšiřování průmyslových zón v Domažlicích a Horšovském Týně. Díky tomu bylo v okrese v roce 2017 nabízeno zájemcům celkem 2 253 pracovních míst.

- **Okres Tachov**

Tento okres bývá označován jako nejproblematičtější co se zaměstnanosti týče v Plzeňském kraji. Přesto zde po roce 2005 vyrostl výrobní závod společnosti IDEAL AUTOMOTIVE v těsné blízkosti dálnice D5 v oblasti Nové Hospody. Do roku 2007 vzrostla poptávka po práci o 603 pracovních míst a nabídka práce klesla o 564 pracovních míst. Podíl nezaměstnaných osob se podařilo snížit ze 7,14 % na 5,18 %. Největší podíl na tomto má opět průmysl, neboť stejně jako v okrese Domažlice, ani zde se kromě přírodní

oblasti Český les nenachází žádná turisticky zajímavá oblast. Po příchodu krize v roce 2008 se rozvoj okresu zastavil a do oblasti nepřišel žádný významnější investor. V roce 2009 tak podíl nezaměstnaných osob vzrostl na 11,17 %, což je nejvyšší číslo, jakého bylo ve sledovaném období v Plzeňském kraji dosaženo. V roce 2010 do oblasti začali proudit nové investice a do roku 2015 v oblasti Nová Hospoda vyrostla jedna z největších průmyslových zón s několika tisíci pracovními místy. Mimo jiné se zde nachází největší sklad pneumatik v Evropě. Tento průmyslový park je stále rozšiřován a především díky tomu na konci roku 2017 bylo nabízeno v okrese Tachov 4 511 pracovních míst.

- **Okres Rokycany**

Rokycansko bylo po vstupu ČR do EU prvním okresem v Plzeňském kraji, kde se podél dálnice D5 začala rozvíjet průmyslová centra. Především v oblastech Holoubkova, Zbirohu, Mýta a Rokycan. Díky vysoké hustotě osídlení však ani tento rozvoj nestačil a před příchodem hospodářské krize byl stále značný rozdíl mezi poptávanou prací (858 míst) a prací nabízenou (1029 míst). Silné podniky jako WEILER, DCK BOHEMIA, BORGERS nebo třeba ZKZ VRANOV (výroba barev primalex) se však i v době krize dokázali poměrně dobře adaptovat na krizové podmínky a zabránili tak masivnímu propouštění zaměstnanců. Po přechodu krize se průmyslová centra v okrese začala opět prudce rozrůstat. K tomuto vývoji přispělo zejména přímé dálniční i železniční spojení s Prahou i Německem. V roce 2017 tak bylo již nabízeno k obsazení 3 902 volných míst.

- **Okres Plzeň – Jih**

Jedná se o okres s dobře rozvinutým průmyslem (díky poloze a dostupnosti) i zemědělstvím (díky rovinnému terénu). Od roku 2005 zde vznikaly velké výrobní závody především v okolí dálnice D5 a silnic I/27 a I/20. Rozvoji výroby i služeb pomáhala rovněž blízkost krajské metropole. Vznikly zde významné výrobní závody jako například LASSELSBERGER a XELLA v Chlumčanech, ELITEX Nepomuk, TONDACH Stod, VISHAY ELEKTRONIC v Přešticích. Do roku 2007 tak okres dosáhl nejnižšího podílu nezaměstnaných osob v kraji (2,35 %) a jak je z obrázku 7 patrné, počet nabízených a poptávaných pracovních míst se téměř vyrovnal. Do roku 2017 (po přechodu hospodářské krize) nastala v okrese opačná situace. V posledním roce sledovaného období bylo nabízeno 5054 pracovních míst a poptáváno pouze 1033. Rozdíl tak byl největší ze všech okresů v Plzeňském kraji (s výjimkou okresu Plzeň – město). (Lasselsberger 2018)

- **Okres Plzeň – Sever**

V okrese převažuje průmyslová výroba, která i po vstupu ČR do EU pokračuje ve své tradici a byla podpořena příchodem nových investorů do oblasti. Nejvíce se po roce 2005 rozvíjela oblast v blízkosti dálnice D5 kolem Nýřan, kde vznikli podniky DIOSS, ZIEGELER, KB-BLOK a oblast kolem Třemošné a Kaznějova, kde je rozvinuta chemická výroba a výroba stavebních materiálů, ať už se jedná o bývalé závody v Horní Bříze převzaté koncernem LASSELSBERGER nebo o výrobu betonových prefabrikátů BEST v Kaznějově. Díky rozvinutému průmyslu tak ani v tomto okrese hospodářská krize mezi roky 2008 a 2015 nepřinesla katastrofické následky na trhu práce a společnosti nebyly nuceny masivně propouštět zaměstnance. V období krize byl nejkritičtější rok rok 2009, kdy bylo v okrese pouze 148 neobsazených pracovních míst. Od roku 2015 do konce sledovaného období došlo v okrese opět k prudkému nárůstu poptávky po práci. V roce 2017 již byl počet nabízených pracovních míst 3 357, kdežto počet poptávaných míst pouze 1476.

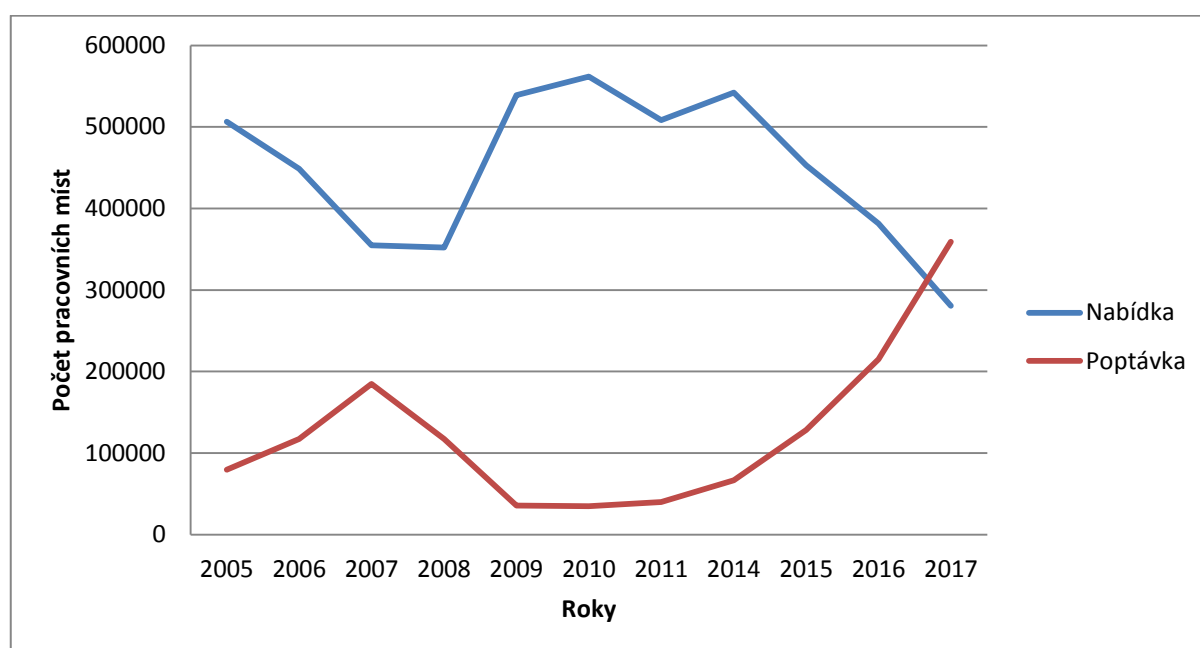
- **Okres Plzeň – Město**

Jedná se o západočeské průmyslové centrum, v němž sídlí největší a nejvýznamnější podniky zaměstnávající tisíce lidí z Plzeňského kraje, ale i z krajů sousedních. Mezi nejvýznamnější podniky patří PLZEŇSKÝ PRAZDROJ, koncern společností ŠKODA, PANASONIC DADC, BOHEMIA SEKT, FERONA atd. Po vstupu ČR do EU zaznamenal okres enormní zájem zahraničních investorů v podobě investic do stávajících podniků, ale i v podobě budování podniků nových. Tento zájem je patrný z obrázku 7. V roce 2007 bylo v okrese nabízeno 11 322 volných pracovních pozic, což byl meziroční nárůst o 7231 pracovních míst. V období hospodářské recese byla nejhorší situace v roce 2010, kdy naopak v okrese bylo nabízeno jen 940 volných míst, což je pokles o 10 382 nabízených pozic během 3 let. Po vypořádání se s krizí opět začaly podniky optimalizovat a rozšiřovat výrobu. Právě díky optimalizaci se však ani do konce sledovaného roku (na rozdíl od ostatních okresů v kraji) nepodařilo dosáhnout vyššího počtu nabízených pracovních míst než před příchodem krize v roce 2007.

Všech okresů v Plzeňském kraji se v souvislosti se zaměstnaností dotýká ještě jeden důležitý faktor, který ovlivňuje nezaměstnanost a strukturu pracovních míst. Tím je zaměstnávání cizinců a odliv tuzemské pracovní síly do zahraničí. Nejvíce zahraničních

pracovníků nalezneme v průmyslových centrech a výrobních závodech v okolí dálnice D5 a krajského centra. Pro velkovýrobu se jedná o mnohem levnější pracovní sílu než jakou je česká pracovní síla. Naopak hraniční okresy se potýkají s odlivem pracovní síly do sousedního Bavorska, kde je největším lákadlem pro české pracovníky několikanásobně větší mzda a řada dalších benefitů.

**Obrázek 7: Celková nabídka a poptávka práce v České republice v období mezi roky 2005 a 2017 dle počtu pracovních míst k 31.12.**



**Zdroj: Autor práce dle dat MPSV (2018 b.)**

Srovnáme-li vývoj celkové nabídky a poptávky po práci v Plzeňském kraji s celkovou nabídkou a poptávkou po práci v celé ČR, získáme přehled o rozdílnostech v tomto vývoji způsobenými individuálnostmi Plzeňského kraje. K takovému srovnání lze použít obrázek 7, na němž je zobrazen vývoj národní nabídky a poptávky po práci od roku 2005 do roku 2017.

Z průběhu grafu je patrné, že vývoj na krajské úrovni je do značné míry shodný s vývojem na celorepublikové úrovni. Tento jev lze přisoudit především faktorům, které vývoj ovlivňovali a udávali mu směr. Jednalo se totiž o faktory především

makroekonomického charakteru přesahující svým vlivem hranice ČR. Promítnutí na nižší územní úrovni státu tak bylo nevyhnutelné. V roce 2005, který byl prvním rokem sledovaného období a zároveň prvním rokem po vstupu ČR do EU, započal klesající trend nabízené práce a začala růst nabídka volných pracovních míst ze strany firem. Z původních téměř 80 000 volných pracovních míst v roce 2005, vzrostl jejich počet do roku 2007 na 184 686, což je nárůst o 104 993 volných pracovních pozic během tří let. Do praxe začala být zaváděna první legislativní pravidla v oblasti trhu práce a zároveň došlo k provázání tuzemského trhu práce se zahraničním a započal tak příchod nových investorů a zároveň odliv pracovní síly do zahraničí.

V roce 2007 je možné sledovat první zásadní odlišnost ve vývoji mezi Plzeňským krajem a ČR. Na úrovni ČR před příchodem krize dosahoval počet volných pracovních míst nejvyšších hodnot od začátku sledovaného období stejně jako v Plzeňském kraji. Tento počet však nepřekročil množství poptávaných pracovních míst, k čemuž ale v Plzeňském kraji došlo. Lze se domnívat, že hlavní příčinou bylo dobré postavení Plzeňského kraje. Jak bylo popsáno výše, Plzeňský kraj je jedním z hospodářsky nejsilnějších regionů v ČR. Zároveň má strategicky významnou polohu pro napojení na infrastrukturu a spojení se západní Evropou. Právě tyto aspekty urychlili rozvoj podnikání a investic a čerpání prostředků z EU po roce 2004. Došlo zde tak k rychlejšímu nárůstu počtu pracovních míst než tomu bylo v rámci celé ČR.

Od roku 2008, kdy svět zasáhla hospodářská krize, můžeme označit vývoj na krajské i národní úrovni za téměř shodný. Došlo k utlumení činnosti jak v oblasti výroby, tak v oblasti služeb. Toto mělo za následek zastavení nábory nových zaměstnanců a propouštění těch stávajících. Klesající trend pokračoval s drobnými výkyvy až do roku 2010. Od roku 2010 začal počet nabízených míst postupně zvolna růst. Způsobilo to především adaptování firem na krizové podmínky na trhu a realizace řady krizových opatření. Pro tuzemskou pracovní sílu bylo pozitivním aspektem při potýkání se s krizí utlumení zaměstnávání cizinců. Byla tak vyšší šance na pracovní uplatnění občanů ČR. Nejnižší počet volných pracovních pozic v období krize firmy nabízeli v roce 2010, kdy jejich počet činil jen 34 664. Od roku 2010 již rostoucí trend v počtu volných pracovních míst setrval až do vypořádání se s následky krize a pokračoval i po skončení krize. Od roku 2015 pak došlo ke zvýšení tempa růstu národního hospodářství. Díky tomu začali firmy



více investovat do rozvoje a navyšování kapacity výroby. Pozadu nezůstávali ani odvětví poskytující služby. Prudce tak začal stoupat počet nabízených pracovních míst.

V roce 2017 lze sledovat na grafu druhou významnou odlišnost ve vývoji nabídky a poptávky po práci v ČR a Plzeňském kraji. Zatím, co rostoucí trend v množství nových pracovních pozic panoval na obou úrovních, v Plzeňském kraji došlo k překročení hranice nabízených pracovních míst nad hranici nabídky práce již v roce 2016, na národní úrovni se tak stalo až o rok později. Opět je možné tento jev přisuzovat dobrému hospodářskému postavení Plzeňského kraje v rámci celé ČR. Na národní úrovni firmy v tomto roce nabízely 359 125 volných pracovních míst, ale domácnosti poptávali pouze 280 620 pracovních pozic.

Souhrnně lze říci, že ve srovnání vývoje nabídky a poptávky po práci na úrovni Plzeňského kraje a ČR nepanovali ve sledovaném období žádné větší rozdíly, tempo i trend vývoje byl téměř shodný a k odlišnostem došlo pouze v letech 2007 a 2017. Jednalo se však o odlišnosti v poměru nabízených a poptávaných pracovních míst, nikoli o odlišnosti v trendu směru vývoje. Ze srovnání krajské a národní úrovně je možné vydedukovat dobré postavení Plzeňského kraje v národním hospodářství a trhu práce. A to právě proto, že vývoj do značné míry kopíruje nebo kladně předstihuje vývoj na celostátní úrovni. V samotném kraji pak můžeme velkou část pozitivního vývoje na trhu práce přisoudit okresům v okolí krajské metropole s napojením na významné dopravní tepny. Ty skýtají dobré podmínky a zázemí pro řadu investorů, kteří ve sledovaném období rozvíjeli své aktivity v kraji a pomohli tak vytvořit řadu nových pracovních míst. Nelze opomenout ani fluktuaci a příliv lidí do kraje, které s sebou rozvoj podniků i jejich obstojná adaptace v období hospodářská recese, přinesl. Toto vše činí Plzeňský kraj z hlediska trhu práce atraktivním regionem pro zaměstnavatele, zaměstnance i investory.

