



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA DOPRAVNÍ

Monika Ignáčková

**VÝVOJ MEZD V OSOBNÍ A NÁKLADNÍ POZEMNÍ
DOPRAVĚ**

Bakalářská práce

2018

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní

děkan

Konviktská 20, 110 00 Praha 1



K617 **Ústav logistiky a managementu dopravy**

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Monika Ignačáková

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

B 3710 – LOG – Logistika a řízení dopravních procesů

Název tématu (česky): **Vývoj mezd v osobní a nákladní pozemní dopravě**

Název tématu (anglicky): Progress of Salaries in Passenger and Freight Land
Transport

Zásady pro vypracování

Při zpracování bakalářské práce se řiďte osnovou uvedenou v následujících bodech:

- Charakteristika trhu práce v České republice, specifika pracovního trhu řidičů v pozemní dopravě
- Statistika dopravních a přepravních výkonů, vývoj HDP v České republice
- Statistika mezd řidičů v pozemní dopravě v České republice dle výstupných dat ISPV (informační systém o průměrném výděлку)
- Vyhodnocení a komparace dat - předpoklady dalšího vývoje trhu práce v sektoru dopravy



Rozsah grafických prací: podle pokynů vedoucího bakalářské práce

Rozsah průvodní zprávy: minimálně 35 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)

Seznam odborné literatury: Kunst, J., Eisler, J., Orava, F. *Ekonomika dopravního systému*. Nakladatelství Oeconomica, 2011
Databáze dat o mzdách a platech ISPV - Informační systém o průměrném výděлку www.ispv.cz

Vedoucí bakalářské práce: **doc. Ing. Zdeněk Říha, Ph.D.**

Datum zadání bakalářské práce: **30. června 2017**

(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání bakalářské práce: **27. srpna 2018**

- a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia

doc. Ing. Lukáš Týfa, Ph.D.
vedoucí

Ústavu logistiky a managementu dopravy



prof. Dr. Ing. Miroslav Svítek, dr. h. c.
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání bakalářské práce.

Monika Ignačáková
jméno a podpis studenta

V Praze dne30. června 2017

Poděkování

Děkuji panu doc. Ing. Zdeňkovi Říhovi, Ph.D. za odborné vedení, cenné rady a konzultace mé bakalářské práce.

Prohlášení

Předkládám k posouzení a obhajobě bakalářskou práci, kterou jsem zpracoval na závěr studia ČVUT v Praze Fakultě dopravní. Čestně prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem č. 1/2009 "O dodržování etických principů při přípravě vysokoškolských závěrečných prací". Nemám závažný důvod proti užívání tohoto školního díla ve smyslu § 60 Zákona č.121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

V Praze dne 26.8.2018

.....

podpis

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA DOPRAVNÍ

VÝVOJ MEZD V OSOBNÍ A NÁKLADNÍ POZEMNÍ DOPRAVĚ

Monika Ignačáková

Bakalářská práce

Abstrakt

Cílem této práce je zhodnotit vývoj mezd v osobní a nákladní pozemní dopravě. Základním zjištěním je, že problémem nejsou mzdy samotné, které se drží většinou nad průměrnou hrubou mzdou České republiky, ale délka pracovní doby, kterou zvyšují přesčasy způsobené nedostatkem řidičů.

Klíčová slova

Statistika, Mzdy, Řidiči nákladních automobilů, Řidiči tahačů, Řidiči tramvají, Řidiči autobusů, Strojvůdci

Abstract

The main goal of this thesis is an assessment and analysis of salaries in passenger, freight, and land transport. The primary revelation is that the problem is not the salaries themselves, which are mostly above average in the Czech Republic. The issue is in the length of working hours, which is increased into overtime, due to a low number of available drivers.

Key words

Statistics, Salaries, Truck drivers, Tram drivers, Bus drivers, Train drivers

OBSAH

1	SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK	5
2	ÚVOD	6
3	CHARAKTERISTIKA TRHU PRÁCE V ČESKÉ REPUBLICE	7
3.1	Práce	7
3.2	Trh práce	7
3.2.1	Migrace pracovní síly	8
3.2.2	Faktory ovlivňující trh práce	8
3.2.2.1	Míra nezaměstnanosti.....	9
3.2.2.2	HPH – Hrubý domácí produkt.....	10
3.2.2.3	Statistika mezd.....	12
4	STATISTIKA DOPRAVNÍCH A PŘEPRAVNÍCH VÝKONŮ	15
4.1	Potřeba	15
4.2	Doprava	15
4.2.1	Dopravní výkony	15
4.3	Přeprava	16
4.3.1	Přepravní výkony	16
5	STATISTIKA MEZD ŘIDIČŮ V ČESKÉ REPUBLICE	21
5.1	Platové třídy.....	21
5.2	Vývoj počtu zaměstnanců.....	21
5.2.1	Strojvedoucí a řidiči tramvají, trolejbusů a autobusů	21
5.2.2	Řidiči nákladních automobilů a tahačů	25
5.3	Statistika mezd	26
5.3.1	Bazický index.....	28
5.3.2	Porovnání 1.decilu, 9.decilu a průměru	32
5.3.3	Mzda a vývoj HDP	34
6	VYHODNOCENÍ DAT.....	36
6.1	Pracovní doba.....	36
6.2	Mzdy, příplatky, odměny a náhrady.....	38
6.3	Pracovní podmínky	41
7	ZÁVĚR.....	42
8	POUŽITÉ ZDROJE.....	44
8.1	LITERATURA	44
8.2	INTERNETOVÉ ZDROJE.....	44
9	SEZNAM VZORCŮ	48
10	SEZNAM GRAFŮ	49
11	SEZNAM TABULEK	51

1 SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

EU	Evropská unie
HDP	Hrubý domácí produkt
GDP	Gross domestic product
OSD	Odborový svaz dopravy
ISPV	Informační systém o průměrném výdělku
ČR	Česká republika
IODA	Informace pro dopravní analýzy
ILO	International labour organization
VŠPS	Výběrové šetření pracovních sil
MHD	Městská hromadná doprava

2 ÚVOD

Cílem této práce je zhodnotit vývoj mezd v osobní a nákladní pozemní dopravě. Zaměřím se na statistiku mezd řidičů v porovnání s průměrnými mzdami v České republice, statistikou dopravních a přepravních výkonů, popíšu trh práce, na kterém se řidiči vyskytují.

Důvod, proč jsem si tohle téma zvolila jako téma své závěrečné práce, jsou opakující se demonstrace řidičů autobusů za vyšší mzdy. Tyto protesty se v posledních letech objevovaly velmi často. Další důvod pro volbu tohoto tématu je i problém s nedostatkem řidičů, se kterým se potýká většina dopravních firem. Výše mezd zde hraje pravděpodobně velkou roli. Řidiče jsem v práci rozdělila do tří skupin. První skupinou tvoří strojvedoucí, druhou řidiči nákladních automobilů a tahačů a třetí řidiči autobusů, trolejbusů a tramvají. Třetí skupinu pak ve třetí kapitole ještě rozdělují na řidiče tramvají, trolejbusů, autobusu v dálkové přepravě osob a řidiče autobusů v městské hromadné dopravě, stejně jak je to rozděleno na ISPV.

Práce je členěna do několika kapitol. V první kapitole se zabývám charakteristikou trhu práce v České republice a faktory, které trh práce ovlivňují. V následující kapitole se zaměřuji statistiku přepravních a dopravních výkonů, které jsou pro nákladní a osobní pozemní dopravu důležité. Třetí kapitola je už zaměřena na samostatnou statistiku mezd a na události, jež vývoj mezd ovlivnily. V poslední kapitole, provedu vyhodnocení dat z předchozích kapitol a zaměřím se i na problém se snižujícím se počtem řidičů.

Podkladem pro tuto práci byla data z Českého statistického úřadu, databáze IODA a ISPV – Informačním systému o průměrném výdělku. Tabulky a grafy byly vytvořeny v programu Microsoft Excel.

3 CHARAKTERISTIKA TRHU PRÁCE V ČESKÉ REPUBLICE

V první kapitole se zabývám charakteristikou trhu práce v České republice. Využívám zde sekundární zdroj dat z Českého statistického úřadu, který byl zřízen zákonem č. 2/1969 Sb. Zákon č. 2/1969 Sb. mluví o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České socialistické republiky. [9]

3.1 Práce

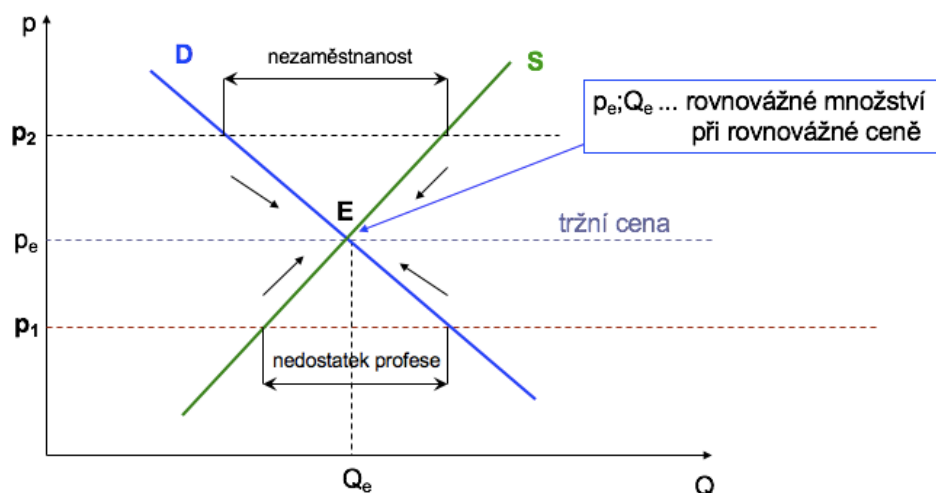
Nejprve chci definovat, co to je práce. Michael Armstrong ve své knize Řízení lidských zdrojů definoval práci jako účelové vynakládání úsilí a aplikace znalostí a dovedností. Práce vede k upokojování lidských potřeb a k vytváření statků a služeb. Práce může být za účelem zisku, pro který pracuje většina zaměstnanců nebo za účelem dobrého pocitu, pocitu úspěchu, užitku, uznání, moci. [3]

3.2 Trh práce

Trh práce je místo, kde se setkávají poptávající firmy, které platí za práci a nabízející, což jsou jednotlivci nebo domácnosti. [7]

Z manažerského pohledu, trh práce probíhá v kontextu s plánováním lidských zdrojů, které propojuje zdroje s podnikovými potřebami většinou na delší dobu a neustále hledá způsoby, jak zlepšovat využívání zaměstnanců. Trh práce lze rozdělit na vnitřní a vnější trh práce. Vnitřní trh práce je trhem uvnitř firem, zabývá se zaměstnanci od jejich nástupu, přes jejich postup v kariéře až po následný odchod pracovníka do důchodu. Vnitřní trh řeší rozvoj, vzdělávání a kariérní růst zaměstnanců, plánování kariéry a řízení následnictví. Vnější trh práce se skládá z lokálního, regionálního, národního a mezinárodního trhu práce. [3]

Graficky lze trh práce znázornit podle grafu 1. Je zde znázorněna klesající poptávka D, rostoucí nabídka S. Místo průniku obou křivek, bod E, je rovnovážným bodem, ve kterém není žádná nezaměstnanost, ani nedostatek pracovníků, vše je ve správném množství při správné ceně.

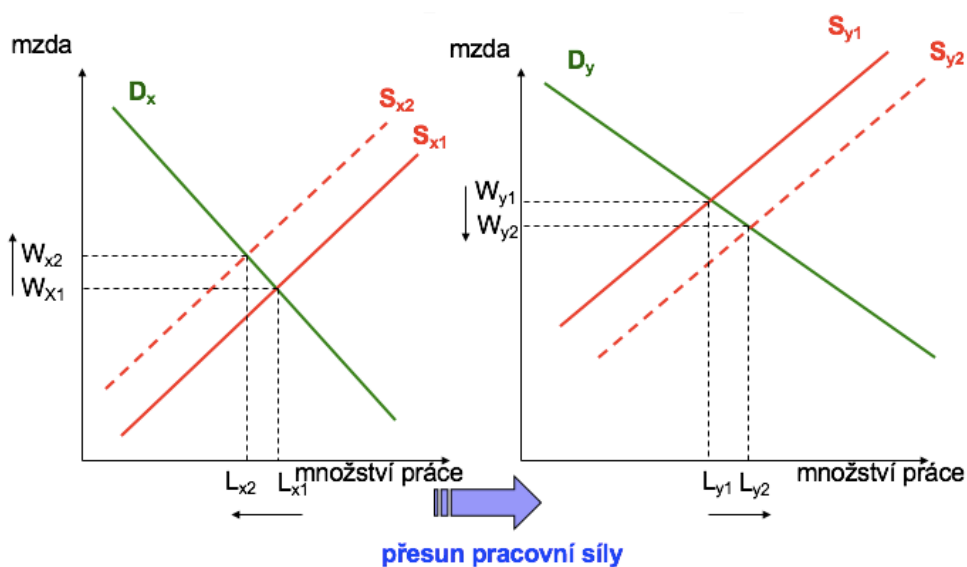


Graf 1: Grafické vyobrazení trhu práce [7]

3.2.1 Migrace pracovní síly

Pracovní migrant je osoba, která na pozvání budoucího zaměstnavatele nebo za účelem nalezení práce vstoupí do země jako cizí pracovní síla. [8]

Přesun pracovní síly je fakt, který vnímají všechny členské státy v rámci Evropské unie. Je to způsobeno volným pohybem osob, což je jedna ze základních svobod vnitřního trhu EU. Na grafu 2 je znázorněn přesun pracovní síly a jeho dopady. Při přesunu pracovníků na trh práce jiné ekonomiky jasně dochází ke snížení peněžní odměny za odvedenou práci. [8]



Graf 2: Migrace pracovní síly [7]

3.2.2 Faktory ovlivňující trh práce

Trh práce je ovlivněn mnoha faktory, jako jsou demografické změny, geografická struktura území, politická situace státu a další. Podívejme se na nejdůležitější faktory ovlivňující trh práce. [16]

3.2.2.1 Míra nezaměstnanosti

Ústředním orgánem pro pracovní právní vztahy je Ministerstvo práce a sociálních věcí ČR, které bylo zřízeno zákonem Zákon č. 2/1969 Sb. 8.1.1969. Mezi organizace podřízené Ministerstvu práce a sociálních věcí patří Úřad práce ČR, Česká správa sociálního zabezpečení, Státní úřad inspekce práce a Úřad pro mezinárodněprávní ochranu dětí. [12]

Základním zákonem řešícím nezaměstnanost je zákon č. 435/2004 Sb. [11]

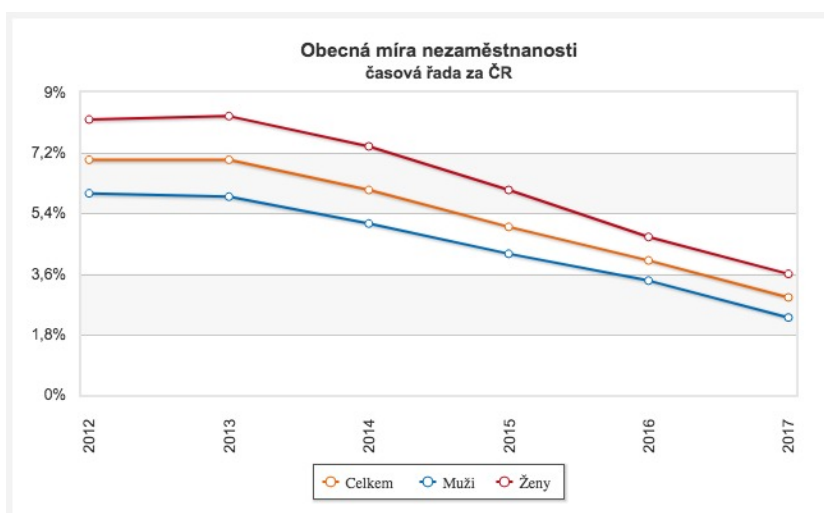
Míra obecné nezaměstnanosti je vykazována Českým statistickým úřadem a počítá se následovně: [13]

$$\text{Míra obecné nezaměstnanosti} = \frac{\text{Nezaměstnaní podle ILO}}{\text{Sučet nezaměstnaných a zaměstnaných podle VŠPS}}$$

(1) Míra obecné nezaměstnanosti [13]

VŠPS je zkratkou pro výběrové šetření pracovních sil, které provádí Český statistický úřad v průběhu celého roku kontinuálně po všech okresech. [13] [14]

ILO je zkratkou pro International labour organization, což je Mezinárodní organizace práce, která definuje podmínky pro sčítání zaměstnaných a nezaměstnaných. Za nezaměstnané jsou podle ILO považovány například osoby, které v referenční období nebyly zaměstnané, byly připraveny k nástupu do práce (tj. nejpozději do 14 dnů) a aktivně hledaly zaměstnání. Mezi nezaměstnané patří i osoby, které nehledají práci, protože ji již našly a jsou schopny nastoupit nejpozději do 14 dnů. [13] [14]



Graf 3: Vývoj obecné míry nezaměstnanosti [19]

Jak je patrné z grafu 3 je obecná míra nezaměstnanosti klesající. Z nejnovějších dat z Českého statistického úřadu byla míra nezaměstnanosti v roce 2017 2,9 % a v 1. kvartálu roku 2018 jen 2,4 %. [15]

3.2.2.2 HPH – Hrubý domácí produkt

Hrubý domácí produkt - HDP (GDP – Gross domestic product) zachycuje výkonnost dané ekonomiky. Je to celková peněžní hodnota veškerých finálních statků a služeb vytvořených za dané časové období v dané ekonomice na daném území. [2]

Peněžní hodnota neboli tržní hodnota, je vyjádřena v cenách, které platí kupující. Tudíž obsahuje i nepřímé daně, jako jsou například daň z pohonných hmot a spotřební daň. [2]

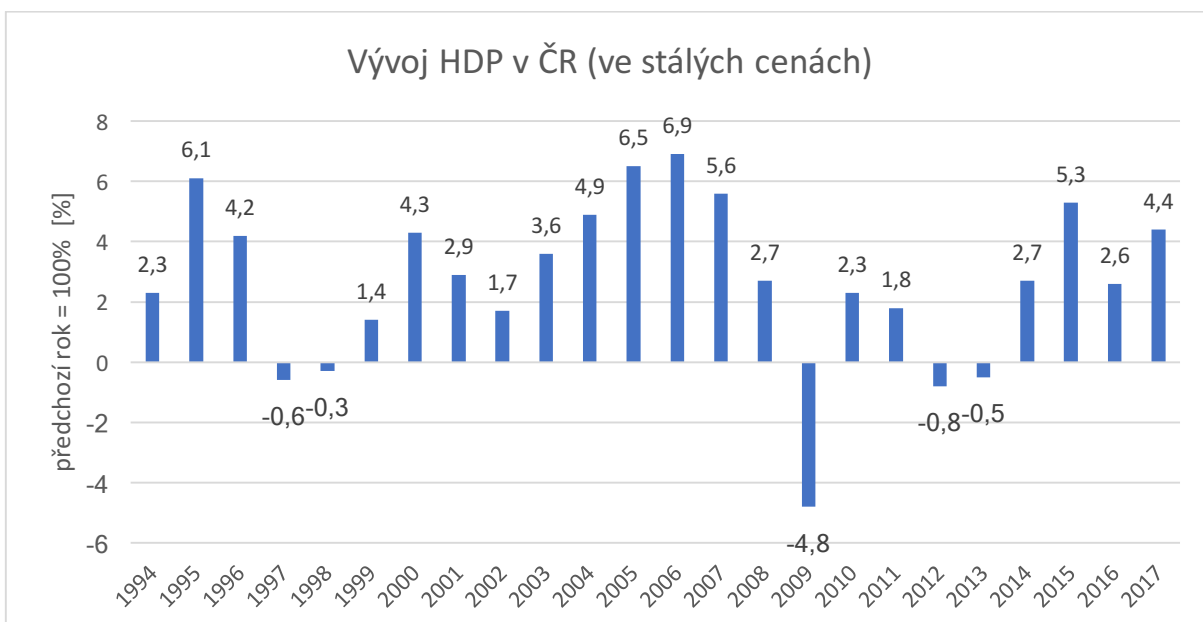
Veškerých finálních statků a služeb znamená statky a služby, které jsme schopni statisticky zaznamenat. Nelegální činnosti mohou být započítány pouze odhadem. [2]

Finální statky a služby jsou statky a služby sloužící ke konečné spotřebě. Nejsou započítávány hodnoty komponentů použitých při výrobě, ale až hodnota finálního produktu. [2]

Dané časové období bývá většinou rok, ale může být i za čtvrtletí. [2]

Daná ekonomika na daném území je v rámci území daného státu. HDP se nezabývá otázkou, kdo je vlastníkem výrobního procesu, jde pouze o finální produkt vyrobený ve sledovaném státě. Nezáleží, zda je produkt vyroben domácím či zahraničním vlastníkem.

