

Kulatý stůl

BORS Břeclav a.s.

ZPRAVODAJ FIRMY

Z výroční zprávy za rok 2001

Slovo k akcionářům

První rok nového tisíciletí byl pro naši společnost velmi významný. Jednalo se o první rok hospodaření pod novým názvem BORS Břeclav a.s., s novým „modro-žlutým“ image a podle přijaté filozofie řízení ISO 9002.

Loňský rok byl pro nás z hlediska hospodaření velmi složitý a náročný i vzhledem k různým událostem, které jsme společně sledovali prostřednictvím sdělovacích prostředků, jak u nás v České republice, tak v Evropě či ve světě. O to více si vážíme letošních dosažených výsledků i přesto, že plánovaný hos-

podářský výsledek v konečné fázi splněn nebyl. V průběhu roku se naše výsledky měnily z měsíce na měsíc. První polovina roku 2001 vypadala velmi nadějně a zdálo se, že rok 2001 bude jeden z nejlepších roků v naší historii. Pak přišly letní měsíce, kdy jsme řešili sezónní pokles výkonů u některých činnostech, a v našem hospodaření nastala negativní změna. Nakonec jsme však vše s úspěchem ustáli a podařilo se nám zvládnout i významné investice v oblasti vozového parku a ve zpřijemňování pracovního prostředí.

Další významnou změnou v závěru roku bylo přijetí nové vize. Poté, co jsme se stali nejlepší a největší soukromou dopravně spediční firmou v břeclavském regionu, budeme usilovat o dosažení statutu firmy evropského formátu.

Věřím, že nově přijatá vize, uskutečněné investice, pracovní nasazení, zavedený systém jakosti a společný zájem nás všech jsou zárukou budoucího pozitivního rozvoje.

Ing. Luděk Mikulecký
předseda představenstva a. s.

Plynofikace MěAD

V současné době se velmi často mluví o moderních a ekologických důvodech pro zavedení plynofikace v autobusové dopravě. Naše společnost se začala zabývat myšlenkou alternativního pohonu vozidel autobusové dopravy. Jednou z variant je pohon vozidel na zemní plyn.

V souvislosti se zájmem o zavedení alternativního pohonu byly získávány údaje, které by tuto problematiku řešily. Základním poznatkem získaným při shromažďování informací byla skutečnost, že velké zahraniční firmy přistupovaly k plynofikaci veřejné autobusové dopravy především z ekologických hledisek, hledisko ekonomické bylo vždy až druhotné, většinou nové řešení bylo pro provozovatele dražší. Ekonomika dopravy však ve všech těchto vyspělých státech Evropy byla řešena výraznou dotační intervencí státu, regionů a měst ve prospěch dopravce a tím i cestujících. Dalším důležitým poznatkem byla skutečnost, že většina autobusů na pohon CNG byla vyrobena předními výrobci autobusů (IVECO, Scania, Renault, Mercedes-Benz), a nikoliv dodatečně přestavována tak, jak je tomu u nás.

Základním problémem je v současné době skutečnost, že tuzemský výrobce autobusů a.s. Karosa nenabízí autobus vybavený motorem na pohon CNG. Rovněž přestavba nových autobusů Karosa řady 900 není v současné době homologována, a tudíž ji není možno provádět. Jedním z rozhodujících faktorů pro další zvažování rozvoje plynofikované dopravy je výstavba plnicí stanice. Náklady na výstavbu základní stanice na pozemku naší společnosti lze odhadnout na cca 11 milionů Kč. Návržnost těchto prostředků je nerealizovatelná, vzhledem ke skutečnosti, že na CNG nejsou v našem regionu provozována vozidla, která by doplňovala palivo v této stanici.

Na rozdíl od vyspělých zemí Evropy však v ČR schází větší zájem státu o motivaci dopravců k využití ekologických pohonů a to především v případě CNG. Zvýšené státní příspěvky na nákup nových dopravních prostředků byly dosud přiznány pouze u elektrické trakce a u nízkopodlažních autobusů.



