

PŘEHLED ZPRÁV

Řidič = nedostatkové zboží	2
Stavby brzdí aktivisté, soudy, obce i křeček, brání se Ťok	5
Českého řidiče kamionu Němci viní z pokusu o vraždu	6

PLNÉ ZNĚNÍ ZPRÁV

Řidič = nedostatkové zboží

Logistika

21.02.2019

Rubrika: CZ

Zástupců nejvýznamnějších českých dopravních firem jsme se zeptali, jak se vypořádávají s nedostatkem řidičů. Všem jsme položili čtyři stejné otázky. O komentář jsme požádali i organizaci **ČESMAD Bohemia**.

- 1) Kolik řidičů v současnosti zaměstnáváte?
- 2) Kolik vám chybí řidičů?
- 3) Jakým způsobem hledáte řidiče?
- 4) Kdybyste měli tu moc, jaké byste prosadili řešení vedoucí ke zlepšení situace s nedostatkem řidičů.

ČESMAD Bohemia - Tomáš Bicera

Nedostatek řidičů je globální problém, který se nemohl vyhnout ani České republice. V oblasti nákladní dopravy nám nyní chybí přibližně 10 až 15 000 řidičů, u **autobusů** se jedná přibližně o 5000. Tento nedostatek se ovšem dále prohlubuje.

Řešení, která realizujeme a která prokazatelně povedou ke zlepšení této situace, jsou ta, která se projeví až za několik let. Je to hlavně reálná podpora učňovského školství, která zajistí, aby žáci vybraných učebních oborů měli možnost na škole získat jak řidičská oprávnění, tak i průkaz profesní způsobilosti řidiče, jejichž získání je jinak jedním z limitujících faktorů přístupu k oboru. Je nutné se zaměřit na image profese, která je mnohdy cíleně veřejností a médií snižována. Je zapotřebí také vylepšovat pracovní a sociální podmínky řidičů. Celá společnost se mění a mění se i potřeby lidí a tuto skutečnost nelze opomíjet. V mezích by ekonomice prospěla podpora zaměstnávání zahraničních řidičů, jako prospěla jiným evropským zemím. Tato ochota a vůle zaměstnavatelům pomoci zde ovšem chybí.

CEE Logistic - Josef Nový, generální ředitel

- 1) V současné době zaměstnáváme na 400 řidičů MKD.
 - 2) V tomto období nevidujeme akutní nedostatek řidičů jako v minulých letech. Ovšem v náboru neustáváme a pokrýváme jím případné odchody a další rozvoj vozového parku.
 - 3) Náborové kampaně nám běží jak v ČR, tak v zahraničí. Nicméně v poslední době zaznamenáváme největší úspěch z hlediska doporučení našich stávajících řidičů.
- Máme díky tomu nyní poměrně rozsáhlou a aktivní náborářskou síť doma i v zahraničí sestavenou z našich kmenových řidičů. 4) Z hlediska výchovy nových řidičů zde v ČR by to byla modernizace některých učebních oborů, ale i středoškolských profesí rozšířených o možnost získání řidičských oprávnění C, E a D. V důsledku nutnosti řešit pokrytí nedostatku řidičů nyní převážně v zahraničí, mimo státy EU, by to byla velká změna legislativy, která by dopravcům pomohla k menší administrativní a časové zátěži se získáním všech nutných povolení a vyrovnala by podmínky získání zaměstnaneckých karet s okolními státy. Zde vidím největší nedostatek a zpoždění.

ČSAD Logistik Ostrava - Miroslav Konečný, generální ředitel

- 1) V současné době zaměstnáváme 180 řidičů
a z toho již máme 50 řidičů ze zahraničí.
 - 2) K dnešnímu dni máme řidičů plný počet, ovšem potýkáme se zkušeností těchto řidičů.
 - 3) Způsobů hledání řidičů je několik a jsou všechny náročné s velmi malým úspěchem na českém trhu, který není schopen pokrýt současné potřeby dopravců. Naše orientace směřuje do zahraničí, kde jsme úspěšní.
- Ve vazbě na reference řidičů u nás pracujících se nám daří doplňovat stav řidičů.
- 4) Zavedení učebního oboru řidič, zavedení minimálních cen v dopravě a minimálních mezd řidičů.

