

Jubilejní lokomotivu 1111 převzalo Čepro

2

Josef Gulyás: Téměř tři miliardy tržeb jsou skvělé. Za ještě lepší výsledek ale považují, jak lidé přijali a prosazují změny

3

Oddělení IT dokončilo několik zásadních projektů

4

Bilancování a nové výzvy pro Úsek realizace

6

Zákazníci se budou moci projít virtuálním depem

8

Uznávaný brzdář Pavel Šimek trénuje už šest let hokejový potěr

8

Pandemie rozvoj firmy nezastavila. Rok končí s rekordními tržbami

Česká Třebová ■ Akciová společnost CZ LOKO má za sebou úspěšný fiskální rok 2020. Za své výrobky a služby v něm utržila rekordních téměř 2,8 miliardy korun a dokončila stavbu nové montážní haly v Jihlavě za zhruba 150 milionů korun. Do ní se už přesouvá výroba nových lokomotiv. Uvolněný prostor v tamní montovně a přilehlých dílnách se využije k výrobě, k rozvoji kovovýroby, svařovaných dílů a komponentů, především výrobě nových lokomotivních rámů i čtyřnápravových lokomotiv.

„Rok 2020 byl kvůli covidové pandemii hodně těžký. Končíme-li ho s téměř třímiliardovými tržbami a řadou obchodních úspěchů, pak to je výsledek práce všech lidí, kteří mají CZ LOKO v srdci. Je jich čím dál více, mám z toho radost a všem za to děkuji,“ říká generální ředitel Josef Gulyás. A zdůrazňuje, že stejně ambiciózní cíl má firma i v roce 2021.

Oceňuje zároveň rozhodnutí akcionářů pokračovat v rozvojových aktivitách do produktu a v investicích i v době začínající ekonomické krize. Nešlo přitom jen o montážní halu, ale i investice do hardwaru, softwaru a celé oblasti IT, další posílení bezpečnosti práce nebo technický rozvoj a vývoj, který je sám o sobě velmi nákladný.

Současné pokračovalo dokončení specializace provozoven, v níž se do Jihlavy koncentrovala nová výroba a modernizace lokomotiv a do České Třebové servis a údržba lokomotiv made in CZ LOKO, soustředěné opravy a výroba komponentů.

„I to je jeden z důvodů dobrých výsledků. Provozním nákladům ale stále věnujeme maximum pozornosti. Kvalita práce, plynulost a efektivnost výroby, to je to, co nás trvale zajímá. To je i podmínka stability firmy a sociálních jistot jejích zaměstnanců,“ dodává generální ředitel. Proto v rámci firmy došlo také ke sloučení



V jihlavské provozovně CZ LOKO byla v říjnu uvedena do zkušebního provozu moderní univerzální montážní hala za zhruba 150 milionů korun. Tím se zásadně zvýšila výrobní kapacita a zlepšila logistika výroby. Na jaře 2021 by se zde měl uskutečnit den otevřených dveří hlavně pro zaměstnance a jejich rodiny.

útvary obchodu a nákupu pod jedno vedení, stejně jako výroby a servisu.

„Vše se děje díky přístupu většiny, ochoty firmu podržet ve složitém období. Nechovají se tak všichni,

ale je nás stále víc. Rozhodně víc než na jaře. Toho si velmi vážím,“ uzavřel generální ředitel.

Josef Bárta, předseda představenstva společnosti CZ LOKO:

Společně jsme odvedli obrovský kus práce. Díky za ni!

Vážení spolupracovníci, kolegové,

asi všichni považujeme rok 2020 za zvláštní. Od března se musíme vypořádávat s něčím, co tady nikdy nebylo a co bezpochyby změní mnoho věcí v životě lidí na celém světě. Museli jsme a stále musíme řešit nové výzvy, vypořádat se s řadou omezení a nalézt jiné postupy a přístupy v pracovním i soukromém životě. Nikdo přesně neví, kdy epidemie nemoci covid-19 skončí, ale věříme, že s nasazením vakcíny veškerá omezení postupně zmizí.

Za sebe musím říct, že ten rok utekl rychle, leccos nám přinesl a vzal. I v mém pracovním a rodinném okolí měl covid pro několik blízkých fatální následky, a proto si víc jak kdy předtím uvědomuji, že „hlavně zdra-

vi“ není jen fráze, ale hluboká pravda.

Jsem opravdu rád, jak se s těžkostmi vyvolanými koronakrizí naše firma vyrovnává. Jednoduše řečeno: jste fakt hodně dobří! Musím ocenit vedení i naprostou většinu zaměstnanců, kteří se snaží v této těžké době nadstandardně a úžasně pomoci. Všichni společně jste odvedli obrovský kus práce.

Daří se vyrábět a předávat lokomotivy. Zvláště obchod v zahraničí, spojený se schvalováním, je mimořádně komplikovaný. Ale i přesto se nám daří smluvní závazky plnit. Všem chci za jejich práci a hlavně přístup upřímně poděkovat.

Ale není ani málo těch, kteří využili všechny možnosti, jak do práce nechodit a využít či dokonce zneužít této složité situace. Osobně mě to velmi mrzí, ale každý si to musí srovnat se svým



svědomím. Jsem přesvědčen, že vedení firmy na to musí postupně reagovat.

Vládní protikrizová opatření a masivní podpory stále drží nezaměstnanost na nízkých číslech, ale pod tlakem nastupující hos-

podářské recese a zvyšujících se potíží řady firem a oborů si racionálně uvažující člověk musí říct: na jak dlouho? O to víc si je třeba vážit práce, kterou teď máme. Pracovat pro stabilní a silnou firmu je dnes mimořádně cenné.

V CZ LOKO i v těchto nelehkých časech investujeme do rozvoje a budoucnosti. Každý, kdo chce, vidí posun v oblasti produktů, staveb a technologií. Postupujeme systematicky a správným směrem. Chci Vás ujistit, že jako majoritní vlastník plně podporuji vedení firmy v jejím úsilí posilovat naše postavení na evropském trhu. Jsem přesvědčen, že je před námi jistá, stabilní a skvělá budoucnost. Jsem hrdý na to, co jsme společně dokázali a těším se na další spolupráci a rozvoj.

Ještě jednou chci poděkovat za práci v letošním roce a popřát Vám i Vaším blízkým klidné a pohodové vánoční svátky. A do roku 2021 ono nenahraditelné zdraví, štěstí a dobré lidi kolem nás, na které se můžeme i v těch těžších chvílích spolehnout.

Jubilejní lokomotivu 1111 převzalo Čepro

Loukov (okres Kroměříž) ■ Výrobní závody CZ LOKO v srpnu opustilo v pořadí již 1111. drážní vozidlo. Stala se jím lokomotiva EffiShunter 600 pro společnost ČEPRO. Ke slavnostnímu předání a křtu došlo v Loukově na Kroměřížsku, kde má významný český distributor pohonných hmot jeden ze svých skladů. Právě tento areál bude lokomotiva obsluhovat. Jde již o třetí stroj, který si firma od CZ LOKO pořídila. V předchozích případech šlo o EffiShuntery řady 300 a 600.

„Kdyby mi někdo před dvaceti lety řekl, že vyrobíme lokomotivu s pořadovým číslem 1111, nevěřil bych mu. Za tu dobu jsme se však neuvěřitelně posunuli dopředu. Dnes vyrábíme lokomotivy na základě vlastního know-how tady u nás v České republice. Jsem pyšný na všechny naše zaměstnance, kteří se na tom podílí a jsou garancí dalšího rozvoje firmy,“ uvedl při této příležitosti Josef Bárta, předseda představenstva CZ LOKO.

Z původní opravy lokomotiv regionálního významu, která v polovině 90. let doslova bojovala o přežití, se dnešní CZ LOKO stalo evropskou dvojkou ve výro-



Josef Bárta, předseda představenstva CZ LOKO (vlevo) a František Todt, člen představenstva ČEPRO, před jubilejní 1111. lokomotivou z produkce CZ LOKO.

bě motorových posunovacích lokomotiv, které exportuje již do 19 zemí dvou kontinentů.