Nulová spotřební daň, která je v současné době u stlačeného zemního plynu, daný problém neřeší, a to ve vazbě na stávající dotační systém veřejné autobusové dopravy vycházející z vyhlášky č. 50/98 Sb. o prokazatelné ztrátě. Použitím levnějšího paliva dopravce pouze sníží vlastní náklady, a tím prokazatelnou ztrátu, a o to nižší obdrží dotaci na zajištění dopravní obslužnosti. Tímto se dopravce dostává do jakési „dotační pasti“ a celý efekt z použití levnějšího paliva se tak promítne do sníženého nároku na rozpočty měst a obcí, případně okresních úřadů a státu.

Pro rozvoj plynofikované veřejné dopravy, ale i větší využití této pohonné hmoty v individuální automobilové dopravě, je nutno aby byly vyřešeny v příštím období především tyto problémy:

1. Nabídnout na tuzemském trhu dopravcům vozidla na pohon CNG přímo z výroby za srovnatelnou cenu jako vozidla s klasickými naftovými nebo benzínovými motory.

2. Na úrovni distributorů zemního plynu, plynárenských podniků, případně jiných firem zajistit výstavbu sítě plnicích stanic CNG.

3. Na úrovni státu a státní dopravní politiky řešit zvýhodnění použití ekologických pohonů (včetně CNG) daňovou politikou a formou státních dotací na nákup těchto vozidel, případně jejich provoz, neboť stávající systém dotační po-

litiky ve smyslu vyhlášky 50/98 Sb. tento problém neřeší.

4. Garantovat období s platností nulové spotřební daně pro zemní plyn.

Pro zavedení vozidel na CNG v naší společnosti je nutno vyřešit následující kroky:

- a) výstavba čerpací stanice – náklad cca 11 mil. Kč
- b) vyfinancování nákupu vozidel na CNG v minimálním počtu 10 kusů
 - přestavba starých vozidel s životností 4 roky = 10 x 1,4 mil. Kč (náhrada investice ve výši 6 mil.)
 - nákup nových vozidel Renault AGORA 10 x 6,8 mil. Kč (náhrada investic ve výši 12 mil.)
- c) úprava opravárenských stání, proškolení servisních pracovníků 1,8 mil. Kč

Náklady na zavedení ekologických vozidel na alternativní pohon se pohybují v rozsahu od 27 mil. Kč do 81 mil. Kč. Tyto prostředky není možno vyčlenit z investičních prostředků naší společnosti, vzhledem k faktu, že nemají ekonomickou návratnost. Částku je nutno investovat v průběhu maximálně 2 let, ve vztahu k provozním podmínkám.

Bez podpory mimo naši společnost není možné v současné době projekt plynofikace vozidel osobní hromadné dopravy realizovat.

Ing. František Zugar
Výkonný ředitel



Ing. František Zapletal

- Věk: 31 let
- Stav: svobodný, sdílí společnou domácnost s družkou Ivanou se synem Tomášem
- narozen ve znamení : panna
- vzdělání: VŠ dopravní v Žilině, obor – silniční doprava
- záliby: vinařství, cestování, rád chodí do kina a poslouchá moderní hudbu
- má rád čestné, poctivé a pracovitě lidi, nesnáší přetvářku a faleš

Pochází z Velkých Bílovic a není proto nic zvláštního, že jeho velkou zálibou je vinařství. Pro někoho je péče o vinný sklep a vinohrad starostí nebo možná povinností, ale František Zapletal vinařství považuje za jeden z nejlepších způsobů jak relaxovat, pokud netráví volný čas s rodinou.

Po dokončení studia na VŠ, strávil půl roku při výkonu vojenské služby a po návratu pracoval ve vinařské firmě svého otce. Jeho další kroky směřovaly do země našich jižních sousedů, kde naprosto ideálně spojil vlastní sebevzdělání se svým koníčkem. Při práci u rakouského vinaře se naučil velmi dobře německy. V roce 1997 pobýval půl roku v USA, zejména v Chicagu. Čas strávený v této vyplnil práci, kterou zvolil jako prostředek k tomu, aby mohl cestovat a poznávat zdejší styl života, což se mu podle jeho slov podařilo. Po návratu do Evropy znovu pracoval v rakouské vinařské firmě a počátkem roku 2000 nastoupil do funkce asistenta ředitele divize nákladní dopravy ČSAD Břeclav a.s. Od 1.1.2001 stanul v čele této divize, ovšem už pod vlajkou BORS Břeclav a.s. Pokud se vrátíme k jeho pobytům v zahraničí, tak říká, že poznal jednu z nejobdivovanějších zemí na

světě. Kromě zvládnání cizí řeči se naučil pohybovat v cizím prostředí, respektovat jiné kultury. Zvláště v USA pochopil, jak vysoká míra tolerance je mezi obyvateli této země, kteří pochází ze všech možných koutů světa a jsou různé barvy pleti, různého přesvědčení, ať už politického, náboženského ap.

