



Úvodní slovo prezidenta ADSSF Ing. Jaroslava Hanáka:

Vážení čtenáři našeho Dopraváku, dámy a pánové,

Je to opravdu neuvěřitelné, ale naše ADSSF oslavila 22. ledna 2011 přesně 20. výročí svého založení. Dvacet let v životě lidském je pěkná úvodní etapa zraní a startu do klíčových období dalšího bytí. Ovšem 20 let v životě naší asociace představuje již skvělou historii a vlastně už i mimořádně úspěšnou tradici setkávání nejvýznamnějších vlastníků a manažerů členských firem s významnými politiky, ministerskými úředníky, ale také s desítkami či stovkami odborníků z řad subjektů průmyslu automobilového, ropného či dalších zásadních odvětví české ekonomiky, prezentujících se na pravidelných čtvrtletních valných hromadách.

Stejně nostalgicky je nutno si připomenout i tři největší legendy z naší dvacetileté historie – těmito legendami jsou bezpochyby pánové Antonín Kusák, Miroslav Valoušek a Jaroslav Hanák, kteří naši asociaci zakládali a zasloužili se o její dnešní prestižní jméno a skvělé postavení mezi svazy, sdruženími a asociacemi z oborů silniční dopravy, spediční, logistiky a opravárenství.

Jedna z tří legend bohužel již mezi námi od roku 1996 není. Bylo to přesně v roce jeho padesátých narozenin, kdy nás po tragické dopravní nehodě opustil Miroslav Valoušek. Byl to vynikající člověk, mimořádný odborník z oblasti dopravy a ekonomiky a skvělý kamarád. Při loučení s ním jsem na smutečním obřadu pronesl – i pro mou osobu zásadní – životní citát: „Když jsi přišel na svět,

tvrdé konkurence tisíců živnostníků bývalé giganty ČSAD. V jihomoravském regionu se první výrazné signály tohoto procesu objevily již v polovině roku 1990, a to především vzhledem k malé pružnosti či flexibilitě většiny řídicích pracovníků bývalého podnikového ředitelství, kteří nedokázali představit alespoň nějakou strategii blízké a už vůbec ne vzdálené budoucnosti. Z těch více než 200 lidí, kteří tehdy na PŘ pracovali, se do dnešních dnů úspěšně prosadili snad dvě či maximálně tři desítky. A proto samozřejmě přišla atomizace a start řady nových menších státních podniků a tím postupný konec bývalého gigantu ČSAD Brno, který zaměstnával před rokem 1989 přes 12 000 lidí a měl tisíce autobusů, nákladních vozidel a obrovské množství lukrativních nemovitostí.

Roky 1991–1994: Období vzniku a prvních úspěchů asociace

Flexibilita nových ředitelů menších státních podniků se ihned dostavila a tak již v první dekádě ledna 1991 byly dohodnuty principy a dokumenty pro založení až do dnešních dnů fungující asociace. První ustavující valná hromada byla svolána na 22. 1. 1991 do zasedací síně autobusového nádraží Zvonařka v Brně, kde byly postupně schváleny stanovy, programové prohlášení a smlouva o vytvoření asociace. Prvními členy představenstva se stali pánové Hanák, Kusák, Valoušek a Vrátný, za členy revizní komise byli zvoleni paní Krejčí a pánové Tomandl a Beňa. Jediným z členů statutárních orgánů vzešlých z prvních voleb, který v nich působí i v současnosti, jsem já – a to nepřetržitě ve funkci prezidenta ADSSF, pan Kusák je dnes váženým čestným viceprezidentem.

A protože bylo nutno razantně začít hájit zájmy naší členské základny, hned následující valná hromada řešila



▲ Ing. JAROSLAV HANÁK, prezident ADSSF.

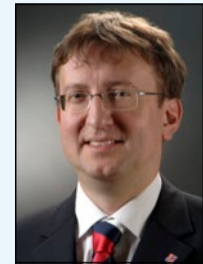
postupně strategické vyjednávání o rozšíření asociace o stejně aktivní kolegy ze severní Moravy, konkrétně podniky ČSAD z Opavy, Vsetína, Českého Těšína, Karviné, Havířova a Frýdku-Místku. Proces byl po několika měsících úspěšně završen přijetím všech zmíněných firem s dohodou, že pan Bílek jako jejich zástupce se stal

Gratulace k jubileu

■ Ing. IVO TOMAN, náměstek ministra dopravy Sekce dopravné správy Ministerstvo dopravy České republiky:

Asociace dopravních, spedičních a servisních firem Čech, Moravy a Slezska se již krátce po svém vzniku stala důležitým partnerem Ministerstva dopravy ČR, a to především – rozhodně však nejenom – v oblasti veřejné dopravy. Během uplynulých dvou dekád díky vysoké odbornosti svých zástupců a jejich vstřícnému přístupu výrazně přispěla ke zvalitňování tuzemské dopravní legislativy, například klíčového Zákona o silniční dopravě a jeho prováděcích vyhláškách.

K letošnímu dvacetiletému jubileu přeji ADSSF a jejímu prezidentovi Ing. Jaroslavu Hanákovi spolu se všemi kolegy co nejvíce elánu v další práci, jež je přínosná jak pro tuzemské dopravce, tak i pro celou Českou republiku, potažmo naše občany.



■ Ing. ZDENĚK LIŠKA, generální ředitel Svaz průmyslu a dopravy ČR:



Vážení a milí členové Asociace dopravních, spedičních a servisních firem Čech, Moravy a Slezska,

Je mi ctí a velkým potěšením pogratulovat vám k vašemu významnému výročí. Podobně jako náš Svaz průmyslu a dopravy ČR v loňském roce, se vaše profesní uskupení v klíčové odvětví ekonomiky – v silniční dopravě – dožívá dvaceti let. Naše organizace spojuje však nejen podobný věk, ale zejména stejný zájem o podporu tuzemského podnikání a kultivaci podnikatelského prostředí v naší zemi.

Shodujeme se i v tom, že doprava a její síť je páteří našeho hospodářství a že vládu a politické strany napříč spektrem je potřeba důrazně upozorňovat na nezbytnost řešení řady problémů, souvisejících s dopravou. Naše požadavky, a to i ohledně dopravy, jsme shrnuli v dokumentu Agenda 2010 – 10 priorit pro budoucnost ČR, kterou jsme vloni předložili nové vládě hned po jejím nástupu. Požadavky jsme, a naše návrhy jsme konkretizovali v souvislosti s nyní diskutovaným „green paper“ Superstrategie Ministerstva dopravy ČR, řešení zanedbanosti dopravní silniční infrastruktury. Podporujeme v této souvislosti projekty PPP a chceme být svědky snižování nákladů na dopravní stavby. Vedle toho existuje další problém, který vyžaduje aktivní podporu ze strany státu, a tím je ekologizace dopravy. Prosazujeme také pokračování programu obnovy vozového parku osobní veřejné dopravy a výstavbu veřejných logistických center. Přírozené, že výčet akutních problémů není nikterak úplný.

Co ale stát musí řešit zejména, je zvalitňování podnikatelského prostředí a mnohem důraznějšího nastavování rovných podmínek. Firmy po tom volají. Poukazují na to, což vyplývá z našich šetření, že největšímu bariérami podnikání v zemi je byrokracie, korupce, přílišná administrativa, nedostatek technicky vzdělaných lidí a pracovníků v řadě profesí a v neposlední řadě vzpomínávaný nedobrý stav infrastruktury.

Jsem ale optimistický a jsem přesvědčen, že tato doba je příhodná pro prosazování našich požadavků. Ostatně, naše členské firmy to od nás očekávají. Přeji si výsledky, kterých můžeme dosáhnout hlavně tím, že se jako zaměstnavatelé dokážeme domluvit a prosazovat věci společně. O to více je pro nás potěšitelné, že obě organizace jsou personálně propojeny osobou Ing. Jaroslava Hanáka, I. viceprezidenta Svazu průmyslu a dopravy ČR a zakladatele a dlouholetého prezidenta vaší asociace.

Nehleďte na odeznívání dopadů recese a postupně ožívání naší ekonomiky jsou před námi nelehké časy, platí to právě o silniční nákladní dopravě. Přesto si dovoluji popřát členům vaší Asociace další úspěšné období, vlastníkům firem a manažerům co nejlepší výsledky a všem hodně štěstí, zdraví a pohody.

■ PETR KAŠÍK, výkonný ředitel Svaz dopravy České republiky:

Dovolte mi, abych jménem Svazu dopravy České republiky vám blahopřál ke dvacetiletému výročí ADSSF a popřál mnoho úspěchů i v budoucnu. Jsem přesvědčen, že spolupráce ve prospěch podnikatelského prostředí v dopravě je naším vzájemným svaz spojujícím článkem.

