

**Zásadní změna:
nový úsek realizace
má zvýšit efektivitu
a rentabilitu práce**

2

**Josef Gulyás: Díky
nové hale a přístupu
lidí výrobu nových
lokomotiv zkrátíme
o 100 dnů**

3

**DualShunter
2000 teprve
vzniká, ale už
má prvního
zákazníka**

4

**První kontrakt
ve Švédsku
pomůže
i v Norsku**

6

**Nové výrobní
kapacity
v Jihlavě se
již plní**

7

**Designér Lukáš
Taneček o světě
železnice a práci
pro CZ LOKO**

8

Zelená dohoda pro Evropu je výzvou i pro českou železnici, ukázala druhá Technická konference CZ LOKO

Pardubice ■ Snaha Evropské unie proměnit Evropu v roce 2050 v první klimaticky neutrální kontinent se stává velkou výzvou i pro českou železnici. „Je to mimořádná příležitost. Na druhou stranu trendy jsou rychlejší a očekávání dynamičtější, než je trh schopen reagovat. Nároky na bezpečnost, legislativu, provoz dramaticky rostou a ústup od čistě dieselových lokomotiv je patrný,“ uvedl Josef Gulyás, generální ředitel CZ LOKO na Technické konferenci firmy, věnované právě Zelené dohodě pro Evropu (Green Deal). Kvůli epidemiologickým opatřením se konala online a vystoupili na ní také Jiří Svoboda, generální ředitel Správy železnic, Tomáš Tóth, předseda představenstva ČD Cargo a Jiří Kolář, ředitel Drážního úřadu. Ti se sešli v pardubickém vysílacím studiu, kde ji moderoval Ondřej Kubala. Ten také tlumočil dotazy zaregistrovaných účastníků. Přenos byl přístupný široké veřejnosti a sledovaly ho stovky zájemců.



O Zelené dohodě pro Evropu na konferenci diskutovali Jiří Kolář, Tomáš Tóth, Jiří Svoboda, Josef Gulyás a moderátor Ondřej Kubala.

Řečníci se zaměřili především na strategii moderní, konkurenceschopné ekonomiky, využívající účinně bezemisní nebo nízkemisní zdroje. S ní přišla Evropská unie z obav před změnou klimatu a zhoršováním životního prostředí. Tedy téma nejen evropské, ale i národní, české.

Nové lokomotivy sníží uhlíkovou stopu

Vývoj CZ LOKO proto zaměřuje na „alternativní“ vozidla ve dvou modelových řadách HybridShunter a DualShunter. Zatímco „hybridy“ představují akumulátorové vozidlo s pomocným spalovacím

nebo trakčním motorem, „duály“ kombinují dieselový a elektrický pohon se stejnosměrnou a střídavou verzí. První smlouvu na dodávku dvou DualShunterů 2000 už CZ LOKO podepsalo s italským dopravcem Mercitalia Rail. „Je to rozumná cesta jak snížit uhlíkovou stopu a přitom vyhovět

potřebám železničních dopravců, protože univerzální řešení neexistuje. Legislativa v EU je po Japonsku nejnáročnější na světě a vyhovět cílům Green Dealu představuje tři až pět let tvrdé práce a 200 milionů korun na vývoj,“ řekl Josef Gulyás.

(Pokračování na str. 4)

Josef Bárta, předseda představenstva společnosti CZ LOKO:

Doba vytváří tlak na firmu i každého zaměstnance

Vážení spolupracovníci,

jsm rád, že Vás mohu zase po čase oslovit, alespoň touto formou. Dovolte mi malé zamyšlení nad opravdu složitým obdobím, v němž se běžný život nás všech velice změnil. Všichni jsme museli překonávat těžkosti spojené s koronavirovou krizí. Pandemie byla bezesporu vážná, stála tisíce životů a výrazně nás omezila. Nejvíce to zřejmě pocítily děti. Mnohé si zvykly nějakým způsobem dny přežít, proláskat. Za co mohly okolnosti a za co my rodiče, to už si musí zodpovědět každý sám.

Osobně nesdílím názory většiny imunologů, že řešením je či bylo všechno zavřít a držet lidi doma. Neměli by se předhánět, kdo přijde s tvrdším řešením, ale s efektivnějším. Život nelze uzavřít do škatulky, stejně jako nelze uzavřít firmy. Lidem, kteří jsou placeni ze státních prostředků, mají své jisté a nemusí přemýšlet, odkud se peníze be-



rou, se to říká lehce. My musíme peníze vydělat a velkou část jich odevzdat státu na jeho výdaje. I na to by páni zavírači měli myslet. Dost ale koronakrize. Především chci všem, kteří jste v této složité době pracovali s vysokým nasazením velice poděkovat a vyslovit obrovské uznání. Právě díky Vám prochází CZ LOKO tímto obdobím relativně dobře. I přes těžkou situaci

jsme byli schopni udržet v chodu výrobu, vést a dokončovat obchodní jednání, zvládat servisní zásahy i schvalovací procesy. Díky Vám, kteří jste pochopili vážnost situace, jsme schopni předávat a dokončovat lokomotivy a tím zajistit peníze na výplaty, materiál a vše ostatní. Věřte mi, že je to nesmírně složité. Nám, jako výrobní firmě, nikdo nic zadarmo nedá a každou korunu si musíme vydělat. Bohužel byli i takoví, kteří se snažili této těžké situaci zneužít. Pozitivně hodnotím úsilí vedení společnosti dál zefektivnit a zlevnit výrobu, protože jiná cesta není. Chceme být úspěšní, mít budoucnost, dobré finanční a pracovní podmínky pro zaměstnance. Jde nám o dlouhodobý růst a stabilitu. Chci zdůraznit, že to nesmí být jen snaha vedení, ale každého jednotlivce. Jedině tak máme šanci. Zaměstnanci se musí ztotožnit se společným cílem a uvědomit si, že každý z nás je pro konečný výsledek důležitý. Pořád platí, že

pokud člověk chce, tak ho naučíme, vysvětlíme, pomůžeme, ale pokud nechce, tak je zde prostě špatně. Jako člověk, který v životě prošel mnoha pozicemi, výrobu nevyjímaje, nedokážu pochopit, že se pořád po opravách najde 150 i více závad. A často je odhalí až naši zákazníci. To nás velmi poškozuje a stojí hodně peněz, které mohly být částečně v plotech a částečně použity na rozvoj firmy. Bohužel mluvím o desítkách milionů ročně. Doba vytváří tlak na firmu i každého zaměstnance. Jsem ale přesvědčen, že vše společně zvládneme a naprostá většina zaměstnanců pro to udělá maximum. Máme výborný produkt a pracujeme v perspektivním a stabilním oboru. Podmínkou ale je, aby každý odváděl kvalitní práci, protože každá chyba nás stojí peníze a poškozuje naši pozici na trhu a jméno u zákazníků. Děkuji a přeji všem především pevné zdraví a hezké léto.

Navštivte unikátní virtuální depo

Ať jste, kde jste, máte lokomotivy CZ LOKO jako na dlaní. Stačí se připojit na web virtualdepo.cz/loko.cz a lze si je detailně prohlédnout z domova nebo z kanceláře. Virtuální realita umožňuje zažít produkty firmy prakticky „naživo“. Tím se zásadně mění i obchodní komunikace, tradičně závislá hlavně na osobní prohlídce. Převratná novinka, jakou online konfigurátor lokomotiv je, umožňuje si vozidla prohlédnout podle typu a výzbroje, poznat jejich konstrukční detaily. Zúčastnit se lze i komentované prohlídky, registrovaní uživatelé mohou ve virtuálním showroomu komunikovat s obchodním zástupcem. Jde o fascinující záležitost. Vybraný stroj si zobrazíte v prostorovém renderu, případně rovnou ve 3D. Zkuste to. Budete u začátku nové éry.

(Více informací na str. 7)

Zásadní změna: nový úsek realizace má zvýšit efektivitu a rentabilitu práce

Vytvoření Úseku realizace je další ze systémových změn, která pomůže společnosti CZ LOKO posunout v evropské konkurenci zase o něco výše.