### **8.2.2. Nabídka a poptávka práce v silniční dopravě – Plzeňský kraj**

Následující text bude blíže zaměřen na analýzu nabídky a poptávky po práci v silniční dopravě v Plzeňském kraji. Dle autora práce, který se řadu let jako pracovník v silniční dopravě této problematice věnuje, se jedná o stěžejní odvětví národního

hospodářství, neboť v současné době je minimum výrobků a služeb spotřebovááno v místě své produkce. Většina služeb a materiálu je přepravována do místa spotřeby nebo dalšího zpracování ať už v rámci kraje, republiky nebo celého světa. Doprava tak tvoří zjednodušeně řečeno páteř všech odvětví národního hospodářství. Jak bylo popsáno v teoretické části, doprava sestává z mnoha druhů vycházejících z různorodosti přepravovaného materiálu, osob a prostředí, v němž k přepravě dochází. Dle zkušeností autora však vzhledem k rozvíjejícím se potřebám lidstva bude i do budoucna tvořit převážnou část přeprav právě přeprava po silnici. Kromě nižších nákladů je to dáno také dostupností a jednodušší organizací tohoto druhu dopravy. Autor práce se tak dále bude zabývat silniční dopravou, která bude z hlediska trhu práce dělena v souvislosti s rozdělením dle ČSÚ na sektor národního hospodářství H – Doprava a skladování (CZ-NACE) a dále podrobněji v závislosti na členění nabízených a poptávaných pracovních míst v evidenci MPSV do kategorií CZ-ISCO:

- řidiči autobusů, trolejbusů a tramvají,
- řidiči nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel
- řidiči osobních a malých dodávkových automobilů, taxikáři

Právě pro lepší přehlednost a rozbor nabídky a poptávky po práci v dopravě bude kromě celkového počtu nabízených a poptávaných míst analyzován i počet volných a poptávaných míst v osobní silniční, nákladní silniční a tzv. malé silniční dopravě. Tzv. malá doprava je doprava osobní i nákladní, do níž spadají malé dodávky, taxíky, vozidla záchranných složek, osobní automobily, mikrobusey do 8 míst k sezení včetně řidiče, atd.. Dále bude také pro přehlednost doplněna skladba jednotlivých oblastí silniční dopravy v okresech Plzeňského kraje a celkový pohled na vývoj trhu práce v silniční dopravě Plzeňského kraje doplní délka neobsazenosti nabízených pozic a vývoj mezd v dopravě. Všechny zjištěné aspekty budou prezentovány ve srovnání s celou ČR.

Protože bude analyzována silniční doprava, bude počet zjišťovaných pracovních míst nabízených a poptávaných vztažen na profese řidič. Ostatní administrativní, řídicí a podpůrné pozice jsou v rámci odvětví dopravy zastoupeny pouze v jednotkách procent nebo zcela spadají do jiné kategorie činností dle ČSÚ.

Autor práce se domnívá, že právě rozvoj dopravy, a především té silniční, je základním prvkem při rozvoji Plzeňského kraje a jeho dalším hospodářským rozvoji.

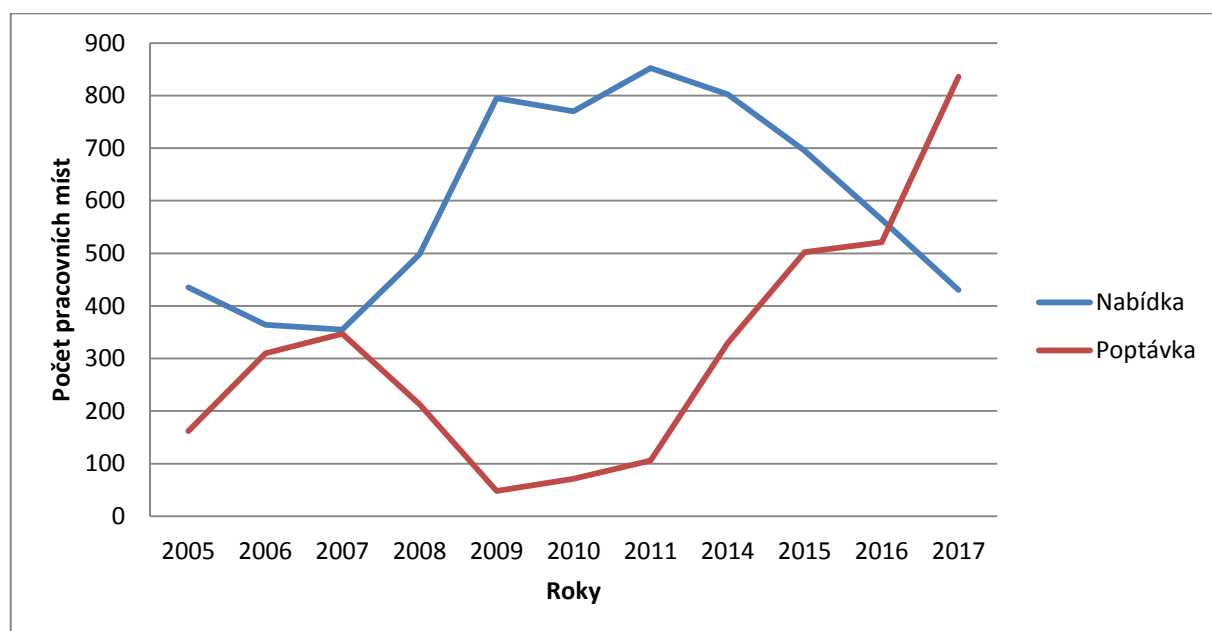
Kromě personální stránky silniční dopravy však dle jeho názoru nelze opomenout ani další stránky tohoto odvětví, kterými jsou technické a organizační struktury a prostředky, na něž jsou ty personální pevně navázány.

Páteří síť silniční infrastruktury tvoří v Plzeňském kraji dálnice D5 a silnice I/19, I/20, I/21, I/22, I/26, I/27, a ostatní silnice II. a III. třídy. Mezi největší zaměstnavatele v silniční dopravě lze označit ČSAD AUTOBUSY PLZEŇ, SÚSPK, DUWENBECK, ELFLEIN, LORENC LOGISTICK, AUTOBUSY M. HROUDA, KLATOVSKÁ DOPRAVNÍ SPOLEČNOST, AUTODOPRAVA HRON, ČESKÁ POŠTA, PEKÁRNY A CUKRÁRNY KLATOVY, DRŮBEŽÁŘSKÝ ZÁVOD KLATOVY, AGF LOGISTIK, atd. ( LORENC 2018, DUWENBECK 2018, ČSAD 2018).

### 8.2.2.1. Celková nabídka a poptávka práce v silniční dopravě – Plzeňský kraj

Před podrobnější analýzou vývoje situace na trhu práce v silniční dopravě v Plzeňském kraji je třeba popsat tuto nabídku a poptávku zevrubně v obecnějším měřítku

**Obrázek 8: Nabídka a poptávka práce v silniční dopravě v Plzeňském kraji mezi roky 2005 a 2017 dle počtu pracovních míst k 31.12.**



**Zdroj: Autor práce dle dat MPSV (2018 a.)**

Na obrázku 8 je patrné, že i pracovní trh v silniční dopravě reflektuje vývoj trhu práce, jakožto celku. Od počátku sledovaného období v roce 2005 lineárně stoupal počet volných pracovních pozic pro řidiče z původních 162 v roce 2005 na 347 v roce 2007. Z hlediska silniční dopravy se nejedná o jev přímý, ale spíše doprovodný. Jde právě o reakci na rozvoj průmyslu a služeb v kraji po otevření tuzemského trhu Evropskému trhu při vstupu ČR do EU. S rozvojem průmyslové výroby bylo třeba přemísťovat materiál do výrobních závodů a hotové výrobky z výrobních závodů ke spotřebitelům. Stejně tak bylo potřebovat přemísťovat pracovní sílu. To vše jak v rámci kraje, tak v celorepublikovém i přeshraničním měřítku. Proto začaly vznikat nové dopravní firmy a ty stávající navyšovaly svou kapacitu přepravních výkonů. Docházelo k náboru nových řidičů. Řada firem provozujících nákladní dopravu přesouvala své provozy přímo do průmyslových parků a

uzavírala celoroční rámcové smlouvy pro přepravy s konkrétními podniky. Rovněž se začal objevovat dnes již neodmyslitelný zaměstnanecský benefit v podobě svozových zaměstnanecských autobusových linek. Tomuto vývoji přispěla především změna legislativy a sjednocení řady předpisů do evropského formátu. Mezi ty nejvýznamnější změny, které vstup ČR do EU v dopravě přinesl lze zařadit liberalizaci dopravy, regulaci tarifů a cen v dopravě, jasné podmínky pro provozování osobní dopravy, zavedení nařízení EU 561/2006 do praxe (práce posádek vozidel v silniční dopravě nahrazující mezinárodní dohodu AETR). Se vstupem do EU však došlo také ke zpřísnování podmínek pro řízení vozidel a tím pádem zdražení výcviku řidičů. To lze považovat za jednu z dosud nevyřešených překážek pro rychlejší navyšování pracovní síly v tomto oboru. V roce 2008 se do situace v dopravě promítla hospodářská krize. I tady se opět jednalo o doprovodný jev, neboť krize na odvětví dopravy nedopadla přímo, ale díky útlumu výroby a omezení cestovního ruchu vlivem klesajících mezd, došlo k omezení poptávky jak v osobní tak nákladní přepravě a tím pádem k propouštění řidičů. Zatím, co v roce 2007 bylo v Plzeňském kraji 347 neobsazených pracovních míst řidiče, v roce 2009 jich bylo již jen 48.

V době trvání krize tak řada řidičů prodělala rekvalifikaci a začala se věnovat práci v jiném oboru nebo odešla pracovat do sousedního Bavorska či Anglie, která byla zejména pracovními agenturami hojně doporučována co by země, které se krize výrazně nedotkla. Mezi roky 2009 a 2015 začal počet nabízených pracovních míst opět stoupat až na 502 pozic řidiče v roce 2015. Opět je patrná reflexe celkového vývoje na trhu práce v Plzeňském kraji v souvislosti s hospodářskou krizí. Tak jak na obnovování trhu statků a služeb reagovaly společnosti, adaptovali se i dopravci. S obnovou výroby a pohybu osob docházelo opět k náboru nových řidičů a vytváření nových podpůrných pozic. Řada dopravců v nákladní dopravě, která během krize začala provozovat dopravu pro sousední bavorské společnosti již ale nejevila zájem vrátit se k přepravám v kraji a proto na jejich místo nastupovali nově vzniklé společnosti.

Od roku 2015 tak v kraji začal převládat nedostatek přepravních kapacit jak v osobní tak nákladní dopravě, který byl způsoben nedostatkem lokálních přepravců a také nedostatkem řidičů. Tento jev setrval až do konce sledovaného období, kdy v roce 2017 dosáhl počet nabízených pracovních míst řidiče na číslo 836, ale tuto práci poptávalo pouze 430 osob. V dopravě tak vznikl opačný problém, než jaký existoval v době

hospodářské krize, a sice nedostatek řidičů. Do určité míry se tento problém dařilo dopravcům řešit náborem nových pracovních sil ze zahraničí, nicméně se jednalo pouze o nepatrný posun v řešení této situace. Podporou v nábore nových pracovních sil se stala také řada zaměstnaneckých benefitů souvisejících s výkonem práce řidiče osobní nebo nákladní dopravy a také plné uhrazení nákladů na získání oprávnění potřebných pro řízení vozidel v silniční dopravě. Negativním jevem bohužel bylo a stále zůstává časová náročnost a rizikovost tohoto povolání, která od této práce odradí mnoho potenciálních uchazečů.

Na rozdíl od jiných oborů, do nichž se po odeznění hospodářské krize podařilo opět navrátit značnou část pracovní síly, doprava se s tímto problémem vypořádávala mnohem hůře. Navyšování přepravních kapacit nestačilo tempu rozvoje průmyslu a cestovního ruchu a řada krajských dopravců situaci kromě benefitů a nábore zahraničních pracovních sil začala řešit spoluprací s dopravci z jiných regionů nebo ze sousedních zemí. Je tedy patrné, že i pozitivní vývoj Plzeňského kraje v rámci národního hospodářství a trhu práce před i po hospodářské krizi má i své negativní dopady, jež lze pozorovat například právě v silniční dopravě, které tempu tohoto vývoje dlouhodobě nestačí a přes veškerou snahu samotných dopravců i státních institucí objemem volné přepravní kapacity za ním zaostává. Zejména v posledních letech sledovaného období tak vzniká dlouhodobě neudržitelný problém v podobě zpožděných dodávek materiálu a zboží a v některých místech dokonce omezení linkové přepravy osob, které bude muset být do budoucna řešeno.

#### ***8.2.2.2. Struktura nabídky a poptávky práce v silniční dopravě – Plzeňský kraj***

V následující kapitole bude nabídka a poptávka po práci v silniční dopravě v Plzeňském kraji analyzována podrobněji podle typu dopravy a pro podrobnější popis vývoje budou popsány zásadní změny v jednotlivých okresech kraje.

#### **Osobní doprava – řidiči autobusů, trolejbusů a tramvají**

Osobní doprava silniční motorová je v Plzeňském kraji dobře rozvinutá a v průběhu sledovaného období prošla několika organizačními změnami. Jedná se o nejvyužívanější

způsob osobní dopravy v rámci kraje při přesunu pracovní síly i ostatních osob (senioři, studenti, turisté,...).