Ve svém počátku, tolik diskutovaná privatizace bývalých ČSAD s postupnou



(Pokračování na str. 2)

ZÁSADNÍ MEZNÍKY VE VÝVOJI A ČINNOSTI ADSSF



▲ Ustavující valné hromady asociace, která se konala 22. ledna 1991 v zasedací místnosti ÚAN Zvonařka v Brně.

plakal jsi a všichni se radovali. Žij tak, aby všichni plakali, až jsi budeš opouštět.“ A Miroslav Valoušek to vše svým plodným životem a prací naplnil.

Druhá legenda naší asociace – pan Antonín Kusák byl od prvního dne vzniku ADSSF I. viceprezidentem a dnes, ve svých více než 75 letech, je čestným viceprezidentem. A nejen to. Stále se svojí moudrostí, zodpovědností a ve skvělé kondici se zúčastňuje všech našich valných hromad. Vždy má co říci ke všem odborným tématům a hlavně poradí či debatuje se všemi – od nás zakladatelů asociace až po ty nejmladší nové členy naší asociace rodiny. Skvělý člověk, dobrý kamarád a doslova archiv znalostí o vývoji a životě nejen ADSSF, ale i většiny našich firem. To je Antonín Kusák.

Nu a tou třetí legendou jsem asi já osobně. Snad proto, že jsem od 22. 1. 1991, se souhlasem všech členů, stále prezidentem této skvělé asociace, a že jsem pro všechny – a to doufám – ta klíčová osobnost, která svým postavením doma i ve světě snad zodpovědně, nekompromisně a možná i úspěšně reprezentuje nejen dopravu, ale i průmysl a celý český byznys. Ale protože sebechvála se nenosí, měli by tato hodnocení prezentovat jiní. Musím ovšem zdůraznit, že pro mě osobně je ctí být více než 20 let prezidentem této vynikající party odborníků a kamarádů.

Vážení čtenáři,

a nyní mi dovolte vás stručně provést dvacetiletou historií ADSSF. A musíme začít úplně od prvních krůčků a možná dnes už zapomenutých informací. Samotnému založení naší asociace předcházela mimořádně dramatický a ekonomický vývoj změn po roce 1989, který atomizoval a restrukturalizoval díky nástupu

řadu strategických problémů, které mají mimořádně pozitivní dopady až do dnešních dnů. Byly to zejména následující akce či boje s vládní mocí a parlamentem v oblastech:

■ Zařazení našich firem do tzv. VELKÉ PRIVATIZACE v rozdělení na podniky s autobusovou a bez autobusové dopravy, se zpracováním rozsáhlého oponentního materiálu proti tehdejšímu ministru Dybovi v mé plné odpovědnosti

■ Složitá situace a vývoje kolem ČESMADU s razantním požadavkem zařazení našeho reprezentanta do předsednictva sdružení v porevolučním vývoji a postupné výměny „soudruhů ředitelů“ ze státních podniků ČSAD – proces díky razantnímu nástupu živnostníků byl nakonec úspěšný. Spolu se zástupcem živnostníků panem Molíkem jsme byli prvními, kteří začali rychlou změnu vede-

ni a budování nové orientace sdružení ČESMAD. Z hlediska historického je nutno vyzvednout tu skutečnost, že já osobně jsem členem předsednictva sdružení jako jediný nepřetržitě 20 let, z toho více než 15 let viceprezidentem odpovědným za autobusovou dopravu

■ Nastartován byl rovněž proces vzniku Svazu zaměstnavatelů v dopravě jako reprezentanta velkých firem většiny oborů dopravy s cílem být silným protipartnerem v sociálním dialogu – čili jednoduše, být protiváhou odborových svazů v dopravě, kterých existovalo a vznikalo velké množství.

Hned následující rok – rok 1992 – přinesl pro naši asociaci a samozřejmě pro její členské firmy řadu mimořádných událostí, z nichž musím připomenout minimálně tyto:

■ Byla dokončena delimitace a hlavně likvidace státního podniku ČSAD Brno. V součinnosti s vedením ministerstva dopravy byla definitivně našim firmám přidělena dle složitých klíčů všechna aktiva a pasiva, nástupnickou organizací se stalo ČSAD Brno-město, dnešní Tourbus, a.s.

■ A protože v jednotě je síla, začalo v tomto období

viceprezidentem asociace

■ Za zcela historický či mimořádný moment lze označit datum 1. 5. 1992, kdy vznikly z některých podniků ČSAD první akciové společnosti, které byly zařazeny do tzv. první vlny kuponové privatizace

■ Pro druhou – většinovou část – státních podniků z řad členských firem asociace začala příprava na vstup do druhé vlny kuponové privatizace nebo (a to v minimálním počtu) na přímé prodeje předem zjištěným zájemcům.

Zvláštní událostí počátku roku 1992 byla celodenní stávka, vyhlášená Nezávislým odborovým svazem veřejné silniční dopravy (10. 2. 1992) za – v první fázi – výrazné podpory a iniciativy požadavků ze strany našich členských firem, přičemž k podpisu společného memoranda podnikatelů a odborů došlo v Prostějově. Šlo o vůbec první stávku v novodobé historii po roce 1989. Jejím výsledkem bylo prokázání, jak mimořádný význam pro chod země autobusová doprava má a navíc byla potvrzena skutečnost, že se vláda do té doby zcela nezodpovědně této problematice nevěnovala. A nesmyslné heslo tehdejších ekonomů v čele s profesorem Klausem, že trh vyřeší všechno, dostalo pořádnou a zaslouženou ránu. Dnes všichni snad už vědí, i po dostudování reality v západních zemích, že kde působí regulovaná cena, nemůže systém veřejné dopravy bez odpovídajících dotací fungovat! Přůběh vlastní stávky jednoznačně prokázal schopnost spojení se podnikatelů v silniční dopravě proti neschopnosti a nezodpovědnosti vlády. Poté následně od března po několik měsíců běžela řada jednání pod mým vedením jako prezidenta ADSSF ve vládě a v parlamentě, která vyústila v přijetí usnesení vlády tehdejšího premiéra Čalvy.

Léta 1992 a 1993 byla obdobím vystupňování výrazné aktivity naší asociace v oblasti legislativních procesů, kde dominantní bylo trvalé úsilí tandemu Hanák – Valoušek o přijetí zákona o silniční dopravě s navazujícími prováděcími vyhláškami. V tomto období byl rovněž nastartován dnes již známý a nekonečný proces kolektivních jednání zaměstnavatelů s odbory, završovaný podpisem Vyšších kolektivních smluv. Připomenu, že tento „part“ za naši reprezentaci skvěle hrál a vždy úspěšně završil tehdejší viceprezident ADSSF Valoušek.

Již v té době se valných hromad ADSSF kromě reprezentace ministerstva dopravy a dalších odborníků vždy účastnil prezident středoevropské asociace pan Neterda. Novými členskými firmami ADSSF se staly ČSAD Pelhřimov a především ČSAD Ústí nad Labem, které přivedla další význam-



▶ Součástí valných hromad ADSSF jsou již tradičně prezentace výrobců a dodavatelů dopravní techniky.

Gratulace k jubileu

(Pokračování ze str. 1)

přeměnou na menší a daleko konkurenceschopnější celky s doprovodnou rozsáhlou obnovou vozových parků ukázala, že šlo o krok správným směrem. Takto vzniklé prostředí, doprovázené tvrdým konkurenčním bojem, vyžaduje od zástupců podnikatelů průběžně přenášet vznikající problémy na státní správu. Za společný úspěch lze považovat přijetí Zákona o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, jehož uplatňování by mělo přispět ke z kvalitnější veřejné dopravě a příležitosti vztahů mezi objednavatelem a dopravcem.

Poslední horkou novinkou ministerstva dopravy je návrh SUPERSTRATEGIE do roku 2025. Pro zástupce podnikatelů je nepřijatelná představa katastrofická vize, konstatující, že pro potřebnou dostavbu nedokončené páteřní infrastruktury sítě je ze strany státu plánováno pouze 40 % zdrojů celkové investiční potřeby. Zjednotění nápravy, tj. navýšení zdrojů ze strany státu ve prospěch dokončení potřebné páteřní infrastruktury sítě, je v současnosti naším hlavním společným cílem.

Ing. MARTIN ŠPRYŇAR,
generální tajemník
Sdružení ČESMAD BOHEMIA:



Výkony i význam silniční dopravy neustále roste. V České republice je tento trend dokonce ještě patrnější než ve starších zemích EU, neboť i v tomto směru doháníme nikoliv rozjetý vlak, ale rozjetou

moderní silniční dopravu.