ČSAD Uherské Hradiště - Radislav Kusák, generální ředitel

- 1) K 31.12.2018 jsme zaměstnávali 120 řidičů nákladních vozů a 160 řidičů **autobusů**.
- 2) Chybí nám asi 20 řidičů nákladních aut. V **autobusové** dopravě je situace výrazně lepší, ale i tak chybí zhruba 10 řidičů na optimální čerpání dovolené. Zde vidím do budoucna problém zejména ve věkové struktuře řidičů a odchody do starobního důchodu. Využíváme asi 10 řidičů, kteří už překročili důchodový věk, ale vzhledem k vyšší mzdě je pro ně toto povolání stále atraktivní.
- 3) Využíváme všechny způsoby inzerce, hradíme rozšiřování řidičských průkazů. Na Úřadě práce řidiče nenajdeme, ale s výhodou je možno využít alespoň získání ŘP, který ÚP uchazeči zaplatí. Tady je ale nízká úspěšnost, obvykle více než polovina z nich po krátké době zjistí, že si práci řidiče představovali jinak. Podporujeme aktivitu našich zaměstnanců v získávání nových řidičů, jelikož nejlepší reference jsou od vlastních řidičů. Snažíme se také o získání řidičů ze zahraničí - UA, BG.
- 4) V dnešní době, kdy je největší krize na trhu práce v dějinách ČR, se nedá očekávat nějaké radikální řešení, které by stav změnilo. V této oblasti toho bylo v minulosti hodně zanedbáno, což se týká např. i řemesel. Obecně je největší nedostatek zaměstnanců právě v oborech, které dříve nebyly tak atraktivní (řidič, skladník, řemeslník, mechanik, zedník). Bude to dlouhý proces, ale s rostoucím nedostatkem lidí bude větší tlak na nové technologie. V dopravě to znamená ještě lepší optimalizaci využití vozidel, ale hlavně dnes tolik skloňovaná autonomní vozidla, která řidiče prakticky potřebovat nebudou. Jakýkoliv časový výhled je ale v této oblasti velmi nejistý.

HOPI - Tomáš Lundák, generální ředitel

- 1) Zaměstnáváme 270 řidičů na hlavní pracovní poměr + 51 na dohodu o provedení práce.
- 2) Na hlavní pracovní poměr nám chybí cca 30 řidičů.
- 3) V současnosti je největší přísun řidičů z portálu Teamio, kde je pouze inzerce, a druhý největší zdroj je od našich řidičů a internetu. Nově nyní máme tzv. náboráře, který jezdí po parkovištích a oslovuje kolegy + využíváme autoškolu.
- 4) Prosadili bychom úpravu 561 dle německého vzoru - výjimka z 561 pro distribuci do 50 km od depa. Hodně nám chybí tzv. vojenské řidičské oprávnění.

ICOM Transport - Kateřina Kratochvílová, předseda představenstva

- 1) V koncernu ICOM transport zaměstnáváme 1080 řidičů **autobusů** a 320 řidičů **kamionů**.

2) Současný počet našich řidičů stačí k tomu, abychom dostáli našim závazkům. Přesto bychom uvítali dalších 300 řidičů, abychom pokryli poptávku našich zákazníků. Protože však neexistuje v Česku systém výchovy řidičů, tak jich v tuzemsku dle statistických odhadů v současné době chybí přibližně 14 000.

Obeční nedostatek řidičů je do budoucna velký problém. A přitom se stagnací dopravy bude současně stagnovat i celá ekonomika země. Do výrobních závodů, ale i obchodních řetězců se musí dovážet i odvážet.

3) Mladí a kvalita našeho vozového parku je naší konkurenční výhodou. U nás se řidiči mohou na svůj vůz spolehnout a oceňují to zvláště v tomto zimním období. Investujeme velké částky do zázemí našich dispečerů, řidičů a nocoven. Zaměstnanci se rozhodují nejen podle vozového parku, ale důležitým ukazatelem je pro ně i stabilita a perspektiva společnosti. Jsme pyšní na profesionální úroveň našich zaměstnanců a těší nás nízká fluktuace zaměstnanců. Je to výsledek každodenní funkční komunikace mezi vedením a zaměstnanci.

4) Do této problematiky by se měl zapojit především stát, který otázku řidičů vůbec neřeší. V České republice chybí celkový systém pro výchovu nových profesionálních řidičů. V podnikání nás brzdí populistické kroky politiků. Např. populistické nařízení o skokovém navyšování mezd, které nebere ani v nejmenším ohled na podnikatele, aby tento direktivní zásah zvládli. V kontextu těchto nařízení nenabízí stát žádnou motivační daňovou politiku. Chybí podpora vzdělávání a profesí, které na trhu chybějí, ale často slyšíme o pobídkách pro cizí firmy. V dnešní době, kdy každý podnikatel využívá IT k úspoře nákladů, se potýkáme s bobtnáním státu. Pomohlo by nám i zkvalitnění infrastruktury nebo její zlevnění - našimi vozidly najedeme přes 72 mil. km za rok.

MOSS Logistic - Petr Šťastný, generální ředitel

1) Zaměstnáváme 287 řidičů.

2) Řešíme pouze přirozenou fluktuaci, takže
+/- 5 řidičů.

