

Ve Švédsku začíná zkušební provoz EffiShunteru 1000

2

Provozní ředitel Jaroslav Plhák: Splnění rozpočtu je reálné. Ale všichni si ho musíme naplno odpracovat

3

Manažer Engineeringu Aleš Kabourek o práci technického úseku

4

V kolovce skončil zkušební provoz a začal ten běžný

5

Obchod posiluje. Prosadil se nově na Slovensku a opět i v Itálii

7

Kolektivní smlouva zaměstnancům garantuje řadu výhod a benefitů

8

Španělský CAF se stal novým dodavatelem zabezpečovače ETCS do projektů CZ LOKO

Španělská společnost CAF se stala novým dodavatelem evropského zabezpečovače ETCS do lokomotiv CZ LOKO. Strategická smlouva byla podepsána v únoru. „Hodně si od tohoto kroku slibujeme. Vzhledem k problémům se systémem Bombardier Ebicab jsme intenzivně hledali nového dodavatele. A věříme, že s CAF bude zejména technická spolupráce úspěšná a pomůže nám k nutné stabilizaci našeho portfolia,“ říká Jan Kutálek, obchodní ředitel a člen představenstva CZ LOKO. Firma bude kromě systému CAF Auriga, využívat také systém Alstom Atlas, který implementuje do projektů speciálních drážních vozidel MUV.

Skupina CAF ve světě zaměstnává na 10 tisíc lidí a kromě elektroniky vyrábí také železniční osobní vozy a jednotky, vysokorychlostní jednotky a příružený sortiment. Ve Španělsku má čtyři divize, z nichž partnerem CZ LOKO je divize CAF Signalling ze San Sabestianu, kde své zařízení ETCS vyrábí. To splňuje všechny evropské legislativní, softwarové a bezpečnostní požadavky a nyní probíhá jeho implementace do několika projektů CZ LOKO. Prvním bude lokomotiva 743.201 pro České dráhy. Jednotný evropský zabezpečovací systém ETCS je v zemích Evropské unie pro nová traťová vozidla povinný. Pro CZ LOKO tedy představuje klíčový komponent, jímž firma vybavuje prakticky všechna nová a modernizovaná vozidla. A dodatečně také vozidla vyrobená v minulosti jako jsou řady 753.6 a 753.7.

„V Evropě působí zhruba pětice výrobců mobilních částí zařízení ETCS. Ani tak ale není výběr toho nejlepšího partnera a řešení jednoduchý. Kvůli zastupitelnosti, nahraditelnosti i dodacím dobám potřebujeme mít zpracovaná technická řešení se dvěma dodavateli. A to se nám díky strategické smlouvě s CAF snad podaří,“ dodal Jan Kutálek.

V roce 2017 se CZ LOKO rozhodlo využít systém EBICAB 2000 od firmy Bombardier Signalling. Poté, co byla prodána nadnárodnímu koncernu Alstom, který tak ovládl svého konkurenta, se systém EBICAB přestal vyrábět. Právě CAF Auriga tento systém v projektech CZ LOKO nahrazuje. Není to ale zadarmo, neboť se musí opakovat projekt implementace do nových vozidel řad 744, 742.7 a také poslední série 753.7. Jde o desítky milionů korun, které muselo CZ LOKO do této změny investovat.



Zástupci firem CAF Signalling a CZ LOKO při podpisu smlouvy o strategické spolupráci v baskickém San Sebastianu. Zleva Arantxa Olasagasti, Xabier Subijana, Iríngo Badiola, Alena Švec Neffová, Jan Kutálek a Pavel Peterka.

neboť se musí opakovat projekt implementace do nových vozidel řad 744, 742.7 a také poslední

série 753.7. Jde o desítky milionů korun, které muselo CZ LOKO do této změny investovat.

Díky! Přístup zaměstnanců pomohl snížit náklady na energie o 14 milionů korun

Opatření, přijatá ve společnosti CZ LOKO ke snížení spotřeby energií a dopadů energetické krize na chod firmy, přináší výsledky. Od října do konce března energetické úspory dosáhly 14 300 000 Kč.

„Všem, kteří jste vydrželi nepopulární snížení teplot na pracovištích a týmu našich energetiků pod vedením Jana Gregara, za to děkujeme. Bez vytrvalé a tvrdé práce našich energetiků a pochopení a zapojení ostatních zaměstnanců, bychom takový výsledek nedosáhli,“ říká Jiří Kutálek, správní a personální ředitel CZ LOKO.

Na podzim 2022 podle tehdejších cen na spotovém trhu se odhadovalo, že firma za energie v přepočtu zaplatí až 244 milionů Kč za rok. Přitom standard-

ní rozpočet na rok je 25 milionů Kč. Na tento výhled se proto okamžitě reagovalo řadou opatření, včetně výrazného snižování teplot na provozech, skladech i v kancelářích a dalšími energetickými opatřeními. Jedním z nich bylo i přepojení části vytápění českořezbovské provozovny na uhelnou kotelnu ČD, jejíž tepelná energie byla výrazně levnější než z plynové kotelny.

„V tuto chvíli jsme již v komfortnější situaci, byť se ani zdaleka nemůžeme bavit o návratu na původní hodnoty,“ dodal ředitel. Opatření na úsporu energií proto trvají dál i v nadcházejících teplejších jarních a pak i letních měsících.

Jiří Kutálek přitom oceňuje také přístup a práci několika zaměstnanců z jiných úseků, kteří se

aktivně podíleli na návrhu úsporných energetických opatření.

„Omlouvám se, že nemohu jmenovat všechny kolegy, ale rád bych zmínil alespoň vedení výroby v Jihlavě, které bylo svými nápady a přístupem nejaktivnější a inspirací i pro ostatní,“ uzavřel.

CZ LOKO současně připravuje dlouhodobá energetická řešení pro rok 2025 a dále. Cílem je větší míra nezávislosti na plyn a elektrické energii od stávajících dodavatelů. Zpracovává se energetický audit a pokračuje analýza optimalizace firemní energetiky. Dokončena by měla být již letos a následně bude stanoven dlouhodobý strategický plán, který bude reflektovat také nová nařízení Evropské unie o uhlíkové stopě a udržitelnosti.



Hned tři lokomotivy EffiShunter 600 budou obsluhovat provozy slovenských Železniží Podbrezová. Při slavnostním předání jsou Marian Kurčík, místopředseda představenstva železárny a Jan Kutálek, člen představenstva CZ LOKO. (Více informací na straně 6)

Ve Švédsku začíná zkušební provoz EffiShunteru 1000

Počátkem února byl ve Švédsku zahájen administrativní proces vedoucí k zahájení zkušebního provozu lokomotiv EffiShunter 1000, objednaných společností Trainpoint Norway. Bude se odehrávat za plného provozu v rámci běžných výkonů lokomotivy. Dojít by k tomu mohlo už během dubna.

„Předcházela tomu řada testů, které všechny dopadly hned napoprvé na jedničku s hvězdičkou,“ říká Dalibor Palko z útvaru technického marketingu CZ LOKO.

„Dosažení této mety v tak krátkém čase umožnila certifikace EffiShunteru 1000 podle nejnovějších norem TSI. To mimo jiné znamená, že základní schvalovací proces vykonaný v jedné členské zemi EU musí akceptovat i ostatní členské státy,“ dodává. Trainpoint Norway si u CZ LOKO objednal pět zbrusu nových EffiShunterů 1000 pro provoz ve Švédsku a Norsku. Jako první z této zakázky byla vloni dokončena lokomotiva 744.144, která v září 2022 putovala z jihlavského závodu do švédského Göteborgu. Část cesty z Rostocku



Součástí testování byly i zkoušky nutné pro provoz v zimním režimu až do -40°C s výskytem sněhu, ledu a krup.

do Trelleborgu přitom absolvovala na palubě lodi Stena Line. V depu společnosti Nordisk TogTeknikk proběhlo konečné zapojení vlakových zabezpečovačů ATC-2, ETCS a doladění řídicího systému. Na to navázaly zkušební jízdy v obvodu depa, při kterých se simulovaly i jednotlivé funkce vlakových zabezpečovačů.

Další kolo zkoušek se odehrálo 800 km severněji na tratích v okolí Långsele, kde se ověřovala kompatibilita mezi traťovou částí národního zabezpečovače ATC-2 a mobilní částí umístěné na lokomotivě.

