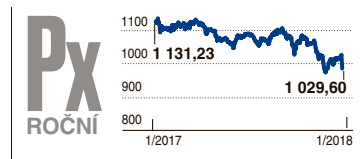
PX 1 029,60 0,44 %



-8,98 %

DLUHOPISY

		včera	před týd.
Česko	1,79	1,84	1,86
Německo	0,2	0,21	0,24
Francie	0,61	0,61	0,65
Itálie	2,65	2,68	2,76
Španělsko	1,24	1,24	1,35

Místo bagrů jen hádky. Stavba D11 měsíce stojí

Firmy se přou se státem o peníze a o nedostatečnou přípravu staveniště

Tomáš Cafourek
redaktor MF DNES

Loni v říjnu se v polích u Hradce Králové sešli politici v čele s premiérem Andrejem Babišem, následovaným ministrem dopravy Danem Ťokem a hejtmanem Královéhradeckého kraje Jiřím Štěpánem, aby poklepali základní kámen nového úseku dálnice D11. Ta se po letech měla vydat kolem krajské metropole směrem na sever k Jaroměři a odsud dál k polským hranicím.

Jenže od té doby se o změny na staveništi staralo jen počasí, stavbaři se svými stroji nedorazili kvůli vleklé hádanici s Ředitelstvím silnic a dálnic. Už čtyři měsíce si stěžují, že jim státní organizace nepředala staveniště ve stavu, aby se na něm dalo pracovat.

Úsek plánované dálnice měly postavit firmy Eurovia, Metrostav a Swietelsky. Podle generálního ředitele Eurovie Martina Borovky narazili jejich lidé při obhlídce na terén doslova rozrytý dírami po archeologickém průzkumu. Ten mimo jiné odhalil hroby z doby kamenné, obsahující pazourkové nástroje nebo broušené kamenné sekyry.

Během měsíců nečinnosti navíc firmám vypršely kontrakty například na dodávku asfaltu, jehož cena se mezitím zvýšila zhruba na dvojnásobek.

Pokrytí všech těchto nákladů by podle Borovky vyšlo na zhruba 200 milionů korun, se kterými samozřejmě smlouva se státem nepočítá.

Tlak na cenu

Nezakrytí děr po průzkumu Ředitelství silnic a dálnic připouští, ale pro vyhrocení situace s trojicí firem, které patří v tuzemsku k největším hráčům v oboru dopravních staveb, má jiné vysvětlení.

> Kdybychom tam vrátili ornici, tak druhý den přijede Eurovia s bagry a zase ji odveze.
>
> **Jan Rýdl,** mluvčí ŘSD

Náklady na patnáctikilometrový úsek Hradec Králové – Smiřice vyčíslili projektanti na téměř šest miliard korun, ale sdružení nakonec zvítězilo v létě roku 2018 s nabídkou 2,6 miliardy korun.

Tehdy neměly stavební firmy dost práce a byly ochotné v soutěžích snižovat cenu až na úroveň nákladů jen proto, aby našly pro svoje výrobní kapacity uplatnění. Nyní už hlad firem po stavebních zakázkách vymizel, což se odráží i ve vysoutěžených cenách.

Podle ŘSD i ministra Ťoka se nyní firmy domáhají dalších peněz nad rámec vysoutěžené ceny a problém s nezakrytím stop po archeolozích posloužil jako zástupný důvod pro zdržování stavby.

Příkaz mají od listopadu

Obvinění z nečinnosti úředníci z Ředitelství silnic a dálnic odmítají a dokládají to pokynem správce stavby ze 27. listopadu loňského roku, ve kterém je jasně stanoveno, jak mají firmy na staveništi postupovat.

„Kvůli úspoře peněz daňových poplatníků jsme tam nenechali vrátit ornici, protože kdybychom ji tam vrátili, tak za to utratíme 30 milionů korun a druhý den přijede Eurovia s bagry a zase ji odveze na stejné místo, kde byla složená předtím," uvedl mluvčí ŘSD Jan Rýdl.

I přesto stavební firmy trvají na tom, že do dnešního dne nemají přesné instrukce, jak mají dálnici z Hradce stavět.

„Nechceme si brát řidiče jako rukojmí, naopak chceme stavět," řekl MF DNES Borovka. Avšak dodal, že stavební firmy nejsou žádná banka, aby mohly výstavbu dotovat ze svého a následně se s Ředitelstvím silnic a dálnic roky dohadovat o proplacení víceprací.

Soudní dohra by podle něj mohla termín dostavby dálnice, která má být podle původního harmonogramu hotová v létě 2022, o další roky posunout.

