

Začala stavba nové kolovky. Klíčová investice zahájí provoz už příští rok na podzim

2

Rekordní tržby v roce 2021 přes 2,86 miliardy korun, rentabilita 4 procenta a řada významných změn. Ale také nás čeká rok 2022, nejtěžší za posledních deset let. Čtěte v bilančním rozhovoru s Josefem Gulyásem

3

Turecké ocelárny Erdemir koupí další EffiShuntery 600

5

Lukáš Křivka: Naše dokumentace se může rovnat s dokumentací západní konkurence

7

CZ LOKO vyvíjí lokomotivu na vodíkový pohon

Akciová společnost CZ LOKO zahájila vývoj lokomotivy na vodíkový pohon pracovním označením jako HydrogenShunter 1000. „Zatím je projekt ve fázi studie proveditelnosti. Až ta ukáže, zda se bude stavět prototyp. Zelená dohoda pro Evropu, prosazující snížení uhlíkové stopy, je pro nás velkou výzvou,“ uvedl Jan Kutálek, obchodní ředitel a člen představenstva CZ LOKO. Lokomotiva s maximálním výkonem až 800 kW by měla k dobíjení trakčních baterií využívat vodíkové články.

Mezi další rozvíjené ekologické projekty, s nimiž firma spojuje budoucnost, patří bateriový E-Shunter 300 pro lehký posun, DualShunter 2000 pro provoz na závislé i nezávislé trakci a plug-in hybridní HybridShunter 1000 pro posun.

„Vyvíjíme tedy dva typy duálních a dva typy hybridních lokomotiv a dál tento trend sledujeme a podrobně analyzujeme výhody a nevýhody těchto nekonvenčních ře-



Vývoj lokomotivy na vodíkový pohon HydrogenShunter 1000 patří mezi nejnáročnější v historii CZ LOKO. Stejně jako hybridního DualShunteru 2000. „Pokud je zvládneme, dostaneme se z první ligy do extraligy,“ říká generální ředitel Josef Gulyás.

šení. A vodík je dalším z nich, protože Green Deal přináší zásadní změnu chování celého unijního trhu,“ říká obchodní ředitel.

Podle něho „zelené inovace“ stojí obrovské peníze a mohou si je dovolit jen ti nejsilnější. Mají ale i své slepé uličky a proto fir-

ma dává velký pozor na provozní vhodnost a udržitelnost zvoleného řešení. To byl také důvod, proč CZ LOKO už před lety

opustilo vývoj lokomotiv na stlačený zemní plyn (CNG).

(Pokračování na str. 2)

Pandemie covidu sílí. Nechte se očkovat, vyzývá vedení firmy zaměstnance

Koronavirová pandemie v Česku rychle sílí a zasáhla i společnost CZ LOKO. K 6. prosinci se počet zaměstnanců, zasažených virem nemoci covid-19, zvýšil na 39 osob a to zdaleka nejsme na konci této vlny. Mnoho zaměstnanců je v karanténách a některá pracoviště mají krizový personální stav. Přitom drtivá většina z nich není plně očkovaná.

„Situace je vážná. Růst nových případů nás velmi trápí. Stejně jako to, že počet plně naočkovaných spolupracovníků dosáhl pouze 57 procent, a to je žalostně málo,“ říká Jiří Kutálek, personální a správní ředitel CZ LOKO.

Čísla mluví jasně: naočkovaných a přesto pozitivních zaměstnanců v CZ LOKO je minimum. Jde o jednotlivce. Zatímco mezi ne-

očkovánými se každým dnem objevují nové případy, které se počítají v desítkách. Vedení společnosti proto vyzývá zaměstnance, aby očkování neodkládali a pomohli tak tuto vlekou pandemii porazit.

„I když průběžně přijímáme řadu preventivních opatření, jiná cesta neexistuje,“ uvedl Jiří Kutálek. CZ LOKO aktuálně zpřísnilo některá opatření a omezilo na-

příklad provoz závodní jídelny v České Třebové, zrušilo vánoční večírky, zakázalo zahraniční cesty, teambuildingy a výjezdní porady. Nošení respirátorů ve vnitřních prostorách je povinné všude tam, kde není dodržen trvalý rozestup osob 1,5 metru. Respirátory a další ochranné prostředky jsou dostupné všem zaměstnancům ZDARMA.

Vzhledem k nerespektování toho-

to opatření muselo vedení firmy přistoupit i k sankcím těch, kteří svým chováním ohrožují ostatní. V týdnu od 15. listopadu také začalo antigenní testování zaměstnanců v provozovnách Jihlava a Česká Třebová. Prozatím se týká pouze neočkovaných osob. Rozhodne-li vláda jinak, přizpůsobíme se tomu. Ať již půjde třeba o četnost.

Není jiná cesta a my to zvládneme

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

Vážení spolupracovníci,

jsem rád, že Vás mohu v této předvánoční době alespoň tímto způsobem pozdravit. Naše společnost za poslední období zvládla nemálo důležitých úkolů na cestě k dalšímu rozvoji a posilování stability a pozice na trhu. Máme za sebou velmi úspěšný rok.

Z investičních věcí jsem hrdý především na nádhernou

moderní halu v Jihlavě, také v České Třebové již začaly práce na vybudování nové kolovky, což bude další zhruba 100 milionová investice. Mohl bych pokračovat ve výčtu dalších věcí, které jsme zvládli a které se za nemalého úsilí povedly a je mi ctí Vám za to poděkovat. Děláme ve stabilním a perspektivním oboru, firma posiluje u zákazníků, dodavatelů, bankovních ústavů a postupně získává lepší a lepší pozici.

Úspěšnou firmu dělají především její zaměstnanci. Chápu, že posunout se z opraváře ne-

jen na výrobce, ale technologickou firmu, která ve svém oboru už udává i krok, je nesmírně náročné pro všechny zaměstnance. Ale konkurence nespí, v zásadě nás tady nechce, ale my uděláme všechno pro to, abychom byli úspěšní. Nemusí se to všem vždycky líbit, často je tlak vedení silný, ale já říkám: Není jiná cesta a my to zvládneme. Už proto, že management v čele s Josefem Gulyásem odvádí výbornou práci, která se pak přenáší do všech úrovní řízení a chodu firmy.

(Pokračování na str. 2)



Začala stavba nové kolovky. Klíčová investice zahájí provoz už příští rok na podzim

Česká Třebová ■ Dlouho připravovaná stavba nové kolovky, jedné z klíčových investic v provozovně Česká Třebová, je už realitou. V areálu nahradí původní halu oprav motorů ČKD. Přípravné práce jako právě určení vhodného prostoru, strojního vybavení a příprava projektu, začaly už před řadou měsíců. A letos v polovině listopadu na ně navázaly stavební práce. Ty potrvají do května 2022. Následovat bude instalace strojního vybavení a dalších technologií a už v září má začít zkušební provoz. Celá investice vyjde na zhruba sto milionů korun, Kolovka, tedy dílna specializovaná na opravy a výrobu železničních dvojkolí, byla kapacitně dlouho nejužším místem výroby. A různá opatření přinášela jen částečný efekt. Až nova investice vše vyřeší. Kompletní modernizace klíčového provozu zásadně změní jeho podobu. K dispozici budou nejmodernější technologie, respektující trendy a požadavky stále přísnějších norem a směrnic. Firma se tak v oblasti výroby a oprav železničních dvojkolí za-

řadí mezi nejmodernější evropské provozy. Významně se zlepší pracovní prostředí obsluhy a bude možné provádět nové operace, dosud zajišťované externě. Celkově se tak rozšíří možnosti a a zvýší se kapacita kolovky.