Ve své současné funkci by chtěl dosáhnout toho, aby kvalita vozového parku byla na úrovni evropských konkurentů. Podstatná část vozidel v nákladní dopravě již tato měřítka splňuje, ale je třeba vytvořit podmínky pro pravidelnou obnovu. To značí trvalou rentabilitu nákladní dopravy. Jako další cíl vidí budování příjemného pracovního prostředí a podmínek pro kvalitní práci svých kolegů. V rámci soukromých cílů by rád v budoucnu postavil rodinný dům. (mič)



Bezpečnost práce – aktuální téma dnešní doby

Česká republika se již na jednáních o vstupu do Evropské unie zřekla původně navrhovaného požadavku na přechodné období pro splnění požadavků evropských práv v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (BOZP). Zaměstnavatelské organizace tento krok podpořily a podle existujících průzkumů ani čeští podnikatelé nevidí v rychlém převzetí evropských pravidel BOZP závažný problém. Skutečnost by však mohla být poněkud jiná.

Evropská unie hlídá bezpečnost a zdraví při práci téměř padesátkou právních textů v čele s rámcovou směrnicí 89/391/EEC o zavádění opatření pro zlepšení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, na niž navazuje řada směrnic dílčích. Tento „Zájem Evropy o BOZP“ není dán jen soucitem s pracujícími, ale také snahou o bezproblémové fungování jednotného trhu. Výrazné rozdíly v pravidlech BOZP by vedly ke konkurenčnímu zvýhodnění producentů nevstupujících do ochrany zdraví svých zaměstnanců. Následkem tohoto tzv. „sociálního dumpingu“ by mohl nastat tlak na uzavření se zemí náročnějších na BOZP dovozů z těch zemí, které na takové věci příliš nedbají. Tím by pro evropskou integraci i trh vznikly značné škody. Přeloženo do srozumitelnější řeči by to mohlo v praxi vypadat tak, že pokud se v podmínkách členství v EU bude firma z kterékoliv země cítit poškozována konkurencí českého producenta s malým respektem ke standardům BOZP, najde si cestu k tomu, aby mu v „sociálním dumpingu“ zabránila. Může jít o stížnosti či žaloby pro porušení platného práva (resp. špatnou aplikaci společných standardů EU), známý jsou i případy odmítnutí dodávek od firem podezře-

lých ze špatné péče o bezpečnost a zdraví zaměstnanců.

Proto je třeba počítat s tím, že jak se bude datum vstupu ČR do EU blížit, bude stoupat i tlak EU na ČR, na její inspektoráty bezpečnosti práce, a tím i na všechny podnikatele, aby s možným „sociálním dumpingem“ rychle a důsledně skončili. Je tedy zřejmé, že každý český zaměstnavatel, velký i malý, exportér i lokální producent, bude muset již v nejbližší době věnovat této otázce náležitou pozornost.

Od 1.června 1994, kdy nabyla účinnosti novela zákoníku práce č. 74/1994 Sb., má zaměstnavatel za povinnost vyhledávat, posuzovat a hodnotit rizika možného ohrožení bezpečnosti a ochrany zdraví zaměstnanců, informovat o nich zaměstnance a činit opatření k jejich ochraně. Teprve s přípravou novely zákoníku práce, která později dostala označení č. 155/2000 Sb., se vážně začalo hovořit o této povinnosti, ale bohužel jen v některých kruzích. Zmíněná novela postavila tuto povinnost za základ pro vytváření systému bezpečnosti práce a ochrany zdraví při práci. Bohužel, dosud nedošlo k vytvoření a zveřejnění jasně národní koncepce a též k dostatečnému prosazení bezpečnosti práce v rámci rozsáhlé novely zákoníku práce. Pro provádění vyhledávání a hodnocení rizik neexistuje žádný univerzální návod, ale existuje mnoho jednodušších či složitějších metod. Po zaměstnavateli se však v každém případě požaduje zajišťování managementu rizik při práci, jehož účelem je prevence pracovních rizik.