HDP patří mezi nejsledovanější ukazatel v oblasti makroekonomie a vyjadřuje výkonnost ekonomiky státu. [2]



Graf 4: Vývoj hrubého domácího produktu [18]

Reálný hrubý domácí produkt zachycuje pouze změnu fyzického objemu produkce. Je to ukazatel ve stálých nebo srovnatelných cenách. Nezahrnuje inflaci. Vývoj reálného hrubého domácího produktu často bývá spojován s vývojem ekonomického blahobytu společnosti. Nominální hrubý domácí produkt je ukazatel v běžných cenách. [2]

Rozdíl mezi reálným a nominálním HDP je způsoben změnou cen. Můžeme pomocí nich vypočítat deflátor HDP, který eliminuje cenové změny. [2]

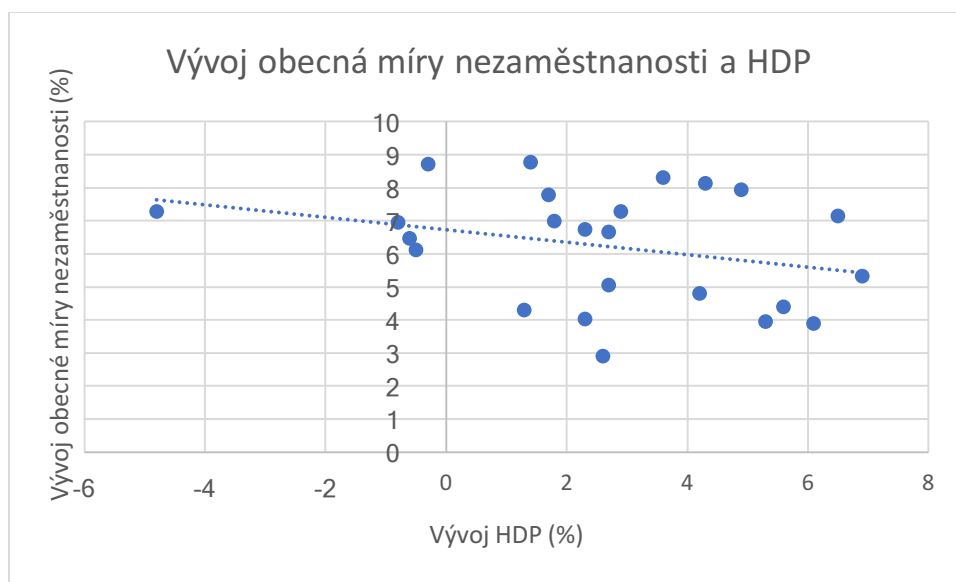
$$\text{deflátor HDP} = \frac{\text{nominální HDP}}{\text{reálný HDP}} * 100$$

(2) Deflátor HDP [2]

Čistý domácí produkt je kapitál, kterému vzniká ve sledovaném období opotřebení a tím vzniká hrubý domácí produkt. Platí tedy: HDP = čistý domácí produkt + znehodnocení kapitálu [2]

Hrubý národní produkt nebo hrubý národní důchod je celková peněžní hodnota veškerých finálních statků a služeb vytvořených za dané časové období národními výrobními faktory dané země. Hrubý národní důchod zahrnuje tedy přidanou hodnotu vyprodukovanou výrobními faktory obyvatel státu a nezáleží, zda je výroba umístěna na území státu nebo v zahraničí. [2]

Graf 5 má vzájemně o rok posunuté veličiny, tedy HDP v roce X a obecná míra nezaměstnanosti v roce X+1. Je to proto, že změny v HDP se projeví později, a tak je obecná míra nezaměstnanosti o rok posunuta. Na grafu 5 a v tabulce 1 vidíme jednoznačnou vazbu. Při růstu hrubého domácího produktu klesá i obecná míra nezaměstnanosti.



Graf 5: Vývoj HDP a obecné míry nezaměstnanosti [17] [18]

Tabulka 1: HDP a obecná míra nezaměstnanosti [17] [18]

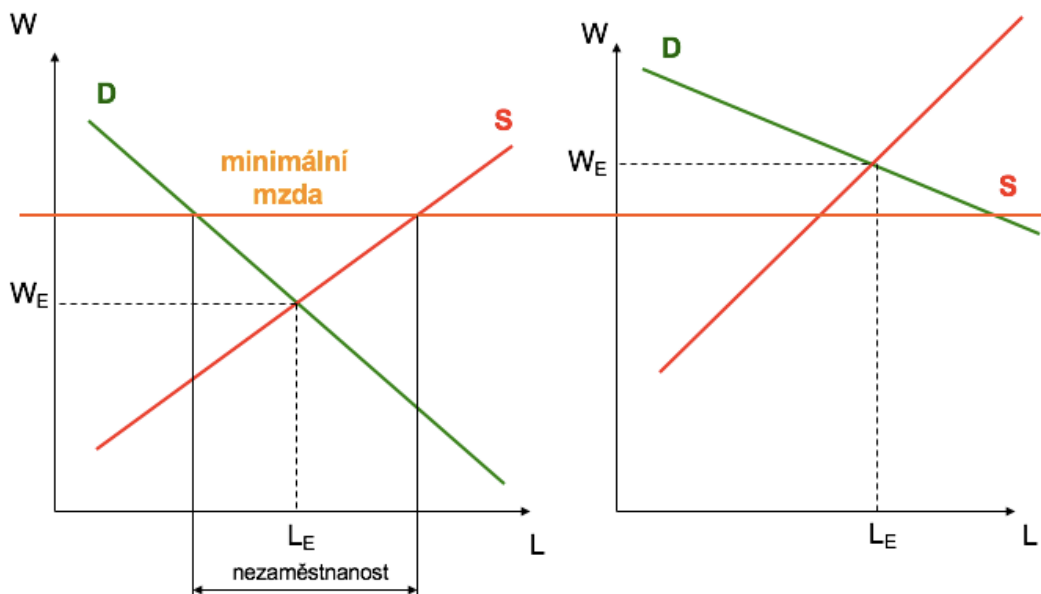
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Obecná míra nezaměstnanosti (%)	4,3	4,3	4,0	3,9	4,8	6,5	8,7	8,8	8,1	7,3	7,8	8,3	7,9
Růst HDP (stálé ceny) (%)	1,3	2,3	6,1	4,2	-0,6	-0,3	1,4	4,3	2,9	1,7	3,6	4,9	6,5
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	
Obecná míra nezaměstnanosti (%)	7,1	5,3	4,4	6,7	7,3	6,7	7,0	7,0	6,1	5,0	4,0	2,9	
Růst HDP (stálé ceny) (%)	6,9	5,6	2,7	-4,8	2,3	1,8	-0,8	-0,5	2,7	5,3	2,6	4,4	

3.2.2.3 Statistika mezd

Základní peněžní odměna nebo také základní pevná mzda nebo plat je pevný plat nebo mzda, kterou tvoří sazba za určitou práci. Může být základnou pro určení odměn v závislosti na dovednostech pracovníka. Základní mzda nebo plat může být vyjádřena jako roční, měsíční, týdenní, denní nebo hodinová odměna. [3] [4]

Platem jsou odměňováni zaměstnanci státu, krajů, obcí a jimi zřízených organizací. Plat je rozdělen do platových tarifů, určených nařízením vlády. Jedná se o platové tabulky, které mohou být navýšeny nebo sníženy v daném sektoru pouze pomocí nařízení vlády. Mzda je peněžní odměna dohodnutá mezi zaměstnavatelem a zaměstnancem. Musí však respektovat nařízení vlády o minimální mzdě a nejnižší úrovni zaručené mzdy. [20]

Minimální mzda je nejnižší možná peněžní odměna, kterou je zaměstnavatel povinen zaplatit zaměstnanci za odvedenou práci. Od prvního měsíce roku 2018 byla minimální měsíční mzda, pro stanovenou týdenní pracovní dobu 40 hodin, navýšena nařízením vlády na 12 200,- Kč nebo minimální hodinová mzda na 73,20,- Kč. [21]



Graf 6: Vliv minimální mzdy na trh práce [7]

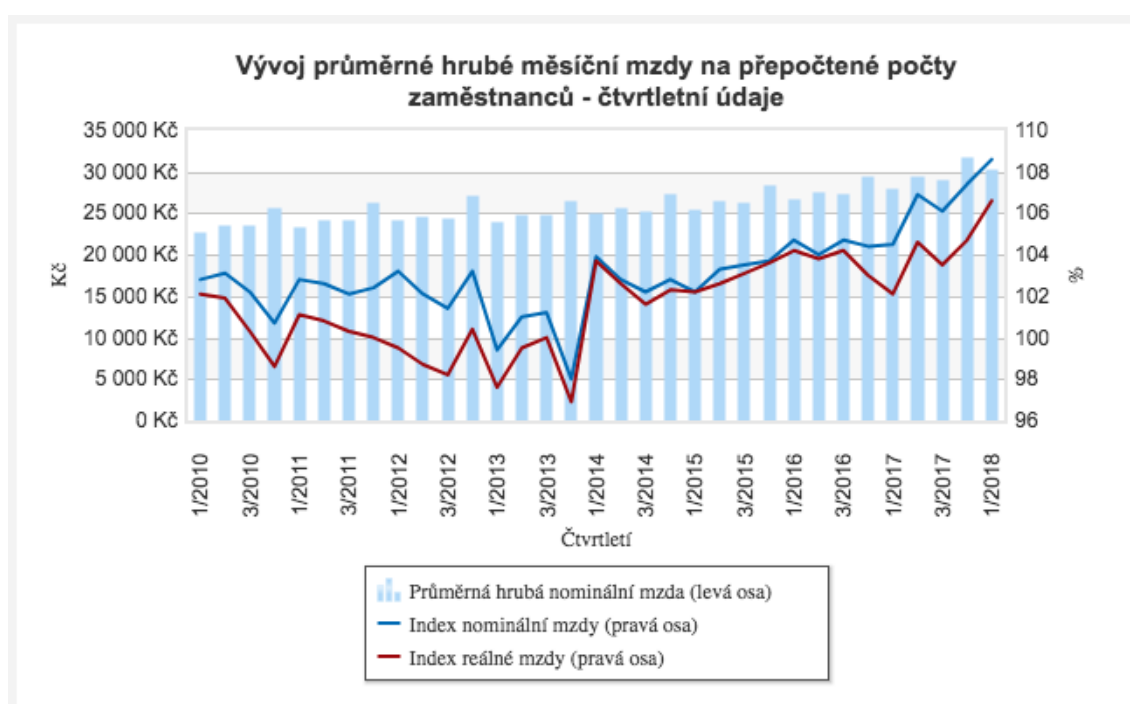
V grafu 6 můžeme vidět, co udělá nařízená minimální mzda s křivkami nabídky a poptávky.

Zaručená mzda byla zavedena s novým Zákoníkem práce v roce 2007. Zaručená mzda stanovuje nejnižší cenu práce s ohledem na míru odpovědnosti, na složitosti a náročnost odvedené práce. Je rozdělena do osmi skupin. Pro skupinu první je zaručená mzda rovna mzdě minimální a pro skupinu osmou je měsíční zaručená mzda 24 400,- Kč nebo hodinová zaručená mzda 146,40,- Kč. [22] [23]

K základní peněžní odměně mohou být přidány dodatečné odměny neboli pohyblivá složka mzdy vztahované ke schopnostem a dovednostem pracovníka. Dodatečnou odměnou může být například individuální výkonnostní odměna, mimořádná odměna neboli bonus, prémie, provize, příplatek a jiné [3] [4]

Mzda získaná za odvedenou práci je takzvaná hrubá mzda, což je mzda před zdaněním. Zahrnuje tedy měsíční dohodnutou mzdu se zaměstnavatelem i všechny dodatečné peněžní odměny. Zaměstnavatelé na pojistném odvádějí za své zaměstnance 25 % na sociální pojištění a 9 % na zdravotní pojištění. Na hrubou mzdu se váže superhrubá mzda, která byla zavedena v roce 2008. Z té se vypočítává daň z příjmu fyzických osob zaměstnance. Činí 15 % ze superhrubé mzdy. Superhrubá mzda obsahuje hrubou mzdu a pojistné placené zaměstnavatelem. [24] [25]

Čistá nebo nominální mzda je peněžní částka, která je zaměstnanci opravdu vyplacena. Je to hrubá mzda po zdanění. Kupní sílu mzdy snižuje inflace. Na ni je navázaná reálná mzda, která je snižena i o míru inflace. [26]



Graf 7: Vývoj průměrné hrubé měsíční mzdy [27]

Z nejnovějších dat Statistického úřadu plyne, že průměrná hrubá měsíční mzda činí 30 250,- Kč. Index nominální mzdy je 8,6 a index reálné mzdy je 6,6. Index vyjadřuje, o kolik procent se mzda v daném období změnila v porovnání se stejným obdobím minulého roku. To znamená, že nominální mzda vzrostla o 8,6 % a reálná mzda o 6,6 %. [28]

4 STATISTIKA DOPRAVNÍCH A PŘEPRAVNÍCH VÝKONŮ

Ve druhé kapitole se věnuji statistice přepravních a dopravních výkonů v České republice. Využívám zde sekundární zdroj dat z webové stránky IODA – Informace pro dopravní analýzy, který byl zřízen pod záštitou Ministerstva dopravy. IODA je projekt vytvořený spolkem sběratelů statistických dat o dopravě. IODA, z.s. je nekomerční subjekt. [29]

4.1 Potřeba

Nejdříve definuji potřebu, díky které dochází k mobilitě obyvatelstva. Potřeba neboli nedostatek něčeho je podmíněna biologickou nutností organismu ji uspokojit. Potřeby se dají dělit na ekonomické a neekonomické. Ekonomické potřeby jsou například materiální statky, neekonomické pak potřeby kulturní. S růstem životní úrovně výrazně přibývá počet potřeb neekonomických, se kterými roste i počet jízd za uspokojováním těchto potřeb. [1]

Přemísťovací potřeby jednotlivce jsou vyvolány především zapojením jednotlivce do vzdělávacího nebo pracovního procesu. Uspokojování neekonomických potřeb zahrnuje například potřeby kulturní, sportovní, rekreační a další. [1]

4.2 Doprava

S cílem uspokojit přemísťovací potřeby vznikla doprava. Doprava je pohyb dopravních prostředků po dopravní cestě. Váže se na ni dopravní proces, který spočívá v zajišťování přemístění dopravních prostředků. Dopravní proces zajišťuje dopravní cestu, dopravní prostředek, pracovníky a pohonné hmoty a popřípadě další nezbytné věci nutné k přemístění. [1] [31]

4.2.1 Dopravní výkony

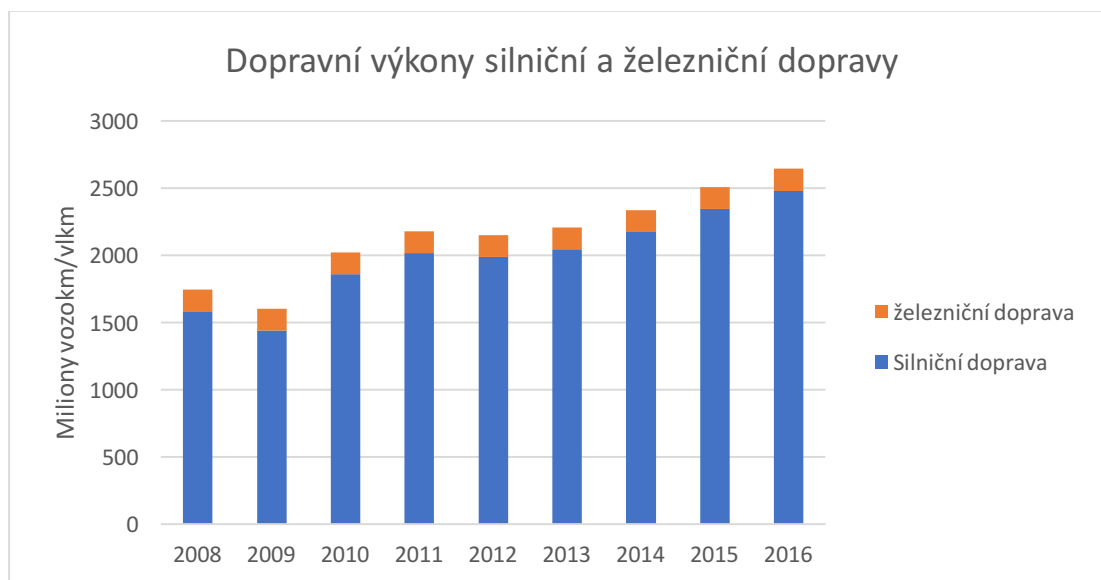
Abychom byli schopni dopravu měřit, byla zavedena veličina dopravní výkon, která hodnotí pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách. Dopravní výkon je dopravní práce vykonaná za jednotku času. Je to celková dráha ujetá na sledovaném území za danou časovou jednotku. Díky dopravnímu výkonu lze stanovit kapacitu silnic i veřejné dopravy. Dopravní výkon se nezabývá vytižeností vozidla, řeší pouze ujetou vzdálenost. Jeho jednotkami jsou: [1] [31]

Vozokilometr (vozokm), který udává počet kilometrů ujetých daným vozidlem

Vlakokilometr (vlkm), který udává počet kilometrů ujetých vlakem nezávisle na počtu vagónů.

Místokilometr (místokm), který udává počet míst v dopravním prostředku násobeným počtem kilometrů, který dopravní prostředek ujede. [31]

4.2.1.1 Dopravní výkony v dopravě



Graf 8: Vývoj dopravních výkonů silniční a železniční dopravy [30]

Tabulka 2: Vývoj dopravních výkonů silniční a železniční dopravy [30]

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Silniční doprava (mil. vozokm)	1576	1440	1857	2015	1985	2043	2173	2345	2478
Železniční doprava (mil. vlkm)	166	163	160	161	161	161	160	160	163

V grafu 8 a tabulce 2 jsou pouze silniční dopravní výkony zpoplatněné mýtem. Celkové dopravní výkony budou daleko vyšší.

