

Mzdy porostou. Vypláčí se i bonus za loňský fiskální rok

2

Aktivity v oblasti výzkumu a vývoje

4

Jaroslav Plhák o nové společnosti CZ LOKO Services

6

Nová provozovna v Zábřehu roste před očima

7

Technickohospodářští pracovníci mají nové zázemí

8

EffiShunter 1000 druhé generace

OSTRAVA ■ EffiShunter 1000 druhé generace prozářil červnový ostravský veletrh Rail Business Days. Nebylo to jen díky jedinečnému žlutému laku v barvách stavební společnosti Subterra, ale především svými vlastnostmi. Klíčovou inovací je interoperabilita lokomotivy v kombinaci s implementací evropského vlakového zabezpečovače ETCS.

„Druhá generace lokomotivy EffiShunter 1000 je nyní plně kompatibilní pro výhradní provoz s ETCS, a to nejen v Česku. Interoperabilitu lokomotivy jsme rozšířili také o provoz na Slovensku, Švédsku, Norsku a nyní probíhá schvalovací procedura, která umožní provoz lokomotivy pod ETCS i v Itálii a Maďarsku,“ uvedl generální ředitel Josef Gulyás. Poukázal na vysokou efektivitu přenosu výkonu, nízké náklady na údržbu a výrazná technologická vylepšení oproti první generaci EffiShunteru 1000, která měla premiéru v roce 2012.

Dnes jde o lokomotivu primárně vyvíjenou pro exportní trhy, na které míří 70 procent produkce její druhé generace. S připravovaným modelem třetí generace chce CZ LOKO proniknout také do Německa a Rakouska.

Pro Subterra jde o druhý Effi-



EffiShunter 1000 druhé generace stavební společnosti Subterra.

Shunter 1000. Ten první převzala v roce 2022. „Technologie se neustále vyvíjí. A tento stroj nabízí vynikající zážitek z jízdy.

Proto dává větší smysl investovat do nové a moderní techniky než modernizovat dnes už více než padesát let staré lokomoti-

vy,“ uvedl Jaroslav Čížinský, výrobně-technický ředitel Subterra.

(Další informace o veletrhu na straně 2)

Rekordní rok tržeb i zisku

ČESKÁ TŘEBOVÁ ■ Uplynulý fiskální rok byl jedním z neúspěšnějších v historii společnosti CZ LOKO, která poprvé ve 12ti měsících utržila přes 4 miliardy Kč a meziročně dokázala více než zdvojnásobit zisk na úroveň tří procent z obrátu.

„Ziskovost společnosti CZ LOKO je ve všech ohledech nejkritičtější veličinou. A rok 2024 byl výjimečný minimálně tím, že poprvé za dobu co jsem na pozici generálního ředitele, jsme v ziskovosti zásadně překročili rozpočet,“ uvedl Josef Gulyás při bilančování uplynulého období.

Firmě se podařilo zvýšit efektivitu výroby, snížit náklady na nákup komponent a materiálu na stavbu našich vozidel a přitom navyšovat prodejní ceny.

„V kombinaci s efektivním řízením investic, energií a fixních nákladů jsme dosáhli tohoto významného úspěchu. Byť jsme celý rok bojovali s enormním tlakem na cash-flow,“ uvedl generální ředitel.

(Dopis zaměstnancům na straně 3)

Jak se říká, co tě nezabije, to tě posílí. A tak tomu i bylo

Vážené dámy a pánové, vážení spolupracovníci.

Vydání firemních novin je pro mě vždy příležitostí k zamyšlení nad tím, co se nám povedlo i nepovedlo, kam firma směřuje a co nás čeká.

Především jsme uzavřeli další hospodářský rok a jsem opravdu rád, že výsledky jsou lepší, než jsme plánovali. Bezpochyby se na tom podíleli všichni zaměstnanci, i když samozřejmě ne stejným dílem.

Postupně se nám daří překonávat velice náročné období, kdy se firma musela vyrovnávat s mimořádnými a neočekávanými zásahy zvenčí. Jen pro připomenutí: covid a s ním spojené vážné výpadky v práci, posuny termínů a tím postupně narůstající nedostatek finanční hotovosti.

Na to už jako bychom trochu zapomněli.

Vzápětí následovala válka na Ukrajině, což znamenalo kolaps dodavatelských řetězců, skokový růst cen energií, a vlastně všech subdodávek. To se velice podepsalo na naší ekonomice, kdy jsme mnohé již uzavřené zakázky byli nuceni dokončit jako ztrátové. Výčet negativních vlivů tím však nekončí. Dopadl na nás krach Liberty Steel, kde jsme měli v režimu finančního leasingu zapůjčených 20 lokomotiv, které se nám vrátily zpět do závodu. Bohužel financující banky trvaly na pravidelných leasingových splátkách. Bez příjmů z těchto lokomotiv to však představovalo další zatížení finanční stability firmy.

Další výzvou bylo zavedení evropského zabezpečovače ETCS, což byla obrovská příležitost.



Josef Bárta, majoritní akcionář a předseda představenstva

Nikdo ale nepočítal s naprostým selháním dodavatelů mobilní části zabezpečovacího systému. Dodávky vzhledem k náročnosti mohli realizovat pouze velcí evropští hráči, kterými v té době byli Alstom, Siemens a Bombardier. Zpoždění jejich dodávek v řádu mnoha měsíců až let bohužel vedlo ke zpoždění termínů spuštění ETCS a následně vysokým penalizacím, které na nás dopravci uplatnili.

Jak se říká, co tě nezabije, to tě posílí. A tak tomu bylo.

Díky mimořádnému úsilí a nasazení části našich zaměstnanců se postupně z těchto skutečně těžkých ran dostáváme. Podařilo se odpracovat opravdu mnoho na zefektivnění a snížení naší energetické náročnosti. Podařilo se nacházet úspory a nové přístupy v místech, kde to dříve nikoho nenapadlo. Podařilo se

postupně navýšit ceny našich produktů a přesvědčit zákazníky o jejich správnosti. Díky tomu je i nadále o naše lokomotivy zájem.

Podařilo se postupně prodat všechny lokomotivy vrácené z Liberty. Podařilo se pod novou dceřinou firmou CZ LOKO Services zahájit vlastní výrobu hlavních rámu, naftových nadřezů, rámu podvozků a dalších komponentů, které jsme zadávali subdodavatelům.

Daří se postupně zlepšovat práci našeho garančního a pogarantního servisu, což je pro naše zákazníky klíčová věc, kde se nám bohužel nedařilo. Sklízeli jsme velikou kritiku, což by bezpochyby následně vedlo ke ztrátě jejich důvěry.

(Pokračování na straně 2)

Nadýcháš, nejedeš. CZ LOKO představilo první českou lokomotivu s alkoholovým imobilizérem

OSTRAVA ■ Ostravský drážní veletrh Rail Business Days zažil díky společnostem CZ LOKO, GX Corpfin a SafeLock premiéru první české lokomotivy vybavené alkoholovým imobilizérem. Ten zabrání jejímu rozjezdu pokud by měl strojvedouce pozitivní dechovou zkoušku. Jde o řešení, které ještě podléhá schválení Drážního úřadu.

„Alkoholový imobilizér bude-

me zákazníkům nabízet jako volitelnou výbavu našich nových i modernizovaných lokomotiv. Lze jím vybavit rovněž provozovaná vozidla. Naši motivační je absolutně bezpečný provoz našich vozidel a také určitá ochrana strojvedoucích. Jsme rádi, že jsme nastartovali nový standard bezpečnosti na železnici, i když ho evropská legislativa zatím nevyžaduje,

„ uvedl obchodní ředitel Jan Kutálek.

Lokomotivy Made by CZ LOKO využívají ověřené řešení z městských kolejí tramvajové dopravy v Ostravě a v Olomouci.

„Díky partnerství s CZ LOKO můžeme ukázat, že technologie prověřená milióny kilometrů v městské kolejové dopravě může pomoci výrazně zvýšit bezpečnost i na železnici,“ dodal Jan

Slováček ze společnosti SafeLock, která alkoholové imobilizéry dodává.

