



# Kulatý stůl

BORS Břeclav a.s.

ZPRAVODAJ FIRMY

## Změna ve vedení společnosti BORS Breclav a.s.

Představenstvo společnosti BORS Břeclav a.s. na návrh předsedy představenstva a většinového vlastníka společnosti ing. Ludka Mikuleckého schválilo na svém zasedání dne 20.11.2002 změnu ve vedení společnosti. S platností od 1.12.2002 je do funkce generálního ředitele jmenován ing. František Zugar.

Ing. Luděk Mikulecký nadále bude řídit nejvýznamnější orgán společnosti, kterým je představenstvo a přímé řízení přenechává managementu, který v uplynulém období pracoval pod jeho vedením.

Za dobu působení ing. Mikuleckého ve funkci generálního ředitele, od července 1994, doznala společnost mnoha změn. Významným způsobem se obnovil vozový park v nákladní i osobní dopravě, vybudovala se dvě nová nácestná střediska, ve kterých působí celní úřady, čerpací stanice, proběhla rekonstrukce administrativních budov v Břeclavi a Hustopečích. Jako nejdůležitější se ale jeví skutečnost, že si firma BORS Břeclav a.s. udržela pozici největší a nejvýznamnější dopravní firmy v regionu, která navíc vždy vykazovala zisk. Tyto skutečnosti ji řadí mezi uznávané podnikatelské subjekty, a to nejen ve sféře dopravy.

## DAKAR 2003 - BORS OFICIÁLNÍ PARTNER

1. ledna 2003 bude odstartován 25. ročník dakarské rallye. Na tým Karla Lopraise, podporovaný BORS Břeclav a.s., čeká mezi Marseille a egyptským Šarm El Šejch celkem 17 etap. Tři etapy se pojedou v Evropě, tři v Tunisku, pět v Libyi a zbývajících šest v Egyptě.

Jde o první ročník, kdy startující posádky nebudou vystupovat na stupně vítězů v senegalském Dakaru. Důvodem pro toto rozhodnutí je zajištění bezpečnosti závodníků. Soutěžní jezdci, kteří po devatenácti dnech přijedou do cíle, absolvují celkem 8552 km, z toho 5216 km speciálních zkoušek. Nejdelší etapa se pojedou z Abú Riš do Šarm El Šejch a bude měřit 828 km. Závod se premiérově pojedou na území tří kontinentů, protože cíl je již na území Asie.

Přestože letošní ročník bude obsahovat hodně obtížných úseků, tak by měl šestinásobnému vítězi rallye Karlu Lopraisovi a jeho týmu vyhovovat.



## Rozhovor s ing. Mikuleckým předsedou představenstva



**Pane předsedo můžete nám prozradit alespoň ve stručnosti důvody této změny?**

"Touto změnou ve vedení se mi otevírá možnost, jak si více uvolnit ruce k vyhledávání nových příležitostí pro naši společnost, což patří mezi strategické úkoly, dále pro rozvoj nových aktivit, kterým je potřeba se věnovat intenzivněji než dosud, pro práci krajského zastupitele a v neposlední řadě i pro práci místopředsedy okresní hospodářské komory. Například v krajském zastupitelstvu jsem byl jmenován do realizačního týmu, který má připravit koncepci a reorganizaci krajské správy a údržby silnic, z čehož pro budoucnost pro mě plyne spousta časově náročných úkolů".

**... a další důvody nejsou?!**

"Samozřejmě důvodů je více. Nejedná se o žádný revoluční krok, ale důsledek dlouhodobé strategie a vývoje v řízení společnosti. Tento model řízení je dnes zcela běžný nejen např. v zemích Evropské unie, ale i u nás. Ve své podstatě jde o přerozdělení kompetencí v řízení, a to tak, že výkon akcionářské moci se odděluje od výkonu moci řídící".

**Znamená to tedy, že se již nebude podílet na řízení společnosti?**

"Tak tomu samozřejmě není. Rozdělení kompetencí v oblasti řízení nyní znamená v praxi především to, že se jako předseda představenstva budu více soustředit na další strategický rozvoj společnosti a běžný den-

ní život bude zcela řízen generálním ředitelem".

**Když už jste zmínil EU, proč k této změně dochází právě v tomto období?**

"Jak jsem již naznačil výše, jedná se o dlouhodobě plánovanou záležitost. Posledním faktem, který o tomto datu rozhodl je skutečnost, že vstup ČR do EU je již téměř jasnou záležitostí. Takže v návaznosti na VIZI naší společnosti je třeba intenzivně pracovat na tom, aby BORS Břeclav a.s. byla na vstup do EU připravena".

