

Celý výrobní úsek prochází revizí. Cílem je maximální efektivita

2

Generální ředitel Josef Gulyás o roce 2022 i tom nadcházejícím 2023

3

Složitá situace v Evropě ovlivňuje trh s novými drážními vozidly

5

Stabilita dodavatelského řetězce je strategickou prioritou

6



PF 2023

Nová kolovka zahajuje zkušební provoz. Bude patřit k nejmodernějším v zemi

Česká Třebová ■ Bezmála stomilionová investice do výstavby haly a strojů nové kolovky, specializovaného pracoviště na opravy a výrobu železničních dvojkolí, se blíží k závěru. A díky velkému úsilí všech zainteresovaných v předpokládaném termínu. To je v této komplikované době velmi dobrá zpráva, ne-li přímo husarský kousek.

„Firmě umožní odstranit dlouhodobě neužívané místo výroby a ještě ji zdvojnásobit. Zatímco reálná kapacita starého provozu se pohybovala okolo 40 dvojkolí měsíčně, nová kolovka bude schopna produkovat až 80 dvojkolí měsíčně,“ uvedl vedoucí projektu Lukáš Haupt. Z nich zhruba třetina připadne na odbytové

zakázky, třetina na novou výrobu a třetina na opravy.

Ve výrobě a opravách železničních dvojkolí se tak CZ LOKO zařadí mezi nejmodernější evropské provozy. Významně se zlepší pracovní prostředí a tím i kvalita produkce, bude možné provádět nové operace.

Nová kolovka začala vznikat přestavbou původní haly oprav ČKD motorů v listopadu 2021. Po dokončení stavebních úprav, které se oproti plánu protáhly zhruba o dva měsíce, začal letos 12. července návoz a instalace hlavního strojního vybavení. V průběhu listopadu na to navázal několikaměsíční zkušební provoz. Ten běžný má začít na jaře 2023.

(Pokračování na str. 4)



Nová kolovka pomalu najíždí, plný výkon se očekává na konci prvního čtvrtletí 2023. Zásadnělepší kvalitu, efektivitu a logistiku v celé českotřebovské provozovně.

Dramatický růst cen energií vyžaduje rázné řešení

Energetická krize je realitou už řadu měsíců. Dopadá na všechny a ve všech oborech, společnost CZ LOKO nevyjímaje. Po letech absolutní stability budeme v následujícím roce až dvou muset utahovat opasky a výrazně změnit své chování. Co CZ LOKO čeká?

Vzhledem k neprůhledné situaci na burzách plynu a elektřiny, musíme jednat tak, abychom přežili i ten nejhorší možný scénář. Ten se zatím jeví tak, že za energie ve fiskálním roce 2023 zaplatíme v přepočtu zhruba o 210 milionů Kč víc než v roce 2021. A to je něco, na co se musíme velmi

tvrdě připravit. V současnosti má CZ LOKO dva směry, kterými se ubírá. Dlouhodobý a krátkodobý. Ten dlouhodobý neřeší aktuální situaci, ale je velmi důležitý pro roky 2025 a dále. Připravujeme se na nutnou větší míru nezávislosti na plynu a elektrické energii od stávajících dodavate-

lů. Přes rok už probíhá projekt optimalizace energií v obou provozech, kde budeme umět měřit, regulovat a ovládat energetická zařízení na dálku a s maximální přesností. Tento projekt přinese výrazné omezení plýtvání energiemi a také mnohem větší přehled o kritických místech, či

řízení spotřeby při nařízených regulačních stupních. Dále zpracováváme energetický audit, který ukáže další směr, a to například možnosti správného využití fotovoltaiky, nebo zateplení budov a také využití vhodných dotací.

(Pokračování na str. 2)

Zažíváme časy, které nemají v našem současném životě obdoby

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

Vážení spolupracovníci,

musím říct, že se všemi problémy a těžkostmi, které současný pracovní život provázají, mi připadá, že čas letí rychleji, než kdy před tím. Zanedlouho budou Vánoce a konec mimořádně složitého roku 2022. A tedy i čas na zamyšlení a bilančování. To, před co jsme byli postaveni letos, tedy doznívající covidová krize a především válka na Ukrajině a její dopady, nemá v našem současném životě obdoby. Mocnosti, které byly přesvědčeny, že jejich historická úloha je vládnout ostatním, určovat sféry vlivu a nutit malým národům svoje pořá-

ky, byly vždycky zdrojem konfliktů a utrpení. V současné době chce Rusko obnovit svoji nadvládu v bývalém bloku socialistických zemí a to proti vůli všech ostatních. Poslat do jiné země armádu a začít válčit je vždy tragédie. Bohužel jsou nejvíce postižení obyčejní lidé a to nejen v místě bojů. Doufejme, že něčemu takovému nikdy nebudeme muset čelit ani my, ani naši potomci. Proto je nezbytné, aby agresor svých cílů nedosáhl a neměl chuť pokračovat do dalších zemí.

Důsledky války a bohužel i neuvážené zelené politiky, především Německa, se dramaticky projevují i u nás. Všechny bez rozdílu, domácnosti i firmy, postihlo obrovské zdražení energií. Bohužel na nás se zatím žádná pomoc státu nevztahuje. Abychom byli schopni vzdorovat této situaci, je nezbytné maximálně



šetřit. To, co jsme si mohli dovolit dřív, kdy cena byla nějak nastavena a měnila se předvídatelně, je pryč. To, že se situace postupně stabilizuje, je pravděpodobné, ale nelze na to spo-

léhat. Proto jsme v CZ LOKO přijali sérii opatření, která jsou omezující, nepříjemná, ale jednoznačně nutná. Věřím, že to zaměstnanci pochopí a pomohou tuto situaci překonat.

Za fiskální rok 2022 se firma dostala do ztráty přes 30 milionů Kč. Příčiny jsou jasně definované: nepředvídatelné zvýšení cen energií, materiálů, komponentů, zpoždování dodávek, ale také výpadky ve výrobě díky nepřítomnosti v práci. Tím vším byl roční výkon o zhruba 500 milionů nižší, než se plánovalo a výsledkem je ztráta. Většinu z negativních příčin jsme nemohli ovlivnit, ale částečně je to i u nás, což je smutné. V následujících týdnech budou probíhat především jednání s bankami, které firmu financují a ty musíme přesvědčit, že o svoje peníze nepřijdou a CZ LOKO bude i na-

dále schopno plnit své závazky jako dosud.

Vím, že naše firma je perspektivní, stabilní a silná, takže úspěšně zvládneme nejen jednání s bankami, ale i s dodavateli i zákazníky, abychom se v příštím roce zase překlopili do zisku a pokračovali v dosavadní úspěšné práci. Koneckonců i v této těžké době jsme zvládli dokončit klíčové investice, udrželi výbornou pozici na trhu, naplněnost zakázkami a především máme kvalitní a spolehlivé zaměstnance, se kterými překonáme všechny těžkosti. Ty současné i ty, co ještě přijdou.

Dovolte mi poděkovat za celoroční práci Vám všem, našim dobrým a poctivým zaměstnancům, kterých si osobně velmi vážím, a popřát Vám klidné a pohodové svátky vánoční a dobrý a úspěšný rok 2023.

Dramatický růst cen energií vyžaduje různé řešení

(Dokončení ze str. 1)

Zároveň monitorujeme a projektujeme přesuny technologických zařízení, které vytváří zbytečné teplo a jsou využitelné k vytápění. Například kompresory pro výrobu stlačeného vzduchu v České Třebové jsou aktuálně projektovány za budovu současné „Metru“, kde by měly vytápět budoucí šatny a sociální prostory. A tím ušetřit výrazné finanční prostředky.

Nejzásadnější a také nejsložitější je projekt výstavby větrného parku, který je zatím v počáteční fázi jednání, ale s relativně velkou dynamikou. Několik prů-

myslových firem z Jihlavy se rozhodlo společně vybudovat park větrných elektráren, aby posílilo soběstačnost v oblasti elektrické energie. Společnost CZ LOKO jedná o zapojení se do tohoto projektu. S tím souvisí i kalkulace výkonu a ceny investice. Nelze zatím s jistotou říct, že tento projekt budeme nakonec realizovat, ale teoretická možnost výkonově pokrýt téměř celou spotřebu obou našich provozů s maximální soběstačností, je velmi lákavá. I přesto, že taková investice má velmi proměnlivou návratnost. Je to od řádů let, až po desítky let. Vše záleží na cenách energií během násle-

dujících let a na celkových nákladech výstavby a provozu. Ty se pohybují ve stovkách milionů korun.

Úspory jsou nutné. Stejně jako chytrá řešení

Krátkodobý směr řešení energetické krize je pro nás všechny výrazně viditelnější. A bohužel také méně příjemný.

Po letech covidu se opět musíme uskomnit a začít šetřit na všech místech, kde to jen trochu jde. Kromě výrazného snížení teplot na provozech, skladech i v kancelářích, které zaměstnanci nejsou velmi srdnatě, se snažíme

využít všechny možnosti k úspo-
rá. Například se nám po letech povedlo, díky dobré práci Správy majetku, připojit zpět na uhelnou kotelnu ČD, která bude vytápět asi polovinu českotřebovského závodu. Tím uspoříme několik jednotek až nižších desítek milionů korun. A to i přesto, že také cena uhlí vzrostla.

