



MOTTO MĚSÍCE: Člověk bez principů a bez vůle se podobá korábu bez kormidla a bez kompasu. Mění směr při každé proměně větru. (Samuel Smiles)

JDE O TO, ABY SE ŠETŘILO NA MÍSTECH S NEJVĚTŠÍM ÚČINKEM

Mnozí zaměstnanci, kteří se podíleli na práci v jednotlivých subprojektech, poznali ing. Jaromíra Šídu osobně. U řady subprojektů byl nebo stále je konzultantem, který se snaží hledat co nejlepší řešení přeměny Dopravního podniku, a tak jsme ho požádali o vyjádření k současným aktuálním problémům.

■ **Transformační projekt už je ve své polovině. Řada subprojektů se nachází ve fázi optimalizace, ve fázi příprav už je „jen“ několik málo subprojektů. Jak hodnotíte dosavadní vývoj projektu v Dopravním podniku? Co považujete za jeho největší úspěch?**

Transformační projekt Dopravního podniku považuji za nevýznačnější a nekomplexnější projekt ve své kariéře. Ale i tak se mi potvrdila zkušenost, že není nejtěžší řešení vymyslet, ale přesvědčit o navrhovaném řešení ostatní a návrh zavést. V tomto směru velmi oceňuji snahu všech kolegů z týmů najít nejlepší a nejprůchodnější řešení. Vážím si úsilí, které věnovali práci mimo rámec svých pracovních povinností a jejich přístup byl otevřený a konstruktivní. Za mimořádný úspěch transformačního projektu dnes považuji, že se daří propojovat transformační a liniovou osu řízení. To, že manažeři již nečekají na výsledky prací týmů subprojektů, ale sami již přebírají odpovědnost za řešení odhalených „kostlivců“.

■ **Život nejsou jenom radosti, ale i strasti. Co naopak považujete za největší nedostatek přeměny v Dopravním podniku?**

Při své práci se setkávám s řadou odborníků. Velmi si toho vážím a mnohému se sám zde naučím. To, co mi však chybí, jsou hlubší znalosti manažerské, přístup k problémům z určitého nadhledu a ne jen řešit svůj dílčí problém. Cítím zde vysokou míru nedůvěřivosti. Mnohokrát se zpochybňuje vzájemná spolupráce a bohužel i oprávněně. Kdyby se podařilo zajistit, aby každý posuzoval druhou stranu tak, jak posuzuje sám sebe, určitě bychom řadu úkolů plnili rychlejším tempem.

■ **Poslední týdný jste strávil při přípravě změn v divizi Metro. Jak v této divizi probíhaly práce na přípravě nové struktury?**

Metro (respektive divize Metro) byl pro mne osobně průběžný kámen. Jednak co do složitosti a provázanosti jednotlivých procesů, ale rovněž i ve směru již provedené optimalizace pracovních sil. Vytvoření mapy procesů, vyjasnění si vzájemných rozhraní a určení míst potenciálních konfliktů bylo značně obtížné. Zde bych chtěl skutečně ocenit otevřený přístup všech kolegů v týmech. Zbytečně se problémy nezveličovaly, bezesporu si každý bránil své území, ale to považuji za legitimní, i když časově náročný přístup. Snaha však byla najít rozumné a vyvážené organizační a procesní uspořádání. Akcelerujícím momentem v pracích bylo ustanovení vedoucích jednotek. Jakmile byl jmenován vedoucí, odpadla řada diskuzí „coby kdyby“. Vedoucí již přicházel s návrhy řešení a obraz jednotek dostával jasnou a vyhraněnou podobu.

■ **Stále více útvárů se nachází ve fázi vnitřní optimalizace, co je v této fázi nejdůležitější ze strany podniku a ze strany konzultantů?**

Není možné honit mnoho zájců. Je zapotřebí se soustředit na ty nejdůležitější body optimalizace a jejich stanovení je úlohou vrcholového vedení. Nestáčí říci, budeme šetřit. Je zapotřebí vytvořit naléhavou potřebu šetřit a vysvětlit, jak šetření vidíme. Zda tím, že podtrhneme údržbu nebo opravy, nebo tím, že přehodnotíme své dodavatele, počty svých pracovníků, nakupované materiály. Budou nám stačit plošné ukazatele šetření, nebo vytipujeme u každé jednotky jiný směr. V této fázi vidím spolupráci s konzultanty. Jde o to, aby se šetřilo

na místech s největším účinkem a aby výsledný efekt byl proporční a vyvážený. Není horší příkaz, než plošné snižování určených druhů nákladů (ve smyslu účetního zařazení) a bez kontextu k vykonávané činnosti.

