

PŘEHLED ZPRÁV

Nezastavuje, projíždíme	2
Evropský parlament schválil balíček mobility, dopravci tento krok vítají	5
Premiér připustil obměnu vlády	5
Pražskou dopravu zahlcují dodávky, e-shopům chybí sklady v centru	8

PLNÉ ZNĚNÍ ZPRÁV

Nezastavuje, projíždíme

Euro

8.4.2019

Rubrika: Doprava

Česko se stává drahou zemí a vyklízí pozice v mezinárodní **kamionové** přepravě

Připadá vám, že čím dál víc nákladáků v Česku má cizí poznávací značku? Není to jenom dojem, je to realita. A to jsou v Česku naši dopravci ještě silní. Ze zahraničí už kdysi početně zastoupené české dopravce vytlačuje východní konkurence.

Mezinárodní **kamionová** přeprava v Česku se výrazně propadá, v některých ohledech dokonce její objem poklesl pod úroveň z doby vstupu do Evropské unie a drží se i pod hodnotami z krizových let. V Evropě přitom objem přepraveného zboží neustále roste.

Pod krizí

Na číslech je to jasně vidět. V prvním pololetí loňského roku (za nějž jsou k dispozici nejčerstvější údaje) přepravili naši dopravci v mezinárodní dopravě 18 716 tun zboží. To je pokles oproti stejnému období roku 2015 o 43,1 procenta a o pouhých 3,5 procenta více než v roce 2004, kdy Česko vstoupilo do EU. Pokud se k tonáži připočte i vzdálenost, byl to za první pololetí 2018 proti roku 2015 pokles dokonce o 50,5 procenta a 31,1procentní minus oproti roku 2004. Něco je prostě špatně.

Zjednodušeně se dá říci, že čísla vypovídají o tom, že dopravcům skončily zlaté časy. Doba, kdy tuzemské přepravní společnosti zválcovaly levnou pracovní silou své německé konkurenty, je minulostí. Teď se naopak Česká republika dostává do pozice, kde byly ještě před pár lety západní státy. Už nemůžeme Východu konkurovat cenou, tento byznys začíná patřit Polákům, Maďarům, Rumunům a Bulharům. Což ovšem, jak bylo řečeno, nemusí být úplně špatná zpráva.

Podívejme se blíže na důvody, proč pokles v mezinárodní dopravě nastal, protože podobný vývoj se může za pár let opakovat v dalších oborech. Nejdůležitějším faktorem je člověk. „Řidič **kamionu** patří mezi nedostatkové profese. Pořídit vozidlo není v dnešní době problém, ale sehnat do něho řidiče ano,“ říká Jiří Šindler, obchodní ředitel společnosti Bohemia Cargo.

Právě nedostatek řidičů zlepšuje jejich zbylým kolegům vyjednávací pozici. Říkají si o více peněz, kvůli časovému vytížení odcházejí z mezinárodní přepravy do vnitrostátní, nebo někteří dokonce úplně pryč do **autobusové** dopravy, kde se v poslední době přidávalo.

Česko by mohlo nahradit tuzemské řidiče zahraničními, ale to nejde tak lehce. Ato je druhý závažný problém, který se na poklesu **kamionové** dopravy projevuje. „Dostat sem cizince a posadit ho za volant trvá nejméně půl roku. Ostatní východní země, zejména Polsko, jsou v tomto daleko pružnější a berou nám příležitost,“ říká **Vojtěch Hromíř**, generální tajemník sdružení dopravců **Česmad Bohemia**.

Go East

O Polsku by se dalo psát dlouho. **Česmad** ho používá jako příklad země, která chytla příležitost za pačesy a stala se v přepravním oboru v Evropě hegemonem. Co se týká získávání zahraničních sil, za poslední tři roky dali Poláci práci 50 tisícům Rusů a Ukrajinců, kteří řídí **kamiony** s polskou značkou. Potkáváme je ina českých silnicích.

Poláci mají také menší odvody ze mzdy. Zatímco firmy v Česku odvedou 34 procent, v Polsku jen 21 procent. Česko má také zhruba o 2,20 koruny vyšší spotřební daň na každý litr nafty a pro Poláky je levnější nafta velkou konkurenční výhodou.

