



INSTITUT SILNIČNÍ DOPRAVY ČESMAD Bohemia s. r. o.

**INDEXY TRHU PRÁCE V DOPRAVĚ  
2017 + 1. ČTVRTLETÍ 2018**

Bc. Pavel Hluska

[www.truckjobs.cz](http://www.truckjobs.cz)



## Obsah

<b>Seznam zkratk</b> .....	<b>3</b>
<b>1 Institut silniční dopravy ČESMAD Bohemia s. r. o.</b> .....	<b>4</b>
<b>2 Analýza vývoje zaměstnanosti v oboru</b> .....	<b>5</b>
2.1 Počet zaměstnanců v oboru.....	5
2.2 Srovnání nabídky a poptávky po práci řidiče na trhu práce.....	7
2.3 Počet nabídek práce.....	8
2.4 Míra volných pracovních míst.....	8
2.5 Regionální poptávka po zaměstnání v ČR.....	10
<b>3 Analýza vývoje mezd</b> .....	<b>11</b>
3.1 Výše hrubých mezd.....	11
3.2 Poptávané mzdy na trhu práce.....	12
3.3 Analýza výše mezd profesionálních řidičů v EU.....	13
<b>4 Analýza vybraných oblastí</b> .....	<b>14</b>
4.1 Preference druhu zaměstnání.....	14
4.2 Vzdělání řidičů.....	14
4.3 Kvalifikační předpoklady profesionálních řidičů.....	15
4.4 Genderové rozložení uchazečů.....	15
4.5 Genderové rozložení řidičů nákladní dopravy v EU.....	16
4.6 Věkové rozložení uchazečů.....	16
<b>Seznam zdrojů</b> .....	<b>17</b>
<b>Seznam grafů</b> .....	<b>18</b>

## Seznam zkratek

MKD	-	Mezinárodní kamionová doprava
VKD	-	Vnitrostátní kamionová doprava
MAD	-	Mezinárodní autobusová doprava
VAD	-	Vnitrostátní autobusová doprava
CZ-NACE	-	Klasifikace ekonomických činností
PHM	-	Pohonné hmoty a mazadla
HDP	-	Hrubý domácí produkt
EU	-	Evropská unie
ADR	-	Přeprava nebezpečných věcí
ISPV	-	Informační systém o průměrném výdělku

# **1 Institut silniční dopravy ČESMAD Bohemia s. r. o.**

Institut silniční dopravy je dceřinou společností Sdružení automobilových dopravců ČESMAD Bohemia, z. s. a současně provozovatelem pracovního a informačně-poradenského portálu specializovaného pro oblast dopravy a logistiky – TRUCKJOBS.CZ

Ve své činnosti se institut zaměřuje zejména na:

- Vyhledávání a přípravu personálu pro dopravní společnosti, zejména profesionální řidiče
- Výchovu a vzdělávání nových odborníků pro oblast dopravy
- Vytváření podmínek pro zvyšování kvalifikace profesionálních řidičů
- Přípravu projektů pro zlepšování image profese řidiče
- Vytváření analýz trhu práce v dopravě

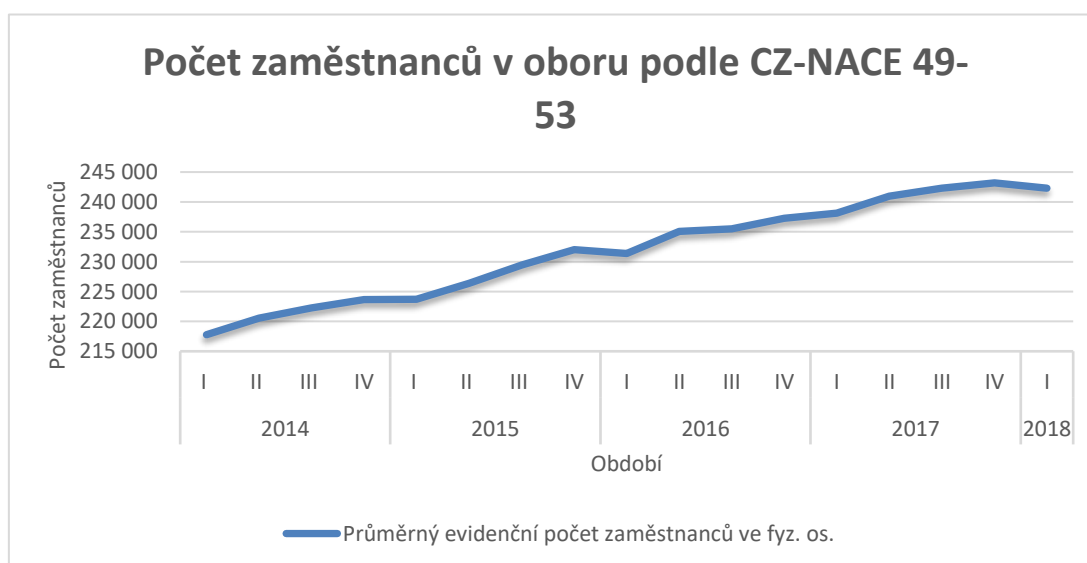
## 2 Analýza vývoje zaměstnanosti v oboru

V této kapitole je popsána analýza počtu zaměstnanců v oboru podle kategorizace CZ-NACE 49-53 (Doprava a skladování) a CZ-NACE 49 (Pozemní a potrubní doprava). Dále je srovnána nabídka a poptávka po práci řidiče na trhu práce, neobsazenost volných pracovních míst v profesi řidič, míra volných pracovních míst z celkového pohledu i podle odvětví Doprava a skladování. Posledním bodem této kapitoly je regionální poptávka po zaměstnání na pozici řidič.