„Tato lokalita přitom nebyla vybrána náhodou. V Långsele je depo společnosti Railcare, která si bude nové lokomotivy najímat,“ vysvětluje Dalibor Palko. Poslední zkoušky byly věnovány testům evropského zabezpečovače ETCS na 165 kilometrů dlouhé trati spojující Boden s Haparandou. Souběžně proběhly i zkoušky nutné pro provoz v zimním režimu, který normy definují jako teplotní pásmo T2. To počítá s teplotami -40 °C až +35 °C a výskytem sněhu, ledu a krup.

Řízení logistiky se vrátilo do úseku obchodu a nákupu

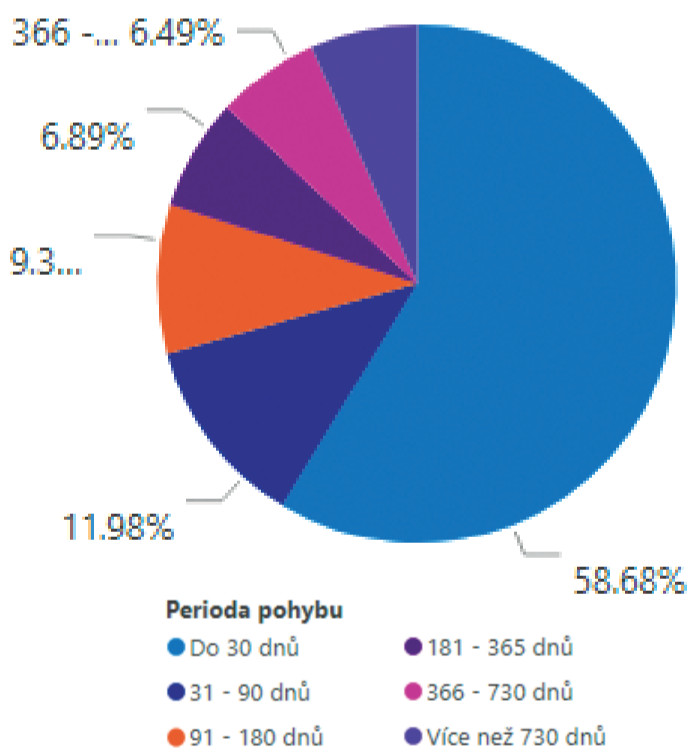
S novým rokem 2023 došlo v CZ LOKO ke změně v Úseku plánování a logistiky, z něhož bylo oddělení logistiky převedeno opět pod Úsek obchodu a nákupu, jak tomu bylo dříve. Znamená to, že řízení skladů a interní logistiky spadá opět do kompetencí obchodního ředitele Ing. Jana Kutálka, MBA. „Nastavíme původní koncept, že odpovědnost oddělení logistiky začíná příjmem materiálu na sklad a končí jeho předáním na předávacím místě ve výrobních provozech. Na samotných pracovištích i nadále zůstává režijní manipulace podle jednotlivých výrobních provozů,“ uvedl ředitel. Cílem je zefektivnit převážně činnosti skladového hospodářství, interní logistiky a také plánování materiálu v čase.

Novým vedoucím oddělení logistiky je Mgr. Kamil Vařečka, který přišel z automotive prostředí. S logistikou a plánováním má letité zkušenosti, které by měl přenést i do života CZ LOKO a jeho chod posunout dál.

Personální změna nastala i v čele oddělení nákupu, kde Pavel Peterka nahradil Alenu Švec Neffovou, která v březnu z firmy odešla.

„Plánování materiálu a s tím spojená absolutní výše skladových zásob, která je nyní na rekordně vysokých hodnotách, je akutním problémem. Musíme si s ním poradit a vyřešit ho, protože firmu finančně velmi zatěžuje,“ uvedl Jan Kutálek. Příčinou proč je tomu tak, je víc a lze je shrnout do tří základních bodů:

Rozložení zásob podle doby obrátky na skladě



Nekonzistencí dat v požadavcích na materiál v čase – jinými slovy nepřesně plánujeme a řízení zásob provázají chyby a chaos. Plánuje se materiál na termíny, kdy není reálně třeba. Nákup pak není schopen rozlišovat skutečné priority výroby.

Zpomalení ve výrobě (ve druhém půlroce fiskálního roku 2023) – každý kapacitní výpadek, který má na sebe navázaný materiál, má za následek určitý růst výše zásob, protože ne vždy je v sílách oddělení nákupu objednaný materiál v čase posouvat.

Vnější vlivy - globální problémy na trhu, především s elektronikou, nutí firmy se předzásobovat.

Za menší zlo se pokládá, že je díl na skladě déle, než aby nebyl vůbec k dispozici.

„Ve vedení CZ LOKO se shodujeme, že základním předpokladem ke zlepšení stavu je práce s daty. I když zásadní změnu přinese až nový informační systém, musíme už teď dělat maximum pro zlepšení. Plány musí být správně nastavené a konzistentní, jinak tento typ problémů nezmizí. Zásadní je i odpovědnost každého zaměstnance, který s tím přichází pracovně do kontaktu. Je třeba si uvědomovat dopady na celou firmu a předcházet jim,“ uzavřel Jan Kutálek.

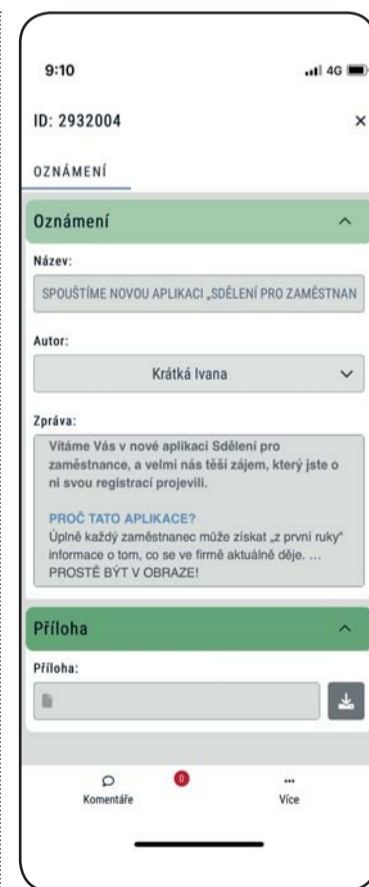
Nová aplikace umožňuje snadno sdílet firemní informace

V prostředí Xeelo Mobile byla v únoru ve společnosti CZ LOKO spuštěna nová aplikace „Sdělení pro zaměstnance“. Každý zaměstnanec tak má možnost být neustále a z první ruky informován o různých novinkách, upozorněních, opatřeních nebo chystaných změnách. Aplikace by se měla do budoucna stát základním stavebním kamenem pro dostatečnou informovanost zaměstnanců.

„Vedení společnosti již delší dobu hledalo kvalitní a účinný komunikační nástroj, který by byl použitelný pro všechny. Chceme, aby důležité informace získal každý náš zaměstnanec, což se nám mnohdy nedařilo,“ vysvětluje Jiří Kutálek, personální a správní ředitel CZ LOKO. Vyřešit by to měla právě tato aplikace. Podmínkou je mít pouze „chytrý“ mobilní telefon, což v dnešní době není problém.

„Teď už je to na každém zaměstnanci, jestli chce mít informace doslova z první ruky ve svém mobilu. Hned první den si aplikaci stáhlo více než 120 zaměstnanců, a proto věříme, že o tuto formu komunikace bude zájem,“ dodal ředitel. Na jejím vývoji mají zásluhu především naši „ajtáci“ Pavel Kubický s Davidem Smetanou, kteří navrhli využití firemního prostředí Xeelo a jeho mobilní platformy. Tím se uspořilo i dost peněz, které by bylo potřeba jinak vydat na pořízení externí aplikace od nového dodavatele.

Firma předpokládá, že aplikaci postupně rozšíří o moduly žádost o dovolenou, přehled docházek, dotazy na zaměstnava-



tele nebo jídelní lístek. Tím by se z ní stala důležitá komunikační platforma, která sice nenahradí osobní kontakty, ale operativně a rychle přenáší nezbytné informace.

Připojení do prostředí Xeelo usnadní v České Třebové i volně přístupné wi-fi připojení zřízené v jídelně. V Jihlavě pak v odpočinkové místnosti haly K. Ti, co si s instalací aplikace ještě neví rady, mohou po pracovní době navštívit personální asistentku obou provozoven. Rády pomohou.