**Tabulka 2: Poptávka po práci v Plzeňském kraji k 31. 12., v období mezi roky 2005 a 2017 dle počtu pracovních míst - Řidiči autobusů, trolejbusů a tramvají (CZ-ISCO)**

| okresy        | Roky      |           |           |           |          |           |          |           |           |           |           |
|---------------|-----------|-----------|-----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|               | 2005      | 2006      | 2007      | 2008      | 2009     | 2010      | 2011     | 2014      | 2015      | 2016      | 2017      |
| Klatovy       | 4         | 0         | 7         | 4         | 2        | 2         | 1        | 2         | 2         | 4         | 5         |
| Domažlice     | 2         | 1         | 5         | 1         | 0        | 0         | 0        | 2         | 9         | 15        | 17        |
| Tachov        | 0         | 4         | 0         | 0         | 0        | 1         | 1        | 2         | 4         | 2         | 8         |
| Rokycany      | 0         | 5         | 3         | 0         | 0        | 1         | 0        | 0         | 3         | 1         | 0         |
| Plzeň - Jih   | 3         | 2         | 0         | 0         | 0        | 0         | 0        | 0         | 2         | 12        | 17        |
| Plzeň - Sever | 0         | 0         | 0         | 0         | 0        | 0         | 0        | 0         | 1         | 1         | 0         |
| Plzeň - Město | 21        | 22        | 18        | 13        | 5        | 6         | 0        | 6         | 30        | 17        | 49        |
| <b>Celkem</b> | <b>30</b> | <b>34</b> | <b>33</b> | <b>18</b> | <b>7</b> | <b>10</b> | <b>2</b> | <b>12</b> | <b>51</b> | <b>52</b> | <b>96</b> |

**Zdroj: Autor práce dle dat MPSV (2018 a.)**

Osobní doprava je základním druhem dopravy v souvislosti s trhem práce, neboť dochází k přemístování osob. A to jak ve vztahu k pasažérům, tak ve vztahu k samotným řidičům. Přepravou osob dochází k zajištění pracovní síly pro výrobu a služby a zároveň vzniká práce pro dopravce. V tabulce 2 je zaznamenán vývoj počtu nabízených míst řidiče v osobní dopravě strukturálně rozložený podle okresů spadajících do Plzeňského kraje. Na první pohled je zde patrná odlišnost od celkové poptávky po práci v dopravě, neboť po roce 2005 nedošlo k výraznějšímu nárůstu pracovních pozic pro řidiče v dopravě osob. Od roku 2005 do roku 2007 docházelo k vytváření pozic pro řidiče v okresech Klatovy, Plzeň – jih, Plzeň – město a Rokycany, což jsou oblasti, kde vznikali v tomto období nové průmyslové areály a v souvislosti s tímto také nové společnosti pro osobní dopravu. Největší počet míst byl nabízen v krajské metropoli, což odpovídá množství obyvatel ve městě. Funguje zde městská hromadná doprava autobusy, trolejbusy i tramvajemi, a tu v kraji jinde nenalezneme. Nárůst počtu míst na pozici řidiče autobusu lze také přisoudit

spuštění nové linky společnosti STUDENT AGENCY z Prahy do Plzně. Do roku 2007 tak v kraji bylo nabízeno průměrně 32 míst ročně. Ani v následujících letech nelze hovořit o shodném vývoji nabídky práce řidiče v osobní dopravě s celkovou nabídkou práce řidiče v Kraji. Od roku 2008 počet pozic klesl nejprve na 18 a v roce 2009 pouze na 7, z čehož 5 připadlo na okres Plzeň – město a 2 na okres Klatovy. Na Klatovsku lze tato místa přisoudit nově vznikající společnosti PTÁČEK - AUTOBUSY a v krajské metropoli přirozené fluktuaci řidičů MHD ve společnosti PMDP. Je patrné, že osobní doprava pocítila dopady hospodářské krize. Téměř ustala svozová doprava a značně omezena byla doprava zájezdová. V roce 2010 došlo k výkyvu v okresech Rokycany a Tachov, kde se začal oživovat provoz průmyslových zón, a bylo potřeba navázat zaměstnance na směnný provoz. Vůbec nejnižší počet nabízených pozic pro řidiče byl v roce 2011, kdy v celém kraji firmy sháněli pouze 2 řidiče. Po překonání krize v roce 2015 se do osobní dopravy naplno promítl rozvoj průmyslu v kraji a rozvoj cestovního ruchu. Již v roce 2015 sháněly firmy 51 řidičů. Největší část opět připadla na krajskou metropoli. 9 pozic bylo vytvořeno v okrese Domažlice. Zde provedla nábor společnost ČSAD AUTOBUSY PLZEŇ v souvislosti s rozšiřováním linkové dopravy ve směru na Prahu a pokus nového dopravce RPM TRANS proniknout do linkové dopravy v okrese. Do roku 2017 počet volných pozic na místo řidiče dále rostl a v roce 2017 činil již 96 pozic. Největší nárůst je možné sledovat v okresech s velkým počtem výrobních podniků a průmyslových oblastí. Důležité je také za všechny okresy zmínit trend klesajícího zájmu o tuto práci ze strany uchazečů. Práce řidiče autobusu je velice časově náročná a zodpovědná. Získání příslušných oprávnění obnáší finanční náklady ve výši 30 000 – 50 000 korun a také minimálně šesti měsíční časovou potřebu. Kromě těchto aspektů potenciální uchazeče odrazuje mnohdy špatný a zanedbaný technický stav vozového parku a nedostatečné finanční ohodnocení této práce. Nárůst počtu volných pozic je tak nutné z části přisuzovat odchodu řidičů osobní dopravy do penze a jejich nenahrazení novými řidiči. Z toho důvodu v kraji během sledovaného období došlo několikrát k optimalizaci linkové dopravy osob. Hlavní dopravce v Plzeňském kraji společnost ČSAD AUTOBUSY PLZEŇ i přes negativní vlivy svým přístupem řidiče pro svou činnost zajistil bez problémů a vůči objednateli základní dopravní obslužnosti v kraji své závazky splnil. Větší problémy zaznamenaly spíše soukromí dopravci (AD HROUDA, VKJ AUTOBUSY, PTÁČEK-AUTOBUSY, KT BUS, RDS BUS). (VKJ 2018, KLATOVSKÁ DOPRAVNÍ 2018)



**Tabulka 3: Nabídka práce v Plzeňském kraji k 31. 12., v období mezi roky 2005 a 2017 dle počtu pracovních míst – Řidiči autobusů, trolejbusů a tramvají (CZ-ISCO)**

| Okresy        | Roky     |          |           |          |           |          |           |           |           |           |          |
|---------------|----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|----------|
|               | 2005     | 2006     | 2007      | 2008     | 2009      | 2010     | 2011      | 2014      | 2015      | 2016      | 2017     |
| Klatovy       | 2        | 0        | 4         | 1        | 4         | 1        | 1         | 2         | 0         | 1         | 2        |
| Domažlice     | 0        | 0        | 0         | 1        | 3         | 0        | 0         | 2         | 4         | 1         | 0        |
| Tachov        | 0        | 0        | 0         | 0        | 0         | 0        | 1         | 0         | 0         | 0         | 0        |
| Rokycany      | 1        | 0        | 0         | 0        | 1         | 1        | 1         | 0         | 0         | 0         | 0        |
| Plzeň - Jih   | 0        | 1        | 0         | 0        | 2         | 2        | 1         | 1         | 3         | 0         | 0        |
| Plzeň - Sever | 1        | 0        | 1         | 1        | 2         | 1        | 0         | 4         | 1         | 3         | 1        |
| Plzeň - Město | 2        | 4        | 10        | 6        | 5         | 0        | 6         | 4         | 11        | 5         | 1        |
| <b>Celkem</b> | <b>6</b> | <b>5</b> | <b>15</b> | <b>9</b> | <b>17</b> | <b>5</b> | <b>10</b> | <b>13</b> | <b>19</b> | <b>10</b> | <b>4</b> |

**Zdroj: Autor práce dle dat MPSV (2018 a.)**

Tabulka 3 znázorňuje zájem (poptávku po pracovních místech) v silniční dopravě osobní v Plzeňském kraji. Souhrnně lze říci, že zájem o práci řidiče zaznamenal výkyvy ve sledovaném období pouze v jednotkách pracovních míst a nebyl nikterak vysoký. Neovlivnila ho zásadně ani hospodářská krize, neboť přechod pracovníků do dopravy z jiných odvětví by byl příliš nákladný pro samotné uchazeče a neovlivnil ho ani vstup ČR do EU, který podmínky pro řidiče spíše zpřísnil. Největší zájem o práci v osobní silniční dopravě setrval v okrese Plzeň – město a v Klatovech. V Plzni tento trend udávala především hustota osídlení, počet dopravních firem a velikost provozu PDMP a podpora příměstské dopravy a její kvality ze strany kraje, který linky MHD a obsluhující periferie metropole zařadil pod program Plzeňské integrované dopravy. V Klatovech zájem o dopravu oživilo množství soukromých dopravců, kteří se předháněli v kvalitě vozového parku a vytváření příznivých podmínek pro získání nových řidičů. Místní dopravci také rozšířili provoz dálkové linky Klatovy – Praha, která byla pro uchazeče atraktivnější než obsluhování krátkých linek po menších obcích staršími autobusy. I přes snahu oživit zájem o práci řidiče osobní dopravy klesl počet zájemců o tuto práci v kraji na 4, z nichž polovina připadá stále na okres Klatovy. Dopravci jsou tak nuceni optimalizovat linkovou dopravu, rušit nedotované linky a hledat řidiče ve vlastních rezervách. Řada řidičů tak kromě své hlavní profese vykonává i činnost administrativní či opravářskou a servisní nebo řídicí a

řada firem linkovou dopravu ruší zcela a přechází k zájezdové dopravě, která je personálně méně náročná a finančně více výdělečná.

### **Nákladní doprava - Řidiči nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel**

Nákladní doprava silniční je nejen v Plzeňském kraji základním pilířem výroby. Jejím prostřednictvím je dopravován materiál do výroby a z výroby vyváženy hotové výrobky ke spotřebiteli. Tento druh nákladní dopravy se stále více rozvíjí. Je to dáno především jeho nižší nákladností a flexibilitou oproti dopravě železniční, která v uplynulém desetiletí zaznamenala velký propad a jen s obtížemi se tento pád daří zbrzdít. Budování nových silnic a pořizování nových vozidel, jejich spotřeba a mzdy řidičů jsou v dlouhodobém výhledu nižší nákladovou složkou rozpočtů firem a státu než budování nových železnic a pořizování kolejových vozidel a zaškolování obsluhy trati a vlaků. Bohužel, tento trend se negativně podepisuje na ekologii a stavu přírody celého světa, Českou republiku ani Plzeňský kraj.

**Tabulka 4: Poptávka po práci v Plzeňském kraji k 31. 12., v období mezi roky 2005 a 2017 dle počtu pracovních míst – Řidiči nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel (CZ-ISCO)**

| Okresy           | Roky       |            |            |            |           |           |           |            |            |            |            |
|------------------|------------|------------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|------------|------------|------------|------------|
|                  | 2005       | 2006       | 2007       | 2008       | 2009      | 2010      | 2011      | 2014       | 2015       | 2016       | 2017       |
| <b>Klatovy</b>   | 16         | 34         | 32         | 21         | 7         | 10        | 18        | 19         | 37         | 36         | 66         |
| <b>Domažlice</b> | 9          | 18         | 19         | 23         | 4         | 8         | 14        | 24         | 65         | 78         | 83         |
| <b>Tachov</b>    | 10         | 18         | 44         | 26         | 5         | 11        | 9         | 30         | 29         | 41         | 43         |
| <b>Rokycany</b>  | 4          | 12         | 8          | 5          | 1         | 4         | 7         | 43         | 105        | 104        | 240        |
| <b>Jih</b>       | 10         | 20         | 36         | 27         | 7         | 4         | 12        | 31         | 34         | 29         | 41         |
| <b>Sever</b>     | 10         | 44         | 23         | 13         | 7         | 10        | 9         | 16         | 7          | 11         | 25         |
| <b>Město</b>     | 71         | 124        | 145        | 76         | 8         | 23        | 28        | 106        | 142        | 144        | 179        |
| <b>Celkem</b>    | <b>130</b> | <b>270</b> | <b>307</b> | <b>191</b> | <b>39</b> | <b>52</b> | <b>97</b> | <b>269</b> | <b>419</b> | <b>443</b> | <b>677</b> |

**Zdroj: Autor práce dle dat MPSV (2018 a.)**

Tabulka 4 znázorňuje počet poptávaných, čili volných, pracovních pozic na pozici řidiče v nákladní dopravě v jednotlivých letech sledovaného období. Již na první pohled je možné si všimnout rozdílu mezi osobní a nákladní dopravou v celkovém i dílčích počtech

míst, která byla uchazečům nabízena. Je zde dobře patrný rozsah nákladní silniční dopravy oproti té osobní. Jakmile ČR vstoupila do EU a začalo docházet k rozvoji v jednotlivých odvětvích národního hospodářství, bylo potřeba začít navyšovat přepravní kapacitu. V Plzeňském kraji tak začali dopravci rozšiřovat své provozy a vznikala také řada zcela nových dopravců. S rozšiřováním provozů docházelo u menších dopravců ke změně právní formy jejich podnikání. Zatím co v roce 2005 bylo v kraji poptáváno 130 řidičů nákladní silniční dopravy, v roce 2007 jich bylo již 307. Jejich počet stoupl o 177 za tři roky. Největší část těchto míst stejně jako u osobní dopravy připadla na okres Plzeň – město, kde se výroba a služby rozšiřovali nejrychleji a kam zamířilo po otevření trhu nejvíce investorů. V roce 2007 již docházelo k významným investicím i v dalších okresech a tak se navýšil poptávaný počet řidičů například v okrese Klatovy na 32, v okrese Tachov na 44 nebo v okrese Plzeň – jih na 36. Na vývoji v jednotlivých okresech je tak patrné, že vývoj počtu volných míst pro řidiče do značné míry reflektoval vznik a rozvoj nových průmyslových parků. V roce 2008 zavládl klesající trend vlivem hospodářské krize a v roce 2009 tak počet poptávaných volných míst pro řidiče v nákladní dopravě činil již jen pouhých 39 pozic, což je nejméně za celé sledované období. Nejvyšší pokles zaznamenal okres Plzeň – město, kde meziroční počet nabízených míst klesl o 68 a okres Tachov, v jehož případě se jednalo o pokles o 21 míst. Od roku 2010 počet míst začal opět stoupat ruku v ruce s tím, jak se firmám dařilo vypořádat s následky hospodářské krize. V roce 2015 již firmy sháněli řidiče nákladní dopravy na 419 pozic a v roce 2017 dokonce na 677. Během 7 let tak stoupl jejich počet o 625, což je průměrný meziroční nárůst o 90 míst. Nejvyšší nárůst je pak patrný v okresech Plzeň – město, Tachov a Rokycany, kde došlo k rozšiřování průmyslových areálů a do jejich blízkosti přesunuli své provozy významní dopravci jako DUVENBECK, GEIS atd. Jak dopravci, tak výrobní společnosti se z krizového vývoje hospodářství poučili a začali více spolupracovat. Největší hráči na krajském průmyslovém trhu pochopili potřebu zajištění spolehlivé dopravy, která je nezbytná pro zásobování i odbytá snížení skladových zásob a tím i snížení nákladů. Proto začali uzavírat s jednotlivými dopravci rámcové smlouvy o celoročním zajištění dopravy. Další alternativou k tomuto kroku bylo zakládání vlastních dopravních dceřiných společností nebo skupování menších dopravních firem a vytváření vlastní dopravní flotily. V kraji také vznikla řada společností poskytujících spediční, celní a zasilatelské služby. Jejich podstata tkví ve zprostředkování přepravy mezi dopravcem a objednatelem za provizi. Prudký nárůst poptávky po řidičích v nákladní silniční dopravě v posledních třech

letech sledovaného období lze také přisoudit rozvoji stavebnictví. I v tomto odvětví je základním pilířem přesun materiálu na stavbu, v rámci stavby i ze stavby pryč. Vznikla tak potřeba navýšení kapacity přepravních výkonů. Je také třeba upozornit na sezónnost dopravy, která s prudkým rozvojem výroby a služeb prakticky vymizela. Firmy ze strachu o své řidiče si již nemohou dovolit po sezóně část z nich přes zimu posílat na ÚP nebo převádět na jinou práci, a raději jejich mzdu v případě nedostatku práce v zimních měsících zadotují. Jsou si totiž dobře vědomy toho, že takto vynaložené náklady se jim v sezóně navrátí a nestojí jim za případné problémy při shánění nového řidiče pokud by se ten stávající na jaře z ÚP nevrátil.

