



Ricardo povećava flotu za još 40 vozila

Kraljevi ceste Vodeći domaći prijevoznik zapošljava 360 radnika, probleme im stvara komplicirani sustav kvota

SAŠA PAPARELLA
 sasa.paparella@poslovni.hr

Poziciju najvećeg cestovnog prijevoznika Ricardo iz Darde potvrdio je preuzimanjem Agrokorova Beljetransa

Milan Vrdoljak, predsjednik HUP – Udruge prometa, predsjednik je uprave i suvlasnik tvrtke Ricardo, najvećeg cestovnog prijevoznika u RH. Tvrtka iz baranjske Darde leaderski status je zacementirala akvizicijom Beljetransa 2014. Ricardo sada zapošljava 360 radnika i raspolaže s voznim parkom od 300-tinjak voznih jedinica, a lani su imali oko 225 milijuna kuna prihoda.

"Akvizicijom Beljetransa dobili smo volumen te proširili prijevoz na specijalne terete u poljoprivredi. Beljetrans smo kupili od Agrokor, koji je naš najveći partner. Kroz suradnju s njima upoznali smo veličine s kojima smo iskusili energičnost i snagu u radu. Agrokor je inspirativno posložena kompanija s vrhunskim stručnjacima, koji nisu zaboravili važnost razumijevanja i ljudskosti", ističe naš sugovornik.

Odustajanje zbog procedure
 Neki od cestovnih prijevoznika žale se da ne mogu pronaći dovoljan broj vozača, no u Ricardo tvrde kako nemaju takvih problema. "Trenutno imamo dovoljan broj profesionalnih vozača. Međutim, temeljem našeg strateškog plana, koji podrazumijeva širenje poslovanja, naša vrata trajno su otvorena iskusnim vozači-



Milan Vrdoljak, predsjednik Uprave Ricarda i predsjednik HUP-Udruge prometa

MARKO MRKONIĆ/PIXSELL

ma, jer ove godine flotu povećavamo za 40-tak voznih jedinica", kaže Vrdoljak.

Nedostatak vozača kratkoročno rješava preko propisanih kvota. "Svjesni smo da su to vatrogasne mjere i da se problem prividno rješava. Procedure za odobravanje kvota dugotrajne su i komplicirane. Dozvola se izdaje na ime vozača, sama provjera traje i do 60 dana, pa se dosta kandidata u međuvremenu predomisli ili nađe drugi posao. U Sloveniji se sve riješi unutar tjedan dana", napominje Vrdoljak.

Članovi HUP – Udruge prometa javno su se založili za veći uvoz stranih vozača - jesu li što uspjeli postići? "Za

ovu godinu kvote su donesene, ali se nadamo da će u idućem razdoblju biti drugačiji način utvrđivanja kvota kao i brže i jednostavnije rješavanje zahtjeva", kaže Vrdoljak.

Zanimljivo je da Ricardo zapošljava i vozače s C kategorijom, kojima preko Programa Ricardo plus nudi usavršavanje i priliku da steknu podlogu za polaganje E kategorije - sve to im tvrtka sufinancira.

"Vozač je bitan čimbenik našeg poslovanja te dugoročnije problem nedostatka kvalitetnog kadra pokušavamo riješiti animacijom mladih za zanimanje vozač, preko osnovne škole pa sve do suradnje s pet prometnih srednjih škola u na-

“ DOMAĆI PRIJEVOZNICI NE MOGU ISPLAĆIVATI PLAĆE KAKVE SU U ZAPADNOJ EUROPI, NO **PRIMJEĆUJE SE SVE ZNAČAJNIJI TREND POVRATKA PROFESIONALNIH VOZAČA U HRVATSKU**

sve više postaje ključni ograničavajući razvojni problem hrvatskog gospodarstva u cjelini.

Ukupan broj nezaposlenih u evidenciji HZZ-a sugerira da postoji radna snaga za potrebe većine gospodarskih grana pa tako i profesionalnih vozača, realnost je potpuno drukčija. Struktura nezaposlenih je vrlo nepovoljna", kaže Vrdoljak.

Bilo je najava da će se problem riješiti povećanjem plaća vozača, kolike su one u prosjeku?

"Ukupna primanja profesionalnih vozača u Ricardo kreću se u rasponu od 6.000 do 15.000 kuna, ovisno o kategoriji poslova. Činjenica je da hrvatski prijevoznici ne mogu isplaćivati plaće u iznosima u kojim to rade prijevoznici iz EU, a često se u javnosti kao usporedba iznose plaće za EU u bruto iznosu ne računajući na visoke troškove. S druge strane veliki broj našeg kadra radi u zemljama EU a u Hrvatskoj su prijavljeni na zavod za zapošljavanje i primaju naknade ili ostvaruju pravo na zdravstveno osiguranje i druge pogodnosti. Međutim, treba naglasiti da se primjećuje značajniji trend povratka ljudi", rekao nam je Vrdoljak. ♦

15
 tisuća kuna
 maksimalna je plaća koju može dobiti vozač kamiona u Ricardo

šem okruženju. Bilo je prijedloga i da se problem riješiti tako da cestovni prijevoznici sami školuju vozače.

Naš posao nije da se bavimo školovanjem nego usavršavanjem za izazovan posao, a država mora krenuti sa suštinskim reformama obrazovanja", ističe naš sugovornik.

Nepovoljna struktura

Obrazovne institucije spori je reagiraju na potrebe tržišta, pa tako u Hrvatskoj imamo blizu 250.000 nezaposlenih, a u isto vrijeme postoji nedostatak radne snage gotovo u svim sektorima, napominje.

"Nedostatak radnika s potrebnim znanjima i vještinama