Jaroslav Plhák, provozní ředitel CZ LOKO, v rozhovoru říká:

Splnění rozpočtu je reálné. Ale všichni si ho musíme svědomitě a naplno odpracovat

Co se kvalitně a včas nevyrobí či neopraví, to se za dobrou cenu neprodá. Stará obchodnická zásada platí dvojnásob i ve velkém byznysu. A byla také obsahem našeho rozhovoru s Ing. Jaroslavem Plhákem, MBA, provozním ředitelem.

Do nového fiskálního roku firma vstupovala s tím, že zvýší objem výroby na více než 4,7 miliardy korun.

Co uplynulý půlrok ukázal?

Především, že splnění rozpočtu je reálné. Ale všichni si ho musíme svědomitě a naplno odpracovat.

Znamená to, že se podařilo zastavit zpoždování ve výrobě?

Věřím, že ano. U novovýroby umíme jet a jedeme podle plánu, pokud máme potřebný materiál. U oprav se nám ještě stále objevují zpoždování v řádu dnů. To je způsobováno mnoha faktory, mezi něž patří třeba operativní nahodilosti především vyplývající z povahy jednotlivých rozsahů oprav a faktického stavu opravované lokomotivy. Tady stále platí, že čím lépe definujeme rozsah opravy, a známe skutečný stav vozidla, tím přesněji umíme práci a materiál rozepsat.

Co se daří? Co je třeba dělat?

Ze strany oddělení Technologie a Technické obsluhy výroby, také standardizujeme rozsahy oprav jednotlivých portfoliových řad, abychom nejen přesně rozepsali, ale také dostatečně dopředu uměli materiál objednat, uměli definovat jeho hladiny anebo si vytvořili výměnné systémy na díly a celé konstrukční celky. Samozřejmě touto standardizací také minimalizujeme vliv „komisionálních prohlídek“, které by měly v ideálním případě vymizet anebo řešit pouze opravdu nepředvídatelná poškození, jako jsou například ta násilná po nehodách.

Jak to klient pozná?

Pro klienta je rozhodující absolutní čas trvání opravy. Jednoduše, lokomotiva v opravě nevydělává. My už nyní víme, že pokud máme „za zády“ materiál, pak můžeme absolutní časy oprav výrazně zkracovat, protože tím šetříme neproduktivní prostoje, kdy na lokomotivě nepracujeme, ale pouze jen čekáme na dodaný díl. Tímto čekáním nám navíc lokomotiva blokuje výrobní kolej a dostáváme se pak do problémů také s místem.

Mít materiál ale samo o sobě nestačí.

Samozřejmě. Pro plnění plánu zakázek je nezbytné naplánované operace v daném čase odpracovat. Tedy naplnit takzvaný Fond produktivní doby práce (FPD), což není nic jiného než čistý produktivní čas práce výrobních dělníků bez režii. Výši tohoto fondu také velmi ovlivňuje absence, která v zimních měsících byla kvůli nemocnos-

ti poměrně vysoká. Tento fakt je nutné pro splnění plánu dohánět formou přesčasů a minimalizací režijních hodin.

Jaké to mělo dopady?

První kvartál letošního roku zatím ukazuje, že i přes nepříznivou nemocnost se s tím větší čet a mistrů naučila pracovat a jejich FPD se neustále zvyšují, za což jim všem děkuji. Je ale třeba v nastaveném trendu prvního kvartálu vytrvat a neusnout na vavřínech.

Ovšem ani naplnění tohoto Fondu produktivní doby samo o sobě ale nestačí...

Ještě je nutné fond odpracovat kvalitně, tedy odvést operace „na první dobrou“ bez vad a nedodělků, abychom do mezioperačních kontrol i do výstupní technické kontroly odevzdali zakázku kompletní a podle definovaných kvalitativních parametrů. Jen tak může v naplánovaném čase proběhnout proces kontroly a my se zbytečně nevracíme k odstraňování vad a nedodělků.

Což nás zase, kromě vícenákladů za práci a materiál, stojí především sledovaný absolutní čas opravy a ještě nám zakázka blokuje kolej. Navíc tyto odvedené hodiny z důvodu neshod jsou již plánovány pro další zakázky a tím se začínáme opět dostávat do skluzů. A ty musíme opět řešit operativními přesčasů a zase nás to stojí další náklady, které bychom mohli kvalitní práci ušetřit/rozdělit do mezd.

Jak jste tedy daleko s revizí, tedy zefektivňováním úseku realizace?

Revize neprobíhá pouze na našem úseku realizace, ale na všech úsecích. To je náplní akčního plánu, který vede generální ředitel. Takže hodnocení je bezesporu na něm. Ale už z řečeného plyne, že na všem intenzivně pracujeme a posouváme se.

Už jste zmínil, že pro opravy je rozhodující rychlost. Daří se to?

Čas je rozhodující pro klienta i pro nás. Lokomotiva klientovi vydělává, když jezdí, né když je v opravě. Tedy za rychlou opravu si „rád zaplatí“, protože jí má brzy zpět v provozu. My zase potřebujeme lokomotivu rychle opravit, tedy pracovat na ní bez zbytečných prostojů, abychom minimalizovali absolutní čas opravy, pak ji předali, vyfakturovali a uvolnili kolej další zakázce.

Největším úskalím byly loni nefunkční dodavatelské



řetězce a zpožděné dodávky materiálů. Trvá to stále nebo se situace lepší?

V této oblasti došlo ke zlepšení, ale dodávky stále nejsou ideální v požadovaných termínech. Tady, i díky plánování a operativnímu řízení výroby, zakázky v plánu upravujeme, přesouváme a tak minimalizujeme jejich zpoždění.

To už zjevně plyne i z loni v září nastartovaného akčního plánu. Pomohl tedy?

Pomohl. Vzhledem k dramatickým změnám v okolním prostředí bylo nutné revidovat a nastavit primárně procesy přezkoumání, plánování a objednávání

materiálu. Původní procesy se vzhledem k následkům pandemie covidu a války na Ukrajině ukázaly jako nefunkční. Bylo nutné centralizovat rozhodování, abychom dokázali rychleji a efektivněji reagovat na vnější i vnitřní vlivy. Další zásadní změnou je propojení většiny reportingu, aby odborné útvary používaly stejný zdroj dat, stejné pohledy a byly s nimi schopni pracovat on-line.

Co se ještě změnilo?

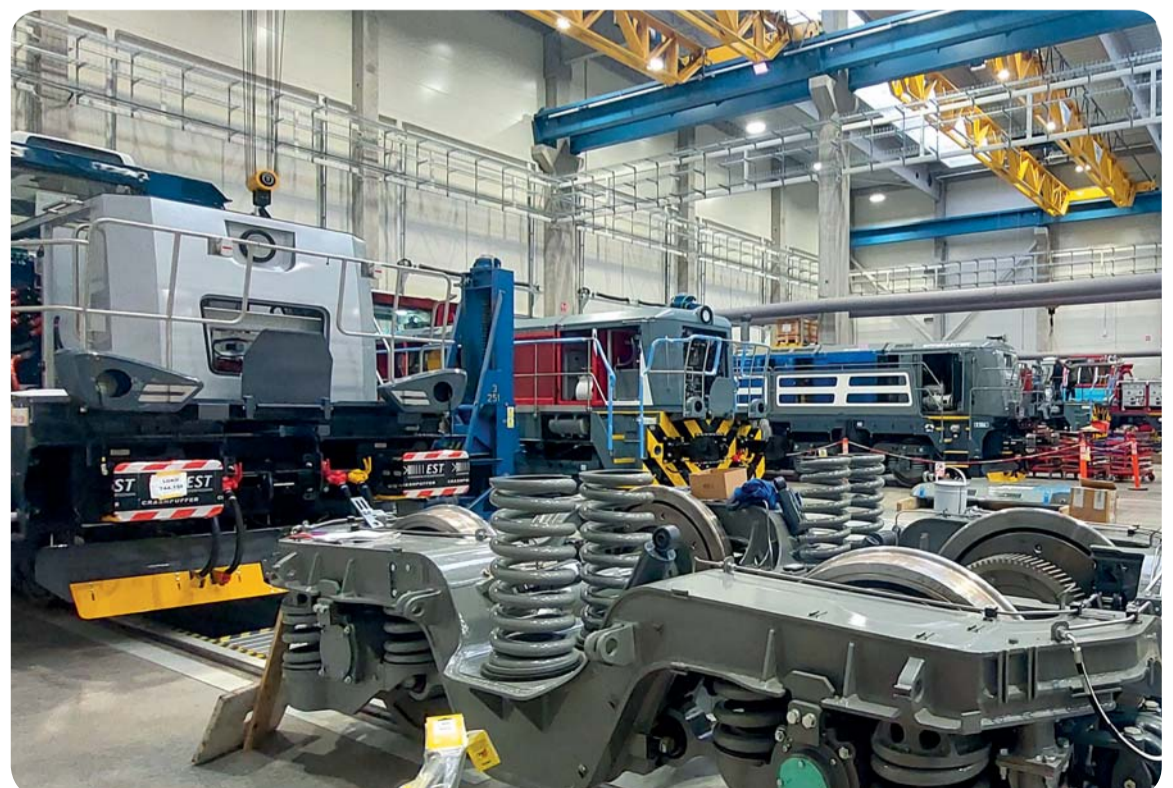
Součástí akčního plánu byla, je a ještě bude spousta zásahů do procesu realizace, hlavně při standardizaci v opravách, snížení sortimentu odbytových zaká-

