

*Locomotion Excellence®*

Podzimní veletrhy umožnily oslovit další zákazníky

2

Rozvoj zaměstnaneckého portálu. Aktuální stav a připravované novinky

4

CZ LOKO Services: Nový standard kvality ve výrobě i službách

6



Josef Gulyás, generální ředitel CZ LOKO, v rozhovoru říká:

## Stále máme šanci cíle aktuálního fiskálního roku splnit

Život je opravdu samá změna. Zatímco v loňském fiskálním roce od dubna 2024 do března 2025 společnost CZ LOKO utržila 4,1 miliardy Kč a před zdaněním vytvořila zisk téměř 120 milionů Kč, vzápětí na firmu dopadly problémy nákladních železničních dopravců v Evropě. „Byl to tvrdý náraz, se kterým jsme se nevypořádali úplně ideálně, ale věřím, že teď, na konci roku 2025, jsme z nejhorsího venku,“ říká Josef Gulyás, generální ředitel CZ LOKO.

**Jako na houpačce, řeklo by se. A to sotva během pár měsíců.**

Život přináší opravdu pouze jedinou jistotu, a to, že se vše kolem nás neustále mění a dynamicky vyvíjí. Fiskální rok 2024 byl prvním, který bych si dovolil nazvat stabilizačním. Výsledky byly velmi dobré. Podařilo se nám otevřít další trhy, a také jsme vyplatili nejvyšší roční bo-

nus v historii firmy. Do letošního fiskálního roku jsme si přinesli relativně vysoké rezervy, o které jsme ale bohužel velmi rychle přišli.

**Co se stalo s trhem?**

Tvrdě nás zasáhly ekonomické a finanční problémy nákladních železničních dopravců napříč Evropou. Způsobil je radikální pokles objemu přeprav

a nepružnost evropské legislativy. Na nás bohužel také dopadly zásadní problémy DAKO CZ s dodávkami a kvalitou. Byl to tvrdý náraz, se kterým jsme se nevypořádali úplně ideálně, ale věřím, že teď, na konci roku 2025, jsme z nejhorsího venku.

**Jak tedy dopadla první polovina fiskálního roku 2025?**

Situace na trhu není jednoduchá. Oproti rozpočtu letošního roku máme tržby nižší o více než 400 milionů Kč, také zisk je o zhruba 20 milionů nižší. Nicméně rentabilitu tržeb se podařilo zvýšit. Abych byl férový, je třeba dodat, že jsme část problémů nebyli schopni ovlivnit.

(Pokračování na straně 3)



**Starosta v CZ LOKO.** Českotřebovský starosta Zdeněk Řehák v říjnu navštívil CZ LOKO, které je jedním z největších zaměstnavatelů ve městě a regionu. Vlastně se tak vrátil na známá místa, neboť dříve ve firmě pracoval. „Silně proto vnímám proměnu, kterou zdejší areál prošel,“ uvedl. Ocenil, že se investuje nejen do pracovišť, ale i zázemí zaměstnanců. „Je to doklad, že firmě záleží na podmínkách pracovníků,“ uvedl Zdeněk Řehák.

Spolu s předsedou představenstva Josefem Bártou a manažery hovořil také o modernizaci místního železničního uzlu, především o prodloužení současného podchodu staniční budovy až do CZ LOKO. Zmínil také současné městské investice a nově vzniklý Nadační fond HOMERUN, který podpoří mladé lidi v jejich vzdělávání, profesním růstu a návratu zpět do regionu. Na snímku Karel Švercl, Josef Bárta a Zdeněk Řehák.

## Udržet se na špičce oboru znamená pořád hledat nové cesty

Vážené dámy a pánové, vážení spolupracovníci.

Mám dojem, že čas se nějak zrychluje. Téměř každý den se něco děje, železniční prostředí nevyjímaje. Vývoj, konstrukce, realizace a složité procesy schvalování, a bohužel také spousta další byrokracie je to, co dnes a denně řešíme. Ale zase, kdyby to bylo jednoduché, chtěl by to dělat každý. Neustále si uvědomuji, že CZ LOKO je v mnoha oblastech unikátní, s řadou mimořádně schopných, chytrých a pracovitých lidí. Proto dokážeme vyrábět krásné a vynikající lokomotivy.

Udržet se na samé špičce oboru znamená pořád hledat nové cesty ke zlepšení, zvýšení stability, bezpečnosti a efektivitu firmy. Stále platí to známé Nerudovské „kdo chvíli stál, již

stojí opodál“. A to my nechceme a nesmíme připustit.