Čestnější by tak podle Borovky bylo, kdyby firmy v současné situaci ze stavby odstoupily a ŘSD zahájilo výběrové řízení na nového zhotovitele. Zpoždění by pak nabralo také pokračování dálnice do Polska.

Už od loňského května přitom společnost Porr staví navazující úsek ze Smiřic do Jaroměře. Hrozí tak, že i tento úsek bude začínat a končit v polích.

Staré diesely z Německa končí na Východě

BERLÍN, PRAHA Image dieselového vozu u německých řidičů v posledních letech utrpěla. Mnohé ojeté diesely proto nalézají nové užití ve střední a jihovýchodní Evropě. Upozornila na to agentura DPA.

Do nelichotivého světla postavil naftový motor skandál kolem falšování testů emisí a hrozící zákazy vjezdu do center měst.

Podle statistik se v roce 2017 dovezlo do Česka ze zahraničí zhruba 165 000 ojetých vozů a loni to bylo zhruba 177 000 vozů. Podle odhadu předsedy české Asociace prodejců použitých automobilů-autobazarů ČR Petra Přikryla měly naftové vozy na tomto počtu podíl zhruba 55 procent a vozy z Německa kolem 50 až 60 procent.

Přikryl se však brání, že v případě Česka nejde o žádný nárůst, spíše se dá hovořit o mírném poklesu. Podle průzkumu českého autobazaru AAA Auto, jednoho z největších v odvětví na středoevropském trhu, pochází 63 procent v ČR inzerovaných ojetých vozů z dovozu z Německa – a 60 procent dovezených ojetin má dieselový motor, napsala dále DPA. Na sousedním Slovensku to je dokonce 78 procent.

Tento trend je patrný také u německých autoprodejců. Téměř třetinu z nich častěji kontaktují přímo prodejci ze zahraničí, kteří potom dieselové ojetiny také odkupují. Zjistila to listopadová anketa dieselový barometr společnosti DAT.

Zatím bez regulace

Nízkoemisní zóny se zákazem vjezdu pro starší typy dieselových vozů v ČR, ale ani v Polsku, Chorvatsku a Srbsku zatím zavedeny nejsou. „Tady se ještě jezdí nerušeně a svobodně, úplně bez překážek," říká Přikryl. Zákazníka zajímá, kolik auto spotřebuje. A tady má podle něho o 20 až 30 procent úspornější diesel výhodu.

Jedním z největších odběratelů ojetin je Rumunsko. Počet ojetých dieselů se tam podle úřadu pro registraci aut mezi lety 2017 a 2018 zvýšil o více než 31 000.

Dalším velkým odběratelem je Srbsko. „Pro srbské zákazníky je hlavně důležité, aby auta byla levná," říká majitel bělehradského autobazaru Slobodan Žurguz. A to znamená, že vozy jsou starší a mají najeto více kilometrů. Podle údajů srbského svazu dovozců motorových vozidel činí průměrné stáří ojetin dovážených do země 12 let. (ČTK)

Filipínci našli práci v logistice, firmy chtějí více cizinců

Jitka Vlková
redaktorka
MF DNES

Píle, pracovitost, křesťanská kultura, výborná angličtina - zahraniční pracovníky v rámci režimu Filipíny už využila zhruba desítka firem, mezi nimi Makro a Alza. Zrychlený dovoz lidí by se mohl rozšířit vedle Filipín či Ukrajiny i o další země a každoročně by sem mohlo proudit 50 tisíc nových cizinců.

Velkoobchodní řetězec Makro byl první, kdo loni využil přednostní režim Filipíny pro získání zahraničních zaměstnanců do svého skladu. Od srpna zaměstnává 30 Filipínců, dalších 22 by mělo dorazit v únoru.

„Díváme se na osobnost, na jejich motivaci a na to, jak zabezpečí rodinu po dobu dvou let, kdy tu budou pracovat. Chceme, aby byli v pohodě a nezávislí. Nebrali jsme moc žen, které zpravidla mají doma malé děti, a kdyby se doma něco stalo, měly by tendenci odjet," vysvětluje Markéta Pavelková, personální ředitelka Makra.

Internetový obchod Alza zaměstnává ve svém skladu podle informací MF DNES na tři desítky Filipínců. První kolo výběru zajistila filipínská agentura, která Alzu přes českého prostředníka oslovila. „Na druhé kolo letěl náš pracovník, aby v rámci finálního výběru otestoval znalosti a zručnost kandidátů," říká Marek Premus, personální ředitel Alza.cz.

Náboráři musí být ve střehu

Celá procedura dostat filipínské pracovníky do Česka trvá zhruba čtyři měsíce a zaměstnavatel zaplatí agentuře dva až tři platy plus dopravu do Česka. Podle Hospodářské komory ČR, která shromažďuje žádosti od zaměstnavatelů, požádala konzulát o víza pro pracovníky z Filipín také logistická DHL a KS-Europe, výrobce pro Faurecia Automotive a MD Elektronik nebo řetězec Harmony Club hotely.

