

Vysoká škola technická a ekonomická v Českých Budějovicích
Okružní 10, 370 01 České Budějovice



Interní grant za rok 2012

Název projektu

***Problematika nedostatku řidičů mezinárodní kamionové
dopravy v horizontu několika let***

Řešeno v roce

2012

ÚVOD

Ve svém profesním životě se zabývám otázkou podnikové ekonomiky a finančního řízení podniku jako vysokoškolský učitel. Zároveň s touto prací se ještě věnuji výuce v autoškole a to hlavně v otázce profesního školení řidičů. Z tohoto důvodu se dostávám často do kontaktu s profesionálními řidiči, kdy řešíme otázky provozu na komunikacích v ČR a i celé Evropě. Tato má vedlejší činnost mne vedla k rozhodnutí řešit interní grant VŠTE, který byl zaměřen na otázku řešení problematiky nedostatku řidičů mezinárodní kamionové dopravy a to především v oblasti našeho regionu tedy Jihočeského kraje. Napadlo mne, podívat se na tuto problematiku jinými očima než jsou všední problémy majitelů přepravních a speditérských firem. Pohledem opačným, kritickým, který vychází z potřeb řidičů a jejich rodin. Ty jsou jedním z faktorů, které ovlivňují délku výkonu této profese. A tyto názory porovnat s názory publikovanými na internetu a veřejných informačních zdrojích. Mé pracovní zařazení učitele a zároveň školitele profesionálních řidičů mne i tak trochu předurčuje k tomu, abych uměl chápat potřeby řidičů všech generací, abych měl pochopení pro změnu jejich názorů a potřeb při řešení náročných rozhodnutí řidiče kamionové dopravy. Proto jsem se rozhodl zpracovat toto téma a zjistit příčiny nedostatků řidičů na základě jejich názorů ale i objektivních skutečností.

Zaměřím se na populaci profesionálních řidičů z malých, středních i větších přepravních firem a spedičních společností Jihočeského kraje, kteří vykonávají profesi řidiče anebo zastávají funkci dispečera či řídicího pracovníka těchto společností. Zajímá mě, jakou představu mají o své budoucnosti v profesi řidiče, případně jaké mají životní zkušenosti. Ze získaných dotazníků provedu analýzu vývoje názoru ve vztahu k jejich věku, délce vykonávání profese řidiče, kdy je rozdělím do věkových kategorií a následně provedu analýzu dle jednotlivých faktorů, které ovlivňují jejich rozhodování. Cílem mé práce je zjistit, co významně ovlivňuje rozhodnutí věnovat se této profesi a následně v ní setrvat.

Výsledky z těchto analýz budou dle mého názoru přínosné nejen pro mne, ale snad i pro ostatní pracovníky, kteří tuto problematiku řeší ve svém profesním životě. Rovněž zaměření mé práce na otázku kariéry a rodiny řidičů je pro tuto profesní oblast velice důležitým prvkem, protože určuje vztah jednotlivých sociodemografických, resp. vzdělanostních kategorií na vývoj této profese.

Rodina nebo kariéra řidiče? Dají se tyto dvě oblasti propojit? Nebo jejich propojení je právě důvodem nedostatku profesionálních řidičů?

A právě i toto jsou dvě oblasti, kterými bych se chtěl více zabírat. Jak moc jsou tyto dvě oblasti pro profesionálního řidiče důležité? Dají se propojovat v každém období profesního života? Tedy i v období, kdy jsou otci malých dětí a rádi by se jim třeba věnovali a byli s nimi v každodenním kontaktu? Na tyto otázky se budu rovněž snažit odpovědět ve své práci na základě získaných informací od vybraného vzorku profesionálních řidičů Jihočeského kraje.

Práce bude strukturována do tří stěžejních částí. První část bude založena na základě informací získaných od centrálních republikových agentur zabývajících se dopravou a výsledků Českého statistického úřadu.

Druhá a třetí část bude na základě dotazníků od profesionálních řidičů, kde budou rozděleni do dvou skupin a to na řidiče, kteří vykonávali profesi řidiče mezinárodní kamionové dopravy a dnes vykonávají vnitrostátní nebo regionální dopravu a na řidiče, kteří profesi řidiče mezinárodní kamionové dopravy stále vykonávají. Tato část mé práce bude obsahovat stanovení hypotéz, které budu potvrzovat nebo vyvracet na základě výsledků analytického šetření vybrané skupiny řidičů Jihočeského kraje. Aplikace se opírá o výsledky dotazníkového šetření.

Výsledky dotazníku budou analyzovány ve dvou oblastech. První oblast bude zaměřena na profesionální řidiče, kteří v současné době vykonávají činnost řidičů mezinárodní kamionové dopravy a ještě bude věnována pozornost věkové kategorii řidičů:

- a) řidiči 21- 25 let
- b) řidiči 26 - 35 let
- c) řidiči 36 - 50 let
- d) řidiči 51 a více let

Při této analýze bude brán zřetel na platové zařazení, časovou náročnost, rodinné zázemí názory budou rozděleny pouze dle věkových kategorií.

Druhou oblastí bude vyhodnocení názorů řidičů, kteří v současné době činnost řidičů mezinárodní kamionové dopravy již nevykonávají, ale v dřívější době vykonávali.

CÍL ŘEŠENÍ

Cílem interního grantu bylo na základě dotazníkového šetření u řidičů kamionové mezinárodní dopravy v Jihočeském regionu a zástupců vybraných přepravních firem v Jihočeském regionu zjistit problematiku a hlavně příčiny nedostatku řidičů mezinárodní kamionové dopravy, včetně návrhů na řešení této nepříznivé situace.

Tento cíl bude potvrzen nebo vyvrácen pomocí tří hypotéz.