**Tabulka 5: Nabídka práce v Plzeňském kraji k 31. 12., v období mezi roky 2005 a 2017 dle počtu pracovních míst – Řidiči nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel (CZ-ISCO)**

| Okresy           | Roky       |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |
|------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
|                  | 2005       | 2006       | 2007       | 2008       | 2009       | 2010       | 2011       | 2014       | 2015       | 2016       | 2017       |
| <b>Klatovy</b>   | 43         | 37         | 45         | 60         | 84         | 90         | 82         | 69         | 53         | 42         | 36         |
| <b>Domažlice</b> | 12         | 21         | 6          | 13         | 19         | 25         | 20         | 13         | 15         | 14         | 6          |
| <b>Tachov</b>    | 0          | 1          | 1          | 2          | 3          | 1          | 25         | 23         | 20         | 20         | 14         |
| <b>Rokycany</b>  | 7          | 5          | 8          | 4          | 16         | 8          | 29         | 10         | 7          | 9          | 4          |
| <b>Jih</b>       | 14         | 17         | 5          | 23         | 35         | 28         | 40         | 40         | 19         | 24         | 19         |
| <b>Sever</b>     | 41         | 19         | 12         | 38         | 80         | 61         | 31         | 36         | 22         | 19         | 12         |
| <b>Město</b>     | 60         | 54         | 34         | 55         | 83         | 79         | 54         | 39         | 36         | 25         | 29         |
| <b>Celkem</b>    | <b>177</b> | <b>154</b> | <b>111</b> | <b>195</b> | <b>320</b> | <b>292</b> | <b>281</b> | <b>230</b> | <b>172</b> | <b>153</b> | <b>120</b> |

**Zdroj: Autor práce dle dat MPSV (2018 a.)**

V tabulce 5 je pro srovnání opět uvedena také nabídka pracovní síly v kraji. Opět je zde patrný stejný vývojový trend jako u celkové nabídky i nabídky v osobní dopravě v Plzeňském kraji. Od roku 2005 poptávalo volné místo řidiče v nákladní dopravě méně osob ruku v ruce s tím, jak klesala nezaměstnanost po vstupu ČR do EU. Výkyv je patrný pouze v letech 2008 a 2009, kdy počet poptávaných míst dosáhl nejdříve na 195 pozic a poté na 320 pozic. Od roku 2010 opět klesala nezaměstnanost a osoby nacházely uplatnění v jiných odvětvích národního hospodářství. Z toho důvodu až do konce sledovaného období počet poptávaných pracovních míst v silniční nákladní dopravě klesal počet

poptávaných míst a v roce 2017 činil jen 120 pozic. Nejnižší zájem o práci řidiče lze sledovat v průběhu celého období v okresech Rokycany a Tachov. Zejména na Tachovsku v prvních 5 letech sledovaného období nebyl zájem o práci řidiče nákladní silniční dopravy téměř žádný. Naopak nejvyšší zájem o tuto práci zaznamenaly okresy Plzeň – město a Plzeň – sever.

Z hlediska poptávky po práci řidiče je třeba zohlednit opět sociální a finanční faktor. Oproti osobní dopravě zde sice odpadá faktor zodpovědnosti za přepravované osoby, ale je třeba připočítat na místo něj faktor fyzické náročnosti. Jedná se o práci časově náročnou, kdy řidič mnohdy celý týden jezdí s vozidlem bez možnosti návratu domů, čemuž v řadě případů neodpovídá mzda. Proto řada uchazečů volí raději jiné zaměstnání, neboť potřebují skloubit čas na práci s časem věnovaným rodině. I proto začaly firmy v posledních letech navyšovat mzdy a přidávat řadu benefitů, aby tento obor ztraktivnili širší skupině uchazečů o zaměstnání a také aby do silniční nákladní dopravy přilákali nové mladé pracovníky, kteří by jim zajistili dlouhodobě udržitelný rozvoj společností.

#### **Ostatní doprava nákladní a osobní - Řidiči osobních a malých dodávkových automobilů, taxikáři**

Ministerstvo práce a sociálních věcí dle platné metodiky dělení sektorů a činností národního hospodářství v souvislosti se silniční dopravou uvádí ještě jednu kategorii pracovních míst, kterou jsou řidiči osobních a malých dodávkových automobilů a taxikáři. Do této kategorie spadají vozidla do celkové hmotnosti 3,5 tuny, osobní automobily, vozidla taxi, mikrobusey s kapacitou do 8 osob, vozidla záchranných složek, referentská vozidla apod. Obecně tedy lze říci, že s výjimkou vozidel záchranných složek se jedná o vozidla, k jejichž řízení stačí řidiči řidičský průkaz skupiny B (osobní automobil do 3,5 tuny).

**Tabulka 6: Poptávka po práci v Plzeňském kraji k 31. 12., v období mezi roky 2005 a 2017 dle počtu pracovních míst – Řidiči osobních a malých dodávkových automobilů, taxikáři (CZ-ISCO)**

| Okresy        | Roky     |          |          |          |          |          |          |           |           |           |           |
|---------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|               | 2005     | 2006     | 2007     | 2008     | 2009     | 2010     | 2011     | 2014      | 2015      | 2016      | 2017      |
| Klatovy       | 1        | 0        | 1        | 1        | 1        | 4        | 0        | 0         | 3         | 7         | 15        |
| Domažlice     | 0        | 0        | 0        | 0        | 0        | 1        | 3        | 2         | 0         | 4         | 11        |
| Tachov        | 0        | 0        | 3        | 1        | 0        | 1        | 0        | 8         | 11        | 5         | 8         |
| Rokycany      | 0        | 0        | 0        | 0        | 0        | 0        | 0        | 2         | 4         | 1         | 1         |
| Jih           | 0        | 0        | 0        | 1        | 0        | 1        | 0        | 0         | 0         | 0         | 2         |
| Sever         | 0        | 5        | 1        | 0        | 0        | 1        | 1        | 0         | 1         | 1         | 4         |
| Město         | 1        | 1        | 2        | 1        | 1        | 1        | 3        | 36        | 13        | 8         | 22        |
| <b>Celkem</b> | <b>2</b> | <b>6</b> | <b>7</b> | <b>4</b> | <b>2</b> | <b>9</b> | <b>7</b> | <b>48</b> | <b>32</b> | <b>26</b> | <b>63</b> |

**Zdroj: Autor práce dle dat MPSV (2018 a.)**

Budeme-li analyzovat nabídku volných pozic v malé osobní i nákladní dopravě, můžeme si všimnout odlišného trendu ve vývoji oproti nákladní a osobní silniční dopravě analyzované v předešlém textu. Od roku 2005 do roku 2011 se počet těchto pracovních míst v kraji pohyboval v řádu jednotek a v roce 2005 a 2009 dokonce dosahoval pouze počtu 2 nabízených míst. Výraznější výkyv nebyl zaznamenán v žádném z okresů ani po vstupu ČR do EU, ani při příchodu hospodářské krize. Tento fakt lze přisuzovat dvěma příčinám. Vzhledem k nízkým nákladům na vybavení a zapracování nového řidiče v tomto druhu dopravy spolu s nižšími náklady na pořízení a provoz vozidel pro tuto dopravu z ní činní poměrně dobře obsaditelnou pracovní pozici. Řidič nemusí ve většině případů absolvovat žádný zvláštní výcvik a při nástupu do zaměstnání tak může rovnou začít vykonávat činnost řidiče. Druhou příčinou je variabilita pracovních pozic. V jejím rámci jsou pozice v malé dopravě obsazovány řidiči velké silniční nákladní nebo osobní dopravy a jsou následně využívány pro oba druhy přeprav. V řadě případů také na malou dopravu využívají společnosti vlastní personální zdroje a nábor bez nutnosti angažování ÚP, proto některé tyto pozice statistikami vůbec neprochází a ve velkém množství případů bývají chybně řazeny pod velkou osobní nebo nákladní dopravu. Obdobným příkladem je nábor řidičů vozidel složek záchranných sborů. Tyto pozice byly ve sledovaném období obsazovány přes ÚP jen zcela výjimečně. Od roku 2014 je možné sledovat částečný nárůst

volných míst. Hned v roce 2014 se jednalo v okrese Plzeň – město o skokový nárůst o 33 pozic díky náboru řidičů dodávek do podniku ČESKÁ POŠTA. Tento nábor byl u končen a v roce 2015 klesl počet nabízených pozic jen na 32 a v roce 2016 dokonce na 26 volných míst. 7 míst v tomto roce připadlo na okres Klatovy, kde došlo k optimalizaci dopravy podniku PEKÁRNY A CUKRÁRNY a řada rozvozových linek pečiva tak spadla do režimu rozvozů vozidly do 3,5 tuny. Obdobná situace byla ve stejném roce i v podniku DRŮBEŽÁŘSKÝ ZÁVOD KLATOVY, ČESKÁ POŠTA a nová pozice vznikla také ve firmě LORENC LOGISTIC, která zavedla novou službu přepravy kusových zásilek Fofr. Rozvoj malé dopravy na Klatovsku setrval i v roce 2017 a v rámci kraje měl tento okres v posledním roce sledovaného období spolu s okresem Plzeň – město největší počet nabízených míst v malé silniční dopravě (celkem 15 z 63 v rámci kraje). (POŠTA 2018, LORENC 2018).

**Tabulka 7: Nabídka práce v Plzeňském kraji k 31. 12., v období mezi roky 2005 a 2017 dle počtu pracovních míst– Řidiči osobních a malých dodávkových automobilů, taxikáři (CZ-ISCO)**

| Okresy           | Roky       |            |            |            |            |            |            |            |            |            |            |
|------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
|                  | 2005       | 2006       | 2007       | 2008       | 2009       | 2010       | 2011       | 2014       | 2015       | 2016       | 2017       |
| <b>Klatovy</b>   | 45         | 37         | 44         | 55         | 77         | 75         | 91         | 64         | 60         | 48         | 44         |
| <b>Domažlice</b> | 21         | 15         | 13         | 24         | 38         | 26         | 20         | 39         | 41         | 50         | 33         |
| <b>Tachov</b>    | 18         | 10         | 3          | 5          | 3          | 5          | 33         | 20         | 20         | 16         | 9          |
| <b>Rokycany</b>  | 19         | 13         | 11         | 17         | 21         | 40         | 41         | 39         | 51         | 34         | 35         |
| <b>Jih</b>       | 22         | 36         | 28         | 42         | 50         | 37         | 60         | 62         | 59         | 50         | 39         |
| <b>Sever</b>     | 91         | 62         | 62         | 81         | 123        | 120        | 125        | 124        | 73         | 59         | 48         |
| <b>Město</b>     | 36         | 32         | 68         | 74         | 146        | 170        | 191        | 211        | 200        | 147        | 98         |
| <b>Celkem</b>    | <b>252</b> | <b>205</b> | <b>229</b> | <b>294</b> | <b>458</b> | <b>473</b> | <b>561</b> | <b>559</b> | <b>504</b> | <b>401</b> | <b>306</b> |

**Zdroj: Autor práce dle dat MPSV (2018 a.)**

Z hlediska poptávky v tomto druhu silniční dopravy je situace opačná. Zatím co nabídka pracovních pozic se pohybovala v řádech jednotek, poptávka se pohybuje v řádech stovek poptávaných míst. V roce činil počet poptávaných pozic 252 a do roku 2014 se s drobnými výkyvy vyšplhal na 559 pozic. Do roku 2017 pak klesl na 306 pozic díky poklesu nezaměstnanosti a hospodářskému rozvoji. Největší zájem o práci řidiče malých

vozidel bylo možné sledovat v okresech kolem krajské metropole a na Klatovsku. Nejnižší byla dlouhodobě na Tachovsku a Domažlicku. Zejména v období hospodářské krize stoupla poptávka po těchto volných pozicích. Vysoký zájem z řad uchazečů lze obecně přisuzovat aspektům popsaným výše. Pro uchazeče o práci v dopravě se jedná o kompromis finančního a sociálního faktoru. V případě řidiče v malé dopravě bývá dodržována standartní pracovní doba nebo při nejmenším se řidič vrací denně domů. Z hlediska finančních nákladů stačí uchazeči získání řidičského oprávnění skupiny B, jehož cena se pohybuje řádově kolem 10 000,- Kč, kdežto kompletní výcvik řidiče kamionu nebo autobusu vyjde na 30 000 – 50 000 Kč. Zvýšený zájem o práci řidiče vozidla malé dopravy tak lze přisoudit dostupnosti prostředků pro výkon tohoto povolání a příznivé pracovní podmínky.

Souhrnně lze říci, že z dlouhodobého hlediska ve sledovaném období vývoj nabídky a poptávky po práci řidiče v silniční dopravě v Plzeňském kraji odpovídal vývoji celkové nabídky a poptávky po práci v kraji a byl ovlivněn shodnými vlivy převážně na národní a makroekonomické úrovni. Největší fluktuace pracovníků i volných pracovních míst probíhala v nákladní kamionové dopravě. Naopak nejmenší zájem byl o práci řidiče autobusu. Největší rozkol mezi nabídkou a poptávkou po pracovních místech byl v odvětví tzv. malé dopravy, tedy dopravy vozidly do 3,5 tuny. Nová pracovní místa řidičů byla vytvářena v okresech, kde docházelo k největšímu rozvoji průmyslové výroby a v době, kdy tento rozvoj probíhal. V osobní dopravě se jednalo o oblasti se zvýšeným přesunem osob prostředky hromadné dopravy.