Pokusíme se rovněž zužitkovat zbytkovou naftu z lokomotiv pro provoz topných děl na velkých halách a generátorů u administrativních budov. V Jihlavě dojde k otočení kompresoru za lakovnou a výdech teplého vzduchu bude přiveden do výrobních prostor. Nakonec je však zcela zá-

sadní chování nás všech. Zbytečné úniky tepla otevřenými vraty, stlačeného vzduchu přes neuzavřené ventily, zbytečné svícení a další plýtvání energiemi, je třeba zcela omezit. Všichni to děláme pro sebe, abychom přežili a z krize vyšli ještě silnější než jsme dosud.

Proto chci poděkovat všem zaměstnancům, kteří k opatřením přistoupili odpovědně a také těm, kteří svými skvělými nápady pomáhají objevovat nové cesty, jak dále zefektivnit využívání energií.

Jiří Kutálek,
personální a správní ředitel

Celý výrobní úsek prochází revizí. Cílem je maximální efektivita a rychlost plánování, přípravy a realizace zakázek

Jaká je doba a v jaké situaci se CZ LOKO a celý průmysl nachází, si popisovat nemusíme. Byly vyčerpány veškeré rezervy minulosti a nyní to je a bude více než kdy jindy především o efektivitě.

Vše začíná zadáním. Obvykle platí: jak dobré je zadání, tak dobrý je výsledek. Pustili jsme se tedy do revizí procesu přezkoumání, kudy se zakázka z Úseku obchodu a nákupu (ÚON) dostává, po splnění všech náležitostí, do své realizace. Přezkoumání je součástí systému celofiremního plánování. Musíme se bezpodmínečně zabývat také revizí plánování a to i v návaznosti příprav na nový Informační systém (ERP).

Pro opravy je rozhodující rychlost

Cílem revize a přepracování je především rychlost přípravy zakázky a datová provázanost úseků. Proto také ÚON definoval nové zúžené portfolio a to jak novovýroby, tak samozřejmě i oprav. To znamená, že zakázky můžeme realizovat podle již existující dokumentace. Můžeme ihned po vydání zakázového listu rozepisovat, poptávat a objednávat materiál. Sériové zakázky umíme podle zkušeností s nimi také závažně naplánovat. A tento plán samozřejmě musíme následně napříč úseky dodržovat. Také revidujeme rozsahy oprav L3 a L4, abychom již v přípravě zakázky objednali veškerý po-

třebný materiál včetně z praxe očekávaných víceprací. Na to, v jakém stavu najdeme používané součásti na demontáži, již nelze z důvodu dlouhých dodacích dob čekat.

Rozhodující i pro opravy je nyní čas (rychlost), téměř bez ohledu, jestli je daný díl opravený nebo nový. Prostě stavíme z toho, co je aktuálně na trhu dostupné. Díky zúžení opravárenského portfolia nastavujeme hladinové nakupování materiálu na hlavní konstrukční celky (dvojkolí, trakční motory, podvozky, spalovací motory), čímž plánování těchto oprav celků lze přepřeplovat na sloty a ty pouze kapacitně obsazovat. Materiál totiž díky hladinám bude. Také můžeme díky unifikaci rozsahů oprav využívat výměnný systém konstrukčních celků. To opět přináší rychlost opravy, protože po vývazu konstrukčního celku, například podvozků nebo spalovacího motoru z vozidla, můžeme téměř ihned zahájit zpětnou montáž bez čekání na opravu daného konstrukčního celku. Obecně platí, že pokud mají naše výrobní závody „za zády“ materiál, pak umíme rychle = efektivně lokomotivy a celky dokončit, tedy se nezpokořovat, nepřekračovat normohodiny a netvořit



Enterprise Resource Planning - plánování podnikových zdrojů, resp. podnikový informační systém by se během tří let měl stát součástí práce v CZ LOKO.

prostoje. Čím méně neočekávaností a operativy, tím méně prostoru pro výmluvy všech. V České Třebové také dále pokračujeme s rozšiřováním sériových zakázek v režimu PITSTOP. To jsou řeckně přesně daná pravidla a technologické postupy činností v definovaném čase, které provádí vybraný tým pracovníků s přesně určenými ro-

lemi. Pracoviště odpovídá layoutu, kde kromě materiálu na určeném místě v režimu „just in time“ máme také veškeré potřebné nářadí a přípravky. Tedy nechodíme, nehledáme, nebádáme, prostě efektivně pracujeme bez ztrátových časů. To, že pracoviště musí být pro kvalitní práci také řádně uklizené, nemusíme diskutovat.

Systém odměňování

Pro fiskální rok 2023 (10/2022-3/2024) bude rozhodující, aby všichni napříč CZ LOKO beze zbytku dodržovali naplánované termíny dodávek a činností. Na úseku realizace se proto zavádí spravedlivý systém odměňování prostřednictvím klíčových ukazatelů výkonnosti (KPI). Každý manažerský úsek a oddělení je má samozřejmě nastavena jiná, aby se dohromady, v celku plnila KPI úseková a celofiremní. Například Výroba bude nyní hodnocena za dodržení termínu dokončení realizace zakázky, za počet neshod ve výstupní technické kontrole, za nepřekračování produktivních normohodin a režii. Úsek plánování a logistiky (ÚPL) a Úsek engineeringu má klíčové ukazatele výkonnosti KPI vázané hlavně na termíny vydávání dokumentace a legislativu. ÚPL bude hodnocen za správné a včasné plánování a to jak činností, tak materiálu, dále za včasnost a správnost reportingů, za včasné výdejky, za plnění požadavků na přepravy a podobně.

Revidujeme také celkový layout obou provozoven. Cílem je opět efektivní využívání pracovišť a jejich technologických vybavení v závislosti na portfoliu výrobků a služeb. Méně využívaná pracoviště nahrazujeme pracovišti plně využívanými v rámci nového zúženého portfolia.

Jaroslav Plhák, provozní ředitel

Některá zavedená opatření ke snížení spotřeby elektřiny a tepla

- Teplota hal, kde se nevyžaduje technologická teplota, na 12 °C. Tam, kde je nutná pak na úplné minimum.
- Ovládání termostátů a teplot ve všech prostorech zjišťují výhradně odpovědné osoby ze Správy majetku.
- Ukončeno vytápění nevyužívaných prostor budov E a F v Jihlavě (pouze se temperují).
- Vytápění všech kanceláří na 18 °C. Přímotopy jsou zakázány. Chodby se nevytápějí.
- Koncentrace pracovníků do společných kanceláří a uzavření těch opuštěných.



- Uzavření budovy bývalého ředitelství v České Třebové [přesun pracovníků Úseku realizace do sociální budovy (zasedací místnost, salonek)].
- Školící a ubytovací centrum v České Třebové - nebytové prostory 18 °C, bytové 20 °C.
- Jídlna, vrátnice 18 °C.
- Ve skladech snížení teplot na možné minimum.
- Víkendová a přesčasová práce jen s účastí minimálně 60 procent personálního obsazení pracoviště.
- Výrobní zaměstnanci, pracující v nevytápěných skladech či prostorách obdrží teplé pracovní oblečení.

Josef Gulyás, generální ředitel CZ LOKO, o dnešní velmi složité době říká:

Krizové řízení potrvá minimálně po celý rok 2023. Cílem je výroba za více než 4,7 miliardy

Akciová společnost CZ LOKO je zakázkově plná a práci má na několik let dopředu. Ale ukončovat ji včas a podle plánu bude vyžadovat výrazně vyšší úsilí, jak potvrzuje i rozhovor s Josefem Gulyásem, generálním ředitelem a místopředsdou představenstva.

Od září jste zavedl model krizového řízení a jeho tým také předsedáte. Co vás k tomu vedlo?

Především narůstající zpoždění ve výrobě, koncentrace vnějších negativních vlivů a nízká schopnost společnosti se s tím efektivně vypořádat. Nebylo to jen výpadky kapacity na začátku roku 2022 způsobené pandemií nemoci covid-19, ale především nástupem problémů, které vyvolala válka na Ukrajině. Nebylo jich málo. Energetická krize, nefunkční dodavatelské řetězce, zvýšila se cena peněz a to v násobcích. Pro nás jako exportéra je také problémem pokles kurzu eura. Nastalo také zásadní zpoždění projektů implementace ET-CS, kde jedinou příčinou je opět zpoždění dodavatele. A to vše je doprovázeno zatím stále zásadním nedostatkem pracovních sil na trhu a rekordně nízkou nezaměstnaností. Je to mix zásadních negativních vlivů, ve kterých nyní musíme fungovat.

K čemu to vedlo?

Důsledkem jsou enormní změny na trhu, nejdrastičtější, které pamatují. A my jsme se s nimi nevypořádali dobře. Primárně v oblasti dodržování termínů realizace, plánování a řízení priorit. Ve výrobě jsme nereagovali v průběhu roku 2022 dostatečně razantně, rychle a dobře. Bylo nutné přejít na zcela jiný způsob plánování, nákup materiálu, řízení priorit a kapacit výroby.