Děje se tak přesto, že společnost si zvykla vnímat silniční dopravu dvěma zcela odlišnými způsoby. Na jednu stranu ji stále více dává přednost před ostatními druhy dopravy pro její flexibilitu, rychlost, spolehlivost, zvyšující se bezpečnost i ekologickou ohleduplnost. Na straně druhé ji média denně ukazují pouze v souvislosti s nehodami, problémy s financováním infrastruktury, dopravními kolapsy a coby věčný objekt zájmu ekologických aktivistů.

Život silniční dopravci ovšem nekomplikuje pouze problematická image. Po liberalizaci v 90. letech vznikla obrovská vnitřní konkurence, která sice měla blahodárný vliv na zvyšování kvality, v současné době však stojí za propadem cen na neredálnou úroveň. Ani konkurence mezi ostatními druhy dopravy není vždy vedena férovým způsobem, což se projevuje třeba právě v mediální a ekologické glorifikaci železnice. V neposlední řadě pak je silniční doprava vitaným zdrojem příjmu státního rozpočtu, kde je tlak stále citelnější.

To vše jsou zásadní důvody, proč náš obor potřebuje silná a fundovaná profesní sdružení a asociace. Přestože ČESMAD BOHEMIA, jehož vznik spadá až do roku 1966, sdružuje firmy provozující nákladní i autobusovou dopravu, právě z historických důvodů je stále vnímán jako zastávka kamionů. I proto před dvaceti lety bezprostředně po vzniku ADSSF začala obě sdružení úzce spolupracovat. Plody naší spolupráce, kterou personálně propojuje osoba Ing. Jaroslava Hanáka, nejsou pouze deklarace o vzájemné náklonnosti, ale konkrétní dosažené výsledky. Kromě koordinace postojů v rámci veřejných připomínkových řízení k připravovaným právním předpisům pak zejména úzká koordinovaná spolupráce na řádné implementaci Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70. Během na dlouhou tras s úspěšným výsledkem byla několik let se táhnoucí tvorba nového zákona 194/2010 ze dne 20. května 2010 o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů (původně několik let projednávaný jako zákon o veřejné dopravě).

Věřím, že ČESMAD BOHEMIA i ADSSF čeká ještě mnoho let úspěšné spolupráce, neboť není pochyb, že důvody naší existence v dohledné době nepominou.

Ing. FRANTIŠEK NETERDA,
prezident ADSSS:

Na území České republiky po roce 1989 vzniká celá řada svazů, sdružení a asociací, které začaly působit v silniční dopravě. Mnohé tak jak



(Pokračování na str. 3)

(Pokračování ze str. 1)

našich firem získala své první vlastníky nebo skupiny akcionářů. Ovšem u firem z první vlny změn vlastnických struktur. Ta hlavní zpráva byla v tom, že někde na začátku této časové etapy byla silniční doprava jako jeden z prvních oborů české ekonomiky v podstatě z 99,9 % privatizována.

Byl to konečně ten nejsprávnější signál začít se chovat opravdu kapitalisticky, konečně zpracovat své první strategie růstu na principech analýzy S.W.O.T. a v každé firmě si jasně určit priority – zda vzdělanost lidí, obnova vozového parku, útok na jiné firmy a tržní možnosti, či pokusy najít zahraniční partnery nebo ústup až nezodpovědným požadavkům majoritních vlastníků především z řad privatizačních fondů. Byly to skutečně pionýrské doby nástupu kapitalismu v silniční dopravě naší země.

Na druhé straně se trvale, vždy po necelých dvou letech, měnila reprezentace ministerstva dopravy, a to jak na pozici ministrů (Stráský, Budínský, Říman, Moos či Peltrám), tak díky politickým přelivům zleva doprava a naopak byly totálně střídány posty náměstků. Velkým štěstím pro nás bylo, že se na ministerstvu příliš neměnili lidé na pozicích klíčových ředitelů a jejich zástupců, čímž byla dána důležitá garance pro vzájemnou odbornou spolupráci. Tato nestabilita a tím nízká kvalita úrovně státní správy přetrvává až do dnešních dnů. A spolu s korupcí je hlavní překážkou pro výrazné zlepšení konkurenceschopnosti celé ČR.

■ Další rozšíření a z kvalitnější dotačního systému podpory obnovy vozového parku autobusů se státním příspěvkem

■ Další odborné z kvalitnější zákona o silniční dopravě a především nutných prováděcích vyhlášek a uplatnění v nich běžných principů obdobné legislativy ve vyspělých zemích, a to především v oblastech: finanční způsobilosti, řešení krizových stavů, výrazného zpřesnění udělování licencí a dalších.

■ Velmi aktivní podpora vytvoření FONDU DOPRAVY v zájmu zlepšení stavu dopravní infrastruktury, ať již výstavbou nové dálniční či silniční sítě nebo také životně nutných rekonstrukcí a běžných oprav silniční sítě všech stupňů, včetně nepodcenění rizika havarijních stavů dálničních a silničních mostů

■ Stále trvalý proces jednání a vyjednávání o dořešení problémů v oblasti pracovní doby a doby odpočinku v silniční a městské dopravě

■ Novým prvkem bylo zahájení prací na připomínkování POZICÍCH DOKUMENTŮ pro budoucí vstup ČR do Evropské unie.

velkým přínosem vstup dvou velkých autobusových společností, a to ČSAD AUTOBUSY České Budějovice (s rakouskými majiteli) a ČSAD autobusy Plzeň (patřící do vlastnické struktury Z-GROUP velkopodnikatele Zemka). Následně byly do členské základny asociace přijaty další firmy, a to Autobusy Karlovy Vary a OSNADO Stará Paka.

velkým přínosem vstup dvou velkých autobusových společností, a to ČSAD AUTOBUSY České Budějovice (s rakouskými majiteli) a ČSAD autobusy Plzeň (patřící do vlastnické struktury Z-GROUP velkopodnikatele Zemka). Následně byly do členské základny asociace přijaty další firmy, a to Autobusy Karlovy Vary a OSNADO Stará Paka.

velkým přínosem vstup dvou velkých autobusových společností, a to ČSAD AUTOBUSY České Budějovice (s rakouskými majiteli) a ČSAD autobusy Plzeň (patřící do vlastnické struktury Z-GROUP velkopodnikatele Zemka). Následně byly do členské základny asociace přijaty další firmy, a to Autobusy Karlovy Vary a OSNADO Stará Paka.



▲ Rok 1999: K největším akcím v historii ADSSF patřila oslava „50 let ČSAD – 50 let služeb pro veřejnost“, která se konala za účasti mnoha stovek hostů a zaměstnanců členských firem dne 17. 4. 1999 v Uherském Hradišti.

ZÁSADNÍ MEZNIKY VE VÝVOJI A ČINNOSTI ADSSF



▲ Rok 1996: Členové statutárních orgánů ADSSF (v první řadě uprostřed tragicky zesnulý Ing. Miroslav Valoušek) spolu s prezidentem partnerské středočeské asociace Ing. Neterdou (v první řadě zleva).

Je třeba rovněž nahlas připomenout, že rok 1994 byl jednoznačně i prvním legislativním mezníkem ve vývoji silniční dopravy této země, neboť ve zmiňovaném roce byl – za naší mimořádné aktivity a spoluúčasti – schválen zákon o silniční dopravě jako základní norma pro naše podnikání po roce 1989. A to včetně zásadních zpřesnění pro podnikání v oblasti autobusové dopravy. Navíc náš tlak byl mimořádně úspěšný v tom, že poprvé byl uplatněn princip odborné způsobilosti.

Z hlediska veřejné prezentace činnosti a lobbistické síly ADSSF byl zpracován první a bohužel zatím poslední KATALOG všech členských firem asociace s úvodním slovem tehdejšího ministra dopravy Stráského (mimořádně mimořádně dobrého a pracovitěho ministra, který se s námi nescílněkrát sešel a racionálně naše požadavky řešil) a prezidenta ADSSF Hanáka.

Ve stejném roce započala neuvěřitelně obtížná práce viceprezidenta ADSSF Valouška v oblasti řešení vyhlášky o rozvržení pracovní doby a nepřetržitého odpočinku a o pracovní pohotovosti jízdních pracovníků v silniční a městské dopravě. I když po vstupu do EU byla v tomto směru vydána řada novelizací a zpřesnění, je tato oblast i v dnešních dnech největším problémem v rámci dodržování rovného podnikatelského prostředí. Stát nezodpovědně neprovádí odpovídající státní odborný dozor, což je jeden z klíčových momentů špatného stavu především trhu nákladní dopravy a dumpingových cen živnostníků!

Roky 1995 – 1999: Období stabilizace a začátku posilování vlivu nových vlastníků či struktur akcionářů našich firem

Toto mimořádně zajímavé období bylo etapou definitivního ukončení procesu základní privatizace, na jejímž základě většina

Toto historické období stabilizace bylo významné i pro posílení členské základny ADSSF o firmy z východočeského regionu, a to jmenovitě ČSAD BUS Chrudim (dnes Veolia Transport Východní Čechy), ČSAD Semily (dnes BusLine a.s.) a ČSAD Ústí nad Orlicí.