### 2.1 Počet zaměstnanců v oboru

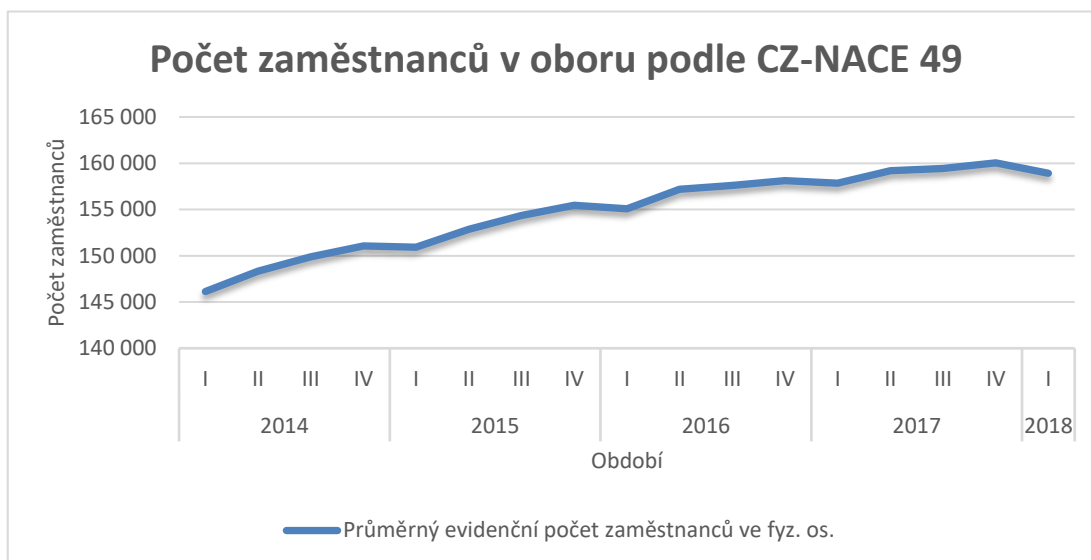
Graf vývoje zaměstnanosti zobrazuje počty zaměstnanců v dopravě a skladování a v pozemní a potrubní dopravě podle kategorizace CZ-NACE 49-53. Druhá ze zmiňovaných křivek je očištěna o zaměstnance letecké a lodní dopravy a o zaměstnance ve skladování. Míra zaměstnanosti ukazuje na rozvoj celého odvětví a v oblasti dopravy je do velké míry totožná s rozvojem celého odvětví. V posledních letech sledujeme trend, kdy se personální náročnost příliš nevyvíjí a skokový vývoj se dá očekávat až s rozvojem autonomních dopravních prostředků. Rozvoj odvětví a tím i zaměstnanosti jsou limitovány faktory, kterými jsou růst HDP, dostupnost pracovního potenciálu a vývoj cen PHM.

V posledních letech můžeme v oboru Doprava a skladování sledovat značný růst počtu zaměstnanců. Na grafu 1 je patrný nárůst počtu zaměstnanců během roku s následnou kulminací ve 4. čtvrtletí a následný mírný pokles. Tento trend lze očekávat i v roce 2018. Počet zaměstnanců se zvýšil oproti roku 2014 o bezmála 25 tisíc.



Graf 1: Počet zaměstnanců v oboru podle CZ-NACE 49-53 [1]

Křivku počtu zaměstnanců v oboru doprava a skladování kopíruje téměř přesně podskupina zaměstnanců „Pozemní doprava“. Z grafu 2 je patrný podobný průběh jako u grafu 1. Nárůst počtu zaměstnanců v oboru podle CZ-NACE 49 však není tak jednoznačný jako v případě CZ-NACE 49-53.

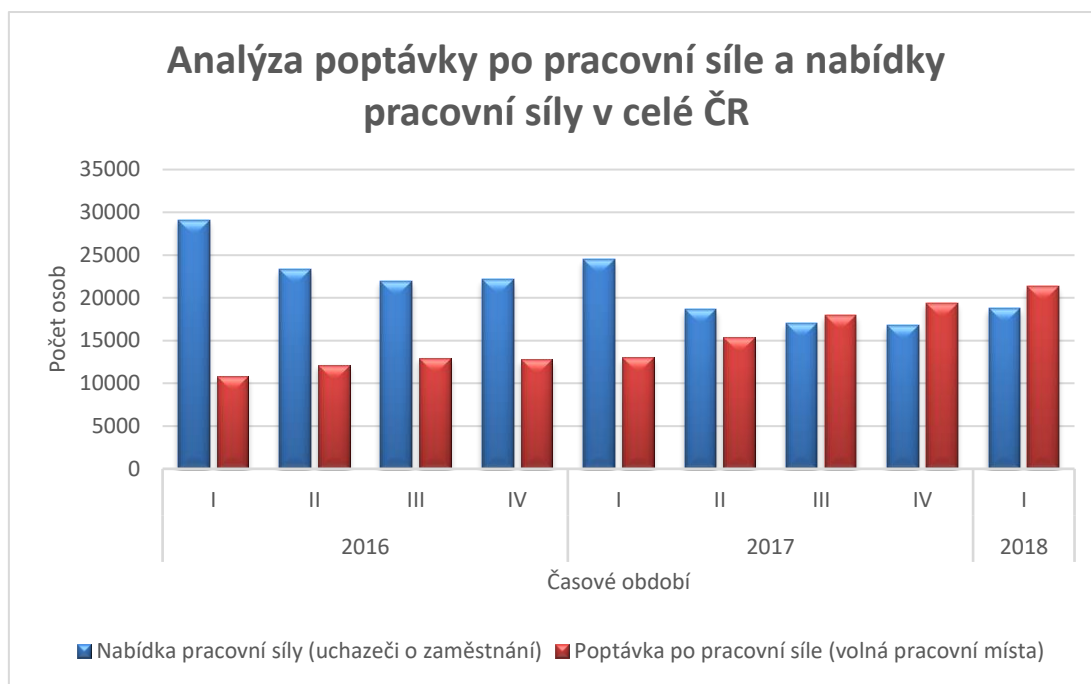


Graf 2: Počet zaměstnanců v oboru podle CZ-NACE 49 [1]

## 2.2 Srovnání nabídky a poptávky po práci řidiče na trhu práce

Srovnání nabídky a poptávky po práci řidiče ukazuje, zdali je na pracovním trhu dostatek pracovníků pro pokrytí růstu zaměstnanosti v oboru. Pokud je na trhu dostatek potenciálních pracovníků, trh může růst, pokud ne, je růst zablokovan i přes jeho růstový potenciál. Při čtení grafu 3 je však nutné vzít v úvahu statisticky nezměřitelnou veličinu nezaměstnatelných lidí, kteří se na úřad práce buď registrují z jiných důvodů, nežli je skutečné hledání práce, nebo nemají dostatečné pracovní, nebo lidské kvality pro výkon povolání.

Na rozdíl od roku 2016, kdy nabídka pracovní síly převyšovala v nákladní přepravě výrazně poptávku, od třetího čtvrtletí roku 2017 se tento trend obrátil. Poptávka po pracovní síle začala převyšovat nabídku. Dá se očekávat zvětšování rozdílu mezi poptávkou a nabídkou, jelikož Česká republika má nejnižší nezaměstnanost v historii a nic nenasvědčuje tomu, že by se tento fakt měl měnit.



