

NA CESTÁCH 12

**Žen za volantem
autobusů bude přibývat,
říká Jana Martišková.
Sama už ujela přes
2,5 milionu kilometrů**



3

**Jihočeši se
na rakouském
polygonu
neztratili.
Byli druzí**



4

**Jak vychovat
a získat nové řidiče?
Těžká otázka,
připouští
Karel Holan**



5

**CK Saturn
po úspěšném
létě 2015
zahájila
zimní sezonu**



8

Plním si dětské sny, říká řidička Venuše Kubíčková. Po kamionech řídí autobus

Venuše Kubíčková je mámou od tří dětí a také řidičkou autobusu v prachatické provozovně ČSAD AUTOBUSY České Budějovice. Ve firmě je jednou ze tří žen, které usedají za volant autobusu.

Na něj přesedlala z kamionu, s nímž křižovala silnice na jih, západ i sever Evropy. Právě mateřské povinnosti pak rámuje její pracovní kariéru. „Tady si každá ženská musí vybrat. Já dala přednost dětem. Pěče o ně se s profesí řidičky autobusu lépe skloubí, než když sedíte za volantem kamionu,“ vysvětluje.

Vyučená švadlena u řemesla vydržela jen rok, během kterého si našetřila na to, aby si mohla udělat „papíry“ na nákladní vozy a autobusy. A jakmile je získala, přesedlala za volant. „To byl můj sen, který mám po tátovi. Ten léta jezdil v ČSAD Tachov a potom jako brigádník třeba pro strakonický pivovar,“ říká Venuše Kubíčková. Po mamince má zase nezvyklé jméno. Ale jedno, ani druhé by neměnila.

Když se jí zeptáte, kdy poprvé seděla za volantem, říká, že už v osmi. V traktoru na poli při sběru brambor. A už jí to nepustilo.

S kamionem poprvé vyjela do ciziny v roce 2005 v barvách soukromého dopravce. Nejprve



Venuše Kubíčková vyměnila kamion za autobus.

v tandemu a po čase už sama. Vozila autodíly do Rumunska, další zboží do Španělska, Francie, Německa nebo Švédska. „Poznávejte cizí země a dává vám to svobodu. I když představa, že šofér sedne za volant a jen jím točí, je hodně zjednodušená. Ta práce je dost náročná a člověk při ní musí mít pokoru a disciplínu, aby dodržoval dopravní předpisy, bezpečnostní přestávky a všechno, co k tomu patří. Ale na některé situace se připravit snad ani nelze. Jako když v Rumunsku v no-

ci padla rána a osobák se zastavil o zeď firmy, kde jsem parkovala. To je pak trochu drsnější probuzení,“ povídá s úsměvem. Tyhle zážitky ji tedy nechybí, stejně jako stále rostoucí provoz na evropských silnicích a dálnicích. Ale v Česku to není o nic lepší. Tady se zase setkala s „vybrždováním“ nebo bezohledným předjížděním v úsecích, kde to dopravní značení nedovoluje a normálního řidiče by snad ani nemohlo napadnout.

Když se pak po další mateřské

dovolené rozhodovala, kam nastoupí, zvolila v roce 2013 dopravní společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice. Má sice zkušenosti i s dopravou nákladu na stavbu, kam třeba vozila betonové schody, ale autobus byl jasnou volbou. Na Prachaticku vozí zhruba od pěti ráno cestující na místních linkách ze Lhenic a okolí. A občas o víkendu jezdí Prahu a ráda by také zájezdové autobusy, ale to až nejmladší dcera povyroste.

(Pokračování na straně 8)

Myslíme na cestující a chceme jim nabízet stále lepší služby

Aktivita, které naše společnost nabízí, potřebují stejnou akceschopnost a reakci na dění na trhu, jako každé jiné zboží, obchod a služby.

Rok 2015 ještě nekončí, přesto si krátce dovoluji zhodnotit, co se nám už letos podařilo a co nás ještě čeká.

Kromě modernizace vozového parku, kde jsme v letošním roce nahradili 10 autobusů novými a zatím další dva generálkovými, pracujeme na rekonstrukcích a vylepšování autobusových nádraží. A to nejen v prostorách pro cestující, jak tomu bylo letos v Prachaticích. Počítáme se zaváděním elektronických informačních systémů a wi-fi nejen v prostorách autobusových nádraží, ale i v autobusech, jezdících na dálkových a vnitrokrasových dálkových linkách. Tedy v autobusových spojích mezi obcemi s rozšířenou působností a krajským městem.



Ve Vodňanech jsme zahájili provoz nové informační kanceláře, kde si lidé mohou vyřídít průkazky, zakoupit jízdenky a místenky a informovat se o autobusových spojích. Jde o pozitivní změnu, neboť dosud byla ve Vodňanech tato služba složitě dostupná, protože na autobusovém nádraží, které provozuje jiný subjekt, než naše dopravní společnost, tyto služby nabízeny nebyly.

Novou kancelář nyní cestující najdou na vlakovém nádraží s veškerým potřebným zázemím, které přispívá ke komfortu cestování. Právě blízko železničního nádraží je také naše nová zastávka, která je oproti autobusovému nádraží krytá. Naše služby chceme právě v blízkosti vlakového nádraží dále rozšiřovat, abychom cestujícím nabízeli stále lepší služby.

S tím souvisí i zavedení nové obchodní značky BUSEM, jejímž vlastníkem je společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice. Což byla velká a výrazná změna. Mnoho, a nejen našich cestujících, oprávněně považovalo zavedení nové obchodní značky za odchod od zavedené a tradiční značky ČSAD. Chceme být prostě jiní.

Velmi dlouhý obchodní název společnosti nás velmi limitoval v marketingových aktivitách, stejně jako zaměnitelnost s jinými firmami

v České republice, které v názvu rovněž používají ČSAD. Z tohoto důvodu jsme se rozhodli pro změnu. Podobný model jsme zavedli už před časem, kdy pod naším „ičem“ používáme obchodní název cestovní kancelář Saturn. Nyní jsou i služby, díky obchodní značce BUSEM, v autobusové dopravě pro naše zákazníky snadněji identifikovatelné. Budu rád, když si je cestující spojí také s rychlejšími dálkovými a vnitrokrasovými dálkovými linkami, neboť pro následující období předpokládáme jejich zrychlování. Připravujeme nejen rychlíkové spoje na těchto trasách s minimem „nácestných“ zastávek, ale i v brzké době vybavení vozidel wi-fi pro vyšší komfort cestování.