I proto jsem přesvědčený, že vytvoření CZ LOKO Services je dalším krokem přesně na této cestě. Vlastní záruční a pozáruční servis se nám dlouhodobě nedařilo provádět efektivně. Vždy to byl nějaký přívazek k hlavní výrobě, který byl ztrátovou částí firmy. Nyní to změníme. A současně zlepšíme pozici u zákazníků, od nichž jsem nezdárka slýchal nemálo stížností a stesků.

Dal jsem firmě CZ LOKO Services do vínku, že když se podaří převzít od našich subdodavatelů výrobu některých komponentů, budu to plně podporovat. Zatím se totiž nevyhne zpoždování subdodávek. A když nemáte hlavní rámy, nelze začít stavět lokomotivy. Finančně pak tratíme. Proto chceme mít pod přímou kontrolou výrobu a dodávky důležitých a jedinečných



**Josef Bárta,**  
majoritní akcionář  
a předseda představenstva

komponentů. Pro bezpečnost firmy a její fungování to je velice důležité.

Stejně jako zlepšující se finanční výsledky CZ LOKO. Nedávno jsme uzavřeli fiskální rok 2024 a i přes všechny penále, hlavně díky komplikacím s ETCS, jsme rok uzavřeli velice dobře. Nyní jsme už za pololetím fiskálu 2025, který vypadá také slušně. Věřím, že období stagnace, které postihlo evropskou železniční nákladní dopravu, ustojíme. Předpoklady jsou zřejmé. Máme vlastní portfolio výrobků a jsme schopni se prosadit i oproti velkým hráčům v dalších zemích Evropy. Díky dlouholeté systematické a efektivní práci celé firmy se tyto dopady dotknou našich zaměstnanců jen minimálně. A to ještě jen v oblasti agenturních pracovníků. Holding CZ LOKO je tedy stále velmi perspektivním zaměstnavatelem.

Postupně se zbavujeme obrovského bolehavu a zátěže v souvislosti právě s ETCS, a pokračujeme v investicích do zlepšení efektivitu, kvality práce a pracovních podmínek, i když nejsou tak rozsáhlé jako ještě nedávno.

S velkou pokorou a respektem Vám chci poděkovat za práci, které si, jak opakovaně říkám, velice vážím. Každou firmu dělájí především její zaměstnanci, kteří ji buď rozvíjí, nebo uduší. A my se rozvíjíme! Obdobně chci poděkovat i vedení firmy a generálnímu řediteli. Během posledních let ji provedli náročným obdobím.

Přeji Vám i Vaším blízkým hezké vánoční svátky a do roku 2026 zdraví, štěstí, spokojenost a hodně sil do další práce. Věřím, že ji budeme mít stále dost.

# Vrátnice u železniční trati zmizí. Nedaleko vyrostou nová

**ČESKÁ TŘEBOVÁ** ■ Zaměstnanci i návštěvami hojně využívaná spodní vrátnice českotřebovské provozovny CZ LOKO, zajišťující pěší napojení z města, projde zásadní úpravou. Důvodů je hned několik.

V této tzv. Budově ředitele, v níž byl po léta umístěný vstup do areálu, zůstala funkční už pouze vrátnice. Stalo se tak po rekonstrukci nedaleké tzv. Sociální budovy na kancelářský objekt, do něhož se všichni THP zaměstnanci přesunuli (viz minulé číslo zpravodaje).

Budova „spodní vrátnice“ představuje historicky jednou z nejstarších staveb v areálu a její modernizace podle standardů 21. století je tak prakticky vyloučena. Proto dojde k její demolici. Předpokládáme, že se tak stane v zimě 2025/2026. V tomto prostoru zůstane jen zpevněná plocha určená pro logistiku.



Nová vrátnice vznikne mezi Halou ETS a Sociální budovou. Bude ji tvořit lehký modulový systém, jak ukazuje vizualizace. Naváže na ni nová zpevněná plocha a oplocení, včetně branky pro pěší a obslužné brány.

