

Kurýři k pomoci i ke zlosti

Jak v Praze chutná chlebiček mladíkům na kolech a mopedech s batohem a vysílačkou

Mladí lidé na kolech a motocyklech s batohem a vysílačkou, prolétají se pražskými ulicemi již několik let, patří ke koloritu metropole. Co jsou vlastně zač, kde se vzali a jaká je jejich práce? Mnohým se zdá po chvíli že těžká, jiným vyhovuje již několik let.

Kurýrní služby se v Praze poprvé objevily záhy po revoluci. „V začátcích to bylo jen pár mladých lidí, kteří se inspirovali podobnými firmami běžnými v Americe a západních zemích,“ popisuje Jindřich Hoffman, který dnes šéfuje firmu 10z13. Ta patří spolu s největší a nejznámější společností Messenger service mezi první, kdo tyto služby začal poskytovat. „Kurýrní služba spočívá v rychlém doručování nejrůznějších zásilek v podstatě z ruky do ruky,“ vysvětlil Hoffman.

Kurýr na základě telefonické objednávky přijede do kanceláře, převezme zásilku a obratem vyrazí na určenou adresu, kde balíček proti podpisu předá. Nejčastěji se podle Hoffmana vozi různé dokumenty, disky s grafikou pro reklamu či hotové filmy z osvitů do tiskárny.

Kurýři často přepravují i nejrůznější dárky, kytice či naprosté kuriozity. „Občas se stává, že některý z klientů potřebuje doručit zcela neobvyklou věc velmi rychle, a tak nezbyvá než ji naložit a vyrazit,“ popsal Franta, jeden z pražských

kurýrů. Ten podle svých slov vezl na kole třeba čtyřmetrovou bambusovou tyč nebo velkou květinu v truhlíku.

„Zásilky se rozdělují podle velikosti, váhy a adresy doručení mezi cyklisty, kurýry na malých nebo velkých motocyklech až po řidiče aut, kteří vozi velké balíky a těžké zásilky,“ vysvětlil Hoffmann.

Velké společnosti jako například Messenger nabízejí svým klientům i různé speciální služby, jako je dovoz jídla či takzvaný Messenger do domu, jenž vám nakoupí a požadované věci dopraví až domů.

Každá z mnoha společností, které dnes v metropoli tyto služby nabízejí má svou centrálu, která přijímá objednávky a podobně jako u dispečinků taxi se potom práce rozděluje kurýřím pomocí vysílaček.

„V centru Prahy jsou nejrychlejší cyklisté, dále od centra jezdí mopedy a na nejvzdálenější adresy pak kurýři na velkých motorkách,“ popsal praxi Míra, operátor firmy 10z13. Operátorem musí být podle jeho slov člověk, který má přehled, zná Prahu a je schopen zásilky efektivně rozdělit, aby kurýr nevezl jednu věc na jeden a druhou na opačný konec Prahy.

„Za den přepraví naši kurýři průměrně kolem dvou set padesáti zásilek, což je přibližně patnáct kusů na jednoho kurýra,“ upřesnil operátor.



Ctí každého „mesika“ je proplést se všude, kamkoli dorazit, a především včas.

Hodní kluci, nebo piráti silnic?

Kurýři jsou díky svému způsobu jízdy trnem v oku mnohým řidičům, a nejvíce asi svými kolegy v pražských ulicích, taxikářům.

„Některí jsou klidní, jiní jezdí jako sebevrazi,“ míní taxikář René Vlasák. Ale i on si podle svých slov na „šlánci na mopedech“ již zvykl. „Chápu, že to některým řidičům vadí, ale čekat v koloně aut se prostě nedá, zvlášť když mám v batohu expres, na který někdo čeká,“ reagoval Franta, který je kurýřem již pátou sezónu. „Často přemýšlím, jestli mají vůbec nějaký pud sebezáchovy. Mnoho kurýrů si neuvědomuje, že ohrožují nejen sebe, ale také ostatní,“ míní bývalý dopravní policista z Prahy 3 Jaroslav Malý. Podle něj však kurýři nepatří mezi nejčastější účastníky dopravních nehod.

„Většinou jde o pár šrámů, zmačkané plechy či uražená zrcátka,“ doplnil policista. Ale někdy dojde i na pěsti. „Stane se, že řidiče naštvě, když ho v koloně předjedete, a ten se pak snaží najíždět nebo vyhrožovat. Většinou však není problém takovému cholerikovi ve městě prostě ujet,“ dodal další z kurýrů.

Co se nestává

Frank zachovává přísná pravidla. Pravidlo první: Nikdy neměň dohodu. Pravidlo druhé: Žádná jména. Pravidlo třetí: Nikdy se do zásilky nedívej, Frankův největší nulaš. Najal ho jeden Američan, známý pod jménem „Wall Street“ (viz pravidlo druhé), aby doručil zásilku. Když Frank cestou zastaví, všimne si, že se jeho „balík“ hýbá. Poruší pravidlo třetí. Podívá se do zavazadla a zjistí, že obsahem je krásná žena s roubkem v ústech.

