

Lokomotiva budoucnosti DualShunter 2000 DC se už vyrábí

2

Síla týmu se vždy ukazuje hlavně ve složitých dobách, říká generální ředitel Josef Gulyás

3

Do Švédska zamíří další čtyři lokomotivy

4

Dodavatelé pod drobnohledem. Loni jich prošlo hodnocením 184

5

Vítězství v tendru nákladního dopravce ČD Cargo

6

Jak pokračuje Vize25? Většina projektů je v časovém plánu

8

V centru České Třebové byl otevřen firemní dům. Nabízí zázemí pro školení a ubytování zaměstnanců

Česká Třebová ■ Nové školící centrum pro 30 osob a ubytování pro 25 zaměstnanců nabízí zrekonstruovaná budova, kterou 18. května společnost CZ LOKO otevřela v historickém centru České Třebové.

„Vyřešili jsme tím hlavně vlastní potřeby, protože dostatečné vzdělávací a ubytovací kapacity nám chyběly. Ale stejně tak mě těší, že jsme pomohli vylepšit vzhled města, s nímž jsme spojeni už od poloviny 19. století, kdy zde začala oprava lokomotiv,“ uvedl Josef Bárta, majoritní akcionář a předseda představenstva CZ LOKO.

Zanedbaný a dlouho nevyužívaný objekt, v němž kdysi byla i banka, firma získala v roce 2020.

Podle Magdalény Peterkové, starostky města, je nové využití objektu velmi dobrým počinem. „Vím, že stavební úpravy nebyly jednoduché, neboť se dům nachází v městské památkové zóně a bylo třeba splnit podmínky památkářů. Plně využití objektu na Starém náměstí velmi vítám a věřím, že napomůže oživení centra města,“ říká starostka. „Modernizace to byla radikální, ale také velmi ohleduplná k oko-



Slavnostního přestřižení pásky se ujali Josef Bárta, předseda představenstva a majoritní vlastník firmy, starostka města Magdaléna Peterková a Zdeněk Skýpala.

lí. Výsledkem spolupráce se stavebním úřadem je citlivé začlenění do rázu celého náměstí,“ dodává Jiří Kutálek, správnický a personální ředitel CZ LOKO. Z náměstí jsou dva vchody. První vede do školícího středis-

ka a bytové části s pěti pokoji a společnou kuchyní. Druhý pak do prostor, o jejichž využití není ještě rozhodnuto. Může v nich být lékárna nebo ordinace lékaře. Z boční ulice je vchod do ubytovny s devíti po-

koji ve dvou patrech. K dispozici je šatna, kuchyně, společenská místnost a několik sociálních zařízení. Budova má svého stálého správce a ostrahu.

CZ LOKO tím výrazně rozšířilo možnosti pro vzdělávání zaměst-

nanců, protože školící zázemí přímo ve firmě už naráží na kapacitní limity. Vedle větších školicích akcí zde bude pořádat i setkání se zákazníky, konference nebo firemní akce.

(Pokračování na str. 6)

Spolupráce s Ruskem a Běloruskem skončila

Majitelé a vedení akciové společnosti CZ LOKO zaujali jasný postoj k vojenské agresi Ruské federace proti Ukrajině. Ta začala vpádem invazních jednotek 24. února. Hned další den ráno firma oznámila, že zastavuje spolupráci s Ruskem a Běloruskem, z jehož území ruská armáda také útočila. Šlo o jednu z prvních reakcí českého průmyslu vůbec. Zásadovou a principiální v době, kdy nikdo netušil, jak se bude konflikt v dalších týdnech a měsících vyvíjet. „CZ LOKO rozhodlo okamžitě ukončit veškeré obchodní aktivity a spolupráci s Ruskem



a Běloruskem. Jedině dlouhodobý a koordinovaný mezinárodní ekonomický tlak způsobí, že se Rusko začne chovat racionálně a ohleduplně k ostatním suverénním státům a také svým vlastním obyvatelům,“ stojí v prohlášení. „To, co se nyní děje na Ukrajině, je naprosto bezprecedentní, agresivní a zbabělý útok na svobodnou zemi, který do civilizovaného světa 21. století prostě nepatří. CZ LOKO hluboce soucítí se všemi obyvateli Ukrajiny, ať už jsou jakékoliv národnosti nebo vyznání.

(Pokračování na str. 2)

Doba je mimořádně těžká, ale klíčové investice jsme nezastavili

Ing. Josef Bárta, majoritní vlastník a předseda představenstva CZ LOKO

Vážení spolupracovníci, když jsem se na Vás obracel prostřednictvím našich novin před Vánocemi 2021, tak jsme žili vlastně v jiném světě. Byla naděje, že covid, který nás trápil už téměř dva roky, bude slábnout a už nebude náš život tak omezovat. Věřili jsme v postupný návrat k normálnímu osobnímu i podnikatelskému životu. Bohužel, nastal 24. únor a spousta věcí se změnila. Mocenské ambice jednoho autoritářského prezidenta, který sní o supervelmoci a chce rozšířit svoje území a vliv bez ohledu na cokoliv a kohokoliv, šokovaly každého.

Bezdůvodně napadl sousední zemi a v Evropě jsme svědky brutální a nesmyslné války. Scénář i rétorika je vlastně úplně stejná, jakou používal Hitler při rozpoutání 2. světové války.



Musíme se vypořádat s tím, že zvýšení cen u již uzavřených obchodních kontraktů, je v podstatě nemožné.

Naštěstí je dnes už jiná Evropa a situace se nevyvíjí podle představ Kremlu. Česká republika, hlavně díky našemu členství v NATO, je relativně v bezpečí.

Je však naprosto zřejmé, že tato válka ekonomicky ovlivní celý svět, Evropu a Afriku nejvíce. Každý občan naší republiky, každá domácnost i firma se musí vypořádat s prudkým nárůstem cen energií, materiálů, potravin, prakticky čehokoliv.

Pro strojírenské firmy, jako je ta naše, je nárůst obzvlášť dramatický. Kromě toho je velice složité určité komponenty vůbec sehnat a nakoupit. Drážejí, samozřejmě. Jsme proto nuceni hledat úspory všude, kde se jen dá a vynaložit mnohem více úsilí na zajištění chodu podniku. Musíme se vypořádat s tím, že zvýšení cen u již uzavřených obchodních kontraktů, je v podstatě nemožné. V mnohých případech se dostáváme do ztráty.

(Pokračování na str. 2)

DualShunter 2000 DC je ve výrobě. Nová česká lokomotiva bude dokončena na podzim

Jihlava ■ Lokomotiva DualShunter 2000 DC, kombinující napájení z troleje a spalovací motor, bude po řadě let další novou českou lokomotivou z produkce CZ LOKO. Naposledy jí byl EffiShunter 1000, který měl obchodní premiéru v září 2016. Nové vozidlo je učeno pro lehkou a středně těžkou traťovou službu a posun na závislé i nezávislé trakci. „Jde o první elektrickou lokomotivu se sběračem na DC síť vyvíjenou v CZ LOKO. Sice vychází z projektu 744.1, ale má kompletně novou koncepci a jde tedy o zcela nové vozidlo. Právě tento projekt by měl firmu živit v následujících dekádách,“ říká projektový manažer František Jarmar.

Studie vznikla v roce 2020 a další rok v lednu byl vytvořen projektový tým složený z řady odborníků a profesí. Letos koncem února začal v jihlavské provozovně vznikat první prototyp, přístavbou hlavního rámu od firmy Hopax, na němž se podíleli i technici CZ LOKO. Prakticky souběžně v průběhu dubna a května se ve výzkumném centru RICE Fakulty elektrotechnické Západočeské univerzity v Plzni testoval trakční řetězec.