### **8.2.2.3. Nabídka a poptávka práce v silniční dopravě - Česká republika**

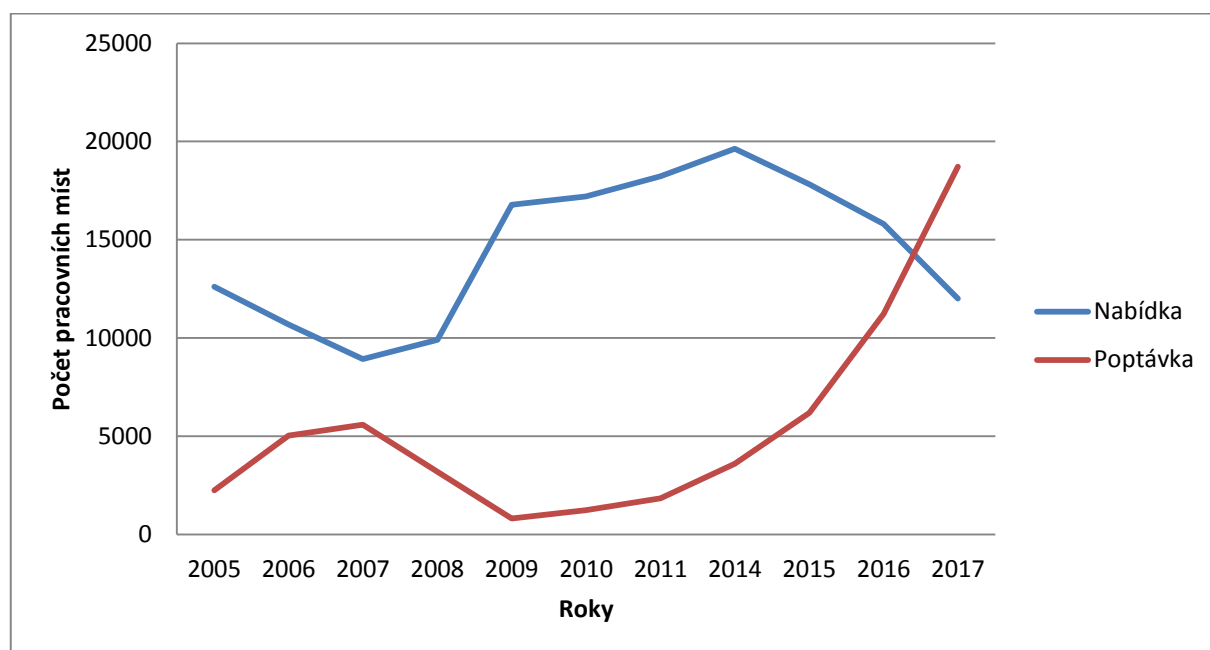
Pro dotvoření celkového pohledu na vývoj nabídky a poptávky po práci v dopravě je nezbytné tento vývoj porovnat s daty ve stejné oblasti na vyšší územní úrovni.

Obrázek 9 znázorňuje, jak se vyvíjela nabídka a poptávka pracovních míst na území České republiky mezi roky 2005 a 2017. Je možné si tak všimnout obdobných vývojových tendencí zaměstnanosti a nezaměstnanosti v dopravě jako na úrovni Plzeňského kraje. Od počátku sledovaného období docházelo díky novým podmínkám trhu k rozvoji dopravy a



růstu množství subjektů provozujících dopravu. Tento stav trval až do roku 2007, kdy počet nabízených míst činil 5588 a počet míst poptávaných dokonce 8926. Jednalo se tak o rok, kdy se nabídka a poptávka nejvíce přiblížili, avšak nedošlo k jejich protnutí jako v případě krajské úrovně. S příchodem hospodářské krize se křivky obou aspektů začaly vzdalovat a největšího rozdílu ve sledovaném období dosáhly v roce 2009, kdy byl počet nabízených míst jen 821, poptáváno však bylo 16 782 míst řidiče. Obdobná situace panovala v poměru nabízených a poptávaných míst řidiče v tomto roce i na krajské úrovni. Od roku 2010 docházelo v ČR k odeznívání hospodářské krize a tím pádem k navyšování počtu pracovních míst pro řidiče.

**Obrázek 9: Nabídka a poptávka práce v silniční dopravě v České republice mezi roky 2005 a 2017 dle počtu pracovních míst k 31.12.**



**Zdroj: Autor práce dle dat MPSV (2018 a.)**

Docházelo také k poklesu nezaměstnanosti. V roce 2015 pak tento vývojový trend nabral na rychlosti a v roce 2016 došlo k protnutí křivek nabídky a poptávky práce řidiče na úrovni ČR. Do konce roku 2017 pak dosáhl počet nabízených pracovních míst na 18 716, kdežto poptávaných pozic bylo pouze 12 010. Na krajské úrovni došlo k protnutí nabídky a poptávky ve stejném roce. Na obou úrovních to bylo dáno tempem

hospodářského růstu, kterému objem pracovní síly nestačil, a začalo docházet k nedostatku řidičů, který se dále prohlubuje až do současnosti.

Ve sledovaném období docházelo na republikové úrovni k řadě událostí v silniční dopravě, které se na vývoji nabídky a poptávky po práci řidiče podílely jak kladně, tak negativně. Za ty nejzásadnější je možné jmenovat změnu legislativy v oblasti dopravních předpisů (bodový systém), změnu předpisů pro pracovní režimy řidičů, změny v zákoníku práce, změny v podmínkách založení právnické osoby, změny v daňovém systému, změny cen pohonných hmot. Dále pak můžeme zmínit vliv zahraničních investorů. Ty zahájili hned po zpřístupnění trhu své aktivity v podobě skupování a slučování některých ztrátových provozů tuzemských podniků a jejich převáděním do koncernových společností s celoevropskou působností. Toto se týkalo zejména osobní dopravy, kde tyto kroky podnikaly společnosti DEUTSCHE BAHN nebo ARRIVA & COMPANY. V osobní dopravě byl také jedním z vlivných faktorů přechod na evropskou legislativu a zahájení regionální spolupráce a spolupráce přeshraniční. Bylo zahájeno budování programů regionální integrované dopravy a byly spuštěny některé mezistátní dotované linky. Značný rozvoj v počtu pracovních míst v osobní silniční dopravě lze v národním měřítku přisoudit společnostem STUDENT AGENCY (dnes REGIO JET), EUROLINES a FLIXBUS, které začaly budovat celoevropskou síť mezistátních linek. Nákladní dopravy se vlivy tohoto charakteru příliš nedotkly, neboť nespádala do sféry většího zájmu státní správy. Nákladní silniční doprava stále spadala a spadá do režimu obchodních podmínek jen velmi málo ovlivněnými zásahy státu. Proto byl její vývoj ovlivněn skutečně hlavně v závislosti na vývoji výroby a odbytu, který závisel na vývoji národního a světového hospodářství.

### **8.3. Délka evidence volných pracovních míst v silniční dopravě**

Pro potvrzení zjištěných aspektů v předešlých kapitolách týkajících se zájmu uchazečů o práci řidiče v osobní nebo nákladní silniční dopravě bude v následující kapitole analyzována doba neobsazenosti volných pracovních míst na pozici řidič/řidička v Plzeňském kraji. Dle délky evidence se nabízená pracovní místa dělí do čtyř kategorií. Pro přehlednost a celkový nástin vývojového trendu v zájmu o pracovní pozici řidiče jsou data za osobní i nákladní silniční dopravu sloučena dohromady.

**Tabulka 8: Délka trvání neobsazenosti pracovních míst v Plzeňském kraji k 31.12. mezi roky 2005 a 2017 v silniční dopravě k 31.12.**

| Doba nabízení<br>volného místa | Roky       |            |            |            |           |           |            |            |            |            |            |
|--------------------------------|------------|------------|------------|------------|-----------|-----------|------------|------------|------------|------------|------------|
|                                | 2005       | 2006       | 2007       | 2008       | 2009      | 2010      | 2011       | 2014       | 2015       | 2016       | 2017       |
| <b>0-3</b>                     | 50         | 63         | 84         | 28         | 9         | 34        | 33         | 63         | 80         | 57         | 226        |
| <b>3.6</b>                     | 25         | 88         | 90         | 24         | 12        | 21        | 22         | 151        | 95         | 157        | 176        |
| <b>6.12</b>                    | 36         | 116        | 135        | 26         | 10        | 8         | 29         | 86         | 182        | 106        | 137        |
| <b>12 a víc</b>                | 51         | 43         | 143        | 135        | 17        | 8         | 22         | 30         | 146        | 165        | 298        |
| <b>Celkem</b>                  | <b>162</b> | <b>310</b> | <b>452</b> | <b>213</b> | <b>48</b> | <b>71</b> | <b>106</b> | <b>329</b> | <b>502</b> | <b>521</b> | <b>836</b> |

**Zdroj: Autor práce dle dat MPSV (2018 a.)**

V prvním roce sledovaného období byl v kraji největší počet nabízených míst na pozici řidiče v trvání do 3 měsíců a nad 12 měsíců. Rychle obsazené byly především pozice v nákladní dopravě. Do kategorie nad 12 měsíců spadaly především pozice v osobní dopravě a mezinárodní kamionové dopravě. V následujících letech se struktura délky evidence měnila a v roce 2007 bylo nejvíce dlouhodobě neobsazených míst nad 6 měsíců. Toto bylo způsobeno hospodářským rozvojem a tudíž klesající nezaměstnaností. O práci řidiče klesal zájem v řadách uchazečů o zaměstnání, neboť se jim naskytly vlivem nízké nezaměstnanosti možnosti uplatnění v dalších perspektivních oborech, ve kterých nejsou prostředky na zapracování tak nákladné jako v dopravě. Do struktury délky evidence volných míst se tak promítl vstup ČR do EU stejně jako do všech dalších oblastí dopravy. Od roku 2008, kdy se naplno promítly následky světové hospodářské krize, došlo k opětovnému nárůstu v počtu krátkodobě neobsazených míst do 6 měsíců a naopak klesal počet dlouhodobě neobsazených pozic. Tento jev způsobila hospodářská recese, která nejen do Plzeňského kraje přinesla růst nezaměstnanosti. Uchazeči o zaměstnání, kteří by za jiných okolností o práci řidiče ani neuvažovali, tak vzali za vděk i těmito pozicemi. Naproti tomu druhým důvodem bylo snížení celkového počtu nabízených pozic ze strany firem v důsledku krize. V souvislosti s uplatněním osob v evidenci úřadu práce byla v období krize možná bezplatná rekvalifikace, která spočívala v získání potřebného řidičského oprávnění a nezbytného průkazu profesní způsobilosti řidiče a to jak pro osobní tak pro nákladní dopravu. To znamenalo výraznou podporu zaměstnanosti v období hospodářské krize. Odvětví dopravy totiž bylo právě pro svou nákladnost a složitost jedno

z mála, které následky krize nezasáhly tak fatálně jako odvětví jiná a v nepatrné míře bylo schopno i přes krizové podmínky přijímat nové zaměstnance dál. V roce 2010 bylo z celkových 71 pozic v dopravě nabízených uchazečům pouze 16 nabízeno déle než 6 měsíců a pouze 8 po dobu delší než 12 měsíců. Od roku 2011 opět začal stoupat celkový počet nabízených volných míst díky odeznívání krize a opět se začala měnit struktura délky neobsazenosti pracovních pozic řidiče v silniční dopravě. V roce 2015, kdy naplno propukl opět hospodářský rozvoj v kraji, i v republice, činilo z celkového počtu 502 volných pozic řidiče 328 pozic neobsazených po dobu více jak 6 měsíců. Je zde tak opět možno spatřit klesající zájem o práci řidiče jdoucí ruku v ruce s poklesem nezaměstnanosti a náborem zaměstnanců do ostatních odvětví. Do roku 2017 pak hospodářský růst ještě zrychlil a v závěru sledovaného období již byla více jak třetina nabízených pozic neobsazena déle jak 12 měsíců a více jak polovina jich byla neobsazena déle jak 6 měsíců. Tento vývoj tak odpovídá všem zjištěným vývojovým trendům tak, jak byly popsány výše.

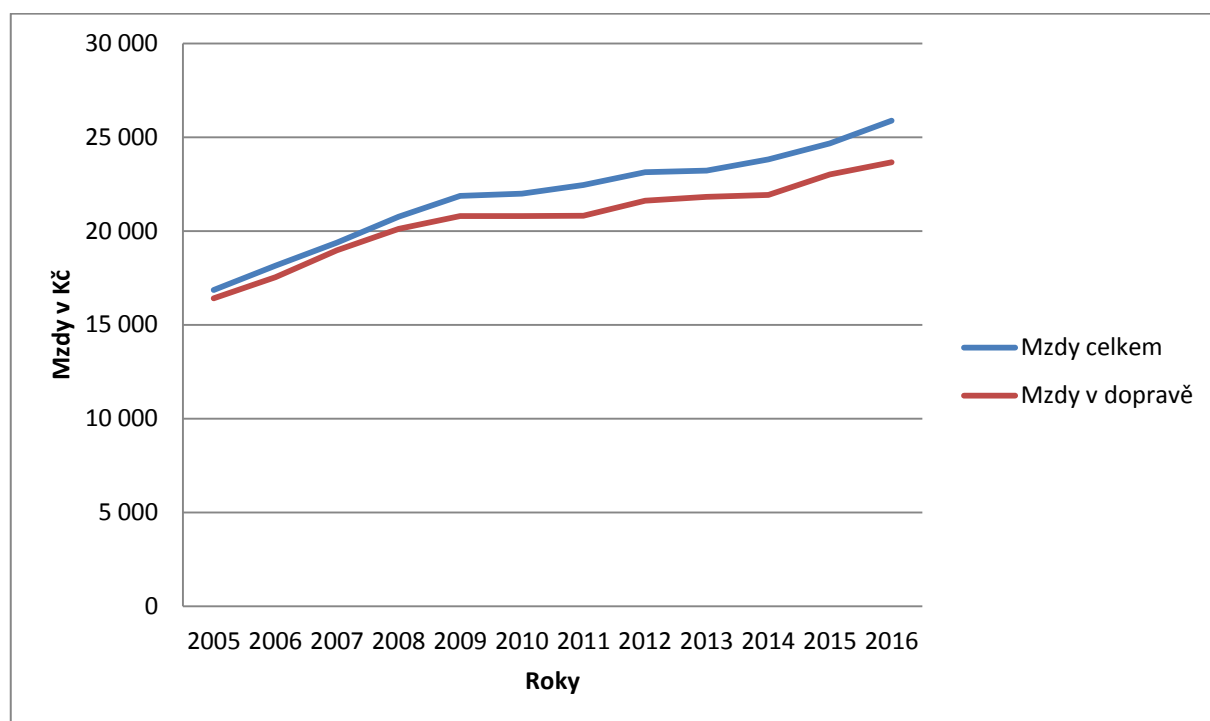
Lze se tedy domnívat, že vývoj struktury evidence volných pracovních pozic řidiče/řidičky v osobní a nákladní silniční dopravě v Plzeňském období podle délky trvání neobsazenosti koresponduje s linií vývoje nabídky počtu pracovních míst řidiče v kraji a je ovlivněn stejnými aspekty na makroekonomické úrovni jako vývoj nabídky v silniční dopravě v Plzeňském kraji i v celé ČR.

Důležité je alespoň ve stručnosti poukázat na trend vytváření účelových pracovních pozic. K vytváření takových pozic (například pro cizince, zdravotně postižené ale i běžné uchazeče) vede zejména větší společnosti možnost čerpání dotačních a podpůrných finančních titulů z rozpočtu státu nebo EU na jejich udržení. Bohužel v řadě případů je získání příspěvku podmíněno pouze vytvořením a udržením pozice, nikoli jejím trvalým obsazením. Proto již při vzniku a evidenci takové pozice není s jejím obsazením počítáno. Uchazeči hlásící se na takovou pozici bývají z nejrůznějších důvodů odmítnuti a vše se tak nevymyká zákonosti v rámci platné legislativy. Nutné je také podotknout, že takováto účelová pracovní místa nejsou z daleka záležitostí jen odvětví dopravy, ale týkají se prakticky všech odvětví národního hospodářství. V neposlední řadě jsou takovými to místy zkreslovány statistiky a evidence ÚP, MPSV a ČSÚ.