zek, ukončení ČKD oprav nebo při plánované zásadní budoucí změně řešení interní logistiky. Pomáhají také strategické investice jako nejnověji rozběh nové kolovky v České Třebové. V ní díky novým technologiím budeme výrazně kvalitnější a efektivnější.

Chystají se další projekty?

Chystáme je s týmem jak pro Českou Třebovou tak pro Jihlavu, abychom dál posílili automatizaci a částečně i robotizaci výroby. Týkat se to bude hlavně kovovými, sváření a některých operací u výroby točivých strojů.

Děkujeme za rozhovor.



Nová výroba v jihlavské provozovně jede podle plánu, pokud má potřebný materiál.

Aleš Kabourek, manažer Engineeringu společnosti CZ LOKO, říká:

Až 80 procent ceny výrobku vzniká při jeho návrhu

Aleš Kabourek do CZ LOKO nastoupil počátkem letošního roku, a jak říká, šlo o srdeční záležitost, protože mohl navázat na mnohaleté zkušenosti ze železničního průmyslu a vývoje brzdových komponentů.

„Máme střednědobou strategii, spočívající v rozvoji lidského potenciálu týmu a v prosazení vyšší efektivity a digitalizace práce oddělení. Těším se, že společně firmu posuneme ještě o něco výše na absolutní špičku oboru,“ říká čtyřiačtyřicetiletý inženýr strojař, absolvent ČVUT. Za sebou má dvacet let práce i v oborech Automotive a Gas Control. Byl řadovým konstruktérem, vedoucím skupiny vývoje i manažerem v českém i mezinárodním prostředí.

Jaká je role engineeringu, tedy technického úseku, v CZ LOKO?

To plyne už z toho, že v CZ LOKO vzniká unikátní finální výrobek s obrovskou přidanou hodnotou. V oboru stavby železničních vozidel je výroba lokomotiv tou nejvyšší metou. Je vrcholnou integrací mnoha systémů v jeden funkční celek. A přitom jde o vozidlo maximálně použitelné, léty a prací prověřené. To vše by nevzniklo, kdyby na začátku každého projektu nestál zkušený tým techniků a inženýrů. Ale technický úsek není a nikdy nebude důležitější než jiné úseky. Je však zásadním nositelem know-how, tvůrcem projekční, výrobní, servisní a doprovodné dokumentace. Je i hlavním partnerem pro obchod, nákup i výrobu a servis.

Co může ovlivnit?

Prakticky všechno. Dnes to je tým téměř 70 lidí, odpovědných za technický rozvoj produktového portfolia firmy.

Je známou pravdou, že 80 procent ceny výrobku vzniká už při jeho návrhu. Engineering tedy svou činností ovlivňuje především budoucí náklady výroby lokomotiv. Budoucí užité parametry vznikají buď při vlastním vývoji, nebo reagují na specifické zákaznické požadavky. Při tvorbě dokumentace vznikají také servisní a údržbová pravidla celé lokomotivy. Tím jasně předurčujeme náklady životního cyklu vozidla. Ten se běžně pohybuje kolem 30 let, nezdědka ale i více než půlstoletí.

Jsou termíny vydávání dokumentace tím hlavním klíčem k úspěchu?

Většina projektů má již ve svém počátku konkrétní zadání, termíny a jasného zákazníka. Proto je činnost engineeringu jasně zařazená do času, ve kterém je zapotřebí připravit veškerou dokumentaci pro výrobu, schválení i provoz lokomotiv. Na termíny plánujeme, vyhodnocujeme, kontrolujeme. Není to však jediný parametr. Stejně důležité jsou aspekty ceny a kvality daného technického řešení. Ve vzájemném spojení všech tří je pak zakódován úspěch či ztráta každé zakázky.

Co vaši práci ovlivňuje?

Těch vlivů je řada. Mezi ty přirozené patří vliv zákazníků a našeho obchodu. Tam vznikají požadavky, nové podněty a nakonec i tzv. zakázkové listy projektů, které spouští každou naši činnost. Podstatný je i vliv drážní legislativy. Teprve až po schválení lokomotivy pro provoz v dané zemi inkasujeme od zákazníků konečné platby za dodaná vozidla. Proto vliv norem a standardů považují za druhý největší.

A co termíny realizace?

Těmi se do plánovaných činností engineeringu bohužel často negativně propisují zpoždění, výpadky či změny u našich dodavatelů. V praxi to znamená, že ze započatých projektů se stávají projekty odložené, často musíme „přepínat“ mezi činnostmi a zakázkami. A to v důsledku znamená velké ztráty efektivity.



V ideálním světě bychom pro kvalitní vydání dokumentace také potřebovali odstup prvního prototypu od dalších sériových kusů. V této době bychom dokázali odladit většinu konkrétních připomínek a zlepšení, která při stavbě prvních kusů série zpravidla vznikají. Realita je ale často opačná. I tady je prostor pro zlepšení.

Co je tedy třeba udělat, aby technický úsek efektivně fungoval?

S kolegy máme hned několik nápadů, jak naši práci zefektivnit a zrychlit. Půjde o lepší využití a sdílení informací, které na jednom místě vzniknou a někam dál ve firmě se přenáší. Představte si práci oddělení Technické obsluhy výroby, tedy „rozpisu“. Ta je přímo závislá na definici položek a kusovníků od konstrukce. Na TOV zase závisí plánování nákupu a výroby. Dnes se tyto informace předávají formou exportovaných tabulek a ručně se přepisují do IS Axapta – včetně chyb a nedostatků, někdy se zpožděním. Přitom ale všechny informace

už jednou vznikly elektronicky a pouhým propojením systémů Windchill a Axapta bychom přenos zbavili zbytečné lidské práce a chyb.

Pak je tu obrovský dluh v oblasti technologické přípravy výroby. Mám na mysli promyšlenou přípravu výrobních operací, pracovišť, layoutů a investic do produktivních technologií, aby realizace zakázek byla rychlá a efektivní. Tady je prostor v řádech stovek až tisíců produktivních normohodin na jedné zakázce.

Na jaké úrovni engineering v CZ LOKO je?

Za těch pár měsíců ve firmě si dovoluji tvrdit, že z pohledu odbornosti jsme na tom dobře, v naprosté většině jsou zde kolegové, kteří „umí a chtějí“. To mě naplňuje optimismem. Na některých pozicích ještě musíme posílit zastupitelnost postupným náborem či doškolením našich techniků. Obrovské rezervy ale vidím v oblasti interních procesů a postupů. Zvláště způsobu vydávání technické dokumenta-

ce z jednotlivých konstrukčních skupin. Ty se nakonec v jeden okamžik musí sejít ve formě konstrukčních rozpisů v informačním systému a ve formě výkresů na výrobních pracovištích a u dodavatelů. Zde je obrovská míra ruční práce a systémového rozpojení, což je potenciál pro chyby a datovou nekázeň. Tuto situaci bohužel dále podtrhuje i proces změnového řízení, který není dostatečně pružný a robustní, navíc není podpořen prací v informačním systému.

Co s tím? Jak situaci zlepšit?