Současně jsme museli reagovat na rekonstrukci celého železničního uzlu Česká Třebová, jejíž součástí je i zrušení stávajícího podchodu a jeho nahrazení novým. Ten povede od nástupiště z výpravní budovy a vyústí zhruba o 120 metrů dále směrem na Brno. Bude tedy smě-

řovat na současnou komunikaci, která navazuje na areál CZ LOKO v místech brány u Haly ETS. Nová vrátnice tedy vznikne v prostoru mezi Halou ETS a Sociální budovou. Její stavba bude tvořena lehkým modulovým systémem, naváže na ni nová zpevněná plocha a nově řeše-

né oplocení, včetně branky pro pěší a nové obslužné brány. Samozřejmě je kompletní napojení na areálové síť. Důležité funkce spojené s provozem vrátnice jako je ohlašovací požárů, nepřežitá služba ostrahy nebo klíčový systém, budou přeneseny na střední vrátnici, kte-

rá se stane hlavní vrátnicí provozovny. Nová spodní vrátnice bude mít od začátku roku 2026 zkrácenou provozní dobu, což znamená, že v noci a o víkendech bude uzavřena. Tím se sníží i náklady na ostrahu areálu.

**Jan Gregar,**  
vedoucí správy majetku a investic

## Flexibilita umožňuje rychle reagovat na aktuální situaci

**ČESKÁ TŘEBOVÁ / JIHLAVA** ■ Pokles výkonů v nákladní železniční dopravě ovlivnil dění v CZ LOKO. Zatímco v České Třebové se díky operativnímu plánování společně s obchodním oddělením podařilo nové práce zajistit včas a výpadek eliminovat, v provozně Jihlava došlo ke krátkodobému výpadku práce. Proto došlo ke snížení přesčasových hodin a úpravě fondu pracovní doby. Pátky byly z provozních důvodů pro výrobu ponechány volné, aby bylo možné kapacitu

flexibilně přizpůsobit dostupným zakázkám. To se i děje. Některé party, jako lakovna a elektronici, jedou ve standardním pracovním režimu. Od prosince se začnou přidávat postupně další čtyři. Tato flexibilita nám umožňuje rychle reagovat na aktuální situaci a plnit plánované termíny předání zakázek i v obdobích zvýšených nároků.

### Od ledna opět naplno

Od ledna 2026 se situace

v Jihlavě začne vracet do normálního režimu a výroba se opět rozjede v plnohodnotné kapacitě. V několika měsících očekáváme také mírný přetlak nad plánovaným fondem, což umožní plné vyřízení jednotlivých provozů.

Dlouhodobá stabilita výrobních kapacit je pro nás klíčová, a proto pravidelně hodnotíme vyřízení provozů na následující roky. I přes tento nenadálý stav jsme dokázali rychle přijmout opatření, čímž se podařilo minimalizovat negativní do-

pady a nebylo nutné redukovat stavy kmenových zaměstnanců.

### Výhled na další roky

Dlouhodobý výhled zakázek ve výrobním plánu je stabilní na další nejméně dva roky. To je velmi pozitivní zpráva. Týká se jak provozovny Česká Třebová, tak provozovny Jihlava. Klíčové projekty zahrnují především sérii 742.7 III pro ČD Cargo, nová speciální vozidla MUV 75 pro Správu železnic a také další duální lokomotivy, představující

nejmodernější produkci CZ LOKO, s níž firma spojuje svou budoucnost. Postupně se rovněž doplňují zakázky v oblasti opravárenství, především opravy L3 a L4 z našeho v minulosti vyrobeného portfolia.

V současné době probíhá přezkoumání dalších zakázek pro Jihlavu i Českou Třebovou, které mohou v následujících obdobích přinést další posílení výrobního plánu v dalších letech.

**Lukáš Hrdina,**  
manažer plánování CZ LOKO

## Podzimní veletrhy umožnily oslovit další zákazníky

**GDAŇSK** ■ Společnost CZ LOKO se na podzim představila na dvou významných evropských veletrzích železničního průmyslu – TRAKO 2025 v Gdaňsku a EXPO Ferroviaria v Miláně. Zatímco v Polsku je strategickým cílem proniknout na důležitý a perspektivní trh, v Itálii

pak potvrdit a rozšířit dosažené pozice.

„Zahraniční trhy jsou pro nás velmi důležité. A účast na obou prestižních veletrzích nabízí možnost představit se bezprostředně všem zájemcům o spolupráci,“ říká Kateřina Petrošová z firemního marketingu.

A potvrzuje to i účast CZ LOKO v několika zásadních výběrových řízeních, která v Polsku probíhají. Jedním z nich je tendr na lokomotivy řady 744 pro polského dopravce PKP Intercity.

Na EXPO Ferroviaria představilo CZ LOKO především své inovace. Prim hrála historicky prv-

ní duální a hybridní lokomotiva DUAL 2000, jejíž vlastníci jsou právě z Itálie. Letošní ročník přitom potvrdil pokračující mezinárodní zájem o produkty Made in CZ LOKO.