1 ŘIDIČ KAMIONU

Řidič kamionu, běžně označovaný jako **kamioňák**, je osoba, která si vydělává jako řidič nákladního vozu nad 12 tun - kamionu, obvykle jde o návěsovou soupravu, skříňové vozidlo, nebo sklápěčku. Řidiči kamionů poskytují základní služby pro přepravní společnosti převážením hotových výrobků a surovin napříč zemí, obvykle do a z výrobních závodů, maloobchodu a distribučních center. Řidiči kamionů jsou rovněž odpovědní za kontrolu svých vozidel po mechanické stránce a všeho, co se týká bezpečného provozu vozidla.

Existují dva hlavní typy zaměstnání řidiče kamionů:

Firemní řidiči jsou zaměstnanci konkrétní přepravní společnosti a řídí kamiony, které vlastní jejich zaměstnavatel. V kontinentální Evropě je to majoritní způsob provozování nákladní autodopravy.

Řidiči-majitelé jsou rozšíření spíše v anglosaských zemích, ale i v dostatečné míře v ČR jsou to jedinci, kteří vlastní nákladní auta se kterými jezdí a mohou jezdit buď na základě nájemní smlouvy s větší přepravní společností často k tahání jejich návěsů nebo jezdí pro řadu společností jako nezávislí dodavatelé.

1.1 PRACOVNÍ DOBA ŘIDIČŮ KAMIONŮ

1.1.1 EVROPSKÁ UNIE

V Evropské unii pracovní dobu řidičů v nákladní dopravě upravuje nařízení EHS č. 561/2006, která vstoupila v platnost 11. dubna 2007. Nepřerušená doba řízení nesmí přesáhnout 4,5 hodiny. Po 4,5 hodinách jízdy musí mít řidič přestávku po dobu nejméně 45 minut. Nicméně tato může být rozdělena do dvou částí, z nichž první nejméně 15 minut a druhá nejméně 30 minut. Během jedné pracovní doby, to je mezi dvěma Denními odpočinky, nebo mezi jedním Denním odpočinkem a Týdenním odpočinkem může být Denní doba řízení 9 hodin, dvakrát týdně může být 10 hodin. Řádná Denní doba odpočinku je 11 hodin, může být rozdělena na dvě části 3 a 9 hodin. Během jednoho týdne může řidič zkrátit Řádnou Denní dobu odpočinku na 9 hodin a to 3x. Denní doba odpočinku musí skončit nejpozději během 24 hodin od konce minulé Denní doby odpočinku. Týdenní doba řízení nesmí přesáhnout 56 hodin. Kromě toho řidič nesmí přesáhnout 90 hodin jízdy během čtrnácti dnů. A ještě Týdenní doba odpočinku je 45 hodin, může být jednou za dva týdny zkrácena na 24 hodin.

1.1.2 SPOJENÉ STÁTY

Ve Spojených státech jsou řidiči omezeni maximální dobou 11 hodin jízdy v nepřerušném čtrnáctihodinovém období, po kterém pak musí následovat odpočinek po dobu alespoň deseti po sobě jdoucích hodin. Řidiči zaměstnaní v tzv. "denním provozu" nesmí řídit více než 70 hodin v jakoukoli dobu během osmi po sobě jdoucích dnů.

Řidiči musí vést denně 24hodinový deník "Record of Duty", kde musí dokumentovat všechny doby jízd a odpočinku. Záznamy musí být neustále udržovány aktuální. Záznamy z posledních 7 dní ponechá řidič v kamionu, aby je mohl předložit na vyžádání při silniční kontrole.

Elektronický tachograf, který může mimo jiné zaznamenávat doby, kdy je vozidlo v pohybu, nebo zastaveno je v USA nepovinný, ale federální orgány uvažují o změně zákona tak, aby byly povinné.

1.1.3 AUSTRÁLIE

V Austrálii, musí mít řidiči nákladních automobilů a nákladních souprav s hrubou hmotností vozidla nad 12 tun, odpočinek po dobu 30 minut každých 5 hodin a minimálně 10 hodin spánku za každých 14 hodin práce (do níž se započítává řízení i ostatní pracovní povinnosti). Po 72 pracovních hodinách (do čehož se nezahrnuje čas strávený odpočinkem nebo spánkem), musí řidič strávit 24 hodin mimo jeho vozidlo. Řidiči kamionů musí vést deník dokumentující hodiny i kilometry strávená jízdou.

1.2 NEDOSTATEK ŘIDIČŮ KAMIONŮ

Růst výroby v Česku pocítují na vlastní kůži už i silniční dopravci. Spolu s průmyslovou produkcí narůstají i zakázky pro přepravu zboží a přepravci začali po hubených měsících opět shánět řidiče. Častokrát ale marně. Na českém trhu chybí v současné době zhruba tisícovka řidičů. Poptávka oproti loňskému roku narostla čtyřikrát. „Práce je relativně dost, i když ceny se ještě nenarovnaly podle našich představ. Ale auta nemá kdo řídit," říká Martin Špryňar, generální tajemník Česmadu Bohemia, sdružující skoro dva tisíce dopravců, což je naprostá většina. Z toho vyplývá, že otázka nedostatku řidičů není jen příčinou ekonomické krize, ale příčinou, budou i

jiné okolnosti. Podobnou situaci zažily přepravní firmy před krizí, kdy česká ekonomika směřovala strmě vzhůru.

„Poptávka teď začíná opět razantně převyšovat nabídku trhu práce. A z těch řidičů, kteří jsou k dispozici, zhruba polovina nevyhovuje představám dopravců," přidává se Tomáš Bicera, ředitel pražského Institutu silniční dopravy - jediné personální agentury, která se u nás orientuje na nábor, školení a zprostředkování práce řidičů pro nákladní i osobní dopravu. Shání řidiče po desítkách. Požadavky na počty nových řidičů jdou u jednotlivých firmách do desítek. „Zhruba padesát řidičů potřebujeme hned. A nejméně stejný počet, spíš ještě víc, jich budeme potřebovat již brzy," reaguje například obchodní ředitel ČSAD Logistik Ostrava Miroslav Konečný. Jeden z větších přepraveců v Česku provozuje flotilu dvou set kamionů. Počet aut ale zatím zvyšovat nepotřebuje. Nárůst zakázek odhaduje Konečný zhruba na deset procent, to je ale firma schopna pokrýt dosavadním vozovým parkem, respektive jejich větším vytížením.