„Je za tím obrovské množství kolektivní práce. Díky tomu držíme



Vizualizace lokomotivy DualShunter 2000 DC získá už na podzim skutečnou podobu.

určené termíny, i když se potýkáme s problémy s dodavatelskými řetězci, které dnes trápí průmysl na celém světě,“ dodal šéf týmu. Nová lokomotiva má být připravena k testům už v listopadu, které potrvají zhruba devět měsíců. Zákazník, italský dopravce Mercitalia Shunting & Terminal ji má převzít ve třetím čtvrtletí 2023. Jezdit má při posunu v přístavu La Spezia, lze ji ale používat i pro traťovou službu. O rok později bude následovat



Jde o první elektrickou lokomotivu se sběračem na DC síť vyrobenou v CZ LOKO.

druhý DS 2000. V roce 2025 má pak tato lokomotiva vstoupit také na tuzemský trh.

„Pro CZ LOKO to je zkušební

projekt, protože s vývojem elektrické lokomotivy příliš zkušeností nemáme. Úskalím jsou i omezené kapacity elektrické konstrukce. Složitě bylo také najít ideální koncepci hlavního rámu 744.1, aby vyhovovala zákazníkům a jejich národním požadavkům. Ale zatím vše zvládáme. Oprávněně můžeme být na tento projekt, a to jak ho zvládáme, pyšní,“ uvedl František Jarmar.

Nové technologie mají firmě pomoci otevřít dveře i do Ně-

mecka a dalších zemí západní Evropy, kde zatím působí jen okrajově nebo vůbec. Právě zaměřením na dvou zdrojové a hybridní lokomotivy, odpovídající přijatým zásadám „zelené“ Evropy, je do budoucna zcela zásadní. Firma tak reaguje na nové výzvy Green Dealu, tedy Zelené dohody pro Evropu, přijaté členskými státy Evropské unie. Bez tohoto vizionářství by nešlo plánovat ani dlouhodobou budoucnost společnosti.

Co přinesla nová Kolektivní smlouva

Od 1. ledna vstoupila v platnost nová Kolektivní smlouva na rok 2022. Přinášíme stručný přehled nejdůležitějších změn a novinek.

- Do tolerovaných absencí je nově přidán zásah jednotky dobrovolných hasičů obce – nemá vliv na výpočet nároku na bonus za přítomnost a výplatu finančního bonusu u dělnických profesí.
- Zjednodušen byl nárok na příspěvek zaměstnavatele na Penzijní připojištění a životní pojištění – nově platí jen 3 limity výše příspěvku podle délky trvání pracovního poměru, a to 2 až 5 let 400 Kč, 5 až 8 let 600 Kč a více než 8 let 800 Kč.
- Volnočasový benefit Cafeterie 500 Kč na kalendářní čtvrtletí. Nárok na příspěvek mají zaměstnanci, kterým pracovní poměr trval celé kalendářní čtvrtletí.
- Zrušeny byly odměny k životnímu jubileu. Odměny k pracovnímu výročí a odchodu do důchodu jsou stanoveny podle dosaženého počtu let trvání nepřetržitého pracovního poměru. A to 5 tisíc Kč u 10 let, 10 tisíc Kč v případě 15, 20 a 25 let a 20 tisíc Kč v případě 30, 35, 40 a 45 let.
- Při odchodu do důchodu bude zaměstnanci vyplacena odměna 300 Kč za každý i započatý odpracovaný rok.
- V rámci poskytování příspěvku zaměstnavatele na stravování dochází k navýšení ceny Elektronické stravenky Edenred na 95 Kč a sjednocení ceny stravenky ve všech provozovnách společnosti.
- U pružné pracovní doby pro THP zaměstnance je nově upravena pevná část pružné pracovní doby v rozmezí 8:00 až 13:00 h (původně 7:30 až 12:30 h).

Celé znění Kolektivní smlouvy, včetně příloh, naleznete v Řídící dokumentaci.

Ivana Krátká
Vedoucí personální administrativy a sekretariátu

Doba je těžká, ale klíčové investice jsme nezastavili

(Dokončení ze str. 1)

Železnice je naštěstí velice stabilní obor s velkou perspektivou a jsme si naprosto jistí, že toto těžké období překonáme a i nadále se budeme postupně rozvíjet. Sami vidíte, že klíčové investice jsme nezastavili. Daří se, i když to je nesmírně náročné, zásobovat výrobu potřebnými díly, dokončovat a předávat rozpracované lokomotivy. Je za tím Vaše mimořádné úsilí. Děkuji za něj, velmi si ho vážím. Vynikající zprávou je, že se nám podařilo získat další zakázky u tak náročných zákazníků jakými jsou České dráhy, ČD Cargo a další čeští železniční doprav-

ci. A dokonce i v zahraničí, už za lepší ceny. Naprosto chápu, že toto období, které ještě bude nějakou, možná i dlouhou dobu trvat, je náročné pro každého z Vás.

To co se stalo, nikdo z nás nezavinil, ale všichni musíme dělat maximum, abychom z této situace vyšli silnější a stabilnější. Máme ve firmě skvělé lidi, děláme krásné výrobky a já jsem na firmu CZ LOKO, kterou tvoří především její zaměstnanci, opravdu hrdý. Ještě jednou Vám upřímně děkuji za Vaši práci a přeji pěkné léto, i když doba bude asi stále těžká. Situace v Evropě i u nás se určitě časem zlepší.

Josef Bárta



Spolupráce s Ruskem a Běloruskem skončila

(Dokončení ze str. 1)

„Rusko opět ukázalo, že základní hodnoty jako slušnost, ohleduplnost a respekt jsou mu cizí a nemá naprosto žádné zábrany,“ píše se v prohlášení zveřejněném na firemních facebookových stránkách.

V polovině března společnost CZ LOKO přišla s pomocí mířící přímo k rodinám ukrajinských válečných uprchlíků nabídkou práce, včetně kompletního zázemí, tedy ubytováním a jazykové pří-

pravy. Firma také oznámila, že finančně podpoří domácnosti svých českoústeckých zaměstnanců, kteří by uprchlým Ukrajinčům poskytli ubytování. A to dvojnásobkem částky, kterou nabídlá vláda.

Pro ženy z Ukrajiny se také snažila zajistit několik míst v úklidových službách svých dodavatelů. Připomeňme, že v minulosti Rusko i Bělorusko patřily k našim významným obchodním partnerům. V roce 2012 byl třeba podepsán půlmiliardový kontrakt na pro-

dej 20 dvounápravových lokomotiv řady 719/TM3 běloruské státní železnici během dvou let. Na to byl v dalším období vázán prodej náhradních dílů. Pro ruské železniční dopravce zase CZ LOKO v průběhu uplynulého desetiletí připravilo několik nákladných projektů, završených certifikací šestnápravové diesel-elektrické lokomotivy TEM TMX k přepravě těžkých nákladů, která se montovala v Brjansku. Jsou ale okamžiky, kdy životy lidí a mír jsou cennější než byznys.

Ing. Josef Gulyás, generální ředitel CZ LOKO, v rozhovoru říká:

Síla týmu se vždy ukazuje hlavně ve složitých dobách. A my máme většinu lidí na správných místech

V prosinci jste předpovídal, že rok 2022 bude extrémně náročný, nejtěžší za posledních deset až dvanáct let. Napadlo by vás, že už za dva měsíce se problémy kvůli válce na Ukrajině mnohonásobí?

Tohle netušil nikdo. Věděli jsme, že dopady dvouleté covidové pandemie budou těžké, ale netušili jsme, že se k nim přidá obří inflace, raketový růst cen energií, rozpad dodavatelských řetězců, zásadní nespolehlivost v dodávkách a nedostatek základních surovin. Nemluvě o tom, že na začátku roku 2022 nás tvrdě zasáhla vlna zmutovaného covidu – omicronu a u některých provozů více než padesátiprocentní výpadek kapacit! Historicky to je pro firmu i mě osobně nejnáročnější období, provázené jediným slovem, a to je nejistota. Nicméně problémy jsou a budou, síla týmu se vždy ukazuje především ve složitých dobách. A CZ LOKO má většinu lidí na správných místech, ochotných bojovat za společné cíle.