Podle Jana Duspěvy, generální

ředitele ČEPRO, význam železniční dopravy pro obsluhu firemních skladů roste. „Především v době odstávek domácích rafinérií zma-



Lokomotivu EffiShunter 600 využije ČEPRO při obsluze svého skladu pohonných hmot v Loukově.

nipulujeme o stovky procent více vagónů. Díky tomu zvládneme udržet stabilitu českého trhu pohonných hmot,“ uvedl. Připo-

mněl přitom, že s provozem vozidel od tradičního českého výrobce na firemních vlečkách panuje velká spokojenost.

Workshopy zaměstnanců řeší výsledky průzkumu spokojenosti

Historicky první zaměstnanecký workshop společnosti CZ LOKO, na němž vybraní pracovníci z řad dělnických i THP pozic, a také zástupci středního a TOP managementu, debatovali „udržitelnost zaměstnanců,“ se konal v srpnu. Navázal na průzkum spokojenosti zaměstnanců z počátku roku a jeho cílem bylo sta-

novit nápravná opatření jedné ze tří rizikových oblastí, která vzešla z výsledků průzkumu.

„V rámci workshopu se definovalo několik oblastí, na které se budeme zaměřovat, abychom si dlouhodobě udrželi zaměstnanec s potenciálem. Aktuálně probíhá příprava řešení navržených opatření a procesních úprav,“ ří-

ká personální ředitel Jiří Kutálek. Primárně mezi tyto oblasti patří zvýšení efektivity adaptačního procesu, úprava výstupních pohovorů, do nichž by se měli zapojit i vedoucí zaměstnanci, nebo zlepšení manažerských schopností u vedoucích zaměstnanců. Neméně důležitou oblastí je zefektivnění komunikace napříč

společností a vyladění procesu hodnocení zaměstnanců.

Další dva workshopy se uskuteční začátkem příštího roku. Věnovat se budou zbylým rizikovým oblastem zjištěným v průzkumu. První bude kariérní růst, druhou spolupráce mezi odděleními a úseky.

„Věříme, že i tyto workshopy bu-

dou stejně tak produktivní a efektivní jako ten srpnový. Za účast na něm, aktivitu a dobré nápady děkujeme všem, kteří se ho zúčastnili,“ uvedl Jiří Kutálek. Oba workshopy se měly původně konat v listopadu, ale po vyhlášení vládních opatření proti šíření koronaviru, byly přeloženy na nový termín.

Krátkodobé pronájmy lokomotiv rozšířily nabídku půjčovny

Česká Třebová ■ Nárazové zvýšení přepravních výkonů pomohou železničním dopravcům zvládnout krátkodobé pronájmy lokomotiv, které společnost CZ LOKO zavedla v polovině roku. Novou službu nazvanou EffiRent poskytuje půjčovna EasyRent, kterou firma provozuje už od roku 2012.

„Často se u zákazníků setkává-

me s tím, že si potřebují rychle půjčit lokomotivu na jeden nebo dva dny. A právě pro ně je tato flexibilní služba určena,“ vysvětluje Jan Kutálek, obchodní ředitel CZ LOKO.

Díky ní mají dopravci možnost si také vyzkoušet moderní elektrické lokomotivy typu EffiLiner 3000. Jde o stroj schválený k provozu v Česku, na Slovensku a v Ma-

ďarsku, zařazený do provozu v závěru června. Jedním z jeho prvních nájemců se stal CER Slovakia a československá Východočeská dráha. Základní hodinová sazba pronájmu začíná na 70 eurech, přesná částka pak závisí na objemu poskytovaných služeb. Lokomotivu si lze objednat i se strojvedoucím proškoleným na tuto řadu.



Nový EffiLiner 3000 ve službách československé Východočeské dráhy.

Fúze úseků obchodu a nákupu

Od 1. 10. 2020 vešla v platnost dlouho připravovaná fúze Úseku nákupu a logistiky a Obchodního úseku. Nově vzniklý úsek se jmenuje Úsek obchodu a nákupu, a vede ho obchodní ředitel Jan Kutálek, který je i členem představenstva CZ LOKO.

Úsek tvoří celkem pět oddělení, konkrétně: Oddělení nákupu (vedoucí Alena Neffová), Oddělení Plánování a půjčovny lokomotiv (Karel Havlíček), Oddělení logistiky (Martin Pelnář) a Obchodní oddělení, rozdělené na tři obchodní týmy, vedené Romanem Hauerlandem (veřejný sektor), Michalem Schafferem (privátní sektor) a Lubomírem Dlábkem (export).

„Touto změnou docílíme vyšší efektivity v řízení úseku a hlavně lepšího propojení jednotlivých oddělení mezi sebou. V CZ LOKO dlouhodobě nefungoval přenos požadavků trhu a zákazníků na dodavatele,“ vysvětluje Jan Kutálek. A dodává, že nákup pak nemohl systematicky a v dlouhodobém horizontu pracovat s dodavateli na snížení

cen, zlepšení platebních podmínek, přenosu smluvní odpovědnosti nebo přesnějším nastavením výhledů odběrů.

„Byli prostě úplně slepí, protože informace o tom, co se na trhu děje, se k nim dostala až mnoho měsíců po tom, co začal obchod nové zakázky vyjednávat. Teď to máme všichni prakticky ‚on-line‘ a už nyní vidíme konkrétní výsledky,“ dodal obchodní ředitel. Za příklad uvádí plánovanou zakázku na až 11 dalších lokomotiv řady 741.7 do Itálie, kterou obchod nyní vyjedná a nákup byl již schopen vyjednat celkovou úsporu v přímých materiálových nákladech celkem 8 milionů Kč. Dalším příkladem může být plánovaný projekt EffiShunterů 300 pro polského dopravce PKP Intercity, kde nákup vyjednal celkovou úsporu 10 milionů korun.

„To pouze potvrzuje, že nová organizační struktura je správná a bude určitě dlouhodobá. Dílčí změny plánujeme ještě na marketingu a logistice, ale to bude téma hlavně pro rok 2021,“ uzavřel Jan Kutálek.

Josef Gulyás, generální ředitel a místopředseda představenstva CZ LOKO, v rozhovoru říká:

Téměř tři miliardy tržeb jsou skvělé. Za ještě lepší výsledek ale považují, jak lidé přijali a prosazují změny

Akciová společnost CZ LOKO dosáhla v ukončeném fiskálním roce 2020 historicky nejvyšších tržeb téměř 2,8 miliardy korun. Se stejně ambiciózním cílem vstoupila i do toho nového, který začal v říjnu. „Za více než stodesátiletou historií jde z pohledu objemu tržeb o nejlepší výsledek a rekordní rok. Je za ním spousta práce nás všech,“ říká Josef Gulyás, generální ředitel a místopředseda představenstva CZ LOKO.

Ještě před pár lety by myšlenky na zdolání třímiliardové hranice tržeb patřily do oblasti sci-fi. Dnes je na dohled. Čím to?

Těch důvodů je řada a tvoří je mix správných a dlouhodobých strategických rozhodnutí a změn. Především začátek sériové výroby nových vozidel a také tvrdá denní práce v průběhu posledních pár let. Mám-li ale zmínit hlavní důvody důležité pro fiskální rok 2020, pak se nám povedla transformace a modernizace obou provozů a s tím související investiční program. Podařilo se nám proniknout na nové trhy, jako je Ukrajina a Slovinsko a vrátit se do Srbska, jsme dál úspěšní v Itálii a v Estonsku, snažíme se dostat do Švédska. Také jsme na trh uvedli nové produkty a služby.

Co například?

Evropský zabezpečovací systém ETCS. Je to jeden z příkladů, jak se CZ LOKO daří určovat trendy a být na špičce vývoje. Kdybychom nezvládli jeho instalaci do nových i modernizovaných lokomotiv made in CZ LOKO, těžko bychom mohli pomýšlet na zahraniční obchodní expanzi. A takových věcí bychom našli víc. Jsme první v ČR a SR, kterým se tuto technologii podařilo úspěšně integrovat a aplikovat na vozidla, která CZ LOKO modernizuje nebo vyrábí. V blízké budoucnosti půjde o jeden z nosných programů, který nám bude plnit oba provozy. V tuzemsku s ETCS jezdí lokomotivy EffiShunter 1000 (řada 744) a 1000M (řada 742.7) dodané společností ČD Cargo.