Vše zatím nasvědčuje, že přeprava zboží bude dál narůstat. Dokládá to i rostoucí výběr mýtného, které asi nejpřesněji ukazuje vývoj dopravy na silnicích. Nákladní dopravci, kteří do systému mýta zaregistrovali na 420 tisíc kamionů, zaplatili za letošní tři čtvrtletí na mýtném už 4,8 miliardy korun, tedy o 16 procent více než ve stejném období loňska. Část meziročního nárůstu je ale třeba přičíst malým nákladním vozům o hmotnosti mezi 3,5 až 12 tunami, které platí mýto až od letoška.

Nedostatek řidičů je přitom způsoben nejen větším objemem práce pro přepravce, ale i generační výměnou mužů za volantem. Velká část řidičů odejde brzy do důchodu. „Mladí se za volant kamionů moc nehrnou, vadí jim dlouhé turnusy, chybí jim zkušenost a kvalita," posteskl si Konečný.

1.2.1 CHYBÍ PRAXE A OCHOTA

Desítky nových řidičů potřebuje i největší tuzemský dopravce, společnost CS Cargo, provozující na 1500 vozů. Je jednou z firem, které, častěji než bylo dosud obvyklé, vypravují na delší jízdy kamiony se dvěma řidiči, aby se mohli střídat a kamion neztrácel čas povinnými mnohahodinovými přestávkami. „Volní řidiči sem tam jsou. Potřebujeme ale ty s praxí a zkušenostmi. A tyhle lidi sehnat je těžké," uvádí zástupce CS Cargo, který si nepřál být jmenován, jelikož není oprávněný za firmu mluvit. Postřehy dopravců dokládají i zjištění Institutu silniční dopravy. Vlivem krize

zkrachovalo odhadem zhruba 15 procent dopravních firem. Zkušení řidiči přitom odešli jinam a na pracovním trhu zůstali volní, spíše ti s menší praxí.

Podle šéfa institutu Tomáše Bicery u nás nyní chybí minimálně tisícovka řidičů. Velká část těch, kteří se hlásí na úřadech práce, ale nesplňuje požadavky firem. Kromě malé praxe - často kratší než jeden rok - chybí i ochota se stěhovat za prací, psychologická a neurologická vyšetření. Adepti mají často také nereálně vysoké mzdové požadavky, které firmy nejsou ochotny splnit. Podle Bicery se tak propad mezi poptávkou a nabídkou řidičských míst bude vyrovnávat jen postupně s tím, jak se bude zlepšovat ekonomická situace firem.

1.3 ŘIDIČI A VÝVOJ POPULACE

Proč chybí řidiči kamionů a proč to lepší už nebude. Na tuto otázku můžeme odpovědět na základě vývoje mužské populace v ČR. Než rozebereme otázku nedostatku řidičů kamionů a nákladních vozidel musím uvést nějaké čísla. Nejen že čísla jsou vždy zajímavá, ale dokážou mnohé napovědět. Čísla vycházejí z knihy STATISTICKÁ ROČENKA ČESKÉ REPUBLIKY 2011. Každý rok ji vydává Český Statistický Úřad. Původně jsem chtěl zjistit celkový počet řidičů profesionálů, ale čísla nejsou k dispozici v tak detailní specifikaci profese. Všechny jsou vložena do oboru doprava. Problematiku nedostatku řidičů proto budu interpretovat pomocí jiného ukazatele. Že řidiči kamionů a nákladních vozidel nejsou a již nebudou v tak velkém počtu je skutečností. Velký podíl na tom má slabá porodnost posledních dvaceti let a ta způsobí nejednu vrásku silničním dopravcům v celé Evropě.

Tabulka č. 1 : Věková struktura mužů v roce 2010 v ČR

Kategorie	Věková struktura	Počet mužů
1	15 – 19	315905
2	20 – 24	361223
3	25 – 29	393253
4	30 – 34	476520
5	35 – 39	435327
6	40 – 44	359838
7	45 – 49	345961
8	50 – 54	349514
9	55 – 59	370932

Zdroj: ČSU

V tabulce č.1 jsou patrné rozdíly čísel v počtech mužů. Nejslabším ročníkem jsou v kategorii 17-ti letí muži. Nejsilnější je generace současných třicátníků a čtyřicátníků. Pro zjednodušení popisování je věková struktura očíslována a nazvána kategorií, jinak nemá žádný další význam sloupec kategorie. Mezi muži v kategorii 1 a 5 je rozdíl 74.094 mužů v neprospěch mladší generace. To je hodně velký rozdíl. Kategorie 9 jsou muži, kteří budou odcházet do důchodu a převyšují kategorii mužů 1 o celkových 55.027 mužů. Opět v neprospěch mladé generace. Počet odcházejících mužů do důchodu v celkovém počtu, nevyrovná žádný počet mužů v kategorii 1,2,6,7 a 8. To je pět věkových skupin, které mají menší počet, jak samotní odcházející muži. To jsou jen čísla všech mužů a nejsou všichni řidiči kamionů, nebo nákladních vozidel, ale tyto rozdíly dokazují fakt, že je a bude nedostatek řidičů v ČR.