O co jsme v letech 1995 – 1997 bojovali a co bylo základem našich aktivit? Tak například:

■ O racionální a nediskriminační dotační principy pro autobusovou dopravu

■ O zavedení dotační podpory obnovy vozového parku autobusů ze státních prostředků a se státním příspěvkem (zcela

běžný jev v zemích na západ od naší hranice)

■ Řešení kontingentů povolení pro mezinárodní kamionovou dopravu

■ Řešení otázek pracovní doby a doby odpočinku jízdních pracovníků

■ Pokračování v legislativních změnách nutných pro podnikání v silniční dopravě

■ Vládou schválené principy DOPRAVNÍ POLITIKY na 90. léta

V tomto období nás zasáhla – jak jsem již předdeslal v úvodní části – zatím největší tragedie naší historie. Tou mimořádně smutnou událostí bylo tragické úmrtí viceprezidenta ADSSF Miroslava Valouška. Jeho doslova mravenčí a vysoce odborná práce a skvělá stmelující kamarádská povaha schází do dneška nám všem. Mně osobně nejvíce, neboť jsem touto tragickou událostí přišel o nejlepšího spolupracovníka a odborníka v mém boji za zlepšení postavení a rovného podnikatelského prostředí silničních dopravců v naší zemi.

Priority našich aktivit v letech 1998 až 1999 je možno shrnout do následujícího přehledu:



Významným historickým momentem v tomto období bylo rovněž podepsání společného dokumentu o spolupráci s našimi kolegy ze středočeské dopravní asociace AD-SSS, kterou na našich valných hromadách pravidelně reprezentuje její prezident František Neterda. Je pravdou, že vždy společně a hlavně zodpovědně zaujíme stanoviska k zákonům, vyhláškám či krizovým situacím v silniční dopravě.

Vrcholem tohoto období byla mimořádně úspěšná a v historii asociace zatím největší akce v její garanci: oslava „50 let ČSAD – 50 let služeb pro veřejnost“, konaná 17. 4. 1999 v Uherském Hradišti za účasti mnoha stovek hostů a zaměstnanců našich členských firem. Tato akce prokázala vynikající organizační schopnosti týmu ADSSF, který ji připravoval více než rok, stejně tak je nutné ocenit neuvěřitelně obětavý přístup desítek pracovníků akciové společnosti ČSAD Uherské Hradiště v čele s jejím tehdejším generálním ředitelem Antonínem Kusákem, jež se na zajištění této akce podíleli. Vydaná publikace a předání pamětních listů nejvýznamnějším osobnostem v oboru silniční dopravy jen potvrdily mimořádnost a neopakovatelnost této skvělé akce.

Roky 2000–2005: Období razantního růstu a mnoha podnikatelských úspěchů členských firem

V tomto období došlo opětovně k výraznému posílení a v podstatě k dalšímu z kvalitnější členské základny ADSSF firmami ze skupiny Connex (dnes Veolia Transport) v čele s tehdy přední osobností autobusové dopravy naší země paní Jitkou Homolovou z Connexu Olomouc.

Razantní změnou chápání historické základny asociace pouze z řad bývalých ČSAD, bylo přijetí dvou firem z řad tzv. „živnostníků“: společnosti DONAK Vyškov v čele s dlouholetým viceprezidentem Česmadu Bohemia a vynikajícím odborníkem na nákladní dopravu Antonínem Hrazdírou a dále společností QUICKTRANS Zlín, silné firmy rovněž s orientací na nákladní dopravu.

V následujícím období byl pro ADSSF

Z nejvýznamnějších aktivit tohoto období je nutno připomenout především:

■ Přijetí usnesení vlády o dalším rozšíření podpory obnovy vozového parku autobusů ročně na 450 mil. Kč při 30% státním příspěvku, následně upřesněné dopravní politikou z r. 2005, řešící v garanci vlády 200 mil. Kč a 20% příspěvek rovnoměrně pro příměstskou i městskou dopravu. Zvláštní bonifikační byly přijaty pro plynofikaci veřejné dopravy

■ Za zcela mimořádné je možno označit přijetí devítibodové dohody s premiérem Zemanem k řešení krize v kamionové dopravě, u které jsem po celé období osobně asociaci reprezentoval a zastával klíčovou pozici při vyjednávání. Na rozdíl od některých zástupců živnostenských seskupení jsme dohodu podepsali a trvale vyžadovali její kontrolu a naplňování. Dnes s velkým odstupem času můžeme říci, že šlo o mimořádný úspěch dopravců za nákladní dopravu v jednání se zodpovědným premiérem s precizně odborně formulovanými požadavky

■ Za zcela mimořádnou událost lze i do dnešních dnů považovat náš vstup do Evropské unie, a to především nejen z pohledu nových šancí pro podnikání, ale také díky ukončení nedůstojného stání našich vozidel na hraničních přechodech a více než ponižujícího systému vzájemného boje o zahraniční dopravní povolení

■ V roce 2005 jsme se poprvé v historii dostali vzhledem k dramatickému růstu cen pohonných hmot a navíc stále silící úrovni dumpingových cen z pohledu nedodržování bezpečnosti práce, neplacení oprávněných mezd a diet řidičům až na hranici tzv. „krizového stavu v dopravě“. Bohužel nikdo – počínaje byrokracií v Bruselu přes tehdejší českou vládu až po poslance – nechtěl vzt od odpovědnost na sebe a říci jasně a přesně, co to vlastně je ten „nadbytek dopravních kapacit“. A tak opět přišlo na řadu heslo prezidenta republiky Klause, že trh musí vyřešit všechno! ■ Nejvýznamnější událostí roku 2005 bylo přijetí (a to za naší výrazné pomoci v součinnosti se Svazem dopravy ČR) tzv. NOVÉ DOPRAVNÍ POLITIKY na léta 2005 – 2013, která stanovila nová pravidla harmonizace jednotlivých oborů a dále cíle a prostředky vývoje všech dopravních oborů. Bohužel dnes, i když dokument nikdo nezrušil, je všechno nebo téměř všechno úplně jinak!

Roky 2006–2011: Období jak mimořádného rozvoje našich firem, tak – v druhé části – do slovného boje o přežití

Nejprve ale vzpomeňme tu slavnou událost počátku roku 2006, kdy jsme v brněnském

(Pokračování na str. 3)

▲ Rok 2004: Předvádění nákladních a přepravních vozidel na VH ADSSF v Hustopečích.

ZÁSADNÍ MEZNIKY VE VÝVOJI A ČINNOSTI ADSSF

(Pokračování ze str. 2)

hotelu Voroněž slavili 15 let existence ADSSF. Slavnostní večer, pořádaný pod patronací statutárních orgánů ADSSF, jehož se zúčastnila řada významných hostů v čele s tehdejšími ministrem dopravy Šimonovským, europoslancem Březinou, reprezentantů ministerstev, poslanců, partnerských podnikatelských svazů a sdružení a samozřejmě více než 300 zástupců všech členských firem, byl důstojnou oslavou 15 let naší činnosti. Vše bylo umocněno úspěšným kulturním programem s mimořádným poděkováním hlavnímu sponzorovi, kterým byla firma IVECO.

Léta 2006 až do poloviny 2008 byla pro naše firmy mimořádně úspěšná, neboť HDP naší země ročně rostl neuvěřitelným tempem přes 6 % a poptávka po dopravě ve všech oborech rostla do neuvěřitelných rozměrů. Bylo to období, kdy výrazně chyběly nejen dopravní kapacity, ale i stovky a stovky řidičů. A dopravu mohl doslova dělat kdokoli. Bohužel ani v této „zlaté době“ – a to je ta tragická či smrtící chyba – se nepovedlo narovnat přetrvávající dumpingové ceny!

O jaké strategické dokumenty jsme i v této době „relativního blahobytu“ bojovali nebo lépe řečeno, jsme se v součinnosti se Svazem dopravy ČR zásadně zasazovali:

■ Byl to generální plán rozvoje dopravní infrastruktury do roku 2015, velmi dobrý materiál uznávající význam rychlé výstavby dálnic a silnic jako důležitého parametru konkurenceschopnosti naší země. Objemy investic v něm se dostávaly včetně evropských peněz do částky kolem 100 miliard korun ročně – dnes v období po krizi můžeme už jen nostalgicky vzpomínat, jak bylo dobře a pro dopravní infrastrukturu dobře být mohlo

■ Významná porce práce byla udělena i na koncepci podpory kombinované dopravy a následné podpory výstavby veřejných logistických center z veřejných zdrojů

■ Doslova nejvíce práce jsme ve stovkách a stovkách hodin odpracovali na přípravě, stálých odborných konzultacích a především na vlastním zpracování tzv. „zákona o veřejné dopravě“ a jeho prováděcích předpisech.

