

Kulatý stůl

BORS Břeclav a.s.

ZPRAVODAJ FIRMY

Nové vozy v osobní dopravě

Vozový park osobní dopravy byl v první polovině letošního roku obohacen o osm nových linkových vozů Karosa typu C954. První čtyři autobusy byly přivezeny 16. dubna a 2. května je následovaly další čtyři. Obnova vozového parku v letošním roce tak přispívá k naplnění dlouhodobé strategie BORS Břeclav a.s., která je zaměřena na uspokojování potřeb a požadavků zákazníka a rovněž poskytování vysoce kvalitních služeb při ohleduplném chování k životnímu prostředí. Plán obnovy vozového parku předpokládá jen minimální navýšení počtu provozovaných vozidel, orientuje se na modernizaci a snížení průměrného stáří vozidel. Pro cestující to znamená vyšší komfort námi poskytovaných služeb.

Nové autobusy byly rozděleny mezi jednotlivá střediska osobní dopravy Břeclav a Hustopeče rovným dílem.

Tyto vozy jsou v naší společnosti první z nové výrobní řady autobusů řady 950. Zásadním způsobem je změněna pohonná jednotka. Autobusy jsou vybaveny motory Iveco Cursor F2B Euro 3, které splňují podmínky stanovené předpisy exhalačních norem Euro 3, což přináší zejména menší hlučnost a vyšší emisní čistotu. Cursor F2B má objem 7,8 l a výkon 230 kW (linkové a dálkové autobusy). Jedná se o velmi moderní, plně elektronicky řízený motor s přímým vstříkem paliva. Tento motor má tedy nižší objem než předchozí motory Renault (10 l) a Liaz (dokonce 12 l). Má menší rozměry, je o 200 kg lehčí a poskytuje větší výkon, což nyní potvrzují i řidiči přidělení na tyto vozy. Díky dokonalému elektronickému řízení má také nižší spotřebu o více než 2 litry na 100 km. Další změny se týkají karoserie a užitečných vlastností. Linkové modely byly prodlouženy z 11,3 na 12 metrů a tím byla zvýšena kapacita. Viditelné změny nastaly v kabině řidiče instalací nové přístrojové desky s multifunkčním displejem, který digitálně zobrazuje důležité provozní hodnoty. Vozy typu



C954 jsou vybaveny novou generací sedadel, které Karosa sama vyvíjí a vyrábí. Kromě toho byla ukončena pro Karosu tradiční montáž formou šesti oddělených panelů a byla zavedena montáž na celém skeletu, na který se nahuje oplechování; celý skelet pak projde lakovnou s katarézou, dále se nerozebírá a výbava se montuje do takto připraveného skeletu.

Vozy typu C 954 mají zvýšenou kapacitu obsaditel-



RENAULT

Thalia

RENAULT BŘECLAV

BORS Břeclav a.s. – RENAULT partner
Bratislavská 26, tel.: 0627/323 440

Více informací o voze Thalia, ale i o jiných modelech
Vám rádi poskytneme v naší prodejně Renault BORS Břeclav a.s.

nosti na 88 osob (49 + 39) oproti předchozím typům C 934, a C 734 které mají celkovou kapacitu 80 osob (45 + 35). Proto byly tyto vozy zařazeny na turnusy, kde je velká frekvence cestujících. Nahradily částečně starší typy vozidel C 744 - kloubové autobusy. Jelikož se jedná o nová vozidla, která by měla mít minimální opravy, byly tyto vozy dále zařazeny na celodenní turnusy, které ve většině případů končí v pozdních nočních hodinách, kdy už není v provozu dílna. U těchto celodenních turnusů jsou k vozidlu přiděleni dva řidiči, čímž se zvyšuje denní kilometrický průběh vozidel. Násazením nových vozidel do provozu jsme zlepšili kvalitu a komfort cestování, spolehlivost obsluhy linií, snížili celkový počet vozidel a tím i celkové náklady, což se pozitivně ukazuje na hospodářských výsledcích divize osobní dopravy.