Proč to je tak důležité?

Evropská legislativa stanovuje, že u nových vozidel patří systém ETCS k povinné výbavě už z výroby a veškerá vozidla, která budou jezdit na hlavních tratích, musí být ETCS vybavena nejpozději do konce roku 2025. Naší ambicí je nabízet instalaci ETCS na všechna vozidla, která CZ LOKO vyrobilo a modernizovalo. Jak se s tím nejen technický úsek vypořádá, pokládám za velký úspěch.

Na čem stavíte plán pro fiskální rok 2021?

Plynule pokračujeme v transformaci společnosti směrem, kterému říkáme „evropský výrobce“. V Jihlavě jsme v říjnu uvedli do provozu novou moderní univerzální montážní halu – zatím bez fanfár, ale věříme, že hlavně zaměstnance a jejich rodiny budeme moci pozvat na ja-

ře k slavnostnímu otevření. Je to investice za zhruba 150 milionů korun. Tím zásadně zvyšujeme nejen výrobní kapacitu, ale také rovnáme logiku výroby. Držíme se plánu koncentrovat novou výrobu a modernizační program do Jihlavy a údržbový a servisní program do České Třebové. Očekáváním je logický růst efektivity, produktivity a hlavně kvality.

Jak přesun probíhal, splnil očekávání?

Původně jsme chtěli výrobu stěhovat v červenci, ale nabrali jsme tři měsíce skluz kvůli problémům s původní kanalizací a pandemií, což nešlo reálně ovlivnit. Do finálního stavu a plného provozu chceme halu uvést do konce února a na jaře připravit den otevřených dveří.

Jak využijete uvolněné prostory?

Koncentrujeme do nich současnou kovovýrobu včetně plánovaného rozšíření o výrobu chladících bloků, výrobu rámu soustrojí a především zavedeme výrobu nových hlavních lokomotivních rámu pro řadu EffiShunter 1000 (744). Cílem je snížit objem kooperací a přímých nákladů. Tedy to, co dnes nakupujeme, si dělat vlastními silami. Chci, abychom to zvládli v průběhu roku 2021.

Co firmu ještě čeká?

Před námi je úkol začít vývoj nového portfolia hybridních lokomotiv. Půjde o nejtežší projekty v historii CZ LOKO. Doslova obrovský milník, který musíme zvládnout, abychom se pevně drželi na trhu a stali se opravdu evropským lídrem. Trh tyto lokomotivy chce a my na tom už nějaký čas pracujeme. Postavili jsme první novou hybridní lokomotivu s obchodním názvem HybridShunter 400, kde jde o kombinaci AKU-bateriové lokomotivy s pomocným spalovacím motorem.

Nyní spouštíme projekty lokomotivy DualShunter 2000, což bude kombinace motorové a elektrické lokomotivy s výkonem 2000 kW. S tímto vozidlem chceme dobýt nejen trhy ve střední, ale i v západní Evropě. Věřím, že v roce 2023 budeme mít tuto novinku připravenou k uvedení do provozu. Pro úspěšnou budoucnost firmy to je naprosto klíčová věc.

Co vás ještě těší?

Třeba to, jak začíná být čím dál více lidí ochotno a schopno absorbovat změny a aktivně se na nich podílet. My o nich mluvíme stále, ale kdyby tu ta-



hle ochota nebyla, všechno by bylo mnohokrát složitější. Základem byla obměna top a středního managementu, ale dnes už vidím, že iniciativa začíná jít často také ze strany jednotlivců, specialistů, dělníků, techniků, parťáků, mistrů. Spousta z nich změny chce a tlačí dopředu. To pokládám za jeden z největších úspěchů.

Také mě třeba potěšilo, ale nepřekvapilo, jak dobře nová finanční ředitelka zvládla náročné přebudování a přemístění finančního úseku z Nymburku do Jihlavy. A také jak nastavila spolupráci s ostatními úseky na podstatně lepší úroveň.

Půjdete tomu dál naproti?

To ani jinak nejde. Máme dobré motivační programy, odměňujeme zlepšovací návrhy a návrhy na úspory pracnosti, máme odměny za řízení projektů a podobně. Systematicky pracujeme na zpětné vazbě mezi zaměstnavatelem a zaměstnanci. Příkladem je třeba průzkum spokojenosti, který provedl personální úsek. Za jakýkoliv podnět či názor děkujeme, ať už je pozitivní či nikoli.

Změnila covidová pandemie vaše podnikatelské plány?

Někde je přibrzdila, někde zkomplikovala, některé naopak urychlila. Směr, kterým se ubíráme, se ale v žádném případě nemění.

Právě naopak – pandemie plánované změny pouze urychlí. První vlnu jsme zvládli, druhou vlnu zatím zvládáme ještě lépe. Je to výsledek práce, kterou jsme udělali před rokem dvěma. Nebýt realizovaných změn, dostal by nás covid-19 do existenčních problémů.

Vše se děje díky přístupu většiny, ochoty firmu podržet ve složitém období. Nechovají se tak všichni, ale je nás stále víc. Rozhodně víc než na jaře. Toho si velmi vážím a všem, kterých se to týká, děkuji. A vlastně děkuji i těm, kteří podporu firmě poskytnout odmítají. Čím dříve se to ukáže, tím lépe, tím dříve mohou jít hledat své štěstí jinač.

Co vám covidová doba ještě ukázala?

Pokud bychom neměli vlastní vývoj, vlastní produkt, neměli široké portfolio služeb, klientů a partnerů, tak by se nám dýchalo mnohem hůře. A to i přesto, že obecně železniční průmysl nedostává takové rány jako třeba letecký a automobilový průmysl nebo celý segment služeb. Ale nemáme to o nic jednodušší. Chceme si udržet pozici na současných trzích a získat nové. A to není v současné době právě snadné. Na trzích si ce čekáme následné zpomalení, ale díky obchodní strategii máme šanci dostat se dokonce na nové trhy, nabídnout nové služby.

Proto nečekáme úbytek zakázek a na fiskální rok 2021 a 2022 máme už nyní odbyty zajištěn.

Jaký tedy bude fiskální rok 2021?

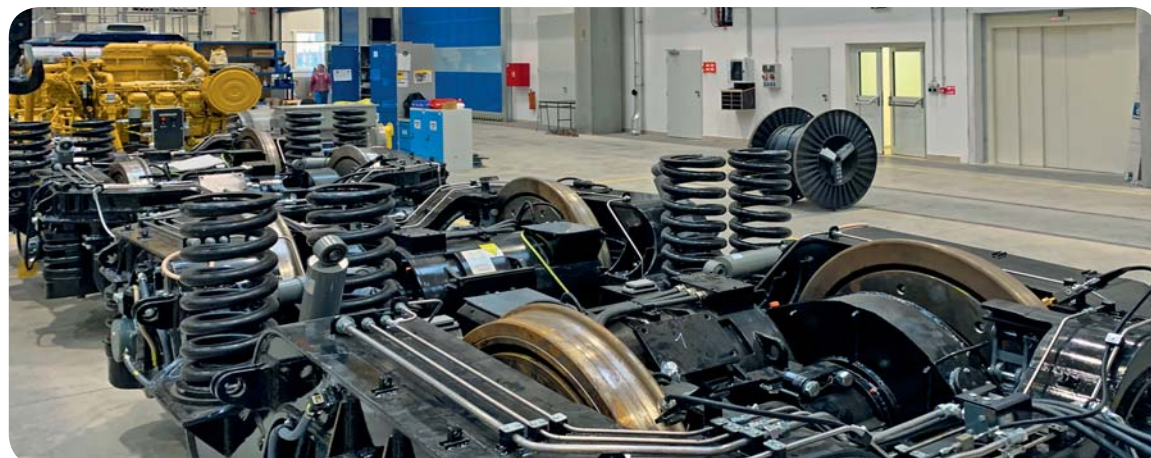
Cílem jsou opět tržby na úrovni 2,8 miliardy korun, nicméně chceme zvýšit ziskovost, která je nyní necelá čtyři procenta. To je reálně málo, pokud chceme dál investovat a valorizovat. Úměrně tomu je nastaven rozpočet. Víme, že ho jsme schopni obchodně splnit, výzvou pak je tento objem práce protáhnout výrobou. Nebude to ale žádná poklidná procházka parkem růží.