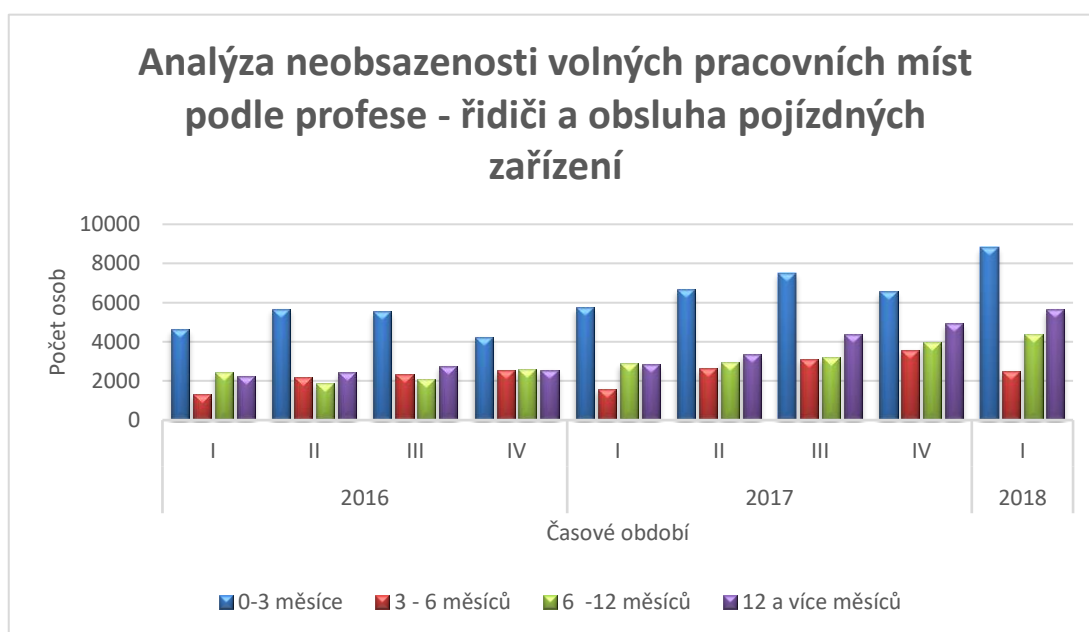
Graf 3: Analýza poptávky po pracovní síle a nabídky pracovní síly v celé ČR [2]

Bohužel statistická data Úřadu práce neumožňují relevantní představu o kvalitě pracovní síly, skutečné ochotě do práce nastoupit, nebo relevantnosti finančních požadavků. Statistická data spíše naznačují vývoj, kterým se trh ubírá, ale nemůže vypovídat o skutečné zaměstnatelnosti nabízené pracovní síly. Skutečná relevantní nabídka práce je tak zpravidla o desítky procent nižší.

## 2.3 Počet nabídek práce

Vývoj počtu nabídek práce a jeho rozložení pomáhá porozumět, jak se trh práce dokáže srovnat s případným růstem oboru a růstem potřeby zaměstnanců. Například zvyšující se průměr doby hledání zaměstnance naznačuje, že se firmám dlouhodobě nedaří najít vhodné zaměstnance.

Z grafu 4 je patrné, že nejpočetnější škálou doby hledání volného pracovního místa je 0-3 měsíce. Znamená to tedy, že nejvíce řidičů si najde práci do 3 měsíců od začátku hledání. Dále na tomto grafu můžeme pozorovat, že postupem let dochází ke zvyšování počtu obsazovaných míst. Druhou nejpočetnější škálou doby potřebné pro obsazení volného pracovního místa je 12 a více měsíců, což by mohlo souviset s převyšující poptávkou nad nabídkou. Jednoduše řečeno o tato volná pracovní místa není ze strany řidičů zájem.



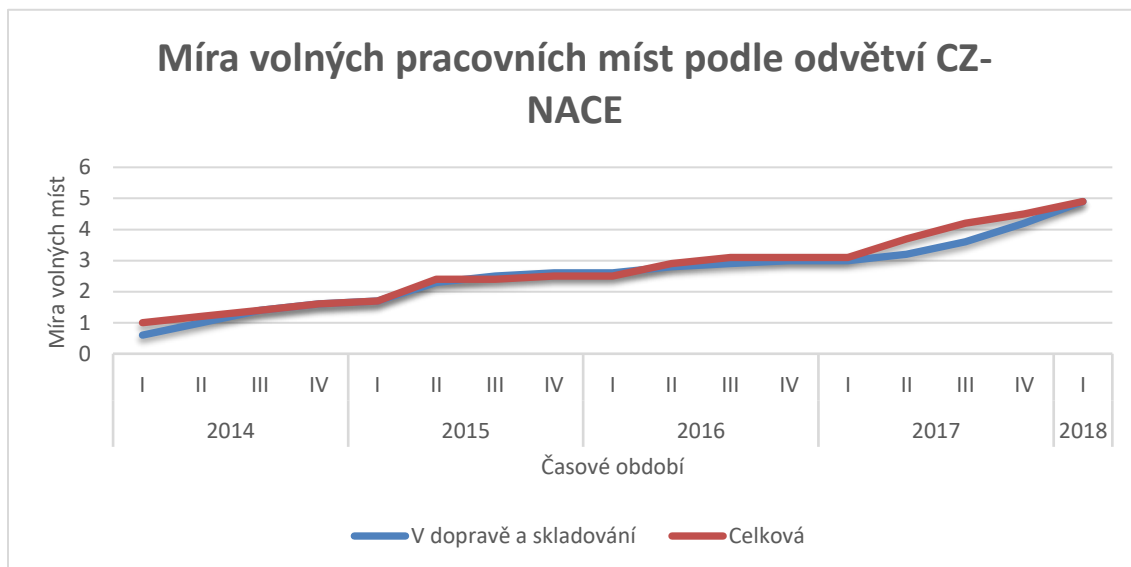
Graf 4: Analýza neobsazenosti volných pracovních míst podle profese - řidiči a obsluha pojízdných zařízení [3]

## 2.4 Míra volných pracovních míst

Míra volných pracovních míst ukazuje poměr mezi neobsazenými pracovními místy a všemi pracovními místy v oboru. Nízká míra ukazuje celkovou obsazenost pozic a to, že pracovníků je relativní dostatek. Naopak vysoká, respektive zvyšující se míra poukazuje na nedostatek, nebo nevhodnost těchto pracovníků a to, že nedostatek pracovníků limituje jinak možný rozvoj trhu.