V praxi to znamená, že před nastartováním vozidla přístroj strojvedoucího vyzve k dechové zkoušce. Je-li pozitivní, jízdu zablokuje. Imobilizér umožňuje i namátkové testy během směny. Všechna data se ukládají do šifrovaného cloudu pro dohled dispečinku.

CZ LOKO na veletrhu představilo

lo rovněž osvědčené lokomotivy 744.1, 742.7 a EffiShunter 1000. A také technologická vozidla MUV 75 Správy železnic a společnosti JARO vybavené ETCS. Letošní Rail Business Days potvrdil pozici CZ LOKO jako jednoho z lídrů železničního průmyslu. A také, že inovace jsou základním DNA společnosti, jejímž cílem je i nadále určovat trendy v segmentu.



Nový ES 1000 pomůže DB Cargo Czechia zajistit přepravu zboží tam, kde modernizace tratí vyžaduje vozidla kompatibilní s ETCS.



Firemní stánek na ostravském veletrhu.

Mzdy opět porostou. Vyplácí se také bonus za loňský fiskální rok

ČESKÁ TŘEBOVÁ ■ Společnost CZ LOKO zvýší v novém fiskálním roce zaměstnanecké mzdy o 6 až 8 procent.

V letošním roce opět udržíme tempo zvyšování mezd zaměstnanců, nastavené z minulých let. Vzhledem k dobrým výsledkům společnosti se nám podařilo opět rozpočtovat navýšené mzdové prostředky a během roku postupně peníze uvolňujeme mezi útvary.

Nelze sice říci, že každý jeden zaměstnanec získá valorizaci 6 až 8 procent, nýbrž jde o navýšení celého balíku mezd a peníze se následně rozděluje podle potřeby a zásluh mezi jednotlivé útvary a zaměstnance.

V praxi to tedy znamená, že někteří zaměstnanci dostanou valorizaci vyšší a někteří nižší, nicméně v průměru dosáhneme uvedených čísel.

V podstatě opakujeme scénář

z minulých let, kdy nevalorizujeme plošně, ale individuálně. Důvodů pro toto rozhodnutí je mnoho. K těm hlavním patří to, že některé útvary jsou podhodnocené víc než jiné, proto musí směřovat větší balík peněz právě k nim.

Obdobná situace nastává u ročního bonusu/13. platu. Od června začneme postupně vyplácet roční bonus za loňský fiskální rok. Ten se povedl, tudíž se

mohou zaměstnanci těšit na vyšší roční bonus, než před rokem. Žádnou částku však sdílet nemohu, protože postup bude velmi obdobný jako u valorizací. Tedy individuální.

Základní bonus bude v procentech pro všechny zaměstnance sice stejný, nicméně ředitelé úseků a vedoucí zaměstnanci jej budou přerozdělovat podle zásluh, přístupu a výsledků jednotlivců.

Vzhledem k tomu, že jde celkově o velmi vysokou částku, bude bonus vyplacen po částech. Nejdříve jej obdrží režijní a servisní dělníci, následně THP a po nich vedoucí zaměstnanci. U dělnických profesí ve výrobě jsme bonus opět rozpouštěli postupně v kvartálních periodách během roku a toto budeme chtít udržet i nadále.

Jiří Kutálek,
personální a správní ředitel CZ LOKO

Jak se říká, co tě nezabije, to tě posílí. A tak tomu i bylo

(Dokončení ze strany 1)

Po celou tuto složitou dobu se podařilo udržet investice a další rozvoj firmy. To je pro mě, ale především pro budoucnost firmy, naprosto zásadní.

Nadále tedy směřujeme k dalšímu posilování naší pozice na trhu, ke stabilitě z hlediska přebírání vlastní kompetence u části klíčových subdodávek, zlepšování vnitřních firemních procesů a větší a větší stabilitě.

Nemohu vyjmenovat všechny, kteří mají skutečně obrovské zásluhy na překonání výše uvedených těžkostí, ale chci především ocenit práci generálního ředitele Josefa Gulyáse, který je v čele celého procesu a také ředitele realizace Jaroslava Plháka, který má rozhodující podíl na zavedení vlastní výroby hlavních rámu a dalších komponentů.

Samozřejmě si plně uvědomuji

odvedenou práci dalších klíčových pracovníků, ale není možné je tady všechny jmenovat. Jistě se podrobněji k odvedené práci a výsledkům firmy dostanu v dalších komentářích moji kolegové.

Chtěl bych tedy všem Vám, našim zaměstnancům, velice poděkovat za odvedenou práci, nasazení a obrovský přínos pro další rozvoj firmy. Vaší práce si opravdu velice, velice vážím. Pořád platí a vždycky bude, že o úspěch se musíme poprat sami, nikdo nám nedá nic zadarmo a je jen na nás, jak se budeme mít do budoucna.

Jsem přesvědčený, že CZ LOKO a jeho zaměstnanci čeká další dobré a úspěšné období. Přeji Vám všem pěkné léto a pohodovou dovolenou.

Josef Bárta,
předseda představenstva
a majoritní akcionář CZ LOKO

Podporujeme akce v regionu

ČESKÁ TŘEBOVÁ ■ Společnost CZ LOKO i letos podpořila Týden sportu v České Třebové. Patřila jí středa 18. června, kdy návštěvníci mohli navštívit firemní stánek, který nabízel nejen informace o nábore nových zaměstnanců, ale také zábavné aktivity pro děti. Zatímco si děti mohly odnést drobné dárky, dospělí se dozvěděli více o pracovních příležitostech ve firmě.

„Týden sportu je pro nás skvělou příležitostí, jak se přiblížit lidem a ukázat, že práce v CZ LOKO má smysl,“ uvedla Iva Kubásková, specialista nábore.

Další místní akcí, které se CZ LOKO v České Třebové zúčastnilo, se stal květnový Mezinárodní den železnice, na němž firma představila lokomotivy 741.766 a 744.001 i s výkladem odborníků o technologiích, konstrukci a provozu.

„Bylo skvělé vidět, kolik lidí se zajímá o moderní železniční



Tým CZ LOKO na Mezinárodním dni železnice.

techniku. Nejvíce mě potěšily dotazy mladých lidí, kteří se chtějí v budoucnu věnovat strojřeni-

ství nebo dopravě,“ uvedl Pavel Šimek, vedoucí oddělení mechanické konstrukce CZ LOKO.

Josef Gulyás, generální ředitel CZ LOKO, hodnotí úspěšný rok 2024

Schopnost zvládnout těžké období je jednou z našich silných stránek

Vážené kolegyně a kolegové.

Úspěšně jsme ukončili a uzavřeli další fiskální rok, a proto mi dovoluji bilancovat rok 2024. Jednoznačně mohu konstatovat, že šlo o jeden z nejnáročnějších, ale také nejúspěšnějších roků v historii. CZ LOKO poprvé ve 12ti měsících překonalo hranici tržeb 4 miliard Kč a meziročně jsme dokázali více než zdvojnásobit zisk na úroveň 3 procent z obrátu, byť jednou větou musím zároveň dodat, že tato úroveň je stále nedostatečná pro dlouhodobý růst a stabilitu společnosti. Zároveň jsem přesvědčen, že jsme na správné cestě se během několika budoucích let dostat na požadovanou úroveň minimálně 6 až 8 procent.

Ziskovost společnosti je ve všech ohledech nejkritičtější veličinou. A rok 2024 byl výjimečný minimálně tím, že poprvé za dobu co jsem na pozici generálního ředitele, jsme v ziskovosti zásadně překročili rozpočet.

Důvodů je několik – zmínit lze zvýšenou efektivitu výroby, úspory v nákupu komponent a materiálu na stavbu našich vozidel, ale i úspěšnou obchodní strategii při navyšování prodejních cen. V kombinaci s efektivním řízením investic, energií a fixních nákladů jsme dosáhli tohoto významného úspěchu. Býl jsme celý rok bojovali s enormním tlakem na cash-flow, tým Romany Sztové neustále musel přinášet opatření pro udržení provozu.

Už tvoříte rezervy

Další „novinkou“ byla schopnost vytvořit finanční rezervy. To se nám v minulosti vůbec nedařilo, přitom tvorba rezerv je zásadní pro budoucí rozvoj.