Kde vidíte úskalí?

Je tam spousta otázek kolem vývoje na trhu práce, mezi dodavateli i samotné covidové pandemie. Zásadně přitom musíme dále zlepšit kvalitu a dokončit zmíněný transformační proces a posílit naši technologickou nezávislost převzetím některých kooperací. Je toho opět relativně hodně, co jsme si dali za cíl zvládnout.

Co si tedy v novém kalendářním roce přát?

Nejlépe nám v práci bude v případě, že nás bude bavit a dávat smysl. Je to skvělá šance být u toho, když vzniká firma, která se stane bez diskuse evropskou špičkou. Pak říkám: ano, jste tady správně a máte možnost ovlivnit, jak rychle to bude.



Největší investicí roku 2020 bylo rozšíření výrobních kapacit v jihlavské provozovně.

K tradičním italským zákazníkům přibyl nováček EVM Rail

Miláno ■ Přes komplikace, které v podnikání způsobuje pandemie onemocnění covid-19, uzavřela v polovině roku společnost CZ LOKO nový kontrakt s italským dopravcem EVM Rail na dodávku lokomotivy EffiShunter 1000. Tu firma následně převzala už na podzim. Součástí smlouvy je i opce na druhé vozidlo.

„Jsem velmi rád, že se s každodenními problémy způsobenými pandemií dokážeme efektivně vyrovnávat. Navzdory všem předpokladům se náš export nezastavil, ale pokračuje úspěšně dál. Je za tím hodně práce celého našeho týmu,“ říká obchodní ředitel Jan Kutálek.

Firmě pomáhá její silné know-how a procesní řízení s uplatňováním řady chytrých řešení „na dálku“. Ať již jde o oživování komponentů lokomotiv, video-návody, servisní podporu nebo sdílení dat.

Dopravce EVM Rail je nově vznikající severoitalský operátor, působící v rámci nadnárodní skupiny Gruppo Etea. Ta zastřešuje pestrou škálu činností od strojírenské výroby, přes zemědělství a potravinářství až



Odjezd tří lokomotiv EffiShunter 1000 z České Třebové přes Břeclav do Itálie. Jedno vozidlo si převzal dopravce EVM Rail, dvě pak Ferrovía Nord Milano.

po energetiku z obnovitelných zdrojů. Zajištění železničních přeprav ve vlastní režii jí má pomoci zefektivnit logistiku. Financování kontraktu zajišťila leasingová společnost Alba Leasing, která sídlí v severoitalském městě Milano.

Deset lokomotiv už jezdí na jihu Evropy

O prázdninách CZ LOKO k zákazníkům v Itálii a Slovinsku dopravilo také nové lokomotivy EffiShunter 1000 vyrobené v závodech v Jihlavě a České Třebové.

Pět jich převzali italscí dopravci Sangritana, TPER Trenitalia a TPER Dinazzano. Ty se s pomocí pracovníků dceřiné společnosti CZ LOKO Italia oživovaly přímo u zákazníků. Čtyři vozidla si převzal také slovinský státní dopravce SŽ-Tovorn

ni promet. Další pak společnost Luka Koper, která provozuje přístav Koper u Jaderského moře. Ta jej kromě obsluhy samotného přístavu plánuje využít i k tržní službě. Pro tyto případy jsou lokomotivy vybaveny zabezpečovacím systémem Indusi Autostop.

Maďarský dopravce CER se stal prvním zahraničním provozovatelem EffiShunteru 1000M

Jihlava ■ Maďarský nákladní dopravce CER Cargo Holding, člen holdingu L.A.C., rozšířil svou flotilu lokomotiv o český EffiShunter 1000M. První ze dvou objednaných vozidel jeho představitelé převzali v červenci v jihlavském závodě CZ LOKO. Druhé následovalo v září.

„Zajištění spolehlivé a dobře fungující nezávislé traktce na maďarském a slovenském trhu pro nás má strategický význam. Právě nezávislá traktce nám na zdejších železničních sítích přináší jednoznačnou konkurenční výhodu. Proto posílujeme náš diesellový park spolehlivými lokomotivami CZ LOKO,“ řekl László Horváth, předseda představenstva CER Cargo Holding. Ten je po české společnosti ČD Cargo druhým vlastní-

kem této lokomotivy a prvním zahraničním.

Podle Josefa Gulyáse, generálního ředitele CZ LOKO, jde o čtvrtý typ lokomotivy, kterou firma holdingu CER Cargo dodala během posledních tří let. „Na maďarském trhu proto vidíme obrovský potenciál,“ dodal.

Dopravci už firma dodala lokomotivy EffiLiner 1600, EffiLiner 3000 a EffiShunter 1600. Lokomotiva EffiShunter 1000M (řada 742.71x) představuje komplexně zmodernizované vozidlo ČKD řady 742, kde se technicky a konstrukčně vychází ze špičkových parametrů lokomotiv CZ LOKO. Zjednodušeně řečeno, jde o EffiShunter 1000 postavený na platformě původních lokomotiv 742. To jim zajišťuje efektivní provoz a údržbu.



EffiShunter 1000M pro CER Cargo Holding probíhala v českotřebovském závodě CZ LOKO.

CER Cargo Holding nasadil nové vozidlo prostřednictvím dceřiné společnosti CER Slovakia na Slovensku a v Česku. Druhé

pak provozuje primárně CER Hungary v Maďarsku a Chorvatsku. Proto jsou lokomotivy standardně vybaveny bez-

pečnostními systémy INDUSI a MIREL. V případě potřeby lze nainstalovat i evropský systém ETCS.



László Horváth a Josef Gulyás křtí novou lokomotivu EffiShunter 1000M CER Cargo Holding.



László Horváth a Josef Gulyás během slavnostního předání lokomotivy EffiShunter 1000M.



EffiShunter 1000M CER Cargo Holding během zkušební jízdy lokomotivy. Ta firmě pomůže k zajištění spolehlivé a dobře fungující nezávislé traktce.

Oddělení IT dokončilo několik zásadních projektů. Aktuálním cílem je bezpečnost sítí a počítačů

Česká Třebová ■ Předchozí fiskální rok byl pro IT oddělení přelomovým obdobím, ve kterém došlo k realizaci několika zásadních projektů. Některé uživatelé ani nezaznamenali, na jiných se přímo podíleli. Časově nejsložitější byl přechod ze starého poštovního serveru na nové moderní prostředí Microsoft Office 365. Kromě již známého Outlooku, s nímž uživatelé pracovali dříve, dostali další programy pro zjednodušení své práce. Konkrétně šlo o OneNote pro práci se svými či společnými poznámkami a OneDrive o velikosti 1TB, který například umožňuje automaticky zálohovat veškerá data z počítače do cloud prostředí, aniž by se o to museli sami starat.

Programy pro videokonference

Přelomovým krokem pro celou společnost bylo zavedení programu pro týmovou spoluprá-

ci a videokonference MS Teams. Dá se říct, že spuštění tohoto programu jsme realizovali za pět minut dvanáct, protože nám i v současné situaci umožnil práci nad společnými úkoly a projekty z kanceláře, na cestách nebo home office. Dalším důležitým mezníkem bylo nasazení nového prostředí Service desku, které uživatelům umožnilo komfortní komunikaci s IT oddělením a možnosti vybrat si z jasně definovaných a přehledných služeb. K využití ho dostala i jiná oddělení, jako například personalistika, logistika a servis.