Jakých těch šest měsíců letošního roku tedy bylo?

Vzhledem ke zmíněnému neočekávanému výpadku kapacit zhruba

ba od prosince do února, jsme nabrali obrovský výrobní skluz a výpadky výkonů. To pocítujeme dodnes a budeme se s tím vyrovnávat minimálně do konce fiskálního roku, ne-li déle. Mezitím bohužel začala válka na Ukrajině se všemi svými dalšími negativními dopady, včetně třeba růstu úroků a ceny peněz. V ekonomice se tomu říká „perfektní bouře“ – kombinace několika negativních vlivů najednou. V tom aktuálně žijeme.

Jak situaci zvládáte, jak se s ní perete?

Podle mého názoru velmi dobře, i přes všechny ty uvedené problémy. Ekonomicky jsme sice první polovinu roku skončili ztrátou – primárně kvůli výpadku kapacit a výkonů, ale to co je nejdůležitější, jsou zaměstnanci a cash-flow. Daří se nám stabilizovat ve většině případů týmy a díky zrychlení výrobního toku v Jihlavě držet v rozumné míře rozpracovanost. Nyní je na tom CZ LOKO paradoxně, pokud jde o finance, nejlépe, co jako generální ředitel pamatuji.

Co vás ještě těší?

Daří se uzavírat nové a velké kontrakty s lepšími cenovými a do-



dacími podmínkami. Blížíme se uzavření třetí páteřní zakázky s tuzemskými dopravci na dalších několik let, počátkem června jsme podepsali smlouvu na modernizaci 20 lokomotiv řady 742 se ZS Cargo Slovakia na roky 2023 a 2024. Přitom klient může uplatnit opci na dalších 20 vozidel, což by se týkalo let 2025 a 2026. Ve Švédsku řešíme dodávky lokomotiv s výhledem na deset let. Na zakázkovou náplň vidíme nyní až do roku 2026.

Dalším pozitivem je, že jsme dokončili nejdražší investice. Z těch zásadních zbývá už pouze dostavět kolovku v České Třebové. Těší mě také růst efektivit

a kvality servisu, za to patří velký dík Petru Pitrunovi a jeho týmu. V růstu servisu vidím velký a dlouhodobý potenciál.

Museli jste nějaké plány přehodnotit nebo dokonce zastavit?

Ne, ne. Cíl stát se evropským lídrem v segmentu posunovacích a univerzálních lokomotiv jsme splnili. To je obrovský úspěch. Naším dlouhodobým cílem přitom není vyrábět co nejvíc lokomotiv, ale být především první a ideálně jedinou volbou klientů a partnerů. A toho lze dosáhnout jen profesionálním chováním všech zaměstnanců, špičkovým produktem,

kvalitou, rychlostí a prozákaznickým přístupem. I když, pravda, tady ještě máme víc práce před sebou než za sebou.

Co jsme ale udělat museli, je určité zpomalení investičních plánů, omezení fixních nákladů, úspory v oblasti oprav a podobně. Vzhledem k situaci jsme se s majoritním akcionářem Josefem Bártou shodli, že krátkodobě upozadíme ekonomické cíle a soustředíme se na udržení zaměstnanosti, finanční stability, rozvoj produktu a rozumné tempo investic. A to vše s dlouhodobým cílem, jímž je rostoucí efektivita a rentabilita CZ LOKO.

(Pokračování na straně 7)

Pavel Peterka, Dis., manažer strategického nákupu, o současném dění na trhu říká:

S válkou nikdo nepočítal. Všem překážkám se ale musíme postavit čelem a věřit, že je překonáme

Český průmysl ustál dopady koronavirové pandemie a už řeší další problémy vyvolané ozbrojeným útokem Ruska na Ukrajinu, který přerušil či omezil řadu letitých dodavatelských a odběratelských vazeb. Pocítil to i dodavatelský řetězec CZ LOKO, jak potvrzuje manažer strategického nákupu Pavel Peterka.

Kterých oblastí se to týká?

Pandemie zásadně prodloužila dodací lhůty napříč všemi obory. Chyběly pracovní síly, protože lidé onemocněli, a pak i suroviny. Konkrétně železná ruda, která vstupuje do téměř všech materiálů pro CZ LOKO. Důsledkem je značné navýšení cen a prozatím zpomalení dodavatelského řetězce. Na ceny materiálu má rovněž velký vliv zdražování energií a pohonných hmot.

Jaká pracoviště to pocítila nejvíce?

Vzhledem k tomu, že na lo-

komotivě je 95 procent dílů ze železa, nedostatek železné rudy dopadl na téměř všechny nakupované díly a všechna pracoviště. V první řadě jde o zpoždění dodávek, ve druhé o zdražování vstupních materiálů a dílů. V konečném důsledku pak celé lokomotivy, což významně ovlivňuje hospoda-

ření firmy.

Jak se s tímto stavem vypořádáváte?

Nákupní oddělení vyvíjí maximální úsilí, aby zajistilo potřebný materiál a díly. Denně jednáme s dodavateli o zajištění materiálu na co možná nejdelší



dobu a zároveň odrážíme jejich tlak na zvýšení cen. Dojde-li k tomu, následuje oboustranná burzovní indexace cen. Podobně pracuje i naše obchodní od-

dělení, které ve smlouvách se zákazníky indexuje ceny podle burzovních grafů, abychom dokázali kompenzovat zvyšování vstupních nákladů. Aktuální situace je však velmi nejistá a téměř žádný z dodavatelů nám nechce garantovat ceny a dodávky na více než tři měsíce. Rád bych věřil, že se dodavatelský řetězec pouze zpomalil a nedočkáme se jeho zastavení, jak tomu bylo a je v automobilovém průmyslu.

Lze této situaci vůbec čelit? Kde hledáte řešení?

Z krátkodobého pohledu hledáme různé alternativy. Snažíme se nakupovat od více dodavatelů, kteří mají ještě vstupní materiál. Některé kritické díly nakupujeme do zásoby na sklad. Po dodavatelích chceme záruky plnění v co možná nejdelším čase s tím, aby i oni měli dostatek vstupů. Napřímo spolupracujeme s výrobou a obchodem, abychom co nejméně přerušili plynulost výroby. Z dlouhodobého pohledu chceme mít co nejvíc dodavatelů

vázaných rámcovými a projektovými smlouvami, abychom měli garantované dodávky a ceny. Není to ale snadné, musíme často spolupracovat s právníky, protože mnoho dodavatelů se odvolává na vyšší moc a nepředvídatelnou situaci. Jsou to často velmi emotivní jednání.

Lze odhadnout, kdy se stav zlepší? A vůbec, může se zlepšit?

Když už jsme si mysleli, že covid je za námi, zaútočilo Rusko na Ukrajinu. S covidem se celý svět naučil nějakým způsobem žít. S válkou nikdo nepočítal a nikdo z nás ji nechce. Všem překážkám se ale musíme postavit čelem a věřit, že je překonáme. Tak jako naši dodavatelé říkají, že neví, co bude, říkám i já, že něco predikovat je sázkou do loterie. Ale i my máme zodpovědnost vůči svým klientům a správná predikce je v podstatě práce nákupčího. Všichni věříme, že se situace zlepší.