Antonín Kadlec, vedoucí stří. OD Hustopeče



Josef Haluza

- Věk: 29 let
- Stav: ženatý, manželka Lena, dcera Nela (1 rok)
- narozen ve znamení : střelec
- vzdělání: SPŠ elektrotechnická Stará Turá
- záliby: především rodina a práce na úpravě rodinného domku

Od dětství bydlí v Lanžhotě, kde si také koupil starší rodinný domek. Volný čas dělí mezi rodinu, zvelebování rodinného sídla a studium, neboť v současné době rozšiřuje své vědomosti na VŠ ekonomického směru v Brně.

Na střední škole ve Staré Turě vystudoval obor zdravotnická technika a potom pracoval krátce v nemocnici jako technik. K problematice celních služeb se dostal působením u několika spedičních firem. V naší společnosti se této problematice dále věnoval na různých funkcích. V současné době je členem představenstva BORS Břeclav a.s. a zároveň ředitelem divize celních služeb.

Práci v oblasti celních služeb hodnotí jako zajímavou a říká: „Celní služby jsou velmi specifická činnost, kterou se celní deklaranti musí neustále učit, neboť se předpisy mění a přizpůsobují aktuální situaci. Tato činnost je náročná zvláště z důvodu, že představuje spojovací články mezi našimi obchodními partnery a celními orgány.“

O náplni své práce dále říká: „Divize celních služeb představuje jeden ze základních pilířů společnosti BORS Břeclav a.s. Základem naší práce je celní zákon, prováděcí vyhlášky a mnoho dalších souvisejících předpisů. Zákonem je tedy dáno co je nutné udělat pro to, aby bylo možné dovézt zboží do ČR nebo je vyvézt do zahraničí,“ a doplňuje „celou činnost lze ve

stručnosti rozdělit na dvě základní skupiny. První je vystavování tranzitních celních dokumentů, kdy nás většinou oslovují dopravci, kteří dopravují zboží a druhou kapitolou je pak vystavování celních prohlášení, tzv. JCD, které slouží jako daňový doklad. Při vývozu se jím firmy prokazují, že zboží bylo skutečně vyvezeno a mají tudíž nárok na odpočet DPH. U dovozu vzniká na zboží celní dluh, který musí dovozce státu uhradit. Tento vzniká na základě propuštění zboží do určitého celního režimu dle podaného celního prohlášení. Všechny operace mají své kódy a čísla, které je nutno znát a správně použít. Také některé další údaje jsou vyplňovány pomocí kódů, pro zajímavost prakticky veškeré předměty a věci v našem okolí mají ze zákona dané číslo, pod kterým se musí na celním úřadu deklarovat.“



Lidské zdroje

Téma lidských zdrojů se v posledních letech stalo mezi odbornou veřejností velmi diskutovaným, a to v souvislosti s moderními metodami řízení firem, které kladou vyšší nároky na zaměstnance. Tento trend souvisí zejména s technickým a kulturním rozvojem, růstem vzdělanosti lidí, zvyšováním jejich životní úrovně, ale i vlivem změn v obsahu a charakteru práce a celkového rozvoje tržní ekonomiky.

Velmi stručně řečeno, pojem lidské zdroje zahrnuje lidi a jejich pracovní schopnosti, které vedou k produkci hmotných i nehmotných statků, tedy výroby zboží či zajišťování služeb. Problematikou lidských zdrojů se zabývá personalistika.

Důležitým úkolem personalistiky je tedy mít na všech stupních řízení zaměstnance, kteří vyhovují současným standardům po stránce odborné způsobilosti, manažerských schopností a jazykové vybavenosti. S tímto souvisí i péče o všechny zaměstnance a vytvoření takových podmínek, které vytváří předpoklady pro efektivní výkon.