Ve společnosti CZ LOKO vznikl k 1. červnu Úsek realizace, který poprvé představuje komplexní realizační celek. Jeho vedením byl pověřen Jaroslav Plhák (bývalý obchodní a následně technický ředitel).

Patří do něho tyto manažerské úseky:

- **Engineering** – ENG (bývalý Technický úsek), který vede Engineering manager Martin Zboray.
- **Úsek plánování a logistiky** (UPL), který vede manažer Martin Pelnář.
- **Úsek výroby a servisu** (UVS), který vede manažer Martin Malík.

Tato dlouho připravovaná organizační změna také znamená revizi dosud platných firemních procesů. V hlavním procesu samozřejmě stále platí, že interním zákazníkem CZ LOKO je Úsek obchodu a nákupu, resp. jeho obchodní část.

Zásadní změna nastává u interního vrcholového dodavatele, kterým je nyní Úsek plánování a logistiky namísto výrobního úseku. Tento úsek plánuje a následně objednává technické řešení – technickou dokumentaci u ENG, materiál a kooperace u UON, resp. u oddělení Nákupu, dále pak lidské výrobní zdroje u UVS a samozřejmě také kontrolní činnost u Oddělení Kvality (OK). Tento hlavní proces začíná analogicky platit i v rámci servisních zakázek.

Výsledek práce tvoří společné dílo

Činnost Úseku realizace je hodnocena nastavenými meziúsekovými KPI. Tedy výsledek práce je posuzován, jako společné dílo daných úseků, což automaticky vybízí ke kvalitní meziúsekové spolupráci a to nejen napříč UR, ale v rámci celého CZ LOKO. Tato hodnotící kritéria vychází z rozpočtů fiskálních roků a také z celofiremního strategického projektu VIZE 2025, jehož cílem je zvýšení efektivity, chtě-li rentabilitu společnosti CZ LOKO.

Hlavní úkoly UR vyplývající z VIZE 2025 jsou především:

- **Dodržování realizačních dob projektů novovýroby** – tedy kompletně dokončená lokomotiva po úspěšné výstupní kontrole – VTK do 70–80 dnů podle modelové řady od začátku montáže.
- **Zkrácení opravných dob lokomotiv** – tedy kompletně dokončená oprava rozsahu L4 po úspěšné výstupní kontrole – VTK do maximálně 2,5 měsíce od přistavení do opravy a analogické zkrácení dob všech nižších opravárenských a servisních stupňů L3, L2, L1.
- **Navýšení kapacity** placeného servisu o 50 procent.

Kvalita je nedělitelná

Úsek realizace se bude také zaměřovat na Kvalitu a spolehlivost lokomotiv a odvedené práce na nich, což se nedá



V nové hale běží naplno i výroba lokomotiv EffiShunter 1000M pro ČD Cargo.

„vykontrolovat“, nýbrž se musí VYROBIT a ODPRACOVAT. Samozřejmě to začíná v samotném návrhu, tedy základem je kvalitní technické řešení s kvalitní technickou a technologickou dokumentací, tedy ENG.

Podle této dokumentace musí UVS kvalitně pracovat, práci si po sobě pečlivě překontrolovat a až následně předat k nezávislé kontrole OK.

Je důležité si uvědomit, že Oddělení Kvality zde není od toho, aby kontrolovalo nedodělky UVS. Ty si musí zkontrolovat a pohlídat vedoucí pracovníci UVS, primárně partáci a mistři. A nejen zde platí: Jak kvalitně je odvedená práce, stejně tak kvalitní je vedoucí pracovník a stejně tak kvalitní je i celý jeho tým!

Dále musí být kvalitní výrobek poskládan z tomu odpovídajících dodavatelských součástí a celků, což je zase primární odpovědností UON.

Vzhledem k výše uvedeným hlavním úkolům se UR bude zabývat také identifikací a nastavením pozitivního trendu po-

měru produktivních a režijních hodin, především na UVS.

Nová evidence pracovní doby

V této souvislosti od 1. července na UVS zavádíme novou evidenci pracovní doby. Ta pro mzdové účely bude nově zaznamenávána výhradně prostřednictvím systému Procesovit, pomocí terminálů na pracovišti. Do pracovní doby výrobního dělníka se započítají všechny zaznamenané aktivity (činnosti) produktivní, režijní a evidované prostoje.

Začátek pracovní doby = čas přihlášení se k první aktivitě v příslušném dni.

Konec pracovní doby = čas odhlášení se z poslední aktivity v příslušném dni

Aktivity (činnosti), které budou prováděny bez záznamu do systému Procesovit, nebudou započteny do pracovní doby a tedy nebudou zaplacené.

Tento nový systém evidence zajistí spravedlivé odměňování za odvedenou práci a také pomůže vysledovat úzká místa

z pohledu plánování, vedení lidí, organizace práce, pracovních norem, logistiky a v neposlední řadě také dodávek materiálu.

Zlepšování pracovních podmínek

Jako klíčovou vidím také spolupráci s Personálním a správním úsekem. Personálně se dále budeme věnovat výběru nových perspektivních kolegů a kolegů a zaměříme se především na jejich kvalitní adaptaci. Protože čas a energie investovaná při zaškolení se vedoucímu pracovníkovi a celému týmu v budoucnu několikanásobně vrátí v podobě kvalitní a včas odvedené práce nové kolegyně/nového kolegy.

Samozřejmě bude také zlepšování pracovních podmínek v přímé závislosti na efektivitě firmy. A z pohledu investic budeme dále pracovat na zefektivnění výrobních procesů a starat se o zkvalitňování pracovního prostředí.

Tuto systémovou změnu všichni společně musí „odpracovat“ a částečně změnit přístup. Budeme hrát podle upravených/nových pravidel a někteří s částečně, nebo úplně novými kartami. Já Vám ale zaručuji, že pokud budeme tuto „hru“ spolu poctivě hrát, pak vyhrájeme a o výhru se rozdělíme.

Děkuji, že jste otevření změně... Tak pojďme společně na to! PRAVIDLA JSOU JASNÁ, KARTY ROZDÁNY A HRA O SPOLEČNÝ ÚSPĚCH ZAČÍNÁ.

Jaroslav Plhák,
provozní ředitel CZ LOKO

Odpovědnost a pravomoci měnil také Úsek obchodu a nákupu

Od 1. července se zásadně změnil také úsek obchodu a nákupu. V minulém vydání firemních novin jsme informovali o reorganizaci oddělení nákupu. Nyní dochází k zásadní změně i v „obchodní části“ úseku.

Současné rozdělení na obchodní týmy je již překonané a musíme přizpůsobit strukturu úseku

aktuálním trendům. Nově vzniklo Obchodní oddělení, které vede Roman Stříž a vedení oddělení marketingu převzal Michal Schaffer. Pod marketing je začleněn také nově vzniklý „Zákaznický servis“, za jehož činnost odpovídá Daniel Pallavicini. Nově vznikne také oddělení Exportu, které povede Lubomír Dlábk. Ten je současně pově-

řen řízením zahraničního servisu naší společnosti.

Hlavním přínosem této organizační změny, je především jasná definice odpovědností a pravomocí, což doposud nebylo jasné popsáno a mezi jednotlivými odděleními docházelo k určitému dublování aktivit. Nově je tedy odpovědnost jednotlivých oddělení následující:

1. Oddělení marketingu zodpovídá nad rámec standardních marketingových a PR aktivit také za akvizice nových trhů a „business development“.

2. Obchodní oddělení zodpovídá pouze za prodeje nových produktů, modernizací a oprav vyšších rozsahů.

3. Zákaznický servis má kompletně na starosti veškeré pro-

deje náhradních dílů, servisních zásahů, školení, poradenských aktivit, ECM a také správu připravované zákaznické aplikace MyLoko, o které budeme podrobně informovat v příštím čísle firemních novin.