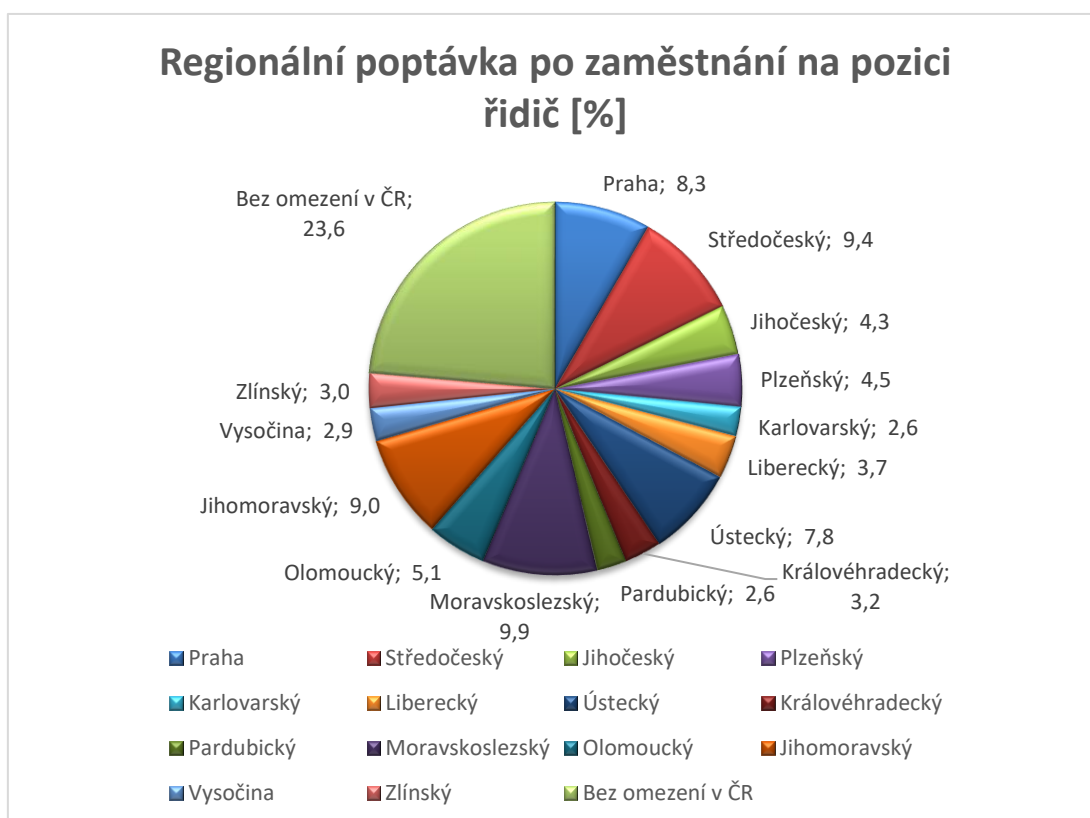
Graf 5 ukazuje míru volných pracovních míst. Z grafu je patrné, že míra volných pracovních míst v dopravě a skladování roste o něco rychleji, nežli obecná míra volných pracovních míst. Příčiny růstu míry volných pracovních míst v dopravě lze spatřovat jednak v ekonomickém růstu, ale také nedostatkem pracovníků v konkrétním oboru.



Graf 5: Míra volných pracovních míst podle odvětví CZ-NACE [1]

## 2.5 Regionální poptávka po zaměstnání v ČR

Rozložení regionální poptávky na pracovním trhu v rámci ČR není rovnoměrné, ale je poměrně stabilní bez větších výkyvů. Rozložení regionální poptávky je jeden z mála stabilních ukazatelů v dopravě. Nejvíce řidičů uvedlo, že nepreferují zaměstnání v žádném z krajů ČR. Takto vysoký podíl připadá na Bez omezení v ČR také proto, že cizincům byla automaticky přirazena působnost v celé České republice, pokud neuvedli jinak. Konkrétně tak učinilo 23,6 %. Mezi kraji byla nejvyšší poptávka v Moravskoslezském kraji (9,9 %), který následovaly kraje Středočeský (9,4 %), Jihočeský (9,0 %) a hlavním město Praha (8,3 %).



Graf 6: Regionální poptávka po zaměstnání na pozici řidič [4]

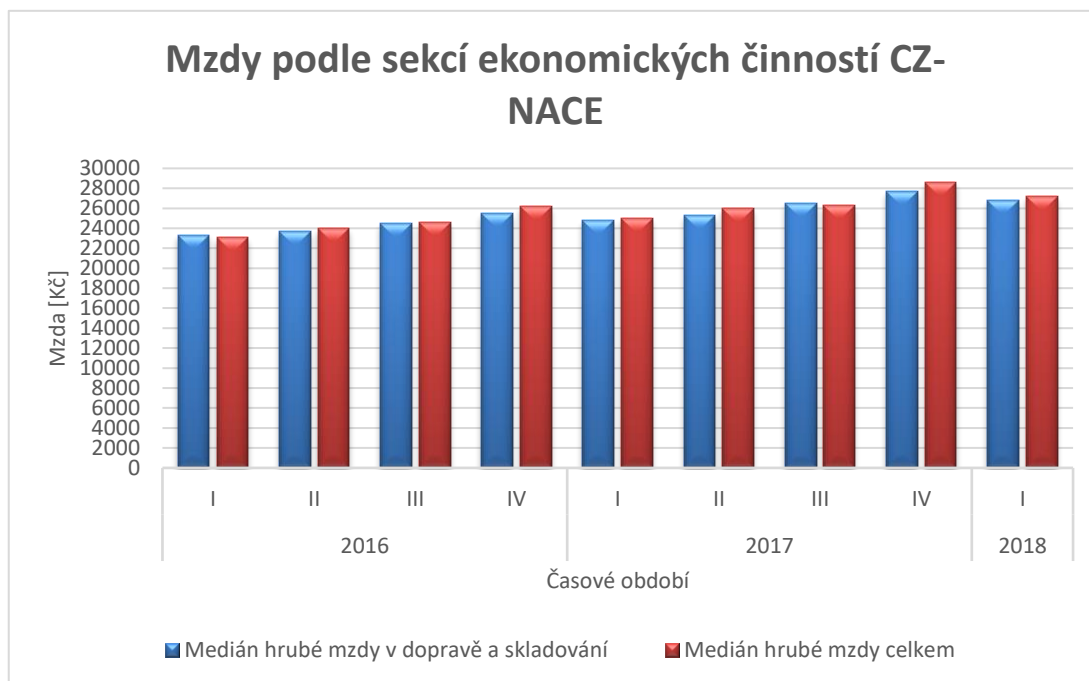
### 3 Analýza vývoje mezd

V této kapitole jsou porovnány výše mediánů hrubých mezd v České republice v odvětví Doprava a skladování a mediánů hrubých mezd celkově. Dále jsou analyzovány poptávané mzdy na trhu práce řidičů. Součástí je analýza mezd profesionálních řidičů v EU.