## 8.4. Průměrná mzda v silniční dopravě

Jako další kritérium při analýze vývoje nabídky a poptávky po práci v silniční dopravě v Plzeňském kraji je možné využít vývoj průměrné mzdy v odvětví dopravy v Plzeňském kraji a zjištěná data pro ověření srovnat s celkovou výší průměrné mzdy v kraji a s daty za celou ČR. Zjištěná data jsou dle statistického členění sektorů národního hospodářství CZ\_NACE za sektor s označením H – Doprava a skladování.

**Obrázek 10: Vývoj celkové průměrné mzdy ve srovnání s průměrnou mzdou v dopravě (dle CZ-NACE) mezi roky 2005 a 2017 v Plzeňském kraji k 31.12.**



**Zdroj: Autor práce dle dat ČSÚ (2018 c.)**

Vývoj celkové průměrné mzdy v Plzeňském kraji i průměrné mzdy v dopravě a skladování v Plzeňském kraji je možné sledovat na obrázku 10. V obou případech je možné vývoj rozdělit na tři základní období. V prvním období dochází k rychlému růstu mezd jak v dopravě, tak ve všech ostatních odvětvích národního hospodářství. Jedná se o důsledek vstupu ČR do EU. Právě v oblasti zaměstnanosti došlo k mnoha zásadním legislativním změnám, které se promítly i do mzdové oblasti. Otevření trhů a rozvoj přeshraničního obchodu statků, služeb i pracovních sil dopomohl ke zvyšování mezd díky novým investicím a růstu produkce. Firmy začali více vydělávat a mohli si tak dovolit

rychleji navyšovat mzdy, jejichž navyšování požadovali domácnosti. Od roku 2005 do roku 2008 vzrostla celková průměrná mzda v kraji z 16 850 Kč na 20 767 Kč, což je nárůst v průměru o necelých 1 000 Kč za rok. Ve stejném období rostla i průměrná mzda v dopravě, která se z původních 16 403 Kč vyšplhala na 20 111 Kč, což je nárůst o 927 Kč v průměru za jeden rok. Nelze si nevšimnout, že mezi průměrnou mzdou v dopravě a celkovou průměrnou mzdou v Plzeňském kraji do roku 2008 nepanovaly zásadní rozdíly a jejich vývoj byl prakticky shodný a lineárně rostoucí. Přesto je však důležité uvést, že v dopravě docházelo k rychlejšímu mzdovému růstu na podpůrných administrativních a řídicích pozicích, než na pozicích pro řidiče. Tento negativní jev brzdil příliv další pracovní síly do odvětví. V prvních letech sledovaného období si podniky však až tolik nepřipouštěli problém nedostatku zaměstnanců, neboť se teprve adaptovali na nové podmínky otevřeného trhu. Od roku 2009 je patrná stagnace a zpomalení růstu mezd celkových i v dopravě. V době, kdy byly světové trhy uvrženy do hluboké hospodářské recese vlivem ekonomické krize, reagovaly firmy v Plzeňském kraji zastavením růstu mezd. Od roku 2009 je také poprvé možné zaznamenat první zásadní rozdíl ve vývoji celkové průměrné mzdy a průměrné mzdy v dopravě v Plzeňském kraji. I přes krizové podmínky celková průměrná mzda v kraji nadále (byť minimálně) stoupala. Do roku 2015 vrostla z původních 21 864 Kč na 24 664 Kč, což je nárůst o 2 800 Kč v době krize, meziroční přírůstek tak byl v průměru 467 Kč. V dopravě se situace vyvíjela částečně odlišně. Růst průměrné mzdy zdaleka nedosahoval tempa růstu celkové průměrné mzdy v kraji a mezi roky 2009 a 2010 došlo dokonce k poklesu průměrné mzdy o 3 Kč. Z grafu je tedy patrná stagnace růstu průměrné mzdy v dopravě, která setrvala až do roku 2011. Od roku 2012 konečně i v dopravě došlo k opětovnému růstu průměrné mzdy a z 20 806 Kč v roce 2011 poskočila na 21 619 Kč v roce 2012, což je meziroční rozdíl 813 Kč. Od roku 2015 pak v obou případech dochází k opětovnému nárůstu mezd, nicméně jejich těsnost, jako po vstupu do ČR do EU se již do konce sledovaného období neopakovala. Díky odeznění krize a rychlému tempu hospodářskému růstu tak celková průměrná mzda v kraji po roce 2015 rostla poměrně rychle. V roce 2016 již dosahovala 25 877 Kč. Průměrná mzda v dopravě se do roku 2016 v Plzeňském kraji vyšplhala na 23 665 Kč.

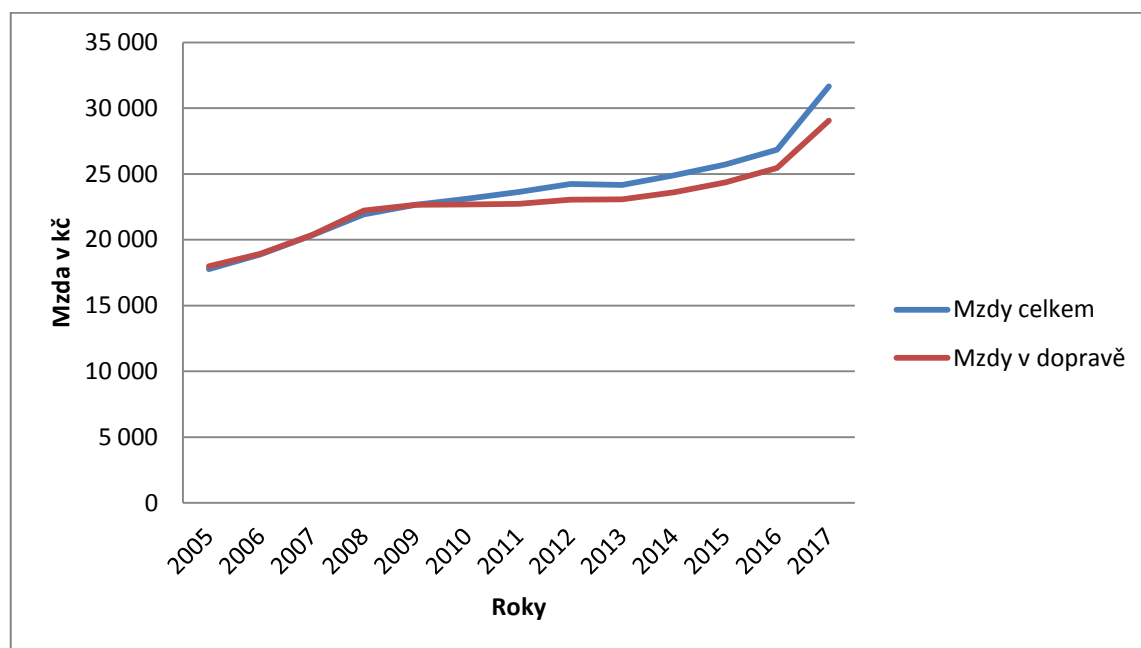
Souhrnně lze říci, že celková průměrná mzda v Plzeňském kraji se ve sledovaném období vyvíjela poměrně stabilně a nejvýraznější změnu lze zaznamenat v roce 2008 s příchodem hospodářské krize, kdy tempo růstu zpomalilo. V dopravě panovala situace

odlišná. Po prvotním růstu mezd shodným s růstem mezd celkových v kraji došlo po příchodu krize ke stagnaci mezd a další zvyšování bylo pouze nepatrné a spíše skokové. Tyto skoky, které jsou dobře patrné v grafu, měly svá opodstatnění. V dlouhodobém měřítku se jednalo samozřejmě o jednorázové navyšování průměrné mzdy, které se dotklo celé ČR. Hlavním zdrojem skokového nárůstu mezd v dopravě v Plzeňském kraji, které je možné pozorovat mezi roky 2009 a 2010 a následně mezi roky 2014 a 2015 je situace převážně v osobní dopravě. V těchto letech řidičům došla trpělivost s nedoceněním jejich práce a ve spolupráci s odborovým svazem vyhlásili stávkovou pohotovost a došlo k jednání odborových orgánů a orgánů státní správy o zvýšení základní mzdy řidičů v osobní dopravě. Tato jednání byla úspěšná. V druhém období úspěšnosti jednání však dopomohlo až uskutečnění stávky řidičů autobusů ve většině krajů ČR (Plzeňský kraj k nim nepatřil, ale následná opatření v podobě plošného zvyšování mzdy se dotkla i plzeňských řidičů). Větší růst mezd od roku 2015 je také zapříčiněn poklesem nezaměstnanosti, nedostatkem řidičů a rozvojem výroby. Firmám již nezbývá nic jiného, než se při náboru řidičů předhánět ve výši základní mzdy a od roku 2015 tak panuje v tomto odvětví příznivá situace pro řidiče při vyjednávání o výši mzdy. V posledním roce sledovaného období se tak průměrná mzda řidiče v Plzeňském kraji pohybovala u řidiče v hromadné dopravě osob linkové mezi 20 000 – 30 000 Kč, v hromadné dopravě osob zájezdové mezi 25 000 – 35 000 Kč a v nákladní dopravě tuzemské mezi 25 000 Kč – 35 000 Kč a v nákladní dopravě mezinárodní mezi 35 000 – 40 000 Kč. Zejména velké firmy pak začaly nábor nových řidičů podporovat také náborovými příspěvky, které se pohybují ve výši několikanásobku průměrné měsíční hrubé mzdy a jsou podmíněny setrváním pracovníka u společnosti po předem stanovenou dobu. Například jedna z největších dopravních společností v Plzeňském kraji DUVENBECK nabízela na konci sledovaného období náborový příspěvek pro řidiče ve výši 120 000,- Kč.

Při srovnání vývoje celkové průměrné mzdy a průměrné mzdy v dopravě v Plzeňském kraji a České republice na obrázku 11 nejsou patrné žádné zásadní odlišnosti. Od roku 2005 začaly mzdy lineárně stoupat i na celorepublikové úrovni a tento prudký růst ukončila až hospodářská krize v roce 2008. Oproti krajské úrovni si v tomto období lze všimnout rychlejšího růstu mezd v dopravě oproti růstu celkové průměrné mzdy a v roce 2008 v ČR již průměrná mzdy v dopravě dosahovala výše 22 222 Kč, což je skoro o 300 Kč více než byla celková průměrná mzda v ČR. Souhrnně se celková průměrná mzda i

mzda v dopravě v tomto období pohybovala o necelý 1 000 Kč výše než na krajské úrovni. Od nástupu krize v roce 2008 pak na republikové úrovni došlo rovněž k poklesu v rychlosti růstu celkové průměrné mzdy a ke stagnaci růstu průměrných mezd v dopravě. Tato stagnace setrvala až do roku 2012, kdy růst mezd v dopravě opět nabral na tempo a toto tempo se ještě zrychlilo v roce 2015, kdy došlo k překonání následků hospodářské krize a opětovnému hospodářskému růstu. V posledním roce sledovaného období je tento růst domácího hospodářství nejpatrnější. V celkové průměrné mzdě v ČR došlo k nárůstu z 26 843 Kč v roce 2016 na 31 661 Kč v roce 2017. To je meziroční skok o 4 818 Kč. V průměrné mzdě v dopravě se pak na národní úrovni jednalo o skok z 25 462 Kč v roce 2016 na 29 062 Kč v roce 2017, tedy nárůst o 3 600 Kč.

**Obrázek 11: Vývoj celkové průměrné mzdy ve srovnání s průměrnou mzdou v dopravě (dle CZ-NACE) mezi roky 2005 a 2017 v České republice k 31.12**



**Zdroj: Autor práce dle dat ČSÚ (2018 c.)**

Rozdíl mezi průměrnou mzdou krajské a národní úrovni za sledované období nepřekročil 2 000 Kč, což svědčí o dobrém postavení Plzeňského kraje a dopravy v Plzeňském kraji v národním hospodářství.



Je možné si také všimnout, že skokový nárůst mezd v dopravě v Plzeňském (a některých dalších krajích) kraji se na republikovou úroveň promítl jen minimálně. V rámci ČR je i takovýto větší skok zastřen obecným růstem mezd v dopravě a vyrovnán skokovými nárůsty mezd v dopravě v jiných krajích v jiných letech.

Za zmínku v mzdové sféře dopravy stojí také stále široce rozšířený systém nelegálního odměňování řidičů. Existuje celá řada způsobů vyplácení určitých složek mzdy, které je mnohdy neetické, mnohdy je ale také v rozporu se zákonem. Mezi tyto praktiky lze zařadit například odměňování za ujetou vzdálenost nebo spotřebu pohonných hmot, které přímo odporuje evropským předpisům o dopravě. Dále pak také vyplácení nenárokových složek mzdy mimo výplatní pásku. Řada firem má vytvořeny finanční rezervy mimo účetní rámec, ze kterých vyplácí část mzdy svých zaměstnanců. Tato složka tak vůbec neprochází účetnictvím zaměstnance ani zaměstnavatele a není daněna. Oblíbené (ale legální !) je také vyplácení mzdy pouze do výše zákonné minimální průměrné mzdy a zbytek mzdy převádět a vyplácet v nedaněných složkách mzdy jako diety, prémie nebo cestovné. Rozšířené mezi dopravci je také nevyplácení cestovních náhrad (diet), které je přímo upraveno zákonem. Řidičům projíždějícím přes SRN také mnohdy není vyplácena průměrná mzda řidičů v SRN, za úsek, který přes Německo ujely, přestože toto Německá legislativa zavedla již v roce 2016. Faktem zůstává, že ve většině případů dochází k podobným mzdovým excesům po vzájemné dohodě zaměstnance a zaměstnavatele a tak jsou jen těžko postižitelné ze strany státní správy.

Celkově lze zhodnotit vývoj průměrné mzdy v dopravě v Plzeňském kraji za příznivý po celé sledované období. Nejvýraznější změnu přinesla hospodářská krize a opětovný hospodářský růst po odeznění krize. Vývoj mezd je na krajské úrovni fakticky ovlivnitelný jen minimálně. Vždy závisí na národní legislativě a především na vývoji tuzemské i světové ekonomiky.

## 9. Návrh opatření pro trh práce v silniční dopravě

Na základě analýzy trhu práce v ČR a Plzeňském kraji z hlediska počtu poptávaných a nabízených pracovních míst pro řidiče silniční dopravy i v celkovém součtu za všechna odvětví a na základě rozboru této nabídky a poptávky po práci řidiče silniční dopravy v Plzeňském kraji z hlediska okresů a délky trvání spolu s analýzou vývoje průměrné celkové mzdy a mzdy v dopravě autor práce sestavil následující doporučení. Tato doporučení by dle autora práce v praxi měla dopomoci k udržení a dalšímu zlepšení situace a postavení řidičů v silniční dopravě na trhu práce, k omezení jejich fluktuace nebo odchodu do jiného odvětví.

- **Navýšení mezd**

Z pohledu autora se jedná o jeden ze stěžejních pilířů v problematice zaměstnanosti v dopravě. V současné době mzdové ohodnocení dostatečně neoceňuje fyzickou a především psychickou a časovou náročnost této profese, která se čím dál více stává páteří celého hospodářství, které je na ní závislé. Jedná se však také o oblast neřešitelnou na krajské úrovni. Je závislá na rozhodování vlády a zástupců EU a do značné míry limitována jednotlivými rozpočty. I přes svou nákladnost je však jisté, že doprava je v souhrnu činností výdělečnou a je proto nutné hledat prostředky na vyšší mzdy nejen v dotačních titulech, ale především v optimalizaci dopravy a ve vlastních rezervách podniků.