Věříme, že nejen díky těmto změnám, ale i další modernizaci si udržíme stávající zákazníky a zaujme nové.

Ing. Vladimír Homola,
generální ředitel

Novou obchodní značku berou zákazníci za svou

Když v květnu akciová společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice představila novou obchodní značku „busem“, věřila, že cestující tuto radikální změnu přijmou. A další měsíce ukázaly, že se předpoklady naplňují.

„Ohlasy máme veskrze pozitivní. Za některými se skrývá i hezký příběh jako v případě manželů, kteří nově polepené autobusy zaregistrovali, ale protože se nemohli shodnout, zda se jedná o novou značku nebo o nového dopravce, vsadili se o večer v restauraci. Vyhrála manželka, takže útrata šla za manželem,“ říká obchodní ředitel ing. Karel Coufal.

Podle něho k pozitivnímu vnímání pomohlo jasné sdělení, upozorňující na nabízené dopravní služby, srozumitelné grafické zpracování s barevnou kombinací, doplněnou sevrženou rukou a zdviženým palcem. Tedy populárním počítačovým „lajkem“, symbolem mladé generace.

„I když někteří v tom viděli mo-

tyly, poletující kolem loga. Ale ani to by nebylo od věci, protože své sepětí s přírodou a životním prostředím, díky nasazení ekologických autobusů na stlačený zemní plyn CNG, nijak netajíme,“ dodal obchodní ředitel. Podle něho tak už někdejší logo v podobě tradičního okřídleného kola, spojeného i po privatizaci s bývalými dopravními podniky ČSAD, patří minulosti.

„Alespoň tedy v našem případě, protože my jezdíme „busem,“ dodal s úsměvem a doplnil, že cestující častokrát teprve nyní zjišťují, že není ČSAD jako ČSAD, že jen v jižních Čechách jsou čtyři dopravci s touto historickou zkratkou v názvu.

„Převlékání“ firemní značky se nyní dokončuje na všech autobusových nádražích a provozech společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice. Nové logo

„busem“ mají i všechny autobusy. Pouze na těch starších, s datem výroby před rokem 2007, se nové přelepy neobjeví, neboť by to nebylo, vzhledem k jejich předpokládané životnosti, ekonomické.

Každopádně poděkování „jsme rádi, že jezdíte busem“, které se v autobusech ozývá na konečné spoje z Českých Budějovic do Prahy a zpět, je univerzální a patří všem, co jezdí Busem.



Žen za volantem bude přibývat, říká Jana Martíšková. Ujela už 2,5 milionů kilometrů

Vodňany

Bylo to setkání legendy s nováčkem. Za volantem autobusu Eva Zelenková, sbírající teprve první zkušenosti a kilometry, a vedle ní Jana Martíšková, která těch kilometrů najela už přes 2,5 milionu. Pro normálního smrtelníka neuvěřitelné číslo, které zvládla za 30 let, hlavně jako řidička kamionů, a později také autobusů. Lepší vyučující i patronku si začínající řidičky sotva mohou přát.

„Jákmile naskočíte do tohoto vlaku, je konec, už vás to nepustí,“ říká Jana Martíšková a popisuje svůj příběh absolventky gymnázia, která sice vystudovala vysokou školu, ale protože začala učit v autoškolě, dala své profesi sbohem. Kdo chtěl totiž v autoškolě připravovat i řidiče nákladáku, sám musel mít alespoň rok praxe. Proto šla do tehdy ještě státního ČSAD jezdit se sklápěčkou, a v autoškolě zůstala jen jako externí učitelka. A u volantu už zůstala. Mimochodem, podobně je na tom i její bratr, který vystudoval Matematicko-fyzikální fakultu UK, ale živí se jako řidič. Prý není divu, když se oba narodili takřkajíc na autobusovém dvoře, protože tatínek byl šéfem závodu ČSAD v Prachaticích a pak i podniku v Budějovicích.

„Když chlapi mohou být kuchaři, proč by ženské nemohly řídit? Mám radost, když řidiček autobusů přibývá. Už jsem starý pardál, dlouho jsem byla na jihu Čech jediná, ale následovnice se už ve firmě objevují: Venuše na Prachaticku, Eva tady na Vodňanskou a Gabriela na Českokrumlovsku. Musí to být bytelné ženské a něco vydržet, protože cestující i ostatní řidiči budou prudit, zkoušet, snažit se je vytočit, jen proto, že to jsou ženské. S tím musí počítat,“ povídá Jana Martíšková.

Podle ní se ale není čeho bát. Každá dobrá autoškola jim dá základ a zbytek se musí naučit, což prý trvá celý život, protože i sebelepšího šoféra na silnici vždy ně-



Eva Zelenková

co překvapí. Základem je proto stoprocentní soustředění a vnitřní klid. „Rodinný život jde do podžou, protože ráno vstáváte v půl třetí a v osm večer se vracíte. Musíte mít chápajícího manžela či partnera. Nejlépe, když také sám jezdí. Nebo chápajícího zaměstnavatele, který řidiče vyjde vstříc tím, že jezdí třeba jen ranní a dopolední směny,“ dodává. Sama na kamion předsedla až když byli oba synové soběstační a muž se rozhodl, že místo ní zůstane doma. Tam se ona objevila vždy až za dva, tři měsíce, protože s kamiony jezdila u lucemburské firmy se španělským návesem. „Vždycky je něco za něco. Pohodlí šlo stranou, ale dokázala jsem rodinu zajistit. Kluci vystudovali, co chtěli, mají kde bydlet, jsou zajištěni. V okamžiku, kdy jsem měla tuhle povinnost z krku, jsem se vrátila,“ říká.



Jana Martíšková

V červnu 2003 tak začala jezdit s autobusem v ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a vydržela to dvanáct let. Letos v září se vrátila tam, kde před lety začínala, do autoškoly a ve firmě už vypomáhá jako brigádnice. A také jako dobrá duše nováčků, které dostává na zácvik. O Evě Zelenkové, která si řidičský průkaz dělala v rámci rekvalifikace s pomocí úřadu práce, říká, že je pracovitá, maká a jednou z ní může být dobrá řidička autobusu. Možná i proto, že i její otec jezdil v ČSAD.