„To se promítlo i do konkrétních obchodních výsledků. Přímou z veletrhu jsme si přivezli kon-

trakt na osm lokomotiv řady 741.7 pro zákazníka CLF. To jen podtrhuje důvěru zahraničních partnerů v kvalitu naší značky,“ dodala Kateřina Petrošová.

Firemní stánek na příštím ročníku Expa nově organizačně a kompletně zajistí mateřská společnost CZ LOKO a. s.



Firemní expozice na veletrhu TRAKO 2025 v Gdaňsku.



Na EXPO Ferroviaria v Miláně představilo CZ LOKO především své inovace.

# Stále máme šanci cíle aktuálního fiskálního roku splnit

(Dokončení ze strany 1)

## V čem byl problém?

Hlavní příčiny jsou v posunu typového schválení ETCS u projektu 742.7/743.2 na straně ERA TV, vynucený posun dodávek modernizací lokomotivy 742.6 pro ZSSK Cargo, už zmíněné zpožděné dodávky a nekvalitní brzdové systémy DAKO CZ, plus další negativní dopady současné krize průmyslu. Propad tržeb je kriticky důležitý v průběhu příštích tří měsíců dohnat. Stále máme šanci cíle aktuálního fiskálního roku, který končí 31. března 2026, splnit.

## Z čeho vycházíte?

Cíle pro fiskální rok 2025 jsou v číslech 3,9 miliardy korun tržeb a 125 milionů korun zisku před zdaněním. Zásadní je, že po více než jedenácti měsících od oficiální žádosti máme konečně typové schválení ETCS pro řady 742.7 a 743.2. To s sebou nese vysoké zádržné v řádu stovek milionů korun a bohužel také extrémně vysoké penále.

Daří se konečně posouvat k finálnímu schválení i další ETCS projekty u řad 753.7, 744, 365. V lednu 2026 také předáme čtyři lokomotivy řady 742.6 pro ZSSK Cargo, které nyní vyrábíme na sklad.

## Lze zamezit výpadkům dodavatelů?

To je složitý téma. Ale zavedli jsme soubor opatření, abychom do budoucna zamezili právě negativním vlivům výpadků dodavatelů. Proto CZ LOKO Services například převzala výrobu rámců podvozků, chladicích bloků a další kovovýroby. Zavedli jsme i projektové řízení dodávek DAKO CZ, zároveň konstrukčně pracujeme na tom mít alternativu brzdových jednotek od KNORR Bremse, abychom nebyli závislí na jednom dodavateli.

## A co vnitřní procesy. Zlepšily se?

Kvalita procesů, způsobu předá-

vání a řízení informací se přesně projeví ve chvíli, kdy přijde nějaký problém. A musím říct, že naše schopnost a reakce na současné problémy dodavatelů či turbulentní vývoj u našich klientů nebyla dostatečná. Bohužel, opět jsme zaznamenali posuny výroby, nárůst skladů a nedokončené výroby, špatnou komunikaci napříč úseky, negativní dopady do kapacity výroby. Téměř to vyvolalo nutnost krizového řízení ve velmi krátké době za sebou.

## Na ERP velmi spoléháme

### Pomůže v tom informační systém ERP?

Velmi na to spoléháme. Je to naprosto zásadní věc. Jde o rozsáhlý projekt, který představuje zásadní krok k digitalizaci a efektivitě řízení. Kromě kompetence odpovědných lidí nám už nyní, v době zavádění, dává super zpětnou vazbu.

### Jak jste s ním daleko?

Dokončili jsme úvodní fázi revize a popisů procesů, začínáme kritickou fází implementace. Je to prioritní číslo jedna napříč celou firmou. Ukazuje nám, jak máme rozříšit procesy, neefektivní způsob sdílení informací, a to ještě na několika různých IT platformách. Největší slabinou se ukazuje distribuce, řízení a aktualizace konstrukční a výrobní dokumentace. Neustále tvoříme nepohyblivé zásoby, negativní vlivy do plánování, nedaří se nám předávat výkony v dekadách. Když se pak objeví více problémů najednou. Vše řešíme na poslední chvíli nebo pozdě.

### Co z toho plyne?

Za vším hledejme efektivitu a zisk. Bez zisku nelze zlepšovat podmínky zaměstnanců, investovat a dále se rozvíjet. Právě to by měl nový systém ERP pomoci odstranit.



V rámci „generálky“ jak by informace mohly být sdíleny, z toho co jsem na vlastní oči viděl, jde mi snad konečně do 21. století. V roce 2026 to bude o jeho implementaci, nasazování a zprovoznění. Plně v provozu by měl být od dubna 2027.