Do Švédska zamíří další čtyři lokomotivy

Česká Třebová ■ Po ložském průlomovém kontraktu na dodání EffiShunteru 1000 (744.144), zamíří do Švédska další čtyři lokomotivy stejné řady za zhruba 220 milionů korun. Předány budou na přelomu let 2022/23 opět prostřednictvím norské společnosti Trainpoint. „Důvěra zákazníků ve značku a produkci CZ LOKO je obrovská. Přestože dopravce s našimi lokomotivami nemá přímé provozní zkušenosti, už si jich objednal pět a o dalších pěti jednáme. Na druhou stranu ale EffiShuntery

1000 patří ve své kategorii k tomu nejlepšímu, co je v ní na evropském železničním trhu k dispozici. Jde tedy o prověřenou kvalitu za dostupnou cenu,“ říká Jan Kutálek, obchodní ředitel a člen představenstva CZ LOKO. Ložský kontrakt bude naplněn letos ve druhém čtvrtletí, kdy si dopravce převezme první EffiShunter ke schvalování a zkušebnímu provozu. Otevřít zcela nový trh, jímž Švédsko a potenciálně i Norsko je, bývá mnohem náročnější.



Ve Švédsku a Norsku vidíme velký tržní potenciál.

„Vyžaduje to hodně úsilí napříč celou společností od nákupu přes realizaci konče poprodejními službami. Ale poradili jsme si s tím před lety ve Finsku, kam jsme vstoupili v roce 2015, či

Slovinsku, poradíme si i zde,“ dodává šéf obchodu.

České lokomotivy doplní vozový park švédské společnosti Railcare Group, jejímiž zákazníci jsou dodavatelé údržby drážní infrastruktury, stavební dodavatelé nebo průmyslové a těžební firmy v severovýchodních zemích a Velké Británii.

„Ve Švédsku a Norsku vidíme velký tržní potenciál. Železniční doprava se zde vnímá jako šetrná alternativa životního prostředí, a proto prochází moder-

nizací a ekologizací. A u toho zde chceme být,“ uzavřel Jan Kutálek.

Švédsko je tak dvacátou zemí, v níž budou lokomotivy Made by CZ LOKO jezdit.

Čtyřnápravový EffiShunter 1000 se v Evropě prosadil spolehlivým a ekonomickým provozem. Běžně se vybavuje jednotným evropským zabezpečovačem ETCS. Pro skandinávský trh ho doplní ještě národní zabezpečovač ATC. To umožní jeho využití na posunu i v traťové službě.



Vedení CZ LOKO navštívilo v polovině dubna dceřinou společnost CZ LOKO ITALIA v Mantově

Prohlédlo si zázemí a při setkání s jejími manažery diskutovalo o vývoji na klíčovém zahraničním trhu. Na ten letos zamíří jubilejní 100. lokomotiva Made by CZ LOKO. Tím roste i význam rychlého, kvalitního a komplexního servisu, který italské zaměstnanci klientům poskytují. Dceřiná společnost byla založena v roce 2016 a o tři roky později se přestěhovala do vlastního areálu v tomto padesátitisícovém severoitalském městě.

Subterra převzala první EffiShunter 1000. Využije ho při železničních stavbách

Jihlava ■ Stavební společnost Subterra se stala prvním českým soukromým provozovatelem lokomotivy EffiShunter 1000 (označena 744.150) vybavené zabezpečovacím systémem ETCS. Její zástupci ji převzali 29. dubna v Jihlavě.

„Zvýšíme efektivitu práce celé divize železničního stavitelství a kvalitativně ji posuneme zase o stupeň výš,“ uvedl Jaroslav Čížinský, výrobně-technický ředitel Subterra. Spolu s ním byli přítomni Miroslav Kadlec, ředitel divize 3, Radim Wřana, vedoucí Provozu železniční mechanizace a Tomáš Turek, vedoucí střediska Půjčovna strojů.

Firma moderní vozidlo využije především při přepravách stavebního materiálu a traťové mechanizace na stavbách v Česku i na Slovensku. Zvýšení dopravní nezávislosti a flexibility ji umožní lépe plánovat a koordinovat činnosti, zajišťované dosud dodavatelsky či pronájmy. Smlouva s CZ LOKO přitom zahrnuje také opci na další dvě lokomotivy. Jak představitel Subterra uvedl, při rozhodování celkem logicky padla volba na tuzemského a zavedeného výrobce, který zároveň garantuje bezproblémový servis a údržbu.



„Komplexní portfolio služeb patří do naší dlouhodobé obchodní strategie. A velmi nás těší, že zákazníci na tuto formu spolupráce slyší. Tím, že starost a pé-

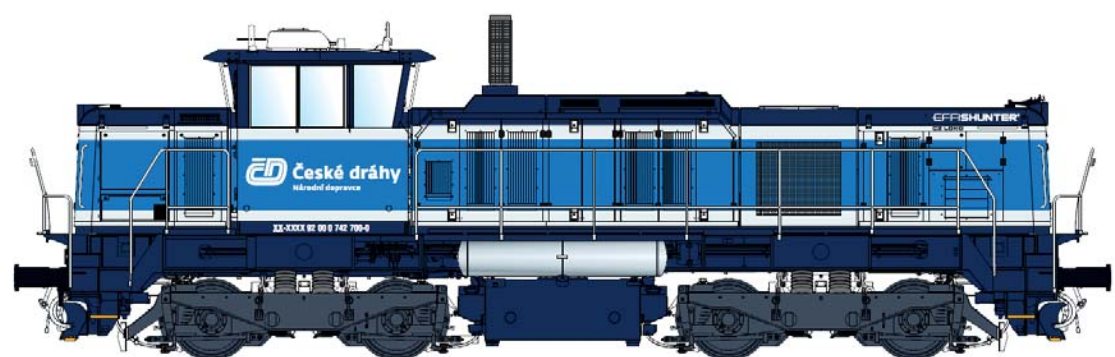
či o lokomotivu přenechají nám, se totiž mohou plně soustředit na svůj hlavní byznys,“ uvedl Michal Schaffer, manažer obchodního oddělení CZ LOKO.

Premiéra v Podbrezové

Podbrezová ■ Slovenské Železiarne Podbrezová, vyrábějící ocel a bezešvé ocelové trubky, zmodernizují v CZ LOKO tři lokomotivy původního označení - řady T448 na moderní stroje typu EffiShunter 600. Jezdit budou na podnikové vlečce, kde obsluhují náročné ocelářské provoz. Podle smlouvy se tak stane během února až května 2023. Půjde o modernizace posunovacích lokomotiv ČKD řady T448 na moderní EffiShuntery 600. Ty jsou určeny právě pro podobné náročné provoz, kde díky svým parametrům uživatelům minimalizují náklady na provoz a údržbu. „Ti tak mohou ušetřené prostředky investovat do svého hlavního byznysu,“ říká Jan Kutálek, obchodní ředitel a člen představenstva CZ LOKO. Modernizace čtyři desítky let starých vozidel ČKD má CZ LOKO plně zvládnuté a zákazníkům do-

dává prakticky zcela nové lokomotivy. Z původní zůstává jen podvozek a rám, i když i ony projdou testováním a nezbytnou úpravou. Vše ostatní je nové. „Je to způsob, jak dosáhnout co nejnižších nákladů na provoz a údržbu, ale přitom získat maximálně možnou kvalitu a spolehlivost,“ dodal Jan Kutálek. Zcela nové či modernizované EffiShuntery splňují emisní standardy Stage V a jezdí ve srovnatelných podmínkách například v Třineckých železárnách nebo na Slovensku v papírnách Mondi SCP. Železiarne Podbrezová patří s roční produkcí zhruba 160 tisíc tun bezešvých ocelových trubek mezi jejich přední evropské výrobce. Značka ŽP Group pak zastřešuje výrobní závody na Slovensku, v Česku a ve Španělsku, jejichž produkce míří do 50 zemí.

ČD: Omlazovací kúra pro řadu 742



Vizualizace EffiShunteru 1000M v barvách národního dopravce České dráhy.