A výsledkem je po mnoha letech ztráta 30 milionů korun v nedávno skončeném fiskálním roce.

Jde o kombinaci vnějších a bohužel i vnitřních vlivů. Především zpoždění dodávek materiálu zásadního pro úspěšné dokončování zakázek v plánu realizace. Zvláště ve druhém pololetí to způsobilo, že ani při veškeré snaze jsme výpadkům ve fakturaci nebyli schopni čelit. Primárně kvůli zpoždění dodávek materiálu jsme v tržbách přišli o více než 400 milionů korun. Navíc jsme pod obrovským cenovým tlakem dodavatelů. Skokově, někdy i násobně, jdou nahoru náklady na materiál, energie, úrokové sazby. CZ LOKO také vytváří tlak na své klienty a zdrazňuje, nicméně máme několik zásadních kontraktů podepsaných už před několika lety, kde se cena nedá zvýšit ani rychle, ani jednoduše.

Co rozhodlo víc, vnější nebo vnitřní vlivy?

Jsou to spjaté nádobí, ale interní nezvládnutí některých činností se na propadu tržeb také podepsalo. Proto jsme v září nastartovali krizové řízení, ustanovili

krizový tým a definovali si krátkodobé cíle pro následující fiskální rok. Poslední týdny za mě ukazují, že jdeme správným směrem.

Jak byste popsal hlavní cíl?

Máme jediný hlavní úkol – dosáhnout v novém fiskálním roce, který má 18 měsíců, výrazně vyšší objem výroby proti roku předchozímu a vyrobit minimálně to, co máme v rozpočtu. Tedy za více než 4,7 miliardy korun.

Podaří se to?

Nesmíme dopustit neustálé posuny ve výrobě jako v roce 2022, což se týká především provozny Česká Třebová. Krizový tým zasedá třikrát týdně, naučili jsme se fungovat rychle a efektivně, základní opatření zabrala. Ale pozitivní výsledky uvidíme až za několik měsíců. Největším strašákem zůstává spolehlivost dodavatelů. Pokud nedorazí včas spalovací motor nebo jiný takto zásadní komponent, stojíme a nelze s tím nic dělat.

Kam ještě míříte?

Krizové řízení musí také zajistit dlouhodobé následné zlepšení efektivity a produktivity. Přitom chceme udržet zaměstnanost a odborníky, zároveň ale spořít z velké části udržet investiční program a dál investovat do vývoje vlastního produktu. Jsme pod výrazným tlakem Green Dealu, vyvíjíme nové duální a hybridní řešení pro naše vozidla. Je to jediná šance jak si udržet pozici na trhu a otevřít další trhy především v západní Evropě.

Kde už nastalo zlepšení?

Vidím ho hlavně v práci s informacemi a prioritami. Začínáme vyvíjet vyšší tlak na efektivitu, vnímat nutnost přemýšlet na měsíce dopředu, zásadně zúžit rozsah našich služeb nebo nad plánem, rozhodovat se nad daty, kterým všichni rozumí a chápou je stejně. Nicméně je to opravdu zatím jen bezbolestný začátek. To těžké teprve přijde. Opět bude nejdůležitější vytrvat a vyvíjet vše, co postupně nastává.

Kdy krizové řízení skončí?

Krizové řízení zachováme minimálně po celý rok 2023. Průběžně revidujeme hlavní procesy, jako je přezkoumání, plánování, reklamace. Nahrazujeme izolované excel reporty společnými online reporty v systému. Plně jsme se koncentrovali pouze na vozidla Made in CZ LOKO. Výrazně jsme omezili také například šíři služeb, odbytových zakázek a začali jsme standardizovat i v opravárenství. Řešíme vazby mezi procesy a plánováním.



Realitou je trvalý nespolehlivost dodavatelů, enormně dlouhé dodací lhůty. Ale ještě důležitější je naše schopnost na to reagovat včas. Plánujeme a objednáme nyní na 18 měsíců a více dopředu. Řídit priority ve výrobě musíme diametrálně jinak než před půl rokem. Provoz Jihlava v tomto ohledu funguje velmi dobře a stabilně, provoz Třebová má za sebou slušný srpen a září, nicméně je nutné a kritické, abychom především v Třebové udrželi výkon i nadále.



Kdybychom za sebou neměli několik let tvrdé práce a restrukturalizace všech procesů, je otázkou, o čem bychom se bavili.

Přitom ukazatele efektivity a kvality se v posledních letech významně zlepšily. To nepomohlo?

Kdybychom za sebou neměli několik let tvrdé práce a restrukturalizace všech procesů, úspěšný investiční program, unifikaci portfolia, specializaci provozoven a dlouhodobé cíle plněné prostřednictvím programu VIZE 2025, je otázkou jestli bychom se tady spolu ještě bavili. Nebo lépe, o čem bychom se bavili. Právě díky tomu je CZ LOKO nyní výrazně silnější. Za poslední tři roky jsme se stali jedničkou v Evropě v segmentu posunovacích a univerzálních kolejových vozidel. A je nyní jen

na nás, jak tímto velmi těžkým a třesutým obdobím projdeme. Změny minulých let nám výrazně pomohly, naše práce je efektivnější, kvalitnější, produktivnější, ale vzhledem k dynamice okolního světa i CZ LOKO musí zrychlit transformaci. Změny a rozpady ekonomických vazeb jsou natolik zásadní, že cesta postupné evoluce přestala stačit, budou nutné revoluční změny a postupy.

Zmínil jste energetickou krizi, jak omezit její dopady?

Do ekonomiky firmy má dopady drastické, proto jen mírníme škody. Hodně pomáhají sami zaměstnanci. Jejich ochota spolupracovat je mimořádná. Jednotlivé úseky nabídky, co mohou pro snížení nákladů, tedy úspory, udělat. Dochází k sestěhování úseků, abychom nemuseli vytápět všechny budovy, které máme. Přesuny lidí nastaly i v kancelářích. Sáhli jsme k alternativním způsobům vytápění výrobních prostor a napojujeme se opět po letech na parní kotelnu, topíme odpadní naftou a podobně. Bohužel jsme museli sáhnout k výraznému omezení topení ve všech prostorách společnosti, snížit teploty na všech pracovištích. Je to daň za přežití firmy.

Jsou úspory jediným řešením?

V této chvíli jediným. Dlouhodobý plán máme, protože energetický projekt běží už dva roky, tedy z doby, kdy žádná krize ještě nebyla. Dokončili jsme projekt měření a regulace energií v České Třebové, nyní ho realizujeme v Jihlavě. Chystáme nové sociální zázemí v Třebové, které budeme vytápět odpadním teplem z kompresorů a vodu ohřívat solárně. Dlouhodobě se chystá-

me také na fotovoltaické zdroje, v Jihlavě potencionálně zvažujeme také projekt větrné farmy. Zásadní je ale opět přístup každého z nás. Když není třeba, netopím, nesvítím zbytečně. Stejně důležité je zavírání dveří a vrat, uzavírání vzduchových uzávěrů, vynechávání zbytečných odpovědných směn. Jednou větou odpovědnost, tedy opak toho, co nazýváme lhostejností.

Jsou přijatá opatření konečná?

Rozhodně ne. Doba určitě něco dalšího nečekaného přinese. Celý fiskální rok 2023 proto také využijeme k přípravě na zavedení nového páteřního informačního systému, který chceme uvést do provozu v dubnu 2025. Byť je to za tři roky, jde vzhledem k rozsahu projektu o šibeniční termín. Cílem je řídit a plánovat výrobu v systému. Nyní je to náš dlouhodobě největší problém. Zároveň tato změna skýtá obrovský prostor ke zlepšení efektivity a produktivity, ruku v ruce s nutnou postupnou automatizací a robotizací. To bude náš hlavní cíl na další dekádu.

I v této komplikované situaci se podařilo dokončit stamilionovou investici do stavby nové kolovky. Potěšilo vás to?

Samozřejmě, ale tady ani jiná možnost neexistovala. O této investici jsme rozhodli už v roce 2017, kdy vznikl střednědobý investiční plán. A právě kolovka v něm tvořila poslední velkou akci. Jinak řečeno, splnili jsme ho a posílili svou soběstačnost. O dalších investicích tak nyní můžeme přemýšlet v klidu, zda je zpomalíme nebo odložíme, aniž to nějak ohrozí náš core byznys.

(Pokračování na str. 6)

Nová kolovka zahajuje zkušební provoz. Bude patřit k nejmodernějším v zemi

(Dokončení ze str. 1)

Díky dobré spolupráci a pružnosti dodavatelů strojního vybavení a perfektní práci celého projektového týmu kolovky se podařilo zpoždění vzniklé při stavbě částečně eliminovat a dodržet tak hlavní milníky projektu. Začátkem listopadu proto bylo možné zahájit zkušební provoz, který by měl být v novém roce 2023 ukončen a vyhodnocen. Od března by pak měl přejít ve standardní režim.