„Vím, co ta práce obnáší, stejně jako, že autobus je velký, dlouhý, silný. Mám k němu respekt, ale bát se ho nelze. To bych tuhle práci nemohla dělat,“ povídá Eva, jejíž přítel také řídí autobus.

„Já, ani bratr jsme nikdy nezalitovali, že jsme utekli od původních profesí. Podívejte, Evropa mi je malá, Asii mám zcouranou, v Číně

jsem byla za volantem nejednou,“ nechává Jana Martíšková nakouknout do své řidičské profese.

Do Číny se dostala nepřímo díky hudebníkovi Michaelu Kocábovi, který se počátkem 90. let zasedl o to, že z tehdejšího Československa odešla sovětská vojska, pobývající zde od invaze v roce 1968. Pro celou střední skupinu vojsk, zahrnující i sovětské vojáky v Maďarsku či Německu, se v městě Čajkovskij, nedaleko Permu na zelené louce stavělo celé městečko, obytné domy, školy, školky, pošty. A ona na stavbu vozila materiál ze západní Evropy.

Když přitom říká, že jde o těžké povolání, nelze ji nevěřit. Zvláště, když vypráví zážitky z cest, když ji třeba u francouzského Lille v noci zloději přes stažená okénka do kabiny nastříkali rajský plyn, vylomili zámky, ale neokradli ji, protože na noc si dveře jistí přes madla provléknutou kurtňičkou. Nebo o karambolu, který ji hrozil, když ze Španělska vezla 26 tun železa v podobě kořečkového rypadla a řidič kamionu, kterého míjela, zaspal a v setině vteřiny musela řešit, jak z té šlamastiky ven, takže místo brzdění naopak sešlápla pedál s plynem, a když po dvou kilometrech zastavila, zjistila, že má krvavé žilky v očích, jak to rvala silou...

To teď, když na Netolicku vozí autobusem děti do škol a zpátky domů, vysloužila si od nich pojmenování Bonbonová babička. Vedle volantu má na palubní desce košíček s bonbony, vyměňuje je za pořádek v autobuse. „To víte, že si pořádek hlídám, aby se tady neválela jediná jízdenka nebo papírek. A představte si, že to takhle funguje. Ani sprostě mi tady děti nemluví. Tuhle jeden kluk zarval „Peříku, jdi do prdele!“ Tak přibrzdím a povídám, „Je mi jasné, že ti Peřík vadí, ale příště ho pošli do šesti písmen.“ A stále to funguje a děti na netolických linkách to používají.“

To je prostě Jana Martíšková. Žijící legenda mezi jihočeskými řidičkami kamionů a autobusů.

Český trh práce má další nedostatkovou profesi - řidiče autobusů a kamionů

Současný rychlý růst české ekonomiky odhalil některá její slabá místa. Například nedostatek technických profesí, řemeslníků a také řidičů autobusů a nákladních automobilů.

Praha

Stačí srovnat pár čísel - šoférů firmy před dvěma lety přes úřady práce sháněly 1300, nyní je v nabídce už 5800 volných míst. Skutečná potřeba bude zřejmě ještě vyšší. Zatímco v kamionové dopravě se zvyšují o desítky procent objemy přepravy, v té autobusové je snaha, vedle otvírání některých nových linek, především zvyšovat úroveň služeb. Ani jedno se bez řidičů neobejde. Zvláště, když mnozí už mají penzijní věk, nebo se k němu blíží. Odhaduje se, že v zemi je zhruba dva-



Mezi zkušené řidiče patří také Pavel Říha z provozovny Český Krumlov, který v barvách ČSAD AUTOBUSY České Budějovice už ujel přes 850 tisíc kilometrů.

cet tisíc řidičů autobusů, tramvajů či trolejbusů a ročně jich profesi opouští zhruba tisíc. Když výpadek nepokryjí noví zájemci, nebude mít za pět až deset let autobusy kdo řídit. Nyní se řidiči autobusů rekrutují hlavně z „kamionáků“,

kteří už nechtějí jezdit do ciziny. Řidiči autobusů se potýkají nejen se špatným stavem vozovky, nepřízní počasí či zácpami na silnicích a časovým stresem, ale často musí zvládnout i spory s cestujícími. Není to tedy snadná profese,

kde motivací většinou nebývá ani výdělek. Ten se i u jednotlivých dopravců liší podle trasy či nejednotlivých víkendů.

Problémem je, že není ani řidiče kde vychovávat, a proto samotní dopravci mají ve srovnání s průmyslovými podniky ještě jednu nevýhodu navíc. V Česku totiž neexistuje žádná „škola pro řidiče“ a chybí i takto zaměřený učební obor. Zájemci o tuto práci tak často přicházejí z oborů, jako jsou automechanici nebo opraváři zemědělských strojů, ale objevují se mezi nimi i další obory.

Profesi nepomáhá ani nákladný přístup k získání řidičského a profesního průkazu. Zatímco dříve si ho mladí muži dělali většinou na vojně, nyní je to horší. Tyto řidičáky jsou drahé a většina lidí si rozmyslí, jestli má do nich investovat. Některé společnosti proto nespolehnou jen na inzeráty nebo poptávku na úřadu práce, ale nabízejí příspěvek na pořízení takového řidičského průkazu.

Jihočeši se na rakouském polygonu neztratili

Byla to zajímavá podívaná. Na uzavřeném polygonu ÖAMTC v rakouském Pachfuthu kroužily autobusy MAN a Mercedes Benz a jejich řidiči se snažili v náročném terénu nepřekročit vymezený čas a vykázat co nejnižší spotřebu. Na soutěž, kterou pořádal rakouský dopravce Postbus AG, přijelo 15 tříčlenných týmů. Ten z ČSAD AUTOBUSY České Budějovice tvořili Vladimír Brouček z Kaplice, Ladislav Holub z Písku a Jan Sitter z Vimperka. A přestože pro ně bylo prostředí nové a neznámé, na trati se obrazně ani výsledkově neztratili. Ve dvoudenním klání brali druhé místo.