■ **Nejen optimalizace je před vámi v příštích týdnech. Také připravujete novou strukturu, tzv. zbylých činností, jako je například administrativní podpora, strategie, kvalita a další. Kdy by mělo být rozhodnuto o organizaci těchto činností?**

Ideální by bylo co nejdříve. Ale můžeme a dostáváme se do situace, kdy určujeme organizační uspořádání a nejsou jasné směry a koncepce oblastí. Konkrétně řešíme způsob podatelů, zda ponecháme stávající papírové toky, nebo zda budeme usilovat o elektronizaci dokumentů. S tím pak souvisí nejen vlastní doručování, ale i řízený „workflow“ – tok dokumentu předem určeným způsobem a podobně. A už přesahujeme rámec subprojektu administrativní podpory. Obdobné je to u jakosti. Takže připravujeme organizační jádra, která je nutno stanovit a v rámci nich následně řešit koncepční úlohy. Tak využíváme transformační projekt ke kvalitativním změnám v procesech a nejen ke změnám organizačním.

■ **Bliží se léto, čas dovolených. Chystáte se na dovolenou nebo vás Transformační projekt v Dopravním podniku pohltí i v tomto čase?**

Nezotožňuji se s názorem, že manažer či konzultant musí pracovat 10 až 12 hodin denně, aby něco dokázal. Ano, jsou chvíle, kdy je zapotřebí zabrat, ale trvale se to dělat nemá. Únava se projevuje nejen na materiálech, ale i na lidech. Dobrý manažer i poradce by si měl umět svůj čas řídit. I když nebudu skvělým poradcem, chci si svůj čas řídit a ne se jím nechat řídit. Beru si dovolenou a chci být chvíli sám, s rodinou a svými přáteli.

-bda-

Kam pro informace o Transformačním projektu?

- ➔ **informační stojany** – setkáte se s nimi na všech pracovištích podniku, obsahují základní informační servis o Transformačním projektu a také schránku pro vaše připomínky a podněty, na které čekáme
- ➔ **příloha DP-KONTAKTu** – od června 2004 pravidelně každý měsíc alespoň čtyři strany o Transformačním projektu
- ➔ **intranet** – máte-li přístup k vnitropodnikové síti, zadejte <http://transformace> a můžete si číst aktuální informace o transformaci
- ➔ **e-mailová adresa** – na adrese transformace@r.dpp.cz očekáváme vaše dotazy, připomínky a postřehy k Transformačnímu projektu

RESTRUKTURALIZACE DOPRAVNÍHO PODNIKU DRÁŽĎANY (DVB)

Historie

Tramvajová doprava v Drážďanech byla zahájena již v roce 1872 první linkou koňské tramvaje. Tramvaje byly elektrifikovány v roce 1893 a Drážďany byly první městem v Sasku, které používalo tento moderní systém pohonu. V roce 1905 zakoupil městský úřad v Drážďanech dvě soukromě vlastněné tramvajové společnosti a sloučil je do jedné samostatné společnosti, což v tehdejší době odpovídalo všeobecnému trendu.

Podnik je v majetku města tedy již 100 let. Historie drážďanského tramvajového systému se vyznačuje mnoha vzestupy a pády. Byly zde časy zavádění nových vozidel, systémů a pohonů, vysokých požadavků a ekonomických vzestupů, ale také hlubokých krizí, smrti a destrukce ve druhé světové válce a omezeného provozu v dobách chudoby. Nicméně obyvatelé Drážďan a otcové města svou tramvaj i v těžkých časech uhájili.

Po všem tomto úsilí nicméně v letech po „pokojné revoluci 1989“ Drážďany zdědily velmi obtížnou situaci.