Jan Kutálek,
obchodní ředitel
a člen představenstva

Místo vánočního setkání poukázky do Kauflandu/Mallu

Společnost CZ LOKO svým zaměstnancům za zrušená vánoční setkání na jednotlivých provozovnách, které nebylo možné v koronavirové krizi uspořádat, předá po dohodě s odborovou organizací poukázky v hodnotě 500 Kč do supermarketu Kaufland nebo do internetového obchodu Mall.cz. Volba vzešla z červnového dotazování mezi zaměstnanci. Papírové poukázky se předá-

valy proti podpisu na konci června, případně na začátku prázdnin.

„Věříme, že tato kompenzace potěší a alespoň částečně vynahradí neuskutečnou akci,“ uvedla Ivana Krátká, vedoucí oddělení Personální administrativa.

Každému zaměstnanci CZ LOKO bude začátkem prázdnin také opředeny Cafeterie Edenred ve výši 500 Kč.

CZ LOKO zveřejní nové firemní hodnoty. Bude na nich dlouhodobě stavět

Ve společnosti CZ LOKO se dlouhodobě snažíme o narovnání firemní kultury, přístupu, chování a myšlení, které zásadně ovlivňují fungování naší firmy. Z těchto důvodů vytváříme nové firemní hodnoty, které budou základním stavebním kamenem dlouhodobé firemní kultury.

Firemní hodnoty jsou založeny ve všech úspěšných světových společnostech, které na nich postavily transformaci a modernizaci svého prostředí.

CZ LOKO, jako moderní evropská společnost bude tento příklad následovat a v následujících měsících oficiálně představí zvolené firemní hodnoty, na nichž bude nadále dlouhodobě stavět. Firemní hodnoty jsou pravidla a myšlenky, se kterými se ztotožňuje celá firma. Pomáhají v rozhodování, týmové spolupráci a cestě ke společným cílům. Firemní hodnoty odrážejí to, co je pro společnost důležité. Tvoří závazný rámec chování pro všech-

ny zaměstnance a spolupracovníky. Určují směr každodenního jednání se zákazníky, obchodními partnery a v neposlední řadě i v rámci firemní spolupráce. Firemní hodnoty budou oficiálně představeny prostřednictvím slavnostního podepsání „podpisových tabulí“, které budou umístěny na provozovnách v České Třebové a v Jihlavě.

Jiří Kutálek,
personální a správní ředitel

Josef Gulyás, generální ředitel CZ LOKO hovoří o letošních investicích a říká:

Díky nové hale a přístupu lidí výrobu nových lokomotiv zkrátíme o sto dnů

Přes všechny složitosti, spojené s nemocí covid-19 a následnou pandemií společnost CZ LOKO pokračuje v plnění svého dlouhodobého investičního plánu.

„Investujeme ne proto, že něco zastarává nebo se nám nelíbí, investujeme hlavně proto, abychom mohli pracovat efektivněji, bezpečněji, kvalitněji a v lepším prostředí. O to víc peněz pak lze vracet zpět do firmy, tedy i rozdělit zaměstnancům,“ říká generální ředitel Josef Gulyás.

Z čeho se letošní investice skládají?

Držíme se programu, definovaného nyní na deset let. Plán zahrnuje obě provozovny a pokračujeme v jejich optimalizaci a specializaci. Stručně řečeno – do Jihlavy vše, co se týká projektů novovýroby a modernizačních programů, do České Třebové vše, co je spojeno s naším servisním programem a opravárenstvím.

Jak jste spokojen? Přibrzdil vás covid?

V rámci investičního programu nás covid přibrzdil hlavně v Jihlavě, ale nijak zásadně. I tak je za námi hodně práce. V Jihlavě jsme uvedli do provozu novou halu, která je již plně funkční. To umožňuje pokračovat v transferu výroby veškerých komponentů a činností, spojených s novovýrobou a modernizací z České Třebové. Chceme koncentrovat tyto činnosti, protože musíme být efektivnější, zvýšit kvalitu práce a zásadně snížit produkční časy. A to se daří!

Můžete být konkrétnější?

Před nějakým rokem jsme měli dobu realizace nových a modernizovaných lokomotiv 150 až 190 dnů. Letos jsme díky nové hale a přístupu lidí v Jihlavě na 70 až 80 dnech. To povede dál k zásadnímu snížení rozpracovanosti a uvolňování cash-flow. Díky tomuto zkrácení časů uvolníme až 250 milionů korun, vázaných dosud v rozpracovanosti a zásobách. To pokládám za velký, i když stále jen dílčí, úspěch.

Proč dílčí?

Výroba a modernizace lokomotiv je nákladově nejdražší ze všeho, co děláme. Když stojí v hale jen polovinu doby, finančně si zásadně pomáháme. Je to naprosto kritické místo a zvládneme-li ho, finančně společnost stabilizujeme. Pořád platí, že finanční situace CZ LOKO je stále velmi napnutá a naše rentabilita a efektivita relativně nízká, a to především v provozovně Česká Třebová. Proto mluvíme o dílčím úspěchu.

Kdy se zmiňované finanční úspory projeví?

U některých výkonů se to už projevilo, ale významnější dopad čekáme ve druhé polovině fiskálního roku 2021 a pak samozřejmě v letech dalších.

A jak se to projeví?

Tyto provozní peníze lze vkládat opět do investic, do mezd, zlepšování pracovního prostředí, do rozvoje našich produktů a bezpečnosti práce. Obecně do rozvoje firmy. Musíme být prostě efektivnější, rychlejší, kvalitnější. Proto investujeme.

Čím se naplní uvolněné kapacity v České Třebové?

Jednoznačně ve prospěch zvýšení kapacit servisu a oprav. Ke konci roku 2021 úplně a nevratně v České Třebové ukončíme činnosti spojené s opravami lokomotiv vyrobených kdysi v ČKD Lokomotivka. Koncentrovat se už budeme pouze na náš servis a opravy lokomotiv a vozidel vyrobených či modernizovaných v CZ LOKO. To znamená, že provozy a místa vázaná na ČKD uzavřeme a nahradí je jiná a nová pracoviště. Pro lidi, kteří zde pracují, máme už nyní zajištěno uplatnění na jiných projektech a činnostech. Záleží pouze na nich, zda tuto možnost a dlouhodobou šanci využijí.

Co tedy českotřebovskou provozovnu čeká?

V České Třebové obecně dál půjde o rozvoj pracovišť vázaných na opravárenství a servis. Stěžejní investicí bude výstavba nové „kolovky“. Tu budeme zahajovat už na přelomu léta a podzimu, přičemž veškeré přípravné práce už běží a nové technologie a stroje jsou objednané. Tato investice bude představovat zhruba 100 milionů korun. Už na podzim 2022 v ní musíme zahájit zkušební provoz.

Vedle výrobních investic jste se pustili i do vybudování administrativních center. Jak tento záměr pokračuje?

Cílem bylo opět veškerou administrativu co nejvíce koncentrovat a přesunout mimo výrobní



ní prostory. Jde o úseky jako jsou obchod a marketing, nákup, personalistika a správa, finance a samozřejmě i vedení společnosti.

V Jihlavě jsme pro to vybrali budovu „N“, kam se nyní stěhují jak finance, obchod, personalistika, nákup, tak vedení. Budova je již v provozu a připravená k plnému využití včetně nové zasedací místnosti. Původní kanceláře uvolníme primárně pro Úsek realizace. V České Třebové, kde běží naprosto stejný projekt, probíhá rekonstrukce budovy „Třačka“. Stěhovat se do ní chceme už v srpnu.

Probíhá také revitalizace zázemí pro Oddělení Kvality jak v Jihlavě, tak v České Třebové, protože původní prostory byly dlouhodobě naprosto nevyhovující. Modernizací administrativních budov mizí také několik původních dílen, s dlouhodobě špatnou efektivitou, logistikou a dostupností.

Zmínil jste kolovku. S čím dalším se v České Třebové počítá?

Kolovka je zásadní projekt, na který se nyní koncentrujeme.

Nicméně s už zmíněným koncem programu ČKD v závěru roku 2021, počítáme s komplexní rekonstrukcí budovy bývalé „Metry“, v níž vybudujeme moderní sociální zázemí pro zaměstnance, včetně šaten, toalet, sprch a umývárny. Ještě na podzim se také chystáme zbourat budovu „rozpis-ky“ a místo ní postavit nové logistické zázemí pro montovnu a související provozy. Cílem je opět zásadní zkrácení opravných dob a efektivita práce.