Další investice

Akciová společnost CZ LOKO v českořebovské provozovně v prosinci 2020 zároveň dokončila novou dílnu brzdářů a elektroniků, s jejíž stavbou se začalo předloni v létě. Nové pracoviště vzniklo v místě nevyužitých dílen v zadní části areálu a přiblížilo se ke zkušební lokomotivě, což zkrátí časy potřebné na přesun. Letitý archiv technologie, který byl v původním objektu umístěn, se podařilo přetřídit, aby obsahoval jen reálné potřebné podklady. Nově je umístěn ve spisovně na TÚ. Probíhající změny se v obou provozovnách týkají také administrativních pracovníků, stěhujících se do nových administrativních center. Ta jsou umístěna při vstupu do obou areálů, takže návštěvy vůbec nemusí procházet výrobními prostory. V Jihlavě k tomu byla využita a přestavěna bu-



Administrativní budova v České Třebové vznikla rekonstrukcí někdejší „Třačky“ v sousedství Semanínské ulice. Stejně jako v jihlavské provozovně bylo cílem veškerou administrativu co nejvíce koncentrovat mimo výrobní prostory.

dova N, stojící ještě před vstupem do areálu, v České Třebové pak budova někdejší „Třačky“ u hlavního vstupu ze Semanínské ulice. Tím vznikl také nový, reprezentativnější vzhled. Cílem je administrativu v celé

společnosti CZ LOKO co nejvíce koncentrovat mimo výrobní prostory. Jde o úseky jako je obchod a marketing, nákup, personalistika a správa, finance a vedení společnosti. Původní kanceláře v jihlavském

areálu byly uvolněny primárně pro úsek realizace. V České Třebové při této přestavbě zmizelo také několik původních dílen, s dlouhodobě špatnou efektivitou, logistikou a dostupností. Pro ně se vybudovalo nové zázemí.

Není jiná cesta a my to zvládneme

(Dokončení ze str. 1)

Rok 2022 bude totiž náročný, možná nejnáročnější v historii. Pandemie nemoci covid 19 zasahuje i nás. Firmu, dodavatele, odběratele, celý trh. Zde je klíčové, jak se každý z nás v této podnikatelsky i epidemiologicky složité situaci chová, jak je osobně zodpovědný. Naprostá většina odborníků z lékařského prostředí vidí východisko v očkování. To je jediná cesta, jak z této krize ven. Chci, aby si každý uvědomil, že po-

kud máme značný počet nakažených a také v karanténě, znamená to uzavření celých pracovišť. A to postihuje fatálním způsobem celou firmu. Za nedokončené lokomotivy nám nikdo nezaplatí. A peníze potřebujeme především na Vaše výplaty, ale i na nákup materiálu, energií a všeho ostatního. Nikoho ani nenapadne, že by nedostal výplatu, ale chování a přístup mnoha lidí je takový, že k tomu velkou měrou přispívají. Naši zákazníci jsou jediní, od kterých můžeme peníze dostat, ale dají nám je jen za kva-

litní výrobky. A nejen to, i mně osobně pandemie vzala již několik příbuzných a známých, prostě to není legrace. Plně proto stojím za vedením firmy a rozhodnutím zpřísnit podmínky a nekompromisně vyžadovat jejich dodržování i za cenu postihů. Jiná cesta bohužel není a čím dříve si to všichni uvědomíme, tím lépe. Jsem životní optimista a věřím, že všechno úspěšně překonáme. Přeji Vám i Vaším blízkým klidné a pohodové Vánoce a především pevné zdraví.

Josef Bárta

Připravuje se Kolektivní smlouva pro rok 2022

Ve společnosti CZ LOKO probíhá kolektivní vyjednávání mezi zástupci zaměstnavatele a odborovou organizací o nové Kolektivní smlouvě pro rok 2022. Po několika společných jednáních její znění už dostává konkrétní podobu. A i když není ještě podepsána, mezi zásadní změny patří především zvýšení ceny elektronických stravek na 95 Kč pro zaměstnance všech provozoven, volnočasový benefit Cafeterie jako příspě-

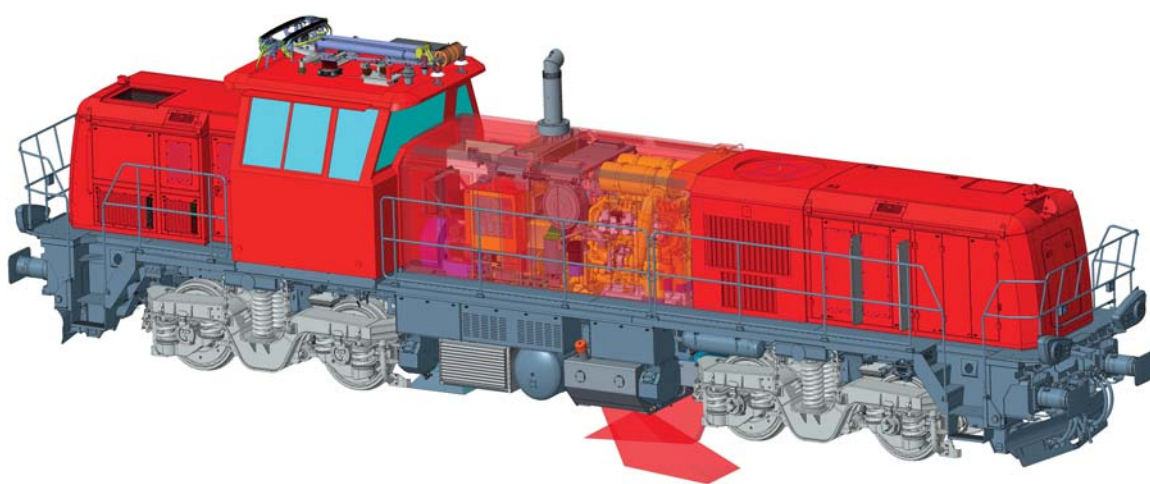
vek zaměstnancům na zdraví, sport, cestování, kulturu apod., a odměny k pracovnímu výročí místo dosavadních odměn k životnímu jubileu. Finální podoba nové Kolektivní smlouvy by měla být dohodnuta a podepsána v prosinci, aby začala platit hned od ledna 2022. Podrobně o ní budeme informovat počátkem nového roku.

Ivana Krátká, vedoucí Personálního administrativy a Sekretariátu

CZ LOKO vyvíjí lokomotivu na vodíkový pohon

(Dokončení ze str. 1)

Technické řešení CZ LOKO zvládlo, postavilo i prototypy, ale masové rozšíření, i po konzultaci s železničními dopravci, firma vyhodnotila jako nereálné a projekt ukončila. Podobně jako v případě hybridní lokomotivy TEM 35 pro ruské železnice, kombinující spalovací motor se superkapacitorem pro rozjezd, nebo duální lokomotivy dobíjené z externí sítě a záložním spalovacím motorem. Obě řešení skončila u prototypů, které prošly zkouškami, ověřily se systémy a chování pohonu, ale dál se už tato řešení nerozvíjejí. „Bez těchto inovativních projektů bychom se nikdy neposunuli dál. Díky nim už víme, kudy ne, ale stále pouze tušíme, kudy ano. Hledáme variantu, která není příliš náročná na budování další infrastruktury, umožňuje modulární řeše-



Mezi další rozvíjené ekologické projekty CZ LOKO patří DualShunter 2000, kombinující napájení z troleje a spalovací motor, pro provoz na závislé i nezávislé trakci. Do provozu by měl být uveden v roce 2023 v Itálii.

ní a společnou údržbovou základnu s ostatními našimi vozidly,“ glosoval Jan Kutálek náročný vývoj spojený s hledáním nejlepších řešení. Mezi ně patří rovněž snadná obsluha, údržba a servis. Cí-

lem bude homologace v celé EU a cenová dostupnost, i když lokomotiva na „čistý“ pohon bude vždy výrazně dražší než konvenční se spalovacím motorem. Lokomotiva DualShunter 2000

kombinuje napájení z troleje a spalovací motor, což umožní provoz na závislé i nezávislé trakci. Určena je pro lehkou a středně těžkou traťovou službu a posun. Do provozu by měla být uvedena v roce 2023 v Itá-

lii, o dva roky později v Česku a poté i okolních zemích. Spalovací motor bude možné nahradit až třemi bateriovými kontejnery nabitými z troleje nebo externího zdroje. Plug-in hybridní lokomotivu HybridShunter 1000 pro posun mají pohánět až tři bateriové kontejnery s celkovou využitelnou kapacitou až 600 kWh. Zálohu tvoří spalovací motor pro dobíjení baterií. Cenově půjde o alternativu ke konvenčním posunovacím vozidlům. Firma chce tento typ uvést na trh v roce 2026. Půjde o produkt vhodný jen pro určitý typ provozu, který nevyžaduje nepřetržitě nasazení nebo pohotovost. Tedy na vlečky, nikoliv traťovou službu. „V našem pojetí nejde o soutěž, kdo bude na evropském trhu první, ale kdo bude neúspěšnější a přijde s neefektivnějším řešením. To nás zajímá především,“ uzavřel Jan Kutálek.