Situace v letech 1989 až 1990

60 km, tj. 22 % celé kolejové sítě, muselo mít omezení rychlosti. Velké množství dep, dílen a administrativních budov bylo rozeseto po celém městě. Skoro všechny vyžadovaly rekonstrukci a jejich provozování nemohlo být efektivní. Pouze dvě třetiny vozidel byly provozuschopné, zbývající byla neopravitelná nebo byla použita jako rezerva náhradních dílů. Informační systém pro cestující a zastávkové systémy nebyly přitažlivé a nemohly být adekvátně používány hendikepovanými osobami. Efektivita byla nízká. Ze 4 200 zaměstnanců bylo pouze 1 350 řidičů – tj. méně než třetina zaměstnanců. V opravárenských dílnách pro tramvaje a autobusy bylo 750 a 200 zaměstnanců. 900 zaměstnanců pracovalo v administrativě a 1 000 v dalších podobných oblastech, jako jsou infrastruktura a garážové a posunovací služby. Pokrytí nákladů příjmy činilo pouze 16,8 % a deficit obnášel přes 100 milionů eur. Každý rok se přepravilo asi 120 milionů cestujících.

Z těchto základů bylo potřeba vybudo-

vat moderní a přitažlivý systém veřejné dopravy.

Vývoj k dnešnímu dni

V průběhu 16 let od opětovného sjednocení byl DVB přeměněn ze státem vlastněné socialistické instituce na moderní soutěžeschopnou, na cestujících orientovanou dopravní společnost. Přes pokles obyvatel a značný nárůst počtu soukromých aut vzrostl roční počet jízd ze 120 na 140 milionů cestujících za rok. Ve stejné době byl počet zaměstnanců snížen ze 4 200 na 1 720. Využitelnost vozového parku, zejména tramvajů, se zlepšila z 69 % na téměř 95 %. Pokrytí nákladů se v roce 2003 rovněž zvýšilo z 16,8 % na 66 %. Zbývá ještě dosáhnout dalšího nárůstu až do výše 70 %.

Dohoda uzavřená s odbory v roce 2000 stanovila, že se mzdy do roku 2009 nezvýší, zaměstnanci budou pracovat 40 hodin v týdnu, ale placeni budou pouze za 38 hodin, a počet svátků se sníží. Tím se zvýší produktivita, počet zaměstnanců se sníží o dalších 150 a učiní se tak další nezbytné kroky ke zvýšení efektivity a konkurenceschopnosti DVB. Nyní je již dosaženo více než polovina stanovených cílů. Přitažlivost veřejné dopravy se zvýšila zejména zavedením 10minutového inter-

valu, nepřetržité noční dopravy s garantovanými spoji, poskytováním služeb alternativními systémy i v době a v místech nízké dopravní poptávky, informací pro cestující s reálnými časovými daty, modernizací stávajících vozidel a nákupy nových vozidel, rozvojem stanic a přestupních míst a dalšími.

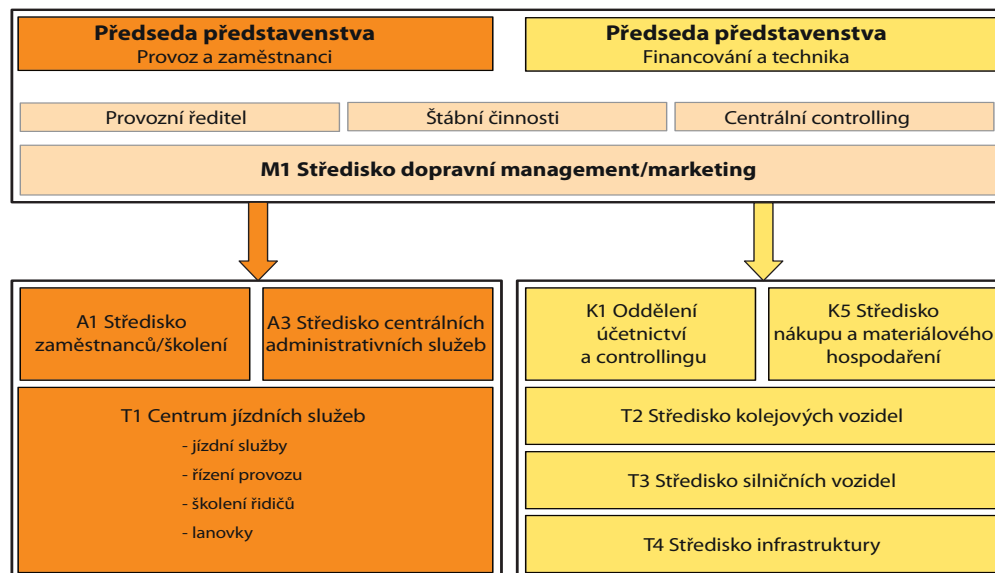
Modernizace a nákupy mohly být realizovány pouze na základě zajištěného financování. Německý zákon o financování městské dopravy (CVFG) za jistých omezujících podmínek a v závislosti na dostupných prostředcích zajišťuje financování grantů, zejména na provoz kolejové dopravy, a investic do infrastruktury (až do 75 %) a do vozidel (až 50 %). Během prvních let po sjednocení byl podíl podpory podle tohoto zákona dokonce ještě vyšší.