**... takže žádný "odchod" do důchodu?**

"Myslím si, že jenom stručný výčet aktivit, kterými se hodlám v nejbližším období zabývat o něčem podobném nesvědčí. Pokud jsem mluvil i o přípravě společnosti na vstup do EU, týká se toto i mne samotného - jednou z mých priorit je zlepšení jazykových znalostí na úroveň potřebnou a nutnou pro komunikaci v evropském prostoru".

**Vaše kancelář v sídle společnosti tedy nezůstane osiřelá?**

"To v žádném případě! Kancelář předsedy představenstva neosiřelá a mé kontakty jak



s vrcholovým vedením, tak i s ostatními zaměstnanci se nepřerušují".

**Vzkaz zaměstnancům a čtenářům Kulatého stolu?**

"Mé poděkování patří všem zaměstnancům za odvedenou práci v letošním roce a zároveň všem přeji pevné zdraví, veselé Vánoce a šťastný Nový rok".

26.11.2002

## PROFIL - Ing. Luděk Mikulecký



### Ing. Luděk Mikulecký

- Věk: 38 let
- Stav: ženatý, manželka Hana, syn David
- narozen ve znamení: střelec
- vzdělání: VŠ dopravní v Žilině, obor - provoz a ekonomika dopravy
- záliby: cestování, četba, koně, sport

**Ing. Luděk Mikulecký vystudoval Gymnázium v Hustopečích a následně Vysokou školu dopravy a spojů v Žilině. "Předtím než jsem začal studovat vysokou školu jsem pracoval v tehdejší Plynokovu Hustopeče v dělnické profesi. Dodnes na to rád vzpomínám, hodnotím to jako velmi cennou zkušenost pro mou další praxi. Pracoval jsem mezi zajímavými lidmi a musel prokazovat manuální zručnost v tzv. černém řemesle," říká při ohlédnutí za svou první pracovní zkušeností.**

"Po studiu v Žilině jsem nastoupil k ČSAD Břeclav na provozovnu Hustopeče jako závozník. Měl jsem možnost nastoupit do administrativní funkce, ale chtěl jsem si "ošáhat" práci ve firmě od základu. Rozvážel jsem propan-butan, jezdil pro pivo do Plzně. Už v té době jsem byl majitelem řidičského oprávnění skupiny C a z času na čas jsem se ze závozníka "převtětil" do řidiče."

Ing. Mikulecký se na rok z firmy vzdálil splnit vojenskou povinnost, ale i zde zůstal u aut jako technik spojovacího praporu. Od října 1989 nastoupil do funkce asistent. "Byl jsem asistent bez bližšího určení - ničeho a nikoho. Byla mně dána možnost dobře poznat prostředí firmy a jednotlivých činností, a to i včetně toho, že jsem například vylepoval jízdni řády. Nepovažoval jsem to za něco podřadného, naučilo mne to vážit si každé užitečné práce." Od února 1990 byl přeřazen do funk-

ce dispečera dopravy, kterou vykonával do roku 1992. V květnu 1992 převzal technický úsek, který vedl do 31.12.1993. "Akceptoval jsem nabídku tehdejšího, vedení a jednalo se vlastně o pozici technického náměstka. V této době se výrazně měnila struktura organizace."

Od 1.1.1994 se státní podnik změnil na akciovou společnost a Ing. Mikulecký byl jmenován do funkce zástupce ředitele a zároveň byl zvolen jako předseda nově vytvořeného představenstva. Jako zástupce ředitele byl zodpovědný za technický úsek. V té době byl zahájen první výraznější proces změn. Ovšem nejvýznamnější a nejrozsáhlejší změny byly realizovány od června 1994, kdy zasedl do čela společnosti jako ředitel, od 1.7.1996 vede firmu ve funkci generální ředitel. Výsledkem je současný stav společnosti. Podařilo se získat certifikát systému řízení jakosti ISO 9002 a na počátku loňského roku došlo ke změně obchodního názvu společnosti. "Jednotlivá období byla v některých momentech značně obtížná, ale nevzpomínám si, že by mne vůbec jenom napadlo to vzdát. Naopak každá překážka ve mne vyvolávala obrovskou výzvu k jejímu překonání. V tomto období mně velmi pomáhalo, že jsem aktivně sportoval a velkou oporu jsem měl v manželce Haně," a dále doplňuje: "Mnoho věcí měnilo svou tvář za pochodu a výsledkem je nejlepší a největší dopravní firma v regionu se silnou pozicí na trhu."