#### 3.1 Výše hrubých mezd

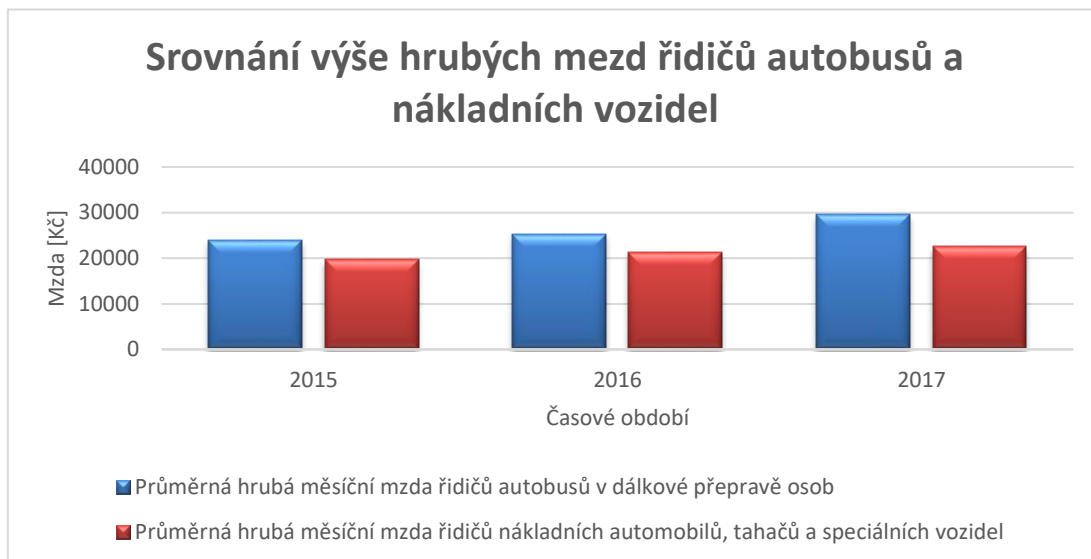
Možnosti analýzy vývoje mezd podle statistických dat jsou z velké části omezeny. Český statistický úřad totiž započítává pouze hrubé mzdy bez osobních ohodnocení a diet, které ovšem řidičům, především MKD a MAD, tvoří často i větší část příjmů. Opět tedy graf vyznačuje pouze určité tendence, ale neslouží jako relevantní zdroj výše příjmů v tomto oboru. Budou porovnávány mediány hrubých mezd, nikoliv průměrné hrubé mzdy. Medián znamená, že přesně polovina lidí pobírá větší mzdu a přesně polovina nižší mzdu.

Z grafu 7 je patrné, že medián hrubé mzdy v posledních letech roste. Zatímco v prvním čtvrtletí činil medián hrubé mzdy v Dopravě a skladování 23337 Kč, v prvním čtvrtletí 2018 to bylo 26757 Kč. Během dvou let byl tedy nárůst o více než 3 tisíce Kč. V porovnání s celkovým mediánem hrubých mezd je sice medián v Dopravě a skladování nižší, nejedná se však o velký rozdíl. V posledním registrovaném období, tj. 1. čtvrtletí 2018 se jednalo o rozdíl 400 Kč.



Graf 7: Mzdy podle sekcí ekonomických činností CZ-NACE [2]

Graf 8 srovnává výši hrubých mezd řidičů autobusů a nákladních vozidel. Je patrné, že výše mezd řidičů autobusů převyšuje mzdy řidičů nákladních vozidel, přičemž v roce 2017 tento rozdíl činil 7100 Kč.



Graf 8: Srovnání výše hrubých mezd řidičů autobusů a nákladních vozidel [6]

### 3.2 Poptávané mzdy na trhu práce

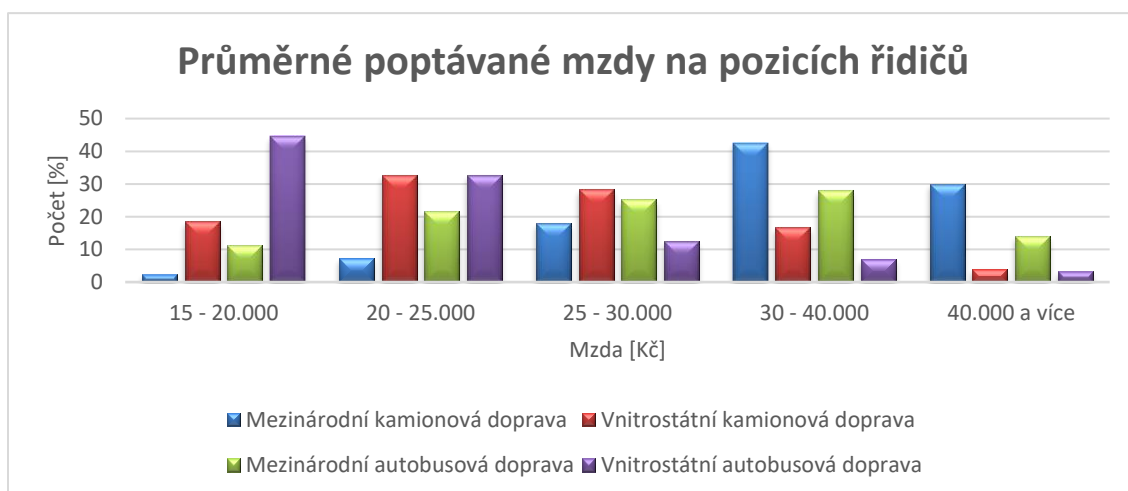
Poptávané mzdy na trhu práce představují očekávaný čistý příjem, tzn. mzdu + měsíční ohodnocení a diety. Ve střední a východní Evropě je zvykem u práce řidiče udávat příjem včetně stravného a odměn. Jedná se o pozůstatek minulé doby a pro statistické účely je to velmi matoucí. Porovnání následující a předchozí tabulky naznačuje jednak možný nepoměr mezi nabídkou a poptávkou, ale také poměr ohodnocení a diet se samotnou mzdou.