„Nyní leží hlavní břímě na pracovních kolovky, zejména mistrovi a parťákové, kteří musejí zvládnout nelehký přechod bez omezení produkce a oprav dvojkolí. Věřím, že to zvládneme,“ říká vedoucí projektu Lukáš Haupt.

Srdcem nové kolovky je lis dvojkolí MDT500/1 italského dodavatele BBM. Mezi nové moderní stroje patří rovněž karusel VLC 1400C s horizontálním soustruhem HLC 1700-3000M od firmy TDZ Turn nebo vysoce produktivní kolový soustruh UFB 125N od firmy Rafamet.

Nové technologie zlepšují pracovní prostředí obsluhy, zrychlí samotnou práci a umožňují úplně jiné přesnosti. Lis dvojkolí a kolový soustruh mají zároveň velmi propracovaný měřicí a vyhodnocovací systém schopný tvořit protokoly.

„Zajímavostí je například možnost vyvažování dvojkolí na ho-

rizontálním soustruhu excentrickým odebíráním materiálu, a to pouhým pohybem řezného nástroje. Novinkou je pro nás také indukční ohřev obručí před nasazením či stažením na disk a z něho. V porovnání s dosud používaným plynovým ohřevem jde o bezpečnější, efektivnější a podstatně rychlejší způsob,“ vysvětluje vedoucí projektu. Ten se přitom musí vypořádat i s někdy opožděnými dodávkami, brzdicí tým třeba i školení obsluhy. Část strojního vybavení a drobnějšího zařízení byla přemístěna z původního pracoviště, jako například vyvažovačka, která prošla určitou modernizací.

Na všechny nové stroje byly s jejich dodavateli uzavřeny servisní smlouvy, které začnou platit po vypršení záruční doby. Nové stroje by tak měly zajistit bezporuchový provoz kolovky.

„V případě jakýchkoli komplikací máme garantované reakční časy na opravu a to včetně případných sankcí za nedodržení smluvních podmínek. Stroje lze přitom diagnostikovat a servisovat i na dálku,“ uvedl Lukáš Haupt.

Nová investice posílí také soběstačnost firmy. K ní přispělo pořízení speciálního lisu na dnes běžně užívané nápravové ložiskové jednotky CTBU. S tím je spojená i významná finanční úspora na každém nalisovaném ložisku. Díky novému měřicímu zařízení Calipri lze kromě



Nový horizontální soustruh HLC 1700-3000M.

měření běžných parametrů dvojkolí zaznamenávat a vyhodnocovat kompletní tvar jízdní plochy a případných vad na jízdních plochách kol.

Provoz staré kolovky bude ukončen, s výjimkou pracoviště navařování a starého lisu dvojkolí. Na něm se nadále budou provádět činnosti pro jiná pracoviště.

V nové kolovce se nepatrně zvýšil počet pracovníků. Očekávají se ještě další nároky na manipulaci vzhledem k plánovanému objemu produkce, prostorovým možnostem a umístění haly. Re-

álný stav však ukáže až situace po spuštění ostrého provozu.

„Rád bych poděkoval celému projektovému týmu za perfektní spolupráci a chlapům z kolovky za snahu a vstřícný postoj, přestože pro ně musí být určité těžké měnit odlažené postupy a styl práce. Jde o velký krok od staršího vybavení k tomu vůbec nejmodernějšímu,“ oceňuje Lukáš Haupt práci kolegů a jejich podíl na dobrém průběhu a dokončení nákladného projektu.

„V době výběru technologie oceňuji pečlivost a neodbytnost vidět veškeré technologie dodavatelů

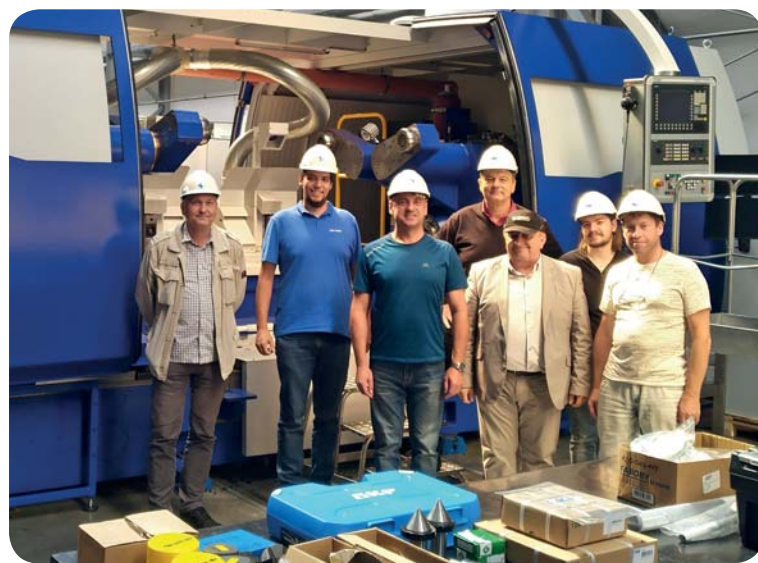
v reálném provozu. Za tím si stál zejména Ján Konopka s Miroslavem Faltyssem,“ dodal.

Připomíná rovněž významné úspory a příznivé smluvní podmínky při nákupu strojního vybavení díky Aleně Švec Neffové nebo Jana Gregara při sjednávání servisních podmínek. Ten přispěl i k tomu, že generální dodavatel stavbu dokončil v uspokojivém čase, což mnohdy nebyl lehký úkol.

Díky nové investici tak bude CZ LOKO schopné pružně reagovat na trendy a požadavky stále přísnějších norem a směrnic provozujících železniční dopravu.



Práce na novém lisu dvojkolí MDT500/1, který je srdcem kolovky.



Předpřímka kolového soustruhu UFB125N ve výrobním závodě Rafamet (Polsko).

Úsek IT: Nasazení platformy Xeelo umožnilo přenést aplikace do moderního prostředí

Minulý fiskální rok nebyl pro IT oddělení jednoduchý. Doznívající covidová pandemie vyžadovala velké úsilí k udržení standardu online služeb v celé společnosti CZ LOKO. V ní oddělení IT spravuje zhruba 550 počítačů a notebooků, 120 Wifi přístupových míst, 56 tiskáren a serverovou infrastrukturu, kde běží 77 serverů poskytujících firmě programové služby.

„Za jeden z nejzásadnějších

kroků považují nasazení nové platformy Xeelo. Umožnila nám přenést téměř veškeré aplikace, běžící na starém intranetu, do nového, modernějšího prostředí. Součástí přenosu byla i úprava procesů, aby odpovídala současným podmínkám a potřebám firmy,“ říká Pavel Kubický, IT manažer.

Za velmi důležitý milník pokládá také upgrade programů Windchill a Creo, které používají konstruktéři a projektanti. Šlo

o nezbytný krok pro nasazení nového ERP systému a jeho propojení a využívání konstrukčních dat pro přípravu výroby přímo v systému.

„Pro IT oddělení tím vznikl nelehký úkol připravit kompletně nové prostředí vedle stávajícího, ověřit kompatibilitu přenášených dat a celý systém přenést a otestovat, aby nedošlo k přerušení důležitých činností,“ dodal Pavel Kubický.

Mezi menší projekty, které mají

nesporný přínos pro CZ LOKO, patří například vyjednání nové smlouvy na poskytování mobilních služeb. Podařilo se přitom získat dvojnásobné množství dat při zachování stejné ceny. Do této skupiny patří rovněž zajištění bezpečnostních školení pro vedoucí pracovníky na téma jak bezpečně pracovat s firmními daty, hesly a citlivými informacemi.

„V novém roce očekáváme opět zvýšené nároky na IT a na je-

ho vysokou odbornost,“ říká Jiří Kutálek, personální a správní ředitel.

Půjde především o pokračování projektu DIGI LOKO (ERP), sjednocení dat, tzv. souborového systému a následného zvýšení bezpečnosti koncových stanic a práce s daty. A také dokončování posledních a nejsložitějších aplikací na platformě Xeelo, kterých se velmi úspěšně ujal jhlavský David Smetana.

Složitá situace v Evropě ovlivňuje trh s novými vozidly. Prodlužují se dodací termíny

Česká Třebová ■ Přestože poptávka po nových lokomotivách CZ LOKO neklesá a výrobní kapacity jsou na dva roky dopředu plně, evropský trh se pod vlivem války na Ukrajině, ekonomické krize a všech jevů, které ji provázejí, mění.

„Obecně očekáváme lehké ochlazení poptávky po nových vozidlech a vyšší zájem o opravy v dlouhodobém horizontu. Už nyní cítíme větší opatrnost zákazníků. Důraz je nyní zejména na termíny dodání, ty začínají být pro jejich rozhodnutí naprosto zásadní. V některých případech dokonce důležitější než samotná cena,“ říká Michal Schaffer, manažer obchodního oddělení. Více než v minulosti železniční dopravce zajímá také rozsah a kvalita služeb. Trendem je mít je všechny, včetně údržby a servisu, zajištěny přímo od výrobce, a to téměř na „lusknutí“ prstu. Tlak je i na zavádění nových technologií.