O jeho rychlé oblibě svědčí fakt, že za necelý rok bylo podáno přes tři tisíce požadavků. To je počet, který se v předchozí aplikaci dosáhl až po třech letech provozu.

Vysoká dostupnost

Z pohledu IT infrastruktury jsme učinili zásadní krok ve zvýšení



dostupnosti a bezpečnosti. Realizovali jsme kompletní obměnu serverů. Celé řešení je postaveno v tzv. vysoké dostupnosti. To znamená, že když se porouchá jedno zařízení, celý systém běží bez výpadků dále. Staré zařízení se využilo pro realizaci záložní datové lokality v Jihlavě.

Co nás čeká v tomto fiskálním roce? Chceme se především

soustředit na bezpečnost v naší společnosti. A to hlavně na bezpečnost koncových zařízení, bezpečnost sítí a v neposlední řadě ochránění know-how naší společnosti.

Důležitým projektem je již započatý kompletní přechod od starého Intranetu na nový, který bude součástí MS Office a MS Teams.

Bezdrátové pokrytí výroby

Z dalších větších či menších projektů lze zmínit bezdrátové pokrytí výrobních prostor v České Třebové, kde vzniklo na 30 nových přípojných míst, podpora výstavby nové haly v Jihlavě, nové výhodnější mobilní tarify nebo zvýšení rychlosti datových linek v Jihlavě, České Třebové a Praze.

Žádný z těchto projektů by nemohl být realizován bez aktivní pomoci managementu a majitelů společnosti, kteří v první fázi odsouhlasili finanční stránku jednotlivých projektů a ve druhé fázi aktivně podporovali jejich realizaci.

V neposlední řadě chci poděkovat také svým kolegům z týmu IT oddělení, bez kterých by nešlo realizovat tolik projektů v jednom roce a samozřejmě i vám uživatelům za vaši podporu.

Ing. Pavel Kubický,
manažer IT oddělení

Cíl ISŘ: nedublovat procesy a dokumentaci a nevytvářet tak zbytečnou práci pro zaměstnance

Integrujte své systémy řízení, abyste omezili duplicitu a zvýšili efektivitu, vyzývají poradenské firmy i zkušený manažer. Tedy zjednodušeně řečeno – neřešte věci dvakrát a vydělávejte! O to se dlouhodobě v CZ LOKO snažíme. A pravda, obsah těch slov vtěsnaných do zkratky ISŘ, se zvláště v posledních letech stále více dostává do popředí. Úměrně tomu, jak se jednotlivé systémy řízení stále víc stávají přirozenou součástí našeho pracovního života. Konkrétně jde o systémy mana-

gementu kvality, ochrany životního prostředí, ochrany zdraví a bezpečnosti při práci a hospodaření s energiemi.

Systémy existují, dostaly se nám do krve, řídíme se jimi, pomáhají nám. Přesto i zde platí, že lze vše posouvat na vyšší úroveň, prostě k lepšímu.

„I proto generální ředitel rozhodl vzít tyto systémy pod svá křídla a dát jim maximální důležitost a dostatek prostoru k dalšímu rozvoji,“ říká Petra Hažmuková, představitelka vedení ISŘ v CZ LOKO, která doposud spolupra-

covala na systémech v oblasti procesního řízení. V rámci tohoto kroku vzniklo nové oddělení s názvem Procesy a integrovaný systém řízení.

Integrovaný systém řízení tedy představuje propojení paralelních systémů managementu a zavedení specifických osvědčených postupů v celé firmě. Jednotlivé řídicí procesy mají mnoho společných bodů a všechny systémy se podléhají na tom, aby bylo CZ LOKO efektivnější a výkonnější. „Právě proto jsou nově revidované firemní procesy či

interní dokumenty nastavovány v souladu se všemi systémy řízení,“ dodává Petra Hažmuková. Zdůrazňuje přitom, že cílem je nedublovat procesy a dokumentaci a nevytvářet tak zbytečnou práci pro zaměstnance. Znamená to lépe pracovat s časem, lépe využívat zdroje pro účinnější implementaci a správu systémů, snížit náklady na certifikace a audity.

„Zároveň nám ale narůstají požadavky zákazníků a je velmi pravděpodobné, že se seznam integrovaných systémů bude roz-

šiřovat. Může se jednat například o systém bezpečnosti informací nebo v poslední době stále častěji skloňovaný systém společenské odpovědnosti firmy,“ vysvětluje.

Právě nové oddělení by se mělo postarat o to, aby v případě zavedení některého nového systému se zajistila jeho integrace do stávajícího prostředí.

Efektivní zjednodušení provozu, nezbytné pro udržení nízkých režijních nákladů, se tedy netýká pouze výrobních útvarů, ale celé firmy.

Koronakrize export do Finska, Itálie či Ukrajiny nezastavila

Česká Třebová / Jihlava ■ Podzimní druhá vlna koronavirové pandemie sice přivléla některé hranice a omezila pohyb osob, ale i přesto CZ LOKO dokázalo své lokomotivy k zákazníkům dopravit. Jednalo se například o dva EffiShuntery 1600 do Finska a na Ukrajinu a tři EffiShuntery 1000 do Itálie. A to včetně uvedení do provozu a zaškolení obsluhy. Firma se přitom musí vyrovnávat hlavně s opožděnými subdodávkami komponentů. „Snažíme se dělat maximum pro udržení plynulého výrobního procesu, ale je to velmi komplikované. Každý den se rodí nové a nové problémy, související s covid-19. Jakmile se vyřeší, následující den přijdou další. Je to skutečně nesmírně frustrující. Nicméně plně si uvědomujeme nutnost dodržovat bez výhrad veškerá opatření, abychom neohrozili zdraví našich zaměstnanců a dalších partnerů. To je dnes hlavní pří-



Na výměně podvozků se v depu v Hanisce u Košic podíleli i zaměstnanci CZ LOKO.

orita,“ uvedl Jan Kutálek, obchodní ředitel CZ LOKO. EffiShuntery 1600, které vznikly kompletní modernizací někdejších „čmeláků“, využije finský dopravce Fennia Rail a ukrajinské železárny ArcelorMittal Krivoj Rog. Oba stroje opustily Českou Třebovou v pra-

videlném nákladním vlaku ČD Cargo. Ve slovenském depu Haniska pri Košiciach se převázaly na podvozky širokého rozchodu 1520mm (Ukrajina) a 1524mm (Finsko) a pokračovaly do svých cílových stanic přes přechod Čierna nad Tisou/Čop.



Ukrajinský a finský EffiShunter 1600 během výměny podvozků z normálněrozchodných na širokorozchodné v depu v Hanisce u Košic.

Tři nové EffiShuntery 1000, vyrobené v jihlavském závodě, posílily italské železniční dopravce FNM (744.129 a 130) a EVM Rail (744.131). Počátkem roku 2021 společnost FNM převezme ještě další dvě lokomotivy. Z České Třebové nová vozidla odjela vlastní silou

do Břeclavi, kde si je přebíral rakouský dopravce. Pracovníci CZ LOKO, kteří je doprovázeli, museli mít test na covid-19, stejně jako strojvedoucí. Úplné zavření ukrajinských hranic však v této době znemožnilo zahájit školení personálu železáren ArcelorMittal.

Bilancování a nové výzvy pro úsek realizace

Fiskální rok 2020 byl neplánovanou zatěžkávací zkouškou pro všechny úseky. Úsek realizace byl v přeneseném slova smyslu v kontextu s pandemií nemoci covid-19 v první linii, protože vozidlo v režimu home office nevyrobíme.

Každý den jsme zohledňovali „ztráty“, bylo nutné operativně reagovat na situaci a tomu přizpůsobit organizaci výroby a to i s ohledem na výpadky dodavatelů. Současně probíhaly významné změny uspořádání pracovišť, z nichž některé se nyní dokončují.

Cílem nového uspořádání je vytvořit podmínky pro zvýšení kvality oprav a výroby. Tomu jsou podřízeny další změny a opatření, která budeme realizovat v první polovině fiskálního roku 2021.