I přes zásadní finanční náročnost se nám neustále daří zlepšovat pracovní prostředí a podmínky pro zaměstnance, valorizo-



vat mzdy, investovat do nových technologií.

Zmíním například automatizaci výroby cívek a připravované obráběcí centrum v České Třebové nebo rozšíření kovovýroby v Jihlavě. A také do produktu – v našem případě nové hybridní portfolio: řada DualShunter 2000, kdy se nám povedlo projít úspěšně první fázi homologačních testů a nyní schvaluje první čtyři vozidla na tratích v Itálii.

ETCS nás posune

Samostatnou kapitolou pak je milované a nenáviděné ETCS. Tato technologie přinesla CZ LOKO v roce 2022 a 2023 téměř

existenční problémy, související penále přesáhlo už čtvrt miliardy a bohužel další nás čeká. ETCS ale také přineslo vysoký technický pokrok a rozvoj našich produktů, zásadní nárůst výroby a vlastní know-how, které věřím využijeme v blízké budoucnosti. Glosoval bych to rčením „Není problém padat, ale je zásadní se umět rychle zvednout.“ Schopnost zvládnout těžké období hodnotím jako jednu ze silných stránek CZ LOKO.

Nová provozovna

Ne všechny cíle, které jsme si stanovili pro rok 2024, jsme ale splnili. Především stabilita dodávek materiálu do výroby, tím i její

plynulost, je stále nedostatečná. Loni došlo k výpadku tržeb z důvodu pozdních dodávek za téměř 400 milionů Kč, přičemž kritickou komponentou byl hlavní rám. Nejsme schopni stále držet dostatečně dekády, interní logistika není rozhodně tam, kde bych ji očekával.

Došlo také k zásadnímu selhání v řízení priorit servisu a provozuschopnosti vozidel. I to nás stálo desítky milionů korun. Jednu z kritických oblastí se podařilo vyřešit, CZ LOKO si díky spuštění projektu v provozu Zábřeh začalo vyrábět vlastní hlavní rámy. Jde o obrovský úspěch a díky všem, co se na tom podíleli! Zavádíme výrobu také nádrží

a rámu podvozků, jde o obrovský krok ke stabilitě a nezávislosti.

Změny v servisu

Řízení provozuschopnosti a procesu garancí přešlo z Obchodního úseku na Úsek kvality. První pozitivní výstupy už existují (data v systému, predikce problému/priorit/nákladů dopředu a ne zpětně). Nicméně servis samostatně nutně musí udělat další krok. Efektivita servisu je stále velmi nízká a objem placeného servisu kriticky nízký. Servis jako takový, je v CZ LOKO ztrátovou entitou. Opatření od letošního října nebude kosmetické ani polovičaté, dojde k vyčlenění celého oddělení do samostatné společnosti CZ LOKO Services, abychom vybudovali efektivní, expertní a ziskovou organizaci, jak se nám to povedlo s bývalým provozem v Letohradě.

Nová fáze rozvoje

CZ LOKO také vstupuje do nové fáze rozvoje. Chceme se dostat s našimi produkty do západní Evropy a nutnou podmínkou je vývoj nové hybridní platformy, stejně jako úspěšná implementace nového ERP systému. Budeme dál pokračovat v rozvoji, v investicích, rozvoji lidí a zlepšování podmínek práce.

Pozitiv je za rok 2024 rozhodně víc než negativ. Tento trend nutně musíme udržet i letos.

Pozitivní výsledky roku 2024 se mimo jiné projeví také vyplacením ročního bonusu, který majoritní vlastník už schválil, a to v rekordní výši.

Chci všem poděkovat za odvedenou práci a energii, kterou do růstu CZ LOKO dáváte. Chci Vám popřát hezké léto a hodně zdraví.

Josef Gulyás,
generální ředitel a místopředseda představenstva CZ LOKO

Tři úspěchy v soutěžích = 107 drážních vozidel

ČESKÁ TŘEBOVÁ ■ Na konci roku 2024 se nám podařilo úspěšně zvítězit ve třech zásadních výběrových řízeních, což vyústilo v podpisy smluv. První velký kontrakt je 50 vozidel MUV pro Správu železnic. Prakticky se jedná o opakování technického řešení poslední série MUV 75 s několika změnami. Tou zásadní je čtyřletá záruka. V ceně je i pravidelná údržba po dobu záruky, což v praxi znamená zhruba 750 výjezdů přímo k zákazníkovi, o což se postará CZ LOKO Services.

Podobný trend, jaký nyní uplatnila Správa železnic, lze vidět v zemích západní a severní Evropy, kde se firmy snaží všech-

ny aktivity mimo hlavní předmět podnikání řešit přes svůj dodavatelský řetězec. Mohou se tak plně soustředit na svůj hlavní byznys.

Dodávky vozidel začnou ve druhém pololetí 2026 a skončí v polovině roku 2028.

Druhý velký kontrakt byl uzavřen s ČD CARGO a zahrnuje modernizaci dalších 50 lokomotiv 742 na řadu 742.7. Jedná se již o 3. sérii modernizace této řady pro největšího českého nákladního dopravce. Vozidla budou prakticky stejná jako v předchozí sérii z let 2023 a 2024. Prototyp předáme snad v září, série bude následovat v roce 2026 a 2027.

Třetí důležitý projekt zahrnuje do-

dávku 7 vozidel EffiShunter 1000 (744.1) české společnosti Elektrizace Železnic Praha, patřící do Energetického a průmyslového holdingu Daniela Křetínského. Termín plnění je stanoven do konce roku 2026.

Pro CZ LOKO to znamená hodně práce a také potvrzení schopnosti vyvíjet a dodávat technologicky moderní drážní vozidla, o něž má trh zájem. To je spolu s dalšími nutnými aspekty, jako jsou cena, servis a termíny, klíčové pro úspěch v těchto veřejných soutěžích. Je to tedy náš společný úspěch.

Jan Kutálek,
obchodní ředitel a člen představenstva CZ LOKO



Kontrakt se společností Elektrizace Železnic Praha na sedm lokomotiv 744.1 je podepsán. Zleva David Machoň (EŽ), Josef Bárta, Jan Kutálek, Luděk Valtr (EŽ), Martin Rezek (EŽ) a Andrea Neméth.

Aktivity v oblasti výzkumu a vývoje

Vylepšený brzdový systém do mrazivého Švédska

V CZ LOKO neustále technicky vylepšujeme naše výrobky i procesy. A vyvíjíme zcela nová řešení, pracoviště i provozy. Z celé řady inovací zmiňme ty největší.

Zajímavou technickou výzvou se v průběhu roku 2024 stal provoz brzdového systému lokomotiv řady 744.1, známých jako Effi-Shunter 1000, v severských podmínkách Švédska. Zde jsou vystaveny teplotám blízkým se -40°C, námraze a prachovému sněhu. Jejich mechanická brzda se při těchto podmínkách nechovála stabilně a nepravidelně docházelo k prodlužování zábrzdě vzdálenosti a tím poklesu hodnoty brzdových procent. Největší vliv na stabilitu brzdového výkonu lokomotivy má třecí dvojice, tedy brzdový kotouč KOVIS a brzdové obložení Be-

corit V30. V rámci vývoje stabilizace brzdového výkonu byli osloveni další výrobci brzdového obložení, kteří vytipovali a dodali vzorky alternativního brzdového obložení – Knorr-Bremse ProPad 878, Bremserl BK7000 a Dellner FR20.H2.

Tyto alternativy jsme za účasti pracovníků zkušební laboratoře Výzkumného Ústavu Železničního otestovali nejprve v zimních podmínkách v Česku na trati Česká Třebová – Moravany a poté za polárním kruhem na trati Kiruna – Gällivare. Celkově se s VÚŽ provedlo více než 150 jízdních brzdových



Brzdová jednotka v podvozku obaleném ledem a sněhem.

zkoušek. Na základě získaných výsledků byla k současnému brzdovému obložení Becorit V30 schválena alternativa brzdového obložení Knorr-Bremse ProPad 878 a Bremserl BK7000 pro všechny lokomotivy řady 744.1. Pro severské podmínky bylo doporučeno použití brzdového obložení Bremserl BK7000, které se během zkoušek v Česku i Švédsku chovalo nejstabilněji. V rámci Winterizace byla na lokomotivy také doplněna funkce automatické čistící brzd, funkce zimního provozu kompresoru, funkce automatického čištění kroužků trakčního alternátoru a do obsluhy byl doplněn návod na „rolování lokomotivy před prvním vyjetím“ (očistění brzdových kotoučů od námrazy).