„Úkolem bylo ujet po polygonu za 20 minut daný počet kol v různých se měnících směrech. Trasu určoval instruktor, který



Úspěšný tým řidičů ČSAD AUTOBUSY České Budějovice s pořadateli. Zleva Robert Thaler, Jan Sitter (Vimperk), Vladimír Brouček (Kaplice), Ladislav Holub (Písek), Christian Eder (Postbus)

vydával i další pokyny řidiči a byl přítomen v autobuse,“ vysvětluje pravidla technik Zdeněk Hovorka, který kolegy doprovázel. K tomu

přibýly další úkoly jako dodržení pevně stanovené rychlosti po danou dobu, zastavení na přesném místě po vymezený čas nebo jíz-

da na velmi kluzkém povrchu, který byl „vylepšen“ klesáním v zatáčkách. Při porušení pravidel, v posledním případě při smyku, následovala vždy penalizace, ovlivňující konečný výsledek.

„Nebylo to jednoduché už proto, že naši řidiči autobusy, s nimiž jezdili, vůbec neznají a nemohli se na žádnou možnost předem připravit, protože tyto typy autobusů v naší firmě nemáme,“ říká Zdeněk Hovorka.

Přesto nebo možná právě proto, že se museli stoprocentně koncentrovat, jim po prvním dnu patřila první příčka. V tom druhém dnu si mírně pohoršili a v závěrečném bilancování skončili druhí. V mezinárodní konkurenci to byl výborný výkon a potvrzení jejich nesporného šoférského mistrovství. Mít ve svém středu takové řidiče, musí potěšit každou firmu.

ÖBB-Postbus je v Rakousku lídrem regionální veřejné dopravy

V rámci ankety mezi zaměstnanci společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice byla v mnoha bodech zmíněna také společnost ÖBB jako koncern, který tuto dopravní firmu vlastní. Proto nyní o této mateřské společnosti přinášíme víc informací, včetně představení její organizační struktury.

Postupné zestátnění železniční sítě v Rakousku začalo v roce 1882 a v roce 1923 byl zákonem o spolkové dráze vytvořen hospodářský subjekt Österreichische Bundesbahnen (Rakouské spolkové dráhy).

Aktuální organizační strukturu získala společnost ÖBB v roce 2004, kdy byla založena společnost ÖBB-Holding AG jako strategická řídicí firma koncernu ÖBB. Ten je ve výlučném vlastnictví Rakouské republiky, která v něm drží 100 procentní podíl. Hlavní úlohou společnosti ÖBB-Holding AG, která drží veškerá podílnická práva na podřízených společnostech koncernu ÖBB, je jednotné strategické zaměření koncernu ÖBB.

Současná podoba koncernu ÖBB platí od 1. ledna 2005, kdy dosavadní společnost ÖBB nahradila koncernová struktura se společ-

ností ÖBB-Holding AG jako řídicí společnosti a ekonomicky samostatnými akciovými společnostmi a společnostmi s ručením omezeným s vlastní odpovědností. Tím se má s pomocí asi 40 tisíc zaměstnanců dlouhodobě zajistit hospodárnost a konkurenceschopnost železniční a autobusové dopravy.

Jednou z těchto akciových společností je společnost ÖBB-Personenverkehr AG. Ta činnost zahájila rovněž 1. ledna 2005 přepravou osob vlaky a autobusy a je největším rakouským poskytovatelem služeb mobility. Více než milion cestujících denně si pro svou cestu zvolí jako dopravní prostředek vlak nebo autobus, k dispozici mají přes 4 tisíce vlaků a 30 tisíc autobusových spojů.

Společnost ÖBB-Postbus GmbH, vlastníci stoprocentně dopravní firmu ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, je 100 procentní dce-



Mezi poskytované služby patří také městská doprava.

rou právě společnosti ÖBB-Personenverkehr AG, a na rakouských silnicích jí patří vedoucí postavení v oblasti regionální veřejné dopravy.

Společnost ÖBB-Postbus dnes provozuje zhruba 2 200 autobu-

sů, které plošně po celém Rakousku ujedou na více než 900 linkách denně okolo 400 tisíc kilometrů a ročně přepraví asi 224 milionů cestujících. Ve firmě s obratem okolo 408 milionu eur pracuje na 3 800 zaměstnanců.



Nové autobusy v barvách společnosti ÖBB-Postbus.