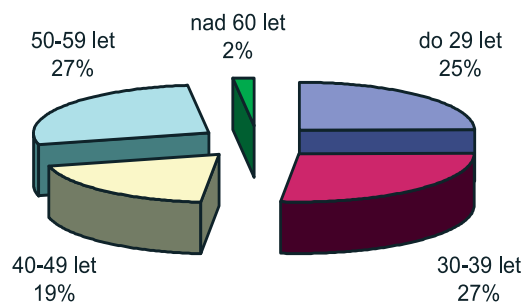
Z pohledu personalistiky lze konstatovat, že naše akciová společnost v tomto ohledu drží krok se současnými standardy a volí racionální, koncepční a promyšlený postup při rozvoji lidských zdrojů. Lidské zdroje jsou určující složkou řídicí činnosti. Důkazem pro toto tvrzení jsou vynakládané finanční prostředky na školení, výcvikové programy, jazykové kurzy apod. Cílem těchto aktivit je zvýšit profesní připravenost zaměstnanců, kteří jsou schopni

plnit hospodářské plány a zajistit konkurenceschopnost firmy na trhu.

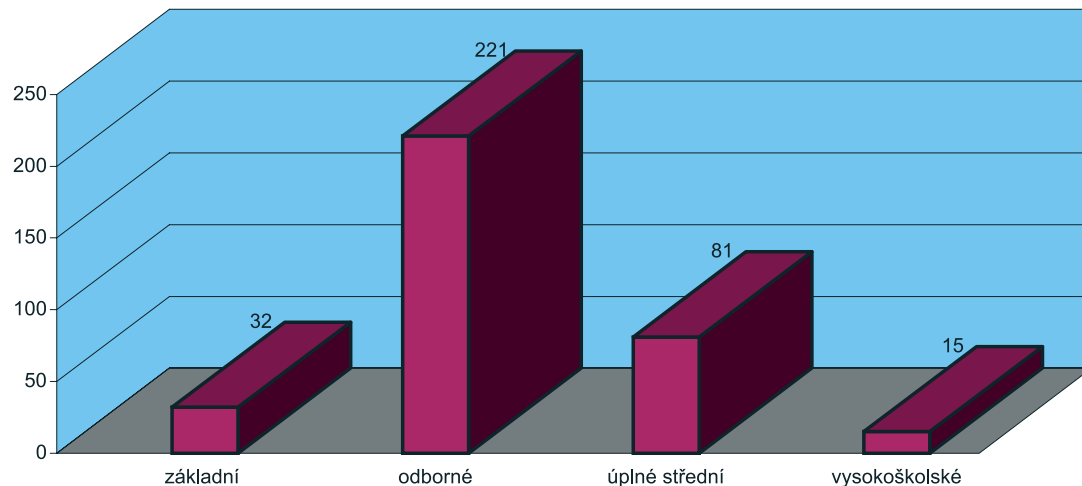
Trendem současné personální strategie BORS Břeclav a.s. je vyhledávání „talentů“ z řad vlastních zaměstnanců a jejich příprava na kariérní postup. Tento způsob výběru pracovníků má řadu nesporných výhod. Stávající zaměstnanec zná prostředí firmy, její organizační strukturu, systém vykonávaných činností a je motivován prokazovat odbornou i manažerskou dovednost.