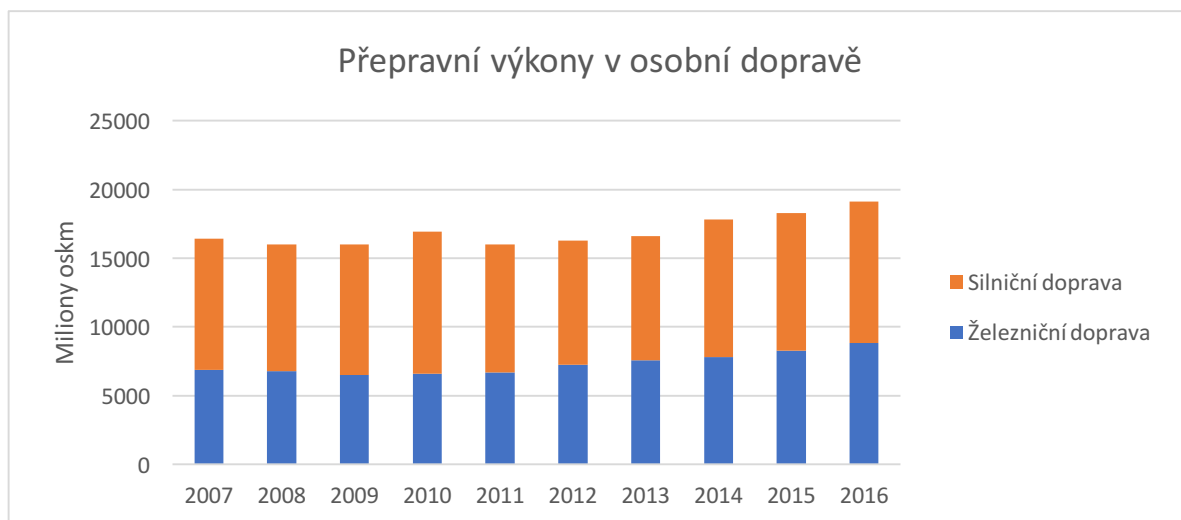
4.3 Přeprava

Přeprava je výsledek dopravy. Vyjadřuje, kolik zboží nebo osob bylo přepraveno, na jakou vzdálenost, za jaký čas a za jakých smluvních podmínek se tak stalo. Přeprava se dělí na osobní a nákladní. Na přepravu se váže přepravní proces, který spočívá v přemístění osob nebo zboží. Začíná objednáním přepravy a končí dovezením zboží nebo osob na smluvené místo. [1] [31]

4.3.1 Přepravní výkony

Přepravní výkon je přepravní práce za jednotku času. Udává počet přepravených osob nebo množství přepraveného zboží vztážené ke vzdálenosti přepravy. Jednotkou je osobokilometr (oskm) nebo tunokilometr (tkm) a představuje přepravu jedné tuny zboží nebo jedné osoby na vzdálenost jednoho kilometru. [1] [31]

4.3.1.1 Přepavní výkony v osobní dopravě

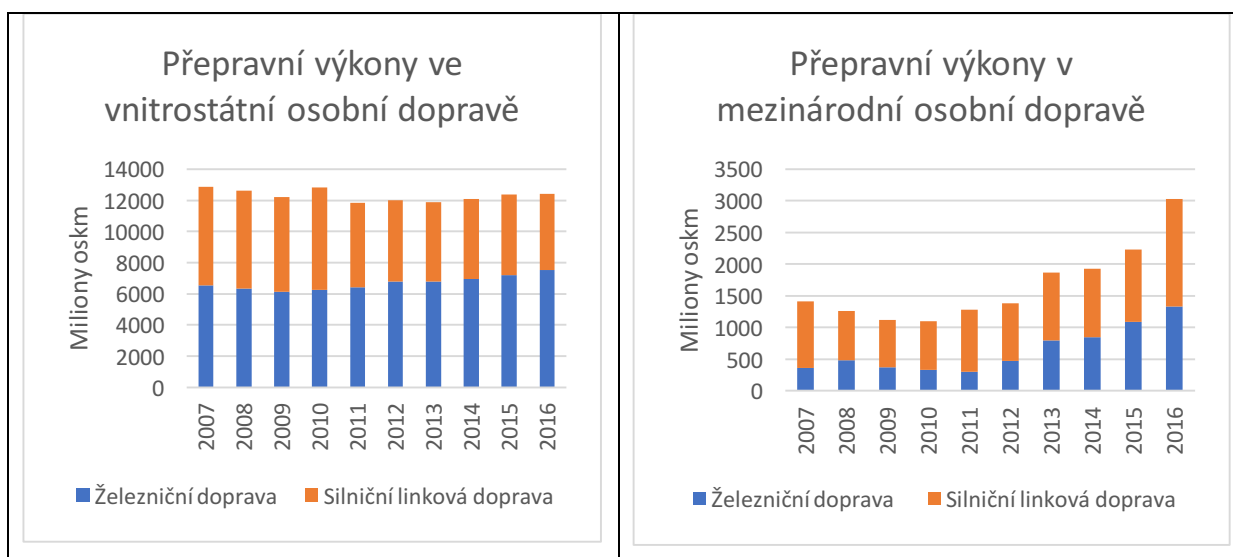


Graf 9: Vývoj přepravních výkonů v osobní dopravě [30]

Tabulka 3: Vývoj přepravních výkonů v osobní dopravě [30]

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Silniční doprava (mil. oskm)	6322	6281	6083	6567	5415	5212	5057	5130	5141	4887
Železniční doprava (mil. oskm)	6898	6803	6503	6591	6714	7265	7601	7797	8298	8843

Přepavní výkony v osobní dopravě jsou dle očekávání rostoucí. V grafech je zahrnuta pouze silniční linková doprava, tudíž celkový podíl silniční hromadné dopravy na přepravních výkonech bude nepatrně vyšší. Pokud si rozdělíme přepravní výkony na vnitrostátní a mezinárodní (Graf 10) najdeme zajímavé tempo růstu přepravních výkonů v mezinárodní osobní dopravě. To znamená, že více osob volí při cestování do zahraničí hromadnou dopravu.



Graf 10: Vnitrostátní a mezinárodní přepravní výkony v osobní dopravě [30]

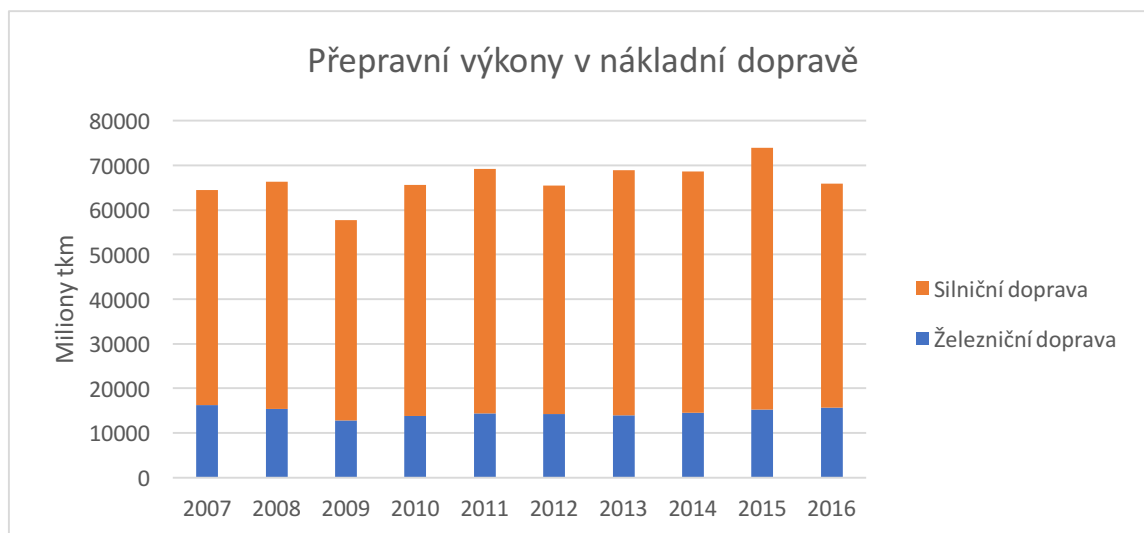


Graf 11: Porovnání přepravních výkonů v mezinárodní a vnitrostátní osobní dopravě [30]

Porovnání přepravních výkonů v mezinárodní a vnitrostátní dopravě (graf 11) ukazuje naprosto očekávaný výsledek. V knize Role regionální železnice v 21.století od Miroslava Vyky a kolektivu je udáváno, že v České republice lidé cestují vlakem průměrně na vzdálenost 47 km. To znamená, že na jednoho cestujícího na trati Praha - Ostrava připadá zhruba 11 cestujících, kteří pojedou vlakem pouze 20 km. Autem je průměrná vzdálenost 32 km. To znamená, že na 1 automobil jedoucí z Prahy do Brna připadá zhruba 15 automobilů jedoucích jen 20 km. [5]

Dle výzkumu z roku 2014 dělaného Rakouským dopravním klubem (VCÖ) pro Evropskou komisi se Česká republika umístila druhá, hned za Švýcarskem, v průměrném počtu ujetých kilometrů v hromadných dopravních prostředcích na osobu. Proto není překvapivý rapidní rozdíl přepravních výkonů v mezinárodní a vnitrostátní dopravě. Při budování konkurenceschopné, udržitelné hromadné dopravy bychom se proto měli zaměřit spíše na regionální dopravu. Michael Cramerem předseda Výboru pro dopravu a cestovní ruch Evropského parlamentu řekl, že v celé EU se 80 - 90 % cestujících dopravuje na vzdálenost kratší než 100 km. [5]

4.3.1.2 Přepravní výkony v nákladní dopravě



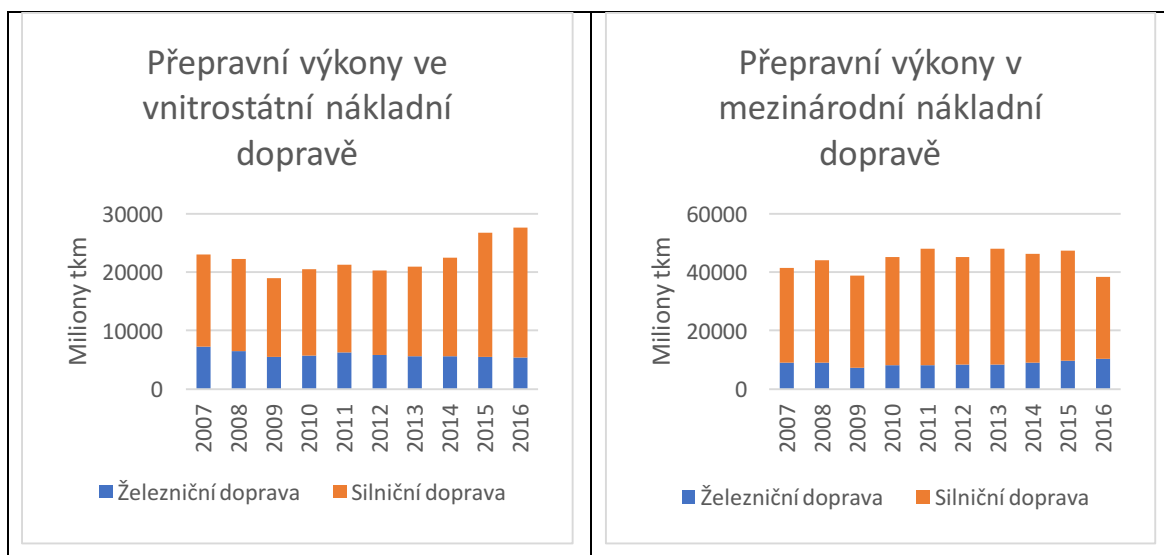
Graf 12: Vývoj přepravních výkonů v nákladní dopravě [30]

Tabulka 4: Vývoj přepravních výkonů v nákladní dopravě [30]

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Silniční doprava (mil. tkm)	16304	15437	12791	13770	14316	14266	13965	14574	15261	15619
Železniční doprava (mil. tkm)	48141	50877	44955	51832	54830	51228	54893	54092	58714	50315

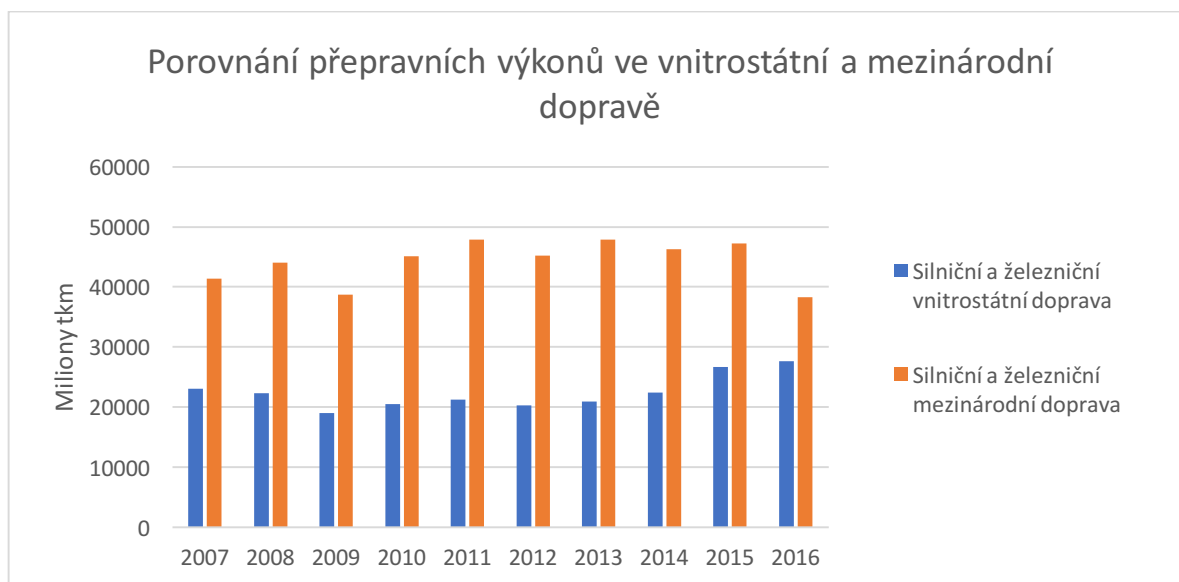
Naprostá převaha silniční nákladní dopravy na grafu 12 a v tabulce 4 není rozhodně překvapivá. Dle Strategie doprava 2050, kterou Evropská komise publikovala v roce 2011, má být ovšem do roku 2030 30 %, a do roku 2050 50 % silniční nákladní dopravy nad 300 km přesunuto na železniční nebo vodní dopravu. Dále by se dle Strategie měla do roku 2030 ztrojnásobit délka evropské vysokorychlostní sítě a do roku 2050 zcela dokončit její výstavba. Většina objemu přepravy cestujících na střední vzdálenost by měla od roku 2050 probíhat po železnici. Dále by se měla do roku 2050 propojit všechna letiště na hlavní síti pomocí, pokud možno, vysokorychlostní železnice. [32]

Toto považuji za nereálné. Jednak vzhledem k velikosti přepravních výkonů uskutečněných silniční dopravou, tak i vzhledem k tomu, že železniční infrastruktura je kapacitně plná a nemyslím si, že by se v následujících dvanácti letech stihla navýšit na dostačující úroveň. A ani vodní doprava, vzhledem k nedostatečným vodním tokům, u nás nemá velký potenciál. V publikaci Multimodální doprava v Ústeckém kraji se zaměřením na chemický průmysl bylo uvedeno, že propustnost na trati Praha – Česká Třebová se pohybuje od 115 % do 120 %. [6]



Graf 13: Vnitrostátní a mezinárodní přepravní výkony v nákladní dopravě [30]

Srovnáním přepravních výkonů ve vnitrostátní a mezinárodní nákladní dopravě (graf 13) vidíme zajímavou věc. Rapidní pokles v roce 2016 v mezinárodní dopravě. Protože momentálně není k dispozici Ročenka dopravy za rok 2017, nemám ke srovnání data z tohoto roku, a tudíž nemůžu udělat žádný závěr, proč tomu tak je. Pokud budou data za rok 2017 přibližně shodná s rokem 2016, může to znamenat, že vážne obchod.



Graf 14: Porovnání přepravních výkonů v mezinárodní a vnitrostátní nákladní dopravě [30]

Srovnáním přepravních výkonů v mezinárodní a vnitrostátní přepravě dojdeme k očekávanému výsledku. Oproti přepravním výkonům v osobní dopravě, v nákladní dopravě převažuje mezinárodní přeprava, jak je znázorněno grafem 14.

5 STATISTIKA MEZD ŘIDIČŮ V ČESKÉ REPUBLICE

V této kapitole se zaměřuji na statistiku mezd. Je to jeden z faktorů, který ovlivňuje trh práce. Soustředím se pouze na statistiku mezd řidičů pozemní nákladní a osobní dopravy, tedy řidičů nákladních vozidel, autobusů, trolejbusů a železničních vozidel.

Využívám zde sekundární zdroj dat z ISPV – Informačního systému o průměrném výdělku, který obsahuje data z pravidelného statistického šetření a monitorování výdělkové úrovně a pracovní doby. ISPV pravidelně vydává Čtvrtletní šetření o průměrném výdělku, které je zařazeno do programu Českého statistického úřadu - pro rok 2018 stanoveného vyhláškou číslo 373/2017 Sb.. Gestorem šetření je Ministerstvo práce a sociálních věcí. [33]

5.1 Platové třídy

Protože na ISPV – Informačním systému o průměrném výdělku jsou řidiči děleni do mzdové i platové sféry, měli bychom se nejprve podívat na platové třídy.

Platové třídy se dělí podle druhu práce, nejvyššího dosaženého stupně vzdělání a náročnosti požadovaných úkolů. Navíc se započítává i započitatelná praxe, která určuje platový stupeň. Řidiči tedy mohou být v různých platových třídách. Platové třídy řidičů se dělí podle nejvyšší přípustné hmotnosti vozidla, počtu míst k sezení a náročnosti údržby a oprav vozidla. Řidiči motorových vozidel jsou rozřazeni do 4. až 7. platové třídy, řidiči motorových vozíků do 2. až 3. a řidiči ve zdravotnictví do 5. až 8. platové třídy. [34] [35]

Tabulka 5: Platové třídy [34]

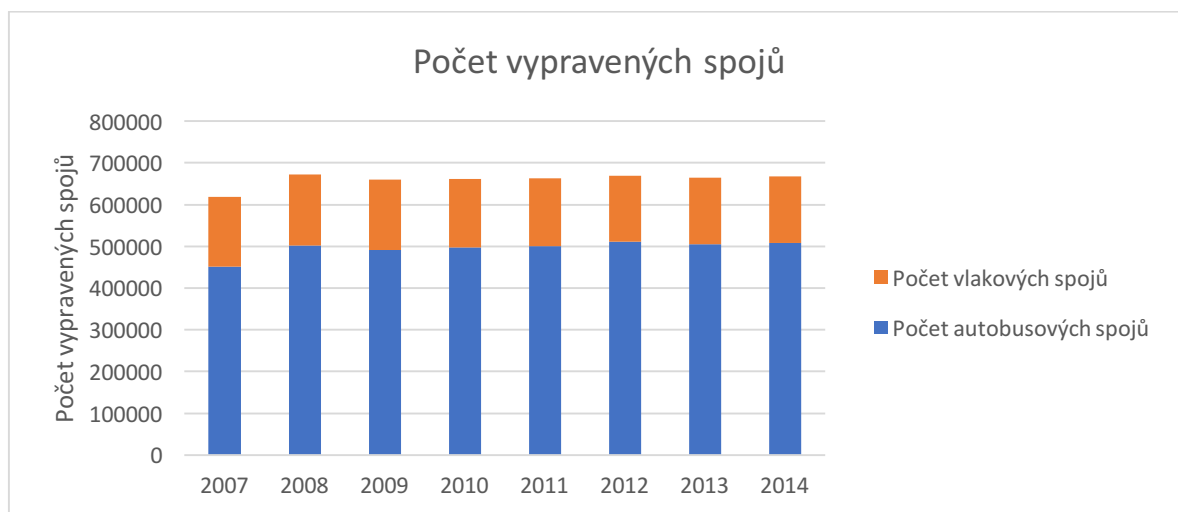
Platová třída	2	3	4	5	6	7	8
Platový stupeň 1	9 510 Kč	10 310 Kč	11 160 Kč	12 100 Kč	13 140 Kč	14 240 Kč	15 450 Kč
Platový stupeň 12	14 330 Kč	15 540 Kč	16 800 Kč	18 240 Kč	19 730 Kč	21 470 Kč	23 230 Kč

Řidiči ve veřejném sektoru mají mzdy dané vládou a tyto platy můžou být změněny pouze nařízením vlády. Proto jsem se rozhodla s nimi dále nepracovat. Věnuji se pouze mzdám řidičů v soukromého sektoru.

5.2 Vývoj počtu zaměstnanců

5.2.1 Strojvedoucí a řidiči tramvajů, trolejbusů a autobusů

V předchozí kapitole jsem došla k závěru, že přepravní výkony rostou. Je to důsledek růstu ekonomiky. Proto předpokládám, že poroste i počet vypravených spojů, které uspokojí rostoucí poptávku po přepravě.



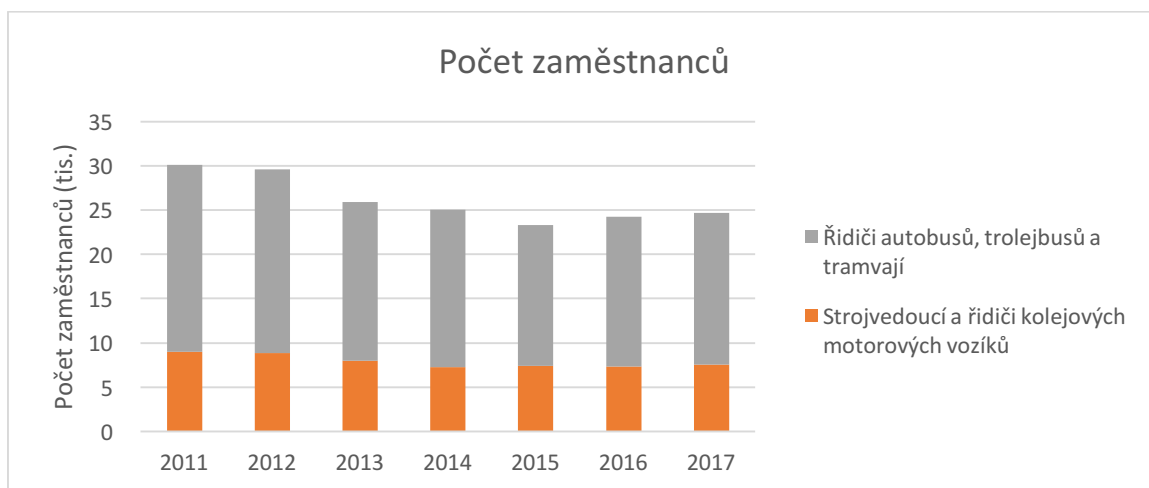
Graf 15: Vývoj počtu vypravených spojů [30]

Tabulka 6: Vývoj počtu vypravených spojů [30]

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Autobusové spoje	450 956	501 688	491 522	496 893	499 730	511 804	505 140	508 007
Vlakové spoje	167 491	170 137	168 280	164 129	162 676	157 771	158 873	160 105

Z databáze IODA jsem získala počet vypravených spojů ve vlakové a autobusové dopravě, které můžete vidět na grafu 15 a v tabulce 16. Data jsou k dispozici pouze do roku 2014, ale lze předpokládat, že tato data do roku 2018 postupně porostou.