## O efektivitě nových investic

### Dobře, ERP je tedy nyní ta nejzásadnější investice. Jak se ale vůbec daří investice využívat?

Velmi dobrá otázka. Investujeme stovky milionů korun do produktů, technologií, zlepšení pracovních podmínek, logistiky a musíme se naučit výrazně důsledněji

měřit reálný přínos investic. Především u těch, které nejsou nucené – u strojních investic, softwarových investic, kde cílem bylo zásadní zvýšení efektivit, snížení norem nebo počtu THP pracovníků. Tady se nám to ne vždy daří.

Především u investic, kde to znamená komplexní zásah do procesu, způsobu řízení, výrobních postupů a nepopulární opatření na Úseku realizace, je několik zásadních investic, které zatím zdaleka nenaplnily očekávání.

### Jde tedy o efektivitu?

Nejen o ni. Je třeba si uvědomit, že nezbytnou podmínkou pro dlouhodobý růst je vedle efektivit také ziskovost. Ta

nám umožňuje investovat, vyvíjet nové produkty, otevírat nové trhy, s aktuálním cílem dostat se do západní Evropy.

Má-li být CZ LOKO nadále stabilním zaměstnavatelem, musíme se rozvíjet, získávat nové trhy. Bez toho neporosteme a budeme stagnovat a slábnout. Velmi si cením, že se nám podařilo prakticky z nuly prosadit s EfiShuntery 1000 ve Švédsku a Norsku, nadějně se jeví vstup do Polska s touto lokomotivou. Velkou výzvou je západní Evropa, zvláště Německo, Rakousko a Švýcarsko, kde jsme vývoj vhodných produktů už spustili. A souběžně analyzujeme obchodní potenciál v těchto zemích.

## Firmu táhnou lidé

### Za pár dnů se změní letopočet. Co říci závěrem?

Milé kolegyně, milí kolegové, lokomotivy sice táhnou vlaky, ale firmu táhneme my – tým CZ LOKO. Někdy je potřeba přidat plyn, někdy bych zase montoval omezovač rychlosti, tak jak to v realitě života prostě je.

Chci vám poděkovat za práci, kterou letos odvádíte. Za to, že držíte směr, i když jsou koleje občas trochu křivé. Za energii, nápady i humor.

Akcionářům, především tomu majoritnímu, zase za dlouhodobou podporu a především stabilitu.

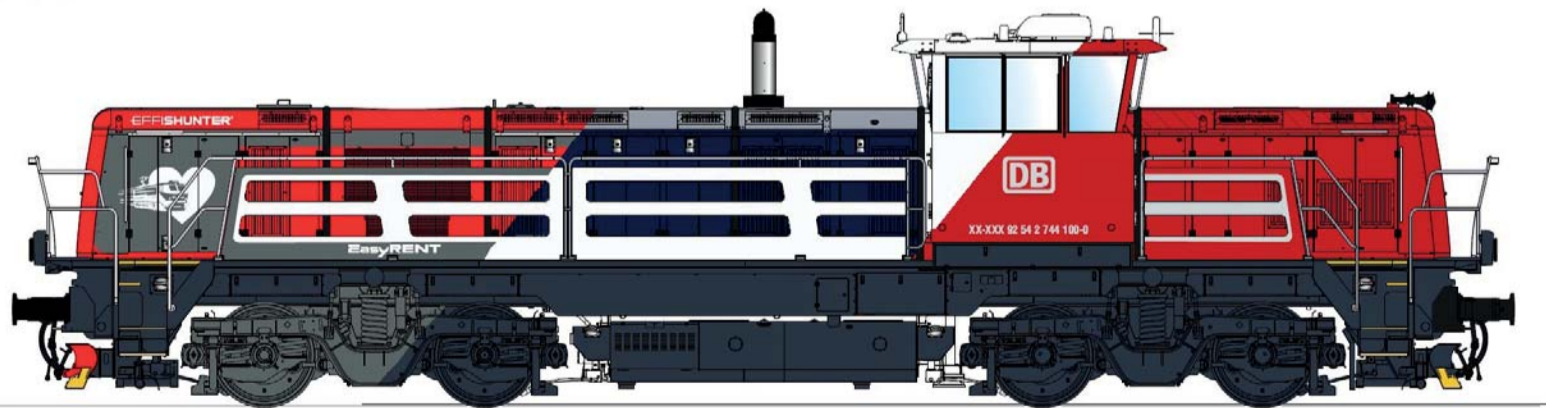
Přeji všem, ať si o svátcích opravdu odpočinete. Ideálně tak, aby se vám alespoň pár dní nezdálo o lokomotivách, dílnách ani termínech.