Trvalé personální změny na ministerstvu dopravy a výměny klíčových lidí znamenaly, že jsme dokonce museli i několikrát začínat znovu. Moudrost úřednické vlády v čele s premiérem Fischerem a ministrem dopravy Slamečkou a moje osobní nasazení a tah na branku přes mimořádně zrychlené projednání v poslanecké sněmovně slavilo úspěch, takže zákon včetně tří prováděcích předpisů máme v platnosti. Poslední prováděcí předpis o tzv. standardech ve veřejné dopravě, který bohužel pozdržel současný ministr dopravy Bárta, snad brzy bude přijat také.

Pojďme si ale objektivně připomenout nejsložitější období vývoje v našich firmách, a to období od druhé poloviny roku 2008 až skoro do závěru roku 2010. Finanční krize, která dramaticky vznikla v USA a částečně se přenesla do Evropy, se brzy rychle obrátila i v dramatickou krizi ekonomickou a dnes přesně víme, že výrazně postihla především ekonomiku USA a zemí Evropské

unie. Z hlediska konkurenceschopnosti se téměř nedotkla země skupiny BRIC (Brazílie, Rusko, Indie a Čína), ale i dalších zemí Jižní Ameriky (Argentina) či Asie nebo některých zemí bývalého SSSR.

Nás krize postihla velmi silně, neboť jsme zemí s jednou z nejvíce otevřených a vysoce exportně zaměřených ekonomik. Navíc náš největší partner Německo do krize spadl stejně jako my. Byla-li ve značné krizi většina průmyslových odvětví mimo automobilového průmyslu, který docela dobře přežil díky šrotovnému v okolních zemích, my – tedy členské firmy naší asociace zaměřené na nákladní dopravu, spedici a logistiku – jsme se dostali do velmi složité situace. Přežili jsme jen díky zcela mimořádným a někdy doslova drastickým opatřením v úsporách nákladů (minimální sponzorování, téměř žádné firemní akce atd.), výraznému omezení investic a bohužel i propouštění zaměstnanců s cílem při zmrazení mezd si udržet nejlepší pracovníky pro snad lepší budoucnost.

Jsem spokojen a hrdý na to, že rozhodující většina firem naší členské základny tuto situaci zvládla i přes pokles obrátů či zisků, a že zodpovědně, skromně a cílevědomě chování našich vlastníků a vrcholových manažerů nás nastartovalo do dnešní doby určitého ekonomického oživení. Mnoho firem v loňském i letošním roce využilo šikovně pro své zaměstnance prostředky pro vzdělávání a podporu konkurenceschopnosti a některé

■ Velmi špatnou zprávou je pro nás i dramatické omezení výstavby dálnic, silnic a jejich opravy a rekonstrukce. SUPERVIZE DOPRAVY do roku 2025 předložená ministrem dopravy je výrazně defenzivní a radikální šance na zlepšení bez mimořádných politických rozhodnutí nebude. Nezapomínejme, že dle zahraničních (světové ekonomické fórum, OECD) i domácích (MPO) studií největšími problémy pro konkurenceschopnost České republiky nyní i do budoucna jsou: drahá, nefunkční a nevykonná veřejná správa s výraznými prvky korupce, pomalé soudnictví, zcela nedostatečná a na evropské



◀ Rok 2006: Slavnostní společenský večer u příležitosti 15 let ADSSF v brněnském hotelu Voroněž.

z firem byly dokonce v tomto období úspěšné v nákupech nebo převzetí konkurenčních firem.

A jaké problémy nás tíží momentálně v roce 2011? Za nejvýznamnější lze označit:

■ Určitě výrazný nárůst vstupů od dramatického růstu cen pohonných hmot, přes nárůst 25 % u mýtného (s malinkou „náplastí“ dohody Česmadu s ministrem Bártou, u jejichž základu v poslanecké sněmovně jsem byl přítomen) až po nezodpovědný převod dalšího týdne vyplácení nemocenské na nás podnikatele

■ Za zcela nepřijatelné s velkými dopady lze považovat špatné rozhodnutí ministra Bárty o zrušení téměř 15 let fungující podpory obnovy vozového parku, která má navíc z Bruselu platnou notifikaci do roku 2013. Jen malou útechou je skutečnost, že někteří z nás mají šanci získat pro obnovu autobusů finanční prostředky z regionálních programů DOPRAVA



▲ Rok 2008: Účastníci valné hromady asociace při prohlídce výrobních provozů společnosti Iveco Czech Republic ve Vysokém Mýtě.

■ Velmi špatnou zprávou je pro nás i dramatické omezení výstavby dálnic, silnic a jejich opravy a rekonstrukce. SUPERVIZE DOPRAVY do roku 2025 předložená ministrem dopravy je výrazně defenzivní a radikální šance na zlepšení bez mimořádných politických rozhodnutí nebude. Nezapomínejme, že dle zahraničních (světové ekonomické fórum, OECD) i domácích (MPO) studií největšími problémy pro konkurenceschopnost České republiky nyní i do budoucna jsou: drahá, nefunkční a nevykonná veřejná správa s výraznými prvky korupce, pomalé soudnictví, zcela nedostatečná a na evropské

■ Nu a navíc se v posledních dnech konečně výrazně rozjela práce vládní koalice na důležitých reformách od penzijní, přes daňovou, reformu zdravotnictví či školství až po přijetí nejdůležitějšího dokumentu, kterým je STRATEGIE KONKURENCESCHOPNOSTI ČR – jaké dopady to bude mít na občany či na naše podnikatelské subjekty lze jen opatrně odhadovat!

Při hodnocení celé té dlouhé a skutečně velice úspěšné naší cesty dvaceti lety historie je též nutno výrazným způsobem ocenit činnost a samozřejmě i kvalitu našeho asociativního časopisu, a tím je náš DOPRAVÁK. Ve stále rostoucí kvalitě a hlavně operativně informuje nejen o činnosti asociace a dění v silniční dopravě, ale prostřednictvím aktuálních rozhovorů s prezidentem Hanákem také o dalších klíčových událostech z oblasti politiky nebo podnikání. A hlavně a především, mimořádně cennou částí každého čísla

Historicky i v současnosti naše asociace není silná jenom počtem svých členů, ale reprezentuje rovněž tisíce spoluměstnanců našich členských firem, disponuje tisícovkami autobusů a kamionů či desítkami špičkových servisů. Ale hlavně má ve svých řadách desítky a desítky kvalitních odborníků – či raději říkejme profesionálů – kteří soustavně zásadním způsobem ovlivňují vývoj silniční dopravy a dopravy jako celku v této zemi. Ač se to zdá neuvěřitelné, téměř dvacet let naši vrcholoví představitelé obsazují klíčové posty ve vedení sdružení ČESMAD BOHEMIA, Svazu průmyslu a dopravy či Svazu dopravy ČR. Zcela mimořádné je také dlouholeté klíčové postavení prezidenta asociace ve vedení světové organizace silničních dopravců IRU.

Zcela na úplný závěr chci ubezpečit, že s výše uvedenými partnery budeme stejně intenzivně jako doposud i do budoucna hájit zájmy a rovné podnikatelské prostředí pro naše členské firmy. A stejně intenzivně budeme vůči vládě, poslanecké sněmovně, senátu či odborům hájit naše zájmy ve všech reformách, které budou během následujících měsíců projednávány a následně přijímány.

Historicky i v současnosti naše asociace není silná jenom počtem svých členů, ale reprezentuje rovněž tisíce spoluměstnanců našich členských firem, disponuje tisícovkami autobusů a kamionů či desítkami špičkových servisů. Ale hlavně má ve svých řadách desítky a desítky kvalitních odborníků – či raději říkejme profesionálů – kteří soustavně zásadním způsobem ovlivňují vývoj silniční dopravy a dopravy jako celku v této zemi. Ač se to zdá neuvěřitelné, téměř dvacet let naši vrcholoví představitelé obsazují klíčové posty ve vedení sdružení ČESMAD BOHEMIA, Svazu průmyslu a dopravy či Svazu dopravy ČR. Zcela mimořádné je také dlouholeté klíčové postavení prezidenta asociace ve vedení světové organizace silničních dopravců IRU.

Zcela na úplný závěr chci ubezpečit, že s výše uvedenými partnery budeme stejně intenzivně jako doposud i do budoucna hájit zájmy a rovné podnikatelské prostředí pro naše členské firmy. A stejně intenzivně budeme vůči vládě, poslanecké sněmovně, senátu či odborům hájit naše zájmy ve všech reformách, které budou během následujících měsíců projednávány a následně přijímány.