3) Doporučení stávajících zaměstnanců funguje nejlépe, hlásí se nám jejich kamarádi, rodina, kolegové z konkurenčních firem, s nimiž se na cestách potkávají. S kandidáty, uchazeči a „fanoušky“ vedeme otevřenou diskuzi, jsme aktivní na sociálních sítích. Nováčky také hledáme pomocí online náborové kampaně.

4) Dopravním firmám by pomohlo, kdyby bylo snazší získat řidičské oprávnění C+E, dnes je to finančně velice náročné. Přivítal bych širší možnosti získání řidičského průkazu na střední škole/učilišti. Profesi nepomáhá ani současná „kampaň“ spojená se stavem dálnice D1, která renomé profiřidičů poškozuje. Obecně pak řidiče provázejí problémy na cestách, kolony, zácpy, často i policejní šikana (likvidační pokuty za malichernosti).

NICOTRANS- Václav Michal, obchodní ředitel

1) Společnost Nicotrans a.s. aktuálně zaměstnává 300 řidičů nákladních vozidel.

2) Veškerá technika, kterou firma disponuje, je aktuálně obsazena a v provozu.

Ale jedním z cílů do budoucna je navýšení vozového parku, na kterou bude navazovat poptávka po nových řidičích. Ovšem aktuálně nelze přímo toto budoucí navýšení konkretizovat číslem.

3) Využíváme v první řadě tradiční postupy reklamy skrze rozhlasová a televizní média. V posledních letech se snažíme i více využívat a pracovat s podporou rozvoje sociálních sítí, které jsou nyní nedílnou součástí a zdrojem různorodých informací, nabídek a poptávek.

4) Nelze asi přímo vyjmenovat všechny různé faktory, ale jednou cestou by mohlo být lepší zapojení na úrovni školství ve specializovaných oborech, kdy by mladým řidičům bylo umožněno zajištění statusu profesionálního řidiče pro následné zaměstnání v tomto oboru.

O. K. Trans - Rastislav Lipták, Manažer dopravy, zasilatelství, obchodu a marketingu

1) V současnosti zaměstnáváme přes 280 řidičů.

2) Všechna auta máme aktuálně obsazena, nicméně značně tomu přispělo snížení vozového parku. Pro ideální stav by to chtělo pár řidičů navíc.

3) Na náborů řidičů využíváme různých prostředků od personálních agentur přes sociální a mediální sítě až po vlastní zdroje.

4) Není to otázka moci jedné instituce nebo jednoho řešení. Takovou moc ani řešení dnes nikdo nemá. Je potřeba prosadit soubor více opatření ve více institucích, vyzdvihovat pouze jedno nepokládám za šťastné. Situaci by to pravděpodobně stejně nevyřešilo, nicméně ke „zlepšení“ by dojít mohlo.

Šmídl holding - Martina Šmídllová, jednatel

1) Pokud sečteme mezinárodní **kamionovou** dopravu plus řidiče pro vnitrostátní přepravy, tak holding Šmídl zaměstnává více než 600 řidičů.

2) V současné době nám chybí zhruba 10 řidičů, kteří by mohli okamžitě nastoupit a začít jezdit.

3) Dlouhodobě se snažíme, aby u nás byli řidiči opravdu spokojení a vrací se nám to v podobě doporučení, která jsou jedním z hlavních náborových nástrojů. Samozřejmě využíváme reklamu na vozidlech, online kampaně a v neposlední řadě i zajímavé náborové příspěvky.

4) Na řidiče **kamionů** se dnes bohužel svádí kde co. Snažíme se proto zlepšovat jejich pověst a zvýšit prestiž tohoto povolání. To je podle mě cesta. Bohužel narážíme na nespolupráci ze strany státu. Také když slyším všemožné úvahy nad podporou učňovského školství, říkám si, proč stát nepodpoří i budoucí řidiče **kamionů** alespoň příspěvkem na získání řidičského průkazu C + E, jehož cena je pro mnohé překážkou vůbec začít.

Stavby brzdí aktivisté, soudy, obce i křeček, brání se Ťok

Právo

21.2.2019

Rubrika: Zpravodajství

Proč se v Česku staví dálnice a silnice pomalu? Mohou za to zelení aktivisté, kteří se často soudí, mnohé obce a v nadsázce i křeček polní. Vyplynulo to ze shrnující zprávy ministra dopravy **Dana Ťoka** (za ANO) vládě.

V dokumentu, který Právo získalo, jsou uvedeny významné dopravní stavby, které z různých důvodů skončily u soudů, případně na stolech úředníků. Někdy se proti nim postavili občané, jinde jim brání ekologičtí aktivisté. V několika případech se vzepřely dotčené obce.