Kvalita je největší výzvou

V něm je naší největší výzvou kvalita a to hned z několika důvodů. Prvním je dobré jméno produktu a firmy CZ LOKO. Získáváme nové zákazníky a to přispívá k rozložení možných rizik při zakládání trhu. Pokud si

chceme zajistit stabilitu i v budoucích letech, musí být pro nás dobré jméno ve smyslu spolehlivého dodavatele finálního produktu klíčovou prioritou. Druhý důvod je ekonomický.



Dnes umíme nekvalitu vyčíslit a jen v přímých nákladech přicházíme o desítky milionů korun ročně. Pokud bychom k tomu přičetli i nepřímé náklady, jde v součtu o značné částky, které by mohly vylepšit hospodaření i budoucí potenciál firmy.

Třetím důvodem proč zvýšit kvalitu, je větší plynulost oprav a výroby. A to je základ ter-

mínové spolehlivosti našich dodávek.

Samozřejmě platí, že kvalita se tvoří na všech úsecích. Chyby se pak zpravidla projeví v průběhu realizace, anebo hůře u koncového zákazníka po dodání produktu. To vytváří zvýšené požadavky na nákladnou garanční servisní činnost, kterou z podstaty věci není možné kapacitně plánovat.

Servis a výroba

Druhou velkou výzvou úseku realizace je optimalizace procesů úseku servisu a výroby a využití synergie, tedy spolupráce sloučených úseků. A to jak v oblasti realizační, tak v oblasti technické nebo technologické. Výroba, opravárenství a servis musí vytvořit komplexní, logicky provázané služby pro koncové zákazníky. Současně je nutné zdůraznit, že interní pravidla pro organizaci servisu, opravárenství a výroby budou odlišná v souladu s požadavky řešit specifické zadání a úkoly.

Martin Malík, výrobní ředitel

Identifikační karty pro všechny zaměstnance



Na základě rozhodnutí vedení společnosti CZ LOKO bude zaveden nový režim identifikace zaměstnanců prostřednictvím identifikačních karet s jejich fotografií. Kartu bude možné využít místo čipu na docházkový systém, v závodní jídelně a u zaměstnanců v dělnických profesích také při odhlásování práce v programu Procesovit.

U THP probíhá průzkum, kdo ID kartu již z minulosti má, aby ji obdrželi i zbývající lidé z této skupiny zaměstnanců. U dělnických profesí již od 1. prosince 2020 ve spolupráci s mistry probíhá focení zaměstnanců podle jednotlivých čet. Poté jim bude ID karta předána.

Plynulost výroby pomáhá snížit finanční zátěž

Plynulost výroby je téma, které jsme zmiňovali už v minulém čísle. Vracíme-li se k němu i nyní, pak oprávněně. Jde o nový významný ukazatel efektivity firmy, který si zaslouží pozornost. S produkcí dražších vozidel se zvyšuje obrát výroby a tím rostou i nároky na řízení finančních toků. Jde zejména o výši skladových zásob a hodnotu nedokončené výroby. Materiál se nakoupí, zpracuje do výrobku, ale dokud není dokončen a expedován, není zaplacen. Pro firmu to jsou pouze výdaje.

V současnosti produkujeme výrobky, které jsou zhruba třikrát až čtyřikrát dražší než v předchozích letech. To znamená třikrát až čtyřikrát vyšší výdaje, než za produkt dostaneme zaplacen. Naplno se to projevilo během koronavirové krize, kdy se komplikovalo předávání nedokončené produkce.

Náklady tedy představují důle-

žitě téma. Výsledkem je nový klíčový ukazatel plynulost výroby. Současně probíhá optimalizace nákladů v čase, kdy se požadavky na materiál uplatňují v termínu, kdy je skutečně potřeba.

Optimalizace se řeší jednak detailnějším plánem a potom také prací s přípravky, kdy je například potřeba pouze vnější rozměr, přípojný bod a drahý díl může být namontován až později. Příkladem je rozměření uchycení soustrojí, kdy díly v hodnotě několika milionů korun lze koupit později nebo rozdělit dodávku na více částí.

„Optimalizace ale kladou vyšší nároky na spolehlivost a kvalitu dodávek pro výrobu. Pro chyby zde není místo. Plynulost výroby je ale klíčem ke snížení finanční zátěže firmy. Získáme tím větší odolnost a prostor pro řešení mimořádných situací,“ vysvětluje výrobní ředitel Martin Malík.



Plynulost výroby je důležitá i při komplexních modernizacích.

Soutěž za docházku vyhrála Jihlava

Během června až září probíhala docházková soutěž mezi výrobními provozy CZ LOKO, v níž s náskokem téměř šesti procent vyhrál provoz SV Jihlava. Mezi zaměstnanci, kteří se do akce zapojili, pak byla rozdělena výherní odměna 500 tisíc Kč ve mzdě za říjen. Gratulujeme! A děkujeme i provozům v České Třebové,

kde jsme dosáhli nejnižší průměrné absence za poslední dva roky. Pokud se povede tento trend udržet dlouhodobě a absence v rámci všech provozů se bude držet dlouhodobě pod deseti procenty, bude na pořadu dne mimořádná finanční odměnění všech zaměstnanců v dělnických profesích na konci roku.

Soutěž o nejnižší absenci mezi výrobními provozy 6-9.2020					
PROVOZ	červen 20	červenec 20	srpen 20	září 20	Celkem
Provoz SV Jihlava	2,6 %	2,8 %	3,7 %	4,9 %	3,5 %
Provoz KV Česká Třebová	12,0 %	9,2 %	7,6 %	11,9 %	10,2 %
Provoz Komponenty Česká Třebová	14,1 %	6,9 %	8,4 %	7,5 %	9,2 %

PF 2021

Příjemné prožití vánočních svátků a šťastný nový rok!
Merry Christmas and Happy New Year!
Buon Natale e felice anno nuovo!
С Новым Годом!

Josef Bárta
předseda představenstva

Josef Gulyás
místopředseda představenstva a generální ředitel

Novinky Edenred přinášejí výhody



Společnost Edenred přichází s několika novinkami při využívání stravenek a volnočasových benefitů v Cafeterii.

■ U elektronických stravenek čerpaných z karet Edenred Card je od 1. 12. 2020 zrušen denní limit. Znamená to, že lze platit kartou bez omezení až do výše svého zůstatku.

■ Nově mohou držitelé stravenkových karet získat 5 Kč zpět za každý oběd zakoupený i přes výdejní okénko v rámci projektu Hurá do restaurace. Podmínkou je přihlášení do programu na stránkách www.edenred.cz a přes stravenkovou kartu odebrat jídlo nejméně za 100 Kč.

■ V Cafeterii je nyní rozšířen okruh poskytovatelů volnočasových benefitů, za které je možné pořídit vánoční dárky.

■ Na webu vannoce.edenred.cz lze získat tipy na dárky i akční nabídky partnerů Edenred. Zároveň se lze zaregistrovat do soutěže o ceny a to v Cafeterii pod odkazem Vánoce.

Drážní hasiči cvičili zásahy na lokomotivách. Jak je uhasit i dostat po vykolejení zpátky na trať

Mezi úkoly oddělení Technického marketingu CZ LOKO patří tvorba manuálů pro obsluhu a údržbu lokomotiv. Ty jsou zpravidla sestaveny pro konkrétní typ a provedení vozidla. V obou případech jsou pak standardně u zákazníka prováděna teoretická školení a praktický výcvik, umožňující si vyzkoušet dodanou techniku v praxi.

Nový manuál pro záchranné složky

Nově je součástí dodávané dokumentace také Manuál pro záchranné složky, který je podkladem pro jejich práci v případě vzniku mimořádné události. Hlavní část tohoto dokumentu se týká doporučených postupů pro zvedání lokomotivy po vykolejení či nehodě.