Hlavními projednávanými otázkami ADSSF je problematika autobusové dopravy s ohledem na skutečnost, že dopravců, kteří provozují výhradně kamionovou dopravu, je v členské základně podstatně méně. Otázkám kamionové dopravy je však věnována pozornost na každém zasedání valné hromady, kde jsou specifické problémy této dopravy prezentovány především zástupci Sdružení ČESMAD BOHEMIA.

Chci vyslovit přesvědčení, že činnost ADSSF i v dalších letech bude směřována k pomoci dopravcům v současné velmi složité situaci, především pak v kamionové dopravě, kde dopady cen PHM, mýta a kurzů eura jsou v současné době pro některé dopravce až likvidační. A zde si dovoluji připomenout výzvu z usnesení ze zasedání Sdružení zástupců regionů, která žádá všechny dopravce k serióznímu a korektnímu jednání při sjednávání jednotlivých přeprav, především pokud se týká cenových nabídek a ujednání o dobách splatnosti.

Dopraváku jsou aktuální informace ze života členských firem. Zde opravdu patří upřímné a tím i mimořádné ocenění práce naší paní šéfredaktorky Mgr. Chromé.

Vážení čtenáři Dopraváku, dámy a pánové,

co říci zodpovědně na závěr této krátké exkurze do dvacetileté historie naší asociace. Nejprve musím upřímně poděkovat všem aktivním členům ADSSF v čele s čestným viceprezidentem Antonínem Kusákem, který – jak již bylo vzpomínáno – jako jediný se mnou trvale a zcela nerozlučně vedl tuto asociaci od jejího založení. Samozřejmě poděkování patří rovněž všem bývalým i současným členům statutárních orgánů.

Historicky i v současnosti naše asociace není silná jenom počtem svých členů, ale reprezentuje rovněž tisíce spoluměstnanců našich členských firem, disponuje tisícovkami autobusů a kamionů či desítkami špičkových servisů. Ale hlavně má ve svých řadách desítky a desítky kvalitních odborníků – či raději říkejme profesionálů – kteří soustavně zásadním způsobem ovlivňují vývoj silniční dopravy a dopravy jako celku v této zemi. Ač se to zdá neuvěřitelné, téměř dvacet let naši vrcholoví představitelé obsazují klíčové posty ve vedení sdružení ČESMAD BOHEMIA, Svazu průmyslu a dopravy či Svazu dopravy ČR. Zcela mimořádné je také dlouholeté klíčové postavení prezidenta asociace ve vedení světové organizace silničních dopravců IRU.

Zcela na úplný závěr chci ubezpečit, že s výše uvedenými partnery budeme stejně intenzivně jako doposud i do budoucna hájit zájmy a rovné podnikatelské prostředí pro naše členské firmy. A stejně intenzivně budeme vůči vládě, poslanecké sněmovně, senátu či odborům hájit naše zájmy ve všech reformách, které budou během následujících měsíců projednávány a následně přijímány.

Hlavními projednávanými otázkami ADSSF je problematika autobusové dopravy s ohledem na skutečnost, že dopravců, kteří provozují výhradně kamionovou dopravu, je v členské základně podstatně méně. Otázkám kamionové dopravy je však věnována pozornost na každém zasedání valné hromady, kde jsou specifické problémy této dopravy prezentovány především zástupci Sdružení ČESMAD BOHEMIA.

Chci vyslovit přesvědčení, že činnost ADSSF i v dalších letech bude směřována k pomoci dopravcům v současné velmi složité situaci, především pak v kamionové dopravě, kde dopady cen PHM, mýta a kurzů eura jsou v současné době pro některé dopravce až likvidační. A zde si dovoluji připomenout výzvu z usnesení ze zasedání Sdružení zástupců regionů, která žádá všechny dopravce k serióznímu a korektnímu jednání při sjednávání jednotlivých přeprav, především pokud se týká cenových nabídek a ujednání o dobách splatnosti.

Gratulace k jubileu

(Pokračování ze str. 2)

rychle vznikly, tak i zanikly. Chyběla jim totiž vize, čeho chtějí dosáhnout a jak toho dosáhnou. Také jim chyběly odborníci, zkrátka významné osobnosti, kteří by byli ochotni za ně bojovat, prosazovat a hájit jejich společné zájmy.

To se určitě nedá říci o ADSSF – Asociaci dopravních, spedičních a servisních firem Čech, Moravy a Slezska. ADSSF patří mezi nejvýznamnější profesně zaměřené asociace v České republice. Od svého založení před dvaceti lety, výrazně ovlivňuje tvorbu a změny právních předpisů, které jsou důležité pro podnikání jejich členů v silniční dopravě. Ve svých řadách má významné dopravní firmy a zejména odborníky, kteří aktivně působí i v jiných profesních svazech či sdruženích, a to nejen v České republice (Svaz průmyslu a dopravy, Svaz dopravy, ČESMAD, IRU aj.). V osobě prezidenta Ing. Jaroslava Hanáka má ADSSF význačnou osobnost, která je nepřehlédnutelná.

Jsem rád, že již v roce 1999 začala naše ADSSF – Asociace dopravních, spedičních a servisních společností Středních Čech úzce spolupracovat s ADSSF. Stalo se tak na základě „Deklarace o vzájemné spolupráci a podpoře aktivit v zájmu členských firem ADSSF a ADSSS“, která byla uzavřena 5. ledna 1999 v Buchlovicích statutárními orgány obou asociací.

Ze je stále co řešit a za co bojovat, zejména v nynější složité ekonomické situaci České republiky, není třeba zdůrazňovat.

Do dalších let bych chtěl ADSSF a všem jejím členům popřát úspěšný rozvoj a další upevnění svých pozic v silniční dopravě.

JUDr. ANTONÍN HRAZDÍRA,
jednatel společnosti
DONAK, spol. s r.o., Vyškov:



▲ ANTONÍN KUSÁK, čestný viceprezident ADSSF a předseda představenstva společnosti ČSAD Uherské Hradiště.

Chtěl bych při příležitosti významného výročí ADSSF vyslovit poděkování za její činnost, kterou vytváří ve prospěch českých dopravců s přáním dalšího záslužného působení ke spokojenosti dopravních společností.

Jako dlouholetý účastník zasedání valných hromad asociace velmi oceňuji přínos těchto jednání pro orientaci nejen na dopravním trhu, ale také v oblasti státní správy a legislativy jak v působnosti České republiky, tak také Evropské unie. Vysoká úroveň podávaných informací se odvíjí od přítomnosti zástupců dopravních firem, a také ústředních státních orgánů, především Ministerstva dopravy ČR, Svazu průmyslu a dopravy, Sdružení ČESMAD BOHEMIA a v neposlední řadě také i díky informacím z jednání IRU, celosvětového sdružení dopravců. Poděkovat bych chtěl především Ing. Jaroslavu Hanákoví, prezidentu ADSSF od jejího vzniku, který velmi zajímavým způsobem dokáže prezentovat informace z jednání vrcholných státních orgánů ČR i z jednání IRU, jako člen jeho prezidia.

Hlavními projednávanými otázkami ADSSF je problematika autobusové dopravy s ohledem na skutečnost, že dopravců, kteří provozují výhradně kamionovou dopravu, je v členské základně podstatně méně. Otázkám kamionové dopravy je však věnována pozornost na každém zasedání valné hromady, kde jsou specifické problémy této dopravy prezentovány především zástupci Sdružení ČESMAD BOHEMIA.

Chci vyslovit přesvědčení, že činnost ADSSF i v dalších letech bude směřována k pomoci dopravcům v současné velmi složité situaci, především pak v kamionové dopravě, kde dopady cen PHM, mýta a kurzů eura jsou v současné době pro některé dopravce až likvidační. A zde si dovoluji připomenout výzvu z usnesení ze zasedání Sdružení zástupců regionů, která žádá všechny dopravce k serióznímu a korektnímu jednání při sjednávání jednotlivých přeprav, především pokud se týká cenových nabídek a ujednání o dobách splatnosti.

Mezi členy převažuje zájem prosadit to, co je pro dopravce nejlepší

Výraznou osobností v historii ADSSF je bezesporu ANTONÍN KUSÁK (současný předseda představenstva ČSAD Uherské Hradiště a.s.), který byl jedním ze zakladatelů asociace a dlouholetým členem jejich statutárních orgánů. Ačkoliv pomyslně žezlo už předal mladším kolegům, na činnosti asociace se nadále podílí z titulu „Čestného viceprezidenta ADSSF“. Zeptali jsme se, jak on sám vnímá letošní kulaté jubileum ADSSF?