„Zde ale nepanuje jednotu. Někteří preferují elektrické lokomotivy v kombinaci s baterií nebo spalovacím motorem, jiní by raději vodíkový pohon. Stále však platí, že klasický dieselelektrický pohon je nenahraditelný,“ dodal manažer.

Za této situace CZ LOKO řeší řadu aktuálních obchodních případů, z nichž ty nejvýznamnější připomeňme.

Itálie

Velmi dobré jméno mají lokomotivy CZ LOKO v Itálii, zejména pak vlaková loď společnosti – EffiShunter 1000. V září byl předán jubilejní 30. kus – 744.147 (italské číslovaní 744.030) dopravnímu svazu **TPER**, který ho poskytne vlastnímu dopravci **Dinazzano PO**. Ten do konce roku 2022 přebere ještě lokomotivu 744.148.

Zatímco TPER provozuje devět EffiShunterů 1000 a čtyři modernizované stroje řady 741.7, pro společnost **TFT – Transporto Ferroviario Toscano** představuje stroj 744.149 dodaný zkráje října premiéru. TFT provozuje veřejnou dopravu na území Toskánska. Lze ale předpokládat, že lokomotivu nasadí především na posunu, případně ji využije jako „záchrannou“ pro stažení neschopného vlaku z trati.

„Úspěch tohoto produktu pak podtrhuje i uplatnění opce na další lokomotivu společnosti **Sangritana** a blízko podpisu jsou i další kontrakty pro následující období,“ glosuje situaci Michal Schaffer.

Modernizaci dalších 10 kusů strojů řady 741.7 si objednala investiční společnost **FER RENT**. Stroje bude provozovat stavební společnost **Costruzioni Linee Ferroviarie Bologna (CLF)**. Zajímavostí tohoto projektu je fakt, že italská společnost CLF si lokomotivy pro modernizaci demontuje a do českých provozoven CZ LOKO posílá již pouze samotný rám a podvozky. Ostatní celky se montují nové.



Šestice lokomotiv EffiShunter 300 pro polského dopravce PKP Intercity v Katovicích se chystá k odjezdu z nádraží.

Polsko

Po předloňském vítězství v tendru polského státního dopravce **PKP Intercity** k němu v říjnu zamířilo šest z vysoutěžených deseti EffiShunterů 300. Nasadí je na lehkém posunu v depech a seřadovacích stanicích. První čtyři ve Varšavě a dva v Krakově. Další dva by měly dorazit na sever země do Gdyně ještě v listopadu. Poslední dvě lokomotivy jsou určeny do Wrocławu. Lokomotivy řady 794 budou v Polsku jezdit pod označením SM60-001 až SM 60-010.

Skandinávie

Sever Evropy představuje nový trh, který by měl v budoucnu pomoci udržet stabilitu CZ LOKO. První vlaštkou je lokomotiva 744.144 typu EffiShunter 1000, objednaná norskou společností **Trainpoint Norway** a dodaná v září do švédského přístavu Göteborg. K ní se v průběhu prvního pololetí 2023 přidají ještě čtyři lokomotivy. Tato pětice strojů se uplatní především při posunu a lehké traťové službě.

Aktuálně ve Švédsku probíhá schvalovací proces, kdy jsou ožiovány vlakové zabezpečovače od společnosti Alstom – ETCS a ATC-2. Pokud půjde vše podle plánu, vyrazí lokomotiva na zkušební jízdu po trati se zapnutým ETCS ještě v prosinci 2022. Certifikace podle jednotných evropských norem TSI přitom umožňuje zkrácené schvalovací řízení omezené na konkrétní národní specifika.

„Základním předpokladem úspěšného testování je zajištění kompatibility s místní infrastrukturou, která kromě vlakových zabezpečovačů zahrnuje také rádiové sítě, indikátory zá-

vad jedoucích kolejových vozidel a další prvky v kolejišti. Testy se zaměří i na provoz v zimním režimu,“ upřesňuje Michal Schaffer.

Jedinou úpravou pro provoz v zimních podmínkách je temperování vnitřního prostoru kapot. Tento prvek se osvědčil už ve Finsku u EffiShunterů 1600, které vlastní společnost Fennia Rail.

Podobné schválení v budoucnu proběhne i v Norsku, neboť Trainpoint působí i zde.

Vysoké fixní náklady spojené se schvalovacím procesem pomůže snížit další kontrakt, který CZ LOKO ve Švédsku uzavřelo s firmou **Railcare Group** na celkem devět lokomotiv EffiShunter 1000. Vybaveny by měly být dálkovým ovládáním německého dodavatele CATRON. Financování nového fleetu v tomto případě zajistí dceřiná společnost AC Finance AB.

Skupina Railcare se zabývá železniční nákladní dopravou, výrobou vozidel pro údržbu infrastruktury a servisem kolejových vozidel.

Slovensko

Samostatnou kapitolou je pak úspěch na Slovensku, kde státní dopravce **ZSSK Cargo** uzavřel s CZ LOKO kontrakt na modernizaci dvaceti kusů lokomotiv řady 742. „Pro nás jde o první takto výrazný úspěch u slovenských sousedů,“ poznamenal obchodní manažer.

Česká republika

V říjnu dopravce **ODOS Cargo** převzal čtvrtý EffiShunter 1000M, představující modernizaci starších strojů řady 742. První byl dokončen v dubnu, poslední o pět měsíců později.

Vozidla jsou vybavena palubní částí evropského vlakového zabezpečovače ETCS, který bude od roku 2025 povinnou výbavou pro provoz na hlavních tratích i v Česku. „Nezanedbatelnou výhodou je také efektivnější provoz, jednodušší zajištění údržby a vyšší komfort pro personál,“ upozorňuje Michal Schaffer. Společnost ODOS Cargo, která je licencovaným dopravcem na území Česka a Slovenska, tím pokračuje v modernizaci svého vozového parku. Čtyřnápravový EffiShunter 1000M vzniká kompletní modernizací lokomotiv řad 740/742, vyráběných někdejšími ČKD. Z nich se využije upravený hlavní rám s podvozky. Ostatní celky jsou nové. O pohon se stará spalovací motor Caterpillar 3508C o výkonu 1000 kW. První tři vozidla se modernizovala v jihlavském závodě CZ LOKO, čtvrté v České Třebově.

V prosinci budou dokončeny dva EffiShuntery 600. Jeden s označením 723.718 je určen pro **Třinecké železářny**, další 723.719 pro **Čepro**. Zajímavostí „třinecké“ lokomotivy je uložení hlavního rámu na podvozcích pomocí ploché torny, zatímco u ostatních strojů ES 600 se řeší pomocí pryžokovových sloupků. Z nových kontraktů pro tuzemský trh zaznamenejme tři lokomotivy ES 1000 objednané stavební společností **GJW Praha** pro rok 2024 a dvě lokomotivy pro společnost **Sokolovská uhelná**, rovněž s výrobou a dodáním v roce 2024.

„Je důležité si uvědomit, že pro CZ LOKO se tímto otevírá nový segment zákazníků, a to stavební firmy. Právě jim nezávislá trakce umožňuje pracovat na neelektrifikovaných tratích,

případně na vyloučených kolejích,“ poznamenává Michal Schaffer. Dvě lokomotivy EffiShunter 1000 si objednala i společnost **ČMŽO**.

Připomeňme, že v prvním pololetí byl uzavřen kontrakt na dodání ES 1000 se stavební společností **Hrochostroj** ze skupiny **Enteria**. Už loni na novou situaci zareagovala objednávkou **Subterra**, která se letos v dubnu stala prvním českým soukromým provozovatelem EffiShunteru 1000 se systémem ETCS. O jeho údržbu a servis se stará samo CZ LOKO.

Jubilejní vozidlo pro ČD Cargo

Velký úspěch zaznamenala také lokomotiva EffiShunter 1000M, když nákladní dopravce **ČD Cargo** převezme v prosinci jubilejní 50. stroj 742.760. A nezůstane posledním, protože objednáno bylo dalších 25 kusů. Pro mateřskou společnost **České dráhy** pak CZ LOKO zmodernizuje 14 lokomotiv na řadu 743.

Speciální vozidla

Pokračuje také výroba speciálních drážních vozidel. O motorový univerzální vůz MUV 75 vybavený zabezpečovačem ETCS projevila zájem společnost **JARO Česká Skalice**. Oba objednané stroje budou primárně určeny pro tažení zařízení na postřiky likvidující nežádoucí vegetaci na železničních tratích. Dodání se plánuje ve druhé polovině roku 2023. Další vozidlo MUV 75 si objednaly ocelárny **Liberty Ostrava**, které ho nasadí při údržbě své rozsáhlé vlečky, zahrnující na 250 kilometrů kolejí a téměř 900 výhybek. Jeho předání se předpokládá v prvním čtvrtletí 2023.

Stabilita dodavatelského řetězce je strategickou prioritou

Česká Třebová ■ Oddělení nákupu v CZ LOKO se již od roku 2020 potýká s nelehkou situací v rámci dodavatelského řetězce.