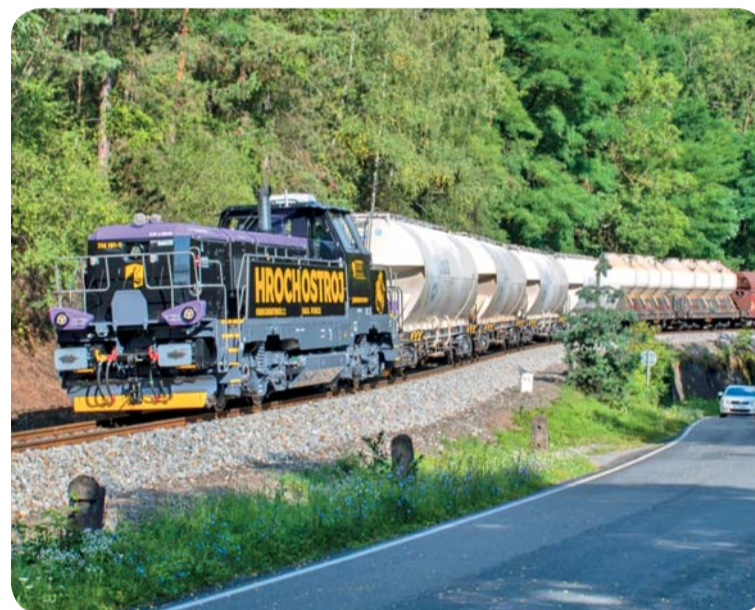
Úspěšný vývoj a instalace alternativní trakční výzbroje řady 744

V roce 2024 se podařilo rovněž úspěšně dokončit vývoj a instalaci kompletní nové trakční výzbroje, tedy střídačů a rozvaděče pomocných pohonů. Ty dodává naše dceřiná společnost Ineltech místo poněkud nespolehlivého dodavatele EVPÚ.

Výzbrojí byla osazena lokomotiva 744.161 Hrochostroj. Součástí modifikací trakčního řetězce byly i nezbytné softwarové úpravy řídicího systému. Po instalaci nastala fáze ladění, která probíhala nejen na pávovské vlečce, ale také na vlečce Čertovy schody. Podařilo se nám úspěšně lokomotivu schválit do zkušební provozu a takto ji předat zákazníkovi. Současně se oživovací fáze využila ke zkouškám emisí motoru Caterpillar.



Lokomotiva 744.161 v soupravě vícenásobného řízení při zkouškách na vlečce.

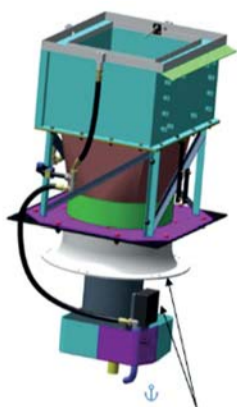


Zkouška nové trakční výzbroje lokomotivy v plném tahu na vlečce Čertovy schody.

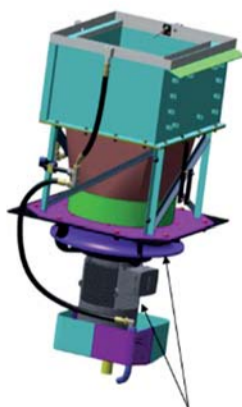
Vývoj nových komponentů

Ve spolupráci s oddělením nákupu jsme úspěšně vyřešili náhradu elektromotoru v sestavě bloku chlazení EDB pro lokomotivy řady 742.6, 742.7 a 743.2. Odstranila se tak rizika nestabilních dodávek stávajícího stejnosměrného elektromotoru tohoto typu od EM Brno. Nové mechanické konstrukční řešení sestavení pohonu chlazení odporů spočívá

v tom, že byl využit používaný střídavý elektromotor s příslušným difuzorem, osazovaný v EDB na lokomotivách řady 744.1 a 190.0. Tím došlo k sjednocení a unifikaci dílů napříč různými řadami lokomotiv. Zároveň se upravila elektro koncepce. Výsledkem není jen prostá náhrada, ale dalším efektem je nezanedbatelné zlevnění celého soustrojí.



původní řešení



nové řešení

Vzniká vlastní řídicí systém lokomotivy

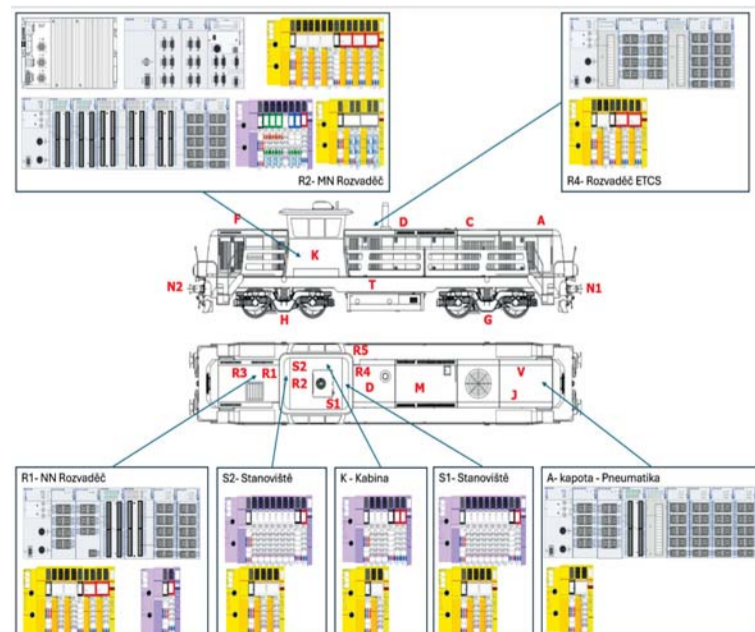
Strategickým milníkem v oblasti vývoje lokomotiv CZ LOKO bylo zahájení projektu vlastního řídicího systému v závěru roku 2023. Cílem je vytvořit alternativu stávajícího řešení a získat tak plnou kontrolu nad chováním, řízením i diagnostikou lokomotiv řady 744. V první etapě byl vytvořen konstrukční tým, vznikl hardwarový návrh a kompletní elektro konstrukční dokumentace nového systému na komponentech Selectron.

Dalším dílem skládky se stal technický popis požadavků na celý systém a jeho jednotlivé součásti, popis komunikačních rozhraní, analogových a digitálních vstupů a výstupů, všech řízených veličin a obvodů.

Tyto vstupy slouží v druhé etapě programátorům k vytvoření programových balíčků, které následně spojujeme s fyzickými komponenty lokomotivy a ověřujeme je jako funkční vzorky, zčásti v laboratoři, později i na skutečném vozidle.

Během fiskálního roku 2025 chceme dojít až ke stavbě prototypové lokomotivy s novým systémem řízení pro následně dlouhodobé ladění, ověřování

a testování. Součástí řešení bude i zvýšený standard bezpečnostní úrovně systému podle SIL level 2 a vyšší pro vybrané funkce.



Blokové schéma nových komponent řídicího systému v lokomotivě typu 744.