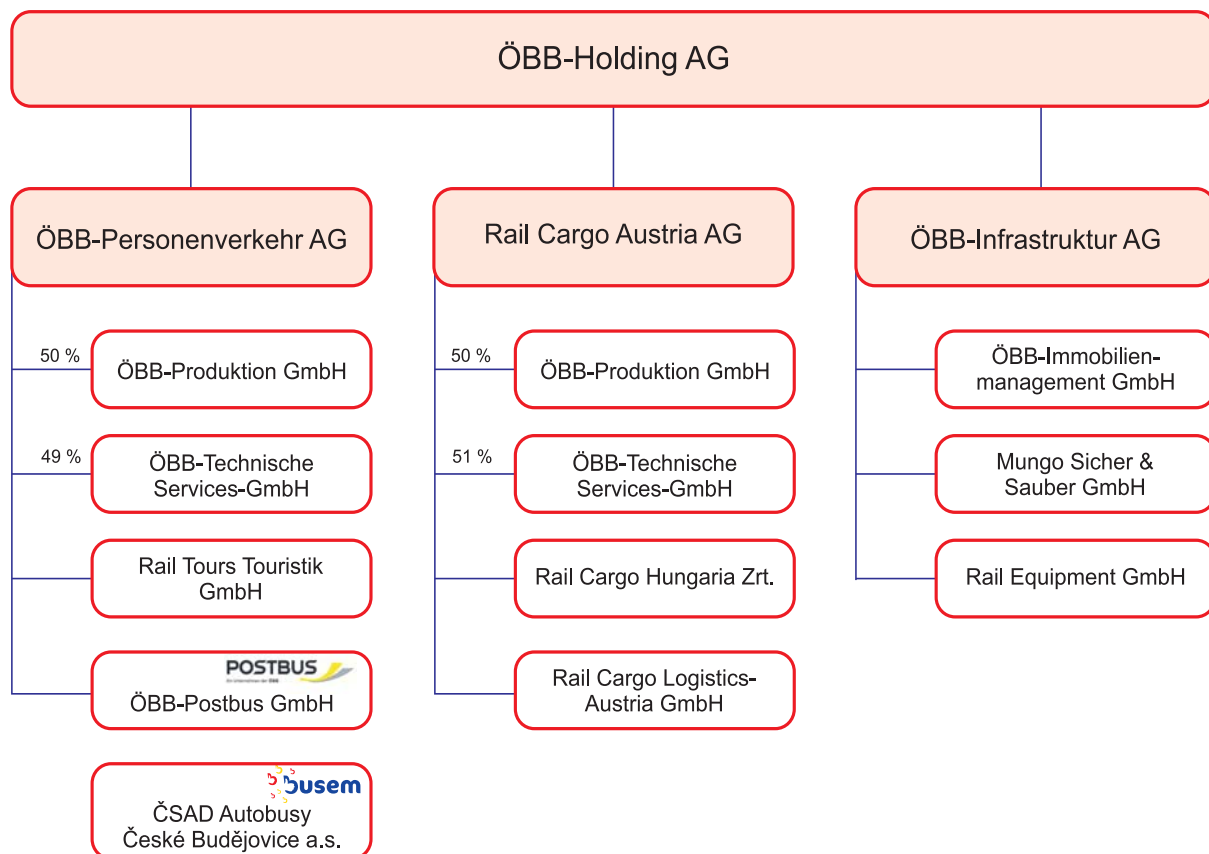


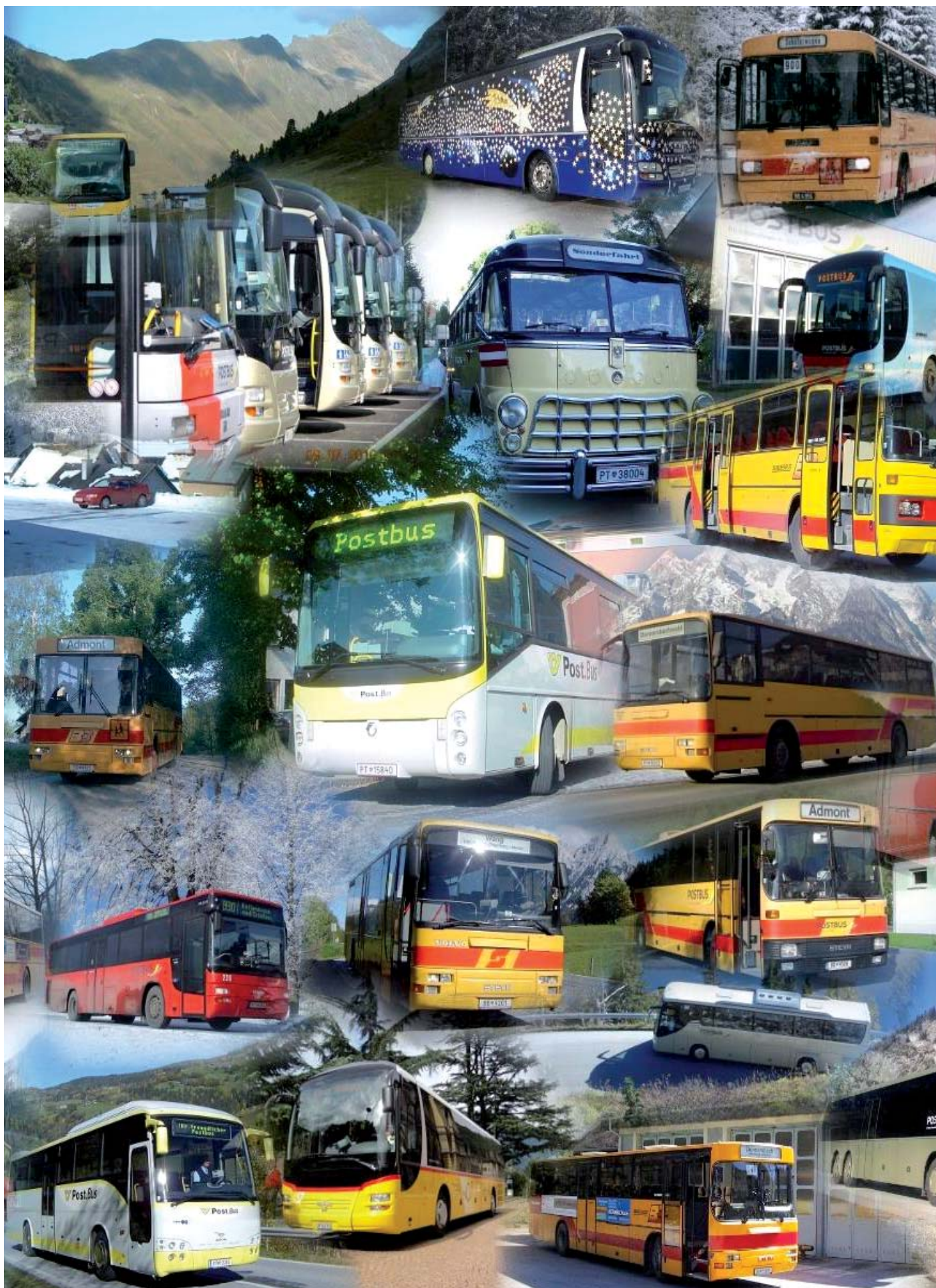
Vedení společnosti ÖBB-Postbus při převzetí autobusů Setra.



Její zástupci se zúčastnili i představení nové české obchodní značky Busem v Českých Budějovicích.

Organizační struktura ÖBB-Holding AG





Ing. Karel Holan, personalista ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, říká:

Řidičské řemeslo je náročné a zaslouží si stejnou pozornost jako kterékoliv jiné

Základem dopravní společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice jsou její zaměstnanci - řidiči. Bez nich by své základní poslání, zajištění dopravní obslužnosti na vymezeném území, nemohla zajišťovat. Právě na toto téma hovoříme s personalistou ing. Karlem Holanem ze správy společnosti.

Jak je na tom firma s řidiči autobusů?