- **Snížení nákladů na získání oprávnění**

V současné době musí řidič pro výkon svého povolání získat příslušné řidičské oprávnění, průkaz profesní způsobilosti řidiče, absolvovat psychologické vyšetření a lékařskou prohlídku a v případě specializovaných přeprav ještě absolvovat další kurzy a školení (vazač, ADR, ..). Náklady na potřebná oprávnění k zahájení činnosti sahají v součtu do desítek tisíc korun (40 000 – 60 000 Kč). Dle autora práce by snížení těchto nákladů pomohlo přilákat k profesi řidiče nové uchazeče, kterým ve vstupu do odvětví dopravy brání pouze finanční bariéra.

- **Sjednocení a zjednodušení legislativy**

Kromě finanční náročnosti odrazuje nové uchazeče o práci řidiče také administrativní a legislativní náročnost. Jak bylo popsáno v teoretické části, v ČR i EU existuje řada předpisů upravujících práci řidiče, podmínky provozu a mnohdy si tyto předpisy protiřečí. Řidič projíždějící napříč Evropou tak musí ovládat nepřehledné množství podmínek pro jízdu jeho vozidla v dané zemi. Dle autora práce by měla být pozornost věnována především důslednější liberalizaci a kodifikaci předpisů upravujících bezpečnost a plynulost provozu a rovnému přístupu k řidičům ve všech zemích namísto stále rozvíjeného systému zákazu jízd nebo postihu za několika minutové překročení povinné přestávky, které nemají žádné větší opodstatnění v souvislosti s bezpečností a plynulostí dopravy.

- **Zkvalitnění pracovních podmínek pro řidiče**

Dle autora je další příliv nových pracovníků do odvětví silniční dopravy také podmíněn zkvalitněním pracovních podmínek. Toto doporučení je adresováno především samotným dopravcům. Kromě modernizace vozového parku se toto vztahuje také na dodržování pracovní doby a dalších předpisů, které přinesla liberalizace dopravy po vstupu ČR do EU. Mnohdy právě všeobecně známý liknavý a neetický přístup dopravců vůči řidičům a jejich potřebám odrazuje nové potenciální zájemce o tuto profesii. Právě v této oblasti by autor práce doporučil orgánům státní správy zaměřit svou pozornost a vymáhat důsledně po zaměstnavatelích podmínky, jež jsou v zájmu řidičů.

- **Zamezení odchodu pracovníků v dopravě do zahraničí**

Zejména v Plzeňském kraji, jakožto regionu hraničícího s Německem, dochází ke zvýšené migraci pracovní síly napříč všemi odvětvími, přičemž tuzemská pracovní síla odchází směrem na západ a je v nedostatečné kapacitě nahrazována levnou nekvalifikovanou pracovní silou z východních zemí. V dopravě se tento problém projevuje více než v jiných odvětvích vzhledem k tomu, že podmínky v dopravě upravují především Evropské předpisy, jejichž aplikace je obdobná jak v ČR, tak v Německu. Český řidič přecházející do německého provozu tak nemusí kromě jazykové bariéry řešit výraznější změny u své profese. Motivace k takovému odchodu v podobě několikrát vyšších výdělků je tak u

tohoto odvětví ještě zesílena. Dle autora by bylo vhodné mimo jiné i výše zmíněnými body dosáhnout růstu mezd pracovníků v dopravě a zamezit tím jejich migraci směrem ze země.

- **Snížení administrativní a daňové zátěže dopravců**

Z hlediska podpory dopravy ze strany státu by mělo dojít dle autora ke snížení zdanění přepravních výkonů v oblasti DPH, která zatěžuje jednotlivé přepravy především pro koncové spotřebitele a dále pak také nižší zdanění v podobě silniční daně a zavedení regulace pojistného v dopravě, které stále roste a dosahuje neúměrně vysokých hodnot s nejistým plněním ze strany pojišťoven v případě škodné události. Obecná úprava zdanění a pojištění dopravy by se podle autora promítla i do růstu mezd.

- **Investice do infrastruktury**

Všeobecné povědomí o stavu silnic nejen v Plzeňském kraji a dopravní situace obecně je další aspekt, který od práce řidiče odrazuje mnoho uchazečů. Přibývá stále větší množství vozidel na silnicích, ale kvalita komunikací se zhoršuje. Tento problém pociťuje zejména kamionová doprava, jejíž pohyb se stále více omezuje. Vzhledem k nízkému počtu dálnic a špatné kvalitě silnic I. tříd je však situace stále kritičtější. Díky tomu se časy jednotlivých přepravních výkonů několikanásobně prodlužují a díky tomu roste i nákladnost přepravy. Neplynulost dopravy tak odrazuje skupinu potenciálních uchazečů. Autor práce by doporučil zacílit na rozvoj dopravní infrastruktury a dobudování dálniční sítě.

- **Propagace dopravy**

V neposlední řadě by autor práce doporučil nejen v rámci kraje zacílit na větší a pozitivnější propagaci odvětví dopravy nejen ze strany firem, ale i ze strany státních institucí. Naplněním předchozích bodů by také bylo dosaženo většího uznání dopravy a byla by jí přiznána patřičná důležitost, čímž by v očích mnoha uchazečů mohla získat na atraktivitě. Jako cílené subjekty pro toto doporučení lze uvést například střední školy a střední odborná učiliště.

Při sestavení výše uvedených oblastí, na které by se dopravci i státní správa měla zaměřit jak na krajské, tak na národní úrovni, vyšel autor práce z předešlé analýzy ale také z vlastní praxe a zkušenosti na pozicích řidiče, dispečera i vedoucího pracovníka v osobní a nákladní dopravě.

## 10. Závěr

Diplomová práce nazvaná Trh práce ve vybraném regionu (nabídka práce, poptávka po práci) byla svým obsahem i podstatou zaměřena na vývoj trhu práce v oblasti nákladní a osobní silniční dopravy v Plzeňském kraji. V teoretické části práce byly objasněny základní pojmy související s problematikou dopravy, trhu práce a nezaměstnaností. V praktické části diplomové práce byly popsány jednotlivé charakteristiky Plzeňského kraje a v návaznosti na strukturu kraje byly provedeny analýzy, na jejichž základě došlo k vyvození závěrů a tím naplnění cílů stanovených v úvodu práce.

Jako hlavní cíl diplomové práce bylo analyzování vývoje nabídky a poptávky po práci řidiče v silniční dopravě na území Plzeňského kraje mezi roky 2005 a 2017. Před provedením této analýzy byla provedena analýza celkové nabídky a poptávky na trhu práce v Plzeňském kraji a bylo provedeno srovnání se shodnými ukazateli na národní úrovni. Pro analýzu byla použita data z evidence MPSV v podobě absolutního počtu evidovaných volných pracovních míst a absolutního počtu poptávaných pracovních míst. Provedením analýzy byla zjištěna tři vývojová stádia v poměru nabídky a poptávky po práci v silniční dopravě na území Plzeňského kraje. První stádium započalo v roce 2005 a trvalo do roku 2007. V tomto období nabídku a poptávku v dopravě ovlivňovaly legislativní změny způsobené vstupem ČR do EU. Dalším vlivným faktorem bylo otevření trhu a propojení tuzemského pracovního trhu s Evropským. Třetím faktorem ovlivňujícím nabídku a poptávku po práci v dopravě byl hospodářský růst země. Díky těmto faktorům došlo do roku 2007 k poklesu nezaměstnanosti a nárůstu počtu pracovních míst v dopravě o 185 evidovaných volných pozic, poptávka klesla o 80 pozic. Počet pracovních pozic pro řidiče tak stoupal rychleji, než jaký byl pokles zájmu o ně ze strany uchazečů. Druhé vývojové stádium započalo v roce 2008 a trvalo do roku 2015. Ve čtvrtém roce sledovaného období zasáhla celý svět hospodářská krize, která uvrhla globální ekonomiku do hluboké recese a zastavila hospodářský růst na všech ekonomických úrovních. Následky této hospodářské krize se plně projeví i v odvětví dopravy na národní i krajské úrovni. Výrobní podniky i podniky poskytující služby v Plzeňském kraji byli nuceny omezit výrobu a služby, čímž přišla řada dopravců o práci a byla nucena propouštět své zaměstnance. Nejhorší situace panovala v Plzeňském kraji v roce 2009, kdy bylo ze strany firem nabízeno pouze 48 pracovních pozic pro řidiče, naproti tomu bylo ale ze strany uchazečů poptáváno celkem

795 pracovních míst pro řidiče. Od roku 2011 pak došlo k postupnému obnovování hospodářského růstu a odvětví výroby se začalo vzpamatovávat z hospodářské krize. Došlo k obnovení výroby a navyšování výrobních kapacit. Současně s tímto se začala zvětšovat potřeba navýšení přepravních kapacit v silniční dopravě. A to jak osobní, tak nákladní. Dopravci tak opět začali s nábořem řidičů. V roce 2015 již počet volných pozic pro řidiče v Plzeňském kraji tvořil 502 míst a poptáváno bylo 695 pracovních pozic pro řidiče. Nabídka a poptávka se tak v tomto odvětví začaly vyrovnávat. Autor práce také v této části podotýká, že Plzeňský kraj si v období krize dokázal s nezaměstnaností ve všech odvětvích poradit velice obstojně v rámci celé ČR a získal tak status hospodářsky silného a stabilního regionu. Třetí a poslední stádium sledovaného období trvalo od roku 2015 do roku 2017. V tomto období nabral ekonomický růst ČR na síle a to se projevilo i na území Plzeňského kraje. Zejména do oblasti výroby přicházeli stále noví investoři a zakládaly nové výrobní závody a podnikaly velké investice do rozvoje výroby stávající. Proto došlo k navýšení potřeby získávat další pracovní sílu. Tuzemské zdroje nestačily, proto byl zahájen nábor pracovníků v zahraničí, především v zemích ležících na východ od ČR. Spolu s tímto jevem došlo k potřebě zvýšeného přesunu materiálu, výrobků a zejména lidské pracovní síly. Již v roce 2016 došlo k protnutí nabídky a poptávky po práci řidiče v Plzeňském kraji a na konci roku 2017 činil počet nabízených pozic řidiče celkem 863 míst, kdežto počet poptávaných pozic řidiče byl pouze 430 míst. Absolutní rozdíl mezi nabídkou a poptávkou tak činil 406 pracovních pozic řidiče. I dopravci tak museli zahájit nábor řidičů v zahraničí, aby dokázali alespoň částečně pokrýt poptávku po přepravních službách v Plzeňském kraji. Jako důsledek nedostatku řidičů v Plzeňském kraji v posledním úseku sledovaného období začali mezi dopravci vznikat nejrůznější dohody o vzájemné spolupráci. Toto vše však na konci období také zvýšilo cenu přepravních výkonů pro koncového spotřebitele a toto zvýšení se tak promítlo jak do ceny výrobků, tak do ceny služeb. Z pohledu na strukturu vývoje nabídky a poptávky dle okresů Plzeňského kraje je možné vyvodit závěr, že nejvíce se s problémem zaměstnanosti v silniční dopravě potýkali okresy, kde je méně rozvinutý průmysl a výroba. Tedy okresy více vzdálené od krajské metropole a dálnice D 5. Z hlediska typu dopravy byl nejmenší zájem z řad uchazečů o práci řidiče autobusu v osobní dopravě. Naopak největší zájem byl o pozice řidiče malých vozidel v oblasti dopravy osobní i nákladní. Nejvíce nabízených pracovních pozic bylo po celé sledované období v oblasti nákladní silniční dopravy.

Dílčím cílem práce bylo srovnání zjištěného vývoje nabídky a poptávky po práci řidiče v silniční dopravě na území Plzeňského kraje s vývojem nabídky a poptávky za stejnou oblast národního hospodářství na území ČR. Došlo také ke srovnání příčin změn ve vývoji. Z provedeného srovnání bylo zjištěno, že vývoj nabídky a poptávky po práci řidiče v silniční dopravě lze označit za shodný na obou úrovních územního členění státu. Rovněž lze vyvodit závěr, že shodné byly i vlivy, které působily ve sledovaném období změny v tomto vývoji. Ať už se jednalo o vstup ČR do EU, příchod hospodářské krize nebo hospodářského růstu po odeznění krize. Protože v prvním případě se jednalo o faktor s národní působností a v dalších dvou případech o faktory s působností celosvětovou, je možné dovodit závěr, že tyto faktory musely logicky ovlivnit dění na všech nižších územněsprávních úrovních. Nejhorší situace v nabídce a poptávce po práci řidiče v rámci ČR panovala, stejně jako v Plzeňském kraji, v roce 2009. Tehdy bylo poptáváno ze strany uchazečů 16 782 pozic. Firmy však nabízely pouze 821 pracovních míst pro řidiče. Naprosto opačná situace opět panovala v závěru sledovaného období, kdy nabídka práce klesla pod linii poptávky, čímž v dopravě vznikl nedostatek řidičů. V roce činil počet poptávaných volných pozic řidiče 12 010, dopravci však potřebovali obsadit 18 716 pozic řidičů. Vznikl tak nedostatek řidičů, který činil 6 706 neobsazených pracovních míst.

Druhým dílčím cílem diplomové práce bylo doplnění zjištěných výsledků o analýzu růstu mezd v dopravě na území Plzeňského kraje a také o rozbor struktury délky evidence jednotlivých volných míst pro řidiče. Z hlediska délky neobsazenosti je možné opět dovodit souvislost se změnami, které zapříčinily výkyvy ve vývoji nabídky a poptávky po práci řidiče v silniční dopravě. V důsledku vstupu ČR do EU došlo k poklesu nezaměstnanosti a tím pádem k poklesu poptávky po práci řidiče. Větší počet neobsazených pozic tak byl nabízen po dobu delší jak 6 měsíců. Obrácená situace nastala po roce 2007, kdy nezaměstnanost stoupala, a proto se dařilo volné pozice rychleji obsazovat. Většina nabízených pozic pro řidiče až do roku 2015 tak byla neobsazena po dobu 0 – 6 měsíců. Změnu přinesl až rok 2015, kdy se vrátil hospodářský růst, díky kterému opět došlo k horšímu obsazování pracovních pozic novými řidiči a většina volných míst až do roku 2017 byla neobsazena po dobu delší jak 6 měsíců. Mzdový vývoj v případě silniční dopravy reflektoval vývoj předešlých ukazatelů v první a třetí části sledovaného období. Po vstupu ČR do EU došlo ke zrychlení růstu mezd v dopravě i ve všech dalších odvětvích národního hospodářství. Jednalo se o důsledek otevření trhu a

přílivu zahraničního kapitálu do regionu. S příchodem hospodářské krize ale došlo ke stagnaci vývoje mezd v dopravě, zatím co mzdy v ostatních odvětvích nadále rostly, byť nepatrně. Toto bylo způsobeno především provázaností a závislostí dopravy na ostatních odvětvích, bez nichž by doprava ztrácela smysl. Dopravci v daném období investovali finance především do udržitelnosti svých firem na místo do navyšování mezd. Od roku 2015 pak mzdy začaly opět výrazněji růst v závislosti na obnovení hospodářského růstu. Za celkové sledované období vzrostla průměrná mzda v dopravě na území Plzeňského kraje z původních 16 403 Kč na konečných 23 665 Kč, což je nárůst o 7 262,- Kč. Ve srovnání s nárůstem mezd v dopravě na území ČR, který ve sledovaném období činil 7 483 Kč, se tak nejedná o výrazný rozdíl a je možné dovodit závěr, že mzdy v dopravě na krajské i národní úrovni v dlouhodobém pohledu stoupaly stejně.