Už jsme se začali zotavovat z dvouleté krize způsobené covidovou pandemií, kdy nám dodavatelé, jimž chyběli zaměstnanci, posouvali potvrzené dodávky, když koncem února začala ruská invaze na Ukrajině. Zpočátku nebyly dopady na český průmysl hned zjevné, ale to se brzy změnilo. Z hlediska vstupních surovin nás nejvíc ovlivnilo omezení a v některých oblastech ukončení těžby železné rudy. Stěžejním materiálem pro lokomotivy je z velké části železo, hliník, nerez, plechy. A tyto materiály buď na trhu nebyly, nebo za ně dodavatelé chtěli nehorázné ceny. Na tyto proměnlivé vlivy se nám naštěstí daří zatím včas reagovat a v mnoha směrech jsme se dokázali předzásobit. To znamená, že plynulost výroby jsme neohrozili, ale ani nám se nevyhnulo zvýšení cen.

Rizika však trvají. Dodávky materiálu neohrožuje jen nedostatek su-



Vyjednávat o cenách a hledat kompromisy je extrémně náročné, ale jiná cesta není, uvádí Alena Švec Neffová.

rovin, ale i složitější nákladní doprava zboží mezi Asií a Evropou. Tu pozemní po silnici a železnici zatížil prudký nárůst cen pohonných hmot, tu námořní zase omezení nebo odklon lodních tras.

Stabilita dodavatelského řetězce pro CZ LOKO se tak stala klíčovou a strategickou prioritou. Přitom se ukazuje, jak důležitá byla zásadní opatření, která jsme provedli během posledních dvou let. Ať již šlo o optimalizaci a kategorizaci dodavatelů, zajištění oboustranné eliminace rizik v rámci zasmulvnění dodavatelských a obchodních vztahů nebo nastavení konsignačních skladů a bezpečnostních zásob. Bez těchto kroků by naše současná situace byla výrazně horší. Přesto čelíme dalším hrozbám. Nejvíce nás ovlivňuje prudké zdražování cen energií. S dodavateli tak musíme vyjednávat o cenách, hledat kompromisy, abychom maximálně udrželi a zachovali materiálové náklady v už uzavřených projektech. Je to extrémně náročné a složité, ale jiná cesta není.

Přitom se musíme vyrovnat i s utlumením nebo dokonce ukončením produkce některých firem. Z tohoto úhlu pohledu pak to, co se nám zdálo v roce 2020 jako dodavatelská krize, byl jen „lokální“ problém. Tehdy jsme vůbec netušili, jaká krize nás opravdu čeká.

Nedokážeme ani přesně říct, jaký sektor dodavatelského řetězce je nejkritičtější, a který nás nejvíce z hlediska plynulosti výroby ohrožuje. Někdy jde o elektronická zařízení, jindy o mechanická, potom zase o náhradní díly na motory. Ty mimochodem chybí nejen v Evropě, ale na celém světě.

Pohybujeme se tedy ve velmi složitém prostředí. Občas dopláčíme i na to, že vyrábíme krásný originální produkt, protože jsme někdy odkázáni na monopolní dodávky bez náhrady. I to pak z práce v nákupním oddělení dělá dosti adrenalinovou disciplínu.

Alena Švec Neffová,
vedoucí nákupu CZ LOKO

Třinecké železářny byly před lety u zrodu úsporných EffiShunterů 600. V náročných podmínkách se osvědčily

Třinecké železářny patří nejen k největším českým průmyslovým firmám, ale i nejvýznamnějším tuzemským zákazníkům CZ LOKO. Pohled klienta nabízí Václav Martynek, technik oprav provozu Doprava a Expedice.

Zaujalo mě, že Třinecké železářny byly v roce 2015 u zrodu nové řady EffiShunter 600. Tehdy jste byli první, kdo ji zařadil do provozu. To byla souhra okolností nebo naopak cílený záměr mít vozidlo takřkajíc podle svého?

Po zkušenostech z minulých modernizací lokomotiv řady 740 na řadu 724.7 a 8 jsme opravdu cíleně chtěli dosáhnout ještě větších úspor paliva lokomotiv při zachování dostatečného výkonu pro náš vlečkový provoz. Nezanedbatelná byla také možnost získat nejmodernější systém, například nový řídicí systém s možností online přístupu k datům z rychloměru a provozním údajům. Další výhodou bylo dosazení kapotových filtrů proti poléťavému prachu bez filtrační tkaniny, klimatizovaná kabina strojvedoucího, nerezové

vzduchojemy a rozvody vzduchu a řada dalších vylepšení.

Co těch sedm let ukázalo? Potvrdily se očekávané úspory v provozu a údržbě?

Praktický provoz lokomotiv EffiShunter 600 potvrdil jejich úspornost. Oproti původním lokomotivám došlo k úspoře paliva až o zhruba 25 procent. A také k poklesu poruchovosti oproti původním lokomotivám. Tedy ke zvýšení provozní spolehlivosti a snížení celkových nákladů potřebných na běžnou údržbu.

A co kvalita, spolehlivost nebo emise?

Nasazením lokomotiv EffiShunter 600 došlo ke zvýšení spolehlivosti lokomotiv a zároveň i ke snížení emisí, které je znatelné i pro běžného člověka, který při pohledu na výfuk lokomotivy při zátěži,



bezpečně pozná obrovský rozdíl mezi původní a modernizovanou lokomotivou.

Někdy člověk zaslechne, že je posun nutným zlem, který pouze stojí peníze a nic firmě nevadí. To u vás neplatí, co?

Přesně tak. U nás vzhledem k poloze a rozmístění výrobních agregátů nejde železniční přepravu jinými technologiemi nahradit. To platí už 183 let, co Třinecké železářny existují.



Jaký máte vůbec vozový park? Jak ho budujete, rozvíjíte?

Nosnou lokomotivní řadou na naší vlečce jsou lokomotivy původní řady 740, které jsme postupně od roku 1998 začali modernizovat na lokomotivy řady 724 a od roku 2015 pak na lokomotivy řady 723.7 EffiShunter 600. Jejich modernizaci plánujeme dokončit do roku 2031.

Také se říká, že když lokomotiva obstojí ve vašich extrémních podmínkách,

obstojí pak už všude. Můžete je přiblížit?

Hutní provoz je velmi specifický především prašnými podmínkami s obsahem železných a křemičitých částic v poléťavém prachu. A také vysokými zátěžemi lokomotiv při jízdách do stoupání s nepříznivými sklonovými poměry až 24,5 promile a obloukovými poloměry 75 metrů. Nelze nezmínit, že lokomotivy jezdí v prostředí, kde může dojít k rozstříku žhavého železa. Podmínky to jsou opravdu náročné.

Tím roste i význam údržby a servisu. Jak ho zajišťujete?

Údržbu se snažíme zajišťovat především ve své režii. Důraz přitom klademe na pravidelnou preventivní údržbu podle stanovených cyklů jednotlivých údržbářských zásahů nebo podle diagnostiky především motorových olejů. Větší rozsah oprav jako například dvojkolí, spalovacích motorů a elektrických točivých strojů provádíme v kooperaci s externími dodavateli. Velkou část těchto oprav pro nás zajišťuje právě CZ LOKO.

Krizové řízení potrvá minimálně po celý rok 2023

(Dokončení ze str. 3)

Původní kolovka dosloužila, byl to středověk a odstuda společnosti. Nová kolovka pomalu a jistě najíždí, plný výkon čekám na konci prvního čtvrtletí 2023. Zásadně se zlepšila kvalita, efektivita a logistika v celé českotřebovské provozovně. Nová kolovka má také přímý vliv na možnost přestěhovat z montovny veškerá pálící a svářecí pracoviště, hlavně rámy a nádrže lokomotiv, a následně přestavět mon-

tovnu na čisté montážní pracoviště a získat další prostory.

Co tedy od fiskálního roku 2023 očekávat?

Neméně důležité jako splnění už zmíněných podnikatelských cílů je pro mne i udržení práce a sociálních jistot lidí, kteří chtějí v CZ LOKO pracovat a dál ho rozvíjet. Tedy udržet si odborníky, profesionály i srdcaře. Chceme-li zůstat jedničkou v Evropě, kam jsme se díky tvrdé práci v posledních letech prodrali, mu-

síme dál investovat do produktu, dál obchodně růst. Prostě odmakat si všechny domácí úkoly, vznikající v krizovém týmu. Především v dodavatelských vztazích to bude velmi těžké, bude obrovský tlak na cash-flow společnosti.

Každému je jasné, že snadné to ale nebude.

Je potřeba si uvědomit, že nastalo období, kdy každý musí dát firmě víc energie. Dosáhnout stejných výsledků jako v le-

tech 2020 a 2021 bude výrazně těžší, náročnější a komplikovanější. Přirovnám-li to k lednímu hokeji, pak už nebudeme vyhrávat zápasy 5:0, ale v prodloužení nebo dokonce na samostatné nájezdy. Nadřeme se podstatně víc. Každé zlepšení, každý malý krok ke standardizaci nám přidá kyslík, umožní ubrat v operativě. Až situaci překonáme, budeme zase podstatně efektivnější a ziskovější.