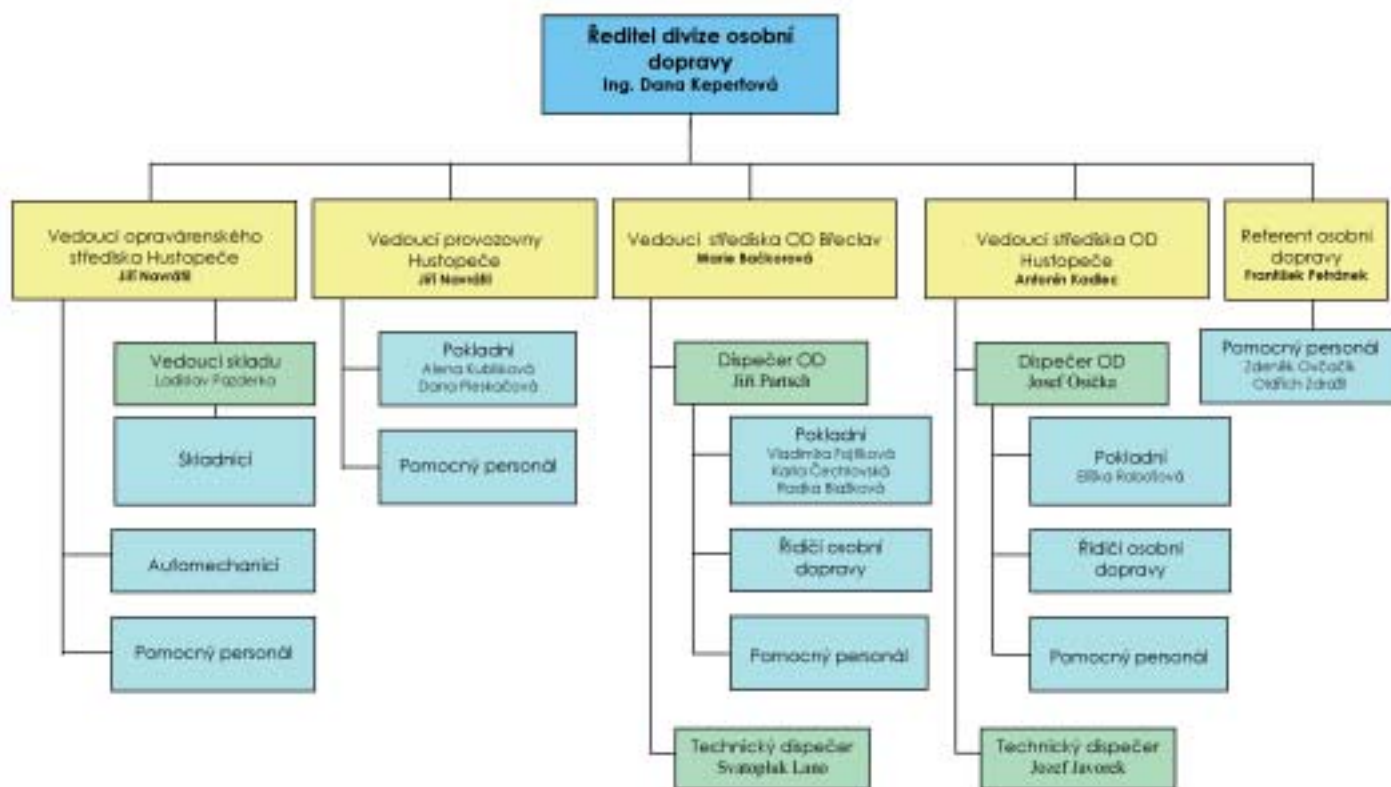
Mgr. Miroslav Čapka, ředitel personálně-právního útvaru

Věková struktura - BORS



Kvalifikační struktura - BORS





Osobní návěs NO 80

Koncem padesátých let, při zahájení výroby autobusů Škoda 706 RTO byla plánována v n.p. Karosa Vysoké Mýto „typizovaná“ řada autobusových karoserií, která měla mít pět částí:

1. Osobní přívěs Karosa 50 – do sériové výroby se nedostal, byl dovážen z Polska, kde se vyráběl v závodě Jelcz, s označením Jelcz PO-1E

2. Osobní návěs NO 80 – byl vyroben pouze jeden kus

3. Střední autobus SB-9 – měl mít motor chlazený vzduchem umístěný vzadu. Byly vyrobeny čtyři prototypy. Do dnešních dnů se patrně zachoval jen jeden prototyp městského autobusu, který v současné době slouží jako včelín

4. Autobus Škoda 706 RTO – jako jediný typ se dostal do sériové výroby. Vyráběl se v provedení CAR (linkový), LUX (dálkový), MTZ (městský tuzemsko), MEX (městský exportní)

5. Kloubový autobus Škoda 706 RTO-K – byl vyroben jeden prototyp. V Polsku se v licenci vyráběly tyto autobusy v závodě Jelcz s označením Jelcz 021AP, i DP Warszawa vyráběl ve svých dílnách kloubové autobusy podle vlastního návrhu.

Nyní bych se rád vrátil na začátek roku 1961, kdy vedení n.p. Karosa Vysoké Mýto předvedlo veřejnosti a odborníkům své dvě novinky, vyrobené koncem roku 1960, a to prototyp kloubového autobusu Škoda 706 RTO-K a osobního návěsu NO 80.