Dokument se také zaměřuje na specifikaci a množství provozních hmot a kapalin na vozidle z hlediska možného ohrožení životního prostředí. Je zde například také uveden postup pro nouzový vstup do kabiny strojvedoucího v případě vyprošťování osob či nouzové zastavení spalovacího motoru. Dokument se týká i popisu protipožární ochrany vozidla. Všechny údaje by měly

záchranářům umožnit snadnější a rychlejší postup při mimořádné události a tím i eliminaci škod na vozidle.

Praktické ukázky zásahů

Pro ověření správnosti navržených postupů byl společností CZ LOKO iniciován praktický výcvik pro jednotky drážních hasičů HZS Správy železnic a vybraných zástupců ČD Cargo na vozidlech řady EffiShunter 1000 (řada 744.1) a EffiShunter 1000-M (řada 742.71). Dopravce ČD Cargo k výcviku poskytl lokomotivu 744.114 a 742.716.

Samotné cvičení proběhlo od 22. do 24. září v obvodu depa a železniční stanice v Českých Budějovicích. První dva dny sloužily

k obecnému seznámení se s lokomotivami a nácvičkou všech možných událostí podle předem určených scénářů. Závěrečný den patřil ukázkám práce záchranářů pro média.

Jako první bylo předvedeno záměrné vykolejení a následné nakolejení lokomotivy 744.114 za pomoci hydraulické nakolejovací sady LUKAS, kterou byly v loňském roce vybaveny vybrané stanice HZS Správy železnic. Následně byl stejný úkon proveden na lokomotivě 742.716, avšak za pomoci kolejového jeřábu EDK 300/5, který je součástí českobudějovického nehodového vlaku ČD Cargo. Poslední ukázkou zajistili opět drážní hasiči, a to s vozidlem SCANIA CAS 20/3000/200-S2R. Jeho

vybavení se využilo při cvičném výjezdu z prostor přilehlé požární stanice k vyproštění a evakuaci osoby z kabiny strojvedoucího a k simulaci hasebního zásahu.

Pozitivní ohlasy

„Hlavním cílem našeho cvičení bylo praktické ověření navržených postupů při mimořádných událostech. Jako výrobce máme bohužel v tomto ohledu minimální zkušenosti s praxí, a proto jsme společně cvičení velmi uvítali. Věříme, že nebylo poslední a budeme v nich pokračovat,“ říká Ondřej Fojtů, junior specialista technického marketingu CZ LOKO. Výcvik velmi ocenili i zástupci ČD Cargo a HZS Správy železnic. Získané zkušenosti firma využije při tvorbě nové dokumentace.

Mimochodem, získané zkušenosti bylo možné v praxi využít hned o dva měsíce později při vykolejení lokomotivy 744.111 v Křižanově.

Na podobném cvičení se zástupci CZ LOKO podíleli také ve Slovinsku, kde se kromě zvedání lokomotivy zkoušelo usazení podvozku do pomocného manipulačního vozíku. Ten se využívá například při poškození nápravy nebo zadření nápravového ložiska.

Dalibor Palko, junior specialista technický marketing



Během cvičení využili drážní hasiči Správy železnic hydraulickou nakolejovací sadu LUKAS.



Slovinský EffiShunter 1000 na hydraulických zvedácích.

Martin Pelnář, manažer logistiky CZ LOKO, v rozhovoru říká:

Racionální logistika musí být řízena procesně, není v ní prostor pro živelnost

Novým manažerem logistiky se od září stal **Martin Pelnář**. Do CZ LOKO přišel z pozice správce nemocnice v Šumperku s přesahem na nemocnice skupiny AGEL, kde řídil logistiku lůžkového zdravotního oddělení a vytvářel podmínky pro poskytování lékařské a ošetrovatelské péče.

Povězte, co si za tím představíte?

Vedl jsem tým zhruba 250 techniků a dělníků na oddělení stravovacím, prádelenském, úklidu, nezdravotnickém zásobování, správy budov a technickém oddělení. Ve zdravotnictví jsem pracoval pětadvacet let. Jinak jsem vystudoval bratislavskou Vysokou vojenskou pedagogickou školu a následně i Českou zemědělskou univerzitu v Praze. Prošel jsem také službou v české armádě a vězeňské službě, pracoval v soukromé bezpečnostní agentuře.

Co rozhodlo o vašem přestupu?

Po čtvrtstoletí práce u jednoho zaměstnavatele nastaly rozdílné názory s vedením šumperské nemocnice. V CZ LOKO jsem absolvoval jedno z výběrových řízení a spo-

lečnost mě oslovila charakterem výroby, českým vlastním a dynamikou výroby. V armádě jsem sloužil u železničního mostního praporu v Zábřehu jako důstojník štábu, takže jsem se vlastně vrátil zpět k železniční dopravě, ovšem už v civilních podmínkách.

První dojmy?

Velmi jsem ocenil výrazné prozaměstnanecké klima v CZ LOKO, korektní jednání vedoucích pracovníků a také systém benefitů pro zaměstnance. Přeci jen mám už něco za sebou a tedy i s čím srovnávat. A mohu říct, že firma poskytuje zaměstnancům výborné zázemí s perspektivou udržení v době, kdy pandemie nemoci vyvolává hospodářskou recesi.

Už máte představu, jak úsek řídit?

Logistika obecně má svá pra-



vidla, která jsou aplikovatelná ve všech oborech. Nutnou zásadou pro fungování logistické podpory podniku je řád, pevná pravidla, procesní řízení a nadšení pro plnění úkolů. Oddělení logistiky CZ LOKO zabezpečuje výrobu kolejových vozidel a spravuje sklady s hodnotou

zásob 360 milionů korun. Přitom přidělené technické prostředky VZV a MPV jsou neadekvátní, stejně tak není striktně rozlišena doba příjmu materiálů s aplikací principů kvality dodávek a následně výdeje materiálu do výroby. To všechno jsem shrnul do své vize firemní logistiky, kterou jsem v listopadu představil vedení CZ LOKO. Nyní jsme tedy na začátku zavádění do praxe. Primárně k tomu budeme využívat softwarové produkty AX a žádanky na SerVICEDesk CZ LOKO.

Co se vám v téhle práci už dříve osvědčilo? A naopak.

Racionální logistika musí být řízena procesně, není zde prostor pro živelné zásobování a akutní řešení požadavků, které lze plánovat. V logistice lůžkového zařízení s 1000 zaměstnanci a 450 lůžky pro klienty bylo nezbytné všechny požadavky řídit a administrovat. Operativně jsme řešili pouze mimořádné požadavky.

Co je pro vás tedy důležité?

Zavést pevné principy a pravidla příjmu materiálu MTZ i ex-

pedice, racionální a efektivní způsob naskladnění, výdej materiálu v předem definovaném čase. To vše budou nepodkořitelné a obligatorní principy logistiky CZ LOKO. Pak je tu i spolupráce mezi výrobou a logistikou, komunikace s mistry, vedoucími a ostatními participujícími na produkci vozidel CZ LOKO. Jinak řečeno, spojení sil je zásadní pro všechny zaměstnance bez ohledu na příslušnost k oddělení. Jen tak budeme jako firma úspěšní.

Jakou roli byste tedy rád logistice dal?

Někdy před deseti lety jsem ve Vojenských rozhledech četl heslo, že „Logistika není všechno, ale všechno ostatní bez logistiky není nic.“ To vyjadřuje přesně můj pohled na logistiku CZ LOKO. Mou vizí je vytvořit oddělení komplexní logistické podpory výrobních provozů, založené na softwarovém zpracování požadavků, efektivní administraci a plánování procesů zásobování s vyloučením živelnosti a chaosu.

Počet kontrol kvality roste. Meziročně se zvýšil o desetinu

Martin Palán je od loňského října novým manažerem kvality společnosti CZ LOKO. Do firmy si přinesl předchozí jedenáctiletou zkušenost ze železničního průmyslu.

Co se vám z plánů, s nimiž jste úsek přebíral, už podařilo zavést či změnit?