Věříte v úspěch?

Věřím plně v úspěch. Máme podporu především majoritního vlastníka Josefa Bártý, s nímž se shodují, že než absolutní a krátkodobé hospodářské výsledky, jsou důležitější dlouhodobé cíle. Růst tržní pozice a hodnoty firmy a další postupná finanční stabilizace. To je dobrá zpráva i pro zaměstnance. Vede k tomu ale jediná cesta – neustálé zlepšování produktivity a efektivity. Je před námi prostě stále hodně práce. Přeji všem hezké vánoční a novoroční svátky.

EffiShunter 1000 plní roli vlajkové lodě v Evropě

V aktuální situaci je víc než kdy jindy důležité hledání nových trhů. Zatímco země bývalého Sovětského svazu přestaly být pro CZ LOKO atraktivní, roste význam především severovýchodních zemí. A tak zatímco zakázky pro postsovětské země už nenaplnují tovární haly vůbec a pravděpodobně již ani nebudou, v jihlavském závodě naplno běží výroba lokomotiv EffiShunter 1000 pro Trainpoint Norway.

První opustila závod počátkem září. Do cíle, švédského Göteborgu, dorazila o šest dní později. Část cesty z německého Rostocku do Trelleborgu přitom absolvovala na palubě trajektu. V současné době lokomotiva podstupuje náročný schvalovací proces, jehož cílem je ověření kompatibility se švédskou infrastrukturou a uzpůsobení pro zvlášť nepříznivé zimní podmínky. Nejnáročnějším úkolem pro techniky CZ LOKO bude zajištění spolupráce mezi řídicím systémem, evropským zabezpečovačem ETCS a národním zabezpečovačem ATC-2. C. Výbava v této kombinaci byla na vozidlo nainstalována poprvé. S úspěšným dokončením všech zkoušek a získáním typového schválení ve Švédsku se počítá v průběhu příštího roku, kdy by zároveň mělo dojít k zahájení stejného procesu v Norsku. CZ LOKO v regionu získalo zakázky na deset lokomotiv Effi-

hunter 1000. Prvních pět získá Trainpoint Norway, působící ve Švédsku a Norsku jako lokomotivní pool. Další pět lokomotiv objednal Railcare Group, zabývající se nákladní železniční dopravou, údržbou železniční infrastruktury a opravami kolejových vozidel. Součástí zakázky je rovněž opce na další čtyři lokomotivy.

Dopravce k nákupu nových lokomotiv motivuje zavádění jednotného evropského zabezpečovače ETCS, který se stane v obou zemích povinnou výbavou pro přístup na veřejnou železniční infrastrukturu. Rentabilita instalace takového zařízení do starších vozidel přitom klesá úměrně jejich zvyšujícímu se věku.

Vedle Švédska a Norska nově lokomotivy EffiShunter 1000 využijí i třeba v Maďarsku. Právě sem zamíří v příštím roce stroj 744.151. Jeho provozovatelem se stane společnost BosodChem, která patří mezi nejvý-



znamnější evropské producenty plastů a anorganických chemikálií. Vozidlo firma nasadí v závodě ve městě Kazincbarcika, zhruba 20 kilometrů od hranic se Slovenskem.

Dlouhodobě největší podíl exportovaných lokomotiv této řady pak míří do Itálie, kam byl v září dodán jubilejní třicátý EffiShunter 1000. Tomu odpovídá i místní označení 744.030. Zatímco české číslo je 744.147. Provozovatelem lokomotivy, stejně jako později dodané 744.148, se stal dopravce Dinazzano PO z dopravního svazu TPER. Ten má s lokomotivami z produkce CZ

LOKO bohaté zkušenosti, neboť v barvách jeho dopravců Dinazzano PO a Trenitalia Tper jezdí devět nových EffiShunterů 1000 a čtyři kompletně modernizované stroje řady 741.7. I v tomto regionu se přitom stále daří získávat nové zakázky. Nejnověji to dokládá stroj 744.149 (744.032) určený pro TFT (Transporto Ferroviario Toscano), který byl z Jihlavy odeslán na konci září.

Lokomotivy EffiShunter 1000 zdomácnily také na českých kolejích. Zatímco 11 jich Českou republiku brázdí v barvách ČD Cargo a stavební společnosti

Subterra, výroba dalších se připravuje. Uzavřené jsou kontrakty se stavební společností Hrochostroj na jeden a s GJW Praha na tři kusy. Schváleny budou pro provoz v Česku a na Slovensku. K výbavě patří již standardně evropský zabezpečovač ETCS, umožňující jízdu na hlavních tratích v České republice od 1. 1. 2025.

Pro dopravce jde o jedinečnou příležitost ke generační obměně postupně stárnoucích řad 720/721, 740/742, 749/751, 750/753, které stále provozuje řada dopravců ve velkých počtech.

CZ LOKO Easy Rent už bez Brejlovců

Nabídku půjčovny lokomotiv k dlouhodobému pronájmu CZ LOKO Easy Rent letos opustily modernizované Brejlovce 753.7, zastoupené dvojicí strojů 753.740 a 741. Oba byly modernizovány v roce 2010 pro tehdejší AWT, k jejich převzetí ovšem nedošlo. Pronajal si je Orlen Unipetrol doprava. S blížícím se koncem pronájmu v roce 2021 byly proto nabídnuty k odprodeji přičemž zájem o ně projevil ČD Cargo.

Lokomotiva 753.740 se však v neděli 4. dubna 2021 při jízdě z Petrovic u Karviné do Mostu ze Světlci čelně střetla s protijedoucím nákladním vlakem. Nehodu nepřežil strojvedoucí

z lokomotivy 753.740, materiální škoda byla odhadnutá na 50 milionů korun. Poškození obou lokomotiv byla natolik závažná, že došlo k jejich likvidaci přímo na místě nehody.

Prodána tak byla pouze lokomotiva 753.741. Její úpravy byly dokončeny v České Třebové začátkem srpna. Je vybavena zabezpečovačem ETCS a sjednocena se sérií 753.7 ČD Cargo. To ji nasadilo v SOKV Ostrava. Nátěr je v tomto případě doplněn zkrášlovacími bílými proužky po vzoru „bizonů“ řady 753.6. Díky tomu je snadno rozpoznatelná od ostatních strojů téže řady.



Populární Brejlovce už půjčovna lokomotiv nenabízí.

Válka na Ukrajině zasáhla i provoz lokomotiv

První úspěch na Ukrajině si společnost CZ LOKO připsala v roce 2007, když v kooperaci s železničními dílnami v Poltavě zmodernizovala lokomotivu ČME3P-1744. Pro CZ LOKO tehdy šlo o první modernizaci lokomotivy na širokém rozchodu 1520 mm a zároveň důležitý odrazový můstek pro další modernizace „čmeláků“ v Pobaltí.

I přes řadu jednání se státními železnicemi Ukrzaliznycja (UZ) se ale další zakázku podařilo získat až v soukromém sektoru v červenci 2019. Šlo o čtyři lokomotivy EffiShunter 1000 pro železářny ArcelorMittal Kryvyj Rih (AMKR). První 774.718 byla výrobně dokončena rok po podpisu smlouvy. Zbýlé tři si zákazník převzal do konce března 2021.

Nová technika zprvu vzbuzovala nedůvěru především dílenských pracovníků, kteří se nechtěli účastnit přeškolení. Rychle ale opadla u strojvedoucích, pro které ES 1000 znamenal kvalitativní zlepšení pracovních podmínek. V provozu pak byla kvitována řádově nižší spotřeba paliva a ostatních provozních hmot. To spolu s neutěšeným stavem stávajících lokomotiv ruského původu a zhoršenou dostupností jejich náhradních dílů, otevřelo CZ LOKO cestu k dalším dodávkám. Jednání se přitom vedla nejen se zástupci AMKR, ale také s dalšími potencionálními zákazníky, včetně ukrajinských státních drah. Proto byly lokomotivy AMKR již z výroby vybaveny vlakovým zabezpečovačem ALSN, který je využíván na hlavních tratích ve většině postsovětských ze-

mí. Počítalo se totiž s jejich využitím v rámci prezentace dalším dopravcům v tratěv službě.

Po únorovém napadení Ukrajiny ruskými vojsky, ale tyto plány padly. I město Kryvyj Rih se stalo terčem útoků. Turbulentní dění se odrazilo i ve výrobě AMKR, kde nejprve v únoru došlo k omezení provozu vysokých pecí zhruba na třetinu a v březnu byl zahájen proces odstavení těch zbývajících. Později sice došlo k opětovnému spuštění výroby, ale pouze na pětinu původní produkce. Lokomotivy EffiShunter 1000 byly odstaveny na přelomu února a března. Od té doby se nachází v areálu depa AMKR. Aktuální stav lokomotiv stejně jako jejich budoucnost není autorovi textu znám.

Stránku připravil Dalibor Palko



Návrh barevného řešení EffiShunteru 1600 pro státní železnice Ukrzaliznycja.