Praha ■ České dráhy se rozhodly kompletně zmodernizovat všech 14 lokomotiv řady 742, které vlastní. Modernizace zajistí CZ LOKO, které se stalo vítězem loni vyhlášeného výběrového řízení. Smlouva za více než 684 milionů Kč předpokládá dodat první vozidlo do konce února 2023, poslední pak do konce roku 2024. Modernizace na Effi-

Shunter 1000M zapadá do Strategie 2030 národního dopravce, během níž chce obnovit významnou část svého vozidlového parku. Spolu s řadou 750.7 budou tato vozidla určena pro výkony v nezávislé trakci na koridorech vybavených evropským zabezpečovačem ETCS. Pro modernizaci lokomotiv řady 742 na řadu 742.71X používá CZ

LOKO obchodní název EffiShunter 1000M, neboť z někdejších čtyřnápravových motorových lokomotiv ČKD z let 1977 až 1986 dělá nové, prvotřídní stroje. Nad rámec standardních komponentů a výbavy je vybaveno zabezpečovacím systémem ETCS, online monitoringem, diagnostikou a novou generací trakční a pomocné výstroje.

Dodavatelé pod drobnohledem. Loni se jich do hodnocení zapojilo 184

Společnost CZ LOKO od roku 2016 pravidelně hodnotí své dodavatele. Vloni bylo do tohoto systému zahrnuto 184 firem s ročními dodávkami komponentů a služeb nad půl milionu korun. Právě tato suma tvoří hranici pro zařazení do hodnocení. Jeho cílem je trvale zlepšovat dodavatelské a obchodní vztahy, tedy vzájemnou spolupráci.

„Nejde o nic jiného, než o komunikaci a poskytnutí zpětné vazby. Zjednodušeně řečeno, dodavatelům sdělujeme, jaká jsou naše klíčová kritéria a kde narážejí na různá úskalí. Hodnocení ukáže, zda není nutné u některého dodavatele udělat audit a projednat kritéria na zlepšení,“ říká Alena Švec Neffová, vedoucí nákupu CZ LOKO.

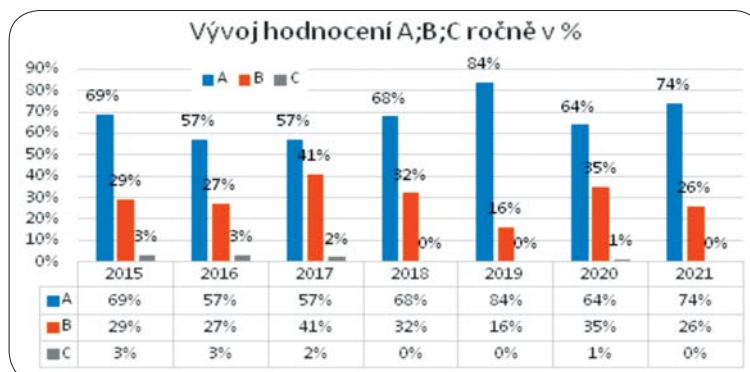
Firmy se hodnotí vždy za uplynulý kalendářní rok podle pěti hlavních kritérií dle analýzy. Rozhodující je dodržování termínu dodávek a potvrzování objednávek, počet reklamací, systém jakosti a dodací podmínky.

Firmy zpětnou vazbu vesměs vítají a přijímají velmi pozitivně

Zatímco nejvyšší „áčkoví“ dodavatelé procházejí hodnocením jednou, „béčkoví“ a „céčkoví“ dvakrát ročně. I to má přispět k lepší spolupráci, na jejímž konci je CZ LOKO a jeho zákazníci.

V roce 2021 se hodnocení týkalo 184 dodavatelů, z nichž 136 získalo nejlepší hodnocení. Zbylých 48 se ocitlo v kategorii B, zatímco v nehorší kategorii C se nepohybuje žádný z dodavatelů.

Lídrem je společnost Lankwitzer ČR, která od roku 2016, kdy se systém zavedl, dosud vždy získala absolutní počet 100 bodů. Mezi dlouhodobě nejlepší s trvale vysokým hodnocením pat-



ří například také společnosti Linde Gas, Axima, Chvalis, Kres nebo Feronia.

„Pokud dodavateli vyjde hodnocení B, žádáme ho o nápravná opatření k jednotlivým bodům,

kteří vyhodnocujeme v dalším pololetí. Pokud by dodavatel získal nejhorší C, následoval by náš dodavatelský audit. A je-li to technologicky a legislativně možné, tak takovou firmu nahra- zujeme novou,“ vysvětluje Alena Švec Neffová.

Právě včasností dodávek a kvalitou zboží a služeb lze ovlivnit plynulost výroby. Proto mezi hodnocené parametry patří procentuální počet reklamací na celkově dodaný objem. Pokud dodavateli vyjde špatné procento, hledají se společně nápravná opatření, která se musí doložit písemně. Právě tato forma umožňuje kontrolu při dalších jednáních. Firmy zpětnou vazbu vesměs vítají a přijímají velmi pozitivně, protože jim dává prostor pro další zlepšování.

„Celý systém může ještě doznat drobných změn. Například jednotlivých vah a výpočtů celkového hodnocení. Jinak s ním ale panuje spokojenost a není třeba ho měnit. I když trh může vše změnit,“ uzavírá Alena Švec Neffová, vedoucí nákupu CZ LOKO.

Adam Bartoň, vedoucí úseku lokomotivní služby Rail Cargo Carrier CR, říká:

Stejně důležité jako hnací vozidlo jsou i navazující servisní služby

Nákladní dopravce Rail Cargo Carrier – Czech Republic rozšířil svůj lokomotivní park v posledních letech o vozidla z produkce CZ LOKO. Na jaře 2019 o dva EffiLiny 1600 (řada 753.6 „Bizon“), v závěru roku 2021 pak o EffiShunter 1000M (řada 742.7). Dost důvodů k rozhovoru s Adamem Bartoněm, vedoucím úseku lokomotivní služby RCC CZ.

Proč padla volba právě na vozidla CZ LOKO?

V rámci požadavku na hnací vozidla nezávislé trakce se schválením pro provoz v České republice a na Slovensku byla společnost CZ LOKO nejvíce vyhovující. Kromě požadavků na schválení vozidel v těchto státech pro nás bylo také důležité vybrat dodavatele, který je schopen zajistit full service a zároveň bude vyhovovat a plnit podmínky ECM.

Dlouhodobě provozujete dva EffiLiny 1600 a nyní jste svůj fleet rozšířili i o EffiShunter 1000M. Proč tato kombinace?

Při výběru vhodného hnacího vozidla se nám především jednalo o to, aby bylo moderní, vybavené zabezpečovacím zařízením ETCS, které bude plnit službu posunové zálohy v na-



šem provozním středisku Bohumín Vrbice. EffiShunter 1000M slouží převážně k posunu právě ve stanici Bohumín Vrbice.

OČIMA ZÁKAZNÍKA

Jedná se zejména o krope- ní prachového uhlí, vyřazování a dořazování jednotlivých zásilek v rámci produktu Shuttle (TransFER) a obsluhu vlečků v Ostravě a okolí. Kvůli obsluze vlečků byla také důležitá patřičná přechodnost vozidla.

S EffiShunterem 1000M už máte delší zkušenosti. Jak vychází ze srovnání s EffiLinerem 1600?

Největší výhodou EffiShunteru 1000M oproti vozidlu EffiLiner 1600 je zejména kapotová konstrukce, kdy je hnací vozidlo vybaveno pouze jednou kabinou strojvedoucího s řídicím pultem v každém směru. To je vhodné právě pro plnění úlohy posunové zálohy.

Lze mluvit o nějaké slabíně či nevýhodě?

Nevýhodou je použití kluzných tlakových ložisek, neboť EffiShunter 1000M vzniká přestavbou z hnacích vozidel řady 742 (původní označení T466.2).