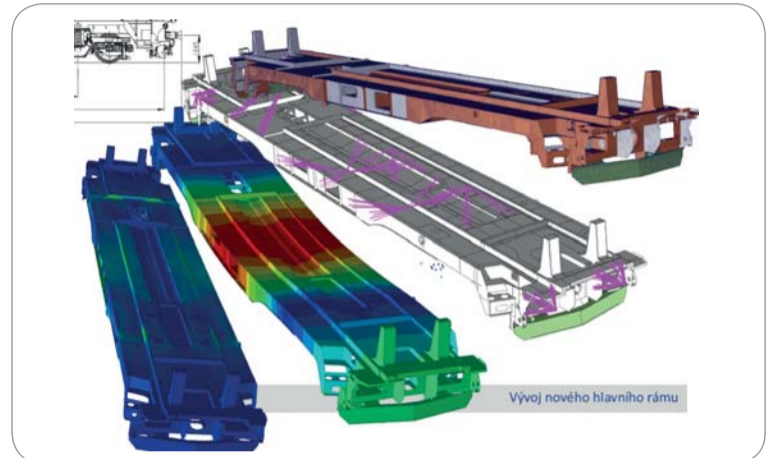
Aktivity v oblasti výzkumu a vývoje

Nová platforma hlavního rámu „duálu“

Již v rámci raných fází projektu duální lokomotivy DS 2000 AC bylo zřejmé, že pro ni bude nezbytné navrhnout zcela nový hlavní rám. Důvodem byl především požadavek na větší zástavbové plochy strojovny pro nové komponenty. Tedy prodloužení lokomotivy a tím i hlavního rámu. Zároveň bylo nutné naplnit požadavek na montáž transformátoru pod rám. Tato rozměrná a hmotná komponenta svou zástavbovou výškou neumožnila montáž pod původní hlavní rám s centrálním nosným podélníkem. Proto se pro nový hlavní rám zvolila

koncepte s nosnými bočnicemi, které tvoří charakteristickou siluetu nové konstrukce. V souvislosti se značnou vahou přidané elektrické střídavé výzbroje bylo nutné snížit hmotnost této konstrukce, aby se celá lokomotiva vešla do váhového limitu 80 tun. Cílem bylo uspořit 20 procent hmotnosti oproti současnému rámu. Tento ambiciózní cíl byl v kontrastu s prodloužením rámu o 2,1 metru a také snížením jeho zástavbové výšky. Kromě toho se na nový hlavní rám kladly další nároky například v podobě možnosti instalace digitál-

ního automatického spřáhla. Do této nové konstrukce se také promítly aktuální požadavky norem nebo provozních a výrobních zkušeností se současnými rámy. Nový hlavní rám je ve fázi finálního návrhu konstrukce před detailním rozkreslením do výrobní dokumentace. Stane se tak nejen základním stavebním kamenem nové duální lokomotivy CZ LOKO, ale může se stát i základní platformou pro novou rodinu odvozených typů, které využijí vysoké užité vlastnosti této konstrukce.



Grafické znázornění průběhu napětí a průhybů při výpočtu pevnosti a tuhosti rámu v programu Solidworks Simulations Pro.

Automatizace nahradila ruční montáž cívek



Tvarovací automat FOR 2000 P.



Ovíjecí stůl NSN BENCH.



Hotové natvarované a obalené cívky.

V rámci rozvoje výroby nových točivých AC strojů typu TAM, konkrétně pro lokomotivy 744 a DS2000, bylo kapacitně nezbytné modernizovat a automatizovat proces jejich výroby.

V hale ETS se tak z ruční výroby cívek, které jsou základem vinutí každého motoru, stalo od dubna 2025 mnohem modernější pracoviště. Cílem nebylo vyrábět vše plně automaticky a ve velkých sériích, ale smysluplně využít dostupné technologie, které zefektivní, usnadní a sjednotí kvalitu polotovaru vinutí pro tyto motory. Volba padla na stroje Italské firmy RIMAC srl.

Pneumaticko-elektrický tvarovací stroj typu FOR 2000P umožňuje ve svých čelistech uchopit předvinutý polotovar cívky a následně jej podle předvoleného nastavení natvarovat během několika sekund do požadovaného tvaru a rozměru.

Samotný stroj a ustavení čelistí je variabilní a lze jej tak v budoucnu požívat pro jiné typy a tvary cívek AC motorů.

Finální cívka má jednotný tvar, usnadňující zakládání do drážek statoru. Velkým benefitem je nejen časová úspora, ale také omezení zmetkovitosti, k němuž docházelo při ručním tvarování na dřevěné šabloně a s pomocí gumové palice. Automatizovat se podařilo i další časově náročný krok v přípravě AC, ale i DC cívek. Jde o fázi ovíjení cívek předepsaným elektroizolačním materiálem – páskou. Náročnou ruční práci zde nahradil poloautomatický ovíjecí stůl NSN BENCH. Cívky se sice stále musí předbalovat, ale již jen na svých koncích. Následně se celá délka cívky ovíjí strojně. Obsluha cívků jen vede a ovíjení probíhá řádově v několika minutách automatizovaně s možností regulovat rychlost nožním pedálem.

Protisměrné vedení pásky zabezpečuje konzistentní utažení, které nebotí tvar vrstvené cívky a zároveň je zabezpečeno i požadované překrytí izolační pásky v celé délce cívky. Ručně nelze takovou přesnost a sílu utažení nikdy dosáhnout.

Klíčové komponenty si firma vyrábí už sama

Součástí technologického rozvoje společnosti CZ LOKO se stal i přesun výroby klíčových svařenců lokomotiv do nové provozovny v Zábřehu na Moravě. Ta má ve svém portfoliu již na starosti modernizaci hlavních rámu lokomotiv 741.7; 742.71 přesunutou z České Třebové, novou výrobu hlavních rámu lokomotiv 744.1 staženou od externích dodavatelů a novou výrobu naftových nádrží lokomotiv 744.1 rovněž staženou od externích dodavatelů a modernizaci naftových nádrží lokomotiv 741.7; 742.71, kterou převzala z České Třebové.

V rámci této výroby těžkých svařenců byly vytvořeny základní technologické postupy včetně těch svařovacích, montážních a kontrolních. Dodávky prvních vyrobených kusů již probíhají.

Postupně ale samozřejmě zpřesňujeme a optimalizujeme výrobní a kontrolní postupy, abychom zvýšili efektivitu práce. Převážně v rámci stavby hlavních rámu lokomotiv 744.1 došlo k získání řady nových zkušeností a poznatků, které se intenzivně využívají při projekci nového rámu DS2000AC.



Polotovary svařenců naftové nádrže a hlavního rámu lokomotivy v provozovně Zábřeh.

Jaroslav Plhák, provozní ředitel CZ LOKO a člen správní rady CZ LOKO Services, o změnách v servisu říká:

Budeme schopni lépe reagovat na výzvy trhu

Poprodejní servis, údržbu a technickou podporu kolejových vozidel společnosti CZ LOKO postupně přebírá nová akciová společnost CZ LOKO Services, která vznikla jako samostatná, plně specializovaná firma. „Kromě toho se bude podílet na zajištění některých kritických subdodávek pro výrobu v CZ LOKO,“ říká Jaroslav Plhák, provozní ředitel CZ LOKO a člen správní rady CZ LOKO Services.

Proč dochází k oddělení servisního úseku CZ LOKO a jeho převedení do CZ LOKO Services?

Jde o výsledek dlouhodobého strategického plánování a potřeb, které vyplývají z každodenní praxe. Změna umožní pružnější řízení, efektivnější organizaci práce, lepší využití kapacit a rychlejší reakce na potřeby zákazníků. Samostatná servisní organizace bude také schopna lépe reagovat na výzvy trhu a rozvíjet placené servisní služby nezávisle na výrobních zakázkách mateřské společnosti.

Kdy změna proběhne?

Změny se zavádějí postupně. První fáze zahrnuje nastavení procesů, změnu organizační struktury a popisů pracovních činností a další organizační opatření. Plná samostatnost servisu pod značkou CZ LOKO Services nastane letos od 1. října.

Koho se týká?

Přechod zaměstnanců do CZ LOKO Services je dobrovolný. Podle předběžných informací přechází prakticky celý tým Servisu, včetně dispečerů, techniků, plánovačů, přípravařů a back office podpory. Součástí změn budou i nové mzdové listy a pro ty, kterých se to týká také nové popisy pracovních činností. Veškeré smluvní závazky, servisní majetek i pracovní poměry budou převedeny podle platné legislativy.

Jak bude probíhat spolupráce mezi CZ LOKO a CZ LOKO Services?

Spolupráce je upravena smluvně tak, aby byla zajištěna kontinuita

a vysoká kvalita servisních zásahů. CZ LOKO Services bude zajišťovat jak garanční, tak placený servis na základě objednávek od CZ LOKO. Smlouva definuje reakční časy, postupy při reklamaci, SLA i způsob fakturace. Zásadní je, že CZ LOKO Services přebírá odpovědnost za servisní péči o dodaná vozidla včetně penalizací za neplnění závazků.