V rámci našeho pětadvacetičlenného týmu pracujeme každý den na zlepšování kvality a věřím, že výsledky jsou patrné. Za fiskální rok 2020 jsme provedli 1423 rozměrových kontrol, 1374 kontrol na mezioperační a výstupní kontrolu a 749 kontrol na nestrukturní zkoušení. Všechny tyto kontroly nám pomohly odstranit více jak 11500 závad, které byly při kontrolách odhaleny. Současně jsme vystavili 1355 reklamací v rámci dodavatelského řetězce a také závady nahlášené zákazní-

níky. Těch bylo za fiskální rok 2265. Meziročně jsme tak celkově zvýšili kontroly kvality o zhruba deset procent. To všechno s 25 lidmi. Bez týmové spolupráce by se to těžko podařilo. Jednotlivá oddělení si vzájemně pomáhají a podporují se.

Zjednodušeným pohledem na kvalitu bývají reklamace. Jak se vyvíjely?

Tahle oblast v nedávno ukončeném fiskálním roce firmu stála zhruba 52 milionů korun. To jsou peníze, které jsme si mohli ušetřit. Prostor ke zlepšení tedy rozhodně je.

Jak tento vývoj hodnotíte? Čeho si ceníte?

Přes současnou výši nákladů na reklamace vnímám celkový vývoj ryze pozitivně a z pohledu budoucnosti jako odrazový můstek k dalším sestupným krokům. Už pro současný fiskální rok 2021 se náklady na nekvalitu snížily na 36 milionů korun a jsem

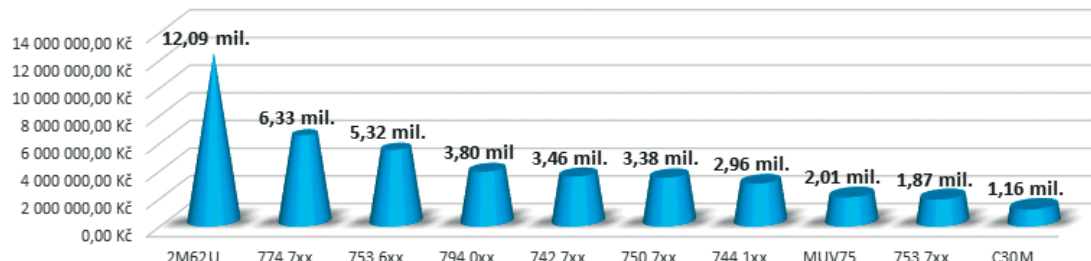
přesvědčen, že tento ambiciózní plán splníme.

Na čem tedy kvalitu stavět?

Mým primárním cílem na tento fiskální rok je stabilizovat tým oddělení kvality a nastavit jeho postupný rozvoj. Ať současných kolegů, tak i nováčků, kteří k nám na kvalitu přicházejí.

Jí. I proto jsme začali spolupracovat s firmou M.C. Triton, která bude zajišťovat poradenství v oblasti efektivního řízení kvality. Současně budeme intenzivně pracovat a rozvíjet meziútvárovou spolupráci, která je klíčem k naplnění všech cílů, o nichž v oddělení kvality mluvíme.

rozpad nákladů na produktové řady - TOP 10



Zákazníci se budou moci projít virtuálním depem

Společnost CZ LOKO zahájila unikátní projekt využívající virtuální realitu. Pod názvem Virtual Depo vyvíjí s pomocí externího dodavatele online řešení, které veřejnosti i zákazníkům umožní detailní prohlídku lokomotiv made in CZ LOKO ve virtuální realitě. V klidu a bezpečí domova či kanceláře budou moci vidět to, co bylo dosud možné pouze osobně na veletrzích a výstavách.

„Inovace je často výsledkem omezení. Ta současná, protiepidemická, velmi zásadně mění i náš způsob uvažování o komunikaci se zákazníky i komunitou fanoušků železnice,“ říká o virtuálním showroomu Jan Hošek,



vedoucí oddělení marketingu. Připomíná, že lokomotivy jsou zosobněním něčeho skutečně fyzického, a proto jejich prodej i prezentace byly vždy tradičně závislé na osobní prohlídce. Ta ale nyní není ze známých příčin možná.

„Neměli bychom za sebou tak dlouhou tradici, kdybychom se zastavili před každou překážkou. Pokud se nelze setkat ve fyzické realitě, změníme ji na virtuální,“ dodal Jan Hošek.

Aktuálně probíhají kódovací a testovací práce. Spuštění hotové verze proběhne na jaře příštího roku. Dostupná bude přes webové prohlížeče na adrese virtualdepo.cz.

Uznávaný brzdař Pavel Šimek trénuje už šest let hokejový potěr

Pavel Šimek je poslední tři roky vedoucím mechanické konstrukce CZ LOKO, kam nastoupil hned po škole v roce 2003. Začínal jako konstruktér pneumatické výzbroje a konstruoval brzdy na všech nových a modernizovaných lokomotivách, které od té doby továrnu opustily. Dnes je v Evropě v oblasti lokomotivní brzd uznávaným odborníkem. S nástupem konstrukce

brzdového potrubí ve 3D tzv. piping, se stal vedoucím referátu pneumatické výzbroje. Před třemi lety rozšířil svoji oblast působnosti o konstrukci podvozků, konstrukci hlavních rámů a nově o konstrukci trasování elektro ve 3D tzv. cabling jako vedoucí mechanické konstrukce.

Pracovně vytížený muž ale přitom nikdy nezanevřel na své velké hobby – lední hokej. Posledních šest let trénuje i mládež v klubu TJ Lokomotiva Česká Třebová, aktuálně mladší žáky. A jak je jeho zvykem dělat věci pořádně, zvládl i trenérskou licenci pod vedením Martina Hostáka.

„Hokej jsem začal trénovat, jako většina trenérů, kvůli synovi a stále mě to baví. Ale je to rok od roku náročnější. Nejhezčí to bylo, když hokej hrála jednu sezonu i mladší dcera. Ta ale nakonec skončila u volejbalu,“ říká Pavel Šimek. A oceňuje podmínky, které děti ve městě ke sportování mají.

„Hokejový stadion tu je od roku 2007. Vloni byl v jeho sousedství

otevřen zrekonstruovaný atletický stadion a nyní chybí už jen dostavět další šatny, které budou moci využívat hokejisté i atleti,“ poznamenává.

Mladé hokejisty trénuje ve svém volném čase třikrát týdně na ledě, jednou týdně v tělocvičně a skoro každý víkend pak vyráží na zápas. Koncem prázdnin bývá ještě týdenní hokejový kemp, na který si bere dovolenou. Pak už startuje hokejová sezona, končí v březnu. Po měsíční pauze začne suchá příprava, kdy se trénuje třikrát týdně na atletickém stadionu a jede se nanovo. Prostě kolotoč.



A aby se točil hodně rychle, pár let je i kapitánem „firemního“ HC CZLOKO, tradičního účastníka českotřebovské Městské hokejové ligy CHL, jehož činnost

dlouhodobě finančně podporuje i samotná firma. „Letos hrajeme, tedy kvůli koronavirové krizi spíše nehrajeme, jubilejní desátou sezonu,“ připomíná. „Je to divná

sezóna. Minulá skončila kvůli první vlně pandemie o dva zápasy dříve, v létě nažene fyzickou na kole, a když se rozehrajete, tak přijde druhá podzimní vlna a nastane dlouhá pauza. Po měsíci stráveném na gauči to bude zpátky na ledě velmi zajímavé,“ dodává s úsměvem.

Tento hokejový tým je z větší části stále tvořen zaměstnanci firmy, ale v poslední době noví hráči přicházejí spíše zvenčí. „Budu muset asi apelovat na personální,“ glosuje to se smíchem. A jen potvrzuje, že tahle liga se hraje především pro radost ze hry než pro výsledky. Zvláště s přibývajícím roky to platí stále víc.

To samé pak platí o derby s kolegy z jihlavské provozovny CZ LOKO:

Pár se jich už odehrálo a stále je o ně zájem. „Ale klukům na Vysočině se nějak nedaří svůj tým poskládat. Přesto doufám, že alespoň na jedno derby se ještě sejdem,“ uzavírá Pavel Šimek, uznávaný odborník na lokomotivní brzdy a hokejový nadšec v jednom.