Závěr

Manažeri DVB v dozorčí radě, výkonné radě a v pracovních komisích si brzy uvědomili, že podnik bude mít šanci přežít pouze za podmínek přísné a nekompromisní racionalizace a drastického snížení počtu zaměstnanců. Myslíme si, že DVB na této cestě již dosáhl podstatného pokroku.

Zpracováno podle článku: Frank Müller-Eberstein „Poskytování kompletní mobility pro Drážďany“, Eurotransport 1/2005, strany 16–21.

Organizační struktura DVB A. G.



AKTUALITY Z JEDNÁNÍ ŘÍDICÍHO TÝMU A ŘÍDICÍ RADY

➡ Řídicí rada na svém jednání 29. června schválila následující personální změny. Vedoucí útvaru Spisová služba, který vznikne k 1. říjnu, byla jmenována PhDr. Marie Jílková, dosavadní vedoucí archivu Dopravního podniku. Vedoucím subprojektu D6 (Komunikace a marketing) byl jmenován ing. Jiří Černík (dopravní úsek), jeho zástupcem Mgr. Milan Slezák (dopravní úsek) a doplnění byli noví členové ing. Milan Pokorný (vozovna Střešovice) a Jan Pospíchal (personální úsek). Jmenování nahradili Jitku Činátlovou, ing. Karla Vavrouška a ing. Veroniku Veselou. Vedoucí pracovní skupiny D10.1 (Administrativní podpora) byla jmenována PhDr. Marie Jílková a skupina byla

doplněna o Olgu Homolkovou, která nahradila Bohumilu Menčlovou.

➡ Z organizačních změn bylo schváleno „Vymezení jednotky Provoz Metro“, „Řešení technologického dispečinku divize Metro od 1. října 2005“, „Řešení problematiky energetiky“ a „Návrh systému číslování organizační struktury a nákladových středisek od 1. ledna 2006“.

➡ Řídicí rada na dalším jednání ve čtvrtek 14. července schválila organizační strukturu jednotek Dopravní cesta Metro, Dopravní cesta Tramvaje a zřízení odboru Spisová služba od 1. října 2005.

-bda-

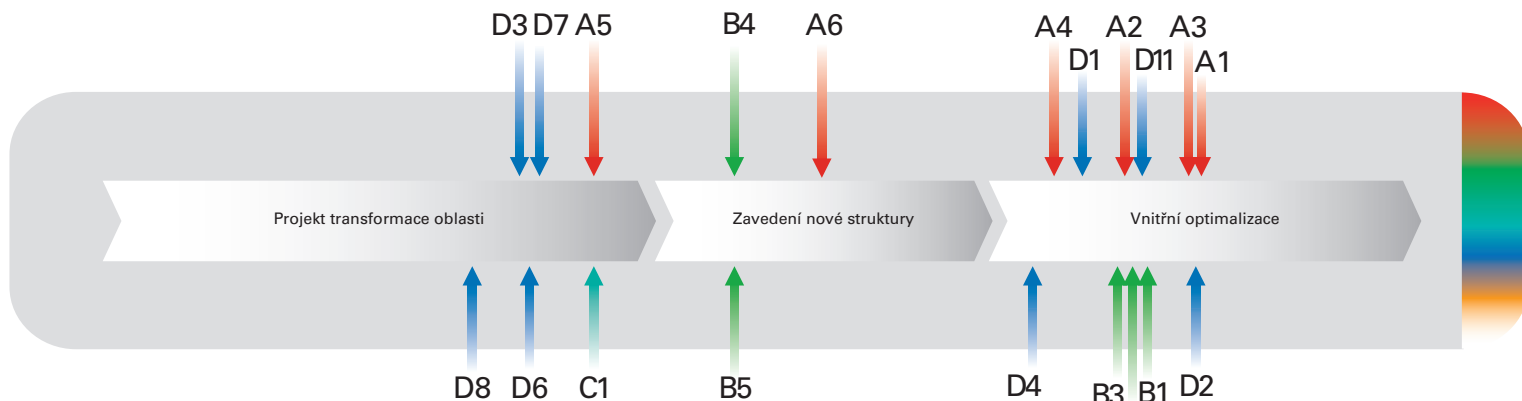
BAROMETR TRANSFORMACE

Subprojekty:

A1 – Provoz Autobusy
A2 – Správa vozidel Autobusy

A3 – Provoz Tramvaje
A4 – Správa vozidel Tramvaje
A5 – Provoz Metro
A6 – Správa vozidel Metro
B1 – Zastávková péče a sociální zařízení
B2 – Informační technologie
B3 – Vnitropodniková doprava
B4 – Správa nemovitého majetku
B5 – Zásobování
C1 – Služby

D1 – Personalistika a péče o propouštěné pracovníky
D2 – Re-engineering dopravního úseku
D3 – Re-engineering technického úseku
D4 – Finanční řízení
D6 – Vybudování a organizační zajištění procesu marketingu
D7 – Vybudování a organizační zajištění procesů mezinárodních vztahů
D8 – Systém řízení kvality
D11 – Re-engineering bezpečnostního úseku



Poznámka: Subprojekt E2 (Činnosti na podporu změny) vykonává svou činnost průběžně po celou dobu trvání Transformačního projektu.

PRACOVNÍ SKUPINA D10.1 – ADMINISTRATIVNÍ PODPORA

Sjednocení Dopravního podniku na společnou platformu se dotýká skutečně všech aktivit. Nevyhnula se proto ani činnostem shrnutým pod názvem Administrativní podpora. Co si pod tímto názvem můžeme představit? Jde především o spisovou službu, oběh dokumentů, činnost podatelny, archiv, knihovnu, VTEI a další.

Všichni bereme jako samozřejmost, že dnes a denně dostáváme a odesíláme písemnosti, že se zásilky dostanou nejen na každou provozovnu, na každý útvar, ale i prakticky do celého světa. Stačí napsat adresu, dát na hromádku „pošta k odeslání“ a ostatní proběhne jaksi automaticky. Pokud se však musíme zajímat o práci podatelny, pak se asi něco nepovedlo a něco nefunguje, jak má.

Mnohé z nás by překvapilo, jak málo pracovníků zajišťuje denní koloběh dopisů, faktur, balíků, dokumentace, tiskovin a ostatních zásilek. Řidič rozvázející poštu má svůj jízdní řád, ve kterém musí stihnout vše objet, rozvézt a svézt, tak aby následně roztríděná pošta mohla být včas doručena příslušným útvarům a ve stanoveném časovém limitu předána České poště k odeslání.

Pro zajímavost uvádím následující. V roce 2003 byl proveden průzkum, který zjišťoval orientační množství dokumentů zpracovávaných podatelny a Elektrických drah. Oboustranně jimi prochází ročně přibližně 75 tisíc faktur, 93 tisíc dopisů a externích písemností, 86 tisíc interních sdělení, 540 balíků a 550 projektových dokumentů. Další početnou skupinou je periodický tisk.

V řešené oblasti čekají změny především podatelny. Tu měly všechny odštěpné závody, respektive divize a ředitelství. Každá se logicky specializovala na vlastní provozovny. V novém organizačním a dislokačním uspořádání tato „specializace“ postrádá smysl.

Řešitelský tým vycházel z nutnosti vybudovat jednotný systém v rámci celého podniku, z umístění administrativních center a z potřeb jejich budoucích uživatelů. Ta kopírují sídla bývalých divizí. Nově je řešena i problematika Centrálního dispečinku, kam zásilky zatím doručují všechny stávající podatelny samostatně pro „své“ útvary sídlící v tomto objektu.

Návrh nové působnosti vychází z včasného doručení zásilek každé provozovně, z optimalizace s tím související dopravní náročnosti. Využívá umístění hlavního sídla podniku v objektu Sokolovská. Zde se sloučí stávající podatelna Elektrických drah a ředitelství a vytvoří centrální podatelnu Dopravního podniku. Další dvě „staronové“ podatelny – Ústřední dílny Hostivař OZA a depo Kačerov zajistí službu všem útvarům v těchto areálech sídlících a rozvoz pošty na provozovny. Oproti současnému stavu ji zabezpečí pro všechny v přidělené aglomeraci, bez ohledu na bývalou příslušnost k té, či oné divizi. Centrální dispečink se dočká vlastní podatelny s plnohodnotným servisem z toho plynoucím.