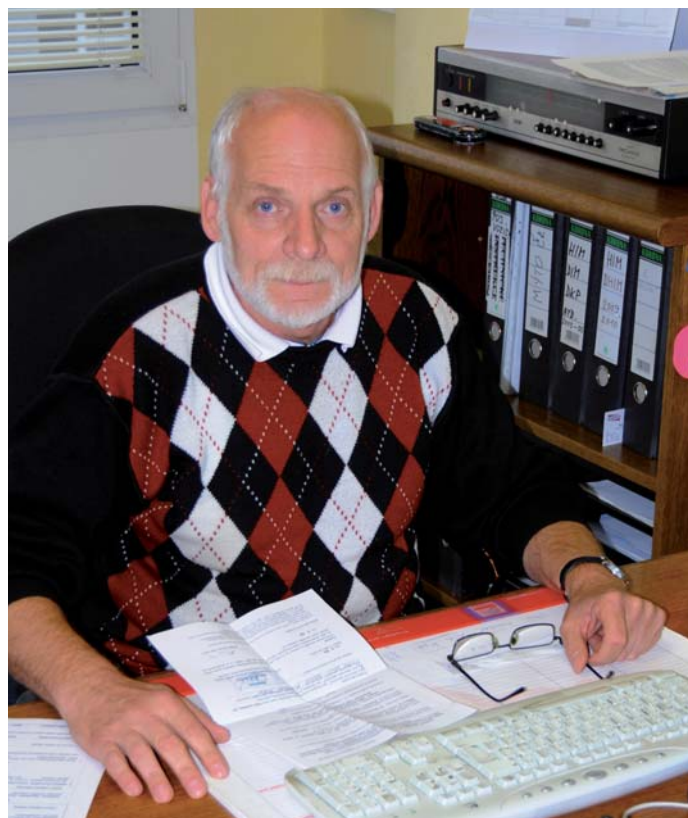
Stárnutí zaměstnanců, zejména řidičů autobusů, se nám nevyhýbá, stejně jako jiným dopravcům. Projevuje se to postupným odchodem kmenových pracovníků do starobního důchodu. Na druhou stranu však rád konstatuji, že většina z nich se k nám vrací buď na „brigádu“ nebo po chvilce odpočinku znovu do pracovního poměru. Nedá jim to a vzhledem k tomu, že jsou s firmou „srostlí“, rádi za volantem v práci, pokud jim to jejich zdravotní stav dovolí, pokračují.

To ale současný problém neřeší.

Jde o společenský problém, který nastal ve skladbě volných pracovních sil na trhu práce. Dnes, když se mladý člověk rozhodne, že bude řidičem autobusu, řeší, zda má finanční rezervu, aby „dosáhl“ na řidičský a profesní průkaz. Bez ní si svůj sen nenaplní. Jinak řečeno, potýkáme se se stejnými problémy jako jiné společnosti. Na pracovním trhu volní řidiči autobusů nejsou.

Co dělat pro jejich stabilizaci?

Počet řidičů se nám daří držet na přibližně stejné úrovni a to i za cenu rostoucího průměrného věku zaměstnanců. Ke stabilizaci současných řidičů nám pomáhá dobrá finanční situace firmy. Mimo každoročního pravidelného zvyšování mezd řidičů autobusů využíváme i dalších nástrojů, umožňujících zvýšit příjem zaměstnanců. Nejedná se však o výplatu peněz, ale příspěvky do penzijního připojištění a do životního, důchodového, pojištění. Dalším motivujícím prvkem je příspěvek ze sociálních nákladů, který rovněž představuje určitou částku pro zaměstnance. Těm



také poskytujeme volné jízdenky i pro rodinné příslušníky, kteří tak mohou v autobusech naší společnosti cestovat zdarma. V kolektivní smlouvě zaměstnavatele s odborovou organizací jsou další výhody a odměny jako za trvání pracovního poměru nebo za soutěž v jízdě bez nehod.

Jak firma hledá nové řidiče autobusů?

Pravidelně jednáme s úřady práce, zveřejňujeme inzeráty v tisku, rozdáváme náborové letáky a naši zaměstnanci se poptávají po svých známých, zejména v místech svého bydliště. To se zdá jako neefektivnější a právě osobní přesvědčování a doporučení nám přináší nejvíce nových zaměstnanců.

V čem je problém?

V minulosti, kdy byla základní vojenská služba povinná, odcházeli mladí muži do civilu často s řidičským průkazem pro nákladní automobily, někteří i pro autobusy. To spolu s povinnou vojnou padlo, a momentálně není v učňovském školství obor, který by zároveň s odbornou profesí zajišťoval absolventům získání řidičského oprávnění na autobus. Většinou v rámci osnov získají pouze „řidičák“ na osobní vozidlo nebo u zemědělských oborů na traktor.

Některé firmy na jeho pořízení přispívají.

Tuto možnost využíváme také a kurz v autoškolě zaplatíme v celé částce najednou. Takový uchazeč se ale musí zavázat ke splá-

cení vynaložených prostředků v měsíčních splátkách z jeho budoucí výplaty. Jde o vysoké částky, pohybující se mezi zhruba 50 až 70 tisíci, a takové opatření bylo nezbytné.

Zhruba před 10 až 15 lety jsme to dělali také a hradili našim budoucím zaměstnancům rozšíření nebo i získání řidičského průkazu z vlastních prostředků. Zaměstnanci se nám za to v pracovní smlouvě zavázali zpravidla na pět let. Pokud sami odešli, museli firmě uhradit částku, vynaloženou na jejich řidičský průkaz. V té době se ovšem ceny v autoškolách pohybovaly mezi 5 a 7 tisíci za řidičský průkaz. Profesní průkaz, jako další náklad, legislativa nepožadovala. Náklady během let ale několikanásobně vzrostly a získat dnes potřebné průkazy vyjde na desetitisíce korun.

Jaká je spolupráce s úřady práce?

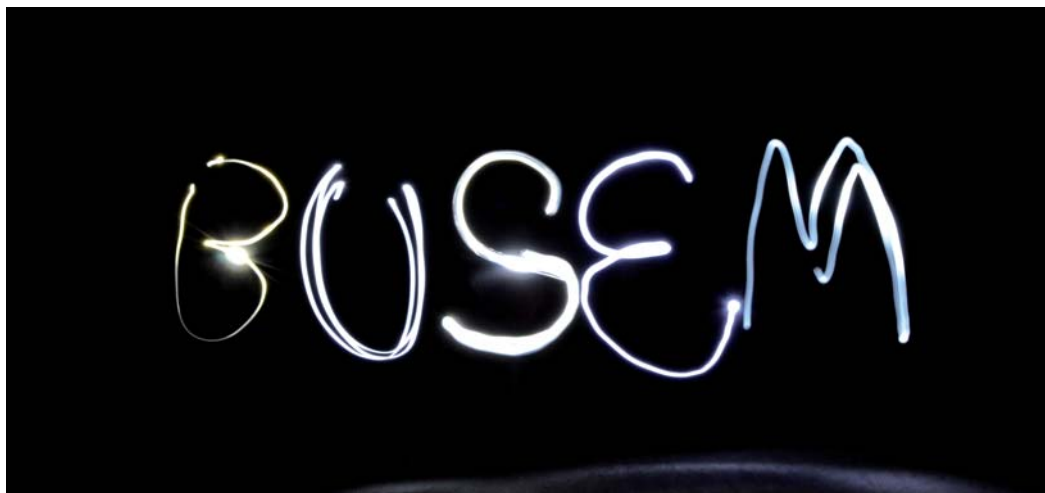
Vesměs velmi dobrá. Jsme ve spojení s úřady práce i v okresech, kde lidem bez práce nabízíme perspektivní a dlouhodobé zaměstnání. Jde o Strakonice, Písek, Prachatic, Český Krumlov a sousední okresy Tábor a České Budějovice. Se zájemci uzavíráme dohodu o rozjednaném zaměstnání a vystavíme Příslib zaměstnání, a takový uchazeč může jít na rekvizifikaci, která mu umožní získat řidičské a profesní oprávnění, které hradí úřad práce. Zde je výborná spolupráce s jeho pracovištěm v Českém Krumlově, Prachaticích, Písku a Českých Budějovicích. Podmínkou úřady ale je, že takový zájemce musí být z evidence nezaměstnaných úřadu práce.