Asi i tady platí, že neinvestujete jen proto, abyste vylepšili areál...

Je to tak. V současné době hlavní opravy (L4) a vyvazovací opravy (L3) lokomotiv a vozidel i z portfolia CZ LOKO, což je a bude hlavní produkt v České Třebové, trvají těžko uvěřitelných, tedy katastrofálních, 6 až 8 měsíců i více. To je naprosto neakceptovatelné a hraničí to až se smysluplností to realizovat. Takže to změním! Nedávno prošla výroba reorganizací, vznikl Úsek realizace a jeho posláním je naprosto zásadní zkrácení opravných dob na úroveň maximálně 4 týdnů u L3 rozsahů a maximálně

8 týdnů u L4 rozsahů. A právě k tomu musí investiční program pomoci.

Sám o sobě by ale nestačil. Zásadně, od nuly, se změní systém plánování, filozofie oprav a způsob jejich realizace. Můžeme tomu říkat i „revoluční“ změny, ale jsou naprosto nezbytné.

Kvalitní maintenance program, tedy opravy, a servis, odděluje průměrné firmy od skvělých. Z tohoto pohledu jsme dnes vnímáni jako velmi podprůměrná firma. Bohužel, ale změním to.

Logicky se nabízí otázka, co plánujete v Jihlavě?

Pro obě provozovny platí, že v nich budou pokračovat drobnější, průběžné investice. Lépe chceme uspořádat volné plochy a logistická zázemí, vše musí mít dlouhodobou logiku, smysl a vazby. V Jihlavě ještě budeme podle plánu rozšiřovat budovy P a R, přesouvat a rozšiřovat kovovýrobu, v bývalé montovně počítám s vytvořením prototypového pracoviště pro projekt nové hybridní lokomotivy DualShunter 2000, kde jsme uzavřeli kontrakt na čtyři vozidla do Itálie.

V bývalé montovně počítám s montáží chladicích bloků a také montáží nových soustrojí CAT-Siemens, přičemž tuto činnost přesuneme do Jihlavy z České Třebové do konce letošního srpna. Následně se budeme věnovat potenciálnímu rozvoji lakovny a předúpravy povrchů s ohledem na volné finanční prostředky. Zde je také na místě říct, že stavbu nových hal a pracovišť pro výrobu nových čtyřnápravových rámu jsme odložili pro její ekonomickou nenávratnost.

Takže efektivita na prvním místě.

Ano, za investicemi je a musí být vždy efektivita! Ta vede k pořádku, kvalitě, lepšímu prostředí, větší bezpečnosti, k vyšší rentabilitě, což nám umožňuje zlepšovat pracovní prostředí, valorizovat mzdy, připravovat zaměstnanecké benefity. Jinými slovy budeme mít jen to, na co si vyděláme. Jaké hodnoty vytvoříme, takové potom můžeme žádat zpět. Je třeba, aby si to každý stále uvědomoval.

Gratulujeme

Obhajobou diplomové práce a získáním titulu Ing. zakončil generální ředitel Josef Gulyás, dvouleté magisterské studium v programu Podniková ekonomika na Vysoké škole technické a ekonomické v Českých Budějovicích. Zde už dříve ukončil ve stejném oboru třiletý bakalářský program. Gratulujeme!



V nové hale již běží výroba naplno. Kromě samotné montáže lokomotiv se zde vyrábějí i jednotlivé konstrukční celky jako jsou například kabiny nebo bloky pneumatické výzbroje. Díky tomu došlo k výraznému zefektivnění a zrychlení výroby.

DualShunter 2000 teprve vzniká, ale už má prvního zákazníka

Duální lokomotiva DualShunter 2000, která se stane základem budoucích „zelených“ lokomotiv Made in CZ LOKO, teprve vzniká, ale první dvě vozidla s opcí na další dvě už mají majitele. Stane se jím italský dopravce Mercitalia Shunting & Terminal. Lokomotivy, konstrukčně vycházející z úspěšné řady EffiShunter 1000, pro svůj pohon kombinují jízdu na sběrači v případě hlavních tratí pod trolejí a výkonný dieselový motor Caterpillar 2 000 kW pro provoz na vlečkách a vedlejších tratích bez elektrifikace.

Duální lokomotivy se budou vyznačovat minimální emisní zátěží. Sníží uhlíkovou stopu, ale přitom vyhoví potřebám železničních dopravců, kteří chtějí zachovat jejich univerzálnost.

První prototyp chce společnost CZ LOKO představit v ro-

ce 2022. Další rok bude trvat schvalování.

Po několika letech půjde opět o novou českou lokomotivu, s níž hodlá CZ LOKO opět prorazit na zahraniční trhy. Firma věří, že nové technologie, které jsou její odpovědí na Green Deal, tedy Zelenou dohodu pro Evropu, jí otevřou dveře na nové trhy, včetně Německa. Generální ředitel Josef Gulyás v této souvislosti na firemní Technické konferenci řekl, že nezvítězí ten, kdo bude první, ale kdo přijde s neefektivnějším řešením poměru cena – výkon a komplexní službou.

Firma pokládá orientaci na dvoudřezové a hybridní lokomotivy do budoucna za zcela zásadní. „Bez tohoto vizionářství bychom neměli dlouhodobou budoucnost,“ uvedl Jan Kutálek, člen představenstva CZ LOKO.

Obě nové „zelené“ platformy HybridShunter a DualShunter by měly pokrýt výkony od 300 kW po 2000 kW a jejich motorová část by měla splňovat nejnáročnější ekologické normy Stage 3 a Stage 5. Zatímco HybridShunter kombinuje akumulátorovou baterii s pomocným spalovacím motorem nebo s elektrickou trakcí, DualShunter elektrinu s dieselem.

Vedle toho se dokončují i projekty tratových lokomotiv typů EffiLiner 2000 a DualLiner 2000. Pro ně se stala základem lokomotiva HybridShunter 400, která byla poprvé představena již na veletrhu Czech Raildays 2019.

Marco Danzi z CZ LOKO Italia o smlouvě na DualShuntery říká:

Je to důvěra ve skvělou značku CZ LOKO

Proč si zákazník vybere a objedná produkt, který ještě neexistuje?

Je to o důvěře ve značku CZ LOKO. Ani konkurence totiž nemá podobný produkt. V tomto případě prvním rozhodujícím kritériem bylo, že CZ LOKO nabízí lokomotivu se středovou kabinou a vybavenou sběračem. Druhým pak to, že v Mercitalia Shunting & Terminal již jezdí lokomotivy Effi-

Shunter 1000 a panuje s nimi velká spokojenost. Pořízením DualShunterů 2000 tak nebude narušena unifikace lokomotivního parku, což se pozitivně projeví například na údržbě a provozních nákladech. Cíl dopravce je jasný - více výkonu při nižších emisích.