Zmínili jste význam full servisu.

Vzhledem k nasazení vozidel produkce CZ LOKO na Ostravsku a na Slovensku využíváme servisní středisko v areálu Liberty Steel Ostrava.

Účastnili jste se zkušební provozu aplikace MyLOKO pro správu a údržbu lokomotivního fleetu. Co jste této novince říkali?

Za možnost si zkušební provoz aplikace MyLOKO vyzkoušet jsme byli rádi. Aplikace je zatím stále ve vývoji, ale její přínos při zadávání a evidenci servisních požadavků a plánování pravidelných prohlídek je zřejmý. Jsme v kontaktu s obchodními zástupci CZ LOKO a vzájemně komunikujeme také možná zlepšení nebo doplnění funkcí do aplikace.

První ze čtyř modernizací pro ODOS



Ostrava ■ Ostravská dopravní společnost – ODOS Cargo se stala čtvrtým zákazníkem, který si v CZ LOKO objednal modernizaci lokomotivy řady 742 na typ EffiShunter 1000M. Celkem jde o čtyři stroje, z nichž první byl předán 26. dubna v Jihlavě. Zbývající budou následovat do poloviny roku. Malé slavnosti se za ODOS účastnil předseda představenstva Roman Šraga a technický ředitel Břetislav Radvanský, za CZ LOKO člen představenstva Jan Bárta, manažer obchodního oddělení Michal Schaffer a key account manager Petr Macek. Přítomni byli rovněž zástupci banky Česká spořitelna.

Vítězství v tendru nákladního dopravce ČD Cargo

Praha ■ Společnost CZ LOKO vyhrála soutěž na modernizaci dalších 25 motorových lokomotiv řady 742 pro nákladního dopravce ČD Cargo s opcí na dalších pět. Jde o druhý kontrakt v rámci osvědčené modernizace.

Jak v polovině května uvedl Tomáš Tóth, předseda představenstva ČD Cargo v podcastu Cesty zpravodajského portálu Zdopravy.cz, důvodem modernizace je neudržitelnost stávající řady 742. Stroje přezdívané jako „Kocour či Bangle“, patří k základům flotily nákladního dopravce, který jich denně nasazuje 140. Kvůli stáří a nižší spolehlivosti je ale jejich záloha zhruba 40 procent. „Jsou tam komponenty z ČKD a v tuto chvíli je problém najít dostatek náhradních dílů, abychom je udržely do budoucna,“ dodal Tomáš Tóth.

První vysoutěžená zakázka byla na 50 kusů. Pokud dopravce využije i opci, bude mít celkem 80 modernizovaných strojů řady 742.71X označovaných dodavatelem jako EfiShunter 1000M. Těch má ČD Cargo aktuálně zatím 37. „Už je to lokomotiva vychytaná a velmi spolehlivá lokomotiva pro dalších 35 až 40 let,“



Modernizovaná lokomotiva 742.711 v barvách největšího českého nákladního dopravce ČD Cargo.

dodala předseda představenstva nákladního dopravce. Součástí modernizace je i instalace za-

bezpečovače ETCS. Lokomotiva má výkon 1000 kW, maximální rychlost 100 km/h a je

schválená pro provoz v Česku a na Slovensku. Přestavba rámu a podvozků bu-

de probíhat v České Třebové, výroba paketů, montáž a zprovoznění vozidla pak v Jihlavě.

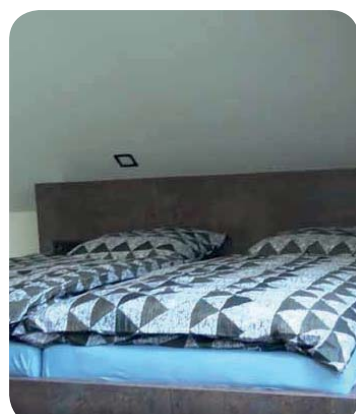
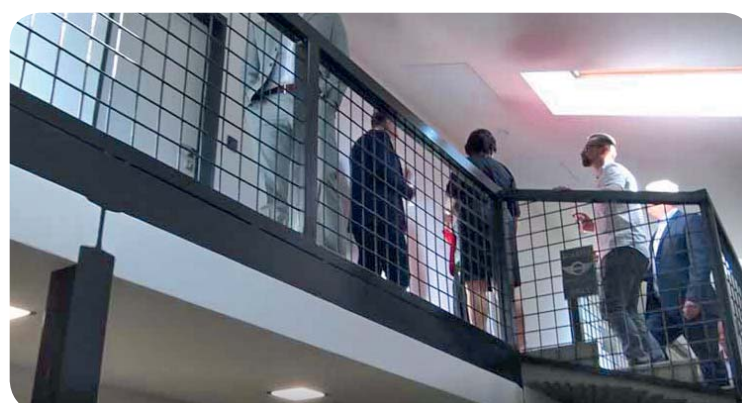
V centru České Třebové byl otevřen firemní dům

(Dokončení ze str. 1)

„Vlastní ubytovací kapacity jsme dosud neměli žádné. Je to strategická investice, protože nám rozšiřuje možnosti nábory zaměstnanců z celého Česka i zahraničí. Bez toho se neobejdeme. Kapacita se také

velmi rychle zaplnila,“ vysvětluje Jiří Kutálek. Firma chce ubytování či bydlení svých zaměstnanců věnovat pozornost i nadále, protože podle demografické křivky za osm až deset let nejsilnější ročníky odejdou do penze a naopak ty početně nejsilnější budou v produktivním věku.

„Pak nebude jiná možnost, než chybějící profese jako svářeče nebo elektrikáře přivést ze zahraničí. Proto i své ubytovací kapacity budeme muset dále rozšiřovat,“ dodal. Vedle České Třebové v úvahu připadá i Jihlava, kde má firma druhý závod, specializovaný na výrobu nových lokomotiv.



Historické Staré náměstí v České Třebové oživil rekonstruovaný dům, v němž společnost CZ LOKO otevřela školící středisko (horní řada vpravo) a bytování pro své zaměstnance (dolní řada). Další samostatný prostor v přízemí s vlastním vchodem z ulice ještě čeká na komerční využití.

Závan F-1. Propracovaná „zastávka v boxech“ zkrátila opravy Brejlovců o 22 dnů

Česká Třebová ■ Všimli jste si při televizních přenosech ze závodů šampionátu Formule 1, jaký je to při zastávkách v boxech for? Pár vteřin a pilot vyrazí zpátky na trať s novými pneumatikami. Ohromující není jen rychlost, ale hlavně souhra mechaniků. Každý z nich ví, co se po něm chce. Kde má být, co dělat. Nedodrží-li to, nastává malér. I takových případů se v sezoně seriálu závodu F1 vždy pár objeví.

Tahle zastávka v boxech Pavla Švece, vedoucího výrobního úseku českořebovské provozovny, inspirovala k tomu, aby „pitstop“, jak zní její anglické označení, zavedl i v CZ LOKO. Princip je přitom stejný - takový tým přesně zná místo, kde pracuje, každý jeho člen ví, jaká je jeho role, kde je uložen materiál, nářadí, dokumentace.

„Jsme stále na začátku. Než jsem do firmy nastoupil, na opravu prvních dvou Brejlovců bylo potřeba 59 dnů od nájezdu. Od toho třetího už jen 37. Je to prostě PITSTOP - organizovaný cvrkot. Velký dík patří všem mechanikům, kteří tu myšlenku vzali za svou a podílejí se na její realizaci,“ říká Pavel Švec, který v CZ LOKO pracuje od ledna 2022.

Projekt se zatím týká jen oprav pětácti Brejlovců, tedy lokomotiv 753.7, dopravce ČD Cargo, ale již se pracuje na rozšíření pitstopu na další zákazníky a modelové řady. Právě opako-



Pavel Švec

vané postupy umožňují nastavit pravidla, zkracující čas na požadovanou dobu. V tomto případě to znamená proměřit lokomotivu na vstupu, odstrojit ji, provést instalaci ETCS, oživit a pustit na trať.