Prototyp kloubového autobusu Škoda RTO-K byl zařazen do zkušebního provozu v ČSAD Praha-Karlín, kde jezdil do roku 1967. Osobní návěs byl zkoušen snad ve všech závodech ČSAD v ČSSR. Jezdil např. v ČSAD Praha, Tábor, Bratislava. Na Moravě pak jezdil v Gottwaldově na lince Gottwaldov-Brno, přes Buchlovské hory. Zde, jako téměř ve všech závodech ČSAD, jezdil v soupravě s tahačem Škoda 706 RT TN.

Při zkouškách v ČSAD Brno jezdil střídavě se dvěma tahači, Tatrou 1374x4TN a Škoda 706 RT TN. Tahače měly normální SPZ a návěs měl SPZ zvláštní, asi přímo z výrobního závodu.

Osobní návěs NO 80 dojezdil na Slovensku v ČSAD Šala, kde byl po vyřazení odprodán myslivcům, kteří tento technický unikát „využili“ jako krmelec pro zvěř.

O návěsu se náhodou dozvěděl jeden z velkých fandů našich autobusů a doslova „v hodině dvanácté“ jej odkoupil. Rám návěsu není příliš poškozen a proto je reálná šance, že návěs projde renovací. Je dobře, že díky souhrně šťastných náhod se osobní návěs NO 80 uchová, protože se nespo-

ně jedná o technickou zajímavost. Pro nezájem ze strany dopravců nedošlo k sériové výrobě. Ještě dnes musíme uznat, že tato myšlenka nebyla špatná, zvláště na tzv. „smluvních přepravách“, kdy se plánovalo, že tahač doveze v osobním návěsu dělníky na pracoviště, kde přepřahne nákladní návěs s kterým bude vozit materiál v průběhu pracovní doby. Po práci opět osobním návěsem odveze dělníky zpět. Myslím, že myšlenka osobního návěsu by obstála i v dnešní době. Odstraňuje neefektivní prostoj autobusu a na druhou stranu přináší stoprocentní využití tahače.

Vlastimil Tělužil



Společnost BORS Břeclav a.s. se významně sponzorsky podílela na projektu „sociální automobil“, který realizovala fa. KOMPAKT spol. s r.o. Poděbrady. Smyslem projektu bylo oslovení sponzorů, kteří si na autě zaplatí reklamu a ze získaných finančních prostředků bude zakoupeno vozidlo FORD Transit pro tělesně a mentálně postižené děti, které jsou umístěny ve stacionáři Narnie v Morkůvkách.

Ke slavnostnímu předání šestimístního automobilu, do něhož se vejdou i dva vozíčkáři, došlo 18. dubna 2002 v Morkůvkách. „Takový mikrobus byl dlouhá léta naším snem. Máme sice ještě jeden, jehož technický stav už není nejlepší, ale stávalo se, že se požadavky našich dvou středisek zkržily. Narnie využije auto na jízdy do bazénu, na výlety a zájezdy. Vůz navíc poslouží k pondělnímu svážení a pátečnímu rozvážení dětí ze zařízení,“ uvedl při převzetí Petr Hejl, ředitel Betléma, střediska Diakonie Českobratrské církve evangelické v Kloboukách u Brna, které stacionář spravuje.

Podle sdělení zástupců agentury KOMPAKT spol. s r.o. byla oslovena asi pětistovka firem, z nichž kolem deseti procent projevilo aktivní zájem se projektu účastnit a pomoci tak postiženým dětem.



Slavnostního předání vozidla FORD Transit se za společnost BORS Břeclav a.s. zúčastnila pí. Božena Haluzová, ředitelka ekonomicko-správního útvaru.

Nákladní doprava a evropská integrace

Národní program v oblasti dopravy vychází z plné znalosti dopravní politiky EU, zahrnující zejména harmonizační opatření a proporcionalnost mezi jednotlivými druhy dopravy, cenovou politiku včetně rovnocenného finančního vztahu k dopravní infrastruktuře, poskytování státní pomoci podle kritérií ES, úpravu silniční daně a zpoplatnění vozidel. Sektor silniční nákladní dopravy by měl být plně liberalizován. Tyto cíle dopravní politiky jsou promítnuty do legislativy EU v zásadních ustanoveních, týkajících se pravidel pro mezinárodní dopravu, náhrady za plnění veřejné služby v dopravě, podpory rozvoje transevropských sítí a harmonizace technických norem.