„Na Filipínách je obrovský přetlak motivovaných usměvavých mladých lidí, kteří jsou dychtiví si přivydělat ve vyspělém světě, rozšířit kvalifikaci a poznat cizí země," říká Vladan Ráž, který má zkušenosti z náboru Filipínců a působil jako konzultant mimo jiné pro Makro nebo Alzu. Podle něj je třeba být při náboru ve střehu, protože Filipínec většinou všechno odkývá a málokdy odpoví záporně. Za varovné signály pro zaměstnavatele považuje zmínky uchazeče o vysněné práci v Kanadě, ve Francii, nebo o existenci příbuzných v Německu. „To zvyšuje pravděpodobnost, že kandidát zde dlouho nepobude," říká Ráž.

Investice do náboru a dovezení Filipínců se podle Pavelkové vyplatí. „Čeští pracovníci, které navíc vyškolíme, mají obrovskou fluktuaci - 30 až 40 procent," říká. O Filipínce se podle ní firma snaží pečovat - zajistila jim ubytování za Prahou, vozí je do práce, jednou za rok jim zaplatí letenku domů, kde mohou strávit 25 dní dovolené. Makro jim vyčlenilo kontaktní osobu na personálním oddělení, za kterou často chodí - potřebují pomoc se založením účtu, s přeposláním peněz. „Jsou velmi kontaktní a komunikativní, museli jsme nastavit hranice, protože nám volali i o víkendu, brali nás jako opatrovníky," dodává Pavelková.

V Česku podle ministerstva vnitra loni pracovalo na zaměstnaneckou kartu asi 700 Filipínců. Nejvíc, asi 160, jich už delší dobu zaměstnává společnost Teleplan na pozici operátor - opravují herní konzole, set top boxy nebo smartphony.

> **1** **tisíc** Filipínců smí české firmy přednostně ročně dovézt v režimu Filipíny.
>
> **324** **volných** pracovních míst nahlásily v prosinci 2018 firmy v Česku.
>
> **50** pracovníků vláda navrhuje přednostně dovážet ze zemí mimo EU.

Vývoz pracovníků do zahraničí představuje na Filipínách významné hospodářské odvětví - venku pracuje odhadem 15 procent lidí a vývozem se zabývá více než 1 200 personálních agentur, kterým licenci udílí úřad pro zahraniční zaměstnávání POEA. Ten má například prověřovat etičnost zahraničních zaměstnavatelů. I přes tato opatření na Blízkém východě dochází k otrockému zacházení, a loni dokonce filipínský prezident zakázal agenturám posílat Filipínce do Kuvajtu.

Režim Ukrajina a další

Přednostní režim pro získání práce v Česku začal v roce 2016 dovozem Ukrajinců (kvóta se má nyní kvůli obrovskému zájmu firem zvednout z 20 tisíc na dvojnásobek). Později vláda připojila Mongolsko a loni Filipíny a Srbsko. Hospodářská komora ČR usiluje o rozšíření režimu také o Bělorusko, Černou Horu a Moldavsko. Vláda zvažuje, že dohromady by kvóty na přednostní režimy činily 50 tisíc pracovníků ročně.

Dovozu pracovníků z Ukrajiny se brání odboráři - spolu s ministerstvem práce podpořili návrh, podle nějž by pracovníci z Ukrajiny měli dostávat buď 1,2násobku zaručené mzdy, nebo mzdový medián v dané profesi. To je víc, než na co má ze zákona nárok český zaměstnanec. Firmám se vyšší cena za práci cizinců pochopitelně nelíbí.

Dostat do Česka cizince na práci legální cestou trvá zaměstnavateli zhruba čtyři měsíce, přičemž nemá jistotu, že dotyčný brzy nedá výpověď a neodejde za lákadlem vyšší mzdy. Podle komory se rozmohly praktiky přetahování zaměstnanců, na kterém si postavily byznys české i zahraniční agentury. „Navrhujeme do cizineckého zákona zavedení šestiměsíční lhůty, po kterou cizinci nesmí změnit práci," říká Irena Bartoňová Pálková, viceprezidentka komory.

„Filipíncům vysvětlujeme, že konkrétní (česká) společnost za ně utratila peníze, tak se sluší kontrakt dodržet. Navíc když budou mít dobré reference, mohou vyjet za prací do zahraničí znovu," uvedl loni v rozhovoru pro MF DNES Cesar Averia, šéf filipínské pracovní agentury EDI Staffbuilders International.