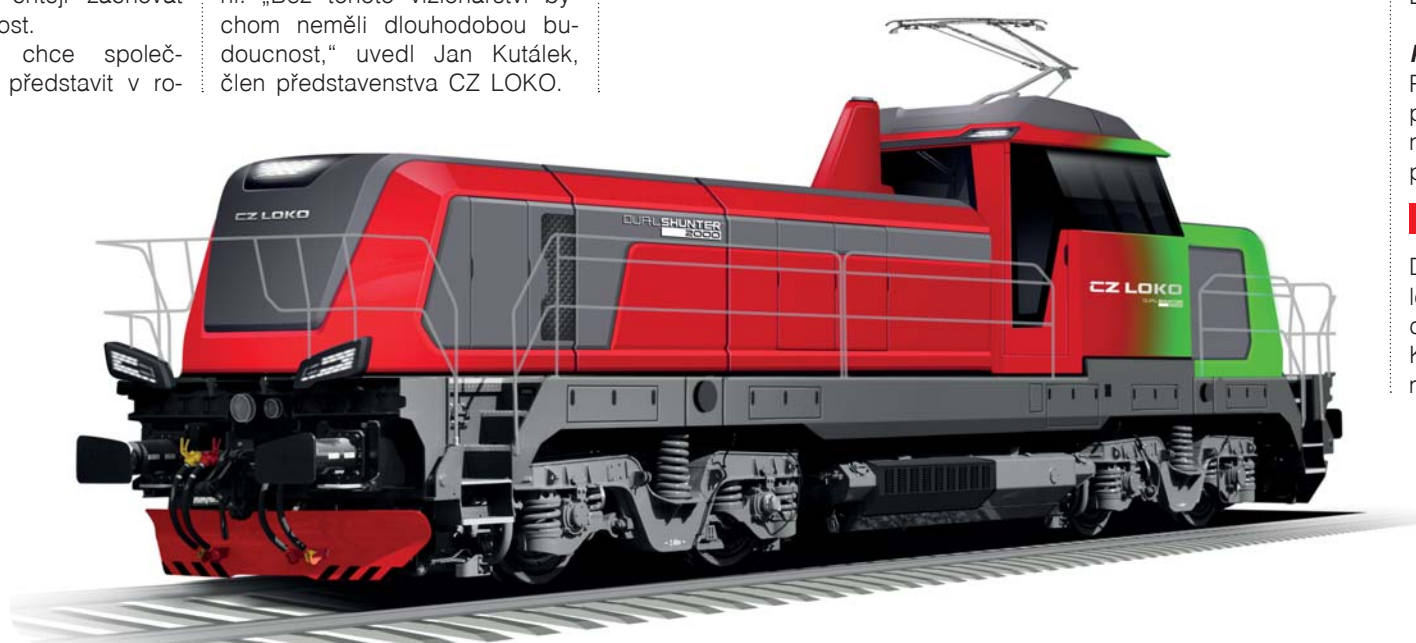
Kdy se lokomotivy vyrobí?

Předpokládám, že v roce 2022, následovat bude schvalování, takže první lokomotiva by měla do Itálie dorazit v roce 2023. Druhá pak o rok později.

Kde budou v provozu?

Počítá se, že je zákazník využije při posunu v přístavu La Spezia, nicméně lokomotivu bude možné používat i pro tratovou službu.

Do Itálie CZ LOKO dosud vyvezlo 36 lokomotiv řad 741.7 (modernizace) a 744.1 (novostavby). K nim je třeba připočítat také 40 modernizovaných „brejlovců“.



Zelená dohoda pro Evropu je výzvou i pro českou železnici...

(Dokončení ze str. 1)

Víc tratí pod troleje

Správa železnic například řeší jak posílit závislou, elektrickou trakci na úkor té nezávislé, dieselové. Tedy na jaké další tratě rozmístit trolejové vedení. Dosud je z 9500 kilometrů tratí elektrifikována necelá třetina.

„Zatím máme připraveno 520 kilometrů k „lehké“ elektrifikaci během pěti let. Je to ale dlouhodobá záležitost, protože přípravu a průběh těchto prací ovlivňují třeba i různá geologická podloží,“ uvedl Jiří Svoboda.

Cílem je, aby i česká železniční infrastruktura víc „zezelenala“. Do deseti let by proto měla

být z více než poloviny pod trolejemi. Současně se sjednocuje i napájení soustav ze stejnosměrné na střídavou. Snahou je, aby v roce 2040 byla elektrická napájecí soustava výhradně střídavá s napětím 25 kV.

„Infrastruktura se na to musí připravit ještě dříve než výroba a doprava,“ dodal šéf Správy železnic.

Výzvy i rizika

Jak řekl i Tomáš Tóth, Green Deal představuje obrovskou hrozbu, ale zároveň je to i obrovská příležitost k tomu, „abychom přetáhli zboží z přetížených silnic na železnici.“ Tahounem má být hlavně posílení segmentu jednot-

livých vozových zásilek a kombinované dopravy.

Podle jeho slov se bude muset nákladní železnice v Evropě vyrovnat s několika zásadními změnami, které otřesou jejími základy. Jde především o plány Evropské unie na snížení emisí (z dopravy o 90 procent do roku 2050), a související změny v přepravovaných komoditách.

Zatímco dieselová trakce zatěžuje ekologii emisemi a je i hlučnější, elektrická je mnohem účinnější, a proto nákladní doprava bude ráda využívat efekty další elektrifikace. Na Green Deal ale není zatím v Česku nachystaný vozový park.

„U nás sice odvádíme 92 pro-

cent výkonů v závislé trakci, ale poměr lokomotiv máme 50 na 50. Diesely potřebujeme, bez nich by třeba nebylo možné vozit z Jesenicka dřevo vytěžené po kůrovcové kalamitě, řadit vlaky nebo jezdit na vlečky zákazníků. Tam nám nezávislost poskytnou hybridní nebo duální lokomotivy, ale je to tak na 10 až 15 ket,“ dodal šéf ČD Cargo.

Hybridní technologie posílí export

Také Josef Gulyás připomněl zpětnou vazbu, kterou firma potřebuje, protože pokud nebude na trhu poptávka, sebelepší výrobní program neuspěje.

„Úspěšní jsme proto, že se umí-

me přizpůsobit změnám kolem nás. Jsme klientsky nastavená firma se silným vývojem, která umí nabídnout moderní vozidlo s dobrým poměrem cena – výkon. Věřím, že hybridní technologie nám pomohou vstoupit i na západoevropský trh, včetně toho nejnáročnějšího v Německu,“ dodal generální ředitel CZ LOKO.

CZ LOKO se opírá o své know-how, soustřeďuje se na vlastní portfolio drážních vozidel a chce kryt jejich celý životní cyklus. Podle něho pro úspěch není rozhodující, kdo bude první, ale kdo v duchu zajištění udržitelnosti hospodářství EU nabídne nejefektivnější řešení z pohledu cena - výkon a komplexní služby.



Letošní Technická konference CZ LOKO se kvůli epidemiologickým opatřením vysílala online z pardubického studia. Sledovaly ji na tři stovky zájemců, ti registrovaní měli možnost posílat jejím účastníkům dotazy.



Evropský zabezpečovač do brejlovců ČD Cargo a MUV Správy železnic

Kdyby CZ LOKO před pár lety zaspalo a nevěnovalo se průkopnické práci s evropským zabezpečovacím systémem ETCS, tyhle řádky byste nečetli. Firmě by prostě ujel vlak, jak se říká. Naplnění této podnikatelské vize ale znamená, že v CZ LOKO začíná instalace ETCS do 30 lokomotiv 753.7 (brejlovec) národního dopravce ČD Cargo. Systém pak bude dále nainstalován i u lokomotiv stejné řady dopravců Unipetrol Doprava a PKP Cargo International. Zakázku, na níž se podílí také Bombardier, firma získala ve výběrovém řízení. Kontrakt za 12,9 milionů eur, tedy zhruba 339 milionů korun, musí být podle sjednaných podmínek dokončen do konce roku 2022.

ČD Cargo využije dotace

„Teď v červenci proběhne přístavba prototypové lokomotivy, u níž chceme práce ve výrobě ukončit do konce září. Od října pak začne sériová montáž ETCS do zbylých 29 brejlovců,“ říká Ondřej Macho, key account manager CZ LOKO.

Při osazování hnacích vozidel vlakovým zabezpečovačem ETCS využije ČD Cargo finanční podporu z Operačního programu Doprava.

„Máme pod smlouvou kontrakty na většinu vozidel závislé i nezávislé trakce, které budou třeba pro zajištění provozu pod dohledem ETCS, a to plně v souladu s termíny národního implementačního plánu,“ řekl v této souvislosti Tomáš Tóth, předseda představenstva ČD Cargo. Od roku 2025 bude na koridorových tratích v Česku výhradní provoz, tedy pouze s lokomotivami vybavenými ETCS.

Správa železnic vybavuje „muvky“

Stejně provozní důvody hledáme také u tendru Správy železnic na dodávku ETCS do dalších 44 speciálních drážních vo-



zidel MUV 75 určených na opravu a údržbu tratí. Tu za 438 milionů korun bez DPH získala společnost CZ LOKO.