„Co je to v životě 20 let? Málo či mnoho? Z mého pohledu je dvacet let málo, a proto hodnotím naši asociaci jako organizaci mladou. Moje srovnání vychází z toho, že sám pracuji u ČSAD již 57 let a ČSAD jako takové existuje dokonce již 62 let.

Ale tento pohled by nebyl vůbec objektivní. Asociace je relativně mladá, ale z pohledu důležitosti se zařadila mezi nejvýznamnější organizace v silniční automobilové dopravě. K tomuto hodnocení mě opravňuje pohled na její působnost. Původně měla zahrnovat jen dopravní organizace, které vznikly z bývalého podniku ČSAD Brno, ale v současné době jsou již jejími členy firmy a organizace ze všech regionů České republiky. A také poslání naší asociace je již úplně jiné, než bylo v jejích začátcích.

Je třeba si uvědomit, že státní podnik ČSAD Brno poměrně tvrdě uplatňoval centralizace některých činností pouze na podnikové ředitelství a že dopravní závody jako organizační jednotky podniku neměly možnost do nich

nějak zasahovat. Byla to především problematika mezinárodní kamionové dopravy, uzavírání hospodářských smluv, oblast investičních činností a to jak stavebních, tak zvláště strojních (dopravních prostředků) a některé části účetnictví a ostatních ekonomických činností. Plně centralizována byla výpočetní technika v samostatné organizační jednotce podniku.

Na tyto oblasti nebyly stávající dopravní závody ani personálně ani odborně vybaveny a do mnoha takto vzniklých podniků nepřišli žádní bývalí pracovníci podnikového ředitelství ČSAD Brno, kteří by mohli být nápomocni svými zkušenostmi a znalostmi z těchto oblastí řízení. Jelikož svoji činnost ukončil i jihomoravský Krajský národní výbor Brno, jako řídicí orgán bývalého s. p. ČSAD Brno a nově budované státní podniky byly přímo řízeny ministerstvem, i tato oblast byla velkou neznámou. Proto pro nás byla výměna zkušeností a získávání potřebných informací na půdě ADSSF neocenitelnou pomocí.

Je pochopitelné, že v průběhu dalších let se vývoj u jednotlivých členských organizací ADSSF značně lišil. To však neznamenalo, že bychom v zásadních otázkách nebyli jednotní, a že u většiny byl zájem prosadit to, co je pro dopravce a silniční dopravu nejlepší.

Věřím, že i v dalších letech bude tento trend pokračovat, a že při oslavách čtvrtstoletí vzniku naší asociace budeme hodnotit ještě další a ještě větší úspěchy.“



▲ ANTONÍN KUSÁK, čestný viceprezident ADSSF a předseda představenstva společnosti ČSAD Uherské Hradiště.

Členská základna



K datu 12. 3. 2011 jsou řádnými členy Asociace dopravních, spedičních a servisních firem Čech, Moravy a Slezska následující subjekty (v abecedním pořadí):

- ADOSA, a.s., Rosice
- Autobusy Karlovy Vary, a.s.
- Bítešská dopravní společnost spol. s r.o., Velká Bíteš
- BORS Břeclav a.s.
- BusLine a.s., Semily
- ČAD Blansko a.s.
- ČAD AUTOBUSY České Budějovice a.s.
- ČAD Česká Lípa a.s.
- ČAD Havířov a.s.
- ČAD Hodonín a.s.
- ČAD Frýdek-Místek a.s.
- ČAD Karviná a.s.
- ČAD Kyjov a.s.
- ČAD autobusy Plzeň a.s.
- ČAD Tišnov spol. s r.o.
- ČAD Uherské Hradiště a.s.
- ČAD Vsetín a.s.
- DONAK, spol. s r.o., Vyškov
- DPÚK a.s., Praha
- FTL-First Transport Lines a.s., Prostějov
- GARANTRANS s.r.o., Ostrava
- Integrovaná střední škola automobilní Brno
- KRODOS BUS a.s., Kroměříž
- OSNADO spol. s r.o., Svoboda nad Úpou
- QUICKTRANS s.r.o., Zlín
- Střední odborná škola a Střední odborné učiliště automobilní Kyjov
- Střední škola automobilní Holice
- TBS-Truck Bus Servis a.s., Telnice
- Tourbus, a.s., Brno
- TQM-holding s.r.o., Opava
- TRADO, s.r.o. Třebíč
- TRANSCENTRUM bus s.r.o., Kosmonosy
- Veolia Transport Morava a.s., Ostrava
- Veolia Transport Praha s.r.o.
- Veolia Transport Východní Čechy a.s., Chrudim
- ZDAR, a.s., Žďár nad Sázavou

Ing. MILAN SMEJKAL, viceprezident ADSSF:



Již 20 let v rámci ADSSF aktivně působí technická sekce a její charakteristika tak, jak je uvedeno v titulku, vystihuje její poslání i praktické naplňování. Jakých bylo tedy z pohledu vedení sekce těch uplynulých dvacet let a jak konkrétně naplňovala citovaný slogan?

Technická sekce vznikla v rámci počítačové struktury a poslání asociace jako platforma pro výměnu zkušeností a získávání nových informací v technické a investiční oblasti firem sdružených v ADSSF. Účastníci jejich jednání tak logicky byli – a i v současnosti jsou – vrcholoví představitelé firem na úrovni technického vedení. Pro hloubku i rozsah témat probíraných na jednotlivých zasedáních se jich však účastní i techničtí pracovníci na nižších úrovních, ale i zástupci jiných oddělení firem či přímo generální ředitelé.

prezentační aktivity dodavatelů zpoplatněny a staly se tak i finančním přínosem pro ADSSF.

Již v úvodu byla vzpomenu koncepte témat pro jednání sekce. Hlavními se tedy stala taková témata, která jsou společná všem dopravním firmám a vnější osvětlu a nejmodernější poznatky do dopravní a opravárenské techniky a souvisejících činností, jako jsou například ekologie, informatika, technická legislativa apod. Ohlédneme-li se za téměř 70 uskutečněnými zasedáními sekce, tak dominovala jednání s výrobci vozidel, jako jsou IVECO IRISBUS (dříve KAROSA), SOR, VOLVO či

Technická sekce ADSSF – platforma pro výměnu zkušeností a získávání nových informací

Po koncepčním zakotvení sekce, v návaznosti na krátkodobé působení Ing. Vráněho (ČSAD Brno-Černovice) ve funkci viceprezidenta, jsem se řízení sekce ujal já a pod mým vedením technická sekce pracuje dodnes. Na jejím řízení se rovněž podílel již zesnulý Ing. Jančík z FTL Prostějov a následně částečně i jeho nástupce pan Kaprál.

Jednání sekce se ustálilo ve všeobecně akceptované četnosti jednou až dvakrát ročně s tím, že v prvním období byla zpravidla pořádána v některé z členských firem ADSSF a spojená s exkurzí

▲ Značná část zasedání sekce je spojena s prezentací výrobců a dodavatelů vozidel, servisní techniky a dalších zařízení či komponent pro dopravní firmy (rok 1999, Olomouc).



do opravárenských prostor příslušné firmy. Při tématech přímo nesouvisejících s dopravními provozem a nyní již většinou, probíhají zasedání v různých společenských zařízeních či u firem dodávajících vozidla nebo vybavení členským firmám asociace. Dlužno podotknout, že postupem času byly

MERCEDES, s výrobci olejů, servisní a garážové techniky, pneumatik a příslušenství vozidel. Výrobce tuzemských autobusů jsme navštívili vícekrát a vždy nám byly prakticky představeny nové výrobní technologie, zvyšující technickou úroveň vozidel, bezpečnost i životnost. Mercedes nám umožnil vyzkoušet nákladní, ale i osobní vozidlo na brněnském Masarykově okruhu, pneumatikářský výrobce BARUM-CONTINENTAL pro

nás zajistil nevhodnou prohlídku výrobních i zkušebních a vývojových provozů. A tak bych mohl jmenovat mnoho dalších. Velmi vítaná byla témata věnovaná bezpečnosti práce a zejména technické legislativě v dopravě. Konkrétně již šest jednání jsme společně s autory vládních



▲ Z jednání technické sekce v prostorách společenského centra v Telnici.

předloh zákonů a vyhlášek z Ministerstva dopravy ČR věnovali podrobnému vysvětlení jednotlivých paragrafů, konzultacím směřujícím k odstranění nejasností a podrobným informacím o předpokládaném vývoji legislativních úprav směrem k Evropské unii.

Podrobné představení ekologických technologií mělo za cíl jednání za účasti firmy EZOP. Představení nových opravárenských technologií firmami MAHA či MITERAL podstatnou měrou rozšířily vědomosti zúčastněných o možnostech moderního autoopravárenství. V minulých letech mimo již vzpomenu témata jsme byli seznámeni také s nabídkou plynových autobusů, zabezpečovacími a přístupovými systémy TRADE FIDES, informačním systémem M-line, nabídkou olejářské firmy NOCC či výrobce automatických mazacích systémů TRIBOTEC.