Objem přepravy také klesá kvůli potížím na Východě. V Rusku jsou sankce a na Ukrajině zase Rusové. To není pro pohodový obchod dobrá situace. Dříve to bylo tak, že jsme byli nesouměřitelní se Západem v nákladech a naši řidiči byli ochotni jezdit velké vzdálenosti. Teď se tato výhoda přelila na Východ. Čelíme tlaku jak z Východu, tak ze Západu,“ popisuje **Hromíř**.

Potíže českých přepravních firem ale nelze svádět jen na východní sousedy.

Západní země se začaly bránit levné pracovní síle a uplatňují ochranná opatření.

Vyžadují třeba, aby firmy platily řidičům minimální mzdu běžnou v dané zemi a vedly o tom evidenci, zakazují nocovat v **kamionech** a podobně. Česko má také pravidla pro minimální mzdu, ale východní řidiče jejich pomocí honit nemůže, protože za ně nejsou uzákoněny žádné sankce. A i kdyby byly, splnění povinnosti spočívá vlastně jen v tom mít do češtiny přeloženou pracovní smlouvu a tato povinnost se dá splnit i pomocí webového překladače od Googlu, byť bude výsledek působit směšně, až nesrozumitelně.

Aby byl obrázek tuzemské nákladní silniční přepravy úplný, je třeba zmínit, že naopak roste vnitrostátní přeprava.

Nahrává tomu ekonomický boom, a díky tomu české přepravní firmy dorovnávají výpadky ze zahraničí. Stále častěji se také naučily zavádět doprovodné činnosti jako třeba servis aut, nabídku skladovacích prostor nebo spedici, kdy si nasmlouvají více zakázek, než mají samy aut, a převis pokrývají pronájmem kapacit třetích firem. Zlaté časy české ekonomiky ovšem nebudou trvat věčně a zpomalení růstu pocítíme nejspíš už letos. „Za loňský rok hlásí firmy ještě dobrý výsledek, ale letošní rok už může být zlomový,“ míní **Hromíř**. „S požadavky našich zákazníků na přepravu jsme si zatím poradili a věřím, že tomu tak bude i v nejbližší budoucnosti. Silniční přeprava má zatím ve zbožových tocích nezastupitelnou úlohu,“ reaguje Šindler z Bohemia Cargo.

Silniční ruleta

Jiné firmy z oboru tak dobré zprávy nehlásí.

Například dopravní společnost ČSAD Hodonín klesl obrát v roce 2017 o 100 milionů korun na 1,34 miliardy a po předchozím ziskovém roce skončila ve ztrátě. Jde o důsledek nedostatku řidičů a zvyšování jejich mezd, jak vyplývá z výroční zprávy uveřejněné ve sbírce listin.

V roce 2017 se společnost ČSAD Hodonín podle svého vedení odrazila ode dna a za loňský rok očekává podstatně lepší výsledek. „Nejvíce se nedostatek řidičů projevil v nákladní dopravě, která zaznamenala výrazný propad v hospodaření a měla zásadní vliv na výsledek celé společnosti,“ uvedl ve zprávě předseda představenstva František Luža. Již v předchozích letech firma snižovala počet **kamionů**, protože je neměl kdo řídit.

Před dopravci jsou nyní dvě velké neznámé, které mohou jejich oborem silně otřást. Případný neuspořádaný odchod Británie z EU může znamenat velký problém pro dopravu na britské ostrovy - kolony, hraniční kontroly, administrativní potíže s proclením a tím i finanční ztráty.

Druhou věcí je takzvaný evropský silniční balíček. Evropa dlouho váhala, jak dát jasná pravidla pro vysílání pracovníků do zahraničí a výplatu minimální mzdy. Nakonec těsnou většinou 15 hlasů prošel návrh, který do pravidel pro vysílání pracovníků nezahrnuje řidiče tranzitní přepravy a ty, kteří po zemích EU dělají takzvaná „kolečka“ a po vyložení zboží exportovaného ze své země buď jedou rovnou zpět domů, nebo před návratem uskuteční maximálně dvě další zastávky.