Věříme, že i díky situaci na trhu práce stát zareaguje a uvědomí si neustálý úbytek řidičů autobusů a nákladních vozidel. Musí pomoci řešit situaci třeba zmíněnými změnami v zejména učňovském školství. Řidičské řemeslo je náročné a zaslouží si stejnou pozornost jako kterékoliv jiné.

Populární „selfíčka“ inspirovala nová značka Busem. Vyhrálo malování světlem

Bez „selfíček“, tedy vlastních fotek sebe sama pořízených chytrým mobilem, se už neobejde žádná sociální síť. Jejich popularitu potvrdila i prázdninová soutěž Selfie s busem. Přišlo do ní spousta záběrů, které do desetičlenného finále poslal počet „lajků“ uživatelů facebooku. O konečném pořadí pak už rozhodli organizátoři z obchodního oddělení dopravní společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, která v květnu představila novou obchodní značku Busem.

Vítězkou se nakonec stala Jana Antošová za snímek malování světlem. „Čekali jsme na letním táboře, kde jsem dělala vedoucí, než půjdeme vzbudit děti na noční hru. A dlouhou chvíli jsme si krátili focením. Ale ne ledajakým, nýbrž takzvaným malováním světlem. Chvíli nám trvalo, než jsme se do toho dostali, ale nakonec z toho vznikly celkem povedené snímky. Nezdá se to, ale k pořízení této fotografie bylo potřeba pět lidí plus fotograf,“ říká vítězka o nočním snímku s nápisem Bu-



Malování světlem - vítězný snímek od Jany Antošové

sem, za který obdržela první cenu, zájezd podle vlastního výběru v hodnotě 10 tisíc Kč.

Soutěž měla svou fanouškovskou stránku na www.fb.com/Selfies-busem, kde postupně soutěžící mohli sdílet své selfie fotografie na facebookové zdi.

„Abychom podpořili atmosféru a odvalu soutěžících, objížděl náš tým busem jihočeská města: Český Krumlov, Písek, Čes-

ké Budějovice, kde vždy postavil provizorní foto koutek s „busáckými“ rekvizitami, ve kterém se soutěžící mohli vyfotografovat. Zájem o pořízení selfie rostl každým dnem, až se u krásných asistentek tvořily hloučky nedočkavců, aby si vytvořili vlastní selfie,“ říká Nikola Pragerová členka týmu Busem. Ikonku „To se mi líbí“ nakonec na fanouškovské stránce odkliklo přes 240 lidí.

Ceny do soutěže věnoval především její hlavní partner, cestovní kancelář Saturn. Vedle zájezdů a výletů to byly třeba také výkonné tablety.

Za vítěznou Janou Antošovou skončily druhé Natálie Koutníková a Anna Ottová. Třetí místo patřilo Natálii Hermann, Radimu Vidovi a Jakubu Hlachovi. Kompletní výsledky lze nalézt na portálu soutěže.

Nová krytá čekárna a informační kancelář ve Vodňanech



Novou, krytou čekárnu dostalo odjezdové stání autobusů ve Vodňanech, poblíž železničního nádraží Českých drah, které provozuje společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice. Zvláště teď na podzim to cestující při dešti či větru velmi ocení. V budově železniční stanice byla zároveň v říjnu otevřena nová informační kancelář s pohodlnou čekárnou a toaletami v budově Českých drah. Zde mohou každý pracovní den získat informace o odjezdech autobusů, zakoupit místenky, potvrdit průkazky na slevy nebo dobít Dopravní karty. „Zákazníci a cestující z této části Strakonicka si tak mohou své záležitosti vyřídit v klidu v této pro ně nejdostupnější kanceláři,“ uvedl Zdeněk Hovorka z dopravní společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice.

Mgr. Helena Bečková, ředitelka CK Saturn o letošní úspěšné letní sezoně říká:

Pomohlo nám, že lidé volili bezpečné a klidné destinace hlavně v Chorvatsku

Jedna letní sezona cestovní kanceláře Saturn skončila a další hned navázala v podobě přípravy katalogu na léto 2016. Ředitelka Mgr. Helena Bečková přitom netají, že je s tou letošní velmi spokojena.

Pojďme se ohlédnout. Jaké bylo letošní léto?

Horké, tropické a pro nás navíc ještě obchodně úspěšné. Letošní letní sezona byla pro Saturn rozhodně lepší, než ta loňská a předloňská. Velmi dobře se prodávaly pobytové zájezdy do Chorvatska a Itálie, kde jsme měli v nabídce přes 25 destinací a třeba ve srovnání s loňskem jsme letos hotely „last minute“ prodávali minimálně.

Čím si tento zájem vysvětlujete?

Velký vliv na zvýšený zájem o zájezdy do Chorvatska a Itálie měla určitě i neklidná situace v arabském světě. Lidé prostě volili bezpečné a klidné destinace.

Proč nebyl zájem o „last minute“?

Zájem o last minute určitě byl, ale kapacity v Chorvatsku a Itálii byly v sezoně díky poptávce klientů brzy vyprodané. Proto jsme zájezdů na poslední chvíli prodávali málo.

Je to výjimka, nebo půjde o trvalější jev?

