

V Česku chybějí řidiči kamionů. Populace stárne, mladé práce na cestách neláká a ženy trápí bezpečnost

23.8.2024 - | Petr Lesensky - Dychame

V České republice chybí až 20 tisíc řidičů kamionů. Ještě pár let nazpět to bylo o čtvrtinu méně a už tehdy byl tento stav kritický. Se stárnutím populace a odchodem pracovníků do důchodu dochází k rychlému úbytku pracovních sil, pro mladou generaci však celé dny na cestách nejsou atraktivní. Zaměstnávání brigádníků či cizinců komplikuje česká legislativa. Situace s nedostatkem profesionálních řidičů se přitom napříč Evropou příliš neliší.

Stres, fyzická náročnost, špatné sociální podmínky. Nedostatečné finanční ohodnocení a proti tomu velké náklady na získání oprávnění. To jsou faktory, které v posledních 10 letech zapříčiňují prudký nárůst nezájmu o povolání řidiče kamionu. Ročně jich z oboru odejde na 8 tisíc, nastoupí však pouze 5 tisíc.

Pro současnou mladou generaci je zásadní work-life balance

Mladé lidi zásadně odrazují dlouhé hodiny i dny na cestách mimo domov, které se špatně kloubí s rodinným životem. *„Společnost prošla v posledních dvou dekádách zásadními změnami v životním stylu a pracovních návycích. Lidé dnes hledají více než jen stabilní zaměstnání. Hledají možnost, jak sladit pracovní a osobní život a jak se profesně rozvíjet. Tyto preference často vedou k odmítání pracovních nabídek, které vyžadují dlouhé hodiny strávené mimo domov,“* říká **Tomáš Bicera**, ředitel ISD ČESMAD Bohemia.

Profese řidiče, zejména co se týče dlouhých turnusů, často flexibilitu ani možnosti seberealizace a růstu nenabízí. Právě to jsou ale klíčové požadavky takzvané generace Z, jejíž zástupci se v současnosti realizují na svých prvních pracovních pozicích na plný úvazek. Uvědomují si, že výkon práce nemusí být vázán na kancelář a preferují možnost skloubit pracovní a osobní život. Práci řidiče nákladního vozu proto nevyhledávají. A pracovní trh je jim ve výběru povolání podle jejich preferencí nakloněn. Podíl nezaměstnaných činil na konci června 3,6 procenta. *„Nezaměstnanost v Česku stále zůstává velmi nízká, dokonce opět nejnižší v celé EU,“* uvádí ministr práce a sociálních věcí **Marian Jurečka**. A tak zatímco ještě v roce 2012 hledali v důsledku hospodářské krize práci stovky řidičů, dnes je situace dramaticky odlišná.

Řidičky trápí bezpečnost na cestách i genderové předsudky

Nízký zájem o povolání řidiče kamionů ovšem není definován jen příslušností k určité generaci. Ženy se do práce v tomto oboru příliš nehrnou bez ohledu na věk. **Mezinárodní unie silniční dopravy (IRU)** uvádí, že podíl žen mezi řidiči nákladních automobilů v EU tvoří pouze 4 procenta.

Hlavními překážkami jsou špatné pracovní podmínky a bezpečnost, nedostatečná infrastruktura a dlouhé doby mimo domov. Ženy čelí také genderovým stereotypům a diskriminačním zákonům. Nejen řidičky pak postrádají bezpečná místa k odpočinku, na parkovištích i místech vykládek, kde si mohou dát pauzu, uvádí server **TruckJobs.cz**. Přitom právě zaměstnávání žen je další z možností, jak nedostatek profesionálních řidičů řešit.

Brigádníci problém nevyřeší

Že odvětví silniční dopravy trpí trvalým nedostatkem kvalitních řidičů, je extrémně znát zejména v letních měsících, kdy si někteří řidiči vybírají dovolenou a dopravci často nejsou schopni plně uspokojovat poptávku. Najímání sezónních pracovníků, jako je tomu v případě nedostatku pracovní síly u řady jiných oborů, není podle odborníků efektivním řešením. Než člověk usedne za volant kamionu, musí splnit řadu podmínek.

Základem je vlastnictví příslušného řidičského oprávnění, v případě kamionů se jedná o C+E pro řízení nákladních vozidel s přívěsem nebo návěsem. To lze ale získat až od 21 let, a to pouze s předchozími skupinami B a C. *„Sezónní brigádníci přitom disponují zpravidla maximálně prvním zmíněným, případné rozšíření je pak otázkou absolvování autoškoly, což může trvat i celé měsíce. Řidičský průkaz je navíc záležitostí dosti finančně nákladnou na to, aby si jej někdo pořídil jen pro občasný přivýdělek,“* komentuje **Ondřej Stöhr**, jednatel společnosti CONTI-RSC, největšího silo cisternového dopravce v Česku.

Kromě řidičáku potřebuje řidič nákladního vozu profesní průkaz a lékařské potvrzení zdravotní způsobilosti. *„V případě, že řidič ovládá vůz nad 7,5 tuny, potřebuje navíc psychotesty. Speciální proškolení v bezpečnosti pak mají ti, kteří přepravují nebezpečný náklad. To je spousta zákonných požadavků na to, aby člověk mohl vykonávat tuto práci. Pomíjím pak psychickou i fyzickou odolnost, smysl pro odpovědnost, trpělivost a další vlastnosti, které práce kamionáka vyžaduje,“* doplňuje Stöhr. Jak vyplývá z aktuálního průzkumu portálu Truckjobs.cz, 24 procent dopravců přitom uvádí, že právě současné nastavení vstupních školení vytváří zbytečné bariéry pro nové uchazeče.

Situace je kritická napříč Evropou

Dalším řešením nedostatku řidičů by mohlo být zjednodušení procesu zaměstnávání zahraničních pracovníků na řidičské pozice. Z výsledků výzkumu IRU z roku 2023 vyplývá, že v Česku je pouhých 12 procent řidičů cizinců, kdežto v zemích Evropské unie se podíl pohybuje průměrně okolo 37 procent. *„Důvodem nízkého zastoupení zahraničních řidičů v tuzemsku je nepříznivá situace v oblasti získávání pracovních a pobytových povolení cizinců. V současné době trvá proces zaměstnání cizince řádově čtyři až osm měsíců,“* vysvětluje Ondřej Stöhr. V zahraničí, například v Polsku, je přitom možné stejného zahraničního pracovníka zaměstnat v řádu týdnů.

Ani to se však nezdá být univerzálním řešením nastalé krize. Nedostatek řidičů kamionů je celoevropským problémem, již zmíněné Polsko postrádá dokonce 150 tisíc profesionálních řidičů nákladních vozů a autobusů. V Německu aktuálně chybí na 70 tisíc řidičů kamionů, Slovensko se potýká s přibližně 8 tisíci neobsazených míst. Absence pracovních sil v tomto oboru se ovšem dotýká nejen logistiky, ale i širší ekonomiky, jelikož ovlivňuje dodavatelské řetězce a dostupnost zboží.

<https://www.dychame.cz/v-cesku-chybeji-ridici-kamionu-populace-starne-mlade-prace-na-cestach-nel-aka-a-zeny-trapi-bezpecnost>