

Školení pro firmy členů Společenství autodopravců Čech a Moravy (SAČM) za podpory EU

Čtvrtek, 10. listopadu 2011



Podnikání každého z autodopravců dnes provází bezpočet problémů a zdá se, že bude hůř; od roku 2009 se zvedly ceny pohonných hmot v průměru o 9 Kč, poroste cena mýtného spolu s dalšími náklady, sílí tlak zadavatelů přepravy na snížení její ceny. To vše komplikuje mnohotýdenní opoždění úhrady faktur.

Majitelům a manažerům velkých firem to způsobuje vrásky, pro malé firmy, a zvláště podnikající osamělé autodopravce, je už samotné opoždění plateb doslova likvidující. Podrobně jsme současné problémy malých autodopravců rozebírali s dr. Lubomírem Ondrouškem, 1. místopředsedou Společenství autodopravců Čech a Moravy (SAČM):

Jak má mít řidič nákladáku či kamionu za těchto okolností čistou hlavu a klidnou mysl pro plné soustředění k bezpečné jízdě, můžete v tom pomoci?

Samozřejmě, že nemá, a vzhledem k předpokládané hospodářské situaci ji zřejmě ani mít nebude. Přestože je nyní relativně dostatek práce, tak se autodopravcům, zejména těm menším, stále nedaří krýt neustále stoupající náklady na podnikání v tomto oboru. Ani zvýšená obrátkovost tomu výrazně nepomáhá a ceny za přepravy zboží a osob mnohdy neodpovídají vynaloženým nákladům a úsilí autodopravce.

O co víc se to dotýká malých dopravců?

Především nejsou v postavení, kdy by mohli o cenách vyjednávat. Velké firmy mají manažery, právníky, dlouhodobé smlouvy s ošetřenou výší cen, kdežto podnikatel a řidič v jedné osobě ani nemá čas na vyjednávání, přičemž i kdyby měl, stejně by nepochodil... vždyť na webu je tolik malých firem!

Jaká je dnes průměrná ziskovost dopravních firem a existuje zde diferenciace velké versus malé firmy?

Vycházíme-li z údajů ministerstva financí, tak z průměru let 2008 až 2010 dopravci vykazovali průměrný zisk ve výši od jednoho do tří procent. Podle našich zkušeností - zastupujeme 300 našich členů, malých firem i živnostníků s koncesí na provozování silniční dopravy, jež disponují zhruba 2500 vozidly - se zisk malých firem pohybuje kolem půl procenta a velmi často se dostávají do ztráty. Je to logické, protože je zde velký nepoměr mezi dosaženým výnosem a náklady, přičemž o zisku se někdy nedá vůbec hovořit. Vše navíc komplikuje velmi dlouhá doba splatnosti faktur a v poslední době i enormní růst ceny motorové nafty.



Snažíte se pomáhat řidičům na všech frontách a obdivuji trpělivost, s níž přesvědčujete při každé příležitosti politiky o nesmyslnosti některých opatření, ovšem co se dá dělat pro posilování sebevědomí malých dopravců, aby dokázali v této džungli vůbec přežít?

Především se snažíme dát jim do rukou zbraň proti sílícímu tlaku na snižování cen za přepravu. Tou je obecně platný kalkulační vzorec, aby každý věděl, co vše zahrnout do nákladů, aby jejich cenová politika měla racionální základ. Vycházíme zde z poznatků po předchozí krizi, kdy malých dopravců ubylo, protože si mnozí ani nedokázali reálně spočítat, za kolik mají jezdit. Takový vzorec sice existuje, ale nikdo nedokáže přesně a jednoznačně zdokumentovat, co do jednotlivých řádků dosadit. Proto na něm pracujeme ve spolupráci s resorty financí, dopravy, s odborníky z vysokých škol, a jakmile spatří světlo sv

ěta, čeká nás náročná osvěta nejen v řadách dopravců, ale i ve firmách, které jim zajišťují práci. Spolu s tím chceme pro malé dopravce prosadit rovnocenné podmínky pro podnikání v rámci hospodářské soutěže, tedy odstranění dumpingových cen a narovnání cenové hladiny i uzákonění 30denní splatnosti faktur.

Rovnocenné podmínky se zpravidla vytvářejí tam, kde byl někdo diskriminován...

Mezi tím, jaké podmínky mají velké společnosti na rozdíl od malých, je obrovský rozdíl a lze tady hovořit v řadě případech, třeba u zmíněných dumpingových cen i jinde, o skutečné diskriminaci. Navrhovali jsme v minulosti i určitou dočasnou regulaci trhu, ale velké firmy nemají takové potíže a zajímají je i jiné okolnosti, tak nás nepodporovaly a nenašla se ani politická vůle ke změně.

Na vašem webu je zmínka o probíhajících školeních pro zaměstnance vašich členských firem. Řekněte, prosím, kdo je zajišťuje a jaký mají obsah?



SAČM již druhým rokem školí zaměstnance svých členských firem ve formě kursů zaměřených na zvyšování jejich profesních znalostí v rámci tříletého vzdělávacího projektu hrazeného ze zdrojů Evropského sociálního fondu a Operačního programu Lidské zdroje

e a zaměstnanost. Mělo by tak být proškoleny asi tři tisíce osob od členů vedení firem až po řidiče se zaměřením na bezpečnost dopravy, ekonomické a další aspekty podnikání, otázky komunikace a jiné.

Odpovídají tyto tematické okruhy praktickým, potřebám řidičů a podnikatelů, kterým jsou určeny?

V zásadě ano, avšak je to otázka, kterou nyní analyzujeme a posuzujeme. Chtěli bychom, aby tato školení operativněji reagovala na změny v ekonomice a způsob, jak ovlivní potřeby a chod dopravních firem a jejich zaměstnanců. Pozornost by se měla věnovat také psychologickým aspektům dopravců, zejména se zřetelem na řidiče, finanční i počítačové gramotnosti a od věci není ani posilování jejich jazykových znalostí.

A pokud se týká samotné organizace školení, je i tady co vylepšit?

Jistě. Například celý systém vyhodnocování je až příliš složitý. Plánování tematických okruhů na celé mnohaleté období neumožňuje reagovat na aktuální požadavky trhu i potřeby malých firem. Ona vlastně vůbec chybí koncepce vzdělávacích programů pro tento segment, kde velkou většinu aktivních dopravců tvoří malí soukromníci. Vhodné byly krátkodobé kursy, neboť malí dopravci nejsou schopni absolvovat souvislé dlouhodobé kursy, a spíše si volný čas mohou udělat o víkendech. Není pro ně příliš vhodná ani forma přímé účasti na školení; chybí zde například možnost e-learningu atd. Podpora z fondů EU je ovšem určena pouze na školení s přesně stanoveným počtem účastníků, a tak třeba krach jedné firmy může zkomplikovat plynulý chod celého projektu. Také získání podpory z těchto fondů je spojeno se složitou administrativou a pro malou firmu je tak skoro nemožné získat podporu. Proto se zde SAČM snaží působit jako zprostředkovatel a organizátor.

Připravil Jiří Novotný