## PROFIL - Ing. František Zugar



### Ing. František Zugar

- Věk: 38 let
- Stav: ženatý, manželka Radka, synové Lukáš a Tadeáš
- narozen ve znamení: skopek
- vzdělání: VŠ dopravy a spojů v Žilině, obor - Provoz a ekonomika silniční a městské dopravy
- záliby: potápění, cestování, četba, práce spojené s údržbou rodinného domu

**Ing. František Zugar započal svou profesní kariéru v bývalém ČSAD Břeclav v roce 1987, kdy jako řidič nákladní dopravy rozvážel kusové zásilky. Bylo to po ukončení studia na Vysoké škole dopravy a spojů v Žilině. Ke svým začátkům říká: "Možnost poznat prostředí firmy jsem měl ale mnohem dřív, kdy jako student vysoké školy jsem zpracovával diplomovou práci, jejímž obsahem byla optimalizace nákladů na motorové oleje."**

Po splnění roční vojenské povinnosti, v roce 1988, nastoupil do funkce samostatného odborného technického pracovníka. "V této funkci jsem vykonával činnosti, které jsou dnes obsahem práce investičního technika. Zde jsem se měl možnost důkladně seznámit s firmou," vzpomíná. Mimo uvedenou funkci byl i členem vedení odborové organizace a také zasedal v dozorčí radě společnosti.

Na začátku roku 1992 převzal středisko MKD, které vedl do března 1993. Bylo to období, kdy společnost začala vyvíjet své podnikatelské aktivity i v oblasti celních služeb. K tomu říká: "Na této nové aktivitě jsem se významnou měrou podílel, byl jsem zodpovědný za rozvoj a řízení celních služeb. V březnu 1993 z firmy sice odešel, ale zůstal v oboru. Do 1.2.1995 pracoval u zahraniční firmy, která se zabývala dopravou a celními službami.

Na základě nabídky vedení a.s., kterou přijal, se vrátil, aby převzal řízení divize ND a celních služeb. V roce 1998 divizi celních slu-

žeb vyměnil za technickou divizi. V říjnu 2000 byl pověřen řízením divize OD, kde opět prokázal svou profesní zdatnost a podstatnou měrou pozitivně ovlivnil hospodaření této divize. V lednu 2001 zasedl do křesla výkonného ředitele společnosti a převzal s touto funkcí odpovědnost za produktivní "výrobní" činnosti ve společnosti. V dubnu 2002 se spektrum odpovědnosti rozšířilo o divizi zabývající se prodejem a servisem vozidel Renault.

Při pohledu zpět hodnotí: "Měl jsem možnost být u všech důležitých změn ve firmě. Jako pozitivní vidím to, že se povedla významná reorganizace divize ND, technické divize a divize OD, ale i celková přeměna organizační struktury společnosti ve funkční celek. Některé změny byly na svou dobu velmi neobvyklé, neočekávané, a tím pádem se setkávali s kritikou a odporem, ale postupem času se ukázaly jako produktivní a ekonomicky prospěšné."

Od 1.12.2002 byl Ing. František Zugar jmenován do funkce generálního ředitele a ke svým prvním krokům v této funkci říká: "Mám zájem na tom, aby se stavělo na velmi dobře položených základech. V zájmu prosperity a konkurenceschopnosti firmy chci rozvíjet týmovou spolupráci všech manažerů napříč společnostmi tak, aby co nejlépe vložili své schopnosti a úsilí ve prospěch firmy. Mám zájem na tom, aby se strategická rozhodnutí stala společnou věcí, ale také, aby byl dán prostor jednotlivcům, kteří mají schopnost se prosadit a posunout výše cíle společnosti."

## Nová mycí linka

Od 20. 9. 2002 je plně v provozu nová mycí linka Christ na naší čerpací stanici BORS Břeclav a.s na ul. Bratislavská 26. Jedná se o nejmodernější mycí linku na Jižní Moravě a to jak z pohledu designu tak techniky. Mezi technické novinky patří především kloubové kartáče, vysokotlaké (85 bar) spodní a boční mytí, výkyvné horní i postranní trysky pro sušení.