V rámci projektu DIGI Loko je náprava těchto procesů a vznikajících dat jednou z priorit. Systematizace začíná právě na oddělení engineeringu a musí předcházet i případné úpravě či výměně podnikového informačního systému. Hodně si slibujeme od zavedení nového software pro práci elektrokonstrukce, tzv. E-Base, který v těchto dnech spouštíme. Ale nelze vytrhávat jednu věc. Cíle to tvoří proces a ten musíme řešit.

Kvalita plánování rozhoduje o průchodnosti zakázky výrobou

Od ledna vznikl samostatný manažerský úsek Plánování, který zahrnuje Oddělení plánování, Technickou obsluhu výroby (TOV) a jejich nové rozčlenění na referáty Česká Třebová a Jihlava. Nahradil předchozí úsek Plánování a logistiky, který se rozdělil. Logistika se přidala k Úseku obchodu a nákupu, a interní přeprava, přešla pod kolejovou výrobu Česká Třebová.

Nově vytvořený manažerský úsek plánování zahrnuje samostatné Oddělení plánování, Technickou obsluhu výroby a jejich nové rozčlenění na referáty Česká Třebová a Jihlava. Kromě toho vzniklo nové Oddělení

centrálního plánování, které primárně zajišťuje datovou podporu dalším oddělením v Úseku realizace jako je sběr dat, analýza a vyhodnocení. Novými vedoucími jednotlivých referátů se stali zaměstnanci s bohatými zkušenostmi z dřívějších pozic, kteří mají chuť a nápady, jak dále naši práci zlepšovat.

Cílem změn je především maximalizovat připravenost zakázek před jejich spuštěním, eliminovat nesoulady a kolize v průběhu realizace a zakázku mít od začátku správně zaplanovanou. To zahrnuje revize některých procesů, pracovních náplní a přesun některých činností na nová oddělení. To nejdůleži-

tější je, že budeme všichni pracovat s jednotnými, pravidlivými (čistými) daty, která vycházejí z informačního systému a upustíme od všech nesystémových excelových tabulek.

Naším hlavním úkolem je zakázku v rámci firmy v co nejkratším čase vyrobit nebo opravit, respektive připravit výrobnímu úseku takové podmínky, aby se výroba/oprava ve správný čas rozběhla a v co nejkratším čase byla dokončena.

Vše začíná procesem přezkoumání, kde zodpovídáme za hodinovou náročnost zakázky, potřebný materiál, termín plnění a také kalkulaci limitních nákladů. Nelze opomenout ani ad-

ministrativní podporu výroby. V dubnu spustíme novou aplikaci, která zoptimalizuje, zpřesňuje data a celkově proces zrychlí. Po přijetí zakázky zahajujeme proces plánování.

Nejdříve zaplánujeme zakázku podle rezervovaných kapacit na jednotlivá pracoviště a střediska a následně zadáme termín k dodávkám materiálu, za který zodpovídají jednotliví plánovači. V rámci stanoveného harmonogramu je třeba součinnost všech zainteresovaných úseků.

Rozepracování potřebného materiálu a pracnosti na jednotlivých čtách, je další činností oddělení. Vše probíhá podle vydávané výrobní dokumentace pro novovy-

robu a modernizaci. Při opravě pak podle stanoveného rozsahu, který připravujeme ve spolupráci s technologií. Při realizaci zakázky naše oddělení spolupracuje s UON v případě neočekávaných víceprací, termínových změn a především při hledání variant, jak minimalizovat zpoždění zakázky.

Současně se aktualizují limitní ceny zakázek, které se po dokončení interně fakturují. Dále vytváříme výrobní reporty, spolupracujeme na změnovém řízení a zpracováváme controlling výroby.

Lukáš Hrdina,
manažer plánování

V kolovce skončil zkušební provoz a začal ten běžný

Nová kolovka, která vznikla přestavbou původní haly oprav ČKD motorů v závodě v České Třebové, přechází do běžného režimu. Po čtyřech měsících v ní skončil počátkem března zkušební provoz, zahájený loni 8. listopadu. Předcházela tomu kolaudace této největší loňské investice, na níž firma vydala bezmála sto milionů korun.

„Máme za sebou s kolegy měsíce intenzivní práce, která byla ojedinelá, protože kolikrát v životě se člověku poštěstí být u zrodu takového moderního provozu, jakým je právě kolovka,“ bilancuje uplynulé období vedoucí projektu Lukáš Haupt.

Postupně se oživila všechna pracoviště. Byl mezi nimi třeba i karusel VLC 1400C od firmy TDZ Turn a kolový soustruh UFB 125N od firmy Rafamet. Tyto stroje „jedou“ prakticky od uvedení do provozu, na němž se aktivně podílela i jejich obsluha. Pracnější byl rozjezd lisu MDT500/1 italského dodavatele BBM, neboť vyžaduje velkou přesnost a obsluha není jednoduchá. Proto i vychytávání drobných problémů je postupné. „Opět i zde je třeba ocenit aktivní přístup obsluhy a kolegů, kteří se na tom podílejí,“ dodal šéf projektu.

Ještě složitější bylo oživování horizontálního soustruhu, kde průběh prací komplikovalo hlavně doladování technologie upnutí obrábek, nástrojů zejména pro povrchové válečkování. Nepomohly ale ani dlouhé dodací doby přípravků, ovlivněné i interním systémem schvalování nákupu takového vybavení. Proto i finální odladění technologie a doškolení obsluhy nabralo počátkem

roku mírné zpoždění, které se však do zahájení běžného provozu podařilo odstranit.

Nejkomplikovanější však je indukční ohřev.

„Při výběrovém řízení jsme nic nepodcenili, stroj jsme viděli v reálném provozu, dokonce jsme ho v září 2020 zkoušeli přímo v CZ LOKO a velice se osvědčil. Využívají ho i na železnici v Německu,“ vysvětluje Lukáš Haupt.

Kamenem úrazu se staly stabilní cívky, navržené ke stroji pro jednodušší obsluhu. Ukázalo se, že to je ale problematické a firma je u dodavatele reklamuje. Ten proto do CZ LOKO zapůjčil flexibilní indukční kabel a díky tomu lze fungovat. I když za cenu vyšší pracnosti, vyžadující manipulaci s kabelem a ruční omotávání každého kola.

Přepřevážení si však zaslouží i stůl, na kterém ohřev probíhá. Bude dovybaven vzduchovým zařízením pro automatické polohování indukčních cívek a snaží ukládat díly, aby nedošlo k poškození cívek.

Pod drobnohledem jsou i opravy a nedodělky generálního dodavatele stavby, které se postupně odstraňují.

Současně se doladuje logistika zásobování nové kolovky materiálem, odvozem hotových dvojkol



V novém provozu se ještě doladuje logistika, aby se kolovka „nezaskladňovala“ dvojkolímí nebo jejich díly.

lí a vyřazených dílů i ocelových špon od strojů. Cílem je, aby se kolovka „nezaskladňovala“ dvojkolímí nebo jejich díly.

„Může se zdát, že těch nesází je víc než jindy, ale od toho zkušební provoz je. Věřím, že jsme vychytali většinu „much“. A tam, kde nás ještě čeká práce, jasně víme, co a jak dělat, abychom se s tím zdárně vypořádali. I když je zřejmé, že plný provoz bude vyžadovat další řešení případných problémů, zaměřených na zlepšování efektivnosti a objevová-

ní nových možností,“ uvedl Lukáš Haupt.

Ten zároveň děkuje spolupracovníkům v kolovce, projektovému týmu i všem, kteří se podíleli a podílejí na jejím zprovoznění. „Nemalé díky patří i vedení CZ LOKO, že se odhodlalo k takto velkému kroku, jež byl dobře načasován z hlediska dramatického celosvětového navýšení cen strojního vybavení, které záhy následovalo,“ dodal.

CZ LOKO tak získává moderní specializované pracoviště

na opravy a výrobu železničních dvojkolímí. Firmě umožní odstranit dlouhodobě kapacitně nejužší místo výroby a ještě ji zdvojnásobit. Zatímco reálná kapacita starého provozu byla okolo 40 dvojkolímí měsíčně, nová je schopna produkovat až 80 dvojkolímí měsíčně. Ve výrobě a opravách železničních dvojkolímí se tak CZ LOKO zařadí mezi nejmodernější evropské provozovatele. Významně se zlepšil pracovní prostředí a tím i kvalita produkce, bude možné rovněž provádět nové operace.