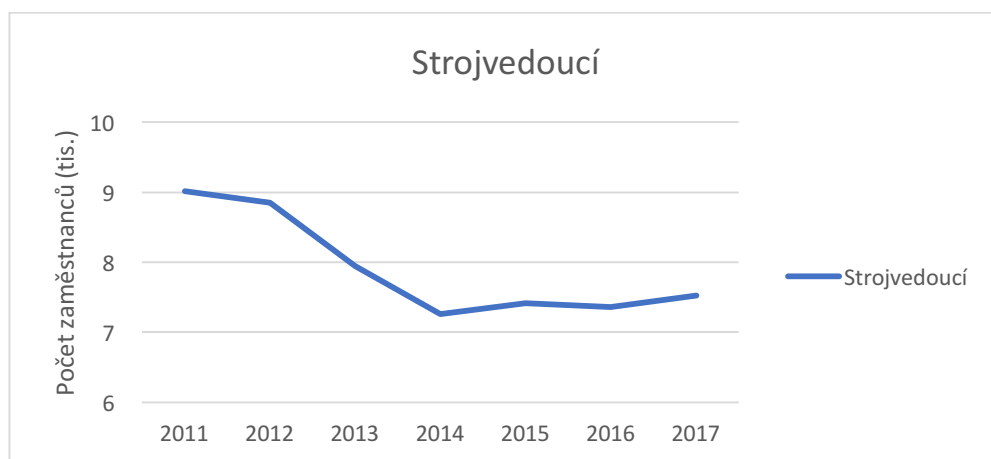
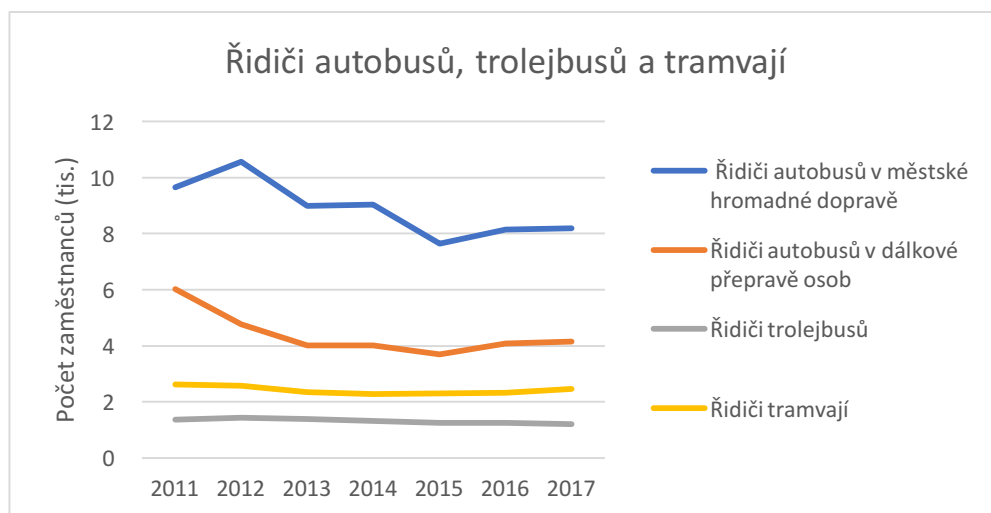
Protože rostou přepravní výkony a počty vypravovaných spojů, očekávám i růst počtu zaměstnanců a jejich mezd. Počet zaměstnanců roste ovšem pouze poslední dva roky. V předešlých letech se jednalo spíše o poměrně značný pokles zaměstnaných lidí v obou odvětvích.



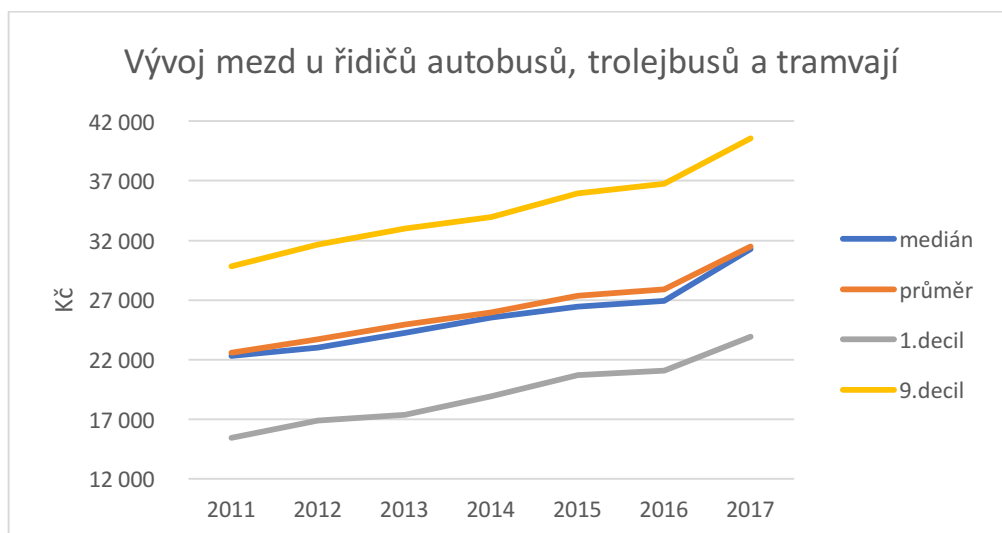
Graf 16: Vývoj počtu zaměstnanců [10]

Tabulka 7: Vývoj počtu zaměstnanců [10]

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Strojvedoucí (tis.)	9,0	8,9	7,9	7,3	7,4	7,4	7,5
Řidiči autobusů, trolejbusů a tramvají (tis.)	21,1	20,8	18,0	17,7	15,9	16,9	17,2

**Graf 17: Vývoj počtu strojvedoucích [10]****Graf 18: Vývoj počtu řidičů autobusů, trolejbusů a tramvají [10]**

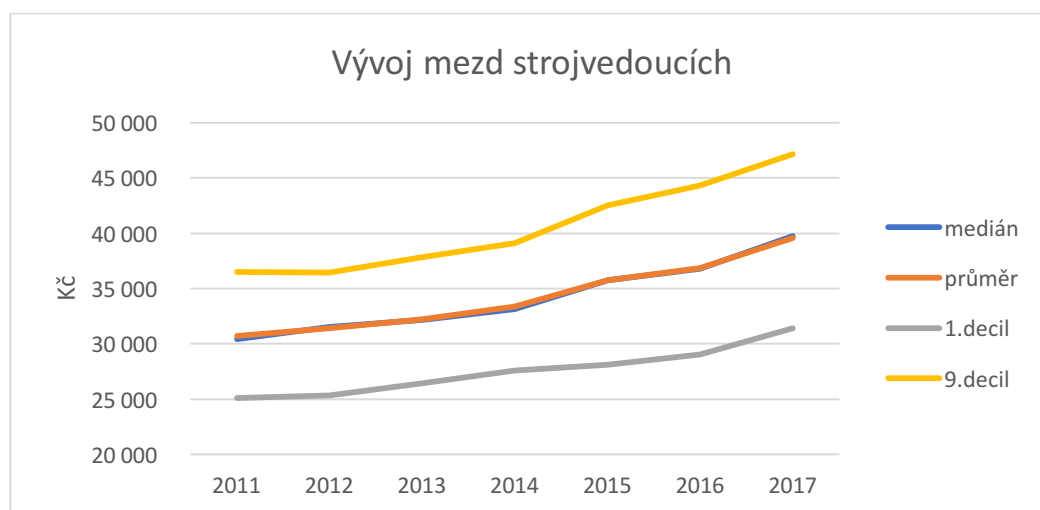
Z grafů 19 a 20 a tabulek 8 a 9 je patrné, že řidičům platy rostou. Nejlépe jsou na tom řidiči železničních dopravních prostředků. S poklesem zaměstnanců v posledních letech je očekávatelný i rychlý růst mezd, aby dopravci motivovali stávající zaměstnance a popřípadě nalákali nové uchazeče o zaměstnání. Navíc od roku 2015 se řidiči autobusů ze všech krajů účastní masivních protestů o navýšení platů. Díky těmto protestům byla z rozhodnutí Vlády ČR řidičům autobusů od roku 2017 navýšena minimální mzda. [36]



Graf 19: Vývoj hrubé mzdy u řidičů autobusů, trolejbusů a tramvají [10]

Tabulka 8: Vývoj hrubé mzdy u řidičů autobusů, trolejbusů a tramvají [10]

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Medián (Kč)	22 293	23 024	24 276	25 541	26 473	26 944	31 272
Průměr (Kč)	22 591	23 696	24 957	25 949	27 353	27 922	31 502
1.decil (Kč)	15 456	16 920	17 373	18 936	20 721	21 079	23 904
9.decil (Kč)	29 827	31 638	32 970	33 963	35 955	36 728	40 563



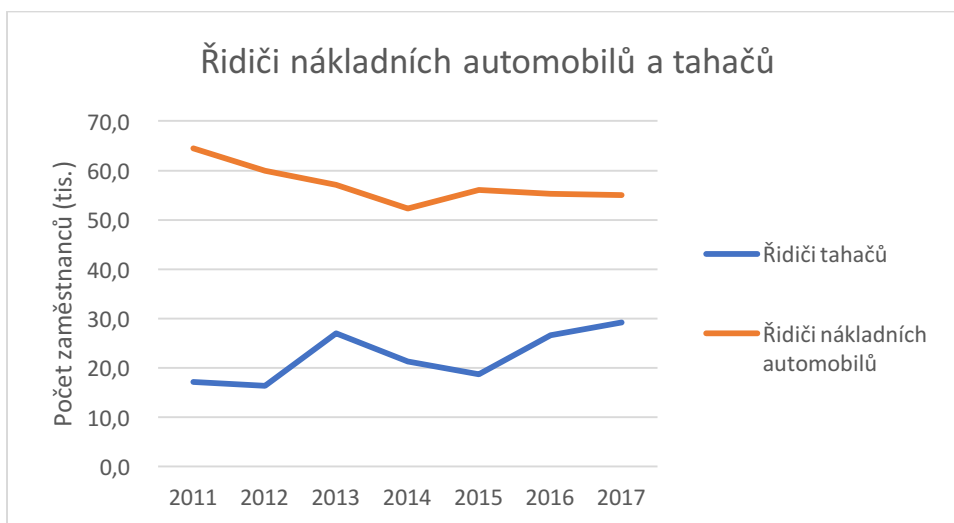
Graf 20: Vývoj mezd u strojvedoucích [10]

Tabulka 9: Vývoj hrubé mzdy u strojvedoucích [10]

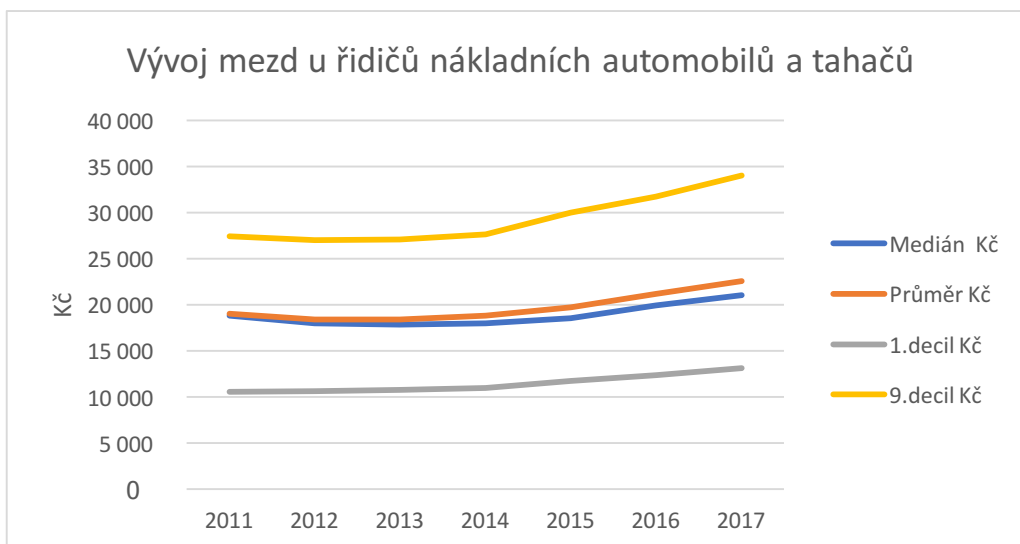
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Medián (Kč)	30 452	31 554	32 144	33 170	35 767	36 821	39 759
Průměr (Kč)	30 726	31 405	32 246	33 371	35 765	36 872	39 554
1.decil (Kč)	25 087	25 366	26 446	27 567	28 112	29 037	31 433
9.decil (Kč)	36 497	36 431	37 840	39 113	42 555	44 336	47 181

5.2.2 Řidiči nákladních automobilů a tahačů

Počet řidičů nákladních automobilů a tahačů je velmi proměnlivý, jak je znázorněno na grafu 31. Oproti strojvedoucím a řidičům autobusů, trolejbusů a tramvajů je řidičů nákladních automobilů a tahačů mnohonásobně víc, a až na lokální výkyvy přibývá řidičů tahačů a ubývá řidičů nákladních automobilů.



Graf 21: Vývoj počtu řidičů nákladních automobilů a tahačů [10]



Graf 22: Vývoj mezd u řidičů nákladních automobilů a tahačů [10]

Tabulka 10: Vývoj hrubé mzdy u řidičů nákladních automobilů a tahačů [10]

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Medián (Kč)	18 835	18 000	17 843	17 989	18 523	19 958	21 018
Průměr (Kč)	19 007	18 423	18 437	18 808	19 739	21 206	22 568
1.decil (Kč)	10 567	10 646	10 817	11 000	11 788	12 412	13 122
9.decil (Kč)	27 406	27 027	27 089	27 648	29 994	31 737	33 992

5.3 Statistika mezd

Medián je hodnota nacházející se právě uprostřed řady hodnot. Dělí řadu na dvě části se stejným počtem prvků. Pokud bude řada se sudým počtem hodnot, je medián aritmetický průměr dvou prostředních hodnot. [39]

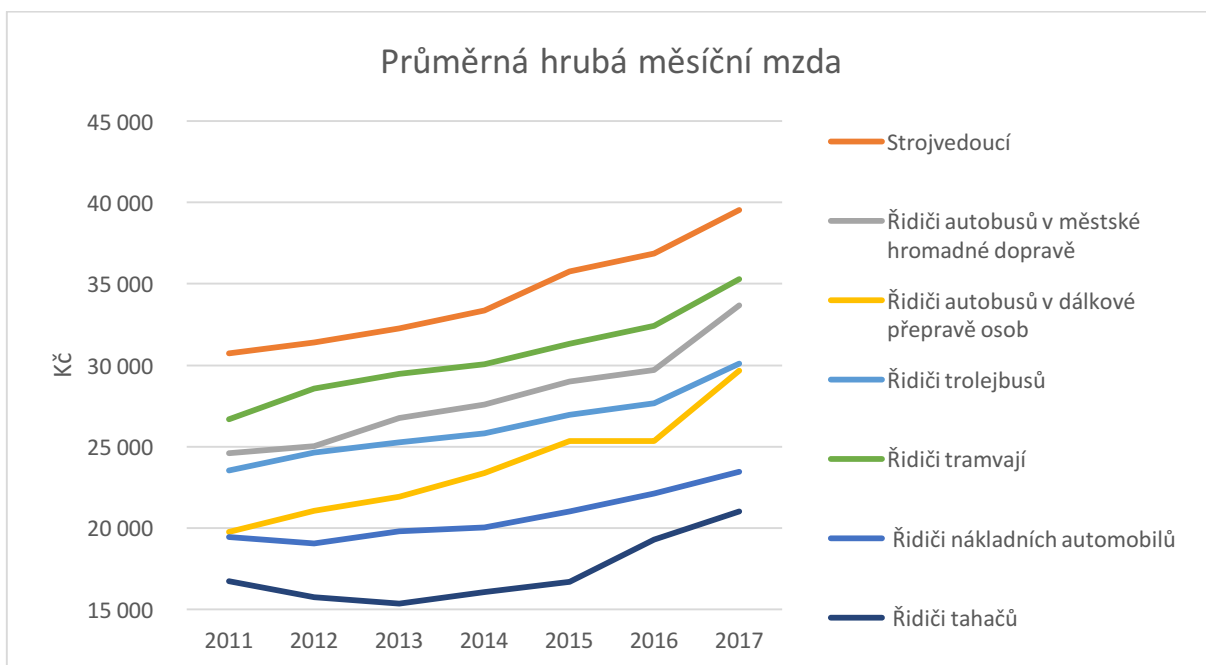
Průměr se počítá jako aritmetický průměr hodnot, takže sečteme všechny hodnoty v řadě a vydělíme počtem hodnot. Průměr neudává nejčastější hodnotu a neposkytuje relevantní pohled na data s velkými extrémy. [40]

Kvartil rozděluje řadu hodnot na čtyři části o stejném počtu prvků. 1. kvartil se nachází v $\frac{1}{4}$ řady, pod ním je 25 % hodnot a nad ním je 75 % hodnot. 3. kvartil je hodnota nacházející se ve $\frac{3}{4}$ řady, pod ním je 75 % hodnot a nad ním zbylých 25 % hodnot. [41]

Decil rozděluje řadu hodnot na deset částí se stejným počtem prvků. 1. decil je hodnota nacházející se právě v $\frac{1}{10}$ řady hodnot. Pod prvním decilem je 10 % hodnot, nad ním je 90 % hodnot z řady. 9. decil je hodnota nacházející se v $\frac{9}{10}$ řady hodnot, pod touto hodnotou je 90 % hodnot z řady a nad ním je zbylých 10 % hodnot. [42]

Na grafu 23 a v tabulce 11 je znázorněn vývoj průměrné hrubé mzdy. Jak je patrné, nejlépe jsou na tom se mzdami strojvedoucích. Nejnižší mzdu mají pak řidiči tahačů. U řidičů autobusů je vidět větší zvýšení mzdy od roku 2017. Je to dáno tím, že stát nařídil minimální mzdou pro řidiče. Tomuto nařízení předcházely však masivní protesty. V září roku 2016 se Odborový svaz dopravy domluvil s Ministerstvem práce a sociálních věcí na navýšení hodinové mzdy pro řidiče linkové autobusové dopravy na 98,- Kč za hodinu. Tímto navýšením se zvýšil plat řidiče asi o 7800,- Kč. Dále byl zvednut příplatek za čekání řidiče z 50,- Kč na 78,- Kč za hodinu. Nově byl také zaveden příplatek za náročné pracovní prostředí na 6,60 Kč za hodinu. Navýšení vstoupilo v platnost v lednu 2017. [36]

Z tabulky 12 je patrné, o kolik procent byly navýšeny mzdy od roku 2011. Řidiči autobusů v dálkové přepravě měli v roce 2017 téměř o 50 % vyšší mzdy, než tomu bylo v roce 2011.