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

Naše společné úsilí za to stojí. Výsledky postupně přicházejí a efektivita firmy roste

Když se Josef Gulyás ujal od dubna 2016 funkce generálního ředitele, bylo mu dvačtyřicet a měl za sebou řadu let ve firmě, kde prošel výrobou, logistikou i obchodem, v němž končil na pozici obchodního ředitele. Od té doby se vyměnila řada lidí prakticky na všech úrovních vedení a firma zažila mnoho změn. Zásadních systémových, procesních i personálních. A také různých opatření provázených strategickými vizemi.

Jaké ty roky byly?

Po prvních pěti letech v pozici generálního ředitele je jasné, že vynaložené úsilí a energie celého týmu CZ LOKO stály za to. Hodnota značky roste, význam firmy zásadně také. Tým CZ LOKO je stále kvalitnější. Výsledky postupně přicházejí, efektivita a produktivita práce roste. Firmu se daří pomalu finančně stabilizovat. Díky všem! Nejvíce mě ale těší, že definované cíle bere za své čím dál více zaměstnanců na technicko-hospodářských i dělnických pozicích. Bez toho bychom nic nedokázali.

Řadu let prosazujete změny, pro různé slovo nejedete daleko. Mám to brát tak, že už jste spokojen?

Ve své pozici, s nadsázkou řečeno, nemám v popisu práce být spokojen nikdy. Pokud se budeme bavit o finančním vyjádření, tak výsledky fiskálního roku 2021 jsou jedny z nejlepších, utržili jsme přes 2,86 miliardy korun, vůbec nejvíce v historii CZ LOKO. Ještě víc než jejich výše mě ale těší, že dokážeme zvyšovat i rentabilitu a poprvé od roku 2012 jsme překročili úroveň 4 procent hrubého zisku. To je největší úspěch roku 2021 společně s faktem, že se nám podařilo objem nedokončené výroby a zásob dostat pod hranici 800 milionů Kč.

Jak k tomu došlo?

Podařilo se nám zásadně zlepšit plánování a řízení dodavatelů a skladu, a také interní logistické toky. Musím vydvihnout tým Jana Kutálka, primárně Alenu Švec Neffovou a také Martina Pelnáře. Nicméně je třeba dodat, že jakkoliv je CZ LOKO jednou z ekonomicky nejstabilnějších firem v oboru, je úroveň naší ziskovosti stále velmi slabá. Proto realizujeme projekt VIZE 2025 s jediným cílem do dalších pěti let zvýšit zisk minimálně na úroveň 6 procent. Pokud chceme plnit nejen ekonomickou, ale i společenskou roli správně, musíme být vysoce ziskovou firmou.

Co bylo nejtěžší?

Jednoznačně nejtěžší bylo, a stále je, přesvědčit co největší počet lidí v CZ LOKO, že změnit to, jak pracujeme je nejen nezbytné, ale všem prospěšné. Zásadní podporou je tým personalistiky Jiřího Kutálka a jeho nový přístup ke vzdělávání či náboru definovaný Ladislavem Budínem či Ivou Krátkou. Je nutné chápat,

že co fungovalo v roce 2010, nefungovalo v roce 2015. Co fungovalo v roce 2018, nestačilo v roce 2020. Co stačilo v roce 2021, nebude stačit v roce 2022. Svět zrychluje a covid vše ještě umocní a my na to musíme reagovat. Největší změny nastaly v oblastech struktury řízení, organizace práce, plánování nedokončené výroby a zásob. Revoluce nás čeká v systému plánování a vymáhání efektivitu práce.

Znamená to, že se trend už obrátil?

V minulosti jsme trpěli tím, že tržby sice rostly, ale efektivita a ziskovost neustále klesala. Během posledních let se nám podařilo tento trend obrátit, byť musím dodat, že rok 2022 v tom bude výjimkou, bohužel. Zásadní zvyšování cen materiálu, služeb i práce nás bude velmi trápit. O to důležitější bude dodržet cíle VIZE 2025, nic jiného než interní efektivita a kvalita a jejich neustálé zvyšování. To je jediný spolehlivý lék.

Pokud chceme plnit nejen ekonomickou, ale i společenskou roli správně, musíme být vysoce ziskovou firmou.

Jaký tedy končí rok 2021 byl? Pro vás, pro firmu?

Velmi náročný pro všechny včetně mě samotného. Udělali jsme jednu z největších organizačních změn historie – vznikl Úsek realizace pod vedením Jaroslava Plháka, který má před sebou velmi těžký úkol, navíc v této turbulentní době.

Uváděli jsme do provozu největší investici v historii – novou montážní halu v Jihlavě a související provozy, stěhovali jsme produkci, rekonstruovali administrativní budovy, začali jsme vyvíjet nové hybridní portfolio výrobků, otevřeli nový trh ve Švédsku, posílili v Turecku, začínáme otvírat brány západní Evropy. A také jsme zvyšovali úroveň bezpečnosti v obou provozovnách, snižovali zadluženost firmy. Díky finanční ředitelce Romaně Szitové a jejímu týmu máme konečně dlouhodobou finanční strategii, definované účetní standardy



- díky Adéle Vodrážkové. Prakticky celý rok jsme bojovali s covidovou pandemií, což znamenalo řadu opatření a omezení. Tak bych mohl pokračovat dále.

Co si z toho berete?

Hlavně to, že dokážeme být silným a flexibilním týmem a kolektivem, který pokud si odpustí žabomyší války a vynechá zastupné problémy, tak má obrovský potenciál dalšího rozvoje v budoucnu.

Jak se na tom projevil projekt VIZE 2025?

Pozitivně v tom, že máme definované priority a cíle na nejméně pět let dopředu. Cíle, které jsme si vybrali sami, určili slabé a silné stránky. Je to podnikatelský záměr, který jsme formulovali před zhruba rokem, který popisuje, jak zvýšit ziskovost firmy do konce roku 2025 na už zmíněných 6 procent. Jde hlavně o prodej služeb, zásadní zkrácení opravných dob v České Třebové, zvýšení objemu placeného servisu, efektivitu výroby, řízení dodavatelů, snížení fluktuace zaměstnanců a nový páteřní software.

Povíte, jak projekt řídíte?

Existuje projektový program, který se skládá z deseti projektových karet. Každá karta má svého projektového manažera a projektový tým, který konkrétní cíle ve stanoveném čase realizuje. Program je potom sdílen, komunikován a procesně řízen Projektovou kanceláří. Celý systém úspěšně navrhl a řídí Tomáš Noháček, jako šéf projektové kanceláře s podporou externích specialistů z firmy M.C.Triton. Na měsíční bázi se potom sdílejí

výsledky a aktualizují ekonomické a finanční dopady. Pro představu - zvýšení rentability o 2 procenta znamená „vyrobit“ o zhruba 170 milionů korun hrubého zisku víc než se původně plánovalo. Zatím mohu konstatovat, že cíle si plníme, ale u několika karet máme reálné skluz.

Jak lidé tuhle vizi přijímají?

Jsou do toho zapojeny všechny útvary a tak tomu žádný zaměstnanec takřka neuteče. Jsem rád, že většina lidí vzala VIZI 2025 za svou. To nám pomůže priority krok za krokem prosadit do života firmy, ztotožnit se s ní na všech úrovních. Nicméně je nutné vše procesně měřit. Tedy i organizaci interních a externích auditů, aktualizaci veškerých vnitřních norem a dokumentů. Toho se víc než chvalitebně zhostilo oddělení ISŘ v čele s Petrou Hažmukovou.