Matěj Tajchl, technik kvality pro oddělení reklamací, říká:

Kvalita je základem úspěchu. Je logické a správné, že je součástí základních firemních hodnot

Matěji, kdy jste se poprvé potkal s naší firmou?

To bylo už ve čtvrtém ročníku na střední škole průmyslové, technické a automobilní, kde jsem maturoval. Tehdy nás tam, dnes již kolegyně Iva Slavičková, podrobněji seznámila s nabídkou, naplní a průběhem stipendijního programu CZ TRAINEE.

Proč jste se do něj přihlásil?

Nejvíce mě zaujala návaznost na můj studijní obor, kterým bylo strojírenství. Zejména konstrukční a technologické řešení lokomotiv, coby výrobního programu CZ LOKO.

Nakonec jste se stal naším kolegou. Co o tom rozhodlo?

Perspektiva se pracovně rozvíjet. Začínal jsem ve výrobě jako zámečník. Člověk si přitom uvědomil, jak zásadní vliv při výrobě lokomotiv hraje zodpovědnost, pečlivost, ochota lidí a jejich vzájemná spolupráce.

Po několika měsících praxe, kdy jsem poznal celou řadu technických řešení, mě manažer kvality nabídl pozici technika kvality pro reklamační oddělení. To byla a je zajímavá výzva.

Jak kvalitu chápete? Co pro vás znamená?

Jen kvalitní výrobek může uspět na trhu a zajistí nám další odbyty a tedy i práci do budoucna. Kvalita je základem úspěchu každé firmy, a proto mi přijde naprosto logické a správné, že je také součástí základních firemních hodnot CZ LOKO. Když se na to díváte z druhé strany, tak kdo z nás chce utrácet své peníze za něco, co by se poté ukázalo jako nekvalitní. Každý z nás se svou prací na výsledné kvalitě našich produktů do jisté míry podílí. Měli bychom ji tedy odvádět svědomitě a zodpovědně.

Jak tedy kvalitu ještě zlepšit?

Myslím si, že pro dosažení požadované kvality je velmi důle-



Matěj Tajchl do firmy přišel díky programu CZ Trainee.

žitě uvědomit si, vědět, co děláme a proč to děláme. Když si nejsem v něčem jistý, tak

se raději zeptám kolegy nebo nadřízeného. Problém, který by vznikl, by byl větší než taková

konzultace. Jak říkám, jde-li o kvalitu, nejlepší je začít sám u sebe.

Desetikusová série do Polska završena

Na přelomu ledna a února společnost CZ LOKO předala ve Wroclawi poslední dvě lokomotivy EffiShunter 300 polskému státnímu dopravci PKP Intercity. Završil se tak kontrakt z roku 2020 na desetikusovou sérii těchto vozidel.

„Jejich výroba připadla na loňský rok poznamenaný globální krizí, rozpadem dodavatelských řetězců, růstem cen energií a vstupů, což tento projekt velmi negativně ovlivnilo. I přesto jsme smluvní termíny dokázali dodržet, byť to bylo pro celý projektový tým velmi náročné. Věřím, že si vozidla nový majitel oblíbí a v provozu budou úspěšná,“ říká Jan Kutálek, obchodní ředitel CZ LOKO.

PKP Intercity, který provozuje dálkovou osobní dopravu, české lokomotivy využívá především pro lehký posun v depech a odstavných stanicích. Prvních osm firma převzala v posledním čtvrtletí loňského roku. Nasazo-

vány jsou v důležitých železničních uzlech Varšava, Gdaňsk a Krakow. Poslední dvě lokomotivy dodané v lednu zamířily právě do Wroclawi.

„V Polsku jsme sice dlouhodobě aktivní, tohle je ale první skutečně velký a pro CZ LOKO důležitý projekt, který se nám podařilo získat. Polská ekonomika je silná a perspektivní a tamní trh je pro nás zajímavý. Nicméně s několika silnými konkurenty, proti nimž bude velmi těžké se prosadit,“ dodal ředitel.

Typ EffiShunter 300 je nejmenší lokomotivou v portfoliu CZ LOKO. Konstruován byl s ohledem na co nejnižší výrobní a pro-



Poslední dvě lokomotivy si polský dopravce převzal ve Wroclawi.

vozní náklady. Určen je především pro lehký posun ve stanicích a na vlečkách. Dodržení

zvláštního obrysu dovoluje rovněž nasazení v tunelech metra. EffiShunter 300 vlastní želez-

niční dopravci v Česku, Srbsku a Polsku, kde jej provozuje také Metro Warszawskie.

Slovenská PSŽ kupuje EffiShuntery 1000. Budou jezdit i v Rumunsku

Společnost Prvá Slovenská železničná (PSŽ) svůj dopravní park rozšíří o dvě lokomotivy EffiShunter 1000. Kupní smlouvu v jihlavském závodě CZ LOKO, kde se vyrábějí, v únoru podepsali zástupci obou firem. Dodány budou počátkem roku 2025.

„Nedostatek diesellových lokomotiv a zvýšený objem přeprav v Rumunsku a Maďarsku, zejména na neelektrifikovaných tratích, urychlil naše rozhodnutí koupit dva EffiShuntery. Rozhodujícím kritériem vedle kvality bylo právě rozšíření interoperability tohoto typu lokomotivy o Rumunsko,“ uvedl Ladislav Szutányi, generální ředitel PSŽ. Firma zajišťuje přepravu zboží také na území Slovenska a Česka. Prostřednictvím interoperabilních lokomotiv a jed-



Zástupci společností PSŽ a CZ LOKO po podpisu kontraktu.

né licence v těchto čtyřech zemích Evropské unie zjednodušila a zrychlila přepravy bez přepřahů v přechodových stanicích.

Slovenský nákladní dopravce už ve svém vozovém parku má jiná dvě vozidla CZ LOKO, a to motorovou lokomotivu EffiLiner 1600 a elektrickou EffiLiner 3000, umožňující jízdu pod proudovými soustavami 3 kV DC a 25 kV AC.

„Nový kontrakt potvrzuje úspěch lokomotivy EffiShunter 1000 na mezinárodním trhu. Pro nás je její nasazení na rumunských tratích další velkou výzvou. Rumunsko se tak stane již šestou zemí, kde bude možné tuto lokomotivu provozovat,“ dodal Michal Schaffer, manažer obchodního oddělení CZ LOKO.

Železiarne Podbrezová vsadily na EffiShuntery 600

Slovenské Železiarne Podbrezová, vyrábějící ocel a bezešvé ocelové trubky, vsadily při obnově svých vlečkových lokomotiv na EffiShuntery 600. První jejich zástupci převzali koncem února, zbylé dva pak v závěru března. Lokomotivy budou jezdit na podnikové vlečce při obsluze náročných ocelářských provozů. „Železiarne Podbrezová jsou prvním slovenským vlečkařem, který se rozhodl pro kompletní modernizaci svého lokomotivního flotu. Pro nás z toho plyne obrovský závazek splnit zákaznické očekávání v náročných podmínkách oceláren,“ říká Michal Schaffer, manažer obchodního oddělení CZ LOKO.

Moderní EffiShuntery 600 vznikly přestavbou čtyřiceti let starých posunovacích lokomotiv ČKD řady T448. Uživatelům významně šetří náklady na provoz a údržbu, neboť z původního vozidla zůstává jen podvozek a rám. I ty ale procházejí testov-

váním a úpravami, vše ostatní je zcela nové.

„Od modernizace očekáváme především vyšší provozní spolehlivost, nižší provozní náklady a nižší náklady na údržbu. Tím prodloužíme životní cyklus lokomotiv a zlepšíme pracovní podmínky našich strojůdů,“ uvedl Peter Krajan, vedoucí provozu doprava Železiarne Podbrezová. U zrodu EffiShunterů 600 byly v roce 2015 Třinecké železářny, které s nimi také mají největší zkušenost. Oproti původním lokomotivám náklady na palivo snížily o zhruba 25 procent. S nižší poruchovostí a vyšší provozní spolehlivostí poklesly i náklady na běžnou údržbu. Nový řídicí systém umožňuje online přístup k datům z rychloměru a provozním údajům. Vozidla mají kapotový filtr proti polétavému prachu, nerezové vzduchojemy a rozvody vzduchu nebo klimatizovanou kabinu strojvedoucího. Spalovací motor Caterpillar C18 o vyko-



Do slovenských Železiarne Podbrezová nyní zamířily tři EffiShuntery 600.

nu 563 kW přitom splňuje emisní normy EU Stage V.