Na druhou stranu, CZ LOKO bude nadále poskytovat CZ LOKO Services kritické služby a to přes ISŘ, BOZP, IT až po engineeringovou podporu, reklamacce vůči subdodavatelům a řízení kvality. Tato propojenost je zajištěna organizačním uspořádáním CZ LOKO Services.

Co nová organizace zákazníkům přinese?

Především jednoznačně zaměření na vlastní výkon služby, dále specializaci, transparentnost a digitální přístup k informacím o vozidlech a provedených zásazích. Pomocí platformy MyLOKO v portálu IFS/B2B mají zákazníci online přístup ke stavu vozidla, plánované údržbě, dokumentaci a později i e-shopu s náhradními díly. CZ LOKO Services staví na flexibilních týmech, regionálních základnách a mobilních zásazích, které pokrývají celou Českou republiku i zahraničí.

Jak se to dotkne zaměstnanců?

Zůstávají zachovány všechny podmínky a ujednání ve shodě s jejich současnou smlouvou a Kolektivní smlouvou. Benefity přecházejí do nové společnosti tak jak jsou nastaveny i čerpány.



Co se změní, je způsob práce. Důraz se přesune víc na digitalizaci, evidenci aktivit v systémech a samostatnost. Zaměstnanci se tak stávají součástí menší, dynamičtější jednotky s vlastním řízením a většími možnostmi růstu.

Jak tomu rozumět?

Od října přejde CZ LOKO Services, jako pilotní projekt, do nového systému IFS, který bude v CZ LOKO zaveden na podporu výroby od roku 2027. Tato změna přinese digitalizaci servisního procesu, sdílení informací se zákazníky, digitální on-line spolupráci s partnery.

Jaký má CZ LOKO Services obchodní plán?

Hlavní ambicí je rozšířit placený servis nejen pro zákazníky CZ LOKO, ale i pro širší trh kolejových dopravců v Evropě. Chceme budovat servisní vzta-

hy s partnery, kteří nemají vlastní kapacity a potřebují spolehlivého poskytovatele. Plánujeme také růst v oblasti ETCS údržby a technické podpory pokročilých systémů.

Co říká na změnu vedení CZ LOKO Services?

To má shodný názor. Servisní služby jsou páteří naší zákaznické podpory. Jejich oddělení do samostatné společnosti nám umožní zvýšit kvalitu, rychlost i rozsah nabízených služeb. CZ LOKO Services vzniká jako moderní, pružná a vysoce odborná jednotka, která bude schopna hrát první ligu nejen v České republice, ale i na evropském trhu.

Jaké hlavní výzvy nyní řešíte?

Především zavedení nového ERP systému plánování podnikových zdrojů. A také úpravy skladového hospodářství i na-

stavení jasných odpovědností mezi jednotlivými rolemi. Postupně přecházíme na nové procesy, zavádíme interní tréninky a posilujeme kapacity na klíčových pozicích, jako jsou dispečeri, technici i obchodníci. Chceme být prostě odpovědným partnerem našich zákazníků. Znat jejich potřeby a pomoc jim v dosažení jejich cílů. Pokud se nám to povede, nemůžeme být neúspěšní.

Jinak řečeno, tady chcete mít pod kontrolou celý životní cyklus servisní zakázky.

Přesně tak, od příležitosti, přes realizaci až po fakturaci. To pokládáme za naprostý základ. Uvědomujeme si ale, že každá změna přináší také komplikace. Jsme realisté a víme, že problémy přijdou. Na druhou stranu máme silný tým lidí, co svoje řemeslo umějí. Tuhle velkou transformaci zvládneme.

Modernizace lokomotiv v Chorvatsku pokračuje

ZAGREB ■ Od poloviny roku 2022, kdy CZ LOKO uzavřelo smlouvu o modernizaci dvaceti lokomotiv řady 742 na typ EffiShunter 1000M se Železniční společností Cargo Slovakia, tato výrobní spolupráce úspěšně probíhá v továrně TZV Gredelj v chorvatském Zagrebu. V rámci tohoto kontraktu šlo o sérii 742.651–742.670, v níž bylo 16 lokomotiv bez ETCS a čtyři s tímto evropským zabezpečovačem.

„Spolupráce mezi výrobními závody ukazuje na vyspělou technologii lokomotiv i technologickou podporu výroby, díky níž lze dislokovat produkci,“ říká manažer kvality Michal Chalupa.

Na Slovensko bylo dosud dodáno 21 těchto lokomotiv. Tedy celá původní série a také první stroj z následně uzavřené opce. V červnu začala první fáze výstupních zkoušek lokomotivy 742.672 rozdělených na tři hlavní fáze. První je technická prohlídka lokomotivy a její funkční zkoušky, druhou zkušební jízda v oblasti výrobního závodu a třetí technicko-bezpečnostní zkouška v okolí Bratislavy. Poté zamíří k zákazníkovi.

„Zkušební jízda vede po zajímavé trati, která začíná v Zagrebu a rovinatou krajinou, prochází městem Velika Gorica a přes obce Turopolje a Lekenik pokračuje až do Sisaku. Jde o jed-

nu z historicky prvních tratí postavených na území Chorvatska. Její velká část je zcela rovná a umožňuje provést všechny potřebné zkoušky,“ poznamenává Michal Chalupa.

Do konce letošního roku se v Chorvatsku vyrobí ještě dalších pět lokomotiv EffiShunter 1000M. Jejich pohon zajišťuje spalovací motor Caterpillar 3508C o výkonu 1000 kW, který je spojen s trakčním alternátorem Siemens 1FC2 560-6. Ten napájí usměrněným proudem čtyři trakční motory ČKD TE 015. Celková délka lokomotivy o hmotnosti 70 tun je přes nárazníky 14220mm, maximální rychlost 100 km/h.



Zkušební jízda rovinatou chorvatskou krajinou.

Provozovna CZ LOKO Services v Zábřehu na Moravě roste před očima

Společnost CZ LOKO Services loni v listopadu otevřela novou výrobní provozovnu v Zábřehu na Moravě, která se zaměřuje na oblast kovovýroby.

ZÁBŘEH NA MORAVĚ ■ „Chceme zde mít pod jednou střechou plně nezávislou provozovnu se všemi výrobními i podpůrnými procesy.“ říká její vedoucí Martin Palán. A dokládá to i čísla. Zatímco původně areál disponoval přibližně 1 800 m² výrobní plochy a 4 000 m² venkovních skladovacích prostorů, nyní má již provozovna k dispozici 3 800 m² výrobní plochy. Do konce letošního října by se měla dále rozšířit až na celkových 7 000 m². Současně roste i počet zaměstnanců. Z původních osmi se rozšířil na současných 40 výrobních a 6 technicko-hospodářských pracovníků. Do konce roku se očekává jejich další výrazný nárůst.

„To nám umožní plně pokrýt potřeby výroby komponentů pro mateřskou společnost, pro kterou aktuálně vyrábíme hlavní rámy a palivové nádrže. Současně nám to ale umožní dále rozšířit sortiment výroby pro CZ LOKO, kde jsme nyní začali pracovat na prototypu rámu podvozků 744.1. Do konce roku bychom velmi rádi rozjeli sériovou výrobu podvozků. Aktivně ale hledáme i nové obchodní příležitosti a to nejen v železničním, ale také i v celém průmyslovém sektoru,“ dodal Martin Palán.

V současné době se pracuje na stabilizaci skladu, logistiky a výroby a přitom se hledají nové technologie a postupy, které mohou pomoci zvýšit efektivitu výroby a snížit provozní náklady. Příkladem je zkoušení palivových nádrží, kde se ve velmi krátkém čase podařilo přejít od zkoušení „vodou“ ke zkoušení „vzduchem“. To má velmi pozitivní vliv na časovou náročnost celého procesu finalizace palivových nádrží.

„Intenzivně ale také vnímáme i nutné zaměření na očekávaný vysoký standard kvality provedení zakázek a snažíme se řešit všechny připomínky tak, abychom dlouhodobě plnili veškerá kvalitativní očekávání,“ uvedl vedoucí provozovny.