Na základě provedené analýzy a zjištěných výsledků autor práce navrhl 7 oblastí, ve kterých spatřuje nedostatky a rezervy, při jejichž odstranění by mohlo dojít k dalšímu pozitivnímu vývoji nabídky a poptávky po práci řidiče v osobní dopravě nejen na území Plzeňského kraje, ale do značné míry i na úrovni státu. Při sestavování těchto návrhů vyšel autor práce jak z výsledků provedených analýz, tak z vlastních zkušeností a znalostí, které v oblasti dopravy nasbíral za 8 let působení na pozicích řidiče, dispečera a vedoucího dopravy. Ke změnám by dle autora mělo dojít v oblastech legislativy, kontroly dopravců, mzdové politiky ale i zlepšení dopravní infrastruktury nebo propagace dopravy.

Je neoddiskutovatelným faktem, že oblast silniční dopravy osobní i nákladní je složitým systémem provázaným a do velké míry závislým na odvětví výroby a služeb. Obráceně lze také říci, že bez dopravy by nemohla fungovat ani výroba, ani poskytování služeb. Většina pohybu materiálu a osob se odehrává právě na silnici, a proto je silniční doprava tou nejřešenější v dopravní problematice. Ve sledovaném období byla ovlivňována vstupem ČR do EU, hospodářskou recesí i hospodářským růstem, z čehož je její důležitost i provázanost s ostatními sektory národního hospodářství patrná i v tom mezinárodním měřítku. V rámci Plzeňského kraje si jak nákladní, tak osobní silniční doprava stojí v porovnání s ostatními odvětvími poměrně dobře. Nejsou zaznamenány přílišné výkyvy ani ve fluktuaci řidičů (byť jejich nedostatek je nevyvratitelným faktem), ani ve změnách jejich průměrné mzdy. Současné vedení kraje si je dobře vědomo důležitosti dopravy, a proto se snaží všemi dostupnými prostředky tento sektor podporovat a to zejména v rovině silniční dopravy osobní. I přes zkvalitňování dopravní infrastruktury,



budování silničních obchvatů, modernizaci vozového parku a navyšování mezd se stále více prohlubuje nedostatek řidičů a je pouze otázkou času, kdy se tento problém promítne do odvětví výroby a služeb, které na něj budou muset reagovat. Otázka řešení této blížící se situace je však daleko obsáhlejší na to, aby mohla být zodpovězena pomocí krátkého a úzce zaměřeného exkurzu do světa dopravy, kterým byla tato diplomová práce. Jedno je však jisté. Doprava je základem pro fungování výroby a poskytování služeb. Nebude-li věnována náležitá pozornost řešení personální otázky v tomto sektoru národního hospodářství, může docházet ke zpomalení tempa ekonomického růstu.

## 11. Seznam použitých zdrojů

### Literatura:

**BRČÁK, Josef; SEKERKA., Bohuslav.** *Makroekonomie*. 1. vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2010. 292 s. ISBN 978-80-7380-245-5.

**BRČÁK, Josef, Bohuslav SEKERKA a Roman SVOBODA.** *Mikroekonomie: teorie a praxe*. 1. vydání. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013. 286 s. ISBN 978-80-7380-453-4.

**BRŮHOVÁ - FOLTÝNOVÁ, Hana.** *Doprava a společnost: ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. Praha: Karolinum, 2009. ISBN 978-80-246-1610-0.

**BROŽOVÁ, Dagmar.** *Kapitoly z ekonomie trhů práce*. 1. vydání. Praha: Oeconomica, 2012. 288 s. ISBN 978-80-245-1880-0.

**BUCHTOVÁ, Božena a kol.** *Nezaměstnanost: psychologický, ekonomický a sociální problém*. 2. vydání. Praha: Grada, 2002. 236 s. ISBN 978-80-247-9006-8.

**EISLER, Jan.** *Ekonomika dopravy*. Praha: Fortuna, 2000. ISBN 80-7168-699-0.

**HOLMAN, Robert.** *Ekonomie*. 5. vydání. Praha: C.H. Beck, 2002. 714 s. ISBN 978-80-7400-006-5.

**JUREČKA, Václav a kol. 2013.** *Mikroekonomie*. 2. aktualiz. vyd. Praha : Grada Publishing, 2013. 366 s. Expert. ISBN 978-80-247-4385-1.

**KUCHAŘ, Pavel.** *Trh práce: sociologická analýza*. 1. vydání. Praha: Karolinum, 2007. 183 s. ISBN 978-80-246-1383-3.

**KREBS, Vojtěch.** *Sociální politika*. 4. vydání. Praha: ASPI, 2007. 504 s. ISBN 978-80-7357-276-1.

**KOTÝNKOVÁ, Magdalena.** *Trh práce na přelomu tisíciletí*. 1. vydání. Praha: Oeconomica, 2006. 256 s. ISBN 80-245-1149-5.

**MACÁKOVÁ, Libuše a kol. 2010.** *Mikroekonomie: základní kurz*. 11. vyd. Slaný : Melandrium, 2010. 275 s. ISBN 978-80-86175-70-6.

**MAREŠ, Petr.** *Nezaměstnanost jako sociální problém.* 1. vydání. Praha: Sociologické nakladatelství, 1994. 142 s. ISBN 80-90I424-9-4.

**NOVÁK, Radek, Lubomír ZELENÝ, Petr PERNICA a Petr KOLÁŘ.** *Přepavní, zasílatelské a logistické služby.* Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2011. ISBN 978-80-7357-735-3.

**PAVELKA, Tomáš.** 2010. *Mikroekonomie: základní kurz.* 2. aktualiz. vyd. Praha : Vysoká škola ekonomie a managementu, 2010. 290 s. Edice učebních textů. ISBN 978-80-86730-52-3.

**SAMUELSON, Paul Anthony; NORDHAUS, William D.** *Ekonomie: 18. vydání.* Praha: NS Svoboda, 2007. 775 s. ISBN 978-80-205-0590-3.

**ZDVOŘÁK, Martin.** 2017. *Vývoj nezaměstnanosti ve vybraném regionu.* Praha, 2017. Bakalářská práce. Česká zemědělská univerzita v Praze.

**ÚZ - Úplné znění:** *Silniční doprava, pozemní komunikace, veřejné služby v přepravě cestujících.* Praha: Sagit, 2018, 2018(1219).

#### **Zákony:**

**Zákon č. 435/2004 Sb., o zaměstnanosti,** ze dne 13. května 2004. In: Sbíрка zákonů České republiky. 1998, částka 143. Dostupné také ve formátu PDF z: [http://portal.mpsv.cz/sz/obecne/prav\\_predpisy/akt\\_zneni/zoz\\_1.1.2014.pdf](http://portal.mpsv.cz/sz/obecne/prav_predpisy/akt_zneni/zoz_1.1.2014.pdf)

**Zákon 262/2006 Sb. Zákoník práce**

**Nařízení vlády č. 589/2006 Sb.**

### **Elektronické zdroje:**

**PLZEŇSKÝ KRAJ 2018 a.** Symboly Plzeňského kraje. *Plzeňský kraj* [online]. 2018 [cit. 2018-08-30]. Dostupné z: <http://www.plzensky-kraj.cz/cs/clanek/symboly-plzenskeho-kraje>

**MPSV 2018 a.** Analýza neobsazenosti volných pracovních míst podle profese. *Integrovaný portál MPSV* [online]. 2018 [cit. 2018-08-30]. Dostupné z: <http://portal.mpsv.cz/sz/stat/trh>

**MPSV 2018 b.** Analýza poptávky po pracovní síle a nabídky pracovních sil. *Integrovaný portál MPSV* [online]. 2018 [cit. 2018-08-30]. Dostupné z: <http://portal.mpsv.cz/sz/stat/trh>

**MDCR 2018** Statistika. *Ministerstvo dopravy ČR* [online]. 2018 [cit. 2018-07-25]. Dostupné z: <http://www.mdcr.cz/Statistika>

**MVČR 2018.** INFORMAČNÍ SERVIS. *Ministerstvo vnitra ČR* [online]. [cit. 2018-08-30]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/docDetail.aspx?docid=21308222&doctype=ART> )

**ČSÚ 2018 a.** Mzdy a náklady práce. *Český statistický úřad* [online]. 2018 [cit. 2018-08-30]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/casove-rady-zakladnich-ukazatelu-statistiky-prace-srpen-2018>

**ČSÚ 2018 a.** Vše o území. *Český statistický úřad* [online]. 2018 [cit. 2018-07-20]. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=profil-uzemi#w=>

**ČSÚ 2018 b.** Statistická ročenka Plzeňského kraje. *Český statistický úřad* [online]. 2018 [cit. 2018-07-20]. Dostupné z: [https://www.czso.cz/csu/czso/rocenky\\_souhrn](https://www.czso.cz/csu/czso/rocenky_souhrn)

**SOLO 2018** O společnosti. *Solodoor Sušice* [online]. 2018 [cit. 2018-07-26]. Dostupné z: <http://www.solodoor.cz/cs/profil-spolecnosti/>

**KLATOVSKÁ DOPRAVNÍ 2018** O nás. *Klatovská dopravní společnost* [online]. 2018 [cit. 2018-07-28]. Dostupné z: <https://www.klatovska-dopravni.cz/>

**ČSAD 2018** O společnosti. *ČSAD Autobusy Plzeň a.s.* [online]. 2018 [cit. 2018-07-28]. Dostupné z: [http://www.csadplzen.cz/?ob=spolecnost&ls1=menu\\_spolecnost](http://www.csadplzen.cz/?ob=spolecnost&ls1=menu_spolecnost)

**VKJ 2018** Společnost. *VKJ AUTOBUSY* [online]. 2018 [cit. 2018-07-28]. Dostupné z: <https://www.autobusyvkj.cz/>

**DUVENBECK 2018** Společnost. *Duvenbeck.de* [online]. 2018 [cit. 2018-07-29]. Dostupné z: [https://www.duvenbeck.de/#utm\\_source=firmy.cz&utm\\_medium=ppd&utm\\_campaign=firmy.cz-470820](https://www.duvenbeck.de/#utm_source=firmy.cz&utm_medium=ppd&utm_campaign=firmy.cz-470820)

**LORENC 2018** O nás. *Lorenc Logistic* [online]. 2018 [cit. 2018-07-29]. Dostupné z: <https://www.lorenc-logistic.cz/>

**POŠTA 2018** ČESKÁ POŠTA. *Česká pošta s.p.* [online]. 2018 [cit. 2018-07-31]. Dostupné z: <https://www.ceskaposta.cz/index>

**PECU KT 2018** Volné pozice. *Pekárny a cukrárny Klatovy a.s.* [online]. 2018 [cit. 2018-07-22]. Dostupné z: <http://www.pecukt.cz/volne-pracovni-pozice>

**DZ KT 2018** Zaměstnání. *Drůbežářský závod Klatovy* [online]. 2018 [cit. 2018-07-22]. Dostupné z: <http://www.dzklatovy.cz/cesky/firma/spolecnost/zamestnani/>

**LASSELSBERGER 2018** *Lasselsberger* [online]. 2018 [cit. 2018-07-22]. Dostupné z: <http://www.keramikazije.cz/cz/lasselsberger>

**SÚSPK 2018** Kariéra. *Správa a údržba silnic Plzeňského kraje* [online]. 2018 [cit. 2018-07-24]. Dostupné z: <http://www.suspk.eu/o-nas/kariera/>

## 12. Seznam obrázků a tabulek

### Obrázky:

Obrázek 1: Nabídka práce

Obrázek 2: Poptávka po práci

Obrázek 3: Rovnováha na trhu práce

Obrázek 4: Základní rozdělení dopravy

Obrázek 5: Plzeňský kraj a Česká republika

Obrázek 6: Znak Plzeňského kraje

Obrázek 7: Celková nabídka a poptávka práce v Plzeňském kraji v období 2005 až 2017 dle počtu pracovních míst k 31.12.

Obrázek 8: Celková nabídka a poptávka práce v České republice v období mezi roky 2005 a 2017 dle počtu pracovních míst k 31.12.

Obrázek 9: Nabídka a poptávka práce v silniční dopravě v Plzeňském kraji mezi roky 2005 a 2017 dle počtu pracovních míst k 31.12.

Obrázek 10: Nabídka a poptávka práce v silniční dopravě v České republice mezi roky 2005 a 2017 dle počtu pracovních míst k 31.12.

Obrázek 11: Vývoj celkové průměrné mzdy ve srovnání s průměrnou mzdou v dopravě (dle CZ-NACE) mezi roky 2005 a 2017 v Plzeňském kraji k 31.12.

Obrázek 12: Vývoj celkové průměrné mzdy ve srovnání s průměrnou mzdou v dopravě (dle CZ-NACE) mezi roky 2005 a 2017 v České republice k 31.12

## **Tabulky:**

Tabulka 1: Celková nabídka a poptávka práce v Plzeňském kraji podle okresů v období 2005 až 2017 podle počtu pracovních míst k 31.12.

Tabulka 2: Poptávka po práci v Plzeňském kraji k 31. 12., v období mezi roky 2005 a 2017 dle počtu pracovních míst - Řidiči autobusů, trolejbusů a tramvají (CZ-ISCO)

Tabulka 3: Nabídka práce v Plzeňském kraji k 31. 12., v období mezi roky 2005 a 2017 dle počtu pracovních míst – Řidiči autobusů, trolejbusů a tramvají (CZ-ISCO)

Tabulka 4: Poptávka po práci v Plzeňském kraji k 31. 12., v období mezi roky 2005 a 2017 dle počtu pracovních míst – Řidiči nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel (CZ-ISCO)

Tabulka 5: Nabídka práce v Plzeňském kraji k 31. 12., v období mezi roky 2005 a 2017 dle počtu pracovních míst – Řidiči nákladních automobilů, tahačů a speciálních vozidel (CZ-ISCO)

Tabulka 6: Poptávka po práci v Plzeňském kraji k 31. 12., v období mezi roky 2005 a 2017 dle počtu pracovních míst – Řidiči osobních a malých dodávkových automobilů, taxikáři (CZ-ISCO)

Tabulka 7: Nabídka práce v Plzeňském kraji k 31. 12., v období mezi roky 2005 a 2017 dle počtu pracovních míst– Řidiči osobních a malých dodávkových automobilů, taxikáři (CZ-ISCO)

Tabulka 8: Délka trvání neobsazenosti pracovních míst v Plzeňském kraji k 31.12. mezi roky 2005 a 2017 v silniční dopravě k 31.12.