Pojďme ještě k té vaší první „pětiletce“. Co vám ukázala?

Shrnu bych to do šesti bodů. Tedy za prvé - že je třeba si dávat vysoce ambiciózní cíle, třeba jako stát se evropským lídrem trhu posunovacích lokomotiv. Za druhé - že není třeba bát se personálních a systémových změn, neboť nikdo není nenahraditelný. Za třetí - že je třeba myslet do budoucna a mít jasný investiční program, specializaci a držet se pouze lokomotiv Made in CZ LOKO. Za čtvrté - že je třeba nastavit systém a respektovat ho, dodržovat pravidla, prostě „nešvejkovat“. Za páté - že je nutné být důsledný, ale i trpělivý, protože změny nezačínají fungovat hned, ale až po měsících, někdy rocích. A konečně za šesté

- a to především, že vše je jen a jen o lidech. Je proto potřeba podporovat tahouny, usměrňovat křiklouny, zbavovat se potíživců, netýmových hráčů, k firmě neloajálních individuí a takřkajících „mentálních teroristů“.

Kde jste zaznamenal největší posun?

V efektivitě tým, že jsme specializovali provozovny a jejich počet snížili na minimum. Díky přemístění novovýroby do nové haly v Jihlavě nyní montáž nových a modernizovaných lokomotiv trvá pod 70 dní. Velký dík za to patří týmu kolem Vlasty Budaře. Jen pro představu - dříve jsme se nedostali pod 180 dnů. Vyjádřeno v penězích, tohle zásadní zrychlení přineslo úsporu provozních prostředků o více než 300 milionů korun, a to průběžně. Především díky tomu se začínáme finančně stabilizovat.

Kde jsou ještě rezervy?

Ty největší asi v systémové kvalitě. To je dlouhodobý proces, zatím se nám podařilo snížit náklady na nekvalitu meziročně o 20 milionů korun, díky několikaleté a leckdy nepopulární práci Martina Palána a jeho týmu. Další 10 milionů korun máme naplánováno ve fiskálním roce 2022. Hlavně v provozovně Česká Třebová máme stále při výstupních technických kontrolách stovky neustále opakovaných závad. To je nepřijatelné a budu vyvíjet extrémní tlak, abychom se zlepšili. Ano, nedaří se to dlouhé roky, nicméně mohu všechny ujistit, že s provozním ředitelem Jaroslavem Plhákem budeme do těchto stojatých vod tak dlouho házet čím dál větší kameny, až hladinu konečně a dostatečně rozvlníme!

Když už takto bilancujeme, kde pak vidíte největší rizika?

Jsou to dvě oblasti - oprávněnský program CZ LOKO, a servis CZ LOKO. U oprav jsme se rozhodli soustředit pouze a výhradně na lokomotivy vyrobené nebo modernizované CZ LOKO. Současnou situaci nazvu jako katastrofální - opravné doby nyní v mnoha případech přesahují více než rok. Jedním z cílů VIZE 2025 je proto dostat se do řádu týdnů. Nejvýše do 6 až 8 týdnů musí každá lokomotiva či vozidlo Made in CZ LOKO v rozsahu L3 nebo L4 opustit brány provozu v České Třebové.

Na servis jako manažer celého oddělení nastoupil Petr Pitrun se zkušenostmi z jednoho z největších evropských operátorů skupiny PKP Cargo. Náš servis převzal v procesně a personálně velmi špatném stavu, až rozkladu. Nicméně je to člověk s tahem na branku, znalostí problematiky, logickým, systémovým a pragmatickým uvažováním, a proto pevně věřím, že ho i s podporou ostatních postaví na nohy.

(Pokračování na str. 4)

Jak dostat lokomotivu zpátky na koleje?

Drážní hasiči a posádka nehodového vlaku to cvičili s EffiShuntery na jihu Čech

České Budějovice ■ Je to výjimečná událost, ale stává se. Lokomotiva vykolejí a je třeba ji dostat zpátky na železniční trať. A přitom minimalizovat škody při odstraňování následků takové mimořádné události. Právě to si během dvoudenního výcviku v říjnu zkoušeli drážní hasiči Správy železnic a pracovníci firm CZ LOKO a ČD Cargo. To poskytlo své EffiShuntery, hojně zastoupené ve vozovém parku největšího českého nákladního dopravce.

První den v hrdějovickém areálu Správy železnic nedaleko Českých Budějovic šlo o lokomotivu EffiShunter 1000-M. Hasiči k manipulaci použili hydraulické nakolejovací zařízení Lukas, které umožňuje pohyb ve vertikálním i horizontálním směru. Zároveň přitom využili i nové zvedací přípravky z produkce CZ LOKO. Jde o nový typ, který se umísťuje do čelníku lokomotivy.

„Jeho největší výhodou je, že při samotném nakolejování pomocí hydraulického nakolejovacího zařízení není potřeba demontovat žádné jiné části lokomotivy, jako je například smetadlo překážek nebo snímače zabezpečovacího zařízení. Zároveň je přípravek použitelný i na starších vozidlech provenience CZ LOKO i ČKD, která mají stejně řešená nakolejovací místa na čelníku,“ vysvětluje Michal Benický, senior projektant CZ LOKO, který se podílel na vývoji tohoto přípravku.

Současně se zkoušelo také vypružení bez vyjmutí tlumičů, které se běžně nahrazují pevnými prvky.

Druhý den v areálu SOKV České Budějovice se cvičilo na vozi-



První den. Českobudějovičtí drážní hasiči Správy železnic pomocí hydraulického nakolejovacího zařízení Lukas manipulují s lokomotivou EffiShunter 1000-M. Jejich areál se nachází v kolejovém trianglu mezi strakonickou a tábořskou trať.

dle EffiShunter 1000, kdy se použil kolejový jeřáb TAKRAF EDK 300/5, ovládaný četou zdejšího nehodového vlaku ČD Cargo.

Kromě zvedání se měřily maximální možné výšky zdvihu, které lze využít bez demontáže jednotlivých prvků lokomotivy. Záro-

veň se ověřovala také možnost usazení lokomotivy do pomocného podvozku. Ten se používá k nouzové přepravě vozidel,

například při zadření nápravového ložiska.

„Letos se nám povedlo navázat na cvičení z loňského podzimu. Podařilo se tak vyřešit a ověřit další možné postupy při mimořádných událostech. Pro nás jako výrobce hnacích drážních vozidel je takové cvičení velkým přínosem. Třeba při jednotlivých fázích konstrukčních návrhů budoucích vozidel. Věřím, že budeme ve spolupráci pokračovat,“ dodává Ondřej Fojtů, junior specialista technické dokumentace CZ LOKO.

Při dalších tematických cvičeních drážních hasičů a nehodových čet jde také o nouzové zastavení chodu spalovacího motoru, zajištění vozidla proti pohybu, uvedení elektrických zařízení do bezpečného stavu, vyproštění osob nebo zamezení úniku provozních kapalin. Vždy ale jde hlavně o bezpečný zásah a ochranu zdraví lidí, kteří se na něm podílejí.



Druhý den. Zvedání EffiShunteru 1000 v areálu ČD Cargo za pomoci kolejového jeřábu. Ten bývá jako součást nehodového vlaku nasazován u nejzávažnějších železničních nehod. (Foto na stránce - Dalibor Palko)

Josef Gulyás: Naše společné úsilí za to stojí. Výsledky postupně přicházejí a efektivita firmy roste

(Dokončení ze str. 3)

Co má za úkol?

Cíle jsou jasné - především zásadně zvýšit dostupnost servisu a navýšit objem placeného servisu.

Máme-li jako výrobce přežít, tak to je nutnost. Pokud má výrobce kvalitní výrobní program, ale nekvalitní systém servisu a opravárenství, klienti prostě přestanou jeho zboží kupovat. Navíc největší rozvoj v příštích deseti letech nás čeká právě v oblasti servisu a služeb.