Průměrný evidenční počet zaměstnanců ve fyzických osobách byl v roce 2009 celkem 244.305 osob. Nejde tak zjistit počet řidičů nákladních vozidel. Čerstvé údaje zatím nemám k dispozici a tak uvádím rok 2009 a jsou to čísla před ekonomickou krizí. Podniků a firem v oboru doprava a skladování bylo v tom samém roce něco přes 39.000 registrovaných.

Dalším faktorem úbytku řidičů kamionů v ČR bude výkon této profese v zahraničí. Dříve se odhadovalo, že v zahraničí pracuje něco mezi 18 až 22 tisícem českých řidičů kamionů. Tento trend odchodů se bude zvyšovat, protože v **Německu bude chybět do 3 let až 250 tisíc řidičů nákladních vozidel**. A platové podmínky v těchto zemích jsou daleko příznivější než v ČR.

2 APLIKAČNÍ ČÁST

Cílem praktické části práce je porovnat ze dvou rozdílných hledisek názor řidičů na skutečnost nedostatku řidičů mezinárodní kamionové dopravy a stále se snižujícího počtu řidičů v soudobé společnosti.

2.1 HYPOTÉZY

Na základě získaných dat z dotazníků jsem ověřoval následující hypotézy:

Hypotéza č. I. Problematiku nedostatku řidičů kamionové dopravy ovlivňuje věkové složení populace.

Hypotéza č. II. Příčinou nedostatku řidičů mezinárodní kamionové dopravy je platové ohodnocení, časová náročnost práce, nebo rodinné poměry řidičů

Hypotéza č. III. Nedostatek řidičů mezinárodní kamionové dopravy ovlivňuje jazyková bariera a legislativní předpisy.

2.2 DEFINICE ZKOUMANÉHO VZORKU POPULACE

Ke své práci jsem použil dotazník, který jsem nechal vyplnit profesionální řidiče v rámci profesního školení řidičů a řidiče zaměstnané u různých dopravních společností v okresech České Budějovice, Český Krumlov, Jindřichův Hradec, Písek, Strakonice a Tábor. Uvedená oblast byla stanovena na Jihočeský kraj z hlediska regionální působnosti VŠTE České Budějovice.

Celkem bylo rozesláno přes 250 dotazníků. Do výběru bylo nakonec zařazeno jen 88 dotazníků, které byly kompletně a správně vyplněny. Dle mého názoru tento počet není příliš vysoký, ale pro model vyhodnocení bude dostačující vzorkem, na kterém budu moci prezentovat zjištěné výsledky. Jsem si vědom, že se nejedná o reprezentativní vzorek, ale pro cíl práce je dle mého názoru vyhovující.

Zkoumané vzorky respondentů budou na základě výše uvedených hypotéz rozděleny na dvě kategorie vykonávající práci řidiče mezinárodní kamionové dopravy a řidiče, který vykonával práci řidiče mezinárodní kamionové dopravy.

2.3 METODIKA

Pro svou práci budu používat ověřené sociologické techniky a statistické a matematické metody pro vyhodnocení sebraných dat, které budou popsány v následující části.

2.3.1 POUŽITÉ METODY SBĚRU DAT

Ve své práci jsem použil následující metody sběru dat:

- Rozhovor
- Dotazníkové šetření

Největší část informací byla získána pomocí dotazníkového šetření, které bylo doplněno rozhovorem, případně pozorováním při práci nebo kontaktu s jednotlivými respondenty. Po sběru dat bylo provedeno vyhodnocení získaných údajů pomocí vědeckých metod hodnocení dat.

2.3.2 METODY VYHODNOCENÍ SEBRANÝCH DAT

Sebraná data pomocí dotazníků budou vyhodnocena pomocí vědeckých metod hodnocení dat a to metodou abstrakce a metodou komparace.

Metoda komparace je nejjednodušší metodou, která analyzované jevy či objekty porovnává. Tato metoda tedy umožňuje poznat, v čem se srovnávané objekty liší a v čem naopak shodují. Komparovat lze:

- Věcně odlišné soubory, ve kterých jsou prvky vzájemně druhově odlišné
- Prostorově odlišné soubory, ve kterých jsou druhově shodné prvky z různých území
- Časově odlišené soubory, ve kterých jsou druhově a územně shodné prvky z různých časových období.

V své práci budu převážně používat metodu komparace věcně a prostorově odlišných souborů.

Metoda abstrakce využívá specifickou vlastnost procesu myšlení, která umožňuje vyčlenit z reality jednu jejích součást a tu zkoumat odděleně od ostatních. Abstrakce umožňuje proniknout k podstatě jevu a zkoumat pouze jeho klíčové charakteristiky. Použití této metody je někdy nezbytným východiskem pro použití dalších metod.

Abstrakce je vhodná především v teoretických pracích, kde musí autor pro dosažení relevantního výsledku eliminovat vliv méně podstatných faktorů jevu.

Tyto metody budou v práci doplněny přehlednými tabulkami, které budou výsledné hodnoty znázorňovat a charakterizovat.

2.3.2.1 Popis dotazníku ke sběru dat

Vlastní aplikační část práce byla provedena pomocí sběru dat dotazníkem. Dotazník jsem sestavil na základě potřebných informací, které budu následně pomocí metod vyhodnocovat. Vlastní dotazník, který je uveden v příloze č. 1 obsahuje 16 otázek a je rozdělen do třech částí.

První část - čtyři základní otázky - slouží k následnému rozřídění respondentů do potřebných testovaných skupin a to otázky týkající se věku, otázka - pracujete jako řidič mezinárodní kamionové dopravy - která slouží k následnému vyplňování dotazníku. Třetí otázka se týká dokončeného vzdělání, Tyto otázky budou sloužit pro rozdělení jednotlivých dotazníků do příslušných zkoumaných vzorků.