Rozsah činnosti archivu se ve své působnosti prakticky nemění. Bude metodicky řídit skartační a archivní služby, připravovat podklady pro tiskové oddělení a marketing z historie městské hromadné

dopravy, spolupracovat s badateli nejčastěji z řad studentů, kteří čím dál častěji navštěvují archiv DP a poskytovat služby jak pracovníkům vlastní organizace, tak i mimo podnik pro potřeby publikací, výstav a podobně.

Knihovna ředitelství se sloučí s knihovnou divize Metra. Nákup a distribuce denního tisku, odborných periodik a publikací budou nově zajišťovány centrálně na základě požadavků jednotlivých útvarů. Stejně tak bude zachován útvar VTEI a monitoring odborného tisku.

I u tak stabilizovaných a léty ověřených činností jsou oblasti, do kterých v blízké či vzdálené budoucnosti proniknou změny, jako je přechod na elektronické odesílání, evidenci a archivaci, minimalizace odesílaných dokladů, elektronický podpis, e-podatelny a podobně.

Nad rámec vymezené oblasti pracovní skupina zmapovala i všechny zbytkové činnosti, které zatím vykonávaly útvary hospodářských správ, a které s nimi nepřecházejí do působnosti jiných jednotek. Jejich profesním směřováním se budou v pracovním pořádku zabývat kompetentní řídicí složky.

Na červencovém jednání Řídicí rady byla navržena koncepce administrativní podpory přijata. Související činnosti budou zastřešeny úsekem Služby. Řízením pracovní skupiny byla pověřena PhDr. Marie Jílková, která povede dotčené útvary i po 1. říjnu 2005, kdy vstoupí v platnost nová organizační struktura. Útvar VTEI bude ve stejném termínu začleněn do odboru Strategie a řízení.

Jan Founě

PŘEDSTAVUJEME: PHDR. MARIE JÍLKOVÁ

Vedoucím nového odboru Spisová služba, který vznikne od 1. října tohoto roku, byla jmenována PhDr. Marie Jílková.

Co bude pracovní náplní vašeho útvaru?

Dosud byly procesy týkající se písemností podnikových i mimopodnikových roztrženy do různých útvarů napříč celou organizací. Vytvořením odboru Spisová služba se tyto procesy soustředí do jednoho útvaru, kde budou 2 oddělení – Podatelny a Archiv, a referát Knihovna. Bude tedy možné oběh dokumentů sledovat od příjmu přes třídění, doručování, označování, evidenci a oběh k odeslání, ukládání, vyřazování a případné archivaci v rámci jednoho střediska. Samozřejmě kromě vyřizování písemností, které je již manažerským procesem a nespádá tudíž do působnosti spisové služby.

Co bude s archivem, ve kterém jste dlouhou dobu působil?

Předpokládám, že v archivu veškeré práce poběží i nadále ke spokojenosti uživatelů, tak

jako dosud, právě tak i v knihovně. Největší úkoly před sebou vidím v oblasti podatelny. V první řadě bude třeba zabezpečit jednotný systém evidencí a distribuce písemností v celé společnosti a organizačně zajistit distribuci písemností mezi podatelny podle nového teritoriálního členění a pak do určených doručovacích míst.

Jako dlouhodobější úkol se jeví zavedení a využívání informačně komunikační technologie (e-podatelny a podobně) jako nástroje pro zrychlení toku dokladů ve společnosti, minimalizaci dopravních přesunů s doklady, cent-

PhDr. Marie Jílková se narodila v roce 1951. Po ukončení Střední knihovnické školy pracovala 3 roky v Ústavu zdravotní výchovy v oddělení TEI – v knihovně a archivu. V září roku 1973 nastoupila do oddělení VTEI (do knihovny) v DP Metro. V říjnu téhož roku začala externě studovat národopis a dějepis na filozofické fakultě Univerzity Karlovy. Studia úspěšně zakončila doktorátem. Po převedení knihovny na generální ředitelství pracovala v technickém úseku DP Metro a posléze 3 roky dokumentovala a zpracovávala historii metra. Na jaře roku 1987 přešla do archivu Dopravního podniku, kde pracuje dodnes.



ralizaci evidencí a cíleného řízení workflow dokumentů a pro zajištění autorizace využití elektronického podpisu nebo jeho přiměřených ekvivalentů.