Řidiči tak nemusejí dostávat minimální mzdu podle pravidel země, jíž zrovna projíždějí.

S ohledem na klesající objemy přepravy chtějí dopravci po státu pomoc. Má spočívat například ve zjednodušení pravidel pro přijímání zahraničních pracovníků nebo zkvalitnění výkonu státního dozoru, zejména zlepšení výběru pokut od zahraničních řidičů. Snižit by se měla i spotřební daň na naftu.

„Před pár lety jsme to počítali spolu s Vysokou školou ekonomickou v Praze. Pokud by se snížila o 2,50 koruny, byl by dopad pro státní rozpočet neutrální, ale multiplikační efekt by byl obrovský. Jsme tranzitní zemí s nejhustší sítí čerpacích stanic. Každý by tu tankoval,“ domnívá se **Hromíř**. Dopravci by ocenili i i takzvanou profesionální nafta čili vratku části spotřební daně.

Zatím dopravci řeší své potíže zdražováním, což snižuje jejich šanci, že proti konkurenci z Východu uspějí. Jen průměr mezd vzrostl v oboru mezi roky 2016 a 2017 o devět procent a průměrná mzda řidiče tahačů byla 22 979 korun plus zhruba 30 tisíc korun stravného a kapesného.

Na jedné straně je potěšitelné, že se pomyslná hranice „Východu“ posunula o kus dál na východ. Na druhé straně však Česko nevyužívá své strategické polohy a místo dopravního uzlu, na nějž se nabalují další služby a příležitosti, se stává pouhou dálnicí Evropy. •

Jako za časů předunijních Přeprava věcí po silnici vozidly registrovanými v Česku

Zdroj: MiNisterstvo doPrAvy

Aby byl obrázek tuzemské nákladní silniční přepravy úplný, je třeba zmínit, že naopak roste vnitrostátní přeprava. Nahrává tomu ekonomický boom, a díky tomu české přepravní firmy dorovnávají výpadky ze zahraničí. 11 000

českých dopravců jezdí do zemí eU a využívá k tomu 77 tisíc nákladních aut.

33 500

mezinárodních dopravců sídlí v Polsku a používá 212 tisíc nákladních aut.

9819 mil.

„tunokilometrů“ najezdila v prvním pololetí loňského roku česká mezinárodní **kamionová** doprava. oproti roku 2015 je to pokles o 50,5 procenta a oproti roku 2004, kdy země vstoupila do eU, dokonce 31,1procentní pokles.

180

dní trvá v průměru dostat zahraničního pracovníka za volant **kamionu**. vyřídit se musí například povolení k pobytu, pracovní povolení, profesní průkaz a řidičské oprávnění. v Polsku na totéž stačí deset dní.

Evropský parlament schválil balíček mobility, dopravci tento krok vítají

Systemylogistiky.cz

08.04.2019

Rubrika: CZ

Pro české dopravce je schválení pozice Evropského parlamentu k balíčku mobility dobrou zprávou. Umožňuje zahájení dialogu s velkou nadějí na úspěch díky blízkosti stanovisek Parlamentu a Rady, uvádí ve svém stanovisku Sdružení **ČESMAD BOHEMIA**.

„Naší nejvyšší prioritou je nastavení jednotných pravidel pro vysílání pracovníků. Proto velmi oceňuji dnešní výsledek. Velice děkuji především Pavlu Teličkovi, který vytvářel spolu se zpravodaji Kyllonen a Ertug finální znění zpráv, Martině Dlabajové, která odvedla obrovský kus práce, ale i všem dalším, kdo se na tomto výsledku podíleli. Nechci zapomenout ani na pana ministra Ťoka, protože prosincová dohoda z Rady ministrů napomohla i dnešnímu rozhodnutí Parlamentu. Snad dopadne dobře i dialog a my budeme moci jezdit po Evropě pod společnými pravidly místo 27 národních a velmi rozdílných úprav,“ komentuje prezident Sdružení **ČESMAD BOHEMIA** Vladimír Starosta.