Otázky číslo 5, 6, 7 jsou otázky, které se týkají bližší specifikace zkoumaného vzorku. Otázky číslo 8, 9, 10 jsou pro respondenty, kteří u 2. otázky odpověděli záporně. Otázky číslo 12, 13, 14 jsou věnovány respondentům, kteří na otázku č. 2 zodpověděli kladně. Otázka č. 11 je pro všechny respondenty společná a je zaměřená na jednu z konkrétních oblastí zkoumání - zda Vás práce řidiče uspokojuje.

2.3.3 POSTUP SBĚRU DAT

Potřebná data byla sebrána následujícím způsobem. Z největší části byla data získána pomocí přiloženého dotazníku, který byl respondentům doručen a jimi vyplněn, a zpět mi vrácen. Já jsem provedl kontrolu, v případě řádného vyplnění dotazníku byl tento zařazen do výběru respondentů. V případě, že dotazník jevil neúplnost nebo obsahoval chyby, byl z výběru vyřazen. Druhý způsob byla metoda dotazování, kdy respondent nebyl anonymní. Byl jsem s ní v osobním kontaktu a proto dotazník v případě určitých chyb mohl být opraven a doplněn. Následně tato skupina dotazníků byla vždy zařazena do zkoumaného vzorku.

Největší část dat byla ovšem sebrána první metodou - rozesláním dotazníků - u které je ale největší procento nevrácených dotazníků. Jedná se o metodu plně anonymní, ale neovlivníme procento získaných dat. Tato metoda je poměrně časově náročná. Záleží na respondentech, kdy vyplní dotazník a zda-li ho odešlou zpět. Já jsem ke své práci rozeslal 250 dotazníků a upotřebitelných, které se vrátily, bylo zhruba okolo 50, proto jsem musel zbývající počet dotazníků doplnit výše uvedenými metodami dotazování v rámci školení řidičů. Tím došlo k navýšení celkového počtu dotazníků ve výběru na 88 kusů dotazníků.

2.4 VYHODNOCENÍ HYPOTÉZY Č. I.

Vyhodnocení hypotézy č.1 bylo provedeno na základě statisticky vyhodnoceného vývoje populace mužů ČR, které bylo uvedeno v části 1.3 a na základě těchto výsledků mohu konstatovat, že hypotéza č. 1 byla potvrzena a tedy je jednoznačné tvrzení že stávající vývoj české populace mužů vytváří období nedostatku řidičů kamionu a to z důvodu úbytku počtu mužů v mladších věkových kategoriích.

Na základě dotazníkového šetření bylo zjištěno, že věkové kategorie řidičů MKD odpovídají následujícím výsledkům. Z dotazovaného vzorku respondentů jsem zjistil, že věková kategorie řidičů ve 21 - 25 let představuje 12 respondentů, věková kategorie řidičů ve 26 – 35 let představuje 23 respondentů, věková kategorie řidičů ve 36 - 50 let představuje 33 respondentů, věková kategorie řidičů ve 51 – 60 let představuje 17 respondentů, Jak je z výsledků patrné, věkové rozložení odpovídá statistickému vývoji populace ČR, což znamená, že do důchodu bude postupně odcházet větší množství řidičů než bude nastupovat řidičů nových a tedy v následujících letech bude nedostatek řidičů MKD.

2.5 VYHODNOCENÍ HYPOTÉZY Č. II.

Zda příčinou nedostatku řidičů mezinárodní kamionové dopravy je platové ohodnocení, časová náročnost práce, nebo rodinné poměry řidičů výsledky této hypotézy budou vyvráceny nebo potvrzeny jednotlivými otázkami dotazníku. Při tomto posuzování byly vyhodnocovány otázky č. 5, 6, 8, 11, 12, 13 a 14. Postupně bude v této

aplikační části tabulkově nebo graficky provedena analýza vyhodnocení jednotlivých výše uvedených otázek dotazníku, s krátkým a výstižným komentářem, kterým popíše výsledky daného zkoumání.

Jedna z podstatných otázek, která sledovala celkové hodnotové zaměření respondentů zněla:

„ Co je pro mě nejdůležitější?“ Odpověď - rodina, děti, kariéra, peníze? Na uvedenou otázku odpověděli všichni respondenti. Jejich odpovědi jsou podle absolutních četností a procentického vyjádření zpracovány v následující tabulce č. 2

Tabulka č. 2 Respondenti považují za nejdůležitější -

Otázka č.5	rodina	Děti	Kariéra	Peníze
Absolutní četnost	56	15	9	5
Procentní vyjádření	65%	18%	11%	6%

Zdroj: Vlastní

Z výše uvedené tabulky vyplývá, že řidiči všech věkových kategorií odpověděli na následující otázku. Celkem tedy odpovědělo všech 85 respondentů zařazených do výběru. V absolutní četnosti odpovědělo pro rodinu 56 respondentů, pro děti odpovědělo 15 respondentů, pro kariéru se vyjádřilo 9 respondentů a pro peníze pouze 5 respondentů. Tato absolutní četnost odpovídá procentnímu poměru, který je uveden v tabulce č. 2, ze které je patrné, že nejdůležitější je rodina a děti a tedy i zázemí pro řidiče mezinárodní kamionové dopravy.

Celkově je tedy patrné, že při této otázce je jednoznačně rodina a děti před kariérou a penězi.

Další vyhodnocovaná otázka zněla **„ Je pro vás důležité stálé zaměstnání?“**

Odpovídali opět řidiči všech věkových kategorií a jejich výsledky v absolutní hodnotě i v procentním vyjádření jsou uvedeny v následující tabulce č. 3.

Tabulka č. 3 Je pro vás důležité stálé zaměstnání?

otázka č.6	Ano	Ne
Absolutní četnost	71	14
Procentní vyjádření	84%	16%

Zdroj: Vlastní

Ze získaných výsledků je patrné, že pro všechny věkové kategorie řidičů je upřednostněn nebo je důležitý stálý pracovní poměr. Na tuto otázku tedy nemá vliv věkové rozložení respondentů a výrazně všichni považují za důležité stálé zaměstnání.