OPTIMALIZACE V JEDNOTLIVÝCH JEDNOTKÁCH

Před měsícem jsme vás seznámili s tím, jak postupuje etapa vnitřní optimalizace a plnění schválených jmenovitých transformačních úkolů (JTÚ) v prvních jednotkách. Nyní se dozvíte, co se již podařilo během „zelené“ etapy odboru Zastávky a jednotkám Informační a komunikační technologie a Vnitropodniková doprava.

Otázky zůstaly stejné jako před měsícem:

- 1. Ve fázi optimalizace se vámi řízený útvar nachází již více než tři měsíce. Co se vám za tu dobu podařilo vyřešit ze zadaných úkolů?**
- 2. Fáze vnitřní optimalizace je naplánována do konce letošního roku. Co útvar čeká v následujících měsících, aby se vám podařilo splnit nejen jmenovité transformační úkoly, ale i upravený plán pro rok 2005?**

Zde jsou odpovědi vedoucích podle jednotlivých subprojektů:

B1 – Odbor Zastávky – Jaroslav Bláha, vedoucí jednotky

1. Odbor Zastávky byl zřízen k 1. lednu a má tak za sebou více než 6 měsíců činnosti. Jak jistě víte, činnosti odboru respektive jeho oddělení byly sloučeny z bývalých divizí Autobusy a Elektrické dráhy.

V oblasti správcovství a zabezpečování stavu sociálních zařízení, myslím, nejsou žádné větší problémy, systém funguje téměř bez problémů. Největším úkolem v současné době je návrh a realizace sjednocení a zabezpečení přístupů na sociální zařízení tak, aby byly vyloučeny všechny nežádoucí vlivy, zejména pak neoprávněné přístupy cizích osob. Také je nutné připomenout, že servisní práce na opravách a údržbě sociálních zařízení nás stojí nemalé finanční prostředky, avšak mnohdy jsou tyto škody způsobeny našimi provozními zaměstnanci. V oblasti označnicků a informačního systému na zastávkách plníme mnohdy krkolomné termíny a zabezpečujeme změny podle plánované nebo operativní situace podle potřeb provozu povrchových druhů dopravy. Je nutné připomenout jejich bezchybné a včasné zabezpečení, zejména pak v případě havarijních stavů, ke kterým dochází.

V současné době se asi jako všichni v Dopravním podniku potýkáme s nepříznivou finanční situací. Pro náš odbor je však potřebné finanční prostředky nutné nalézt, neboť činnosti je nezbytné zabezpečit, jak pro potřeby provozních pracovníků tak i pro naše klienty.

2. Odbor Zastávky je stabilizován, činností a vnitřních zdrojů pracovní síly je maximálně využíváno. Z důvodů úspor financí na externí dodavatele jsme tyto činnosti omezili a převzali je do výkonů činností v odboru, zejména pak práce na servisu a údržbě respektive čistotě označnicků (odstraňování nežádoucích reklam a graffiti ze skříní na jízdní řády a vlastní kontrolní činnost na funkčnosti těchto zařízení, s tím, že externí opravy jsou objednávané adresně).

Nyní ke konkrétnímu plnění jmenovitých transformačních úkolů. V rámci redisolokace pracovišť jsou v současné době sestěhovány do Hostivaře pouze činnosti pro výkon správcovství, tj. oddělení 12451, a cílem je postupně sestěhovat i jednotlivé části oddělení 12452 (dnes ve dvou částech Centrálního dispečinku) a perspektivně podle možností celý odbor do jedné budovy tam, kde bude optimální pro spolupráci s ostatními útvary podniku.

Od 1. června je převzata správa prostor u stanic metra, a tak je zabezpečována především činnost na servisu a údržbě. V současné době se řeší převedení finančních prostředků pro zabezpečení této činnosti podle obsahu textu předávacího protokolu od divize Metro na náš odbor.

Další úkoly jsou splněny podle plánu a další jednotlivé vzniklé potřeby pro koordinaci v činnostech mezi jednotlivými spolupracujícími útvary v Dopravním podniku jsou řešeny operativně.

B2 – Informační a komunikační technologie – Ing. Josef Hromádka, vedoucí jednotky

1. Do konce loňského roku útvary informačních technologií (IT) bývalých divizí a ředitelství poskytovaly rozdílnou úroveň a rozsah služeb v oblasti IT, obnova výpočetní techniky nebyla realizována ve stejném rozsahu, nebyla zavedena jednotná

účetní metodika vedení nákladů na informační technologie v Dopravním podniku, pracovníci jednotlivých útvarů nebyli jednotně finančně hodnoceni.