Ať jsou vaše Vánoce klidné, pohodové a bez jediného nouzového brzdění. Do nového roku vám přeji pevné zdraví a dobrou náladu. Ať je rok 2026 rokem, kdy se zase posuneme dopředu.

Děkuji vám všem.

## Příběh lokomotivy, který ilustruje současnou dobu

**ČESKÁ TŘEBOVÁ** ■ Když byla koncem roku 2023 do výroby zařazena lokomotiva 744.192, měla sloužit půjčovně CZ LOKO, v níž si zákazníci sjednávají krátkodobé a střednědobé pronájmy. V té době ale vrcholila poptávka po vlastních lokomotivách, a proto si ji nakonec koupila firma Retrack Czech. Ta se dlouhodobě držela v první desítce nejvýznamnějších dopravců na české železnici. V červnu se v Jihlavě také školili její strojvedoucí a následovat mělo předání samotné lokomotivy. Jenže nákladní železniční doprava nezažívá právě dobré časy. Objemy přeprav letí dolů a časy, které máme ještě v živé paměti, jsou pryč. Kúrovcové dřevo bylo vytěženo a přepraveno, ukrajinské obilí se vrátilo zpět na moře, s omezením těžby energetického uhlí klesla jeho přeprava, zdroje plynu se podařilo diverzifikovat.



Koláž vytvořená ze všech tří barevných provedení, které měly být na lokomotivě.

Železniční nákladní doprava tak ztratila až sedminu výkonů! To dopadlo i na Retrack Czech, který se dostal do insolvence. Proto se pro již dokončenou lokomotivu 744.192 začal hledat nový zákazník. Tím se v říjnu stal dopravce DB Cargo Czechia,

který ji ve svých barvách nasadil v okolí Pardubic, Hradce Králové nebo Ostravy.

Pro CZ LOKO bezesporu úleva a vyřešený obchodní případ. Jenomže současná situace na trhu dopadá i na firmu samotnou. Projevilo se to snížením objemu

zakázek, odchodem některých zaměstnanců z českotřebovské provozovny a zavedením čtyřdenního pracovního týdne v provozovně Jihlava. Ke stabilizaci by mělo dojít v průběhu prvního čtvrtletí 2026, kdy se naplno projeví výhody firemního portfo-

lia, které zahrnuje také speciální hnací vozidla. To se do výroby dostane padesátikusová série MUV 75 pro Správu železnic. Všechno souvisí se vším. Máloco ilustruje dnešní dobu jako příběh lokomotivy 744.192.

**Dalibor Palko**

# Rozvoj úspěšného zaměstnaneckého portálu. Aktuální stav a připravované novinky

V srpnu 2024 byl pořízen zaměstnanecký portál s cílem zefektivnit komunikaci personálního úseku se zaměstnanci. A také vytvořit nástroj pro manažery, který umožní přístup k personálním údajům podřízených kdykoliv a odkudkoliv, bez nutnosti opakované komunikace s personálním oddělením. V rámci pořízeného balíčku bylo k dispozici 12 postupně zprovozněvaných modulů v horizontu tří let.

**ČESKÁ TŘEBOVÁ** ■ Od spuštění prvního modulu uplynulo devět měsíců. Lze tedy rekapitulovat dosavadní průběh spuštění jednotlivých modulů, ukázat, co se v uplynulých měsících podařilo, jak KS Portál funguje, kdo ho využívá a nastínit jeho další rozvoj v nejbližších měsících.

Aktuálně je portál přístupný pouze pro ty zaměstnance, kteří mají zřízeno přihlášení do počítače, mají tedy firemní e-mailovou schránku. Jedná se tedy především o THP pracovníky a režijní dělníky.

Plně funkční jsou nyní tři moduly a další dva jsou ve fázi testování. Každému spuštění modulu předchází složitý testovací proces od počátečního nastavování parametrů, detailního testování jednotlivých kroků, až po následné odladění chyb ve spolupráci s dodavatelem. Na zprovoznění jednotlivých modulů se podílí kromě personálního oddělení především IT oddělení, případně další oddělení, kterých se daný modul dotýká.

## Co již v KS Portálu funguje

- Modul „Změny osobních údajů“ a „Změna čísla účtu pro zasílání mzdy“ – spuštěn v březnu 2025. Zde může zaměstnanec požádat o změnu všech osobních údajů (například bydliště, doručovací adresa, doklad totožnosti, zdravotní pojišťovna, rodinní příslušníci, dosažené vzdělání, nové bankovní spojení pro zasílání mzdy).