V současné době je k dispozici výběr ze 7 mycích programů v cenovém rozpětí od 49 do 120 Kč a to 5 standardních a 2 programů nazvaných šťastné hodiny. Šťastné hodiny jsou standardní mycí programy se slevou, které mů-

žete využít v době od 19.00 hod do 7.00 hod. Přednosti nové automatické myčky jsou kromě speciální chemie ( horká pěna, horký vosk) především technické vymoženosti od mytí kol až po vysoušení.

Jednou z výhod je vysokotlaké boční mytí spočívající v odstranění hrubých nečistot před samotným mytím pomocí kartáčů. Kartáče jsou na svých koncích roztrpěné z důvodu jemnějšího tlaku na boky vozidla a proto nemůže dojít k často obávanému poškrábání vozu.

Moderní tvary automobilů kladou nové nároky na postranní kartáče. Novinkou jsou kloubové kartáče, které se přizpůsobí všem tvarům vozidla v obou směrech pohybu mycí linky. Díky své přizpůsobivosti různým typům a velikostem vozidla dochází k lepšímu výsledku mytí na všech partiích vozu.

V zimních měsících řidiči ocení především vysokotlaký spodní odstřík, kdy myčka za pomoci dvou rotačních trysek odstraní usazenou sůl ze spodku vozu. Velkou předností naší myčky jsou výkypné trysky.

Střešní trysky se naklání o 30° s omezeným odstupem přes auto a tím se maximálně využije tlak vzduchu. Boční výkypné trysky jsou řízeny fotobuňkou a udržují minimální odstup od vozu čímž se dosahuje optimálního sušení i menších automobilů.

Celá myčka je řízena pomocí multifunkčního terminálu. Do tohoto terminálu zákazník vkládá kartu s požadovaným program a zároveň může na displeji terminálu sledovat jednotlivé činnosti myčky.



## Historie vozového parku ČSAD – V.

**Možná si to už ani neumíme připustit, ale autobusy se staly součástí našeho života. Vozí nás do práce, na výlety, na návštěvy, ale i na svatby a také na poslední rozloučení s našimi známými. Když si probereme typy autobusů, které se u nás vystřídaly na pravidelných linkách ČSAD nebo MHD, byly to (od skončení druhé světové války) autobusy Praha RN, RND, NDO, Škoda 706RO, 706RTO, ŠL 11, ŠD 11, ŠM 11, Karosa C 734, LC 735, LC 736, B 731, B 732, B741, C 744, 900, Tatra 500HB, 114. Ve zkušebním provozu jezdily v ČSAD prototypy kloubových autobusů Škoda 706RTO-K, ŠM 16,5.**

Ze země tehdejší RVHP to byly autobusy Robur, Škoda 706 RTO-Jelcz, Ikarus 32D, 620, 630, 280. Z Rumunska se k nám dovážel autobus TV 71.

Představme si blíže jeden z těchto typů, a to legendární Škodu 706RTO. Z výroby v n.p. Liaz vyběhla v roce 1958 řada Škoda 706R, a tak začala výroba nové řady Škoda 706RT "Trambus". U autobusové řady Škoda 706RTO je použito čs. patentu v n.p. Karosa Vysoké Mýto a v

Polské lidové republiky v automobilce v Jelczu, kde začala licenční výroba autobusů Škoda 706RTO - JELCZ. Š 706RTO byla nástupcem typu Š 706RO, který byl ve druhé polovině padesátých let již technicky i esteticky překonán. Nová řada se vyráběla (jak už bylo zmíněno v KS č. 3) v provedení CAR (linkový), LUX (dálkový), MTZ (městský tuzemsko) a MEX (městský exportní).

Podvozek autobusu Škoda 706 RTO vycházel z podvozku nákladního automobilu Škoda 706 RT. Měl sice vysokou užitnou hodnotu, ale jízdní vlastnosti které se podobaly nákladnímu automobilu, proto cestujícím nezaručovaly odpovídající kulturu cestování. Rovněž šestiválcové, naftové, vodou chlazené motory o výkonu 118kW byly výrobky LIAZu. Škody 706RTO byly vozidla poměrně robustní konstrukce s ocelovou karosérií. Na karosování se podílela celá řada podniků, domácích i zahraničních, zejména n.p. Karosa.