Uchazeči na pozici řidičů MKD očekávají ve 2,31 % příjem pod 20 tisíc Kč, 7,22 % poté 20-25 tisíc Kč. Bezmála 18 % řidičů uvedlo, že požaduje 25-30 tisíc Kč, za 30-40 tisíc Kč chce pracovat 42,53 % a 30 % řidičů požaduje příjem převyšující částku 40 tisíc.

Ve VKD očekává 18,49 % řidičů příjem 15-20 tisíc Kč, 32,56 % 20-25 tisíc Kč. Příjem 25-30 tisíc Kč by si přálo 28,39 %, 16,59 % požaduje 30-40 tisíc Kč a bezmála 4 % uchazečů o práci ve vnitrostátní kamionové dopravě chce minimálně 40 tisíc Kč.

V mezinárodní autobusové dopravě stačí 11,21 % řidičů příjem pod 20 tisíc Kč, 21,50 % řidičů chce měsíčně dostávat 20-25 tisíc Kč, 25,23 % požaduje 25-30 tisíc Kč. Nejpočetnější skupinou řidičů MAD je skupina požadující měsíční odměnu 30-40

tisíc Kč. Tuto odměnu žádá více než 28 % řidičů. Příjem 40 tisíc a více by si přálo 14 % řidičů.

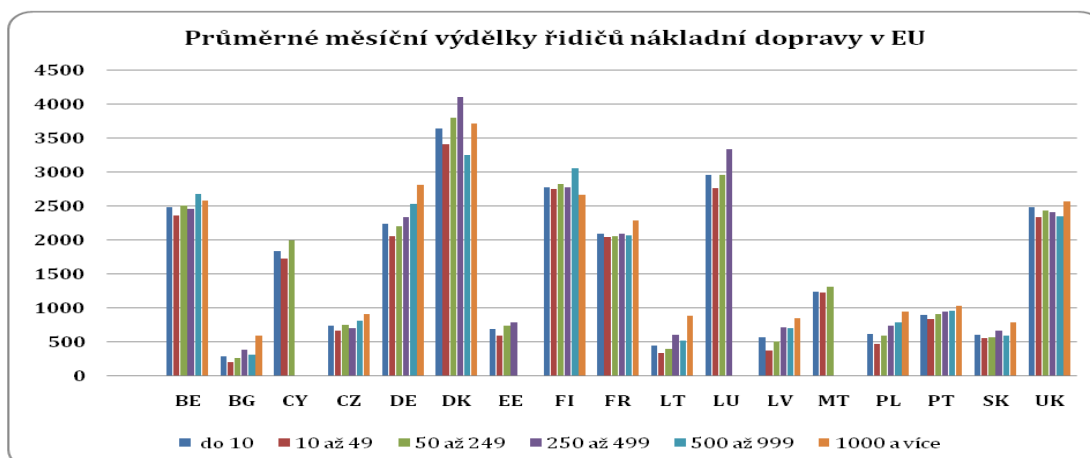


Graf 9: Průměrné poptávané mzdy na pozicích řidičů [4]

Řidičům VAD v 44,57 % stačí měsíční ohodnocení 15-20 tisíc Kč, mzdu 20-25 tisíc Kč požaduje 32,61 %, 12,50 % řidičů chce měsíčně dostávat 25-30 tisíc Kč, více než 7 % řidičů VAD požaduje 30-40 tisíc Kč a 3,26 % řidičů chce měsíční příjem alespoň 40 tisíc Kč.

### 3.3 Analýza výše mezd profesionálních řidičů v EU

V grafu 10 je patrný rozdíl průměrných hrubých mezd (v Eur) zejména mezi západními a východními zeměmi. Disproporce mezi výší poskytovaných mezd mezi jednotlivými zeměmi vede v konečném důsledku ke zvýšenému přesunu pracovníků na pozicích řidičů nákladní dopravy ze zemí s nižšími výdělky do zemí s výdělky vyššími. Je však nutné zohlednit fakt, že se jedná o graf s referenčními roky 2010-2012 a rozdíly mezi výdělky v západních a východních zemích se nepatrně snížily.



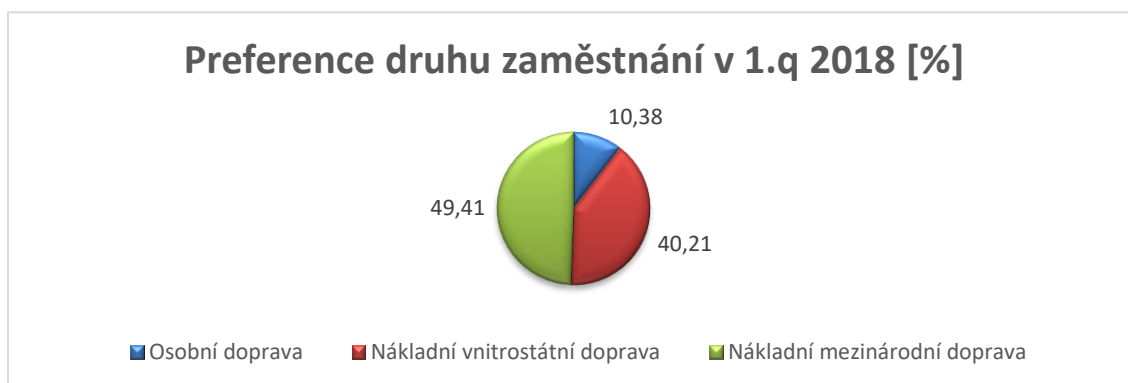
Graf 10: Průměrné měsíční výdělky řidičů nákladní dopravy v EU [5]

## 4 Analýza vybraných oblastí

V kapitole 4 jsou popsány preference druhu zaměstnání vycházející z dat z interní databáze, kvalifikační předpoklady profesionálních řidičů, vzdělání řidičů, věkové a genderové rozložení uchazečů o pozici řidiče silniční dopravy. Posledním bodem této kapitoly je genderové rozložení řidičů nákladní dopravy v EU.