Graf 23: Vývoj průměrné hrubé měsíční mzdy [10]

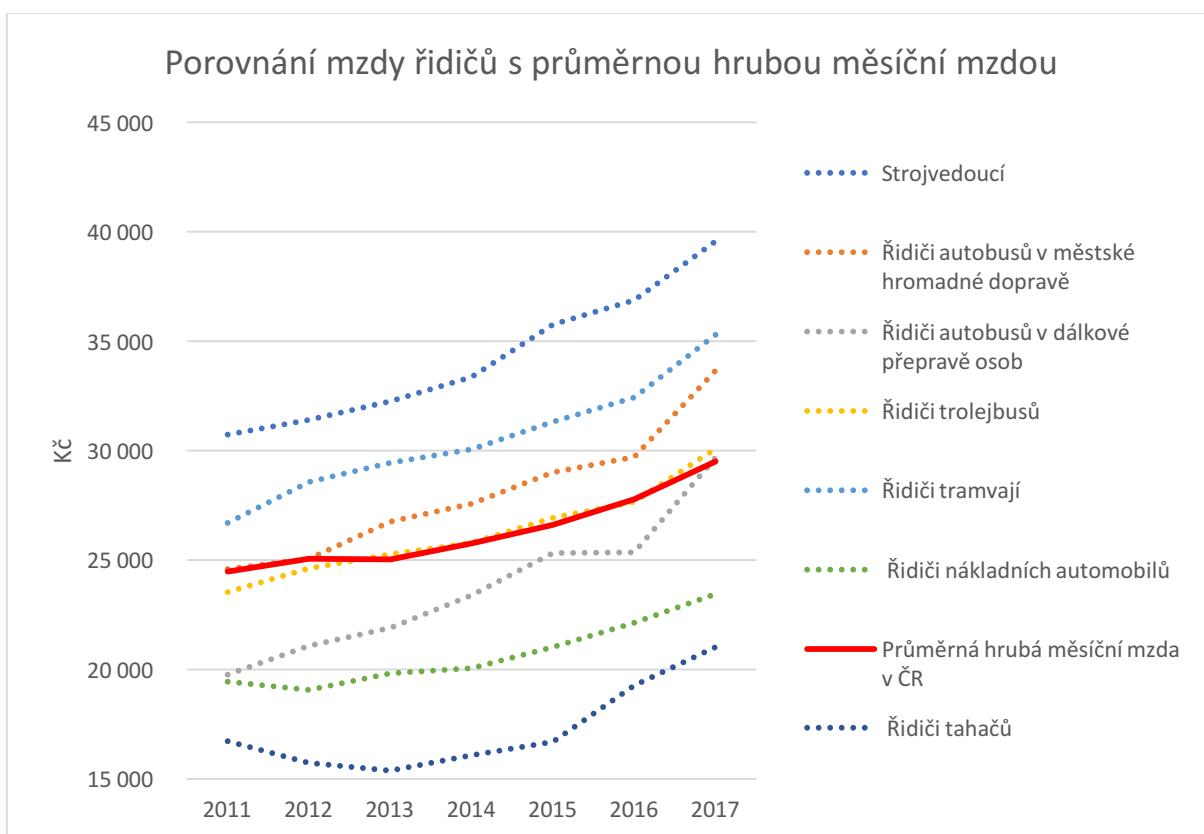
Tabulka 11: Vývoj průměrné hrubé měsíční mzdy [10]

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Strojvedoucí (Kč)	30 726	31 405	32 246	33 371	35 765	36 872	39 554
Řidiči autobusů v MHD (Kč)	24 599	25 040	26 752	27 585	28 998	29 703	33 669
Řidiči autobusů v dálkové přepravě osob (Kč)	19 744	21 062	21 901	23 383	25 331	25 342	29 668
Řidiči trolejbusů (Kč)	23 520	24 614	25 251	25 797	26 937	27 669	30 088
Řidiči tramvají (Kč)	26 683	28 560	29 451	30 058	31 302	32 427	35 289
Řidiči nákladních automobilů (Kč)	19 433	19 059	19 809	20 040	21 009	22 116	23 454
Řidiči tahačů (Kč)	16 723	15 726	15 361	16 065	16 685	19 275	21 002

Tabulka 12: Procentuální navýšení průměrné hrubé mzdy ve sledovaném období [10]

	2011	2017	Zvýšení mzdy o
Strojvedoucí	30 726 Kč	39 554 Kč	29 %
Řidiči autobusů v městské hromadné dopravě	24 599 Kč	33 669 Kč	37 %
Řidiči autobusů v dálkové přepravě osob	19 744 Kč	29 668 Kč	50 %
Řidiči trolejbusů	23 520 Kč	30 088 Kč	28 %
Řidiči tramvají	26 683 Kč	35 289 Kč	32 %
Řidiči nákladních automobilů	19 433 Kč	23 454 Kč	21 %
Řidiči tahačů	16 723 Kč	21 002 Kč	26 %

Proložíme-li graf 23 křivkou vývoje průměrné měsíční mzdy v ČR, zjistíme, že pod celorepublikovým průměrem jsou pouze řidiči nákladních automobilů a tahačů a do roku 2017 i řidiči autobusů v dálkové dopravě. To je znázorněno na grafu 24.



Graf 24: Porovnání průměrné hrubé měsíční mzdy řidičů s průměrem v ČR [10] [37]

Tabulka 13: Průměrná hrubá měsíční mzda v České republice [37]

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Průměrná hrubá měsíční mzda v ČR (Kč)	24 455	25 067	25 035	25 768	26 591	27 764	29 496

5.3.1 Bazický index

Následně jsem z dat vytvořila bazické indexy. Bazický index vyjadřuje, zda ve sledovaném období mzdy vzrostly nebo klesly. Tento index se počítá jako podíl mezd ve sledovaném roce a mezd ve výchozím roce, od kterého začínáme bazický index počítat. V mém případě jsem mzdy ve sledovaném období dělila mzdami v roce 2011. První hodnota je tedy 1, protože dělím mzdy v roce 2011 mzdami v roce 2011. Pokud budou následující hodnoty menší než 1, mzdy v byly nižší. Pokud budou následující hodnoty vyšší, mzdy byly vyšší. [38]

$$S_i = \frac{W_i}{W_1}$$

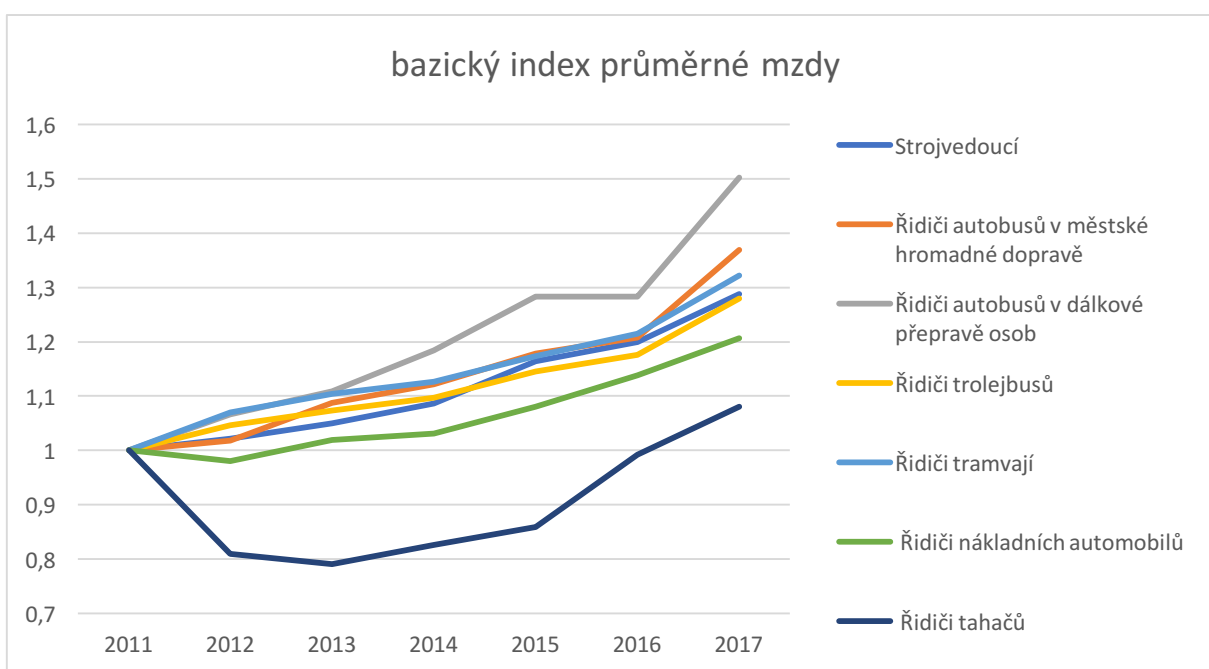
(3) Bazický index

S_i ... Bazický index

W_i ... Mzdy ve sledovaném roce [Kč]

W_1 ... Mzdy v prvním roce sledovaného období [Kč]

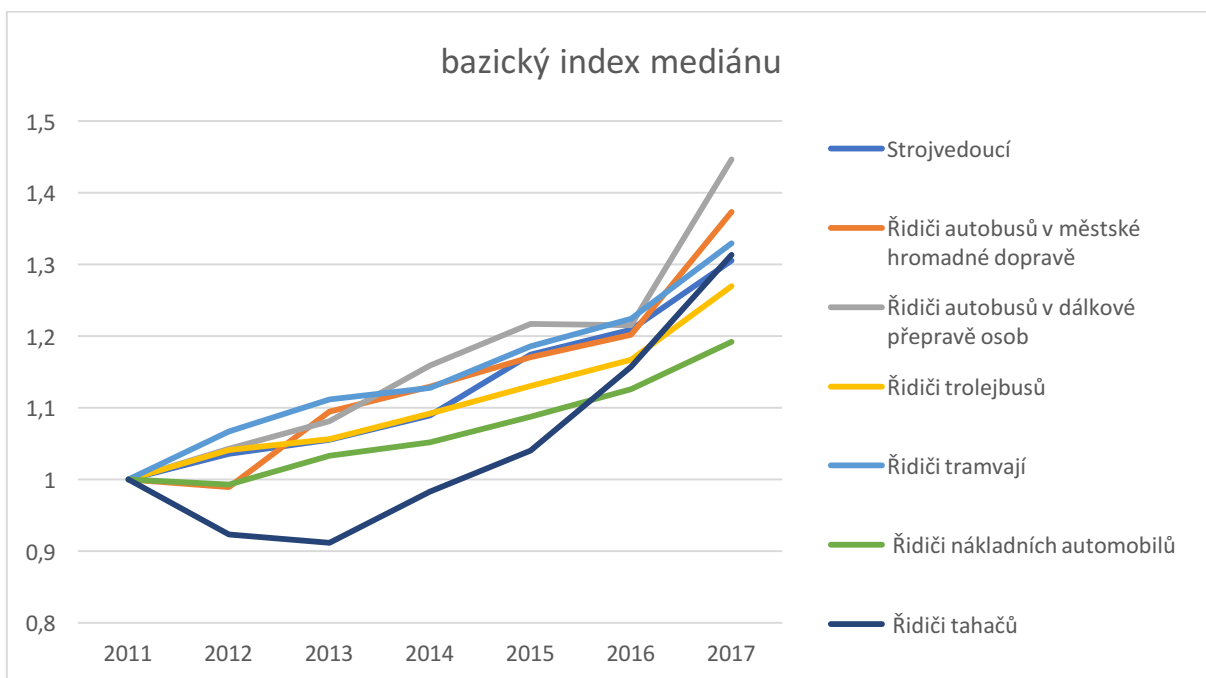
Když se podíváme na bazický index průměrné hrubé měsíční mzdy, který je znázorněn na grafu 25, zjistíme, že nejvíce vzrostla mzda řidičům autobusů v dálkové přepravě. Je také zajímavé, že řidičům nákladních automobilů a tahačů mzda klesla v letech 2012 a 2013 oproti výchozímu roku 2011. Toto není obvyklé. Řidičům tahačů klesla průměrná hrubá měsíční mzda v roce 2012 o 997,- Kč a řidičům nákladních automobilů o 374,- Kč.



Graf 25: Bazický index průměrné hrubé měsíční mzdy [10]

Tabulka 14: Bazický index průměrné hrubé měsíční mzdy [10]

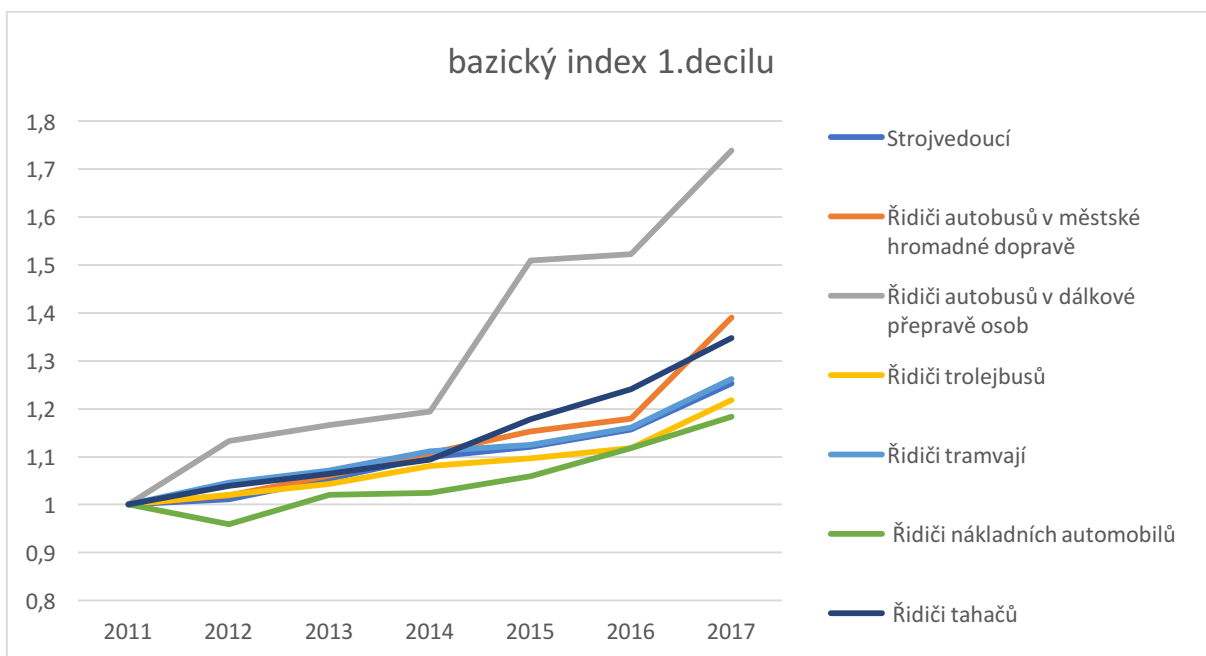
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Strojvedoucí	1	1,0221	1,0495	1,0861	1,1640	1,2000	1,2873
Řidiči autobusů v městské hromadné dopravě	1	1,0179	1,0875	1,1214	1,1788	1,2075	1,3687
Řidiči autobusů v dálkové přepravě osob	1	1,0668	1,1092	1,1843	1,2830	1,2835	1,5026
Řidiči trolejbusů	1	1,0465	1,0736	1,0968	1,1453	1,1764	1,2793
Řidiči tramvajů	1	1,0703	1,1037	1,1265	1,1731	1,2153	1,3225
Řidiči nákladních automobilů	1	0,9808	1,0193	1,0312	1,0811	1,1381	1,2069
Řidiči tahačů	1	0,8092	0,7905	0,8267	0,8586	0,9918	1,0807



Graf 26: Bazický index mediánu hrubé měsíční mzdy [10]

Tabulka 15: Bazický index mediánu hrubé měsíční mzdy [10]

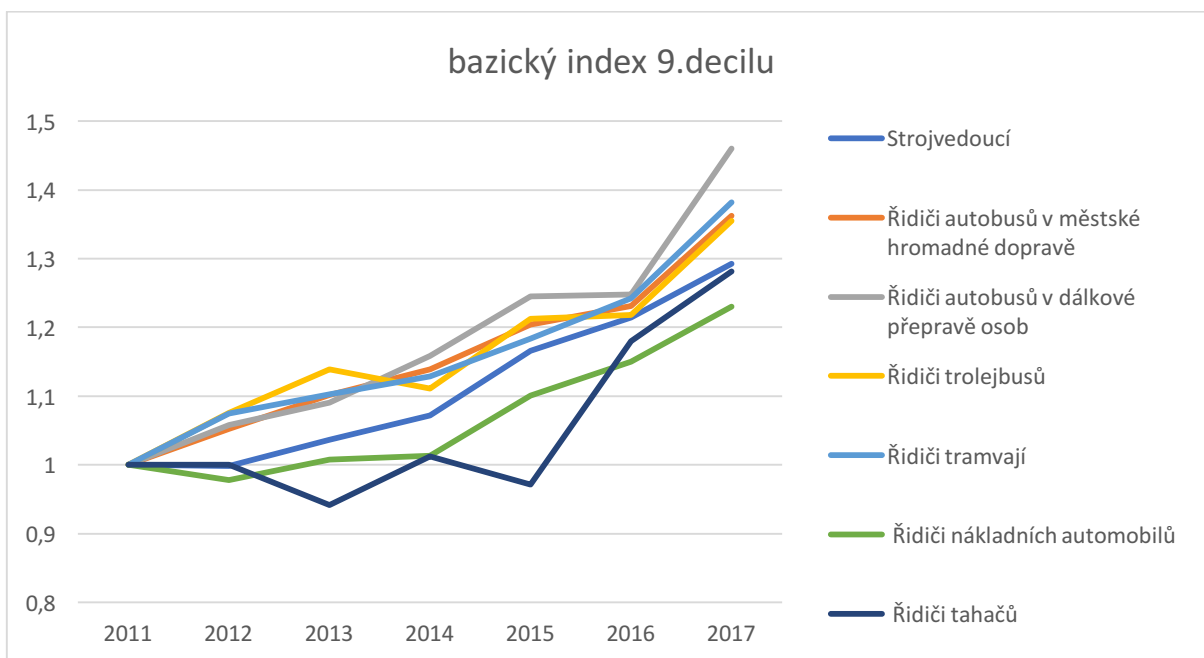
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Strojvedoucí	1	1,0362	1,0556	1,0893	1,1745	1,2091	1,3056
Řidiči autobusů v městské hromadné dopravě	1	0,9895	1,0946	1,1297	1,1711	1,2018	1,3736
Řidiči autobusů v dálkové přepravě osob	1	1,0433	1,0813	1,1596	1,2173	1,2155	1,4467
Řidiči trolejbusů	1	1,0416	1,0566	1,0917	1,1302	1,1668	1,2696
Řidiči tramvají	1	1,0676	1,1117	1,1280	1,1860	1,2244	1,3294
Řidiči nákladních automobilů	1	0,9932	1,0329	1,0516	1,0879	1,1261	1,1923
Řidiči tahačů	1	0,9239	0,9119	0,9833	1,0403	1,1572	1,3136



Graf 27: Bazický index 1.decilu hrubé měsíční mzdy [10]

Tabulka 16: Bazický index 1.decilu hrubé měsíční mzdy [10]

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Strojvedoucí	1	1,0111	1,0542	1,0989	1,1206	1,1575	1,2530
Řidiči autobusů v městské hromadné dopravě	1	1,0189	1,0607	1,1080	1,1531	1,1799	1,3899
Řidiči autobusů v dálkové přepravě osob	1	1,1324	1,1657	1,1943	1,5095	1,5220	1,7389
Řidiči trolejbusů	1	1,0210	1,0438	1,0804	1,0970	1,1187	1,2189
Řidiči tramvají	1	1,0455	1,0707	1,1121	1,1247	1,1606	1,2617
Řidiči nákladních automobilů	1	0,9590	1,0210	1,0248	1,0592	1,1180	1,1836
Řidiči tahačů	1	1,0393	1,0643	1,0936	1,1778	1,2411	1,3477



Graf 28: Bazický index 9.decilu hrubé měsíční mzdy [10]

Tabulka 17: Bazický index 9.decilu hrubé měsíční mzdy [10]

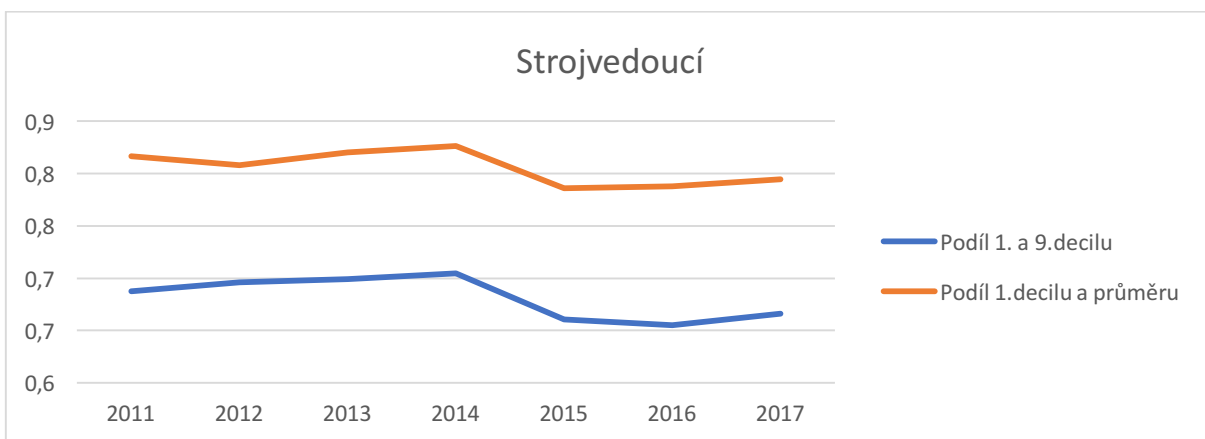
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Strojvedoucí	1	0,9982	1,0368	1,0717	1,1660	1,2148	1,2927
Řidiči autobusů v městské hromadné dopravě	1	1,0525	1,1017	1,1393	1,2041	1,2315	1,3628
Řidiči autobusů v dálkové přepravě osob	1	1,0577	1,0905	1,1583	1,2454	1,2483	1,4599
Řidiči trolejbusů	1	1,0761	1,1390	1,1115	1,2127	1,2179	1,3545
Řidiči tramvajů	1	1,0744	1,1030	1,1286	1,1839	1,2427	1,3815
Řidiči nákladních automobilů	1	0,9784	1,0081	1,0136	1,1006	1,1499	1,2301
Řidiči tahačů	1	1,0008	0,9419	1,0121	0,9714	1,1802	1,2817

5.3.2 Porovnání 1.decilu, 9.decilu a průměru

Podílem prvního a devátého decilu zjistíme, jak na tom jsou nejméně placení řidiči oproti těm s nejvyšším platem. Pokud křivka roste, znamená to, že rozdíl mezi prvním a devátým decilem se zmenšuje, takže dostává přidáno více první decil.