První dvě takto vybavené „muvky“ se objeví v prosinci 2022 na trati Olomouc – Uničov. Celá zakázka pak skončí koncem roku 2024. Správa železnic už v květnu uzavřela smlouvu s AŽD Praha na instalaci mobilní části systému ETCS do 54 vozidel, a to tří MTW 100 a 51 vozidel MVTV v různých verzích za víc než půl miliardy korun. Ty se používají na údržbu, kontrolu a opravu trolejového vedení.

Co je ETCS

ETCS je automatický zabezpečovací systém, který kontroluje pohyb a polohu vlaků. Umožňuje například zastavit vlak při nedovoleném projetí návěstidla, dohlíží také na dodržování nejvyšší

dovolené rychlosti v daném úseku a nejvyšší dovolené rychlosti vlaku. Při jejím překročení zabezpečovač zasáhne do řízení vozidla.

Stát počítá s instalací systému ETCS na mezinárodní koridory i další hlavní a regionální tratě. Jezdit po nich budou moci pouze vozidla vybavená mobilní částí systému. To se týká i speciálních vozidel Správy železnic určených k opravám a údržbě železničních tratí či například k diagnostickým účelům.

„Bez špičkového produktu by se o nás nikdo nezajímal. Bylo to nákladné strategické rozhodnutí. Nyní se nám to ale vrací v podobě zájmu mnoha železničních dopravců,“ zmínil už v roce 2019 v Břeclavi při předávání prvního EfiShunteru 1000 vybaveného ETCS vizionářské rozhodnutí Josef Bárta, předseda představenstva CZ LOKO.

Alena Švec Neffová,
vedoucí oddělení nákupu v rozhovoru říká:

Zvládat ETCS i národní balíčky znamená posilovat naši pozici na trhu

O vlakovém zabezpečovacím systému ETCS hovoříme s Alenou Švec Neffovou, vedoucí oddělení nákupu, které je od října 2020 součástí reorganizovaného Úseku obchodu a nákupu, tvořeného hned pěti odděleními.

Jak probíhal výběr dodavatelů?

Pro řady lokomotiv 744.1 a 742.71 spolupracujeme s firmou Bombardier a stali jsme se tak společně průkopníky v zavádění systému ETCS v Česku a na Slovensku. Když se s projektem začínalo, byl pro nás Bombardier, vzhledem k přídatným systémům, neoptimálnější volbou.

Co se od té doby změnilo?

V současné době jsme samozřejmě již dál, výběr dodavatelů nevyjímáme. Ať již jde o zkušenosti nebo eliminaci rizik. Počet projektů přitom roste. Systémem ETCS se vybavují naše nové EfiShuntery a modernizované lokomotivy. Dosažují se i do stávajících lokomotiv nebo speciálních drážních vozidel.

Lokomotivy určené zahraničním zákazníkům přitom vybavujeme i jejich národními zabezpečovači. To se týká třeba Polska, Švédska, Norska, Maďarska a nově je vyjednáváme pro DualShunter 2000 i s Itálií.

Co ovlivňuje výběr?

Je to kombinace zkušeností s těmito zeměmi, komunikace, zpětné vazby a samozřejmě ceny. Lze říct, že oslovuje-



me dodavatele jako je Alstom, do jehož skupiny nově spadá i Bombardier a dále pak Siemens CAF a Anglesstar.

Co to CZ LOKO přináší?

Bezesporu se tím posiluje naše pozice na trhu, protože budeme umět dodávat lokomotivy do zemí, kde se ETCS stává povinnou výbavou. A těch, jak známo, přibývá.

Kdo má tento nákup na starosti?

Byl jím pověřen Jan Gulyás, který ve firmě pracuje přes rok na pozici junior nákupčí. V průběhu svého působení získal technické a obchodní zkušenosti a vypracoval se na velmi dobrou úroveň. Má rovněž i dobrou interní odezvu a podporu od ostatních oddělení, dobře komunikuje s dodavateli, a to i v angličtině. Proto mi přišlo smysluplné dát mu na starost tento páteří projekt, u jehož realizace bude mít mou plnou podporu.

Téměř osm tisíc testů na covid odhalilo jen 59 pozitivních případů

Za první tři měsíce, kdy v CZ LOKO začalo od března firemní testování zaměstnanců na covid, podle mimořádného opatření ministerstva zdravotnictví, bylo provedeno téměř 8000 testů, z nichž 59 bylo pozitivních. Od poloviny května se již ale neobjevil žádný. Počet odhalených pozitivních zaměstnanců nevybočil z celostátních průměrů, což je 1 – 2 procenta pozitivních z celkového počtu zaměstnavatelů testovaných osob.

„Snažili jsme se najít efektivní způsob, a proto se zkombovalo několik možností, aby testování bylo pro zaměstnance maximálně komfortní,“ říká Ivana Krátká, vedoucí oddělení Personální administrativy.

V největších provozovnách Česká Třebová a Jihlava padla volba na testování prostřednictvím zdravotnického zařízení firmy Renturi, která zajistila vyškolený zdravotnický personál i dodávky antigenních testů. Společnost CZ LOKO dala k dispozici vhodné prostory a zajistila vlastní koordinátory, kteří vedou evidenci testovaných a zajišťují plynulý průběh jednotlivých testovacích dnů.

„Testujeme zde dvakrát v týdnu tak, aby tuto možnost měli i lidé, pracující ve směnách,“ dodala Ivana Krátká.

V ostatních provozovnách probíhá testování formou samotestů prostřednictvím vedoucích jednotlivých středisek nebo pověřených osob. CZ LOKO objednalo jedny z nejlépe hodno-

cených samotestovacích sad FlowFlex, jejíž použití je velmi jednoduché.

Zajímavosti z testování:

- Každý týden se v průměru testovalo 600 zaměstnanců.



Jak se testovalo od března do května:

Měsíc	Počty testovaných	Počty pozitivních	Přepočít v %
březen	2916	44	1,50
duben	2538	12	0,47
květen	2462	3	0,12

- Nejvíce pozitivních osob bylo v březnu 2021. Od dubna byl patrný pokles, od poloviny května nevykazuje žádné pozitivně testované osoby.
- Během měsíce května ubýlo zaměstnanců, kteří se musí testovat. Zde velmi pomohlo prodloužení ochranné lhůty po prodělaném onemocnění covid a rostoucí počet proočkovovaných osob.
- Nyní se netestuje na 280 zaměstnanců, nejméně jednou je očkováno 130 zaměstnanců a jejich počet roste.
- Onemocnění covid prodělal zhruba 150 zaměstnanců.
- Pro zpříjemnění testování se rozdalo již přes 3000 lízátek a bonbónů CZ LOKO.

První kontrakt ve Švédsku pomůže i v Norsku

Švédsko se stane dvacátou zemí, po jejíž železnici budou jezdit lokomotivy CZ LOKO. Půjde o EffiShunter 1000 v barvách norské firmy Trainpoint Norway. Ta ji podle smlouvy uzavřené v únoru převezme ještě letos. Následovat bude testování a v průběhu první poloviny roku 2022 zkušební provoz. Celý schvalovací proces má skončit do konce příštího roku. Následovat by mělo schválení také v Norsku.

„CZ LOKO nás přesvědčilo širokou nabídkou lokomotiv a možnosti modulárních úprav pro specifické skandinávské pod-

mínky,“ uvedl Hans Sörum, výkonný ředitel Trainpoint Norway. S provozem v arktických podmínkách má CZ LOKO velké zkušenosti z Finska, kde dopravce Fenniarail s EffiShuntery 1600 jezdí až za Polární kruh, kde teploty v zimě klesají i pod -40°C.

„Ve Švédsku a Norsku vidíme velký tržní potenciál. Existuje zde více než sto, často desítky let starých, lokomotiv. Jejich provoz bude čím dál náročnější nejen kvůli stárí, ale i absenci ETCS. Bude je tedy třeba v nejbližších letech nahradit a my chceme být u toho,“ říká



Barevné řešení lokomotivy EffiShunter 1000 společnosti Trainpoint Norway.

Jan Kutálek, člen představenstva CZ LOKO.