### 4.1 Preference druhu zaměstnání

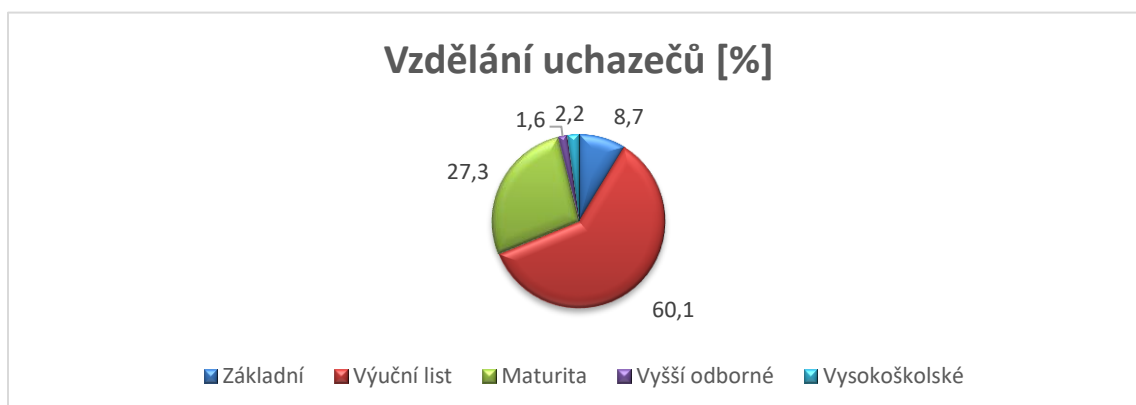
Z grafu 11 je patrné, že 10,38 % uchazečů o práci řidiče zaregistrovaných na portálu www.truckjobs.cz má zájem o osobní dopravu. Dále 40,21 % registrovaných chce pracovat na pozici řidič v nákladní vnitrostátní dopravě. Nejvíce řidičů má zájem o nákladní mezinárodní dopravu. Konkrétně se jedná o 49,21 % registrovaných řidičů.



Graf 11: Preference druhu zaměstnání v 1. čtvrtletí 2018 [4]

### 4.2 Vzdělání řidičů

Nejvíce registrovaných řidičů je vyučených. Jedná se o 60,1 %. Nejvyšším dosaženým vzděláním ukončeným maturitní zkouškou disponuje 27,3 % registrovaných řidičů. 245 řidičů, tj. 8,7 % má nejvyšší dosažené vzdělání základní, naopak 1,6 % absolvovalo vyšší odbornou školu a 2,2 % vysokou školu.



Graf 12: Vzdělání uchazečů [4]

### 4.3 Kvalifikační předpoklady profesionálních řidičů

V podkapitole 4.2 byly analyzovány kvalifikační předpoklady registrovaných řidičů na truckjobs.cz. Jednalo se o znalost anglického, německého a ruského jazyka a dále způsobilost k přepravě nebezpečného nákladu ADR.

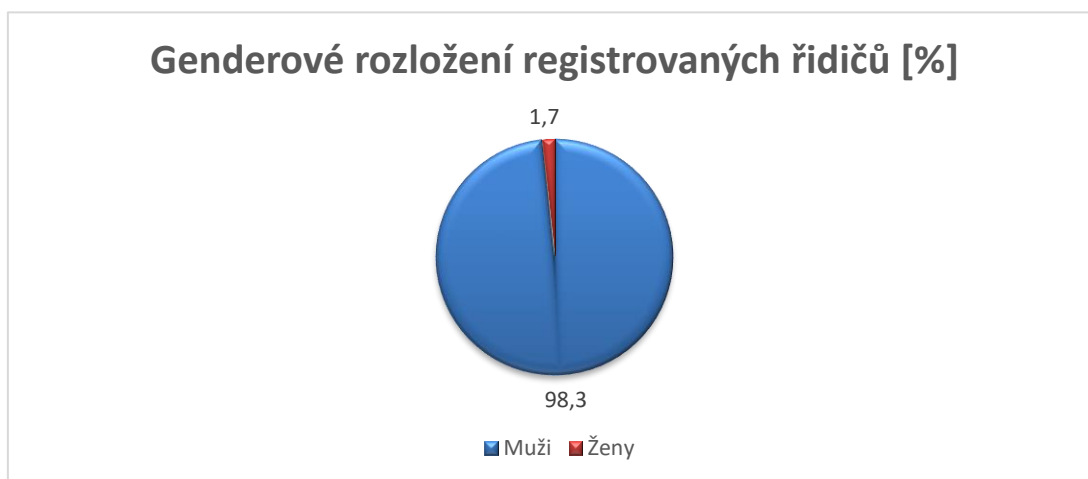
Z grafu 13 vyplývá, že bezmála 39 % registrovaných řidičů na svých profilech uvádí, že umí německy. Více než 32 % řidičů se dorozumí rusky a 31,25 % řidičů anglicky. Bezमála 17 % řidičů disponuje školením ADR opravňujícím převážet nebezpečný náklad.



Graf 13: Kvalifikační předpoklady registrovaných řidičů [4]

### 4.4 Genderové rozložení uchazečů

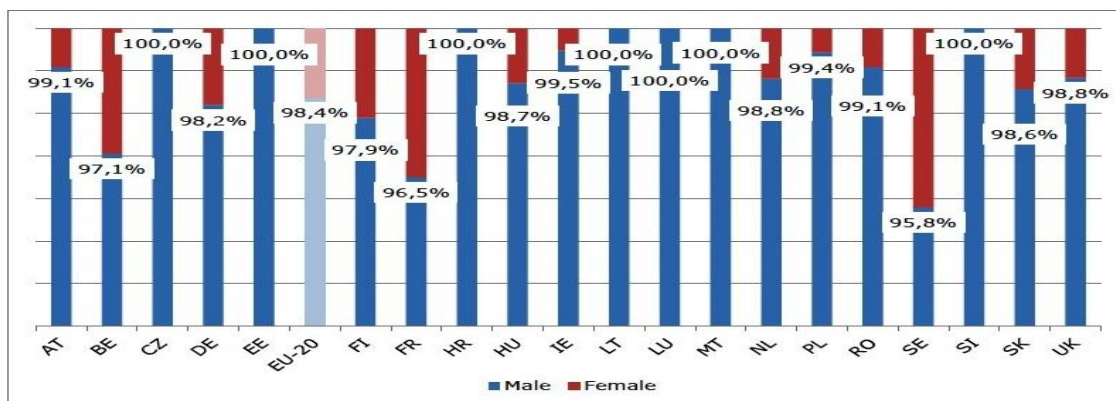
Genderové rozložení řidičů silniční dopravy v České republice není překvapením. Mezi registrovanými řidiči je pouze 1,7 % žen, tj. 47 řidiček.



Graf 14: Genderové rozložení registrovaných řidičů [4]

## 4.5 Genderové rozložení řidičů nákladní dopravy v EU

Ze zdrojových dat Evropského parlamentu z roku 2014 vyplývá skutečnost, že v rámci pozic řidičů/řidiček nákladní dopravy naprosto převládá zastoupení mužů. Mezi jednotlivými evropskými zeměmi ovšem můžeme sledovat mírné rozdíly v zastoupení žen na této pozici, a to od 0% až po 3-4% (Finsko, Francie, Švédsko).