- Modul „Služební cesty“ – spuštěn v říjnu 2025. Nabízí jednoduchou elektronickou správu služebních cest, tuzemských i zahraničních, a to jak pro zaměstnance, tak pro jejich vedoucí. Schvalování jednotlivých fází služební cesty je řízeno schvalovacím workflow, přenášeným automaticky z organizační struktury jednotlivých úseků a oddělení. Od žádosti o služební cestu, její schválení, případně poskytnutí zálohy, přes vyplnění průběhu služební cesty včetně doložení cestovních výdajů až po samotné vyúčtování cestovního příkazu formou vyplacení ve mzdě zaměstnance, je vše zcela intuitivní a snadné.

Výsledkem je zefektivnění a zrychlení procesu, povolení služební cesty, stejně tak následné schválení vyúčtování cestovních nákladů může provést vedoucí odkudkoliv a rovněž odpadá fyzické doručování cestovních příkazů do finanční účtárny. Bonusem je přehlednost a snadná dohledatelnost toho, v jaké fázi zpracování se konkrétní cestovní příkaz nachází. Tento modul funguje velmi krátce, ale rychle si získává mezi zaměstnanci své místo, což dokazuje více než 50 úspěšně zpracovaných cestovních příkazů již v prvním měsíci provozu.

## Nejbližší budoucnost

Připravujeme spuštění testovaných modulů. Jedná se o:

- Modul „Prémie THP“ – tento modul umožní automatizaci pro-



Jednou z investic v českořebovské provozovně je i nové pracoviště obrábění. Finální layout byl schválen v dubnu, následovaly stavební práce. V červenci došlo na stěhování CNC centra a v srpnu na zbytek obráběcích strojů. Výsledkem je lepší pracovní prostředí.

cesu udělování prémie THP zaměstnancům a režijním dělníkům od vygenerování počátečního nároku, přiznání prémie složky nadřazeným, až po zápis do mzdy zaměstnance, rovněž s využitím nastaveného schvalovacího workflow, přenášeného z organizační struktury.

V tomto případě se nejedná o standardně nabízený modul portálu, ale speciální zákaznickou úpravu na míru pro CZ LOKO. To obnáší složitější a časově náročnější proces testování, od nastavování jednotlivých parametrů, kritérií a schvalovacích workflow ve všech úrovních. Současně vyžaduje intenzivní spolupráci s dodavatelem při odstranění chyb, což oddaluje plánované spuštění tohoto modulu. Přesto věříme, že termín stanovený na březen 2026 bude dodržen.

- Modul „Daňovka“ – současně s testováním modulu prémie probíhá paralelně i příprava na spuštění modulu Daňovka, elektronického systému zpracování daní, od podpisu Prohlášení

poplatníka až po žádost o roční zúčtování daně a jeho provedení v návaznosti na zpracování mezd. To vše s ušetřením nákladů na tisk a skladování listinných dokumentů, času na ruční vyplňování a přepisování.

V rámci přístupu na svá daňová data může zaměstnanec namísto ročního zúčtování zvolit žádost o vystavení Potvrzení zdanitelných příjmů místo žádosti o roční zúčtování daně u zaměstnavatele. Podpis daňových dokumentů může zaměstnanec provést odkudkoliv, bez nutnosti osobní návštěvy mzdové účtárny. Výhodou bude i zpětná dohledatelnost každého dokumentu pro mzdovou účetní i zaměstnance.

Budeme se snažit spustit Daňovku na počátku roku 2026, aby ji bylo možné využít v případě THP pracovníků už pro zpracování daní za rok 2025 a pro podpisy Prohlášení k daní na rok 2026.

Velmi by to urychlilo a zjednodušilo celý proces podepisování daní, který vždy na počátku ka-

lendářního roku musí absolvovat všichni zaměstnanci.

## Správný krok

Zavedení KS portálu je pro nás krokem směrem k modernímu a efektivnímu HR a k digitalizaci personálních procesů. Přináší lepší nástroje pro vedoucí, více pohodlí a přehled pro zaměstnance, méně administrativních úkonů pro HR a více času pro lidi tam, kde to má smysl. Nezanedbatelným faktem je i snížení papírování, nákladů na tisk, ručního přepisování, časová úspora. Proto bude portál postupně rozšiřován o další zakoupené moduly, a budeme pracovat rovněž na možnosti rozšíření přístupu do portálu i pro další skupiny zaměstnanců.