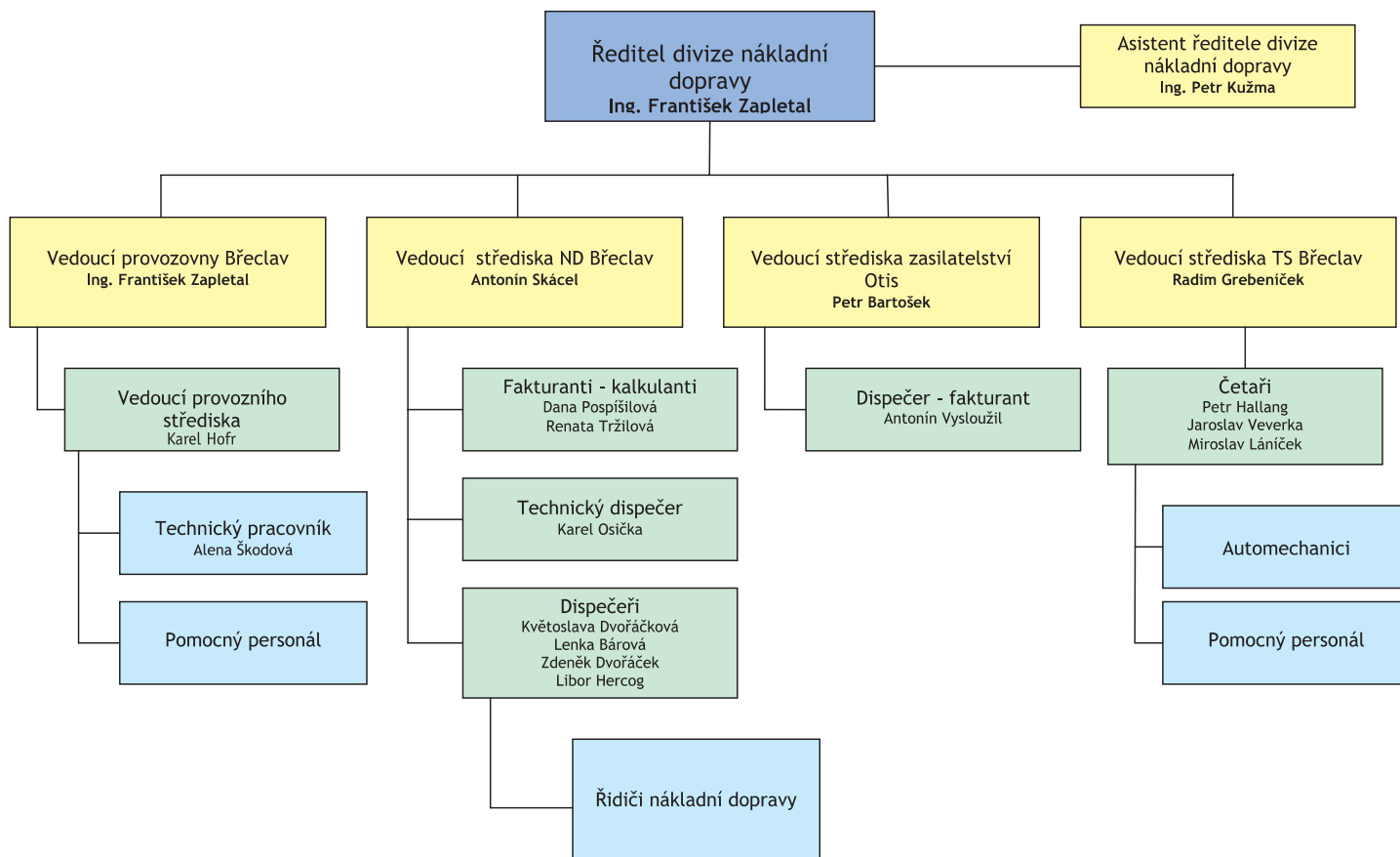
Zaměstnavatelům ze zákoníku práce vyplývá povinnost informovat zaměstnance o tom, do které kategorie je jimi vykonávaná práce zařazena. Kategorizaci prací řeší nový zákon č. 258/

2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících předpisů a prováděcí vyhláška Mzd č. 89/2001 Sb. Práce se zařazují do čtyř kategorií podle míry výskytu faktorů, které mohou ovlivnit zdraví zaměstnanců, a jejich rizikovitosti pro zdraví.