Harmonizace právních předpisů v dopravě, zejména se Směrnicí Rady ES 96/26 z 29.4.1996 o přístupu k povolání provozovatele silniční nákladní a osobní dopravy a vzájemném uznávání diplomů, certifikátů a jiného osvědčení, stanoví podmínky pro subjekty podnikající v silniční dopravě, a to dobrou pověst, finanční a odbornou způsobilost.

Vstup ČR do EU bude mít přes převahu kladných rysů i některá úskalí plynoucí z harmonizace daní a cen. Předpokládá se vyrovnání daňové úrovně. Týká se to spotřebních daní v několika etapách, dalšího zvýšení dálničních poplatků za vozidla s celkovou hmotností nad 12 tun s určitou kompenzací poplatků na kratší než roční období. Předpokládá se také zavedení poplatků za převozování vozidel a převedení silniční daně na daň z motorových vozidel, tak jak je to běžné v zemích EU.

Česká vláda zvažuje vytvoření fondu dopravy. Cílem je dlouhodobý zdroj financování nezávislý na státním rozpočtu. Předpokládá se, že zdrojem fondu bude vymezená část spotřební daně za pohonné hmoty, výnos z poplatků za využití vybraných komunikací těžkou dopravou a z vážení vozidel.

V předvstupním období budou kapitálově slabí čeští dopravci vystaveni silnému tlaku svých evrop-

ských konkurentů, třebaže sami jsou v EU považováni za nepřijemnou konkurenci, především ovšem díky levnější pracovní síle v zahraniční dopravě s výtečným technickým vybavením. Hlavním cílem je zlepšit fungování jednotného dopravního trhu s respektováním pravidel spravedlivé konkurence, zvýšit jeho efektivnost a poskytovat kvalitní služby při zachování sociálních standardů. Přitom musí být stejné podmínky přístupu na dopravní trh v ČR a v zemích EU pro domácí dopravce a dopravce ze zemí EU. Podpora podnikání v dopravě musí být

zemí nabízet své služby ve stávajících členských státech (vnitropřevazy, tzv. kobotáž) až čtyři či pět let po vstupu do unie. Vyplyvá to z vyjádření komisaře odpovědného za rozšíření unie Güntera Verheugena ze dne 1.11.2001. I když o délce přechodného období nebylo dosud rozhodnuto, lze považovat uvedenou lhůtu za velmi pravděpodobnou. Uvedená lhůta je kompromis mezi původním návrhem, který předložily Rakousko a Německo, jenž počítal se sedmiletým obdobím, a návrhy nových členských zemí.

Důvodem pro omezení jsou obavy z cenového dumpingu: náklady firem ve střední a východní Evropě jsou až o polovinu nižší než v zemích unie. Přechodné období je určeno pouze pro přepravu na území unie. Jednání komplikuje i postoj Rakouska, které si chce zachovat pravomoc omezovat dopravu v alpských oblastech. Rakousko uplatňuje systém ekobodů. Po vyčerpání jejich ročního limitu již nesmí žádný nákladní automobil do Alp. Toto omezení svobody podnikání má přechodný charakter, jeho platnost by měla skončit v roce 2003. Vídeňský kabinet však požaduje, aby do vypracované nové dopravní politiky unie byl zařazen i systém ekobodů. Probíhající jednání o dopravě jsou obtížná a to zejména kvůli postojům rakouské strany.

Strategickými prioritami při vstupu do EU je v nákladní dopravě vybudovat kvalitní vozový park obhospodařovaný kvalifikovanými, spolehlivými a výkonnými zaměstnanci. Zdroje vytvářené v divizi nákladní dopravy trvale znovu investovat do obnovy a rozvoje vozového parku. Kvalitním a rozsáhlým vozovým parkem umožnit poskytování lepších platebních podmínek, dokonalejší systém řízení, snadnější přístup na nové trhy, efektivnější využívání nových technologií, v konečném důsledku pak zachování a další rozvoj prosperity a úspěšnosti společnosti.

Zdroj: Národní program přípravy ČR na členství v EU