Daniel Pallavicini o zákaznické aplikaci MyLoko:

Poprodejní služby získaly nový impuls. Zjednodušila a zrychlila se komunikace, ubyla administrativa

Zákaznický servis CZ LOKO má kompletně na starosti prodej a poskytování služeb spojených s ECM, jako jsou pravidelná a korektivní údržba, poskytování zákaznické aplikace MyLoko, prodeje náhradních dílů, školení a poradenské aktivity. Právě o aplikaci MyLoko hovoříme s Danielem Pallavicini, který od loňského srpna oddělení vede.

Aplikace MyLoko byla spuštěna letos v lednu a klienty v moderním online prostředí provádí poprodejními službami. Jaký je o ni zájem?

Poměrně slušný. Do konce října se do ní zapojilo a aktivně ji využívá 18 společností, provozují-



cích 39 našich lokomotiv. V této době jsme přes aplikaci řešili 85 požadavků na mimořádný servis a 121 požadavků na pravidelnou údržbu. Zaznamenali jsme i 116

reklamací. Shrnu-li, desktopová aplikace zjednodušila a zrychlila komunikaci se zákazníky a posunula ji o úroveň výše. Už jen tím, že ji lze využívat prakticky kdykoliv.

Její součástí jsou i tři zákaznické úrovně. Čím se liší?

Balíčky služeb rozdělujeme do tří základních úrovní, které označujeme Basic, Standard a Premium. Primárně se liší reakční rychlostí společnosti CZ LOKO na vzniklé požadavky a také možnostmi nově implementovaného monitorovacího zařízení. Mezi provozovateli je nejoblíbenější právě stupeň Premium, kde garantujeme reakční dobu 24 hodin non stop a první výjezdy našeho servisního týmu v případě potřeby zvládneme do tří pracovních dnů.

Které výhody zákazníci získávají?

Hlavními výhodami pro zákazníky při používání aplikace je doležitelná a především dohledatelná kompletní historie vozidla – termíny a rozsahy prováděné údržby, reklamované činnosti, mimořádné údržby a také evidence včetně grafického zobrazení, ukazujícího, kde se lokomotiva v rámci svého životního cyklu právě nachází.

Co to přináší CZ LOKO?

Aplikace nám třeba umožňuje lépe predikovat potřeby zákazníků. Máme i perfektní přehled nad otevřenými případy, protože s rostoucím počtem vozidel na trhu se samozřejmě zvětšuje i administrativní zátěž našeho týmu, kterou je nutné mezi kolegy rovnoměrně rozdělovat. Právě snížení administrativní zátěže

a zvýšení dostupnosti našich služeb, a tím i provozuschopnost zákaznických vozidel, pokládám za významný bonus. Každý motorista ví, že pravidelná údržba mu šetří peníze. A na železnici to je podobné.

Na jaře CZ LOKO získalo certifikát ECM pro údržbu kolejových vozidel, jak vyžadují normy EU. Přibyla tím práce? Jaký čekáte vývoj?

Získat osvědčení Entity in Charge of Maintenance a přizpůsobit procesy ve firmě požadavkům této evropské normy, vyplývající ze IV. železničního balíčku Evropské unie, nebylo zadarmo a stálo nás hodně úsilí. Na druhou stranu stále jde o nové prostředí a je brzy ho hodnotit. Opatření platí od června a těch pár měsíců, co je za námi, na hlubší posouzení či analýzu nestačí.

CZ Trainee program je příležitostí pro talentované studenty

Česká Třebová, Jihlava ■ Celkem sedm studentů technických středních škol a odborných učilišť z Česko-třebovska a Jihlavska se zapojilo do třetího ročníku CZ Trainee programu. Ten začal v listopadu a potrvá až do května 2023. Jeho součástí je i stipendium až do výše 22 tisíc Kč.

„Uplynulé dva ročníky měly velmi pozitivní ohlasy. Věříme, že ten letošní nebude výjimkou. Trainee program může být totiž zajímavou příležitostí, jak si najít práci u stabilního zaměstnavatele, poznat nové kolegy a zjistit, co daná práce obnáší. Někteří „trainisti“ z minulých ročníků se už také stali i našimi zaměstnan-

ci,“ říká Ladislav Budín, garant programu z personálního úseku CZ LOKO.

Právě atraktivita jednotlivých aktivit odlišuje CZ Trainee od podobných programů, které se na trhu práce objevují. Dominuje mu zážitková forma, ale také osobní praktická zkušenost. Studenti poznají výrobní provozy

a prožijí několik dnů praxe ve vybraných odděleních podle svého studijního zaměření. Zúčastní se také společných teambuildingů a navštíví zákazníky jako je Liberty Ostrava či Třinecké železářny, kde se seznámí s využitím lokomotiv CZ LOKO při práci v náročných ocelářských a hutních provozech. To všechno jim

umožní si o firmě udělat bližší obrázek, poznat její kulturu, procesy a role jednotlivých úseků.

„Příležitost je to hlavně pro talentované a motivované studenty, kteří mají chuť pracovat na svém rozvoji a budovat si úspěšnou kariéru,“ dodal Ladislav Budín.

Závodní stravování v České Třebové zajišťuje Aramark. Lídr trhu nabízí řadu novinek

Česká Třebová ■ Novým poskytovatelem závodního stravování v česko-třebovské provozovně se od listopadu stala společnost Aramark, která po výběrovém řízení nahradila firmu Dostál.

Aramark působí v Česku třicet let, během nichž se stal lídrem na trhu stravovacích služeb. Ty poskytuje ve 160 provozovnách, v nichž se denně připraví 155 tisíc jídel. Jde například o TPCA Kolín (15 let spolupráce, 1 500 jídel denně), Siemens (12 let spolupráce, 2 700 jídel denně), Meoptu, Bosch, Panasonic a od roku 2022 i Škodu Auto (24 tisíc jídel denně). V regionu k zákazníkům od roku 2022 patří například firma Rieter v Ústí nad Orlicí, která nám při výběrovém řízení umožnila nahlédnout do zákulisí a blíže poznat, co Aramark nabízí, jak funguje i jak připravované pokrmy chutnají. Co nabízí Aramark pro CZ LOKO? V denní nabídce obědů jsou kromě polévky 4 obědová menu, z toho vždy 2 masitá jídla s gramáží 120g masa a 300g přílohy. Tedy větší porce než dosud. V nabídce je také jedno jídlo bezmasé, případně sladké nebo „zdravé“ (gramáž 400g) a minutkové jídlo s gramáží 150g masa. Doplnkovou službou a novinkou je teplý bufet, který funguje mi-



Změnou prošlo i zázemí jídelny, do něhož Aramark nakoupil nové technologie a zařízení.

mo objednávkový systém. Jídlo vždy dostanete bez předchozího objednání a do výše 300g lze na talíř libovolně kombinovat vše, co bude v daný den v nabídce. Jde o zajímavé zpestření a někdy také záchranu pro ty, co si nestihli nebo zapomněli objednat. Denní nabídka také zahrnuje několik druhů salátů, s možností libovolného dochucení bylinkovými oleji a zálivkami, a nápoje. Kapacita česko-třebovské závod-

ní kuchyně je omezená, a proto se polévky a hlavní jídla dovážejí, zatímco minutky, teplý bufet a saláty se připravují na místě. Počítáme i s místní přípravou dezertů a s prodejem chlazené, vakuově balené stravy. Aramark zajišťuje rovněž provoz kantýny s nabídkou doplňkového zboží. Její sortiment se podle požadavků zaměstnanců postupně doplňuje.

Nový poskytovatel zavádí i dal-

ší novinky jako je platba platební kartou, možnost vyřídít objednávku v klidu z domova přes chytrý telefon nebo počítač. Není tedy třeba být v práci, stravování si lze objednat o dovolené, nemoci nebo ze služební cesty. Mezi zatím neznámé novinky patří rovněž burza obědů založená na principu – když vím, že objednaný oběd nevyužiji a už ho nelze odhlásit, mohu ho nabídnout ostatním.

Firma prostřednictvím ankety přitom sleduje spokojenost stráváků. Ti tak mají možnost každý den hodnotit jídlo na tabletu známkováním jako ve škole. Ta s nejvyšším hodnocením se pak v nabídce objevují častěji, zatímco ta s horšími známkami z ní naopak mizí.

Změnou prošel rovněž i interiér jídelny včetně jejího zázemí, do něhož Aramark nakoupil nové technologie a zařízení.

Některé další změny jako nevzdávání obědů do vlastních nádob nebo výdej jídla s sebou do dražších eko-papírových obalů místo těch polystyrénových, nemusí být pro někoho zcela komfortní. Nejde o rozmar dodavatele, ale pouze dodržování platné legislativy a hygienických pravidel.

Co říct závěrem? Přestože hned první den bylo vydáno rekordních 300 jídel a zaznamenali jsme převážně pozitivní ohlasy, na celkové hodnocení je zatím brzy. Věříme ale, že zaměstnanci změnu přijmou pozitivně a jejich zájem o závodní stravování dál poroste. Je to velká změna, ale zároveň i výzva, dělat věci jinak a lépe. I když někdy trvá, než si k ní člověk najde cestu.

Ivana Krátká,
vedoucí personální administrativy