Další otázka, kterou jsem pokládal, zněla „**Pracoval jste již někdy jako řidič MKD?**“

Byla určena pro profesionální řidiče, kteří v současné době nepracují v MKD a z nich oddělit ty kteří někdy pracovali jako řidiči MKD. To poslouží k získání skupiny řidičů, kteří již jako řidiči MKD pracovali a umožní zjistit důvod, proč tuto práci již nevykonávají.

Výsledky odpovědí jsou shrnuty v následující tabulce č. 4

Tabulka č. 4 Pracoval jste již někdy jako řidič MKD?

Otázka č.8	Ano	Ne
Absolutní četnost	43	3
Procentní vyjádření	93%	7%

Zdroj: Vlastní

Ze 46 respondentů, kteří uvedli, že nepracují jako řidiči MKD 43 respondentů uvedlo, že pracovalo jako řidič MKD v předchozích letech, což odpovídá 93% vybraných respondentů. Když u této skupiny porovnáme věkové složení, zjistíme, že většina těchto řidičů spadá do věkové kategorie nad 35 let věku. Z této odpovědi je patrné, že starší generace řidičů již pracovala jako řidiči MKD a práci změnili. Což vysvětluje i nedostatek řidičů v současné době a i předpoklad nedostatku řidičů v budoucnu.

Dále byla vyhodnocována otázka „**Co bylo důvodem odchodu?**“ Odpověď – děti rodina, peníze nebo časová náročnost práce.

Na tuto otázku opět odpovídali pouze vybraní řidiči, kteří v současné době nejsou řidiči MKD a jednalo se tedy o skupiny respondentů vyčleněných v předchozí tabulce č.4. Tato otázka měla zjistit, důvod odchodu z MKD.

Výsledky odpovědí na tuto otázku jsou v následující tabulce č. 5

Tabulka č. 5 co bylo důvodem odchodu?

otázka č.10	rodina	peníze	čas
Absolutní četnost	22	15	6
Procentní vyjádření	51%	35%	14%

Zdroj: Vlastní

Z výsledků vyplývá, že jednoznačným důvodem odchodu byla rodina a děti u nadpoloviční většiny vybraných respondentů. Na druhém místě s 35% jsou peníze, což bylo důvodem odchodu z MKD. V absolutní hodnotě to představovalo 22 respondentů rodinu a děti 15 respondentů peníze a jen 6 respondentů uvedlo časovou náročnost práce. Z těchto odpovědí je patrné, že v této skupině se začínají projevovat soudobé ekonomické dopady, že peníze a rodina je důvod ke změně profese.

U skupiny řidičů, kteří uvedli, že v současné době pracují jako řidiči MKD mě zajímalo: **„Práci vykonávám, protože mě baví. Je to dobře placená práce. Rád cestuji a poznávám svět. Práce mne vůbec nebaví.“** Na tyto otázky odpověděli respondenti všech věkových skupin.

Výsledky odpovědí na tuto otázku jsou v následující tabulce č. 6:

Tabulka č.6 Práci vykonávám protože?

Otázka č.12	baví	Dobře placená	Rád cestuji	Nebaví
Absolutní četnost	13	19	5	1
Procentní vyjádření	34%	50%	13%	3%

Zdroj: Vlastní

Řidiči MKD, jak je patrné z výše uvedené tabulky, práci vykonávají především proto, že je dobře placená a že je baví. Tato skupina respondentů odpovídá 84% všech respondentů této skupiny. Cestování a skutečnost, že je práce nebaví, uvedli 5 a jeden respondent což odpovídá hodnotě 16% z celkové skupiny respondentů.

Z výsledků je patrné, že práci řidičů MKD vykonávají řidiči převážně ze zájmu a profesní hrdosti což je více u starší generace řidičů.

Další otázka pro mé respondenty zněla: **„Tato práce mě plně uspokojuje, znovu bych se pro ni rozhodl?“**

Na tuto otázku odpovídali pouze řidiči, kteří vykonávají řídiče MKD, tedy respondenti vybrané skupiny řidičů.

Výsledky odpovědí na tuto otázku jsou v následující tabulce č. 7:

Tabulka č. 7 Pro tuto práci bych se znovu rozhodl?

Otázka č. 13	Ano	Ne
Absolutní četnost	28	10
Procentní vyjádření	74%	26%

Zdroj: Vlastní

Skupiny respondentů uvedli, že většinou by se pro tuto práci znovu rozhodli, protože je plně uspokojuje.

U této otázky je již patrný rozdíl starší generace s generací mladší ve vztahu ke změně práce. Starší generace upřednostňuje delší setrvání u jednoho zaměstnání.

Poslední otázka, která byla vyhodnocena k této hypotéze zněla:

„Vyjádřete se, zda jste se měl - věnovat kariéře řidiče, věnovat se dětem - rostly bez táty, nebo se vám to podařilo skloubit?“

Na uvedenou otázku odpovídali pouze vybraní respondenti, kteří vykonávají práci řidičů MKD. Výsledky odpovědí na tuto otázku jsou v následující tabulce č. 8:

Tabulka č. 8 měl se věnovat kariéře, dětem podařilo skloubit?

Otázka č. 14	kariéře	dětem	skloubit
Absolutní četnost	5	10	23
Procentní vyjádření	13%	26%	61%

Zdroj: Vlastní

Je patrné, že většině řidičů, kteří činnost řidičů MKD vykonávají, se povedlo skloubit kariéru a péči o děti.

Z výsledků je opět patrné, jako u předchozí otázky, že skupina starší věkové kategorie lituje, že se plně nevěnovali dětem, které obětovaly kariéře.

Závěrečné vyhodnocení hypotézy č. II.