Ještě se chce zeptat na Green Deal, tedy Zelenou dohodu pro Evropu, s níž přišla Evropská unie. Co o něm soudíte?

V první řadě, zcela na rovinu říkám, že jsem byl naprosto naivní, když jsem si myslel, že lokomotivy vyvinuté v letech 2016 až 2019 budeme vyrábět beze změny deset až patnáct

let. Přišel Green Deal a v roce 2021 začínáme vyvíjet nové hybridní „zelené“ produkty. Je to riziko – zásadně nás to bude finančně a vývojově vyčerpávat dalších několik let, ale je to zároveň i velká příležitost, jak si svoji pozici na trhu výrazně posílit. Projekty jako je nyní DualShunter 2000 jsou nejsložitější, nekomplikovanější a nejnáročnější v historii společnosti. Pokud je zvládneme, dostaneme se z první ligy do extraligy.

Jsmo technologickou firmou, jsme tak trhem vnímání, naše hlavní přidaná hodnota na trhu je vlastní know-how. Mimočodem, mohu odbočit?

Samozřejmě, povídejte.

Před časem byla ve firmě na návštěvě skupina finančníků z Komerční banky. A ti CZ LOKO pokládají za jeden z unikátů českého kapitálu, českých majitelů, českého know-how

s vlastní výrobou a přidanou hodnotou, která v Česku zůstává. Právě to je pro naše finanční partnery velmi atraktivní.

Čeká nás nejtěžší rok za posledních deset, dvanáct let. Ale máme nej kvalitnější tým v historii a majoritního vlastníka, který je ochoten investovat zpět do firmy a její budoucnosti.

V té naší občasné provozní slepotě si to málo uvědomujeme. Mám za to, že je nutné si to občas připomenout a být hr-

dí na to, čím se dokázalo CZ LOKO za celou dobu existence stát. Je to zároveň závazek k tomu, čím ještě můžeme být. A znovu zopakuji – musíme mít ambiciózní cíle. Máme na to stát se EVROPSKOU JEDNIČKOU V OBORU. Nepřijde to však samo. Je nutné se dál vyvíjet. Firmě co tohle všechno také měly a přišly o to vlastním sebeuspokojením, laxností a stagnací, je víc než těch, které jsou dál úspěšné.

Co tedy čekáte od roku 2022?

Použiji citát Winstona Churchilla, který řekl: Nemohu nabídnout nic než krev, dřinu, slzy a pot. Čeká nás totiž nejtěžší rok minimálně za posledních deset, dvanáct let. Plně se začíná projevovat covidová krize, ceny jsou na hranici únosnosti, letí nahoru ceny materiálu, dodavatelé jsou často nespolehliví, dodací termíny dvou či troj-

násobné. A tuzemský trh práce prakticky neexistuje. Opět máme už x-tou covid vlnu a tím nestabilitu dostupnosti kapacit především ve výrobě.

Na druhou stranu máme nej kvalitnější tým v historii firmy, hlavní systémové a procesní nástroje nastavené, hlavní investice mimo nové kolovky dokončené a jsme alespoň částečně finančně stabilizovaní. A primárně v osobě majoritního vlastníka Josefa Bárty máme akcionáře, který je ochoten investovat zpět do společnosti, do lidí, do technologií, do produktů, do budoucnosti. To není v žádném případě samozřejmost, spíše výjimka, a za to mu patří velký dík.

Takže máme podle mě veškeré ingredience nutné pro to, aby-chom rok, který nás čeká, který bude v mnoha ohledech extrémní, opět zvládli, překonali a dali za pravdu dalšímu citátu: Co tě nezabije, to tě posílí.

Turecké ocelárny Erdemir koupí další EffiShuntery 600

Turecké ocelárny Erdemir z města Ereğli si objednaly u akciové společnosti CZ LOKO čtyři posunovací lokomotivy EffiShunter 600 se silnějším spalovacím motorem CAT C27 o výkonu 709 kW. Kontrakt za zhruba 170 milionů korun předpokládá dodání celé série v prvním čtvrtletí 2023. Ocelárny přitom mají opci na další dva kusy za stejných podmínek. Může tedy jít celkem až o šest lokomotiv. Ty v náročném průmyslovém provozu nahradí zastaralé stroje sovětské a čínské konstrukce.

„Jde o velký exportní úspěch, který se nám podařil i přes ztížené podmínky způsobené koronavirovou pandemií. Klíčová je špičková kvalita a úsporný provoz těchto lokomotiv. Skvělý poměr mezi cenou a kvalitou je parametr, který otevírá našim lokomotivám cestu do světa,“ říká Jan Kutálek, obchodní ředitel CZ LOKO.

Firma tak navázala na předchozí dodávky. Do země během posledních šesti let vyvezla deset lokomotiv. Šest EffiShunterů 600



První lokomotivy označené jako 723.710 a 711 převzaly turecké ocelárny Isdemir koncem léta 2019. Jsou vybaveny silnějším spalovacím motorem CAT C27 pro středně těžký posun.

jezdí v ocelárnách Isdemir, dvě lokomotivy řady 744 již vlastní Erdemir a další dvě vozidla řa-

dy 741.7 využívá státní dopravce TCDD jako „záložní“ pod Bosporem v podmořském železničním

tunelu Marmaray pro případ mimořádných událostí.

„Do Turecka jsme sice obchodně

vstoupili před šesti lety, ale stále to je pro nás nový, tedy i velmi náročný trh. Ale kontrakt v ocelárnách, které patří mezi největší výrobce železa a oceli na světě, potvrzuje, že jdeme správným směrem. Moderní koncepce, bezpečnost posádky, ekologický provoz a vysoká spolehlivost, umožňují našim lokomotivám obstát v těžkých podmínkách nepřetržitého provozu železáren,“ dodal Jan Kutálek.

Rozsáhlá železniční vlečka oceláren přitom neslouží pouze k příjmu vstupních surovin a expedici hotových výrobků, ale zajišťuje také řadu technologických manipulací během samotné výroby. Lokomotivy proto musí být spolehlivé a schopné obstát ve specifických podmínkách nepřetržitého celoročního provozu. Mezi ně patří třeba nestandardní průjezdny profily, oblouky o malých poloměrech, práce v prašném prostředí a extrémních klimatických podmínkách. A to čtyřnápravové EffiShuntery 600 s elektrickým přenosem výkonu a motorem Caterpillar C27 s přehledem zvládají.

Polsko: dokončené testy, vzniká dokumentace pro drážní úřad

Velká zakázka v podobě deseti lokomotiv typu EffiShunter 300 pro polského státního železničního dopravce PKP Intercity se už naplňuje. První vozidlo má za sebou testování na okruhu Żmigród a nyní se tvoří dokumentace pro drážní úřad UTK. „Předpisy jsou jasné. Bez toho se vstup na žádný nový trh neobejde. Ale zvládli jsme administrativně velmi náročné výběrové řízení, zvládneme i tuto fázi,“ říká Roman Stříž, předseda představenstva dceřiné společnosti CZ LOKO Polska. Podle uzavřené smlouvy bude první lokomotiva dodána v březnu 2022 a kompletní série pak do konce téhož roku. PKP Intercity, které provozuje dálkovou osobní dopravu, využije české lokomotivy především pro lehký posun v depech a odstavných stanicích

v důležitých železničních uzlech ve Varšavě, Gdaňsku, Wrocławu a Krakově.

Pro CZ LOKO jde v Polsku o přelomový kontrakt, neboť se na zdejšímu trhu prozatím prosazovalo zejména v oblasti oprav a servisních prací. Jednou z výjimek byla nedávná dodávka stejného typu lokomotivy EffiShunter 300 do varšavského metra. Manažer Roman Stříž přitom věří, že CZ LOKO má na zdejšímu trhu velkou šanci uspět i s dalšími hnacími a speciálními vozidly. Zvláště v případě EffiShunter 1000 a DualShunter 2000.

„Polská ekonomika je největší ve střední Evropě a její potenciál je obrovský. Změnami prochází i železnice, kde se čeká velká obnova vozového parku. Jsme si ale vědomi místní silné konkurence a nebráníme se jakékoliv spolupráci,“ uzavřel Roman Stříž.