Pro provoz ve Švédsku bude čtyřnápravový EffiShunter 1000 vybaven národním zabezpečovacím systémem ATC a evrop-

ským ETCS. To umožní jeho využití nejen na posunu, ale také v traťové službě.

„Líbí se nám systém výměnných paketů. V budoucnu počítáme s výměnou spalovacího

motoru za baterie. Také oceňujeme, že CZ LOKO začalo pracovat na nové generaci lokomotiv HybridShunter 400 a DualShunter 2000,“ uzavřel Hans Sörum.

Deset lokomotiv řady 741.7 pro Italskou CLF

Potvrzením výborného jména lokomotiv CZ LOKO v Itálii se stal kontrakt se společností Costruzioni Linee Ferroviarie (CLF) na dodávku deseti strojů řady 741.7. Dva budou zcela nové a firma, specializovaná na výstavbu a údržbu tratí, je převezme ještě letos. Zbýlých osm pak budou představovat modernizace loko-

motiv řady 740, které CLF v Česku koupilo zhruba před 15 lety. Údržbu a servis zajistí dceřiná společnost CZ LOKO Italia. Sama CLF není licencovaným dopravcem a využívá obecně zavedené možnosti pohybovat se výhradně na úsecích vyloučené koleje na základě povolení správy infrastruktury.

Ocelárny ArcelorMittal převzaly na Ukrajině dva EffiShuntery 1600

Poslední dvě lokomotivy EffiShunter 1600 ze čtyřkusové série si v ukrajinském Krivom Rogu převzaly na konci března zástupci tamních oceláren ArcelorMittal. Převoz na více než 500 kilometrů dlouhou vzdálenost začal koncem února. Jeho součástí byla také další příprava v depu ZSSK Cargo Haniska u Košic. Plně do provozu byly lokomotivy uvedeny v dubnu. Přímé financování zajišťuje OTP Leasing Ukrajina. „Pronikání na zdejší trh je pro CZ LOKO logickým krokem, neboť Ukrajina nutně potřebuje mo-

dernizovat svou železniční infrastrukturu a vozový park. Naší ambicí je se na tom podílet,“ uvedl Lubomír Dlábik, vedoucí oddělení exportu CZ LOKO. V zemi se tak podařilo navázat na úspěch z roku 2007, kdy byla ukrajinským železnicím dodána lokomotiva ČME3P-1744, modernizovaná ve spolupráci s opra- várenským závodem v Poltavě. Vnitropodniková železniční síť má v Krivom Rogu strategickou roli při zásobování a stabilní výrobě a právě EffiShuntery 1600 v tom mají hrát významnou roli.

Polský PKP Intercity koupí deset EffiShunterů 300



Dva EffiShuntery 300 si objednal i srbský Srbija voz. Přeprava do Srbska proběhla netradičně po silnici.

Polský státní železniční dopravce PKP Intercity, provozující dálkovou osobní dopravu, koupí od CZ LOKO deset lokomotiv EffiShunter 300. První obdrží za rok a půl, kompletní sérii pak do dvou let. Využije je především pro lehký posun v depech a odstavných stanicích v důležitých železničních uzlech Varšava, Gdaňsk, Wrocław, Katowice a Krakov. O úspěchu CZ LOKO, které se dosud v zemi prosazovalo především v oblasti oprav, rozhodla náročná veřejná soutěž.

Velké investice v Polsku nyní míří do nákupu nových lokomotiv

„Náš kontrakt navazuje na dodávku stejného typu lokomotivy dopravní společnosti Metro Warszawskie,“ říká Roman Stříž, předseda představenstva dceřiné společnosti CZ LOKO Polska a nově také vedoucí obchodního oddělení. EffiShunter 300 představuje lehkou dvounápravovou lokomotivu, konstruovanou s ohledem na co nejnižší výrobní a provozní náklá-

dy. Lze ji provozovat i na speciálních tratích metra, což je nespornou konkurenční výhodou. Pro provoz v Polsku bude vybavena národním zabezpečovačem SHP a na přání zákazníka také hlasitým odposlechem prostoru kabiny strojvedoucího. „Polsko s největší ekonomikou ve střední Evropě je pro nás velmi perspektivním trhem. Lokomotivní park čeká velká obnova. Jsme si ale vědomi místní silné konkurence a nebráníme se proto ani jakékoliv spolupráci,“ dodal Roman Stříž.

Subterra na železniční stavby nasadí EffiShunter 1000



Z podpisu smlouvy na dodávku lokomotivy EffiShunter 1000 společnosti Subterra.

Stavební společnost Subterra ze skupiny Metrostav se stane prvním českým soukromým provozovatelem lokomotivy EffiShunter 1000 vybavené

systémem ETCS. Smlouva byla podepsána v dubnu s termínem dodání v prvním čtvrtletí 2022. Firma ji využije při přepravě stavebního materiálu a tra-

ťové mechanizace na železničních stavbách.

„Získáme větší nezávislost a flexibilitu. To nám umožní lépe plánovat a koordinovat činnos-



Lokomotiva EffiShunter 1000 od českého výrobce CZ LOKO.

ti na našich stavbách v Česku a na Slovensku,“ uvedl Jaroslav Čížinský, výrobně-technický ředitel Subterra.

Firma dosud řešila železniční

přepravy stavebního materiálu a techniky dodavatelsky, případně pronájmem lokomotiv. CZ LOKO se přitom postará o servis a údržbu lokomotivy.

Nová hala umožní zkrátit výrobní časy a zvýšit kvalitu

Nová výrobní hala v jihlavské provozovně CZ LOKO přinesla další 4 tisíce metrů čtverečných pracovní plochy. Přesunula se do ní kompletní montáž komponentů a finální montáž lokomotiv.

„V praxi to znamená, že komponenty z lakovny se převezou do nové haly a veškerá montáž již probíhá pouze v tomto prostoru. Po dokončení montáže komponent je přesouváme jen v rámci haly rovnou na lokomotivu. Výsledkem je kompletně sestavená lokomotiva, která pak odsud odjíždí,“ popisuje základní změny šéf jihlavské výroby Vlastimil Budař.

A dodává, že nová investice nejen usnadnila manipulaci s komponenty a zrychlila výrobu, ale znamená i velký posun v kvalitě pracovního prostředí.

Průběžným cílem je měsíčně vyrábět tři lokomotivy. Podmínkou tedy je zkrátit dobu sestavení lokomotivy na 70 dní.

„Je to další velká výzva pro celý jihlavský tým i kolegy z českořebovské provozovny, kteří nám



dodávají některé komponenty jako třeba podvozky,“ uvedl Vlastimil Budař.

Pro část uvolněných prostor se nyní zpracovávají návrhy nových

layoutů, pro část se ještě řeší jejich další využití.

Dosavadní výrobní kapacity již nestačily zájmu trhu a bylo třeba vybudovat nové. Zahájení stav-

by předcházela náročná příprava území, včetně demolice nevyhovujících objektů, zejména starých skladů. Ty nahradila nová stavba. Další velký zásah představova-

lo rušení kolejí a jejich přestavba. Součástí nedávných investic v jihlavské provozovně byla také stavba nové přesuvny, váhy kolejových vozidel a zkušebny lokomotiv.



Nové výrobní prostory jihlavské provozovny si v doprovodu předsedy představenstva a hlavního akcionáře CZ LOKO Josefa Bárty prohlédli bývalí manažeři minoritního akcionáře Zeppelin CZ Josef Mixa a František Pouliček. Spolu s nimi výstavbu a význam nové investice pro rozvoj firmy ocenil také Stanislav Chládek, generální ředitel Zeppelin CZ a předseda dozorčí rady CZ LOKO.



Nová výrobní hala umožnila v jihlavské provozovně CZ LOKO zásadně rozšířit kapacity o další čtyři tisíce metrů čtverečných. Tím se zlepšily podmínky pro montáž lokomotiv a jejich komponentů.

První železniční showroom ve virtuální realitě

Unikátní virtuální depo, představující produkci CZ LOKO, se 7. června otevřelo veřejnosti na adrese www.virtualdepo.czloko.cz. Nabízí prohlídku nejnovějších modelů průmyslových lokomotiv ve virtuální realitě i klasickém 3D režimu přímo ve firemním webovém prohlížeči. Společnost CZ LOKO bude systém využívat pro obchodní prezentaci a později také pro školení a trénink zaměstnanců.