Úroveň poskytovaných služeb uživatelům výpočetní techniky byla sjednocena a rozšířena o poskytování podpory HelpDesku, zároveň je všem uživatelům dodáván a instalován spotřební materiál do tiskáren.

2. Oblast optimalizace základních procesů aplikačního softwaru je hlavní náplní činnosti odboru 906110. Pracovníkům jsou postupně přidělovány okruhy činností podle základních procesů, které již nerespektují bývalé divize. Tím je umožněno efektivně řešit podstatu věci a integrovat aplikace, které byly primárně vyvíjeny odděleně. Toto se týká zejména aplikací v oblasti tzv. dopravních úloh (DIS). Tyto stávající systémy se jednak snažíme integrovat (je-li to vhodné a možné), případně na žádost jednotek vyvíjíme další moduly tohoto systému. Samozřejmě již jako aplikace celofiremní.

Samostatnou kapitolu tvoří úprava hlavních ekonomicko-logistických informačních systémů na základě probíhajících organizačních změn. Tyto úkoly rovněž patří mezi důležité úkoly naší jednotky.

B3 – Vnitropodniková doprava – Adolf Bouček, vedoucí jednotky

1. Optimalizační fáze jednotky Vnitropodniková doprava začala již v době, kdy byly nastaveny vnitřní procesy činnosti a ustavena organizační struktura řízení jednotky. Časově tato fáze odpovídá počátku 2. čtvrtletí letošního roku. Hlavní úkoly jednotky jsou obsaženy v zadaných jmenovitých transformačních úkolech, s konkrétními nositeli odpovědnosti a se stanovenými termíny plnění. Optimalizační fáze znamenala (a pořád znamená) zejména hledání rezerv v hospodaření jednotky a odstartování procesu úsporných opatření ve všech oblastech činnosti jednotky, bez negativního vlivu na kvalitu dodávaných dopravních služeb dovnitř společnosti.

V oblasti materiálového hospodaření se podařil přechod na tankování pohonných hmot u interních čerpacích stanic jednotky Správa vozidel Autobusy, což přineslo úspory v řádu statisíců korun. Organizačně jsme zajistili činnost centralizovaných dispečinků osobní a nákladní autodopravy s účinností od 1. července letošního roku. Efektivita tohoto opatření by se měla projevit v průběhu 2. pololetí zkvalitněním dopravních služeb a sníženými náklady v oblasti materiální a personální.

Optimalizace v oblasti personální, po předcházející podrobné analýze činností jednotlivých středisek, přinesla úsporu 18 pracovních míst za 1. pololetí roku 2005 přirozeným úbytkem zaměstnanců, bez výpovědí z organizačních důvodů a vyplácení odstupného. Přijatými organizačními opatřeními byla práce těchto pracovníků zajištěna bez nutnosti obsazování uvolněných pracovních míst. Využitím zakázkového systému se daří analyzovat nákladovou část hospodaření středisek a provozoven i efektivitu provozu jednotlivých vozidel. V oblasti technologií se přešlo na nový software Provoz podnikových vozidel a podařilo se ho úspěšně odzkoušet i pro potřeby fakturace dopravních výkonů jednotky dovnitř i vně společnosti.

2. Je před námi ještě mnoho práce. Fáze optimalizace sice časově skončí koncem tohoto roku, ale s jejími principy je nutné pracovat stále a mít je zažité. Řešení transformačních úkolů je společná práce všech pracovníků jednotky, vedením počínaje a řidiči a dělníky konče. Co nás tedy čeká? V ekonomické oblasti příprava přechodu na systém plné fakturace vnitřních výkonů a s tím související nastavení sazeb dopravních služeb a výkonů a projednání a uzavření smluv (SLA) s odběrateli dopravních výkonů v rámci společnosti. V legislativní oblasti nás čeká ještě práce na tvorbě nebo úpravě některých provozních a řídicích norem, v oblasti technologií mimo jiné práce na softwarové podpoře dispečinků. Předpokládám, že budou dokončeny práce na vymezení sporných rozhraní činností s některými štábními i provozními útvary společnosti.

Myslím si, že veškerá naše práce musí mít jeden cíl, a to je zajištění bezproblémového, hospodárného a transparentního poskytování našich služeb ostatním partnerům v rámci podniku.