EffiShunter 300 pro polského státního železničního dopravce PKP Intercity.

Vítejte v MyLoko. Aplikace klienty provádí poprodejními službami

Společnost CZ LOKO od ledna 2022 spouští aplikaci MyLoko, která zákazníky v moderním online prostředí přehledně provádí celou problematiku poprodejních služeb.

Desktopová aplikace se dokončovala ve spolupráci s vybranými zákazníky, kteří do ní měli přístup již od prosince. Všechny procesy spojené s managementem fleetu by tak měly být zákaznický přívětivé až intuitivní. Klienti tak mohou být v kontaktu s pracovníky zákaznického servisu CZ LOKO prakticky nonstop. Součástí prostředí je také online monitoring a sledování jednotlivých vozidel pomocí systému dlouhodobého partnera společnosti GX Corfin, který byl do MyLoko plně implementován.



Jsem přesvědčen, že tato služba přinese všem uživatelům značnou finanční úsporu, a to nejen v nákladech na plánování a zajišťování pravidelné údržby svých vozidel,“ říká obchodní ředitel Jan Kutálek.

Společnost CZ LOKO nově vlastní certifikát ECM (Entity in Charge of Maintenance), který ji oprav-

ňuje stát se tzv. subjektem odpovědným za údržbu kolejových vozidel. To v praxi znamená, že tyto firmy odpovídají za řádnou a včasné provedenou údržbu jednotlivých vozidel ve sféře jejich působnosti. A právě všechny procesy spojené s managementem fleetu jsou součástí online aplikace MyLoko.



Co přináší MyLoko

- Snížení administrativní zátěže
- Jednodušší komunikace – přehledná historie a statistiky
- Dostupnější servisní služby, zvýšení provozuschopnosti vozidel
- Efektivnější plánování kapacit a dostupnosti náhradních dílů
- Přehledný přístup ke všem datům o lokomotivě online
- Komplexní správa fleetu
- Statistiky, vyhodnocování
- Rizikové stavy, doporučení
- Knihovna dokumentace
- Ukončení podpory MCR Monitoringu
- Ochrana a správa DAT

Unikátní diagnostický vůz Správy železnic vyjel na koleje. Jeho přestavbu zajišťovalo CZ LOKO, technologie zahraniční firmy

Park speciálních vozidel Správy železnic rozšířil měřicí vůz pro železniční svršek MVŽSv2, na jehož výrobě se spolu s rakouskými, americkými a českými subdodavateli podílelo také CZ LOKO. To mělo na starosti celou přestavbu vozu, včetně dokumentace a inženýringu. Ten vznikl ve spolupráci se zahraničními dodavateli měřicí a jiné technologie, která se do něho instalovala. Unikátní vozidlo správce drážní infrastruktury představil počátkem října na Hlavním nádraží v Praze.

„Byl to zhruba rok práce. Původní vůz se prakticky celý rozebral, vyndal se interiér a stavěl se nový,“ vysvětluje manažer projektu Tomáš Noháček. Na pracovišti v Letohradě se o to staral speciální tým, který musel zvládnout všechna úskalí takové přestavby. Mezi ně patřil třeba prostor pod rámem vozu, kam bylo potře-



Unikátní měřicí vůz pro železniční svršek MVŽSv2 představila Správa železnic v říjnu na Hlavním nádraží v Praze.

ba vtěsnat velké množství měřicí technologie, elektrocentrálu, naftovou nádrž, nezávislé naftové topení, elektrické topení a další technologie pro komfort posádky.

Interiér pak představuje plnohodnotný obyvatelný prostor pro čtyřčlennou posádku s obývací místností, kuchyní, služebnou a sociálním zázemím.

Měřicí vůz MVŽSv2 nahradí již dosluhující typ MVŽSv. Je určen pro kontinuální diagnostiku železničního svršku na celostátních drahách pro rychlost

až 200 km/h. Jeho dodavatelem je společnost NDCon LOGIC, cena dosáhla 303 milionů korun.

Vůz měří například geometrické parametry koleje, příčný profil a ojetí kolejnic, profil šterkového lože a osové vzdálenosti vedlejších kolejí s kontrolou průjezdného průřezu, čímž nahradí zastaralé manuální měření.

„Jedním z našich základních úkolů je zajistit maximální bezpečnost provozu vlaků na naší železniční síti. Proto je nutné investovat i do nových diagnostických vozidel, která důkladně posoudí úroveň bezpečnosti a provozuschopnosti železniční dopravní cesty i kvalitu používaných technologií a materiálů,“ uvedl generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Do roku 2030 chce Správa železnic do této oblasti investovat 8,7 miliardy korun.



Bankéři na návštěvě

Jihlavskou a českotřebovskou provozovnu CZ LOKO navštívili počátkem listopadu představitelé Komerční banky v čele se členem představenstva Davidem Formánkem a vrchním ředitelem TOP korporátního a investičního bankovníctví Radkem Trachtou. V doprovodu majoritního akcionáře Josefa Bárty a generálního ředitele Josefa Gulyáse si prohlédli výrobní i nevýrobní provozy a seznámili se s dalšími rozvojovými plány firmy. Bankéři vysoce ocenili její stabilitu a rozvoj, podpořený investicemi, a strategii do dalších let. „Potěšilo nás to, stejně jako zájem o další financování, včetně ochoty angažovanost navýšit, bude-li to potřeba. Žádná firma se bez financování neobejde, a proto je i pro nás dobrá spolupráce s bankovním sektorem naprosto zásadní,“ dodal Josef Bárta.

Kontrakt s italskou CLF se naplňuje. Ve hře jsou další modernizace

Významný kontrakt s italskou společností Costruzioni Linee Ferroviarie (CLF) na dodávku deseti strojů řady 741.7 už pokročil – firma na konci září převzala dvě nové lokomotivy 741.749 a 750 a nyní následuje modernizace osmi lokomotiv řady 740 na nové 741.7, které už vlastní a provozuje. Ty CLF koupila v Česku před

více než dvaceti lety. „Na modernizaci těchto lokomotiv zákazník uplatnil opci. První demontáž probíhá v jeho dílnách v Bologni, do CZ LOKO se přepravuje jen samostatný rám a podvozky,“ vysvětluje Michal Schaffer, vedoucí oddělení marketingu a člen představenstva CZ LOKO Italia, která zajišťuje celý projekt. Ve hře

je ještě dalších více než dvacet vozidel řady 740 určených k modernizaci. Pro ně již CLF nemá dostatek náhradních dílů, aby je udržela dlouhodobě v provozuschopném stavu.

Firma CLF se specializuje na výstavbu a údržbu tratí a při údržbě a servisu svých lokomotiv spolupracuje také s CZ LOKO Italia.

Český Rail Cargo Carrier získal první EffiShunter 1000M

Český nákladní dopravce Rail Cargo Carrier – Czech Republic, patřící do rakouské skupiny ÖBB, se stal prvním soukromým provozovatelem lokomotivy EffiShunter 1000M v České republice. K předání došlo na přelomu listopadu a prosince v jihlavské provozovně CZ LOKO.

Na dodávce se podílí také společnost Unicredit Leasing Česká republika, která je majitelem lokomotivy a dlouhodobě ji společnosti RCC CZ pronajímá. Součástí dodávky je i nová aplikace MyLOKO pro správu a údržbu lokomotivního fleetu.

Lokomotiva vybavená zabezpečovačem ECTS bude využita hlavně na Ostravsku.

„O kompletní údržbu se postará naše společnost v rámci full servisní smlouvy, což je aktuální trend,“ uvedl Michal Schaffer, vedoucí oddělení marketingu. Dopravce RCC má ve svém vozovém parku už také dvě lokomotivy EffiLiner 1600, přezdívané Bizon, a to rovněž prostřednictvím Unicredit Leasing. Firma, která je součástí státní železnice Österreichische Bundesbahnen (ÖBB) je využívá ve svých dceřiných společnostech.