Provedeme-li souhrnné vyhodnocení všech získaných poznatků, dojdeme k závěru, že **hypotéza č. II.**, kdy jsme se ptali, zda příčinou nedostatku řidičů mezinárodní kamionové dopravy je platové ohodnocení, časová náročnost práce, nebo

rodinné poměry řidičů, mohou říci, že z výsledků je potvrzeno, že tato hypotéza je z části platná, protože řidiči kteří práci řidičů MKD vyměnili za práci řidičů jinou, jako důvod uvedli peníze, nebo odloučení od rodiny. Dále mohou jednoznačně říci, že věk řidičů je jedním z rozhodujících faktorů ovlivňujících setrvání řidičů u své profese. Starší kategorie řidičů méně často odchází z této profese.

2.6 VYHODNOCENÍ HYPOTÉZY Č. III.

Pro vyhodnocení **hypotézy č. III.**, zda nedostatek řidičů mezinárodní kamionové dopravy ovlivňuje jazyková bariéra a legislativní předpisy. Pro odpověď na tuto otázku jsem provedl vyhodnocení zbývajících odpovědí dotazníků a to všech respondentů prostřednictvím otázky č. 7 a otázky č. 11. Jedná se o otázky, které nebyly vyhodnoceny u předchozí hypotézy a proto bude možno zjištěné výsledky porovnat a vyhodnotit.

První otázka k vyhodnocení této hypotézy: **„je jazyková bariéra překážkou pro vykonávání práce řidiče MKD“** odpověď – ano je to problém, ne dá se to zvládnout, mám navigaci, ano měl jsem problém?

Odpovědi na tuto otázku jsou souhrnně znázorněny v následující tabulce č. 9, která vyjadřuje názor respondentů.

Tabulka č. 9 Jazyková bariéra

Otázka č. 7	ano	ne	navigace	Problém
Absolutní četnost	17	63	4	1
Procentní vyjádření.	20%	74%	5%	1%

Zdroj: Vlastní

Většina respondentů udává, že jazyková bariéra není překážkou, protože se úkony dají naučit. Pouze 1 respondent měl někdy problém. V procentním je jednoznačně patrné, že jazyková bariéra není problémem pro výkon práce řidiče MKD.

Druhou otázkou, u které bylo provedeno vyhodnocení pro třetí hypotézu zněla: **„Ovlivňují legislativní předpisy možnost výkonu práce řidiče MKD ?“**

Na uvedenou otázku odpovídali respondenti, kteří někdy vykonávali práci řidičů MKD. Jednalo se o 82 respondentů, 3 respondenti nikdy práci řidiče MKD

nevykonávali a tedy na tuto otázku neodpověděli. Odpovědi jsou uvedeny v absolutních četnostech a v procentním vyjádření v následující tabulce č.10:

Tabulka č. 10 Legislativní předpisy

Otázka č. 11	Ne	Ano
Absolutní četnost	56	26
Procentní vyjádření	68%	32%

Zdroj: Vlastní

Ze získaných odpovědí je patrné, že 56 respondentů odpovědělo ne, legislativní předpisy neovlivňují možnost výkonu práce řidiče MKD, což odpovídá 68% respondentů. Je tedy jednoznačné, že převažuje skutečnost, že legislativní předpisy neovlivní možnost výkonu práce řidiče MKD.

Závěrečné vyhodnocení hypotézy č. III.

Položil jsem si otázku zda „**Nedostatek řidičů mezinárodní kamionové dopravy ovlivňuje jazyková bariera a legislativní předpisy**“. Z výše uvedených odpovědí je patrné, že ani u jedné otázky, která byla při hodnocení této hypotézy vyhodnocena se nepodařilo potvrdit, že by jazyková bariera nebo legislativní předpisy ovlivnily nedostatek řidičů MKD. Mohu tedy konstatovat, že hypotéza č. III. byla výsledky mého šetření vyvrácena a tedy nepotvrzena.

2.7 DISKUSE

Jsem si vědom, že při svém bádání jsem vycházel jen ze vzorku řidičů Jihočeského regionu a tedy se nejedná o reprezentativní vzorek řidičů kamionové mezinárodní dopravy, ale pro regionální potřebu, myslím, tento vzorek splnil účel a cíl práce byl jednoznačně splněn.

Východiskem zpracované tematiky byl problém nedostatku řidičů mezinárodní kamionové dopravy, který je v současné době jednou z prioritních problematik přepravních společností. Především z důvodů opětovného nastartování ekonomik se začíná zvyšovat potřeba přepravy zboží a z tohoto důvodu je tento problém aktuální.

Jednoznačně se potvrzuje, že hlavní příčinou nedostatku řidičů mezinárodní kamionové dopravy bude věková struktura populace českých mužů, která v současné

době vlivem předchozí nižší porodnosti tuto strukturu ovlivnila. Toto je patrné z výsledků, které uvádí ČSÚ.

Pomocí tří hypotéz jsem se snažil potvrdit vyvrátit příčiny nedostatku řidičů mezinárodní kamionové dopravy.

Hypotéza č. I., kterou jsem si položil otázku „**Problematiku nedostatku řidičů kamionové dopravy ovlivňuje věkové složení populace**“ se jednoznačně potvrdila. Mohu tvrdit na základě výše uvedených výsledků, že věkové složení populace způsobuje v současném období věkový propad odcházejících mužů do důchodu o proti počtu mužů, kteří přicházejí do produktivního věku. Tento propad má jednoznačně i vliv na nedostatek řidičů mezinárodní kamionové dopravy.

Hypotéza č. II., která měla zodpovědět otázku „**Příčinou nedostatku řidičů mezinárodní kamionové dopravy je platové ohodnocení, časová náročnost práce, nebo rodinné poměry řidičů**“. Tato hypotéza se s částí potvrdila, jelikož z výsledků je jednoznačně patrné, že tyto některé faktory jako peníze nebo odloučení od rodiny ovlivňují setrvání řidičů u mezinárodní kamionové dopravy.