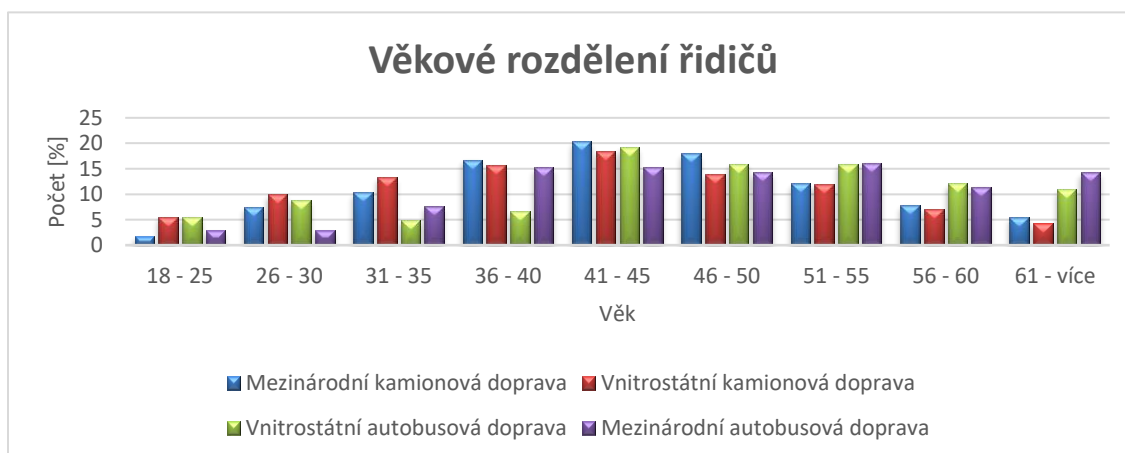
Source: elaboration on Eurostat Labour Force Survey data

Graf 15: Genderové rozložení řidičů nákladní dopravy v EU [5]

## 4.6 Věkové rozložení uchazečů

Data, která byla použita, vychází z interní databáze portálu Truckjobs.cz, která obsahuje více než 2800 zájemců o zaměstnání. Pro registraci na portálu truckjobs.cz je potřeba alespoň základní znalost práce s počítačem a internetem, což může zkreslovat statistiku věkového rozložení žadatelů.

Na grafu 16 mírně převažuje druhá polovina věkové škály, což poukazuje na fakt, že starší řidiči nejsou adekvátně nahrazeni mladší generací. Alarmující je zejména situace v autobusové dopravě, kde je vážný nedostatek mladých řidičů a vysoké procento těch starších.



Graf 16: Věkové rozdělení uchazečů [4]



## Seznam zdrojů

- [1] **PTÁČNÍKOVÁ, Irena.** Časové řady základních ukazatelů statistiky práce. *Český statistický úřad*. [Online] [Citace: 3. Červenec 2018.] <https://www.czso.cz/csu/czso/casove-rady-zakladnich-ukazatelu-statistiky-prace-unor-2018>.
- [2] **Ministerstvo práce a sociálních věcí.** Informační systém o průměrném výdělku. *ISPV*. [Online] [Citace: 3. Červenec 2018.] <http://www.ispv.cz/cz/Vysledky-setreni.aspx>.
- [3] **Úřad práce České republiky.** Nabídka a poptávka na trhu práce. *Integrovaný portál MPSV*. [Online] [Citace: 3. Červenec 2018.] [http://portal.mpsv.cz/sz/stat/trh/?piref37\\_1298287\\_37\\_241130\\_241130.next\\_page=%2Findex.do&piref37\\_1298287\\_37\\_241130\\_241130.statse=2000000000011&piref37\\_1298287\\_37\\_241130\\_241130.statse=2000000000016&piref37\\_1298287\\_37\\_241130\\_241130.send=send&piref37\\_1](http://portal.mpsv.cz/sz/stat/trh/?piref37_1298287_37_241130_241130.next_page=%2Findex.do&piref37_1298287_37_241130_241130.statse=2000000000011&piref37_1298287_37_241130_241130.statse=2000000000016&piref37_1298287_37_241130_241130.send=send&piref37_1).
- [4] **www.truckjobs.cz.** *Interní databáze*. Praha : ČESMAD Bohemia, 2018.
- [5] **European Parliament.** European Parliament. [Online] [Citace: 5. Únor 2015.] <http://www.europarl.europa.eu/portal/en>.
- [6] **IODA, z.s.** Výročenky. *Informace pro dopravní analýzy*. [Online] [Citace: 4. Červenec 2018.] [http://data.ioda.cz/#ds=615,616,618s\\_all-all,627,628,629,630s\\_all-all,630,631,632&po=line&so=line&d=tabulka&nfz=1](http://data.ioda.cz/#ds=615,616,618s_all-all,627,628,629,630s_all-all,630,631,632&po=line&so=line&d=tabulka&nfz=1).

## Seznam grafů

Graf 1: Počet zaměstnanců v oboru podle CZ-NACE 49-53 [1].....	5
Graf 2: Počet zaměstnanců v oboru podle CZ-NACE 49 [1].....	6
Graf 3: Analýza poptávky po pracovní síle a nabídky pracovní síly v celé ČR [2].....	7
Graf 4: Analýza neobsazenosti volných pracovních míst podle profese - řidiči a obsluha pojízdných zařízení [3].....	8
Graf 5: Míra volných pracovních míst podle odvětví CZ-NACE [1].....	9
Graf 6: Regionální poptávka po zaměstnání na pozici řidič [4] .....	10
Graf 7: Mzdy podle sekcí ekonomických činností CZ-NACE [2] .....	11
Graf 8: Srovnání výše hrubých mezd řidičů autobusů a nákladních vozidel [6] .....	12
Graf 9: Průměrné poptávané mzdy na pozicích řidičů [4].....	13
Graf 10: Průměrné měsíční výdělky řidičů nákladní dopravy v EU [5] .....	13
Graf 11: Preference druhu zaměstnání v 1. čtvrtletí 2018 [4] .....	14
Graf 12: Vzdělání uchazečů [4] .....	14
Graf 13: Kvalifikační předpoklady registrovaných řidičů [4] .....	15
Graf 14: Genderové rozložení registrovaných řidičů [4] .....	15
Graf 15: Genderové rozložení řidičů nákladní dopravy v EU [5].....	16
Graf 16: Věkové rozdělení uchazečů [4] .....	16