9.decil bývá nestabilní, protože řidiči z tohoto decilu často dostávají ke mzdě navíc bonusy a příplatky, které jsou proměnlivé v čase. Rozhodla jsem se tedy 1.decil podělit i s průměrem, který je stabilnější veličinou v čase. Zjistila jsem tak, zda rozdíl mezi 1.decilem a průměrem vzrůstá nebo se snižuje.

Na grafu 29 je podíl prvního a devátého decilu strojvedoucích. Je zde vidět velký skok v roce 2015. Znamená to, že v tom roce rostly rychle mzdy v devátém decilu i průměru.

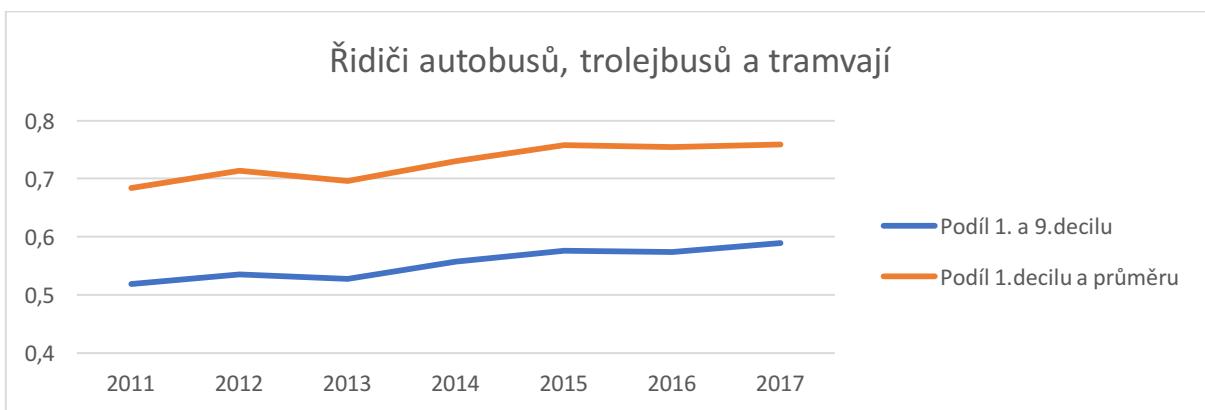


Graf 29: Podíl 1. decilu s 9. decilem a průměrem u hrubé měsíční mzdy strojvedoucích [10]

Tabulka 18: Podíl 1. decilu s 9. decilem a průměrem u hrubé měsíční mzdy strojvedoucích [10]

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Podíl 1. a 9. decilu	0,6874	0,6963	0,6989	0,7048	0,6606	0,6549	0,6662
Podíl 1. decilu a průměru	0,8165	0,8077	0,8201	0,8261	0,7860	0,7875	0,7947
1. decil (Kč)	25 087	25 366	26 446	27 567	28 112	29 037	31 433
9. decil (Kč)	36 497	36 431	37 840	39 113	42 555	44 336	47 181
Průměr (Kč)	30 726	31 405	32 246	33 371	35 765	36 872	39 554

Jak je patrné z grafu 30 a tabulky 19, křivka pro řidiče autobusů, trolejbusů, tramvají, až na drobné propady, roste. To znamená, že rozdíl mezi nejlépe placenými řidiči a nejhůře placenými řidiči klesá.

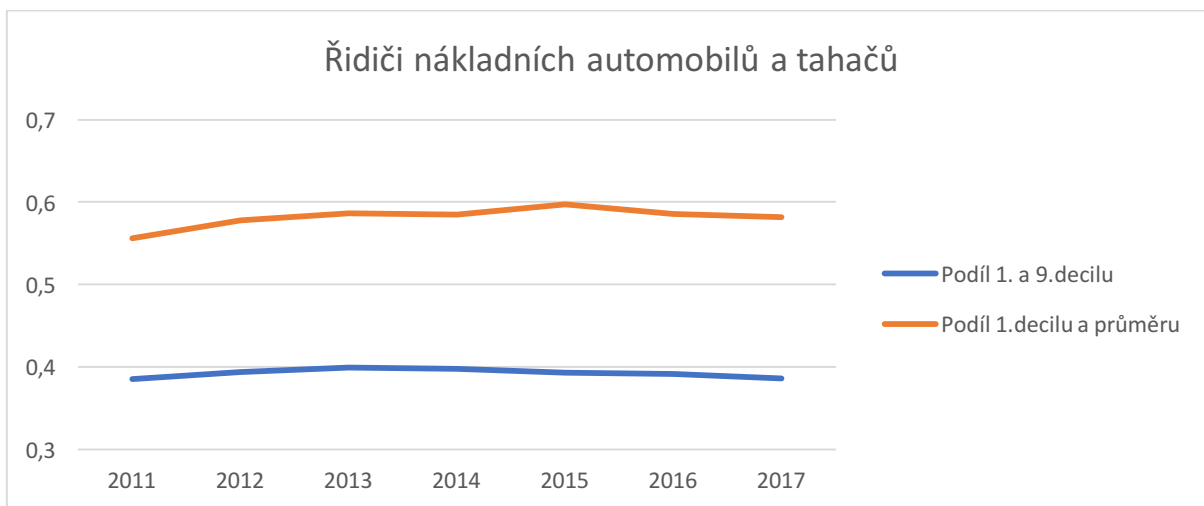


Graf 30: Podíl 1. decilu s 9. decilem a průměrem u hrubé měsíční mzdy řidičů autobusů, trolejbusů a tramvají [10]

Tabulka 19: Podíl 1. decilu s 9. decilem a průměrem u hrubé měsíční mzdy řidičů autobusů, trolejbusů a tramvají [10]

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Podíl 1. a 9. decilu	0,5182	0,5348	0,5269	0,5576	0,5763	0,5739	0,5893
Podíl 1. decilu a průměru	0,6842	0,7140	0,6961	0,7297	0,7575	0,7549	0,7588
1. decil (Kč)	15 456	16 920	17 373	18 936	20 721	21 079	23 904
9. decil (Kč)	29 827	31 638	32 970	33 963	35 955	36 728	40 563
Průměr (Kč)	22 591	23 696	24 957	25 949	27 353	27 922	31 502

Graf 31 řidičů nákladních automobilů a tahačů je v posledních dvou letech mírně klesající. To znamená, že se rozdíl mezi 9.decilem, průměrem a 1.decilem zvětšuje.



Graf 31: Podíl 1.decilu s 9.decilem a průměrem u hrubé měsíční mzdy řidičů nákladních automobilů a tahačů [10]

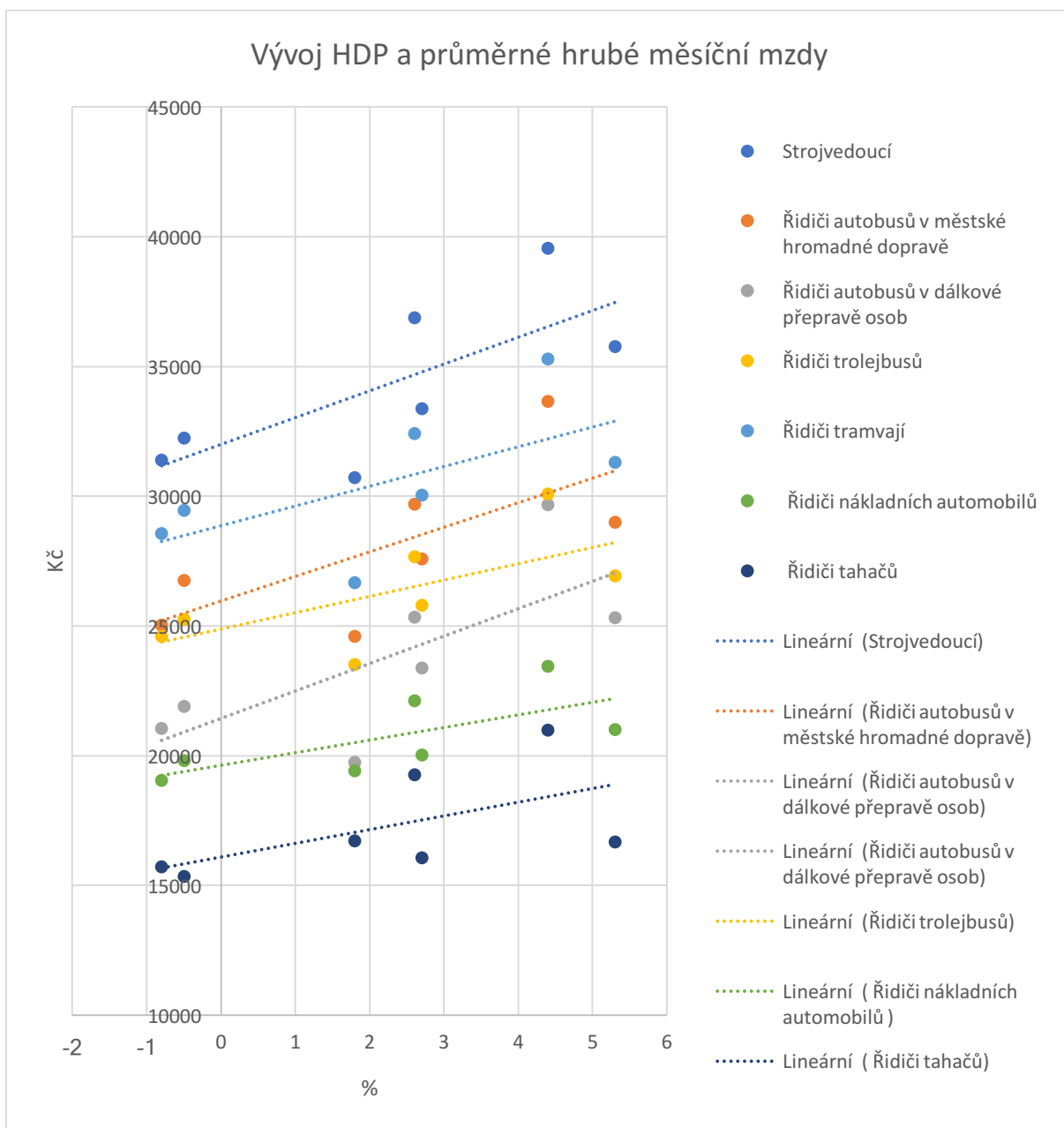
Tabulka 20: Podíl 1.decilu s 9.decilem a průměrem u hrubé měsíční mzdy řidičů nákladních automobilů a tahačů [10]

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Podíl 1. a 9.decilu	0,3856	0,3939	0,3993	0,3979	0,3930	0,3911	0,3860
Podíl 1.decilu a průměru	0,5559	0,5779	0,5867	0,5849	0,5972	0,5853	0,5814
1.decil (Kč)	10 567	10 646	10 817	11 000	11 788	12 412	13 122
9.decil (Kč)	27 406	27 027	27 089	27 648	29 994	31 737	33 992
Průměr (Kč)	19 007	18 423	18 437	18 808	19 739	21 206	22 568

5.3.3 Mzda a vývoj HDP

Z grafu 32 je patrné, že růst mezd je spjat i s růstem HDP. Podle Hospodářské komory má v roce 2018 růst mezd pokračovat až o 8,6 %. [43]

Rychlé zvyšování mzdy však může být nebezpečné. Díky rigiditě mezd (strnulosti mezd), mzdy reagují na změnu poptávky nebo nabídky pomalu. Platí, že když se mzdy zvýší, pak i přes pokles HDP, drží rigidita mzdy vyšší. Zaměstnavatel reaguje tak, že začne propouštět zaměstnance, a tím se díky rigiditě zvyšuje nezaměstnanost. Pokud jde o mzdy ve veřejném sektoru, které řadíme mezi tzv. mandatorní (tedy zákonem povinné) výdaje státu, může jejich zvyšování vést v období hospodářské recese nebo stagnace k prohlubování schodku veřejných rozpočtů. [44]



Graf 32: Vývoj HDP a průměrné hrubé měsíční mzdy [10] [18]

Tabulka 21: Vývoj HDP a průměrné hrubé měsíční mzdy [10] [18]

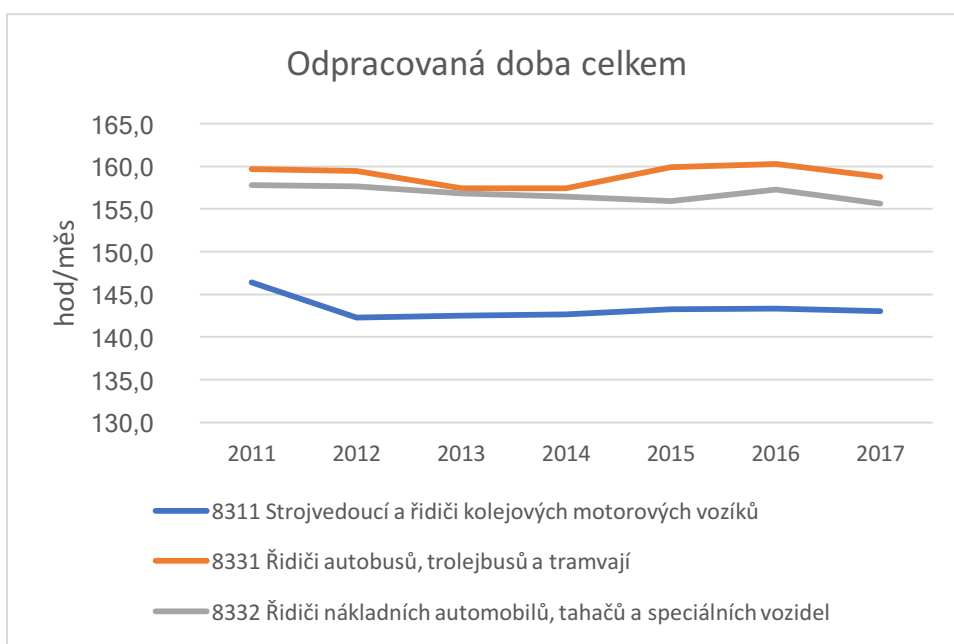
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Růst HDP (stálé ceny) (%)	1,8	-0,8	-0,5	2,7	5,3	2,6	4,4
Strojvedoucí (Kč)	30 726	31 405	32 246	33 371	35 765	36 872	39 554
Řidiči autobusů v městské hromadné dopravě (Kč)	24 599	25 040	26 752	27 585	28 998	29 703	33 669
Řidiči autobusů v dálkové přepravě osob (Kč)	19 744	21 062	21 901	23 383	25 331	25 342	29 668
Řidiči trolejbusů (Kč)	23 520	24 614	25 251	25 797	26 937	27 669	30 088
Řidiči tramvajů (Kč)	26 683	28 560	29 451	30 058	31 302	32 427	35 289
Řidiči nákladních automobilů (Kč)	19 433	19 059	19 809	20 040	21 009	22 116	23 454
Řidiči tahačů (Kč)	16 723	15 726	15 361	16 065	16 685	19 275	21 002

6 VYHODNOCENÍ DAT

V následující kapitole se věnuji vyhodnocení a možnou predikcí dat z předešlé kapitoly. Vzhledem ke statistice v předchozí kapitole jsem došla k závěru, že největším problémem je nedostatek řidičů. Při porovnání průměrné hrubé mzdy jsem zjistila, že většina řidičů si stojí nad průměrem v České republice. Otázkou zůstává, co tedy nutí řidiče ve svém zaměstnání skončit.

6.1 Pracovní doba

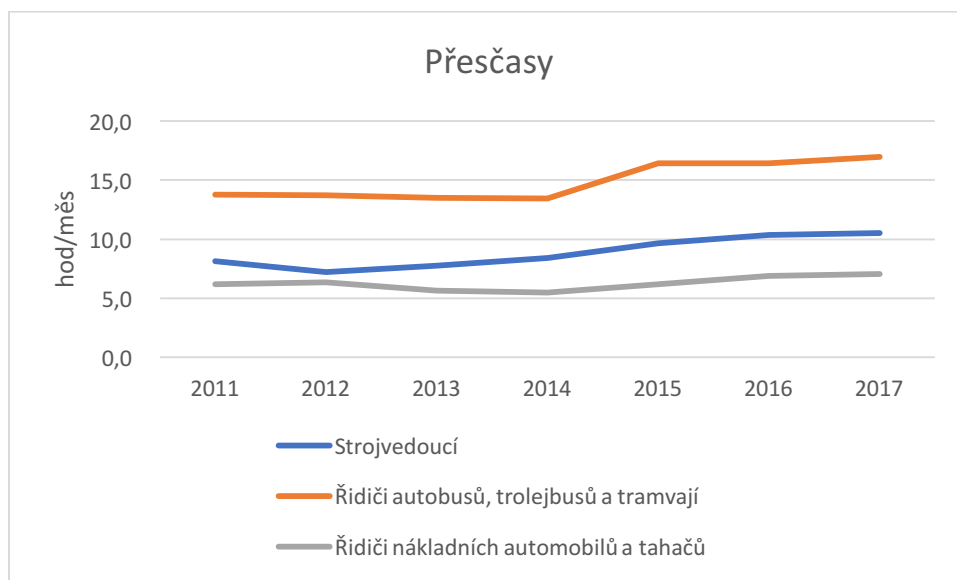
O pracovní době pojednává zákon č. 262/2006 Sb. - Zákoník práce. Je stanovena maximální délka pracovní doby na 40 hodin týdně. Na grafu 33 je znázorněn vývoj odpracované doby celkem, tedy smluvená délka pracovní doby a přesčasy. Graf je víceméně stálý, ale když si z dat vytáhneme pouze přesčasy, můžeme vidět na grafu 34 vzrůstající křivky s přesčasy. [45]



Graf 33: Vývoj celkové odpracované doby [10]

Tabulka 22: Odpracovaná doba celkem [10]

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Strojvedoucí (hod)	146	142	142	143	143	143	143
Řidiči autobusů, trolejbusů a tramvají (hod)	160	159	157	157	160	160	159
Řidiči nákladních automobilů a tahačů (hod)	158	158	157	156	156	157	156



Graf 34: Vývoj odpracovaných přesčasů [10]

Tabulka 23: Průměrný počet odpracovaných přesčasů za měsíc [10]

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Strojvedoucí (hod/měs.)	8,1	7,2	7,7	8,4	9,7	10,3	10,5
Řidiči autobusů, trolejbusů a tramvají (hod/měs.)	13,8	13,7	13,5	13,4	16,4	16,5	16,9
Řidiči nákladních automobilů a tahačů (hod/měs.)	6,2	6,3	5,7	5,5	6,2	6,9	7,1