Dalším z cílů projektu Virtual Depo je otevření pomyslné brány výrobního závodu milovníkům železniční techniky a nabídnutí nevšedního zážitku i široké veřejnosti. Díky zobrazení ve webovém prohlížeči ve VR i 3D režimu mohou lidé systém využívat pomocí mobilu, desktopu i VR headsetu.

„Virtuální realitu bereme ja-

ko praktickou a efektivnější cestu, jak představovat naše lokomotivy partnerům i fanouškům po celém světě. Umožňuje to poskytovat jim přímou podporu v míře, která by ani za běžných podmínek nebyla možná. Pandemická omezení nám přinesla příležitost dát prostor inovaci, která dál ovlivní naši celkovou komunikaci,“ říká k projektu Jan Kutálek, obchodní ředitel a člen představenstva CZ LOKO.

Projekt virtuálního železničního depa vznikl za necelý rok jako odpověď na omezení klasických veletrhů a obchodních činností. Původní záměr se postupně rozšířil o možnosti školení a výuky nejen zaměstnanců, ale i zákazníků. Systém byl navržen a realizován českým vývojářským týmem, který stojí za službou VR Plato. „Chceme nacházet praktická využití VR

technologie, zejména v komunikaci a vzdělávání. V CZ LOKO jsme našli partnera se skuteč-

nou vizí a schopností nápady uvádět na svět,“ uvedl Adam Digrin, designer VR Plato. Přes

60 procent produkce lokomotiv putuje na export, zatím do 19 zemí dvou kontinentů.



Lukáš Taneček: Svět železnice a designu dopravních prostředků je pro mě jedním z nejhezčích

Lukáš Taneček je královéhradecký designér, který ovlivňuje i podobu lokomotiv a dalších drážních vozidel, vyráběných v CZ LOKO. Už to je dobrých 12 let, co s firmou začal spolupracovat.

Během této doby se podílel například na novém designu speciálního vozidla MUV 75, současném vzhledu EffiShunteru 1000 a poslední rok se intenzivně věnuje práci na zcela novém designovém jazyku kompletního portfolia lokomotiv.

Za tu dobu se už ušel pořádný kus cesty. A to nejen jeho osobního vývoje designéra, ale především v technologiích, která firma používá.

„Před deseti lety si nikdo neměl představit, že si vezmete headset pro virtuální realitu a nový návrh lokomotivy si prohlédnete v reálném zobrazení ve velikosti 1:1. Prostě obcházíte kolem dokola ten ohromný kolos lokomotivy v krásné hale, vidíte každý šroub, vidíte, jak vypadá tvar zábradlí a světel, ale nic z toho ještě neexistuje. Z toho vznikl i velmi průkopnický projekt 3D DEPO CZ LOKO, který je fascinující. Jsem rád, že jsem se na něm mohl podílet,“ říká Lukáš Taneček.

A přidává ještě jeden postřeh o 3D tisku. Ještě před pár lety šlo o nedostupnou a drahou záležitost. Dnes je už běžnou samozřejmostí. O programech na skicování a modelování ani nemluvě. Vše je rychlejší, snadnější a dokonalejší ve výstupu. O takové práci říká, že jde o skvělou výzvu, protože možnost podílet se na funkčním designu lokomotiv nepřichází každý den. Často přitom tvoří designové skici budoucích vozidel. Ty jsou stejně jako v automobilkách velmi důležité pro budoucí vize i marketing. Jde o jakýsi vzkaz ven - nestojíme na místě, stále na něčem pracujeme a přemýšlíme. I když se to na kolejích objeví až později.

„Z mého pohledu není rozdíl, jestli tvoříte design sportovního auta nebo lokomotivy. Tvary musí na sebe logicky navazovat, hlavně proporce musí být vyvážené, oku lahodící,“ poznamenává. Zdůrazňuje přitom, že jedinečnost je zapamatovatelná, a vnější tvary se mohou stát poznávací značkou celé firmy. Pokud je na kolejích stroj a člověk má hned jasno, že jde o produkt CZ LOKO, pak se podařila velká věc.

„Svět železnice a designu dopravních prostředků je pro mě jedním z nejhezčích. Možnost navrhnout nový design celé flotily lokomotiv CZ LOKO je jednou z nejkrásnějších zakázek v mém životě. Jsem rád, že jsem k tomu dostal příležitost,“ poznamenává.

Nábytek je jiný svět

Nedávno navrhl unikátní jídelní stůl Pátangue z umělého kamene, v němž jsou dvě malé prohlubně, sloužící jako mísa

na ovoce či zeleninu. Síla materiálu je stažena pod desku a stůl působí, jakoby měla deska jen pár milimetrů. Díky tomu, že na čtyřech místech ústí kámen k bodům, kde přechází v dřevěné nohy stolu, působí jako jeden organický celek z kamene a dřeva.

O této práci říká, že nábytek je jiný svět. V něm se designově pracuje s málem.

Někdy stačí jen zajímavě vytvářet hranu, nohu stolu, zvýraznit šev na čalounění a výsledný dojem získá úplně novou dimenzi. Ale stejně, jako u lokomotiv, musí být celkové výsledné proporce vyvážené.

„Stůl s kamennou deskou byla výzva od českého výrobce sanitární techniky z umělého kamene. Chtěli něčím ukázat, jak je jejich materiál tvarovatelný a že je z něho možné vyrobit i jiné věci než jen umyvadla nebo vany. Stůl tak slouží jako promo prvek, na němž firma předvádí své možnosti,“ popisuje cestu k unikátnímu produktu.

Průmyslový design má u nás dlouhou tradici a mnohé průmyslové produkty dobře vypadaly už v časech c. k. monarchie



nebo později za první Československé republiky. Ať už se jednalo o tvar bot firmy Bata, architekturu, sklo, nábytek, motocykly nebo automobily. Stále je tak na co navazovat, nebo se minulostí inspirovat.

Značka jako obchodní nástroj

Lukáš Taneček vytvořil i současné logo CZ LOKO a přidal k němu i slogan Locomotion Excellence, aby z co nejkratší-

ho slovního spojení bylo patrné, o jaký produkt jde. Proto je logotyp velmi snadno srozumitelný a zapamatovatelný.

„První dojem z prezentované značky je klíčový a málokdo si uvědomuje, že právě značka je nejsilnější obchodní nástroj a často i to nejcennější, co firma vlastní,“ říká.

Výsledkem je čistý nápis pouze ze šesti modrých písmen. Slogan je naopak psaný ručně a posléze zdigitalizován. Tím vznikl kontrast mezi čistým inženýrským

písmem v logotypu a lidskou rukou v claimu.

Podle Lukáše Tanečka tak upozorňujeme na fakt, že většina věcí vzniká prvními tahy tužkou a rukou a až potom přicházejí na řadu počítače, programy a roboti.

Následoval také kompletní vizuální styl firmy, včetně označení budov v provozovnách, firemních vozidel, navigačních systémů v areálech nebo vzhled tištěných materiálů.

„Veškeré věci, co se nám povedly, vznikly také zásluhou perfektně fungujícího oddělení marketingu a skvělé spolupráce s technickým úsekem CZ LOKO. Odsud mi chodí zajímavá zadání, která musím řešit. A to mě posouvá stále vpřed, protože chci, aby byli ve firmě maximálně spokojeni.“

Lukáš Taneček se po ukončení Mistrovské školy uměleckého designu v Praze, kde studoval v letech 1992–1996, věnuje produktovému a grafickému designu. Vedle CZ LOKO spolupracuje v produktovém designu také s výrobcí automobilů, nábytku nebo nápojů.

Nepřekvapí, že má rád historická vozidla, klasiky, youngtimery a vůbec historii automobilismu a motorsportu. Ve volnu, tedy hlavně o víkendech, se rád věnuje dvěma školou povinným dceřám, kdy dohání, co s nimi v týdnu ošidil. Třeba výlety na kole je baví moc.