Film Kurýř měl v Praze nedávno premiéru.

Kolik stojí poslíček?

Systém cen se v kurýrních službách odvíjí od vzdálenosti mezi výchozí a cílovou adresou. „My máme základní zónu zahrnující centrum Prahy, pro kterou platí paušální cena, a potom se přičítají vzdušné kilometry,“ popsal Jindřich Hoffman z kurýrní služby 10z13. Rozdíl je podle něj také v rychlosti doručení. „Nabízíme dva základní režimy doručení. Expresní zásilka je dražší, ale garantujeme klientovi doručení například po centru do třiceti minut. Druhá možnost je zásilka obyčejná, kde je čas dvojnásobný,“ upřesnil Hoffman.

Největší objem zásilek si u kurýrních služeb objednávají stálí klienti, kteří mají podle počtu objednávek různé množstevní slevy a platí fakturou dvakrát nebo jednou měsíčně. Náhodní a občasní klienti pak platí hotově proti účtence, kterou jim vystaví kurýr přímo na místě.

Stejná trasa, ceny různé

Trasa Václavské náměstí–Španělská ulice (sídlíště Řepy)
Běžný čas 90-120 min, expresní čas max. 60 min od objednání

Firma	obyčejně	expres
10z13	162,50 Kč	243,80 Kč
Messenger	212,10 Kč	318,10 Kč
Fast Arrows	normal – 194 Kč	expres – 291 Kč
Sprinter	standard – 179,60 Kč	expres – 269,90 Kč
Globus car	standard – 213 Kč	expres – 319 Kč



Chvilí odpočinku není moc – spíš tak s termoskou v ruce.

Stránku připravil Jakub Mraňo. Foto Vlasta Luňanská, Michal Šula a čtk.

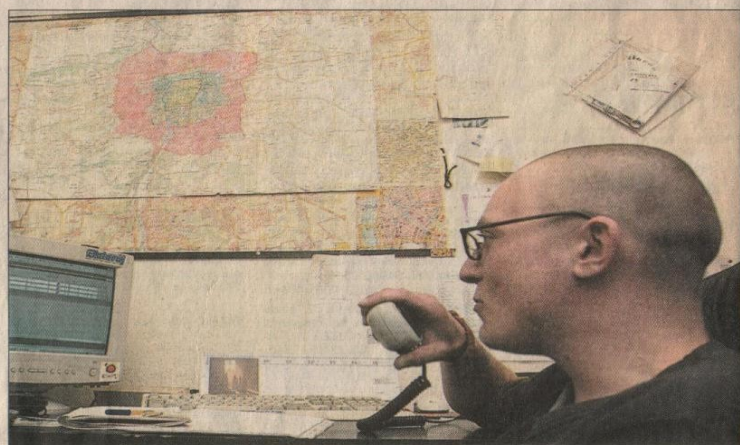
Jak si žije pražský messenger?

Práce kurýra začíná většinou v osm hodin ráno a končí v šest nebo sedm hodin odpoledne. Zatímco u menších firem, jako jsou například 10z13 či Fast Arrows, to platí téměř absolutně, větší společnosti, které mají více jezdců, nabízejí volnější režim. „Když chci jezdit, jezdím, když chci volno, nahlásím si volno,“ popisoval jeden z kurýrů společnosti Messenger, který nechtěl uvést svoje jméno.

Stejně jako ostatní je i on životníkem. Zavedené firmy mají výhodu také v tom, že jsou schopny zájemcům o práci poskytnout i firemní kolo, moped či motorku, za což potom kurýř platí stanovený nájem.

„Je pravda, že u Sprintera či Messengeru je vždycky dost práce a větší volnost, ale díky velkému počtu kurýrů je celková atmosféra dost neosobní,“ míní pražský kurýř, jemuž kolegové říkají Davidek, který se po pár letech v řadách těchto firem usadil právě u 10z13. „V malé firmě je to hlavně dobrá parta, všichni se znají a jsou si blízcí, a to je právě to, co mě baví,“ doplnil.

Většina kurýrů, kteří u této profese vydrží déle, říká, že nejvíce práce je v zimě, a podle toho se také mění jakási profesní auto-



Na dispečerovi v centrále hodně záleží, aby kurýř zbytečně nepřejížděl z jednoho konce města na druhý.

rita. „V létě, kdy je práce nejméně, většinou přichází řada zájemců o brigádu, zatímco v zimě jezdí většinou jen ti, kteří to berou jako svou stálou práci,“ potvrdil Jindřich Hoffman z firmy 10z13.

„Právě v zimním období si kurýři v ulicích své pentze zaslouží nejvíce. Představte si celodenní ježdění na kole či motorce v mrazu, dešti či známé břečce, která se v ulicích kaž-

doročně objeví,“ popsal. Podle jeho slov je maximální počet zásilek před Vánocemi, zatímco „okurková sezóna“ nastává v létě, kdy je mnoho lidí na dovolených.