„Pro uživatele jde o radikální úsporu provozních nákladů. Fleet bude spravován v elektronickém systému MyLOKO, který slouží

mimo jiné i pro správu údržby, sledování polohy, spotřeby a jiných důležitých veličin,“ dodal Michal Schaffer.

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, z nichž produkce míří do 50 zemí.

Průlomová zakázka: lokomotivy pro ZSSK CARGO

Slovenský nákladní dopravce ZSSK CARGO převzal v únoru první dvě modernizované lokomotivy série 742 z celkem dvaceti, na něž je uzavřena smlouva. Pro národní dopravce jde o velmi důležitou investici, s pomocí které plánuje zmodernizovat svůj dieselový vozový park.

„Modernizované lokomotivy jsou pro nás klíčové pro udržení konkurenceschopnosti. Budeme je používat zejména pro odbavování takzvaných jednotlivých vozových zásilek. Tato investice je jedním ze zásadních kroků, aby jednotlivé vozové zásilky neutekly na silnici,“ uvedl Roman Gono, generální ředitel ZSSK CARGO. Podle Lubomíra Kuťky, ředitele úseku služeb železničních kolejových vozidel, jde o velmi efektivní investici, neboť staré lokomotivy byly často poruchové a jejich provoz a servis nákladný.

„Výrazně tak zvýšíme spolehlivost našich dopravních výkonů v regionech a budeme schopni garantovat zákazníkům včasnou a přesnou přepravu nákladů,“ dodal.



Roman Gono, předseda představenstva a generální ředitel ZSSK CARGO (vlevo) při návštěvě jihlavské provozovny CZ LOKO. (Foto - Dalibor Palko)

Pro CZ LOKO se jedná o první velkou zakázku na Slovensku. A jak říká obchodní ředitel Jan Kutálek velmi důležitou s další perspektivou do budoucna. Kontrakt se přitom může ještě rozšířit, neboť jeho součástí je i opce na dalších 20 lokomotiv.

Modernizovaná vozidla mají všechny komponenty nad hlavním rámem zcela nové. Hlavní rám prochází modernizací a úpravou a trakční podvozky generální úpravou. Moderní technologie snižují náklady na údržbu, spotřebu paliva i produkci emisí. Tento efektivní způsob obnovy vozového parku už dříve využily dopravci ČD Cargo, Rail Cargo Career, Czech Railways nebo CER.

Další premiéra v Itálii. Tentokrát v barvách Lotrasu

V Itálii, kde letos CZ LOKO předá zákazníkům svou jubilejní stou lokomotivu, portfolio klientů této značky rozšířila společnost Lotras. Ta v únoru převzala kompletně modernizovanou lokomotivu řady 741.7, která prošla omlazovací kúrou v závodě Česká Třebová.

Nasadí ji na posun v průmyslové zóně Incoronata na předměstí Foggie, kde je mimo jiné intermodální terminál, umožňující vzájemnou překládku mezi železniční a silniční dopravou. Kromě linek kombinované dopravy zajišťuje Lotras i přepravy v klasických železničních vozech do příhraničních destinací ve Francii, Německu a Rakousku. Firemní barvou Lotras je růžová, která se tak objevuje i na 741.758.

Společně s ním zamířila do země také lokomotiva 741.759 pro firmu Oceanogate Italia, která ji nasa-



Společné foto lokomotiv 741.758 a 759 před odjezdem z České Třebové.

dí na posun v intermodálním terminálu Melzo spolu s dříve dodanou 741.748.

V Itálii působí CZ LOKO od roku

2001, kdy do země začalo dodávat modernizované „brejlovce“.

Později přišla na řadu modernizovaná řada 741.7 a následně Effi-

Shunter 1000. Absolutní novinkou pak bude duální lokomotiva Dual-Shunter 2000, kterou letos převezme dopravce Mercitalia Shunting

& Terminal. Vozidlo, kombinující napájení z toleje a spalovací motor, je další novou českou lokomotivou z produkce CZ LOKO.

BorsodChem si pořídil první „tisícovku“ v Maďarsku

Uzavřením smlouvy s maďarskou společností BorsodChem, která od CZ LOKO v březnu převzala čtyřnápravovou posunovací lokomotivu EffiShunter 1000, se počet vyrobených kusů této řady dostal na hranici druhé padesátky. Zároveň se jedná o první vozidlo tohoto typu, které jezdí v Maďarsku.

„EffiShunter 1000 je velmi úspěšný projekt, který se již mnohokrát osvědčil na zahraničních trzích,“ říká Michal Schaffer, manažer obchodního oddělení CZ LOKO. Nová lokomotiva byla dodána šest měsíců po podpisu smlouvy. Právě dodací lhůta, cena, provozní náklady a bezpečnost hrály ve výběrovém řízení hlavní roli.

„Ze soutěže jsme vyšli nejlépe a mohli tím potvrdit dlouhodobou pověst značky s příznivým poměrem ceny a kva-

lity našich lokomotiv,“ dodal manažer.

Maďarský chemický gigant, který má vlastní vnitropodnikovou železniční dopravu, s EffiShunterem 1000 zahájil plánovanou obnovu svého lokomotivního parku. Bude ho používat na vlečkách v továrním areálu ve městě Kazincbarcika v severovýchodní části země.

Pro CZ LOKO, které v Maďarsku působí od léta 2017, je BorsodChem zcela novým zákazníkem a prvním zdejším typickým uživatelem vlečky. České lokomotivy zde využívají už například dopravci CER Cargo Holding, Magyar Vasúti Áruszállító (MVÁ) nebo Prvá Slovenská železničná (PSŽ).

„Ve zdejším trhu vidíme obrovský potenciál, protože železniční doprava a s tím spojený příhraniční styk zejména s Rumunskem a Ukrajinou má silnou pozici,“ uzavřel Michal Schaffer.



EffiShunter 1000 pro maďarský BorsodChem zahájil druhou padesátku těchto vozidel. První se v CZ LOKO vyrobilo v roce 2018.

Kolektivní smlouva zaměstnancům garantuje řadu výhod a benefitů i v této složité době

Po dvouměsíčním kolektivním vyjednávání byla koncem loňského roku podepsána Kolektivní smlouva pro rok 2023. Zástupci odborů a zaměstnavatele jednali především o úpravách a rozšíření poskytovaných benefitů. Přestože v nové Kolektivní smlouvě nejsou převratné změny, stále garantuje zaměstnancům stabilitu a řadu výhod a benefitů nad rámec zákonné legislativy i v této nejisté době plné celospolečenských změn.

Posílené benefity

- „Školkovné“, poskytované pouze úzkému okruhu zaměstnanců s malými dětmi předškolního věku, bylo nahrazeno novým benefitem, Vánoční dárkovou poukázkou v hodnotě 800 Kč, dostupným téměř všem zaměstnancům. Nárok na něj nebudou mít pouze zaměstnanci, kteří budou v měsíci poskytnutí poukázky ve zkušební době nebo ve výpovědní lhůtě. „Vyšli jsme vstříc přání většiny zaměstnanců, které vyplynulo z uspořádané ankety o školkovném či jiném benefitu,“ vysvětluje Ivana Krátká, vedoucí Personální administrativy a Sekretariátu společnosti CZ LOKO.
- Při odchodu do důchodu se zvýší odměna na 1000 Kč za každý i započatý odpracovaný rok. Je to o 700 Kč více než dosud.
- Odměna za dárcovství krve 5 000 Kč, se nově poskytne v případě, že se jedná o ženu, již při 3 odběrech (dosud to bylo při 4 a více odběrech). Ženy mohou darovat krev třikrát ročně (nikoliv plazmu). Tím byl odstraněn i dosavadní handicap dosáhnout na zaměstnavatelem poskytovanou odměnu.
- Odměna k pracovnímu výročí byla rozšířena o „50 let“ trvání pracovního poměru. „Reagovali jsme na realitu života. Znít to neskutečně, ale opravdu jsou mezi námi lidé, kteří se k této metě již přiblížili. U tohoto výjimečného výročí jim bude vyplacena ve mzdě odměna 20 tisíc korun,“ uvedla Ivana Krátká.
- Příspěvek na péči o zdraví a odpočinek do Cafeterie pro vybrané profese bude v případě zaměstnanců servisu poskytnut již těm, kteří na služebních cestách ročně při řízení motorového vozidla ujedou více než 20 000 km. Dosavadní limit činil 25 000 km za rok a byl tedy snížen.