Ta nezapomíná na své zaměstnance a jejich kvalifikaci. Jedním z klíčových kroků bude otevření vlastní Svářečské školy ještě v tomto kalendářním roce. Tím vznikne prostor pro systematické vzdělávání a profesní rozvoj zaměstnanců přímo v Zábřehu.

Pohled do chodu provozovny pak Martin Palán uzavírá poděkováním, neboť na všem výše uvedeném mají významný podíl nejen místní zaměstnanci CZ LOKO Services, ale významně se na tom podílejí i kolegové z ma-



teřské společnosti CZ LOKO napříč celou firmou.

„Poděkování tak patří všem, kteří nám pomáhají, a to od personálního oddělení, správy majetku,

nákup přes plánování, technický úsek, výrobu, oddělení kvality a v neposlední řadě integrovaný systém řízení. Děkujeme,“ uzavřel.

Hlavní milníky

2024

1. listopad

- zahájení výroby hlavního rámu řady 744

2025

leden

- spuštění výroby modernizovaných rámu řad 742.7 a 742.6, později i 741.7

únor

- dokončení prvního prototypu rámu řady 744
- první příjezd hlavního rámu na železniční vlečku provozovny

březen

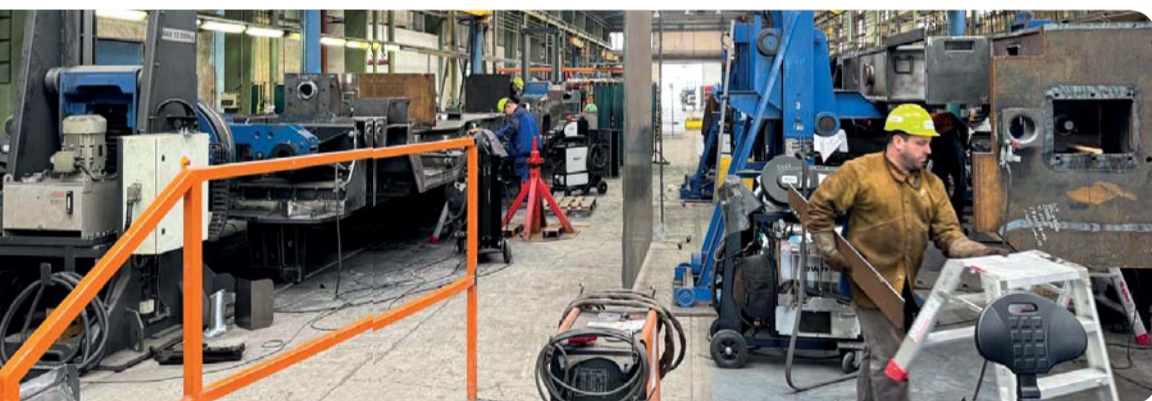
- certifikace podle normy ČD V 95/5
- zahájení modernizace palivových nádrží

květen

- start novovyroby palivových nádrží pro řadu 744

červen

- zahájení sériové výroby nádrží 744
- zahájení výroby prototypů podvozkových rámu řady 744



Provozovna CZ LOKO Services v Zábřehu na Moravě od listopadového otevření dynamicky roste. To jí umožní plně pokrýt potřeby výroby komponentů pro mateřskou společnost CZ LOKO.

ERP: Nový informační systém, co zefektivní řízení

ČESKÁ TŘEBOVÁ ■ V uplynulých měsících se společnost CZ LOKO naplno pustila do rozsáhlého projektu zavedení nového páteřního informačního systému (ERP), který představuje zásadní krok k digitalizaci a efektivitě řízení. To, že půjde o nelehký úkol, bylo jasné.

„Od začátku jsme věděli, že to nebude jen o výběru systému, ale hlavně o změně myšlení a přístupu k využití a sdílení informací a dat napříč celou firmou,“ říká Petra Hažmuková, vedoucí projektu ERP.

Po důkladném výběrovém řízení padla volba na systém IFS Cloud od švédské společnosti IFS. Očekávání jsou vysoká – od zefektivnění plánování výroby přes sjednocení dat až po propojení

klíčových podnikových procesů do jednoho integrovaného řešení. Výsledkem má být nejen vyšší transparentnost, efektivnější práce s daty, ale i lepší koordinace mezi jednotlivými odděleními. Celý projekt odstartoval podrobnou analytickou fází, která zahrnovala, a stále ještě v jisté míře zahrnuje, workshopy se zaměstnanci, sběr dat, mapování procesů a identifikaci slabých míst. Během této fáze se ukázalo, že data jsou často roztržena a jednotlivé úseky firmy pracují s různými nástroji a metodikami.

Do analýzy se zapojili zástupci všech odborných útvarů včetně vrcholového managementu. To umožnilo vytvořit komplexní a realistický obraz fungování celé společnosti.

„Bylo překvapivé, kolik různých nástrojů a metodik se ve firmě používá. I když byla realita někdy děsivá,“ říká Petra Hažmuková a zmiňuje složitě získávané a nijak nepropojené informační toky, vynucené obcházení systému nebo duplicitní a zbytečné činnosti. „Analýza nám otevřela oči a ukázala, kde máme největší rezervy,“ dodává.

V současné době se od analýzy postupně přechází do fáze hledání vhodného řešení, během níž se otevírá řada složitých témat – například správa a propojení konstrukčních a výrobních kusovníků, výrobní postupy, změnové řízení nebo data potřebná pro plánování výroby. Jedním z nejtěžších úkolů je sladit odlišné požadavky jed-

notlivých oddělení. Výroba, obchod, plánování a technika mají své specifické potřeby a priority. Projektový tým musí hledat funkční kompromisy, které budou vyhovovat všem a zároveň podpoří celkové řešení.

Nezbytnou součástí nového ERP je také integrace systému s dalšími klíčovými nástroji, které CZ LOKO využívá, například s personálním a mzdovým systémem nebo PLM systémem pro správu technické dokumentace. Tato integrace je technicky náročná a zároveň nezbytná pro zajištění plynulého toku dat a bezproblémového fungování celého systému.

„Integrace je technicky náročná, ale bez ní si systémy neporadí. Musí spolu mluvit, jinak ERP

nedává smysl,“ vysvětluje Pavel Kubický, manažer IT.

Po sérii workshopů, analýz a někdy i vyostřených diskusí se vše blíží k návrhu řešení nasazení nového ERP. Finální návrh dodavatel představí v polovině října.

Projekt ERP ukazuje, že úspěšné zavedení systému není jen o technologiích, ale především o lidech, komunikaci a ochotě ke změně.

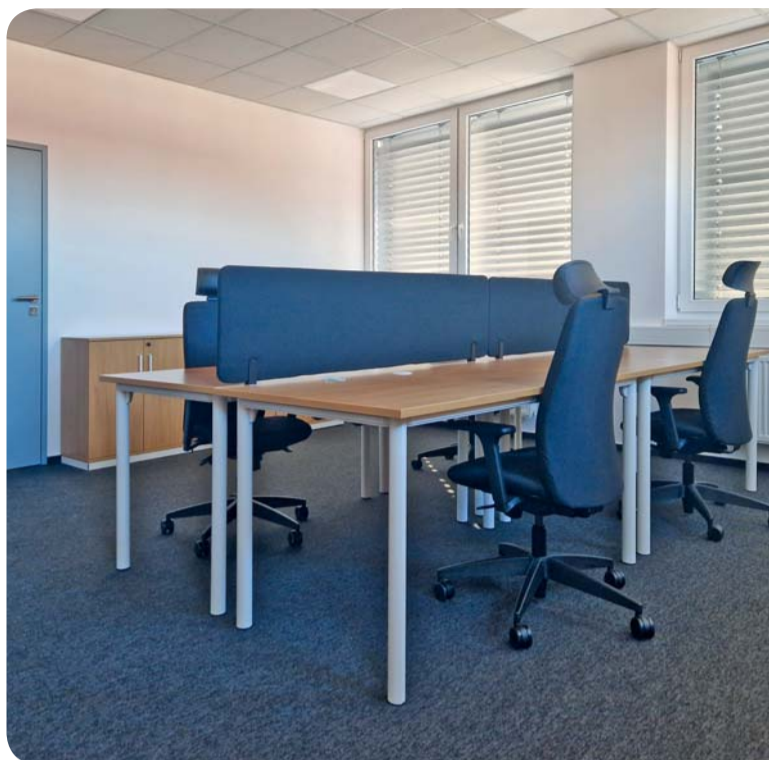
„Technologie jsou jen nástrojem. Pokud je nebudeme umět správně používat a spolupracovat, žádný systém nám nepomůže. Ať už je jakýkoli, v konečném důsledku můžeme být jeho největším nepřítelem jen my sami,“ shrnuje Pavel Štěpánek, správce IS.