Kompromis není ideální pro žádnou ze zájmových skupin a ještě bude dále rozvíjen v dialogu, ale čeští dopravci se s ním budou umět vyrovnat. „Vyjmutí tranzitních, bilaterálních a omezeného počtu propojovacích třetizemních přeprav umožní našim dopravcům provádět přepravní kolečka bez plnění složitých předpisů pro vysílání. Kdo pojedou do Španělska, pak svezou něco do Francie a odtud bude mít další přepravu domů, měl by být bez starostí. Také řidiči **autobusů** se v těchto pravidlech najdou. Zákaz 45hodinového týdenního odpočinku v kabině sice nevítáme, ale zkrácených odpočinků se netýká, což je dobře. Také úprava kabotáže je pro nás přijatelná,“ říká k tomu generální tajemník **ČESMAD BOHEMIA** Vojtěch Hromíř.

Zavedení minimální mzdy v Německu od roku 2015 a představení balíčku mobility v květnu 2017 přineslo spoustu náročné práce a vyjednávání, jež se dnes dostaly do svého závěru. Nyní bude v rukou vyjednávačů, k jakému výsledku dospějí v dialogu. Budou u toho i čeští zástupci a **ČESMAD BOHEMIA** bude vždy k dispozici pro odborné konzultace, potvrzuje tiskový mluvčí sdružení Martin Felix.

Premiér připustil obměnu vlády

ČT 1

7.4.2019

Rubrika: Události

Světлана WITOWSKÁ, moderátorka

Dobrý večer. Je neděle 7. dubna. Sledujete Události České televize. O možné výměně ministrů ve vládě může rozhodnout už příští týden. Andrej Babiš dnes změny v kabinetu nevyloučil. Na Primě řekl, že je chce konzultovat s prezidentem. Hrad se schůzkou počítá nejpozději ve středu. Případné odchody by se měly podle premiéra týkat jen ministrů za ANO.

Andrej BABIŠ, premiér /ANO/

Chci s panem prezidentem mluvit o složení vlády.

Tereza STÁRKOVÁ, redaktorka

Čili personální změny nevylučujete?

Andrej BABIŠ, premiér /ANO/

Nevylučuji.

Světlana WITOWSKÁ, moderátorka

ČSSD o svých zástupcích v kabinetu debatovat nehodlá. Předseda strany je s nimi spokojený. Premiér čelil poslední dny výzvam opozice k odvolání své ministryně průmyslu a obchodu, Marty Novákové.

Tereza STÁRKOVÁ, redaktorka

Zatímco tento týden, podle svých slov, řešil premiér na hradě s prezidentem zahraniční politiku, v následujících dnech to má být ta domácí. Andrej Babiš sice připouští výměny ministrů, konkrétní ale není.

Andrej BABIŠ, premiér /ANO/

Ne, ne, nechci to komentovat, já se omlouvám.

Jiří OVČÁČEK, mluvčí prezidenta

Pan premiér požádal pana prezidenta o setkání. My v tuto chvíli hledáme vhodný termín. V každém případě schůzka s panem premiérem se uskuteční nejpozději tuto středu.

Tereza STÁRKOVÁ, redaktorka

Není ani jasné, jestli za hlavou státu půjde premiér s konkrétní rezignací nebo jenom konzultací.

Miloš ZEMAN, prezident České republiky

Já sám nevyzývám ke svržení jakéhokoliv ministra v současné vládě.

Tereza STÁRKOVÁ, redaktorka

V posledních dnech apelovala část opozice a taky 4 desítky senátorů na premiéra, aby co nejrychleji odvolal ministryni průmyslu Martu Novákovou. Vadí jim, že na žádost čínského velvyslance z diplomatického setkání na jejím resortu musel odejít zástupce Tchaj-wanu. Nováková mluví o chybě náměstka, kterému poslala vytýkáci dopis. O své další budoucnosti nic neví.

Marta NOVÁKOVÁ, ministryně průmyslu a obchodu /nestr. za ANO/

Je to panu premiérovi, jak se rozhodne. To není jako k mému komentu.

Marta NOVÁKOVÁ, ministryně průmyslu a obchodu /nestr. za ANO/

Ne.

reportér

S panem prezidentem jste o tom mluvili tady během cesty?