Pravidla docházky a přesčasy

- Do Pracovního řádu, který je součástí Kolektivní smlouvy byl doplněn bod 6.3, který definuje Pravidla docházky výrobních profesí takto:
- Zaměstnanec je povinen dodržovat docházku na pracoviště (příchod a odchod) podle stanoveného pracovního režimu jednotlivce.
 - O výjimku ohledně rozvržení pracovní doby, s uvedením důvodů pro udělení výjimky, může zaměstnanec požádat prostřednictvím formuláře Žádost o posunutí pracovní doby (F-218). Žádost musí být před-

ložena na Personální oddělení, výjimku schvaluje PSŘ.

- Nesplněný měsíční fond pracovní doby u zaměstnance lze řešit pouze dovolenou, bonusem za přítomnost, náhradním volnem nebo neplaceným volnem, které však bude poskytnuto pouze na základě zaměstnancem předem předložené Žádosti o poskytnutí neplaceného volna (F-219), s uvedením relevantních důvodů pro jeho poskytnutí. Žádost musí být následně schválena přímým nadřízeným zaměstnancem a evidována na Personálním oddělení.
- Práce přesčas je možná pouze po domluvě s mistrem, který zajistí řádnou evidenci přesčasu. Přesčasová práce je nařízena v délce minimálně 60 minut u 8 hodinové pracovní doby a 30 minut u 12 hodinové pracovní doby.
- Výsledný přesčas je možné proplatit nebo převést do salda (náhradní volno do dalších měsíců).

Evidence docházky

- Nepřítomnost na pracovišti je nutné nahlášovat s předstihem, nejpozději v čase začátku pracovní směny, na kterou se zaměstnanec měl dostavit. Pozdní nahlášení bude posouzeno jako neomluvená absence na pracovišti.
- Zaměstnanec je povinen dodržovat časy stanovených bezpečnostních a obědových přestávek pro dané čety.
- Přihlášení a odhlášení v ProcesoVitu provádějí zaměstnanci na začátku a na konci směny v rozmezí ne dříve než 5 minut před zahájením, a ne déle než 5 minut po ukončení práce.
- K zahájení a ukončení pracovních operací v ProcesoVitu využívá zaměstnanec terminál na svém pracovišti.
- Evidenci docházky (Anet) a evidenci práce (ProcesoVit) provádí každý zaměstnanec osobně.
- Mezi důvody, kdy zaměstnanec dělnické profese ztrácí v daném měsíci nárok na finanční bonus za přítomnost ve výši 1500 Kč bylo nyní zařazeno porušení Pravidel docházky, definovaných v Pracovním řádu.
- Zaměstnanci servisního střediska Ostrava přešli od ledna 2023 na delší týdenní pracovní dobu, a to 40 hodin týdně (dosud šlo o 37,5 hodiny).

Plné znění Kolektivní smlouvy, včetně příloh, je uvedeno v Řídící dokumentaci na Intranetu společnosti. K dispozici ji mají rovněž mistři.

Magdalena Stránská, předsedkyně odborů, o kolektivním vyjednávání říká:

Společná jednání jsou složitá, ale je tu ochota ke spolupráci

Předsedkyně ZO OSŽ Magdalena Stránská má spolu s kolegy ze závodního výboru za sebou další kolektivní vyjednávání, tentokrát pro rok 2023.

Jak dlouho probíhalo?

Se zaměstnavatelem jsme jednání o podnikové kolektivní smlouvě uzavřeli pár dnů před Vánoce po zhruba dvou měsíčním vyjednávání. Stejně jako v předchozích letech je smlouva uzavřena na kalendářní rok.

S čím jste do něho šli?

Vycházeli jsme z platné kolektivní smlouvy a chtěli zachovat stávající bonusy, popřípadě některé benefity rozšířit nebo změnit. To se myslím z větší části podařilo.

Největší změnou je zrušení „školkovného“, které využívala jen malá skupina zaměstnanců, což většina ostatních nepokládala za moc fér a vyjádřila to i v zaměstnanecké anketě. Nový benefit „vánoční dárková poukázka“ v hodnotě 800 Kč obdržel mnohem více lidí. Za významné ale pokládám i zvýšení benefitu při odchodu do důchodu z 300 na 1 000 korun za každý odpracovaný rok. Zvláště pro dlouholeté zaměstnance to je dobrá zpráva.

Jak jste tedy spokojeni s výsledkem?

Z větší části jsme spokojeni, ale osobně mě mrzí, že nedošlo také ke zvýšení příspěvku zaměstnavatele na penzijní či životní pojištění. Tento bo-



nus preferovala většina zaměstnanců v už zmíněné anketě. Pro letošní rok ale ke shodě mezi odbory a zaměstnavatelem nedošlo. Od zaměstnavatele ale máme příslib, že se k tomuto bodu při dalším kolektivním vyjednávání vrátíme.

Jak vůbec hodnotíte plnění dohodnutých podmínek?

Stručně řečeno, kolektivní smlouva se plní v celém sjednaném rozsahu. Firma se zavazuje k věcem, které je schopna garantovat. Nepotřebujeme smlouvu, v níž zaměstnavatel naslibuje „top“ výhody, a pak na ně nebude mít.

Mění se podmínky kolektivního vyjednávání?

Samozřejmě. Jsou závislé na tom, jak se firmě daří. Zde je to úzce propojené s každým z nás. Záleží na tom, jak produktivní jsme a jak kvalitní práci na svých pracovištích odvádíme. Takže jak „dobře“ nebo „špatně“ se máme, si z části ovliv-

ňujeme sami. Do kolektivního vyjednávání se promítá firemní hospodaření. Tedy čím lepší výsledky jsou, tím výhodnější podmínky lze pro naše zaměstnance dosáhnout.

Co pokládáte za největší úspěch?

Za úspěch pokládám to, že jsme schopni se vzájemně domluvit. Společná jednání jsou složitá, ale je tu ochota ke spolupráci.

Mám radost z toho, že firma vrací finance zpět do firemního prostředí. Investuje do nových technologií a rozvoje pracovišť, a nezapomíná na sociální zázemí.

Odborovou organizaci vedete už čtrnáctým rokem.

To už je to tak dlouho? Možná i tady je čas na změnu... Volby do závodního výboru budou za dva roky a každý člen odborů naší organizace má právo kandidovat. Tak uvidíme.

Přehled zaměstnaneckých benefitů

Společnost CZ LOKO průběžně doplňuje a vylepšuje škálu poskytovaných zaměstnaneckých benefitů.

Benefity vyplývající z Kolektivní smlouvy

- Bonus za přítomnost v rozsahu 6 pracovních dnů za kalendářní rok (za splnění konkrétních podmínek uvedených v KS)
- Roční bonus – v návaznosti na splnění plánovaného ročního hospodářského výsledku společnosti
- Finanční bonus za přítomnost pro dělnické profese ve výši 1 500 Kč měsíčně v návaznosti na pravidla docházky definovaná v Pracovním řádu
- Příspěvky zaměstnavatele na penzijní připojištění a životní pojištění podle délky trvání pracovního poměru
- Příspěvek na péči o zdraví a odpočinek do Benefitní Cafeterie ve výši 5 000 Kč za rok pro vybrané profese uvedené v KS
- Odměna za dárcovství krve ve výši 5 000 Kč za rok podle podmínek definovaných v KS
- Dárková poukázka do supermarketu v hodnotě 800 Kč s výplatou na konci kalendářního roku
- Volnočasový benefit Cafeterie ve výši 500 Kč za kalen-

dářní čtvrtletí (zdraví, sport, wellness, slevomat, vzdělávání – podle vlastního výběru)

- Odměna k pracovnímu výročí v rozpětí 5 000 až 20 000 Kč podle počtu odpracovaných let
- Odměna k odchodu do důchodu 1000 Kč za každý i započatý odpracovaný rok
- Příspěvek na stravenkovou kartu Edenred nebo stravování v závodní jídelně v provozovně Česká Třebová
- Odprodej nepotřebného majetku nebo materiálu firmy za zvýhodněné ceny pro vlastní potřebu zaměstnanců

Ostatní benefity

- Odměna za doporučení nového zaměstnance
- Náborový příspěvek

Výše těchto benefitů a podmínky pro jejich získání se v průběhu roku mohou měnit v návaznosti na aktuální potřeby firmy.