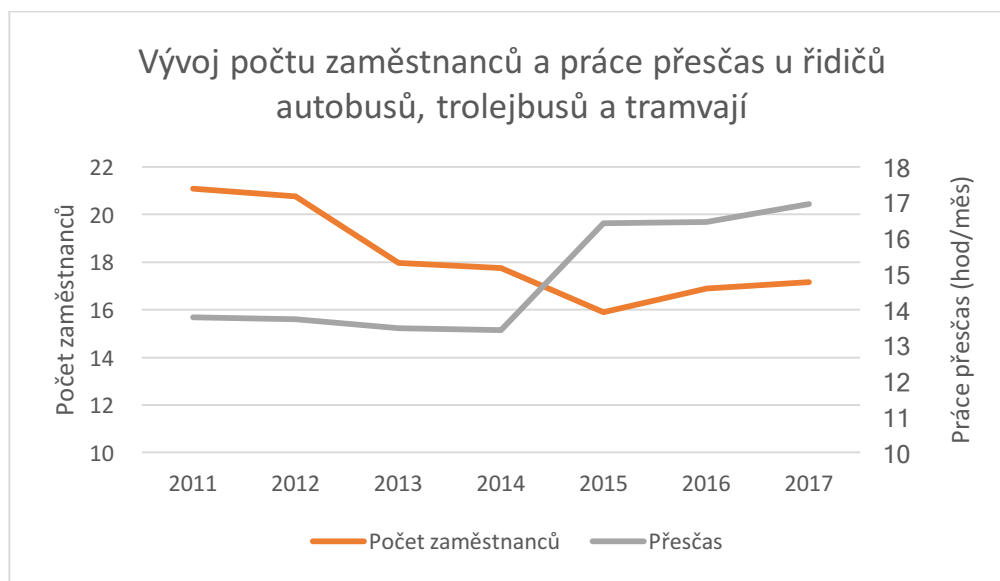
O práci přesčas pojednává zákon č. 262/2006 Sb., Zákoníku práce, kde je jasně dané, že práci přesčas je možné konat jen výjimečně a pouze z vážných provozních důvodů a nařízená práce nesmí činit více než 8 hodin v jednotlivých týdnech a 150 hodin v kalendářním roce. Po domluvě zaměstnance se zaměstnavatelem je možné práci přesčas vykonávat až v rozsahu 416 hodin v roce (8 hodin týdně * 52 týdnů). [45]

Z ISPV mám dostupné pouze průměrné hodnoty v hodinách za měsíc. Pokud tyto hodiny přescasu za měsíc vynásobím 12 měsíci v roce, zjistím následující hodnoty uvedené v tabulce 24. Jedná se o průměrné hodnoty po celém území České republiky. To znamená, že na některých místech budou hodnoty vyšší, jinde menší. [46]

Tabulka 24: Průměrný počet odpracovaných přesčasů za měsíc [10]

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Strojvedoucí (hod/rok)	97,3788	86,7576	92,982	100,9644	115,8924	124,1832	126,444
Řidiči autobusů, trolejbusů a tramvají (hod/rok)	165,3264	164,7984	161,7972	161,2248	197,0904	197,4636	203,3976
Řidiči nákladních automobilů a tahačů (hod/rok)	74,568	76,068	67,842	65,5764	74,1012	82,7328	84,8172

Pokud křivku práce přesčas proložíme křivkou vývoje počtu zaměstnanců v autobusové, trolejbusové a tramvajové dopravě, zjistíme naprosto očekávatelnou závislost. To znázorňuje graf 35. S rostoucími přepravními výkony a snižujícími se počty zaměstnanců roste práce přesčas. Pravděpodobně to znamená, že dopravci při plánování dopravní obslužnosti již dopředu počítají s tím, že řidiči budou pravidelně pracovat přesčas.



Graf 35: Vývoj počtu zaměstnanců a odpracovaných přesčasů u řidičů autobusů, trolejbusů a tramvají [10]

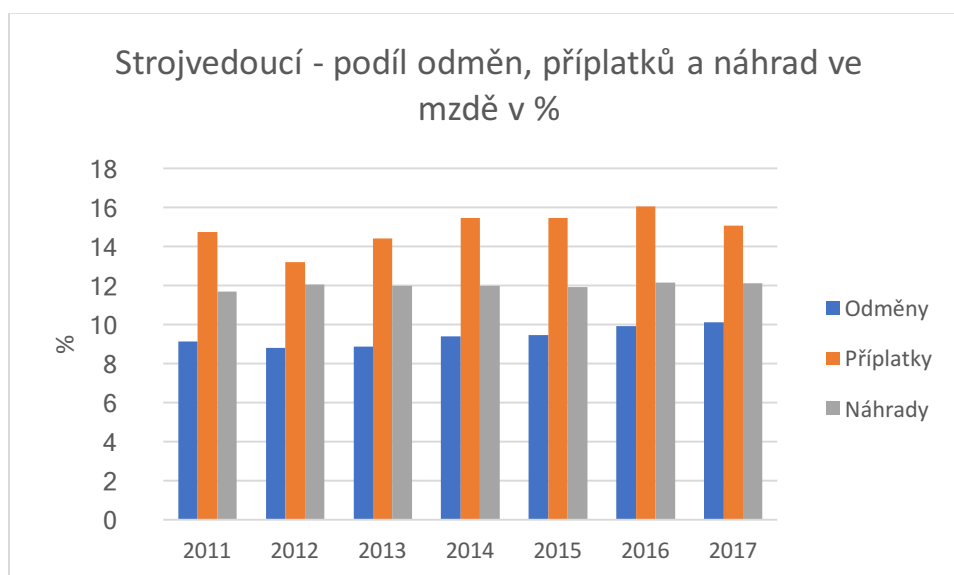
Na začátku roku 2018 web Aktuálně.cz publikoval článek, ve kterém varoval před krizí spojenou právě s ubývajícím počtem zaměstnanců ve veřejné dopravě. Podle odhadu publikovaném v článku chybí 10 až 15 tisíc řidičů pro všechny typy vozidel. V červnu 2018 se tato informace potvrdila na Šumpersku, když 15.6.2018 nevyjel autobus z Mohelnice na pravidelném linkovém spoji z důvodu chybějícího řidiče. [47] [48]

Také v ostatních regionech jsou problémy s provozem kvůli nedostatku řidičů. V Hradci Králové musel dopravní podnik v dubnu omezit některé spoje. A ani v Praze není dopravní podnik bez problémů. Dle článku z Aktuálně.cz publikovaném 28.8.2017, řidiči pražské MHD vyčerpali přesčasy. Hrozilo tedy, že na podzim bude MHD v Praze jezdit na prázdninový provoz. [49] [50]

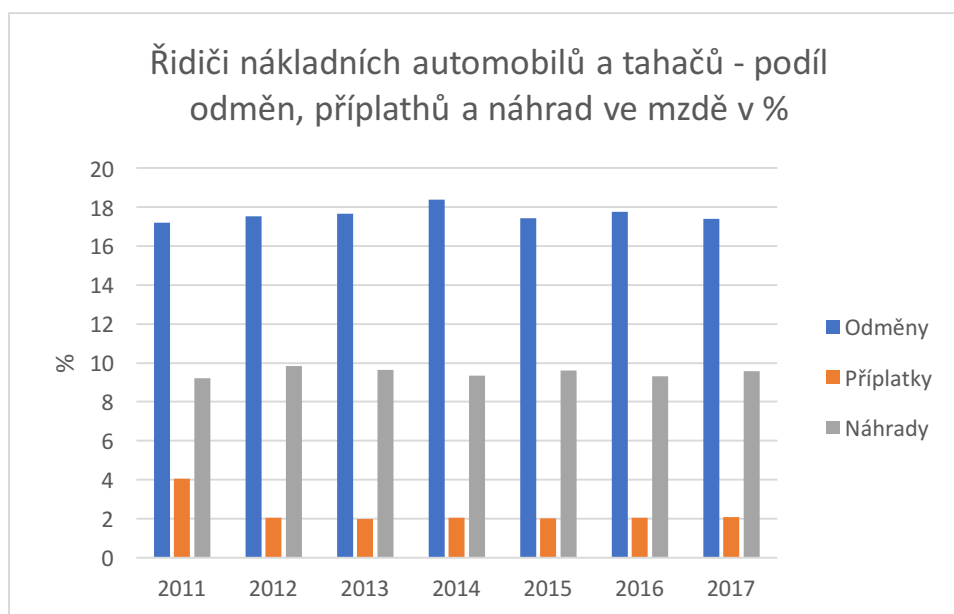
6.2 Mzdy, příplatky, odměny a náhrady

Nejdříve bychom si měli definovat, co jsou to příplatky, odměny a náhrady. Odměnu získá řidič za pracovní pohotovost a je ve výši 10 % průměrného výdělku. Příplatek je za přesčas, práci ve ztíženém prostředí nebo za práci v noci a bývá ve výši 10 % průměrného výdělku. Náhradu mzdy získá řidič v době dovolené nebo nemocenské. [45]

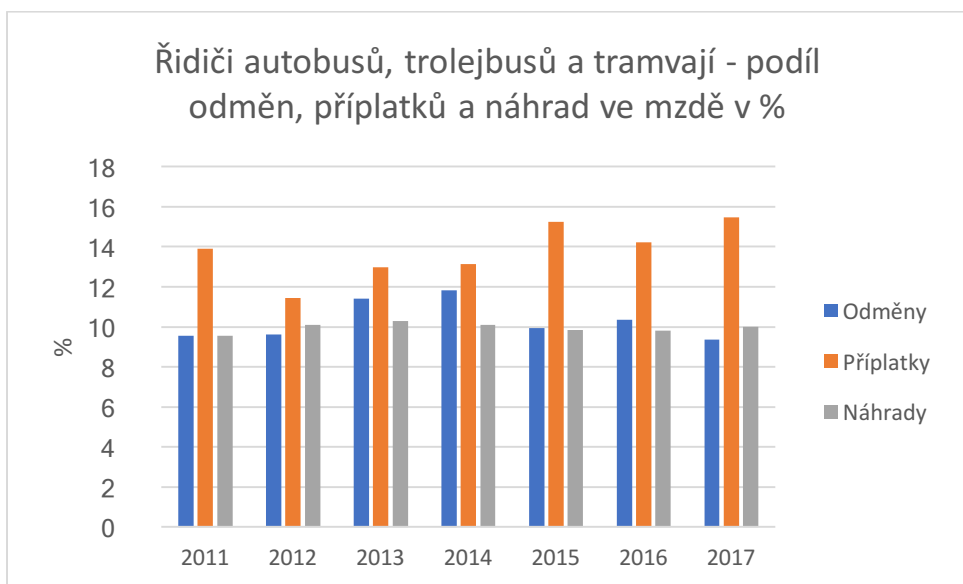
Výše příplatků, odměn a náhrad je u každé skupiny jiný. U strojvedoucích a řidičů autobusů, trolejbusů a tramvají je největší poměr příplatků, pravděpodobně za přesčasy, jak je znázorněno na grafech 36, 37, 38. U řidičů nákladních automobilů a tahačů je největší podíl v odměnách za pohotovost.



Graf 36: Podíl odměn, příplatků a náhrad ve mzdě strojvedoucích [10]

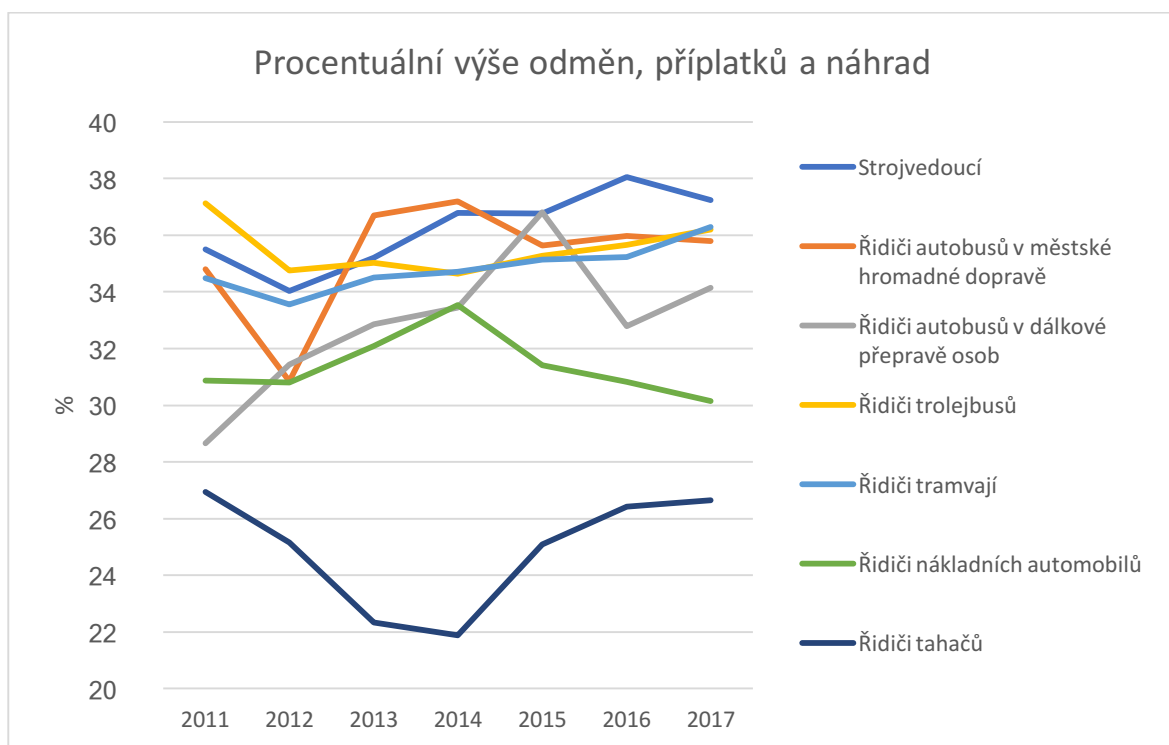


Graf 37: Podíl odměn, příplatků a náhrad ve mzdě řidičů nákladních automobilů a tahačů [10]



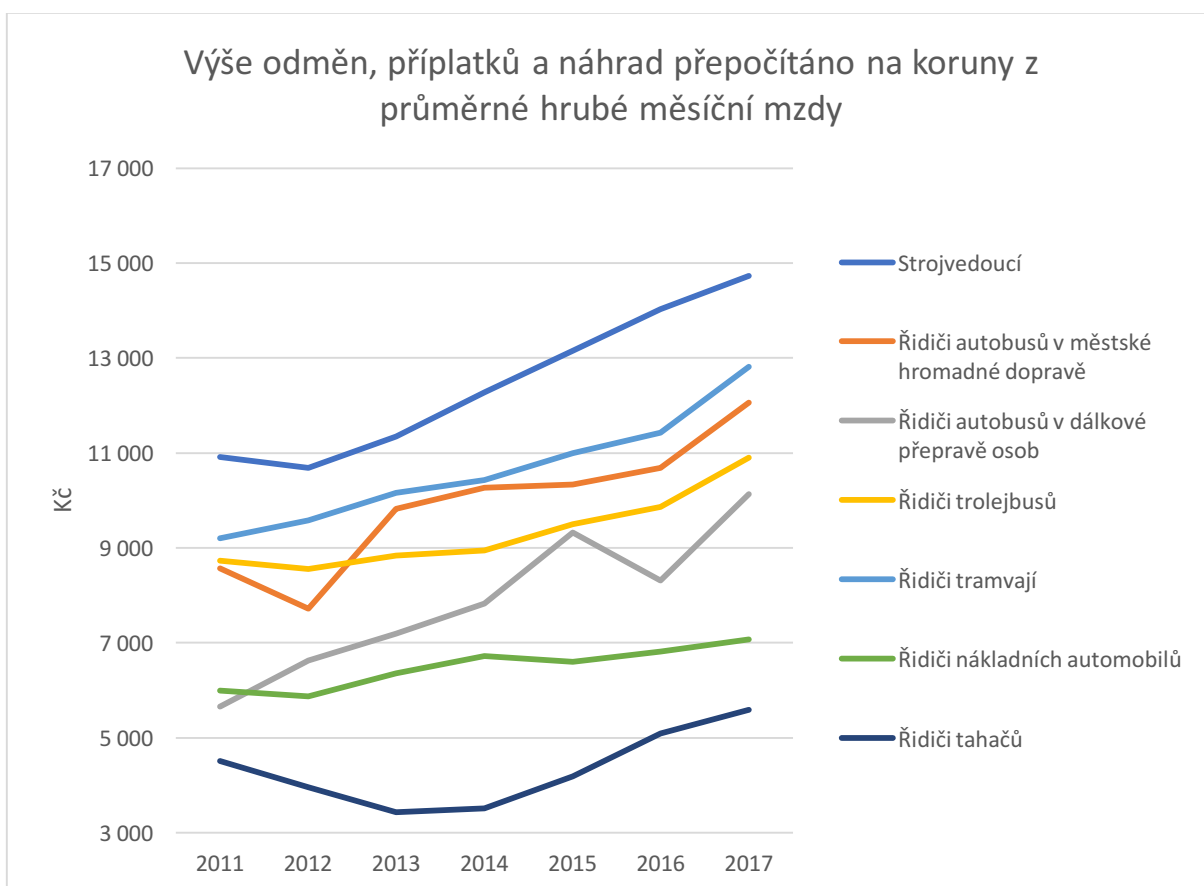
Graf 38: Podíl odměn, příplatků a náhrad ve mzdě řidičů autobusů, trolejbusů a tramvají [10]

Po sečtení odměn, příplatků a náhrad je graf 39 velmi proměnlivý. Od roku 2015 mají největší podíl bonusů na mzdě strojvedoucí, avšak nelze tvrdit, že to tak bude i do budoucna. Řidiči nákladních automobilů a tahačů mají bonusů nejméně. V předchozí kapitole jsem zjistila, že počet zaměstnanců v této skupině jako jediný roste, takže lze předpokládat, že zaměstnavatelé nemusejí kompenzovat chybějící zaměstnance přesčasy tolik, jako je to v druhých dvou skupinách.



Graf 39: Vývoj výše odměn, příplatků a náhrad v procentech [10]

Pokud si procentuální výši bonusů z grafu 39 přepočteme z průměrné hrubé měsíční mzdy z daného roku, získáme průměrnou výši bonusů v korunách. Vývoj bonusů je znázorněn na grafu 40. Oproti procentuálnímu vyjádření je přepočet na koruny ve větším rozpětí.



Graf 40: Vývoj výše odměn, příplatků a náhrad v korunách [10]

6.3 Pracovní podmínky

Dalším důvodem, proč je povolání řidiče neatraktivní, by mohly být pracovní podmínky. Ergonomie pracovního prostředí řidiče není vždy zaměstnancem ovlivnitelná (např. stav odpočívadel u cest využívaných řidiči nákladních automobilů a tahačů, kteří zde tráví povinný odpočinek). Maximální doba řízení je podle nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 561/2006/ES, v čl. 7 - 9 hodin a může být prodloužena dvakrát v týdnu na 10 hodin. Dále po 4,5 hodinách řízení je nařízena bezpečnostní přestávka, která musí trvat alespoň 45 minut. Odpočinek mezi směnami by měl být 11 hodin, lze ho ale rozdělit do dvou částí na 3 a 9 hodin. Také je možné tento odpočinek třikrát v týdnu zkrátit na 9 hodin. [51]

Zaměstnavatel tedy může ergonomii pracoviště řidiče zlepšit pouze výběrem a přidělením moderního vozidla řidiči a zázemím, které pro řidiče vybuduje v centrálních uzlech.

7 ZÁVĚR

Z kapitoly *Statistiky mezd řidičů a Vyhodnocení dat* je patrné, že mzdy řidičů rostou. Až na řidiče nákladních automobilů a tahačů se pohybují nad průměrnou hrubou měsíční mzdou České republiky. Má práce se věnuje vývoji mezd v období hospodářského růstu, v období konjunktury. Tomuto období odpovídá i tempo růstu mezd. Konjunktura má dopad na trh práce, který se odrazil i ve vývoji mezd v tomto období. Velká poptávka po řidičích a malá nabídka řidičů samotných generuje růst mezd.

I přes tento růst mezd počet řidičů ve sledovaném období ubývá. Problém vidím v pracovní době, respektive v množství přesčasů. Pro člověka zatíženého pravidelnými měsíčními splátkami jsou příplatky za přesčasy nepochybně dobrou zprávou. Ale obecně je tato praxe neudržitelná, i když díky snižujícím se počtu zaměstnanců není na dosah asi jiné řešení.