Jinak řečeno, existuje seznam činností, podle něhož se postupuje. Po testech se pak lokomotiva vrací k zákazníkovi.

„Podmínky nejsou vždy ideální. Někdy se komplikuje dodávka potřebného materiálu, jindy jsou to naše chyby a také součinnost dalších oddělení. Nicméně motivovaný výrobní tým myšlenku, dávající smysl, a tedy i harmonogram, drží při životě. A snaží



Na opravy Brejlovců je nyní třeba 37 dnů od nájezdu.

PITSTOP je organizovaný cvrkot. Velký dík patří mechanikům, kteří tu myšlenku vzali za svou.

se o týmovou motivaci PITSTOPu napříč celou firmou,“ poznamenává Pavel Švec.

A dodává, že výroba je specifický mechanismus. Ne všechno lidé hned přijmou, ale ocení, když se z ní ztratí chaos, věci

mají svůj řád, vzniká prostor pro zlepšování.

„Je zcela nezbytné nastavit STANDARDY, jak ve výrobních činnostech, layoutech, toku materiálu, technickém zadání a kvalitativních požadavcích. Následně se z týmu stávají profesionálové na dané operaci a činnost. Současně se mění i prostředí kolem, ukazuje se týmová souhra, do níž každý přispěl nějakou maličkostí. Když se tohle podaří, je to velká motivace pro všechny,“ dodává Pavel Švec. Sám má za sebou zkušenosti z malosériové i masové produkce.

Z členů týmu nejen pitstopu se díky opakované výrobě stávají

odborníci na danou operaci. Díky tomu jsou schopni zefektivňovat výrobní časy a postupy nebo přenášet zkušenosti do zlepšovacích návrhů. Velkou předností jsou denní výstupy a kontroly harmonogramů. To umožňuje přijímat aktuální úpravy operací a tím eliminovat skluz v dodání zboží zákazníkovi. Přitom ale kontrolní mechanismy zaručují průběžnou kontrolu kvality výrobního procesu.

„Věřím, že v nastaveném trendu vydržíme a budeme úspěšní. Týmu CZ LOKO už ale teď za odvedenou práci děkuji,“ uzavřel šéf výrobního úseku českořebovské provozovny.

Síla týmu se vždy ukazuje hlavně ve složitých dobách...

(Dokončení ze strany 3)

Na co tedy kladete důraz?

Krátkodobě je třeba především splnit plán realizace pro fiskální rok 2022, maximálně snížit skluz, který máme, a udržet výrobní plán. Střednědobě pak jde o stabilizaci zaměstnanců, s ohledem na blížící se ekonomickou krizi. Naší ambicí je být dlouhodobě stabilním zaměstnavatelem. Železnice je obecně velmi perspektivní obor, který méně podléhá výkyvům na trhu, a všem v CZ LOKO velmi doporučuji, aby si to uvědomili a nehnali se za krátkodobým riskem za každou cenu.

To je ale hlavně o lidech samotných, ne?

Stejně důležité, ne-li nejdůležitější, ale je, abychom se dokázali měnit i sami uvnitř firmy. Dlouhodobě bojujeme s efektivitou a kvalitou v provozovně Česká Třebová. Jsem rád, že se nám sem podařilo přivést velmi zkušeného manažera Pavla Švece. Od jeho nástupu si slibujeme dlouhodobě a postupně zlepšení uvedených ukazatelů. A hlavně to, že dokáže kolem sebe vytvořit tým, který nehledá výmluvy, proč to nejde, ale řešení, jak konkrétní činnosti dělat lépe. Jako se to podařilo Vlastovi Budařovi v Jihlavě.

Máme-li být dlouhodobě úspěšní, musíme zásadně zlepšit kvalitu a zrychlit v segmentu oprav vozidel. Například projekt PITSTOP u instalace ETCS na řadu 753.7, který Pavel Švec zavedl a ověřuje, funguje dobře, pokud je dodržován. A musí být následně implementován na celou českořebovskou provozovnu.

Dalším příkladem jsou pozitivní změny na oddělení servisu po nástup Petra Pitruha. Jasně se ukazuje, že pokud odpovědnost převezmou kompetentní lidé, schopní svá oddělení zlepšovat a pracovat efektivně, výsledky přijdou.

Co tedy dál?

Pro nás je důležité, že neměníme strategické cíle a pokračujeme ve vývoji nového portfolia hybridních lokomotiv, s nimiž spojujeme budoucnost. Koncem roku budeme mít už v Jihlavě sestavený první DualShunter 2000 DC pro italský trh. Pak přijde testovací fáze a v letech 2023 a 2024 také předání zákazníkovi. Obchodní a marketingové ohlasy jsou velmi dobré.

Na zakázky vidíme až do roku 2026. Všem v CZ LOKO velmi doporučuji, aby si uvědomili stabilitu firmy a železnice a nehnali se za krátkodobým riskem.

Na tento typ vozidla máme nyní už další objednávky.

Nezmění ale válka na Ukrajině energetické plány Evropské unie?

Dokonce jsem přesvědčen, že tlak na energetickou nezávislost na Rusku přinese zrychlení projektu na hybridní či duální technologie. Kromě pozitivního vlivu na životní prostředí začne tato energetická krize být i ekonomickým stimulem. Snažou tedy bude snížit energetické zátěže a tím i strategické závislosti. Vývoj hybridních řešení je nyní pro CZ LOKO velkou šancí na další úspěchy v budoucnu.

Pomáhá firmě účast ve spolku Zelená železnice, který jste spoluzakládali loni v září?

Ten je především o podpoře moderní bezemisní železnice a jejím koordinovaném rozvoji. Právě stát musí vytvořit legislativní podmínky a nástroje, aby se část osobní a primárně nákladní do-

pravy přesunula ze silnic na železnici a snížil se tak objem produkovaných emisí. Železnice se podílí na emisích skleníkových plynů pouze 0,5 procenty, zatímco silniční doprava 71,7 procenty. Další 13,9 procenta připadá na leteckou dopravu. To jsou jasné čísla, jasné argumenty. Green Rail, tedy Zelená železnice, má velký smysl. V této silné skupině bychom měli být schopni českou a dražní legislativu ovlivňovat, politikům i úřadům vysvětlovat oč nám jde. Každá tuna nákladu odvezená dráhou je násobně efektivnější než na kamionu.

Mimochodem, jak pokračují práce na vývoji lokomotivy na vodíkový pohon?

Systematicky na tom pracujeme, máme několik partnerů, kteří se na vývoji tohoto typu pohonu podílejí. Další důležitý partner, kterého hledáme je někdo, kdo bude tvořit infrastrukturu nutnou pro výrobu a tankování vodíku. Aktivní je nyní například PKN Orlen. Souběžně začínáme vývoj na další duální lokomotivě DualShunter 2000 AC určené pro střední a západní Evropu, s níž chceme na trh přijít v letech 2026 a dále. Tyto plány nechceme ani zpomalovat ani odsouvat. Znamenalo by to zásadní oslabení naší obchodní pozice na trhu.

Úřední hodiny pro naše zaměstnance

Po skončení proticovidových opatření se od dubna opět obnovily úřední hodiny pro zaměstnance. Osobní požadavky, žádosti, potvrzení, předávání a podepisování dokumentů, informace a dotazy lze vyřizovat v těchto časech:

Pondělí:
10:30–12:30 a 14:00–15:15
Úterý:
10:30–12:00
Středa:
10:30–12:00
Čtvrtek:
10:30–12:00 a 14:00–15:15
Pátek:
10:30–12:00

V této době mají všichni zaměstnanci nastaven přístup na personální úsek přes vstupní dveře. Využijí k tomu svůj docházkový čip a identifikační kartu. Není tedy třeba zvonic na zvonek u dveří. Mimo tuto dobu je personální úsek uzavřen. V neodkladných případech nás, prosím, kontaktujte telefonicky nebo e-mailem.