Všechno výše popsané jako by navozovalo dojem, že veškeré povinnosti i odpovědnost za bezpečnost práce půjdou na bedra zaměstnavatelů, což samozřejmě není pravda. Účelem výše napsaného bylo popsat aktuálně problematiku bezpečnosti práce, aby bylo zřejmé, že v této oblasti se děje cosi zásadního, a že se to významným způsobem promítne do života firem v naší zemi. Ten vlastní konkrétní a tedy běžný denní život v pracovním režimu zůstane vždy tématem především o lidech. Nejsou a nebudou jen samotné povinnosti nebo práva na straně zaměstnavatele nebo zaměstnanců. Základní povinností zaměstnavatele sice bude zajistit bezpečnost a ochranu zdraví zaměstnanců při práci s ohledem na rizika možného ohrožení jejich života a zdraví, která se týkají výkonu práce, ale za plnění úkolů zaměstnavatele v péči o BOZP budou také vždy odpovídat jen konkrétní lidé – tedy vedoucí zaměstnanci na všech stupních řízení v rozsahu svých funkcí, jak jim ostatně ukládá základní právní předpis – zákoník práce. Každý zaměstnanec tedy bude mít právo na zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ale na druhou stranu také povinnost dbát podle svých možností o svou vlastní bezpečnost, o své zdraví i o bezpečnost a zdraví osob, kterých se bezprostředně dotýká jeho jednání, případně opomenutí při práci.

Ing. Josef Lániček
technik BOZP BORS a.s.

Organizační schéma divize nákladní dopravy



Vznik ČSAD

Vydáním zákona č. 311/1948 Sb. a vyhláškou č. 122 byl k 1. lednu 1949 zřízen jednotný podnik ČSAD pro celé území ČSR. Podniky zřízené v tehdejších krajích řídilo ústřední ředitelství, které bylo složkou ministerstva dopravy. Dopravní závody nebyly v té době samostatnými právními subjekty, ale výkonnými jednotkami.

Před zřízením závodů ČSAD provozovaly silniční nákladní a osobní dopravu Autosprávy ČSD prostřednictvím Autostanic ČSD. Na území dnešního Jihomoravského kraje zajišťovalo v té době silniční dopravu 1100 pracovníků se 478 vozy, z čehož bylo 90 autobusů. Do tehdejšího ČSAD byli začleňováni i soukromí dopravci se svými vozy, a to byla přímo revoluce v dopravě. Začleňování mělo dvě podoby, dobrovolnou a nedobrovolnou. Některé firmy se bránily znárodnění všemi možnými způsoby, od vypisování konkurzů až po odvolání u akciových společnostech nebo také požadovaly vysoké finanční náhrady. Na Brněnsku bylo začleněno 515 soukromých dopravců, v samotném Brně 145 a na Zlínsku pak 70.

Začleněním akciové společnosti v Brně vznikl nový závod, který v té době používal k přepravě i koňské potahy. Při zavedení účetní evidence ČSAD se nepočítalo s koňskými potahy a vznikaly potíže s tím kam koně zařadit. Zda jako dopravní prostředek či jinou investici, kam zařadit obrok pro koně – pohonná látka nebo materiál? Koncem padesátých let byl problém vyřešen, koně z ČSAD zmizeli.

Jednotný podnik ČSAD byl 29. září 1952 zrušen a v každém kraji byl zřízen samostatný podnik s vlastní právní subjektivitou. Byla zřízena hlavní správa ČSAD při ministerstvu dopravy. 1. dubna 1957 byly podniky ČSAD převedeny do působnosti řízení krajských národních výborů. A přesně o šest let později, na základě vládního usne-

sení 229, došlo ke zřízení krajských národních podniků ČSAD tak, jak jsme je znali až do roku 1989. Nebyla to nijak jednoduchá cesta. Také vozový park prošel velkým vývojem, od trofejních automobilů a různých ojetých nákladních automobilů po nejmodernější vozy.