Marta NOVÁKOVÁ, ministryně průmyslu a obchodu /nestr. za ANO/

Pan prezident mi sám o sobě říkal, že mě podporuje.

Stanislav GROSPÍČ, místopředseda strany /KSČM/

My se ke kritice paní ministryně nekloníme, my spíš tu výměnu bychom viděli, například, v ministerstvu zahraničních věcí. Dá se samozřejmě diskutovat potom o ministerstvu dopravy.

Martin KUPKA, místopředseda strany /ODS/

Já v té vládě vidím další nebezpečí. Dokonce ministry nebezpečné pro českou ekonomiku, jako je třeba paní ministryně Maláčová, která je schopna slíbit cokoliv, aniž by věděla, kde na to Česká republika vezme peníze.

Tereza STÁRKOVÁ, redaktorka

V pondělí se mluvilo i o dobrovolném odchodu ministra dopravy Dana Ťoka. On sám řekl, že jde o aprílový žert.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/

Myslím, že to není téma, na které by bylo potřeba se bavit. Takže já to nechci vůbec komentovat.

Tereza STÁRKOVÁ, redaktorka

U druhé vládní strany, sociálních demokratů, je jasno. ČSSD nechce měnit žádného ze svých pěti ministrů.

reportér/citace: Jan HAMÁČEK, předseda strany, ministr vnitra /ČSSD/

Stále platí moje stanovisko, že jsem s prací ministrů za ČSSD spokojen a nechystám žádné změny.

Tereza STÁRKOVÁ, redaktorka

Naopak dobrovolný odchod premiér očekává u předsedy Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže Petra Rafaje, a to, pokud ho policie obviní. Figuruje ve vyšetřování tendrů na mýtný systém.

Andrej BABIŠ, premiér /ANO/

Pokud by to nastalo u pana Rafaje, že by měl rezignovat.

Tereza STÁRKOVÁ, redaktorka

A pan Faltýnek?

Andrej BABIŠ, premiér /ANO/

Pan Faltýnek samozřejmě taky, ale ten není vůbec v podezření z hlediska korupce. On tam vystupuje jako svědek.

Tereza STÁRKOVÁ, redaktorka

Druhému muži hnutí ANO ale premiér vytýká, že se se šéfem antimonopolního úřadu neformálně sešel v hotelu. Svou roli v mýtném tendru vysvětloval Faltýnek taky poslancům ve sněmovně. Tereza Stárková a Štěpánka Martanová, Česká televize.

Světlana WITOWSKÁ, moderátorka

A jak vnímají současnou vládu obyvatelé Česka? Z průzkumu CVVM vyplývá, že menšinovému kabinetu hnutí ANO a ČSSD v březnu důvěřovalo 42 % respondentů. Negativně vládu hodnotila víc než polovina oslovených. S personálním složením Babišova týmu je spokojený zhruba každý třetí obyvatel, 54 % má opačný názor. Poměr se ale obrátil, když se sociologové ptali na program současné vlády. Pozitivně ho vnímá 52 % oslovených, nespokojená je třetina respondentů.

Pražskou dopravu zahlcují dodávky, e-shopům chybí sklady v centru

Hospodářské noviny

8.4.2019

Rubrika: Události

Po Praze jezdí stále více dodávek, skútrů a kol, které rozvázejí jídlo a další zboží objednané na internetu. Přitom se čeká, že zájem o zásilkové služby ještě výrazně poroste. Podle odborníků, kteří se minulý týden zúčastnili konference Zóna Logistika 2019 pořádané vydavatelstvím Economia, musí vedení města situaci co nejdříve řešit. V opačném případě hrozí vážné problémy.

„Praha nutně potřebuje strategii městské logistiky, která nebude platit pouze pro jedno volební období,“ upozornil na konferenci předseda představenstva První novinové společnosti Petr Chvátal.

Pražský Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy už pracuje na studii, jak by metropole měla do budoucna řešit zásobování. „Všichni víme, že po Praze jezdí mnoho dodávek. Nemáme o tom však

zatím žádná vypovídající data,“ uvedl již před časem ředitel institutu Ondřej Boháč. Studii chce město představit ještě v první polovině letošního roku.