Ivana Krátká
Vedoucí personální administrativy a sekretariátu

Tomáš Noháček, vedoucí projektové kanceláře, řídí Vizi25 a po dvou letech říká:

Většina projektů je v rámci časového plánu. Je ale důležité vnímat, co se kolem nás děje

Tomáš Noháček je mužem v pozadí firemního programu Vize25. Celý systém navrhl a řídí z pozice šéfa projektové kanceláře s podporou externích specialistů z firmy M. C. Triton.

Jak se celý systém rodil? V kterém roce to bylo?

První společný workshop s managementem společnosti a vybranými experty na téma dlouhodobé strategie byl již v listopadu 2020 v Jihlavě. Výsledkem bylo určení jedenácti strategických opcí (karet), které se staly základem pro přípravu programu Vize25. Následně jsme je společně rozpracovali do hrubých finančních a časových plánů. Tak jsme získali představu o rozpočtu a harmonogramu.

Věděl jste hned, že program bude mít deset projektových karet nebo se to rodilo postupně z debat s kolegy?

Nevěděl. Seznam karet se rodil postupně během diskuzí s kolegy. To je pro nás z dlouhodobého pohledu důležité. Museli jsme se zamyslet, jak řídit firmu za pět let a jít v myšlenkách zpátky do současné doby. Po rozjezdu programu v březnu 2021 jsme ještě upravili jedno dlouhodobé téma a řídíme jich tak deset.

K jaké změně došlo?

Jednou z důležitých věcí řízení projektů v dnešní turbulentní době plné změn je umět se zastavit a zamyslet nad otázkou, zda zvolená cesta dává „zadání projektů“ pořád ještě smysl. Pokud ne, je nutné ji upravit nebo zastavit. Proto jsme jeden projekt zastavili. Schopnost reagovat na změny prostě odděluje úspěšné od neúspěšných.

Každá karta má svého projektového manažera a projektový tým. Jak jste je dával dohromady?

Bylo to komplikované a to především z pohledu řízení vytížení našich lidí. K řízení takto složitěho programu využíváme nástroje jako je Identifikační listina projektu, plán řízení projektu, plán řízení rizik, revize základních lidských zdrojů. Všechny dokumenty popisují více či méně, jak budeme vytěžovat naše kolegy. Navíc jsme pro rozjezd programu Vize25 připravili a pravidelně reportujeme objem potřebného času na projektového člena napříč celým programem.

Proč to je důležité?

Lidské zdroje jsou to nejcennější, co máme. Efektivní zacházení se zdroji je základní povinností každého manažera. Jedna věc je vize, druhá jsou možnosti. Obě musí být v souladu, jinak nemůže vést zvolená cesta k úspěchu.

Lze pár slovy říct, proč je projekt nutný a kam má firmu posunout?

Jde o nástroj strategického řízení, které je jednou z mnoha „disciplín“ řízení společnosti ve velikosti jako je CZ LOKO. Každý asi zná provozní řízení. Často se setkáváme s projektovým řízením, pravidelně se bavíme o finančním řízení firmy. Hlavním úkolem je tedy nasměrovat úsilí nás všech nejhodnějším směrem do budoucnosti. Projektové řízení následně pomáhá jít tuto cestu co nejefektivněji.



Ted' je asi ta nejtěžší fáze jak konkrétní cíle v daném čase prosadit a zavést do života firmy. Jak se to daří?

Právě díky naší důslednosti při tvorbě jednotlivých projektů se spíše setkáváme s tím, že chceme projekty ještě rozšířit o další témata, která se mohou jakoby „vést“ s daným projektem. Každý projektový harmonogram i rozpočet se připravoval ve třech verzích. Od první až po třetí byla vždy ta další přesnější právě díky zapojení širokého spektra zaměstnanců.

Jak jste daleko?

To lze kdykoliv zjistit na pro-

gramovém harmonogramu, který sleduje všechny projekty v rámci plnění tzv. projektových milníků. Většina projektů je v rámci časového plánu na termín. Zkraje roku jsme se plánovaně opožďovali pouze u projektu DIGI LOKO, kde bylo nutné si opravdu řádně promyslet a prodiskutovat, co od informačního systému budoucnosti opravdu potřebujeme.

Co je ještě před vámi?

Tři roky práce, tedy projektového řízení programu Vize25. Důležitá je i pravidelná revize, zda cesta, na kterou jsme se vydali, je ta správná. Je důležité mít

otevřené oči a vnímat, co se kolem nás děje.

Jak zvládáte náročný program uřídit?

Hlavně díky disciplíně kolegů. Nástroje projektového řízení jsme zaškolili, prověřili, že jsou funkční a kolegové nyní „jedou sami.“

Jak lidé ve firmě projekt přijali?

Mám pocit, že je to poprvé, co máme stanovený takto komplexní dlouhodobý plán. Ale jak ho většina lidí přijala nevím. Když se osobně optám, obecně dostanu pozitivní odpověď. Osobně mi vyhovuje mít dlouhodobý plán, protože vím, kam směřujeme. Zajímá mě to a potřebuji to chápat.

Co může zaměstnance ještě víc přesvědčit?

Já bych lidi o potřebách dlouhodobých vizí nepřesvědčoval. Vidíme kolem, že doba je opravdu turbulentní. Je to prostě dost individuální. Někdo žije ze dne na den, protože mu to vyhovuje. Jiný má rád, že existují alespoň nějaké jistoty. Třeba že dorazí do práce. Jedním z hlavních úkolů managementu je se umět zastavit a podívat se do budoucnosti a zamyslet se, jak se tam společně dostaneme. S programem Vize25 chceme všem zaměstnancům CZ LOKO ukázat, že máme plán i přesto, že některé dny jsou díky současné době provozně složité.

Co vám osobně Vize25 dala či ukázala?

Především možnost být součástí tvorby strategie CZ LOKO, umět si udělat nadhled nad programovým řízením souběhu všech projektů. A protože je do programu přímo zapojeno přes 70 zaměstnanců v CZ LOKO, jasně se ukazuje, že jsme schopni a ochotni ovlivnit budoucnost firmy, tedy i svou.

Fotosoutěž míří do finále. Nejlepší práce vytvoří firemní kalendář

Česká Třebová ■ Ještě pár dnů mohou příznivci železnice posílat fotografie lokomotiv CZ LOKO do soutěže, kterou pro ně připravil marketingový tým firmy. Soutěž probíhá od počátku února do konce června a jedinou podmínkou je na e-mail marketing@czloko.cz zaslat pořízené snímky vozidel Made by CZ LOKO z běžného provozu.

Na konci každého měsíce je na sociálních sítích Facebook a Instagram zveřejněna nejlepší fotografie, jejíž autor získává CZ LOKO USB flash disk a dřevěný sběratelský model lokomotivy EffiShunter 1000 vyráběný společností Vrky spolu. Dalším oceněním pak bude zařazení nejhezčích fotografií do kalendáře CZ LOKO pro rok 2023. „Dosavadní zájem nás mile překvapil. Fandové železnice a našich lokomotiv nám už zaslali na stovku fotek, tedy zhruba dvacítku měsíčně. Jsou hlavně od zkušených fanoušků lokomotiv. Proto je z fotek občas velmi těžké vybrat jednoho výherce za daný měsíc,“ říká Daniela Blažeháková z oddělení marketingu. Oceňuje přitom i zájem zahraničních fanoušků značky CZ LOKO, kteří patří rovněž mezi hojně zastoupené autory.



Autor snímku Lorenzo Banfi