

Jak se žije řidičům kamionu? Mají větší komfort, ale mladí se do oboru nehrnou

2.6.2025 - | Petr Lesensky - Dychame

Na první pohled může profese řidiče kamionu působit romanticky - nekonečná silnice, svoboda, střídající se krajina za oknem. Realita je však mnohem složitější. Technologický pokrok, rostoucí tlak na efektivitu a demografické změny přetvářejí tento tradiční obor od základů.

Pracovní den řidiče kamionu nezačíná pravidelně v osm jako v běžném zaměstnání. Vše se odvíjí od typu přepravy a trasy. Někdy startuje ve čtyři ráno z parkoviště, kde přespal, jindy až později dopoledne po nakládce. Bez ohledu na čas je ranní rutina téměř neměnná: důkladná kontrola technického stavu vozidla – světla, pneumatiky, hladina provozních kapalin, brzdový systém. Bezpečnost je absolutní prioritou.

Hodnotí se rychlost i spotřeba

Moderní logistika je dnes spjatá s digitálními nástroji, které se řidiči také musejí naučit ovládat. Digitální tachografy sledují každou minutu jízdy, přestávky i spotřebu paliva. Elektronické stazky nahradily ruční záznamy, GPS určují přesnou trasu, dispečerský software počítá čas dojezdu v reálném čase. „Dnes už neplatí, že čím rychleji dojedu, tím lépe. Hodnotí se i spotřeba paliva a styl jízdy, proto člověk nestojí na plynu jako blázen,“ říká řidič společnosti CONTI-RSC Radek.

Řidiči tráví za volantem běžně 8–9 hodin denně. Každé čtyři a půl hodiny mají povinnost zastavit na alespoň 45 minut. Tato pauza je často jediným momentem, kdy si mohou na chvíli odpočinout mimo kabinu, najíst se, protáhnout nohy, vydechnout.

Jízda kamionem vyžaduje více než jen pevné nervy. Je třeba předvídat chování ostatních účastníků provozu, včas reagovat na zácpy, hlídat si výšku mostů a nosnost silnic, zvláště při přepravě těžkého nákladu.

Ve městech jsou manévry často otázkou centimetrů. Mezi zrcátkem a sloupkem veřejného osvětlení nebo při couvání k rampě. „Když přejíždím z dálnice do města, bývá to paradoxně osvěžující. Musím být víc ve střehu, a to mě probere,“ dodává řidič s více než dvacetiletou praxí.

Řidič je často i diplomatem

Příjezd na místo vykládky neznamena konec dne. Řidiči často sami asistují při manipulaci s nákladem, komunikují s personálem, kontrolují stav zboží, čekají na další instrukce. V zahraničí k tomu přibývá i jazyková bariéra, celní procedury a další administrativa. Zkušený řidič se tak stává nejen šoférem, ale i koordinátorem, diplomatem a někdy i improvizovaným mechanikem.

Pracovní den většinou končí hledáním bezpečného parkoviště. To se však v Evropě stává stále větším problémem – vhodných odpočívek je málo a ty kvalitní bývají plné už v pozdním odpoledni.

Modernizace se promítá i do komfortu v kabině. Ta je často vybavená jako malý byt. Nechybí lůžko, lednička, vařič ani klimatizace. Někteří mají i mikrovlnku nebo televizi. Právě tady tráví řidič večery – často o samotě, někdy mezi kolegy, kteří sdílejí tipy na trasy nebo varování před rizikovými úseky.

Řidiči odcházejí do důchodu

Přes všechny pokrok čelí tento obor vážné personální krizi. Podle aktuální zprávy Mezinárodní unie silniční dopravy (IRU) tvoří řidiči mladší 25 let pouze 6,5 % všech profesionálů. Naproti tomu více než 30 % je starších 55 let. V některých zemích, například ve Španělsku, tvoří padesátníci dokonce polovinu všech řidičů. Očekává se, že do roku 2029 odejde do důchodu až 3,4 milionu z nich, což představuje 17 % evropské flotily.

Proč se mladí o toto povolání nezajímají? Bariér je víc. Získání oprávnění skupiny C+E včetně profesní způsobilosti vyjde i na 60 tisíc korun. K tomu přičtíme minimální věk 21 let, náročnou pracovní dobu a každodenní stres.

Protože je na pracovním trhu po profesionálních řidičích velká poptávka, zaměstnavatelé se je snaží motivovat vyššími mzdami a náborovými příspěvky. V Česku je podle portálu Jooble.org průměrná odměna řidiče kamionu 46 994 korun, což je lehce nad úrovní průměrné mzdy.

„Jako zaměstnavatel si uvědomujeme, že budoucnost dopravy stojí na lidech. Na jednu stranu nabízíme našim řidičům mzdu vysoko nad uváděným průměrem, zároveň je však naší vizí být firmou, kde chce řidič pracovat nejen kvůli výplatě, ale i kvůli tomu, jak se k němu chováme. A to se nemění – ať už sedí za volantem dvacet let, nebo teprve začíná,“ podotýká Ondřej Stöhr, jednatel společnosti CONTI-RSC.

Zda se podaří profesi zatraktivnit pro mladou generaci, bude záležet nejen na firmách, ale i na státu. IRU doporučuje snížit věkovou hranici pro vstup do oboru, lepší spolupráci se středními školami a výrazněji investovat do infrastruktury, především do bezpečných parkovacích míst.

<https://www.dychame.cz/jak-se-zije-ridicum-kamionu-maji-vetsi-komfort-ale-mladi-se-do-oboru-nehrou>