Jako zajímavosti je třeba uvést, že během výroby byly některé autobusy Škoda 706RTO vybaveny uzávěrkou diferencíálu. Ty byly většinou nasazeny v kopcovitém terénu. Také při prohlížení fotografií autobusů Škoda 706 RTO vidíme často přídatný disk na předním kole. Ten v případě defektu umožnil alespoň omezeně autobus řídit.

Typ Škoda 706RTO Lux tzv. "luxy" jezdil na dálkových linkách a zájezdech. Tento autobus má šířku 2500mm, délku 10 620 mm a celkovou hmotnost 12 800 kg. Karoserie je celokovová, motor Liaz čtyřdobý, vznětový o výkonu 117,8 kW (160 koní) při 1900 ot./min. Provozní max. rychlost je 86 km/hod, spotřeba paliva je uváděna 24l na 100 km. Autobus má 38 + 2 míst k sezení.

Uspokojování vysokých přepravních

nároků vedlo k tomu, že na našich silnicích byly k vidění autobusy s osobními přívěsy. Od roku 1965 byly přívěsy typu JELCZ PO-IE dováženy z polského Jelce. Byly to dvounápravová vozidla, s polosamonosnou ocelovou karosérií a jedněmi jednokřídlými dveřmi. Přívěsy měly vlastní teplovzdušné vytápění, čalouněná sedadla uspořádaná příčně 2+2 (celkem 31 míst k sezení). Soupravy autobusů Škoda 706RO, Škoda 706RTO, resp. Jelcz měřily téměř 20 m a od konce 70. let byly postupně nahrazovány článkovými autobusy. Ironií osudu je, že nejvíce jezdilo v ČSAD souprav Škoda 706RTO CAR s přívěsem JELCZ PO-IE, ale v celé České republice se tato souprava dochovala jediná, u Dopravního podniku města Ostaravy.

Raritou je asi 10 hasičských autobusů Škoda 706 RTO vyrobených ve Vysokém Mýtě. Byly to spíše "hadicové" vozy, vzadu měly cisternu, byla spíše menší, vpředu měly trysky, kterými si mohly splachovat cestu před sebou. Patrně se do dnešních dnů nedochovaly ani fotografie, technická data, ani informace o tom, kolik jich bylo vyrobeno přesně a kde jezdily, ani to, kdo vyrobil požární vybavení, jestli to bylo THZ Vysoké Mýto, Karosa, Slatiňany, nebo Karosa Polička, také by to mohla být Karosa Brno. Říkalo se jim "Kujebák", podle lidového pojmenování Vysokého Mýta "Kujebov". Jeden z těchto autobusů jezdil u Sboru dobrovolných hasičů někde v Orlických horách, blízko Verměřovic u Letohradu. Asi v roce 1990 byl renovován, v roce 1992-1993 nepochopitelně skončil ve šrotu.

Určitě se to nezdá, ale od ukončení výroby, dnes už legendárních autobusů Škoda 706 RTO, letos uplyne 31 let.

Přesto ještě koncem roku 2001 byly v provozu pojízdné prodejny RTO(i když se v těchto případech jedná již o vozidla Jelcz, která k nám po ukončení výroby u nás byla dovážena z Polské lidové republiky až do počátku osmdesátých let).

Autor: Vlastimil Tělužil



# Likvidace starých ekologických škod

V minulém čísle "Kulatého stolu" jsme informovali čtenáře o důvodech odstraňování ekologických škod a o zahájení prací v naší firmě. Původní termín říjen 2002 byl nakonec posunut na 15. listopad. Inu člověk mění a státní úředník mění. Nicméně firma SITA Bohemia a.s.,



Praha zahájila práce na střediscích Břeclav a Mikulov a pokud se nestane nic neočekávaného, tak by hlavní práce měly být skončeny ještě před koncem tohoto roku a na jaře budou provedeny konečné úpravy povrchu.