V porovnání s odpracovanou dobou jsou mzdy, hlavně u řidičů autobusů, nízké a řidiči se nepochybně cítí nedocenění. Ke zlepšení stavu nepřispívají ani výběrová řízení, pořádaná pro výběr dopravce na obsluhu daného území. V těchto řízeních hraje důležitou roli cena, za kterou je provozovatel schopen službu provozovat. A tato nízká cena už dopředu limituje výši mezd zaměstnaných řidičů. Dopravce, který takto získá zakázku, musí počítat s malým počtem zájemců o volné pracovní místo. Úskalí této praxe se potvrdilo v Ústeckém kraji, kde výběrové řízení vyhrál dopravce BusLine právě díky nejnižší ceně. Toto má v současné době dopad na kvalitu a zajištění dopravní obslužnosti v oblastech jeho působnosti. Společnost se potýká s častým omezením provozu i s nedostatkem financí.

Jedním z mnoha důvodů nedostatečného počtu řidičů může být i zrušení základní vojenské služby. V rámci této vojenské služby se skládaly i řidičské zkoušky na autobus a nákladní automobil. Po zrušení vojenské povinnosti přirozeně ubyl i počet řidičů autobusů.

Nejvyšší mzdy mají v současné době jednoznačně řidiči železničních vozidel. U strojvedoucích jsou pravděpodobně kontroly délky pracovní doby a přesčasů přísnější, není ani celkově odpracovaná doba přehnaně vysoká, jako tomu je například u řidičů autobusů.

Mění se také pohled na výběr zaměstnání u mladších lidí. Mnoho mladých lidí už nehledá zaměstnání jen za účelem získání mzdy. Začíná být podstatné množství kreativity vynaložené v zaměstnání, motivace do zaměstnání, pracovní prostředí a kolektiv kolegů. Proto si myslím, že zaměstnavatelé řidičů by se měli více zaměřit na motivaci zaměstnanců.

U přepravců v silniční nákladní dopravě jsem si již několikrát všimla motivačních programů a soutěží vyhlášených zaměstnavatelem. Zapojení bývá dobrovolné a výhrou je buď finanční bonus, nové rodinné vozidlo, dovolená... Zaměstnavatelé také poskytují daleko více výhod, než tomu bylo před několika lety.

Na jaře jsem měla možnost navštívit v rámci exkurze logistickou firmu HOPI, která se zabývá rozvozem potravin pro řetězce Makro, Lidl a další. Ti svým řidičům poskytují služební telefon, ze kterého mohou libovolně volat, a dokonce dostávají i operátorské balíčky pro nejbližší rodinu. Dále přispívají na složení řidičské zkoušky, což začíná být standardem pro všechny větší firmy zabývajícími se dopravou.

Motivovat stávající zaměstnance i potencionální zájemce o práci řidiče právě těmito různými zaměstnaneckými bonusy považuji za nejdůležitější. Ke zlepšení situace by mohly přispět i změny ve výběrových řízeních na dopravce, která jsou dnes orientována především na cenu. Nízká cena nabídky nedává dopravci možnost motivovat odpovídajícími mzdami své zaměstnance. Ti pak následně odcházejí.

8 POUŽITÉ ZDROJE

8.1 Literatura

- [1] EISLER, Jan, Jaromír KUNST a František ORAVA. *Ekonomika dopravního systému*. Praha: Oeconomica, 2011. ISBN 978-80-245-1759-9.
- [2] PAVELKA, Tomáš. *Makroekonomie: základní kurz*. 3. vyd. Slaný: Melandrium, 2007. ISBN 978-80-86175-58-4.
- [3] ARMSTRONG, Michael. *Řízení lidských zdrojů*. Praha: Grada, c2002. Expert (Grada). ISBN 80-247-0469-2.
- [4] ARMSTRONG, Michael. *Personální management*. Praha: Grada, 1999. ISBN 80-7169-614-5.
- [5] VYKA, Miroslav. *Role regionální železnice ve 21. století*. Ostrava: Svaz cestujících ve veřejné dopravě, 2017. ISBN 978-80-906622-0-9.
- [6] ŘÍHA, Zdeněk a Edvard BŘEZINA. *MULTIMODÁLNÍ DOPRAVA V ÚSTECKÉM KRAJI SE ZAMĚŘENÍM NA CHEMICKÝ PRŮMYSL*. Děčín, 2018. Studie. České Vysoké Učení Technické.
- [7] HOLMAN, Robert. *Ekonomie*. Praha: C.H. Beck, 1999. Beckovy ekonomické učebnice. ISBN 80-7179-255-1.
- [8] SOUČKOVÁ, Zdeňka. *MEZINÁRODNÍ PRACOVNÍ MIGRACE V ČR PO VSTUPU DO EU*. Brno, 2010. Bakalářská práce. Masarykova univerzita, Ekonomicko-správní fakulta.

8.2 Internetové zdroje

- [9] Zákon č. 2/1969 Sb. *Zákony pro lidi* [online]. [cit. 2018-08-25]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1969-2>
- [10] *ISPV - informační systém o průměrném výdělku*. [online]. TREXIMA, spol. s r.o. [cit. 2018-08-25]. Dostupné z: <https://ispv.cz/>
- [11] Zákon č. 435/2004 Sb. *Zákony pro lidi* [online]. [cit. 2018-08-25]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-435>
- [12] O MPSV. *MINISTERSTVO PRÁCE A SOCIÁLNÍCH VĚCÍ* [online]. [cit. 2018-08-25]. Dostupné z: <https://www.mpsv.cz/cs/65>
- [13] Trh práce ČR. *Vybrané kapitoly ze socioekonomické geografie České republiky* [online]. [cit. 2018-08-25]. Dostupné z: <https://is.muni.cz/do/rect/el/estud/pedf/js13/geograf/web/pages/03-trh-prace.html>

- [14] Zaměstnanost a nezaměstnanost podle výsledků VŠPS - Metodika. *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2018-08-25]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/zam_vsps
- [15] Zaměstnanost, nezaměstnanost. *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2018-08-25]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/zamestnanost_nezamestnanost_prace
- [16] *Vývoj nezaměstnanosti v Plzeňském kraji* [CD/DVD, Papír, Web]. In: . 2007, s. 27 [cit. 2018-08-25]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/20536484/13-323207a3.pdf/6602371a-005a-4c4d-9925-4a18ba2078ca?version=1.0>
- [17] Základní charakteristiky ekonomického postavení obyvatelstva ve věku 15 a více let. *Český statistický úřad - veřejná databáze* [online]. [cit. 2018-08-25]. Dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&pvo=ZAM01-B&skupId=426&katalog=30853&pvo=ZAM01-B&str=v467&u=v413__VUZEMI__97__19
- [18] Vývoj hrubého domácího produktu v ČR (ve stálých cenách). *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2018-08-25]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/cr_od_roku_1989_hdp
- [19] Obecná míra nezaměstnanosti v ČR a krajích. *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2018-08-25]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/obecna_mira_nezamestnanosti_v_cr_a_krajich
- [20] Plat, nebo mzda? Víte, co berete?. *Euro* [online]. 08. prosince 2017 [cit. 2018-08-25]. Dostupné z: <https://www.euro.cz/byznys/plat-nebo-mzdu-1374103>
- [21] *Informace o minimální mzdě od 1. ledna 2018*. In: . Ministerstvo práce a sociálních věcí České republiky. Dostupné také z: https://www.mpsv.cz/files/clanky/31800/Informace_o_MMe_od_1_ledna_2018_na_web_MPSV.pdf
- [22] Od roku 2018 neporoste jen minimální, ale i zaručená mzda. *Podnikatel.cz* [online]. 25. 10. 2017 [cit. 2018-08-25]. Dostupné z: <https://www.podnikatel.cz/clanky/od-roku-2018-neporoste-jen-minimalni-ale-i-zarucena-mzda/>
- [23] Minimální a zaručená mzda. *Ministerstvo práce a sociálních věcí* [online]. [cit. 2018-08-25]. Dostupné z: <https://www.mpsv.cz/cs/7667>
- [24] Co je dobré vědět o superhrubé mzdě?. *Finance.cz* [online]. 20.09.2017 [cit. 2018-08-25]. Dostupné z: <https://www.finance.cz/zpravy/finance/445479-co-je-dobre-vedet-o-superhrube-mzde/>
- [25] Superhrubá mzda a co vlastně znamená?. *Agentura student* [online]. 6.2.2018 [cit. 2018-08-25]. Dostupné z: <https://www.student.cz/novinky-a-sdeleni/supehrube-mzda-a-co-vlastne-znamenava->

- [26] Minislovník ekonomických výrazů. *Minislovník ekonomických výrazů* [online]. [cit. 2018-08-26]. Dostupné z: http://osz-stare.cmkos.cz/CZ/Ekonomika/members_minislovník.html
- [27] Mzdy a náklady práce. *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2018-08-25]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/prace_a_mzdy_prace
- [28] Průměrná mzda a evidenční počet zaměstnanců - Metodika. *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2018-08-25]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/1-pmz_m
- [29] PŘEDSTAVENÍ PROJEKTU. *IODA - Informace pro dopravní analýzy* [online]. [cit. 2018-08-26]. Dostupné z: <http://www.ioda.cz/?m=o-projektu>
- [30] Datábáze IODA. *IODA - Informace pro dopravní analýzy* [online]. [cit. 2018-08-26]. Dostupné z: <http://data.ioda.cz/>
- [31] Slovník dopravní terminologie. *Slovník dopravy* [online]. [cit. 2018-08-26]. Dostupné z: <http://slovníkdopravy.cz/>
- [32] Strategie Doprava 2050. *BusinessInfo.cz* [online]. 2011, 12. 4. 2011 [cit. 2018-08-26]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/strategie-doprava-2050-5161.html>
- [33] O ISPV. *ISPV - Informační systém o průměrném výdělků* [online]. [cit. 2018-08-26]. Dostupné z: <https://ispv.cz/cz/O-ISP.V.aspx>
- [34] Kolik vydělává řidič (busu, kamionu, bagru...)? *KupníSíla.cz* [online]. 1.1.2018 [cit. 2018-08-26]. Dostupné z: <https://kupnisila.cz/ridic/>
- [35] Platové třídy aneb Jak poznat do které patříte?. *Vím Víc* [online]. 2. 10. 2017 [cit. 2018-08-26]. Dostupné z: <https://www.vimvic.cz/clanek/platove-tridy-aneb-jak-poznat-do-ktere-patrite>
- [36] Řidiči linkových autobusů si polepší. Vláda zvýšila minimální částku, kterou si mohou vydělat. *Aktuálně.cz* [online]. 5.10.2016 [cit. 2018-08-26]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/finance/ridici-linkovych-autobusu-si-polepsi-vlada-schvalila-zvyseni/r~029acf148ae411e69d46002590604f2e/>
- [37] Mzdy, náklady práce - časové řady. *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2018-08-26]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/pmz_cr
- [38] Meziroční, mezičtvrtletní a bazický index. *Statistika&My* [online]. (02/2017) [cit. 2018-08-26]. Dostupné z: <http://www.statistikaamy.cz/2017/02/mezirocni-mezictvrtletni-a-bazicky-index/>
- [39] Medián. *Matematika.cz* [online]. [cit. 2018-08-26]. Dostupné z: <https://matematika.cz/median>
- [40] Průměr. *Matematika.cz* [online]. [cit. 2018-08-26]. Dostupné z: <https://matematika.cz/prumer>
- [41] Výpočet kvartilů Q1, Q2, Q3. *Matematika* [online]. [cit. 2018-08-26]. Dostupné z: <https://www.hackmath.net/cz/kalkulacka/vypocet-kvartilu-q1-q2-q3>

- [42] Výpočet decilov. *Matematika* [online]. [cit. 2018-08-26]. Dostupné z: <https://www.hackmath.net/cz/kalkulacka/vypocet-decilov>
- [43] Podle Hospodářské komory letos porostou mzdy o 8,6 procenta. Růst HDP má překročit čtyři procenta. *ČT24* [online]. 10.6.2018 [cit. 2018-08-26]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/ekonomika/2505862-podle-hospodarske-komory-letos-porostou-mzdy-o-86-procenta-rust-hdp-ma-prekrocit>
- [44] Konjunktura a růst mezd prostě patří k sobě. *Česká pozice* [online]. 17.5.2018 [cit. 2018-08-26]. Dostupné z: http://ceskapozice.lidovky.cz/konjunktura-a-rust-mezd-proste-patri-k-sobe-feu-/debata-jana-machacka.aspx?c=A180517_100729_pozice-tema_houd
- [45] Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce. *Business Center.cz* [online]. [cit. 2018-08-26]. Dostupné z: <https://business.center.cz/business/pravo/zakony/zakonik-prace/>
- [46] Práce přesčas. *Pracomat* [online]. [cit. 2018-08-26]. Dostupné z: <https://www.pracomat.cz/poradna/pro-pracujici/330-prace-prescas.html>
- [47] Omezení MHD, zpoždění zásilek. Česku hrozí netušená krize, každý rok skončí tři tisíce řidičů. *Aktuálně.cz* [online]. 4.1.2018 [cit. 2018-08-26]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/nevideli-jste-ridice-kazdy-rok-jich-v-cesku-skonci-tri-tisic/r~db0df910f0a111e7a4500cc47ab5f122/?redirected=1535298213>
- [48] Autobus z Mohelnice nevyjel, chyběl řidič. Je jich málo. *Šumperský a Jesenický deník.cz* [online]. 25.6.2018 [cit. 2018-08-26]. Dostupné z: https://sumpersky.denik.cz/zpravy_region/autobus-z-mohelnice-nevyjel-chybel-ridic-je-jich-malo-20180625.html
- [49] Dopravní podnik omezí některé spoje. Může za to nedostatek řidičů. *Hradec Kralove.cz* [online]. 3.4.2018 [cit. 2018-08-26]. Dostupné z: <https://zpravy.hradeckralove.cz/dopravni-podnik-omezi-nektere-spoje-muze-za-to-nedostatek-ridicu-40945/>
- [50] Řidiči pražské MHD vyčerpali přesčasy, chybí jich 160. Na podzim hrozí prázdninový řád, tvrdí odbory. *Aktuálně.cz* [online]. 28.8.2017 [cit. 2018-08-26]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/dopravci-pouzivaji-trik-prahy-zvedaji-mzdy-a-berou-ji-ridice/r~16f6ed4a89a211e7a7d1002590604f2e/>
- [51] Režim řidičů (561/2006, AETR, výjimky). *Ministerstvo dopravy* [online]. [cit. 2018-08-26]. Dostupné z: [https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava/Rezim-ridicu/Rezim-ridicu-\(561-2006,-AETR,-vyjimky\)](https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava/Rezim-ridicu/Rezim-ridicu-(561-2006,-AETR,-vyjimky))

9 SEZNAM VZORCŮ

(1) Míra obecné nezaměstnanosti [13]	9
(2) Deflátor HDP [2]	11
(3) Bazický index	29

10 SEZNAM GRAFŮ

Graf 1: Grafické vyobrazení trhu práce [7]	8
Graf 2: Migrace pracovní síly [7]	8
Graf 3: Vývoj obecné míry nezaměstnanosti [19].....	9
Graf 4: Vývoj hrubého domácího produktu [18].....	11
Graf 5: Vývoj HDP a obecné míry nezaměstnanosti [17] [18]	12
Graf 6: Vliv minimální mzdy na trh práce [7]	13
Graf 7: Vývoj průměrné hrubé měsíční mzdy [27].....	14
Graf 8: Vývoj dopravních výkonů silniční a železniční dopravy [30].....	16
Graf 9: Vývoj přepravních výkonů v osobní dopravě [30].....	17
Graf 10: Vnitrostátní a mezinárodní přepravní výkony v osobní dopravě [30]	18
Graf 11: Porovnání přepravních výkonů v mezinárodní a vnitrostátní osobní dopravě [30]...	18
Graf 12: Vývoj přepravních výkonů v nákladní dopravě [30].....	19
Graf 13: Vnitrostátní a mezinárodní přepravní výkony v nákladní dopravě [30].....	20
Graf 14: Porovnání přepravních výkonů v mezinárodní a vnitrostátní nákladní dopravě [30]	20
Graf 15: Vývoj počtu vypravených spojů [30]	22
Graf 16: Vývoj počtu zaměstnanců [10]	22
Graf 17: Vývoj počtu strojvedoucích [10].....	23
Graf 18: Vývoj počtu řidičů autobusů, trolejbusů a tramvají [10]	23
Graf 19: Vývoj hrubé mzdy u řidičů autobusů, trolejbusů a tramvají [10]	24
Graf 20: Vývoj mezd u strojvedoucích [10].....	24
Graf 21: Vývoj počtu řidičů nákladních automobilů a tahačů [10]	25
Graf 22: Vývoj mezd u řidičů nákladních automobilů a tahačů [10]	25
Graf 23: Vývoj průměrné hrubé měsíční mzdy [10].....	27
Graf 24: Porovnání průměrné hrubé měsíční mzdy řidičů s průměrem v ČR [10] [37]	28
Graf 25: Bazický index průměrné hrubé měsíční mzdy [10].....	29
Graf 26: Bazický index mediánu hrubé měsíční mzdy [10]	30
Graf 27: Bazický index 1.decilu hrubé měsíční mzdy [10].....	31
Graf 28: Bazický index 9.decilu hrubé měsíční mzdy [10].....	32
Graf 29: Podíl 1.decilu s 9.decilem a průměrem u hrubé měsíční mzdy strojvedoucích [10].	33
Graf 30: Podíl 1.decilu s 9.decilem a průměrem u hrubé měsíční mzdy řidičů autobusů, trolejbusů a tramvají [10]	33
Graf 31: Podíl 1.decilu s 9.decilem a průměrem u hrubé měsíční mzdy řidičů nákladních automobilů a tahačů [10]	34
Graf 32: Vývoj HDP a průměrné hrubé měsíční mzdy [10] [18]	35
Graf 33: Vývoj celkové odpracované doby [10].....	36

Graf 34: Vývoj odpracovaných přesčasů [10].....	37
Graf 35: Vývoj počtu zaměstnanců a odpracovaných přesčasů u řidičů autobusů, trolejbusů a tramvají [10].....	38
Graf 36: Podíl odměn, příplatků a náhrad ve mzdě strojvedoucích [10]	39
Graf 37: Podíl odměn, příplatků a náhrad ve mzdě řidičů nákladních automobilů a tahačů [10]	39
Graf 38: Podíl odměn, příplatků a náhrad ve mzdě řidičů autobusů, trolejbusů a tramvají [10]	40
Graf 39: Vývoj výše odměn, příplatků a náhrad v procentech [10].....	40
Graf 40: Vývoj výše odměn, příplatků a náhrad v korunách [10].....	41

11 SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: HDP a obecná míra nezaměstnanosti [17] [18].....	12
Tabulka 2: Vývoj dopravních výkonů silniční a železniční dopravy [30].....	16
Tabulka 3: Vývoj přepravních výkonů v osobní dopravě [30].....	17
Tabulka 4: Vývoj přepravních výkonů v nákladní dopravě [30].....	19
Tabulka 5: Platové třídy [34].....	21
Tabulka 6: Vývoj počtu vypravených spojů [30].....	22
Tabulka 7: Vývoj počtu zaměstnanců [10].....	23
Tabulka 8: Vývoj hrubé mzdy u řidičů autobusů, trolejbusů a tramvají [10].....	24
Tabulka 9: Vývoj hrubé mzdy u strojvedoucích [10].....	24
Tabulka 10: Vývoj hrubé mzdy u řidičů nákladních automobilů a tahačů [10].....	25
Tabulka 11: Vývoj průměrné hrubé měsíční mzdy [10].....	27
Tabulka 12: Procentuální navýšení průměrné hrubé mzdy ve sledovaném období [10].....	27
Tabulka 13: Průměrná hrubá měsíční mzda v České republice [37].....	28
Tabulka 14: Bazický index průměrné hrubé měsíční mzdy [10].....	29
Tabulka 15: Bazický index mediánu hrubé měsíční mzdy [10].....	30
Tabulka 16: Bazický index 1.decilu hrubé měsíční mzdy [10].....	31
Tabulka 17: Bazický index 9.decilu hrubé měsíční mzdy [10].....	32
Tabulka 18: Podíl 1.decilu s 9.decilem a průměrem u hrubé měsíční mzdy strojvedoucích [10].....	33
Tabulka 19: Podíl 1.decilu s 9.decilem a průměrem u hrubé měsíční mzdy řidičů autobusů, trolejbusů a tramvají [10].....	33
Tabulka 20: Podíl 1.decilu s 9.decilem a průměrem u hrubé měsíční mzdy řidičů nákladních automobilů a tahačů [10].....	34
Tabulka 21: Vývoj HDP a průměrné hrubé měsíční mzdy [10] [18].....	35
Tabulka 22: Odpracovaná doba celkem [10].....	36
Tabulka 23: Průměrný počet odpracovaných přesčasů za měsíc [10].....	37
Tabulka 24: Průměrný počet odpracovaných přesčasů za měsíc [10].....	37