Technickohospodářští pracovníci mají nové zázemí

ČESKÁ TŘEBOVÁ ■ Technickohospodářští pracovníci, podílející se na posunu firmy CZ LOKO mezi evropské lídry dielelektrických lokomotiv, mají v České Třebové už několik měsíců nové zázemí. Firma ho vybudovala z bývalé „sociální“ budovy, v níž v minulosti byly šatny. Stavební práce začaly v závěru roku 2023 a skončily letos v únoru. Pak následovala kolaudace a stěhování.

Po nákladné rekonstrukci vznikl prakticky nový administrativní objekt, v němž každé patro tvoří jeden funkční prostor s jedenácti kancelářemi. K tomu vždy dvě zasedací místnosti, kuchyňka a sociální zázemí. První patro je určeno pracovníkům nákupu, plánování, výrobního controllingu a technické obsluhy výroby. Druhé pak servisu, logistice, svářečimu dozoru, BO-ZP a požární ochraně a dceřným firmám CZ Logistic a CZ PMERREL.

„Z celé budovy zůstal jen holý skelet. Všechno ostatní se budovalo znovu. Rozvody, instalace, povrchy, uspořádání prostor. Díky tomu se nám podařilo koncentrovat THP zaměstnance hlavního procesu pod jednu střechu, což posiluje jejich osobní



Od jara mají THP kolegové nové zázemí. Každé patro tvoří jeden funkční prostor s jedenácti kancelářemi. K tomu vždy dvě zasedací místnosti, kuchyňka a sociální zázemí.

komunikaci a spolupráci,“ říká Jiří Kutálek, personální a správní ředitel CZ LOKO.

Úpravou prošla také kotelná, schodiště a vstupní prostory. Z východní a severní strany se budova zateplila, směrem k železničnímu nádraží se změnila ok-

na. A protože v budově již měla kanceláře konstrukce a technologie, téměř všichni technici, pracující na projektech „směrem do firmy“, se nyní setkávají pod jednou střechou. Podobně jako už dříve THP pracovníci, zaměření více „směrem ven“ v bu-



dově bývalé trefačky. Pokračujeme tak v postupné obnově a zlepšování pracovního prostředí pro THP i dělnické profese. Jde o dlouhodobý projekt revitalizace kanceláří a zázemí, který se už blíží k závěru,“ dodal Jiří Kutálek.

Zbývá ještě modernizovat šatny a zázemí v jihlavské provozovně a v té českotřebovské vybrané kancelářské prostory a školící místnosti. V obou provozovnách pak rovněž několik menších akcí jako jsou rekonstrukce sociálních zařízení.

Modernizace pracovišť pokračuje, na řadu přišlo obrábění

ČESKÁ TŘEBOVÁ ■ Po šesti měsících od prvního únorového výkresu návrhu, jak by mohlo vypadat uspořádání nového pracoviště obrábění, bude prakticky hotovo. Tedy v rekordním čase, vezme-li se v úvahu, že finální layout byl schválen v dubnu. To začaly i stavební práce, dokončené tři měsíce na to. V červenci by proto mohlo začít stěhování CNC stroje a v srpnu strojů z budovy Obrobný.

Řeč je o rekonstrukci haly, tzv. rámrny, po přesunu výroby hlavních rámu do nové provozovny v Zábřehu. Právě zde, v uvolněné hale ve střední části česko-

třebovské provozovny, našlo nové zázemí sloučené pracoviště obrábění.

To se dosud provádělo na dvou místech – v hale ETS a Obrobně. Obě místa ale měla své nedostatky, protože hala ETS potřebuje čistý montážní prostor, což „soužití“ s CNC obráběcím centrem WHQ 05 komplikovalo. O budově Obrobný nemluví. Její technický a dispoziční stav už současným nárokům na moderní pracoviště nevyhovoval.

„Soustředění obrábění na jedno místo prospěje jak této důležité technologii, tak i hale ETS, kde zajistíme její čistý provoz.

A morálně zastaralé pracoviště staré Obrobný už bude patřit historii,“ uvedl Jan Gregar, vedoucí správy majetku a investic CZ LOKO.

Rozsah rekonstrukce byl podobný jako u sousední haly nové kovovýroby. Práce zahrnovaly vybourání podlah, včetně základů pro svařovací polohovadla a starých kolejí, odstranění starých rozvodů, opravy omítek a vybudování nové železobetonové podlahy i se základy pro CNC, frézy a také nové koleje. A samozřejmě nových rozvodů elektrické energie a stlačeného vzduchu.



Rekonstrukce haly tzv. rámrny jde do finále. Na snímku betonáž podlahy.

Nový benefit přináší psychologické poradenství online

Zaměstnanci CZ LOKO a jejich rodinní příslušníci mají od dubna možnost využít nový firemní benefit v podobě online psychologického poradenství.

Jde o bezplatnou službu, která může pomoci zaměstnancům řešit různé životní situace. Je to jiný typ benefitu, než dosud bylo zvykem, ale věříme, že ho lidé ocení.

Péče o duševní zdraví představuje důležité téma nejen v zaměstnání, ale i ve školství, zdravotnictví nebo obecně mezilidských vztazích. Zpravidla díky konfliktním situacím a potřebě vzniklý problém řešit. A aby na něj člověk nebyl sám, má k dispozici psychologické konzultace.

V dnešní zrychlené a uspěchané době se dostává do popředí péče o duševní zdraví víc než

kdy jindy. Čím dál více z nás se dostává do situace, kdy bychom potřebovali vyřešit vzniklý problém, poradit se, jak situaci zvládnout nebo se třeba jen vypovídat, abychom se cítili líp. Odborníci poradí, někdy postačí jen problém prodiskutovat.

Rychlá dostupnost takové odborné pomoci v ambulancích je však často problematická. Objednací termíny jsou dlouhé, v řádu měsíců. Alternativou se tak stává online psychologická podpora, která je rychlá a diskretní. A o to nám šlo především.

Dostupnost 24/7

Volba padla na společnost

MOJRA, která v oboru působí už přes osm let a své služby stále zdokonaluje a rozšiřuje. Její online psychologická po-

radna nabízí odbornou pomoc v řadě oblastí jako je pracovní stres, syndrom vyhoření, deprese, nemoc v rodině či osobní a vztahové problémy nebo výchovné otázky u dětí, jejich problémy s učením či poruchy chování. Dostupnost této služby je 24/7,

konzultaci lze objednat téměř okamžitě včetně večerů a víkendů. První termín konzultace může být třeba už v den objednávky nebo hned následující den.

Dialog probíhá z domova přes video, chat prostřednictvím online programů jako je Skype, WhatsApp, Viber, MS Teams, případně i telefonicky nebo e-mailem. Stačí tedy mít „chytrý“ mobilní telefon či počítač, nainstalovanou vybranou aplikaci pro komunikaci a internetové připojení.

MOJRA nabízí širokou síť 80 zkušených psychologů, specializovaných na různé oblasti. U každého je uvedena jeho konkrétní specializace.

Jak si objednat?

Pro konzultaci zdarma je třeba přihlásit se na webu mojra.cz přes přihlašovací údaje CZ LOKO. Ty lze získat prostřednictvím aplikace Xeelo, na Info TV, firemním intranetu a nástěnkách, v informačních stojanech na recepci, na denních místnostech nebo v jídelně. Anebo lze o pomoc s přihlášením požádat personální oddělení. Následuje výběr psychologa, formy komunikace a vhodného termínu. Přidáte kontakt na svou osobu. Objednávku v případě prvního přihlášení zakončuje registrace osobního profilu.

Ivana Krátká,
vedoucí personálního útvaru
CZ LOKO



OBJEDNAT SE:

e-mail: czloko
heslo: mojra