Srbský měděný důl kupuje EffiShunter 600

Těžební komplex Zijin Bor, největší měděný důl v Srbsku, bude do listopadu 2022 využívat českou lokomotivu EffiShunter 600 z produkce CZ LOKO. Smlouva na její dodání byla uzavřena letos v listopadu.

Lokomotiva s motorem CAT 27 a národním zabezpečovačem Indusi, má v zemi již typové schválení poté, co CZ LOKO dodalo EffiShunter 600 stejné série v březnu 2016 společnosti Gazprom NIS.

Srbsko je pro CZ LOKO velmi perspektivním trhem. Zdejší státní osobní dopravce Srbija voz převzal letos na jaře dvě lokomotivy EffiShunter 300, stejně jako státní správce tratí Infrastruktura železnice Srbije. I ta získala dva EffiShuntery 300 v dubnu 2021.

„Právě pozitivní reference a známost značky CZ LOKO nám pomohly i ke kontraktu se Zijin Copper, i když jde o jiný typ. Zákazníci oceňují její

univerzální vlastnosti a spolehlivost,“ vysvětluje vedoucí obchodního oddělení Roman Stříž. Společnost Zijin Bor Cooper patří od konce roku 2018 do těžební skupiny Zijin, která získala většinový podíl v těžářské a stavební společnosti RTB Bor. Díky tomu a navazujícím investicím se Srbsko stane třetím největším evropským producentem mědi, když se jeho podíl na těžbě zvýší z jednoho na pět procent.

Lukáš Křivka, senior specialista technické dokumentace a vedoucí oddělení technického marketingu, říká:

Naše technická dokumentace se může rovnat s dokumentací západní konkurence

Lukáš Křivka se stal od listopadu z pozice senior specialisty technické dokumentace vedoucím oddělení technického marketingu. Jde o oblast před širší veřejností trochu skrytou, ale pro zákazníky důležitou. Zahrnuje totiž podobu a charakter průvodní technické dokumentace lokomotiv, s níž pracují hlavně strojvedoucí, specialisté či lidé z údržby.

Co o firmě CZ LOKO její technický marketing vypovídá? Tedy jak si stojí ve srovnání s konkurencí?

Kdybychom měli CZ LOKO vidět pouze formou a obsahem dokumentace, kterou tvoří technický marketing, dalo by se říct, že přerod z opravy ve výrobu byl úspěšný a dokumentace se může rovnat s dokumentací západní konkurence. Ale samozřejmě i zde máme prostor se posouvat dál.

Co pokládáte za jeho silné stránky?

Z pohledu obsahu, tedy co vše zákazníkovi sdělujeme, je naše dokumentace velice obsáhlá. Zde bych zmínil zejména dokument Diagnostická hlášení, který se podařilo během posledních let vyladit a prezentovat v něm, jako v doplňujícím dokumentu k návodu na obsluhu, popis všech diagnostických hlášení, která se strojvedoucímu zobrazují na displeji. Strojvedoucí vidí důvody a příčiny hlášení, důsledky a omezení, nakonec i řešení problému.

A pokud jde o údržbu, servis?

Z pohledu dokumentů údržby se nám instrukce pro běžnou, preventivní údržbu podařilo rozšířit i o údržbu korektivní, kde pracovníky údržby navádíme, jak řešit nejběžnější poruchy a seřízení

lokomotiv. Na tomto projektu se podíleli i konstruktéři a technologové. Bez jejich pomoci a znalostí bychom se neobešli. Všem, kteří se na tvorbě instrukcí korektivní údržby podíleli, bych chtěl poděkovat.

Kde vidíte naopak ty slabší stránky?

V poslední době, i vzhledem k normám TSI a také ECM, což označuje certifikovaný subjekt odpovědný za údržbu, se po nás vyžaduje v čím dál větším objemu zpracovat postupy pro vyšší stupně oprav u nás známých jako L3 a L4. Tomu se nevyhneme a ani zde se neobejdeme bez pomoci a spolupráce s konstruktéry a technologi. Úzká spolupráce s technologií bude klíčová, protože oni jsou držitelé know-how. Celkově jako firmu nás v oblasti zpracování technologických postupů pro opravy našich lokomotiv všech řad čeká obrovský kus práce.

Co dál lze ještě zlepšit?

Prostor vidím třeba v oblasti tvorby katalogu náhradních dílů, v návaznosti k zamyšlené provázanosti s aplikací MyLoko. Tedy celkové prezentaci náhradních dílů majitelům a provozovatelům lokomotiv. Ale i zde, jako všude jinde, je to otázka peněz, hlavně tedy personálního posílení.



Ještě se tyto manuály tisknou nebo už předávají jen v elektronické podobě?

Je to zákazník od zákazníka. S některými jsme domluveni, že už se předává pouze v elektronické podobě, ale pro tu větší skupinu se základní dokumenty stále tisknou. K výtisku samozřejmě zákazník dostane i flash disc se všemi dokumenty v elektronické podobě.

Ptám se proto, že moderní lokomotivy, vybavené řídicím systémem a plně elektronických zařízení, vyžadují asi jiný přístup.

Co tady pokládáte za klíčové? Trendem je, že ve valné většině případů už strojvedoucí lokomo-

tivu na trati neopravuje, ale je spíše „řidičem.“ I tak by ale měl být schopen, pokud je to možné, s lokomotivou alespoň uvolnit trať nebo vyhodnotit, zda-li je při dané poruše schopen dojet do stanice nebo depa a tam ji předat k řešení problému. Tak je koncipována i naše dokumentace. Nároky se v současné době zvyšují hlavně u dokumentů pro údržbu.

Pro strojvedoucí se také připravovaly videonávody. Budete v tom pokračovat?

Videonávody jsou hlavně otázkou času jejich tvorby a lidí, kteří by se jí věnovali ať už obsahově nebo výrobně, natočili a sestříhali je v odpovídající kvalitě. Takže

se bavíme o celkem velké sumě peněz. Pokud bude ochota do video návodů investovat, budeme je rádi nadále tvořit.

Technický marketing se vedle přípravy průvodní dokumentace podílí i na řešení nových projektů, zkouškách nebo provozním ověření. Jak se tato spolupráce uvnitř firmy mění?

Vzhledem k tomu, že nám během posledního roku skončili dva velice zkušené pracovníci v oblasti obsluhy, musí nám nyní další pracovníci do vývoje nových projektů z pohledu obsluhy dorůst. Ten potenciál v oddělení máme. Postupně se nastavila spolupráce, kdy se lidé z našeho oddělení účastní zkoušek vozidla jako strojvedoucí, neboť si před školením zákazníka potřebují lokomotivu takřka osahat. A mnoho lidí napříč firmou už s tím ve výrobním procesu počítá. V tom vidím největší posun. Jako celý inženýring se i naše oddělení podílí na nových projektech duálních a hybridních lokomotiv.

Provozní ředitel klade důraz na unifikaci dílů a komponentů. Vidíte tu ještě pořád prostor ke zlepšení?

Určitě je stále co zlepšovat. Unifikace je ulehčením pro výrobu, nákup i konstrukci. Je to i velký benefit v oblasti náhradních dílů, neboť provozovatel může držet jeden díl pro více typů lokomotiv. My tvoříme katalogy náhradních dílů, a proto v oblasti jejich prezentace, prodeje a dodání vidím největší prostor pro zlepšení i velký obchodní potenciál.

Italští auditori navštívili obě provozovny. Nová certifikace platí dva roky

Italská společnost Certifer Italia provedla v září v provozovnách společnosti CZ LOKO v České Třebové a v Jihlavě dozorový audit pro výrobu lokomotiv 744.1 a certifikační audit pro výrobu lokomotiv 741.7, které míří na italský železniční trh. Cílem auditu bylo prokázat opa-

kovatelnou kvalitu při výrobě sériových vozidel obou typů a posoudit shodu s národními předpisy platnými v Itálii a požadavky norem TSI. Auditori Diego Mazzini a Giulia Gerosa strávili v CZ LOKO dva dny. Výsledek jejich auditu potvrdil, že výroba probíhá v souladu s technickou

a výrobní dokumentací lokomotiv, interními předpisy společnosti a také podle legislativních požadavků. Nová certifikace platí na další dva roky. Po jejich uplynutí bude třeba kvalitu výroby těchto vozidel znovu obhájit.