Jak vznikl název autobus?

Kořeny pojmenování autobus začínají asi u slova Omnibus. Roku 1825 byla zavedena dostavníková přeprava mezi městy Nantes a Richebourg ve Francii. V Nantes měl stanici u obchodu pana Omnese. Na vývěsním štítě bylo napsáno „Omnies-Omnibus“, tedy „Omnies – všem“. Protože většina lidí latinsky neuměla, omnibus pokládali za název dostavníku.

Tady asi začíná nebo končí legenda: „Sám všem, pro všechny“, široká služba veřejnosti, dnes nazvaná autobus.

První motorový autobus pro osm lidí, na kolech obložených gumou, byl vyroben v roce 1895 v dílně K. Benze v Německu. Sloužil jako spojení mezi městem Siegem a okolními vesnicemi.

U nás byla zahájena autobusová doprava soukromníkem v roce 1901 na lince z Pardubic do Bohdanče s malým autobusem, který byl o rok později nahrazen velkým. S tímto podnikáním předběhl dobu a proto nevydržel a zanikl.

13. květen 1908 se stal historickým mezníkem. Tehdy začala poštovní správa pravi-

delnou dopravu cestujících na dvou linkách – „Pardubice – Bohdaneč“ a „Pardubice- Holice“. V roce 1909 přibyla další linka poštovní správy „Benešov u Prahy – Neveklov“.

1. dubna 1920 byl zahájen provoz na lince „Brno – Velká Bíteš“, která se stala první linkou na Jižní Moravě.

V roce 1931 byly poprvé vytištěny jízdní řády pro autobusovou dopravu. Mimo časových údajů pro autobus obsahovaly i příjezdy a odjezdy vlaků z jednotlivých tratí na nádraží ČD v Brně. Od roku 1933 byly vydávány jízdní řády všech autobusových tratí v republice, státních i soukromých, z nichž 4. díl zahrnoval linky na území moravsko-slezském. V roce 1936 vyjel první autobus Škoda 706 DN, který byl předchůdcem pozdějšího, dokonalejšího a modernějšího autobusu Škoda 706 RO a Škoda 706 RTO.

Vlastimil Tělužil



Městský autobus Škoda 706 RTO MEX (městský exportní) verze Kuba. Od jiných městských autobusů se lišily odsouvacím spodním dílem oken a mohutným nárazníkem podloženým gumou, který sloužil ke startování druhého autobusu roztláčením.

Soutěž řidičů osobní dopravy BORS Břeclav a.s.

Řidiči osobní dopravy mají v letošním roce možnost osvědčit své kvality v soutěži, která byla odstartována 1. 2. 2002. V rámci této soutěže je každý měsíc hodnoceno plnění povinností řidičů. Podle stanovených kritérií přidělují vedoucí středisek spolu s dispečery a technickými dispečery body a celkový počet získaných bodů pak určuje pořadí řidičů za každý měsíc. Výsledky jsou zpracovávány za jednotlivá střediska a pravidelně zveřejňovány na nástěnkách osobní dopravy v Břeclavi a Hustopečích. Za nejlepší výsledky získávají řidiči prémii. Bodové zisky za jednotlivé měsíce sčítáme a plánujeme rovněž vyhodnotit nejlepší řidiče za rok 2002.

Co je tedy v soutěži hodnoceno?

Úspora PHM je nejvýznamnější a tedy i nejlepší bodově oceněný prvek. Řidič s největší úsporou získává 50 bodů (druhý pak 49b., třetí 48b., ...). Body získávají jen řidiči s úsporou PHM. Sledována je skutečná spotřeba PHM

vůči normě. Základní normy spotřeby byly stanoveny podle jednotlivých typů vozidel. K těmto základním normám jsou dále přičítány přírážky na linky, které zohledňují členitost terénu, počet přepravených osob, jízdní časy atd., přírážka na zimní provoz a na topení. Stanovení norem spotřeby a přírážek byla věnována velká pozornost tak, aby hodnocení bylo co nejobektivnější.