V cestovním ruchu se dá předvídat velmi obtížně. Každá sezona je naprosto jiná, neboť těch faktorů, které dění v oboru ovlivňují, je mnoho. Ale osobně si myslím, že tento jev bude i v příštím roce přetrvávat.

Platí rovnice, že více zákazníků znamená i plnější autobusy?

Samozřejmě. Zvláště u nás, kde je doprava zákazníků postavena právě na autobusové dopravě naší mateřské společnosti. Velmi dobře jsme měli naplněné i autobusy, které každý pátek od začátku června až do konce září jezdily do oblastí severní a střední Dalmácie. Velký zájem byl o relaxační pobyty v maďarských a německých termálních lázních a rovněž

o cykloturistické zájezdy. I ty se obsazovaly celkem dobře. Jsem velmi ráda, že zejména novinky, které jsme připravili pro stálé zákazníky, se prodaly mezi prvními.

Na sezonu jste nasadili i nové autobusy. Pomohlo to?

Přeprava klientů je součástí našich služeb, a já věřím, že to dokážou ocenit. Osobní zkušenost mám třeba z ohlasů cykloturistů na nový turistický autobus Magelys, určený právě pro cyklistické zájezdy. Ten nabízí komfortnější dopravu a prodej zájezdů rozhodně podpořil. Je to špičkový autobus s pohodlným interiérem s precizním zpracováním, klimatizací a toaletou. To pasażérům poskytuje vysoký standard. Autokar doslova vzbuzuje chuť cestovat, neboť cestující hýčká ma-



Helena Bečková

ximálním luxusem, včetně nové technologie.

Co chystáte na léto 2016?

Nový katalog nabídne opět několik novinek jak u pobytových zájezdů do Chorvatska, tak do maďarských termálních lázní. Doplníme i nabídku cykloturistům. Díky dobrým ohlasům budeme pokračovat v nabídce luxusních hotelů v Itálii, Chorvat-

sku, Slovinsku a Maďarsku pro náročnější klientelu v Gold katalogu. Ten vydáme začátkem února. Nebudou v něm chybět hotely s wellness službami a se službami all inclusive. Jde o náš druhý katalog, který si své zájemce postupně nachází.

Ted' ale už začíná zimní sezona. Jaká bude?

Prodej zimních zájezdů a výletů jsme zahájili počátkem října. V nabídce máme několik novinek pro lyžaře a rozšířili jsme nabídku adventních výletů do rakouských a německých měst a velmi žádané pobyty do termálních lázní.

Co byste doporučila? Na co upozornila?

Ke zprůjemnění adventu rozhodně doporučuji návštěvu rakouské metropole, kam začínáme jezdit od 28. listopadu. Vídeň je v tento čas opravdu nádherně vyzdobená a na různých místech se konají pohádkové vánoční trhy s nefalšovanou předvánoční náladou. Letošní novinkou zimního katalogu je Salzburg a čertovský běh ve Schladmingu. Zde lze vidět přes tisíc čertů v originálních starých maskách. V nabídce máme i kombinaci Salzburgu s termálními lázněmi v Bad Reichenhallu. Milovníkům termálů pak doporučuji vyzkoušet čtyřdenní pobyt v maďarském Kehidakustány ve velmi pěkném hotelu Kehida Termál.

Už půl roku vás provází nové logo. Jak ho cestující přijali?

Pro ně jsme stále cestovní kancelář Saturn, s níž si spojují určitý typ zájezdů, pestrout nabídku za přijatelnou cenu a dobré služby. To je pro úspěch na konkurenčním trhu rozhodující. Nové logo s planetou a prstencem, a s modernějším designem, pak tento koncept jen dokresluje. Chceme, aby na první pohled vzbuzovalo pozitivní emoce a vyzařovalo energii, kterou do naší práce vkládáme. Stejně jako ji vyzařuje slunce, na které jsme z dovolených u moře zvyklí.



Nabídka adventních výletů do rakouských a německých měst je letos ještě pestřejší.



Saturn

cestovní kancelář

ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s.

TERMÁLNÍ LÁZNĚ
Maďarsko a Německo

ADVENTNÍ VÝLETY

LYŽAŘSKÉ VÝLETY



800 50 50 40
Bezplatná infolinka

Prodejní místa CK Saturn:

ČESKÉ BUDĚJOVICE
Karla IV 416/14
tel.: 386 100 135,
386 100 134

ČESKÝ KRUMLOV
Nemocniční 586
tel.: 386 100 147

PÍSEK
Heydukova 97
tel.: 386 100 168

PRACHATICE
Nebahovská 956
tel.: 386 100 187

Plním si dětské sny, říká řidička Venuše Kubíčková

(Dokončení ze strany 1)

Po dvou letech za volantem autobusu říká, že tyhle cesty jsou klidnější, než v kamionu, i když samozřejmě hodně záleží na samotných cestujících. „Peněz je méně, v tom to je horší, ale zase jsem po práci doma s dětmi, protože manžel na kamionech zůstal. Výhodou jsou zaměstnanec-ké režijní jízdenky. Děti tak mají

na našich linkách dopravu do školy zdarma,“ říká.

Když mluví o svých kolezích, říká, že jsou přímá a poradí, je-li třeba. A nedá dopustit na mechaniky, kteří jí opravují vůz a hlavně poradí, když něco neví o nějaké závadě. „A to já se raději dvakrát zeptám, když si nejsem jistá,“ dodá. Ve Lhenicích, kde jezdí, má kolegy kteří, když to jde, vyhoví, přijde-li starost o rodinu. A tak

se souhlasem šéfa občas zaskočí na jinou linku, aby mohla být dřív u dětí nebo s nimi zamířit k lékaři. Což jsou vesměs starosti, které šoféři neřeší. „Jsem jim za to vděčná,“ dodává.

Krásný zážitek má při zácvi-ku, kdy zastavili autobus před křižovatkou na semaforech u českobudějovického Výtaviště. A kolega ještě než padla zelená, povídá: Tak si za to sedni.

Tak si za volant sedla a v tu chvíli nevěřícně koukali cestující, zda tam není skrytá kamera. Ale když se rozjela, pochopili, že to není legrace, ale práce. Docela ji to pobavilo. Od té doby nedá na autobusy dopustit, i když by třeba uvítala modernější vůz s klimatizací a retardérem, protože letošní vedra nepotrápila pouze přírodu, ale i řidiče - a řidičky.