Zpráva popisuje osm soudních tahanic i sedm dalších staveb, kde se vleče správní řízení. „Dávali jsme pravidelně informaci premiérovi a on mě vyzval, abych ji předložil celé vládě,“ řekl Právu **Ťok**. „Je to i proto, aby bylo zřejmé, že za všechny potíže a průtahy nemůže pouze **ministerstvo dopravy**,“ dodal.

Podle něj to je i výzva kolegům, aby dohlédli na své podřízené organizace. „Tam, kde věc leží na soudech, s tím asi neuděláme nic. Ale pokud jde o vyjádření různých orgánů pod ostatními ministerstvy, tak to je výzva kolegům, zda by tam nezhledli laskavým okem a nepoposunuli to,“ dodal.

Již před čtyřmi lety vydal frýdecko-místecký magistrát rozhodnutí o vyvlastnění pozemku a domu Jana Vicherka, který překáží stavbě silnice z Třanovic do Nebor na Třinecku. Vicherek se bránil úspěšně u soudu. Kauza tak postupně dospěla až k Nejvyššímu správnímu soudu (NSS). „Bude-li potvrzeno zrušení vyvlastnění, bude to znamenat další komplikace v přípravě,“ napsal resort dopravy.

Stejná situace je na D49 mezi Hulínem a Fryštákem na Zlínsku. Tady je „vinen“ křeček polní a dalších 17 živočichů, které chtějí zachránit ekologičtí aktivisté ze spolku Egeria. Stavba sice nejprve dostala výjimku, že se může stavět, ale aktivisté ji napadli.

Když neuspěli u krajského soudu, šli také k NSS. Podle zprávy to „znemožňuje příslušným správním úřadům dále konat, tzn. nemůže být vydána změna územního rozhodnutí ani stavební povolení na hlavní trasu předmětného úseku dálnice D49“.

Bude se kácet?

Obdobný osud stihl i D48 u Frýdku-Místku, kde před 1,5 roku daly žalobu Děti Země. V tomto případě je to na Ústavním soudu, na který se obrátil Krajský soud v Ostravě. Pokud by ÚS žalobě vyhověl, „měl by tento krok negativní důsledky nejen na tuto stavbu, ale i na všechny prioritní dopravní stavby“, tvrdí resort dopravy. Víc než rok a půl brání obec Rokytnice přípravě stavby silnice Kokory–Přerov. Soud tu zrušil po osmi měsících územní rozhodnutí. **Ředitelství silnic a dálnic** čeká na verdikt NSS.

Tři roky je zdržena stavba silnice v úseku Nažidla–státní hranice s Rakouskem. Stejnou dobu se vleče řešení obchvatu Břeclavi. A na D48 v úseku Rychaltice–Frýdek-Místek brání už přes tři roky dokončení stavby soudní kauza o vyvlastnění pozemků manželů Švanterových.

Jak konstatuje zpráva, postupy vyvlastňovacích úřadů jsou „neskutečně zdlouhavé a blokují prakticky všechny stavby“.

Problémem je i nedodržování lhůt, čímž se výrazně prodlužuje příprava pro územní řízení nebo pro stavební povolení.

Českého řidiče kamionu Němci viní z pokusu o vraždu

Mladá fronta DNES

21.2.2019

Rubrika: Z domova

Kvůli velmi riskantnímu předjíždění na silnici B12 v bavorskočeském pohraničí čelí v Německu český řidič **kamionu** obvinění z pokusu o vraždu, informoval list Passauer Neue Presse. Video zachycující naprosto bezohlednou jízdu, pořízené palubní kamerou z kabiny předjížděného nákladního vozu, mělo jen ve středu na facebookové stránce Mr. GermanTruck více než 85 tisíc zhlédnutí.

Záznam pochází z 22. ledna, kdy dvaapadesátiletý český řidič předjížděl právě ve chvíli, kdy byl provoz v daném směru po krátkém rozšíření na dvoupruhový opět sveden do jediného proudu. Předjíždějící **kamion**, který podle videa patří vsetínské společnosti Mikostar logistics, se při poměrně hustém provozu jen velmi těsně vyhnul čelnímu střetu s protijedoucími vozidly – **autobusem** a následnou kolonou osobních vozů. Kolize by měla katastrofální následky, poznamenal ve středu bavorský server tz.de.

„Věc jsme již vyřešili, řidič dostal výpověď. Více se k tomu nechci vyjadřovat, je to firemní záležitost,“ řekl jednatel Mikostar logistics Miroslav Vítek.

List Passauer Neue Presse s odvoláním na pasovského státního zástupce Waltera Feilera napsal, že řidič má být co nejrychleji zatčen ve své vlasti. Je na něj vydán evropský zatykač a až do zahájení procesu by měl být v německé vyšetřovací vazbě.

Vsetínský policejní mluvčí Vladislav Malcharczik ve středu uvedl, že policisté ve Vsetíně zatím žádný oficiální podnět nedostali.