Za samostatnou zmínku stojí úspěšná akce z předlošského roku, kdy jsme pozvali výrobce a dodavatele autobusů s alternativními zdroji pohonu, kteří nám představili technická řešení pohonů CNG, spalování biopaliv, hybridní elektrické pohony i čisté elektrické trakce. Akce se zúčastnili všichni rozhodující tuzemští dodavatelé (Iveco, SOR, Tedom, Scania, Mercedes).

Takto by bylo možné vzpomínat na každé jednání, neboť každé znamenalo podstatný přínos pro zvýšení osobního rozhledu v dané oblasti zúčastněným a tím přínos pro zaměstnavatele – tedy členské firmy asociace. Právě to bylo smyslem založení sekce a tak lze po dvaceti letech oprávněně konstatovat, že poslání technické sekce ADSSF je naplňováno.

ZEPTALI JSME SE:

Představitelům některých členských firem ADSSF jsme položili otázku, jak hodnotí činnost asociace a v čem spatřují hlavní přínos svého členství v tomto dopravním uskupení:

■ Ing. FRANTIŠEK LUŽA, 1. viceprezident ADSSF a ředitel ČSAD Hodonín a.s.

Naše Asociace dopravních, spedičních a servisních firem Čech, Moravy a Slezska funguje už více než dvacet let. Za tu dobu si vybudovala důležitou pozici mezi asociacemi a zaměstnavatelskými svazy. Předně je potřeba zdůraznit, že tato pozice je především zásluhou prezidenta ADSSF Ing. Jaroslava Hanáka, který stojí v jejím čele od samotného začátku. Díky jeho kontaktům a funkcím v dalších svazech a sdruženích v tuzemsku i zahraničí (např. Svaz průmyslu a dopravy ČR, Svaz dopravy ČR, ČESMAD BOHEMIA, vedení jednání tripartity za zaměstnavatele, IRU atd.), a i účastí některých dalších zástupců asociace v orgánech dopravních uskupení, má naše členská základna možnost dostávat aktuální informace o připravovaných změnách v legislativě, o výsledcích jednání se státní správou, odboráři i závěrech z jednání tripartity. Z toho důvodu je možné připomínkovat připravované novely zákonů, vyhlášek a vládních nařízení, protože každá valná hromada ADSSF má tuto problematiku v programu. Nedílnou součástí tohoto je i možnost lobbingu našich zástupců v čele s prezidentem Ing. Hanákem u poslanců a senátorů při prosazování požadavků silničních dopravců. Jak je vidět, zaujímá naše asociace v silniční dopravě důležité místo.



■ Ing. RADIM NOVÁK, generální ředitel Veolia Transport Česká republika a.s.

Tři společnosti ze skupiny Veolia Transport (pozn. redakce: Veolia Transport Morava a.s., Veolia Transport Východní Čechy a.s., Veolia Transport Praha s.r.o.) jsou již dnes dlouholetými členy asociace. Do budoucna uvažujeme o zapojení našich dalších společností. Jejich členství nám umožňuje se aktivně podílet na diskuzi a řešení aktuálních problémů a tvorbě či úpravách legislativy v osobní dopravě. Asociace je pro nás další platforma, kde můžeme hájit profesní zájmy a potřeby dopravců, sdílet zkušenosti a know-how a setkávat se s významnými hosty a zástupci ministerstva dopravy. Přeji ADSSF, aby se jí do budoucna ještě více dařilo prosazovat a hájit zájmy dopravních firem.

■ MIROSLAV HUCL, ředitel společnosti ČSAD autobusy Plzeň a.s.

Za naši společnost ČSAD autobusy Plzeň a.s. mohu říci, že členem ADSSF jsme již několik let. Jako představitel dopravní společnosti i jako člen revizní komise ADSSF jsem rád, že toto sdružení dopravců je funkční, neboť dle mého názoru určitým a významným způsobem nahrazuje Hospodářskou komoru. Vzájemně předávání zkušeností v oblasti osobní i kamionové dopravy za přítomnosti i vrcholných představitelů vládní garnitury je jednoznačně přínosné. Je předpoklad a budu velmi rád, když tento trend se v následujících letech udrží.



Mimoriádnou přílohu Dopraváku ve spolupráci se statutárními orgány ADSSF, především pak za velkého podílu prezidenta asociace Ing. Jaroslava Hanáka, připravila a redigovala: Mgr. JARMILA CHROMÁ

Pro odborné školství je spolupráce s ADSSF přínosem

Mezi členy ADSSF jsou i tři školská zařízení se zaměřením na přípravu odborníků pro dopravní a servisní firmy. Zatímco ISSA Brno a SOŠ a SOU automobilní Kyjov patří mezi členskou základnu asociace od samého počátku, Střední škola automobilní Holice je v ní poměrně „nováčkem“. Více už ředitel školy Mgr. Bc. MICHAL ŠEDIVKA:

„Naše Střední škola automobilní Holice je členem ADSSF od roku 2007 a hned od samého počátku začala plně využívat širokých možností spolupráce mezi sociálními partnery a školou. Jako odborné školské zařízení, které připravuje do praxe studenty v pěti oborech se zaměřením na autoopravárenství, diagnostiku motorových vozidel a přípravu řidičů z povolání je pro nás důležitá zejména spolupráce s potencionálními zaměstnavateli našich absolventů. S jejich pomocí spolupracujeme na profilaci obsahu vzdělávání dle potřeb budoucích zaměstnavatelů. Spolupráce s členskými firmami asociace je pro naše studenty důležitá i z hlediska nabytí dovedností v praxi a vyzkoušení si získaných znalostí v reálném prostředí. Na jedné straně tak naši studenti a učitelé teoretického i praktického vyučování jezdí na odborné stáže, na druhé straně pak s řadou firem spolupracujeme na projektech dle jejich potřeb. Od ledna byl na škole schválen projekt na přípravu profesionálních řidičů, kde hlavním partnerem projektu je firma

Veolia Transport Východní Čechy a.s. Pro z kvalitnější výuky je důležité i čerpání odborných informací z oblasti dopravy a logistiky – tedy z těch oblastí, v nichž své studenty vzděláváme. S tím souvisí i další okruh spolupráce s členskými firmami ADSSF, např. konzultace možných změn v obsahu výuky ve školských vzdělávacích programech.



► Ředitel SŠA Holice Mgr. Bc. Michal Šedivka (na snímku uprostřed) doprovází jednu z četných návštěv při exkurzi ve školských dílnách.

Vzájemná spolupráce naší školy s ADSSF ale nefunguje pouze na bázi využívání možností, které nám asociace nabízí. Jako vzdělávací zařízení reciprocně nabízíme i naše služby a zkušenosti členům asociace, zejména v oblastech zajištění odborných školení pro firmy a v neposlední řadě také o poskytování informací z oblasti školství.

Mimo konkrétní vazby mezi členy asociace a našimi studenty řešíme ve spolupráci s ADSSF také problematiku Sektorové rady pro dopravu, logistiku, poskytování a doručovací služby. Jedná se hlavně o revize stávající struktury a obsa-

hu povolání a typových pozic, vytváření nových popisů povolání či posudků a návrhů na změny hodnotících a kvalifikačních standardů jednotlivých povolání. Vyměňujeme si zkušenosti také při vytváření podkladů pro systém počítačového, terciálního a dalšího vzdělávání a při vytvoření nové struktury pracovních pozic, které reagují na současnou potřebu pracovního trhu. Chceme také sledovat změny v pracovních pozicích a nadále je upravovat, vytvářet podmínky pro další vzdělávání zaměstnanců, a sdružit a vyhodnotit situaci mezi zaměstnavateli, zástupci profesních svazů a vzdělátele v dané oblasti. V neposlední řadě pak chceme vyřešit i propojení vzdělávání s podnikatelskou sférou, respektive vytvořit podmínky pro jejich propojení, a následně spolupracovat na tvorbě kvalifikačních a hodnotících standardů pro jednotlivá povolání.

Přestože je spolupráce s asociací pro naši školu velmi přínosná, nabízejí se další možné okruhy, pro nás jako školské zařízení praktické a užitečné. Chtěli bychom, aby členové ADSSF konkretizovali potřeby, které jsou z jejich hlediska důležité pro přípravu pracovních sil. Uvítali bychom i prohlubování spolupráce s dalšími členskými firmami, zejména v oborech studia a profesích, které vyučujeme. A konečně také možnost poskytovat ostatním členům informace, mající vztah k profesní působnosti Sektorové rady, a dále poskytovat informace o Národní soustavě povolání a Národní soustavě kvalifikací odborné i laické veřejnosti.“