Doba výstavám nepřeje, ale i tak je firma vidět

Česká Třebová ■ Během září se společnost CZ LOKO představila veřejnosti při Regionálním dnu železnice v České Třebové, na výstavě železničních technologií, produktů a systémů EXPO Ferroviaria v Milaně a také během veletrhu Trako v Gdaňsku. Návštěvníkům česko-třebovské akce byl k dispozici veletržní vagon a měli možnost si prohlédnout lokomotivu EffiLiner 3000. V Itálii měla firma vlastní expozici i se svou dceřinou společností CZ LOKO Italia. V Polsku pak zvolila jiný postup, bez vlastní expozice, a její obchodní a techničtí zástupci se aktivně zapojovali do vybraných akcí. „V této chvíli nám

to přišlo efektivnější než vsadit na sólo expozici. Být vidět lze i jinak než jen umístěním loga na stánku,“ vysvětluje Michal Schaffer, vedoucí oddělení marketingu. Polsko firma pokládá za zajímavý perspektivní trh a rozhlíží se zde po dalších potenciálních projektech. Naproti tomu Itálii už patří mezi klíčovou exportní zemi, do níž CZ LOKO v roce 2022 dodá jubilejní stou lokomotivu. „Na milánském veletrhu jsme prezentovali inovativní a ekologický DualShunter 2000, který do Itálie již prodáváme. Proto věřím, že i v budoucnu zde budeme úspěšní,“ uzavřel Michal Schaffer.



Italští auditori se zástupci CZ LOKO.

Zelená železnice, nový spolek pro rozvoj bezemisní dopravy

Společnost CZ LOKO se stala jedním ze sedmi zakladatelů nového spolku Zelená železnice, který byl oficiálně založen 17. září. Jeho hlavním cílem je koordinovat rozvoj bezemisní dopravy v Česku tak, aby investice do vývoje, výroby vozidel i budování související infrastruktury měly logiku, byly efektivní a tedy pro dopravce i objednatele finančně únosné.

„Máme ambici být partnerem státu a regionálních samospráv při vytváření národní legislativy, reagující na Zelenou dohodu pro Evropu, známou jako Green Deal,“ říká Jan Kutálek, obchodní ředitel CZ LOKO, který na vzniku spolku aktivně spolupracoval. Dalšími zakládajícími členy Zelené železnice jsou České dráhy, ČD Cargo, Škoda Transportation, Siemens Mobility ČR, ČEPRO a Vysoká škola logistiky v Přerově. Přistoupení zvažuje také Správa železnic a Alstom ČR, jejichž zástupci se ustavují cího jednání zúčastnili. Zájem o členství ale také projevují i dopravci, výrobci železničních vozidel a drážních technologií, výrobci a dodavatelé energií, výzkumné organizace nebo vysoké školy. „Nejen v Česku, ale i v evropském měřítku, jsme mezi výro-



Zakladatelé nového spolku Zelená železnice na ustavujícím zasedání.

ci lokomotiv s hledáním „zelených“ řešení velmi daleko, u nás určitě nejdál. Máme tedy co k problematice říct a podělit se o zkušenosti,“ říká Jan Kutálek.

Už květnová Technická konference CZ LOKO, věnovaná „zelené“ Evropě ukázala, o jak klíčové téma jde. Snaha Evropské unie proměnit Evropu v roce 2050 v první klimaticky neutrální kontinent se totiž stává velkou výzvou i pro českou železnici. „Je to mimořádná příležitost. Na druhou stranu trendy jsou rychlejší a očekávání dynamičtější, než je trh schopen reagovat. Nároky na bezpečnost, legislativu, pro-

voz dramaticky rostou a ústup od čistě dieselových lokomotiv je patrný,“ uvedl tehdy Josef Gulyás, generální ředitel CZ LOKO. Firma chce proto přispět k hledání rozumné cesty jak snížit uhlíkovou stopu a přitom vyhovět potřebám železničních dopravců, neboť jak se ukazuje, univerzální řešení neexistuje. Předsednictvo spolku má pět členů – jeho předsedou je Roman Kokšal (Siemens), místopředsedou Tomáš Tóth (ČD Cargo) a členy Josef Gulyás (CZ LOKO), Václav Nebeský (ČD) a Tomáš Ignačák (Škoda Transportation).

Firemní hodnoty patří k dobré práci. Připojte se



Hodnoty, za kterými si stojíme. První k nim připojil podpis Josef Bárta.

Odpovědnost, Kvalita, Týmovost, Slušnost a Inovace. To je pět nejdůležitějších hodnot, s nimiž společnost CZ LOKO spojuje svůj další rozvoj. Pro všechny zaměstnance a spolupracovníky tvoří závazný rámec chování. „Chceme tím určit směr, kterým jdeme a podpořit týmovou práci. Kdyby měl kdokoliv pocit, že si neumí najít cestu, hodnoty mu napoví. Nejsou to totiž hesla, ale myšlenky, které nás ve firmě léta provázejí. Jen jsme je teď shrnuli a chceme, aby byly slyšet. Věřím proto, že budou lidem dávat smysl,“ vy-

světluje Jiří Kutálek, personální a správní ředitel CZ LOKO. Podle Josefa Bárty, předsedy představenstva a majoritního akcionáře, jde o hodnoty, které jsou pro firmu důležité, a je proto dobře je pojmenovat. „Pro další rozvoj firmy jsou zásadní, protože určují směr jednání uvnitř firmy i mimo ní se zákazníky či obchodními partnery,“ uvedl Josef Bárta. Ten byl také první, kdo k nim na hodnotové tabuli připojil svůj podpis. Další informace přináší firemní magazín, který se těmto příjaty hodnotám detailně věnuje.

Program CZ Trainee vstupuje do dalšího ročníku

V polovině listopadu začal druhý ročník programu CZ Trainee, jehož cílem je přilákat mladé a talentované lidi, kteří mají chuť pracovat na svém rozvoji a budovat si úspěšnou kariéru. Zapojilo se do něho sedm studentů z vybraných technických oborů středních škol a odborných učilišť. „Program je sestaven tak, aby si jeho účastníci mohli o firmě udělat bližší obrázek. Poznájí tak firemní kulturu, procesy a role jednotlivých úseků, stejně ja-

ko některé zákazníky,“ vysvětluje Ladislav Budín, vedoucí oddělení náboru a vzdělávání CZ LOKO. Právě atraktivita těchto aktivit má CZ Trainee odlišit od podobných programů, které se na trhu práce objevují. Dominuje jim tedy zážitková forma, jako jsou například návštěvy přímo u zákazníka včetně prezentačních jízd na lokomotivách.

„S ohledem na stávající koronavirová opatření jsme ale byli nuceni jednotlivé aktivity upravit

tak, aby vše odpovídalo platným bezpečnostním pravidlům. Věříme, že nám již nic nebude bránit v dokončení celého programu. Děláme pro to maximum,“ dodal Ladislav Budín. Personální projekt CZ Trainee firma poprvé představila v létě 2019 a na podzim pak zahájila jeho první ročník. Tehdy se do něho zapojilo sedm studentů ze středních a vysokých škol. Vloni se kvůli covidové pandemii nekonal.



Vedení CZ LOKO na prvním hokejovém derby Vysočiny



Traskavé prvotní hokejové derby jihlavské Dukly s vedoucí Horáckou Slavií Třebíč si v rámci 8. kola nenechali v říjnu ujít ani představitelé CZ LOKO, které je významným partnerem klubu. „Výborná kulisa, dramatický boj, který rozhodla až pátá série rozstřelu. Prostě skvělá zábava. Dukle držíme palce,“ hodnotil Jan Kutálek, obchodní ředitel CZ LOKO. Ten také ocenil dva nejlepší hráče zápasu, domácího Jiřího Fronka a hostujícího Silvestra Kuska. Oba se na výsledku 4:5N podíleli dvěma góly.