Měsíční výkony v hodinách jsou dalším posuzovaným atributem. Hodnocení jsou všichni řidiči podle skutečných výkonů, přičemž hodiny dovolené, pracovní neschopnosti, proutky a svátky se nezapočítávají. Body odpovídají počtu hodin výkonů za měsíc dělených deseti.

Celkový přístup řidičů k plnění povinností vyplývajících z manuálu řidiče osobní dopravy, ale i jejich vlastní iniciativu při řešení aktuálních problémů odráží další dvě kritéria.

Jedná se o hodnocení dispečera osobní do-

pravy a hodnocení technického dispečera. Dispečer OD přidělením 5 nebo 0 bodů oceňuje zejména způsob odevzdávání ZPVOD, odvádění tržeb, pravidelné vyčítání strojků, používání výstrojových součástí atd. Technický dispečer sleduje postoj řidiče k přidělenému vozidlu, tedy jeho technický stav, čistotu, náklady na opravy, a to hodnotí přidělením 10, 5 nebo 0 bodů.

Řidiči mohou být ze soutěže vyřazeni v případě, že nedotankují vozidlo, byla s nimi řešena oprávněná stížnost, jinak porušili pracovní kázeň nebo si neplní svoje základní povinnosti vyplývající z pracovního manuálu řidiče OD.

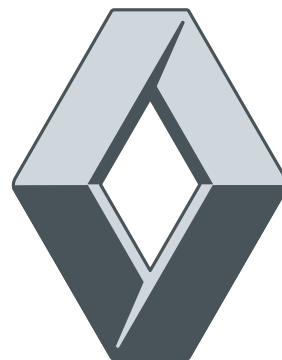
Smyslem soutěže je motivovat řidiče k úsporám provozních nákladů a nejen to. Řidiči osobní dopravy přicházejí do styku s širokou veřejností a je tedy velmi důležité, aby naši společnost výborně reprezentovali.

Ing. Dana Keprtová



Vážení zákazníci a příznivci značky Renault,

BORS Břeclav a.s. převzala dne 1.4.2002 partnerství pro prodej a servis vozidel RENAULT v Břeclavi. Kompletní servis při prodeji, údržbě a opravách vozidel bude i nadále poskytován ve stávajících prostorách na ul. Bratislavská.



Beseda s Karlem Lopraisem

V pátek 22. března se v sídle BORS Břeclav a.s. konala beseda se šestinasobným vítězem dakarské rallye Karlem Lopraisem. Zaměstnanci naší společnosti tak získali jedinečnou možnost dozvědět se něco více o nejnáročnější automobilové soutěži světa, o jednotlivých členech týmu Tatra a v neposlední řadě i o průběhu posledního, čtyřadvacátého ročníku. Důvodem návštěvy je skutečnost, že společnost BORS Břeclav a.s. se v loňském roce rozhodla podporovat sportovní aktivity úspěšného automobilového reprezentanta České republiky Karla Lopraise a stala se významným reklamním partnerem TATRA TEAMU.

Čtyřadvacátý ročník byl odstartován 28. prosince 2001 ve francouzském městě Arras a směřoval přes Madrid do pravidelného cíle, Dakaru. Závod byl složen ze čtrnácti etap o celkové délce 9438 kilometrů. Na pouštní dobrodružství se vydalo 170 motocyklů, 119 automobilů a 34 kamiónů.

Karlu Lopraisovi šlo o sedmé vítězství, a tím i o absolutní rekord Dakaru. S šesti triumfy se zatím dělí o prvenství s francouzským motocyklistou Stéphanem Peterhanslem, který byl rovněž na startu a stejně jako loni jel s vozem Nissan. Karel Loprais se vyjádřil, že na rekord nemyslel a snahou bylo soustředit se na Dakar jako takový.

Účastníci setkání jistě mohli být spokojeni se zajímavým obsahem besedy, kterou obohatil svým poutavým povídáním i další dlouholetý účastník rallye a vynikající mechanik vozů Tatra, pan Bedřich Sklenovský. Společně s Karlem

Lopraisem se shodli, že letošní ročník byl opět těžký, zkouškou byly hlavně maratónské etapy.

V současné době se Tatra Team pilně připravuje na další ročník a BORS Břeclav a.s. bude u toho. (mič)