Hypotéza č. III., která měla zodpovědět otázku „**Nedostatek řidičů mezinárodní kamionové dopravy ovlivňuje jazyková bariéra a legislativní předpisy**.“ Tato hypotéza se dle výsledků jednoznačně nepotvrdila, protože není faktorem, který by ovlivňoval setrvání řidičů u této konkrétní profese.

Z těchto výsledků je patrné, že se jedná o celou řadu vlivů, které působí na nedostatek řidičů MKD a tedy nelze jednoznačně říci, který konkrétní faktor je nejvýznamnější.

ZÁVĚR

Při svých úvahách o zaměření interního grantu, jsem si zvolil téma, které je mi profesně blízké a zajímavé i když jsem si myslel, že na první pohled bude jednoduché a nic nového nepřinášející. Jak jsem ale zjistil, je to téma v současné době vysoce aktuální. Rozhodl jsem se prozkoumat názory i mladých řidičů i starých zkušených harcovníků. Mé dotazníkové šetření neobsáhlo příliš velký vzorek řidičů a je zaměřeno pouze na náš region a tedy výsledky mého průzkumu nemohou být prezentovány jako názor řidičů české populace. Nicméně i při tomto poměrně malém vzorku jsem zjistil, jak vážně tuto problematiku řeší profesionální řidiči. Názory starší věkové kategorie

řidičů byly pro mě podnětné a vedou mě k zamyšlení a jistě by tato problematika zasluhovala více prostoru.

Překvapila mě vyspělost mladých začínajících řidičů, kteří velmi vážně uvažují o své profesní budoucnosti a nepodceňují finanční zabezpečení svých budoucích rodin. V jistém smyslu si myslím, že budoucí generace profesionálních řidičů bude zodpovědná a dosahovat kvalit generace starší a při správném přístupu zaměstnavatelů se stanou stabilní a spolehlivou zárukou této profese.

Problematickou otázkou vidím ve skutečnosti, že klesá populace mužů, jak v ČR tak ostatních zemích EU, což povede k dalšímu odlivu řidičů MKD, kteří raději odejdou za lepšími podmínkami do sousedních zemí. Proto by stálo za zvážení, aby si dopravní firmy a speditérské společnosti své řidiče začaly vychovávat sami a nespolehali, že je najdou na volném trhu práce. Je jasné, že příliv pracovních sil i do tohoto profesně zaměřeného řemesla bude ze zemí bývalé SSSR nebo zemí RVHP, ale stálo by za zvážení motivovat k této profesi dorůstající generaci mladých mužů. Láska k této profesi je zárukou vytrvalosti a věrnosti řidičů.

Cíl mé práce byl splněn, položené hypotézy byly buď potvrzeny nebo vyvráceny, a tedy má práce splnila dle mého názoru zadání a svůj účel.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Internetové zdroje:

1. <http://www.dnoviny.cz/silnicni-doprava/dopraci-se-zase-potykaji-s-nedostatkem-ridicu>
2. <http://byznys.ihned.cz/zpravodajstvi-cesko/c1-46934120-dopraci-nemohou-sehnat-ridice-kamionu-chybi-jich-1000>.
3. <http://dopravaplus.cz/chybi-ridici-kamionu-dil-prvni/>

PŘÍLOHY

Příloha č. 1 vzor dotazníku

Řidiči profesionálové,

obracím se na Vás s prosbou o spolupráci při výzkumu na téma „Problematika nedostatku řidičů mezinárodní kamionové dopravy v horizontu několika let.“ Jsem akademický pracovník Vysoké školy technické a ekonomické v Českých Budějovicích a v rámci interního grantu zpracovávám výše uvedené téma práce.

Prosím o vyplnění přiloženého dotazníku, který je anonymní a bude použit pouze pro moji práci. Na jednotlivé otázky odpovídejte, prosím, stručně, případně zakroužkujte odpověď, která Vám nejvíce vyhovuje.

Kolik je Vám let

Pracujete jako řidič mezinárodní kamionové dopravy?

1. Ano

2. Ne

Jaké je Vaše dokončené vzdělání?

1. Základní

2. Středoškolské bez maturity

3. Maturita

4. Vysokoškolské

4. Praxe řidiče

1. Do 5 ti let

2. Více jak 6 let

5. Co je pro mě nejdůležitější?

1. Rodina

2. Děti

3. Kariéra

4. Peníze

6. Je pro Vás důležité stálé zaměstnání ?

1. Ano

2. Ne

7. Je jazyková bariéra překážkou práce řidiče MKD ?

1. Ano

2. Ne

3. Navigace

4. Měl jsem problém

Otázka č. 8 pro ty, kteří odpověděli na otázku č.2 ne

8. Pracoval jste již někdy jako řidič mezinárodní kamionové dopravy

1. Ano

2. Ne – přeskočte otázku č. 9 a
č 10

9. Po kolika letech jste odešel ?

10. Co bylo důvodem odchodu

1. Rodina děti

2. Peníze

3. Časová náročnost práce

11. Jsou legislativní předpisy překážkou práce řidiče MKD ?

1. Ano

2. Ne

Otázka 12.-14. pouze pro stávající řidiče MKD

12. Zhodnoťte :

1. Práci vykonávám, protože mne baví

2. Je to dobře placená práce

3. Rád cestuji a poznávám svět

4. Práce mne vůbec nebaví

13. Tato práce mě plně uspokojuje, znova bych se pro ni rozhodl? 1. Ano

2. Ne

14. Vyjádřete se – 1. Měl jsem se věnovat kariéře

2. Měl jsem se věnovat dětem, vyrostly bez táty

3. Podařilo se mi to skloubit

Děkuji Vám za spolupráci a za Váš čas.

Příloha č.2 Tabulky charakterizující jednotlivé výběrové skupiny respondentů.