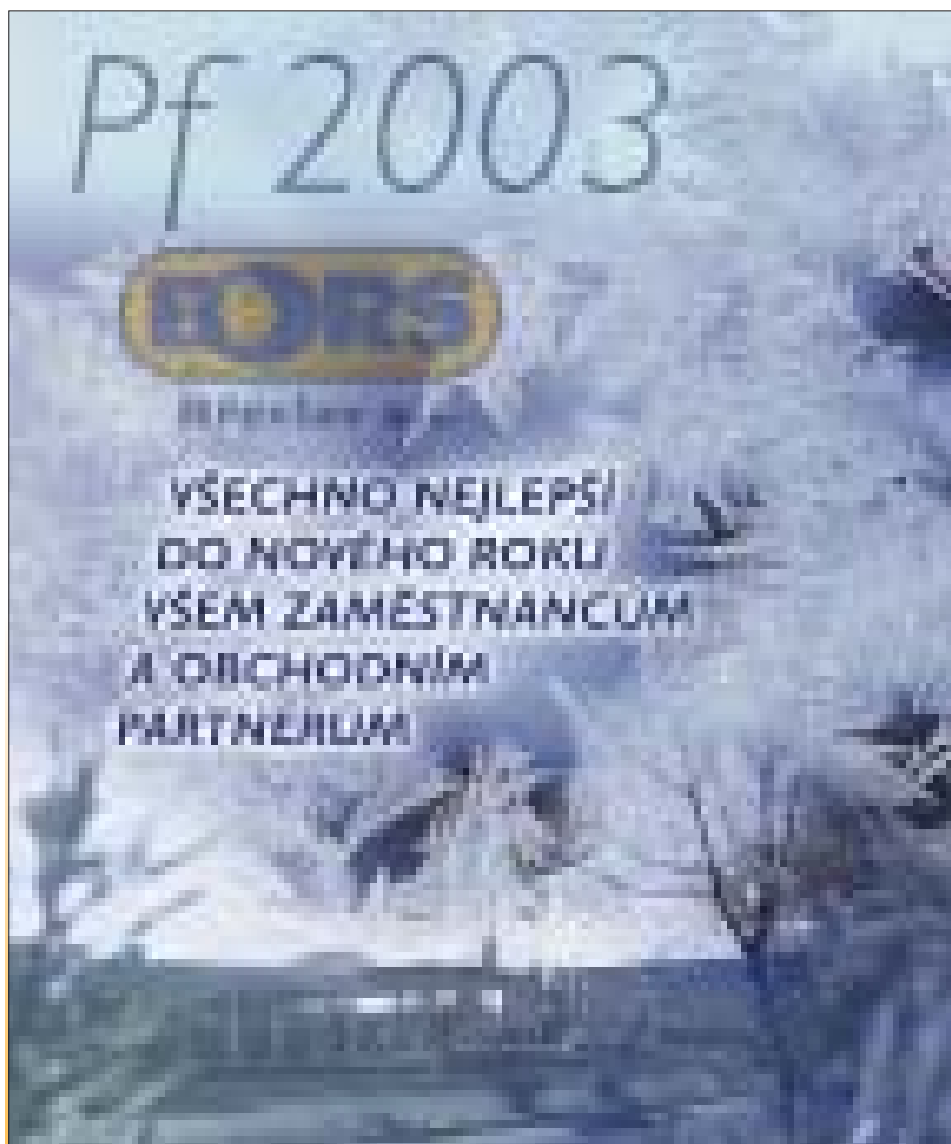
## Odborový svaz pořádal II. podnikový turnaj v Bowlingu

V sobotu 16. listopadu 2002 se uskutečnil II. ročník podnikového turnaje v bowlingu, jehož pořadatelem je již tradičně Odborový svaz dopravy při BORS Břeclav a.s.

V břeclavské herně Delta se sešlo celkem 32 soutěžících, z toho 6 žen. Nejprve byla uspořádána soutěž jednotlivců a to zvláště v kategorii ženy a muži. Mezi ženami zvítězila Gabriela Peterková, před Martuškovou a poslední "medailové" místo obsa-

dila Lenka Bárová. V mužích velmi těsně vyhrál Jiří Gasnárek, který o jediný bod předstihl Františka Léta a jako třetí skončil v soutěži jednotlivců Ivan Mlýnek. V souboji vylosovaných dvojic si nejlépe vedl Štefan Tóth společně s Markem Tkadlecem, kteří s přehledem soutěž vyhráli. Už tak suverénní nebyl ovšem rozdíl mezi druhou a třetí dvojicí. František Léta a Milan Léta porazili třetí Lubomíra Rapavého a Josefa Haluzu st. o pouhé čtyři body. Tak tedy

sláva vítězům a čest poraženým. No, a když už jsem u těch, kterým patří čest, tak cenu útěchy v jednotlivcích obdržel Petrjánoš Svatopluk, v družstvech uzavírala pole startujících dvojice Chrástek Tomáš a Petrla Ladislav.



Hostinský František



Petrla Vladimír



Toth Štefan, Tkadlec Marek