Její autoři se inspiroují v zahraničí, rostoucí zájem o zboží koupené na internetu dělá problémy v ulicích mnoha velkých evropských měst. Příkladem je Paříž. „Alespoň jednou týdně si objedná dodávku jídla 12 procent Pařížanů. Rychle rostoucí byznys se zásilkami produkuje v ulicích stále více aut, motorek a kol. To způsobuje problémy v dopravě,“ popsala na konferenci profesorka Laetitia Dablancová z University of Paris-Est.

Nárůst obliby e-shopů podle ní vyvolal v posledních letech obrovskou vlnu výstavby nových skladů. V hlavním městě Francie jich je dnes tisíc, tedy o 50 procent více než v roce 2010, a zájem o stavbu dalších trvá. Město proto vyčlenilo 18 lokalit určených pro výstavbu skladů.

Po něčem podobném volají i firmy v Česku. „Poptávka po skladových prostorách je dnes obrovská, ale možnosti jsou omezené. Nedokážeme výstavbou naplnit poptávku,“ popisuje Martin Šumera, vedoucí průmyslového oddělení realitně-poradenské společnosti 108 Agency.

Problém je především se sklady v širším centru města. E-shopy v rámci konkurence často soutěží, kdo zboží doručí dříve. Stále více zákazníků chce podle Dablancové dostat zboží co nejdříve, ideálně do dvou hodin od objednání.

V Praze však ubývá míst, kde by v širším centru mohli obchodníci své sklady postavit. Firmy si přitom stěžují, že město s nimi nepočítá často ani v lokalitách, které dříve sloužily průmyslu. Jako příklad uvedli odborníci na konferenci Nákladové nádraží Žižkov, které ukončilo provoz v roce 2015.

Před pěti lety byla ve hře varianta, že tam vznikne logistické centrum pro střední část Prahy, z něhož by se mohlo zboží rozvážet auty do centra. „Líbilo by se mi, kdyby nákladové nádraží částečně plnilo funkci logistického centra. Na místě ale nakonec vznikne výhradně rezidenční čtvrť. Bohužel veřejnost dnes nechce o skladech ani slyšet a pro politiky tak jde o nepopulární téma. Je třeba si ale uvědomit, že se jedná o důležitou věc,“ řekl na konferenci Jaroslav Mach, vedoucí oddělení rozvoje dopravy hlavního města Prahy. Dodal, že město dnes prosazuje především výstavbu bytů.

JAKÁ JSOU ŘEŠENÍ Překladiště zboží Praha hledá způsob, jak zastavit příliv nákladních vozů a dodávek, které do města vozí zboží. Jedním z řešení může být výstavba vlakového překladiště. Zboží by se do města mohlo více posílat po železnici. Na překladišti by je dopravci naložili do dodávek a rozvezli po Praze. O výstavbě překladiště se uvažovalo na Nákladovém nádraží Žižkov či v Malešicích. Proti tomu se však postavili místní obyvatelé. Institut plánování a rozvoje hlavního města nyní připravuje koncepci, v níž hledá jiné lokality. Proměnlivé pruhy V Praze představují problém i zásobovací stání, chybí vyhrazená místa, kde by dopravci mohli zastavit auto a předat zboží. Koncepce má obsahovat i analýzu chybějících zásobovacích stání společně s návrhy řešení. Může jít třeba o zřizování proměnlivých jízdních pruhů – po nějakou část dne mohou sloužit pro zásobování, jindy jako vyhrazený jízdní pruh pro veřejnou dopravu a ve večerních hodinách pro parkování vozidel. Alternativní služby Praha se zabývá i možnostmi alternativního zásobování. Jde o podporu nákladní cyklistické dopravy. Takzvaná cargo kola jsou při rozvozu zboží na rozdíl od aut šetrná k životnímu prostředí. Na tuto přepravy sází například Velká Británie, která letos založila fond, který dvěma miliony liber podpoří nákladní elektrokola.

Poptávka po skladových prostorách je dnes obrovská, ale možnosti jsou omezené. Nedokážeme výstavbou naplnit poptávku. Martin Šumera vedoucí průmyslového oddělení poradenské společnosti 108 Agency