Věříme, že je to cesta správným směrem a v budoucnu se nám investovaný čas i prostředky do zaměstnaneckého portálu vyplatí.

**Ivana Krátká**

vedoucí personální administrativy a sekretariátu

# Tým „ajtáků“ řeší, jak vyhovět novým požadavkům zákona o kybernetické bezpečnosti

Od listopadu platí v Česku nový zákon, navazující na evropskou směrnici NIS2. Stát tak reaguje na rostoucí počet kybernetických hrozeb a stanovuje jednotná pravidla pro ochranu sítí a informačních systémů v celé EU.

Cílem je zvýšit odolnost organizací vůči kybernetickým útokům a zavést přísnější bezpečnostní standardy. Jde o zásadní krok ke zvýšení kybernetické bezpečnosti napříč veřejným i soukromým sektorem, neboť se dotkne až 9 tisíc organizací. Rozhodujícími kritérii je typ odvětví a velikost organizace. A protože CZ LOKO patří mezi významné regulované subjekty, vztahují se na něj přísnější pravidla.

„Firma bude muset splnit poměr-



ně obsáhlý soubor pravidel, která státní orgány vyžadují a po přechodném období i kontrolují. Při nesplnění mohou následovat sankce. Příprava a implementace tedy vyžadují plné nasazení celého IT týmu,” říká Pavel Kubický, IT manažer.

Patří sem například zavedení řízení kybernetických rizik, povinnosti vrcholového vedení nebo hlášení incidentů Národnímu úřadu pro kybernetickou a informační bezpečnost do 24 hodin.

## Kroky s předstihem

Jak Pavel Kubický připomíná, informační bezpečnost je jedním z pilířů spolehlivého fungování CZ LOKO. „Každý den pracujeme s důvěrnými daty o zákaznících, partnerech i interních procesech. Jejich ochrana je proto společnou odpovědností. Rostoucí digitalizace přináší nejen nové možnosti, ale také nová rizika, která je nutné aktivně řídit,” dodává.

IT oddělení nečekalo, až tento zákon vstoupí v platnost, ale začalo tuto oblast intenzivně řešit již v předchozím období. Připravilo aplikaci silných hesel, dvoufaktorové ověřování, pravidelné aktualizace systémů, udržování softwarových prostředí ve verzích, majících podporu dodavatelů. A také řízení přístupů jen k těm informacím, k nimž má mít jednotlivý uživatel přístup.

## Nové antivirové řešení

Úplně novým milníkem bylo zavedení bezpečnostního řešení ESET Elite. Výběr vhodného řešení, které by zvýšilo úroveň současného základního antivirového řešení, trval několik měsíců. „Absolvovali jsme několik prezentací a vybrané produkty jsme následně testovali v našem IT laboratorním prostředí. Nechci zabíhat do detailů, ale kromě základního antivirového řešení ESET Protect jsme rozšířili ochranu nad mnoha dalšími produkty,” uvedl Pavel Kubický.

Jde o MS Office – ESET Cloud Office Security (Outlook, Teams, OnDrive a Sharepoint) a ESET In-spect – (nadstavba antiviru, která sleduje chování běžících programů na PC a následně reportuje incidenty), Spam (nevyžádaná pošta), Phishing (kybernetický

podvod, kdy se útočník vydává za důvěryhodnou osobu nebo instituci s cílem získat citlivé údaje), Malware (škodlivý software navržený k poškození nebo zneužití počítačových systémů).

„Nasazením všech těchto bezpečnostních prvků ale vyžaduje každodenní kontrolu bezpečnostních incidentů, které systém hlásí. Následně pak musíme nalézt vhodný postup k vyřešení,” vysvětluje Martin Krpata, který nasazení celého systému zastřešoval.

Vyhovět zákonu, a také vlastním požadavkům na zvýšení kybernetické bezpečnosti v CZ LOKO, vyžaduje hodně práce, která v této oblasti prakticky nekončí. Díky podpoře vedení společnosti, které si potřebu kvalitní ochrany kyberprostoru plně uvědomuje, se očekávané výsledky dostaví.

# Jaroslav Sejkora se po 46 letech loučí. Z mé generace jsem už ve fabrice poslední

**ČESKÁ TŘEBOVÁ** ■ Když pro českotřebovské děti začínal 1. září 1979 školní rok, nastupoval Jaroslav Sejkora do svého prvního zaměstnání. A teď ho s koncem roku 2025 definitivně opustí. Mezitím uplynulo 46 let odpracovaných v jedné továrně, i když se tehdy jmenovala ČSD ŽOS, později ČMKS a od roku 2006 CZ LOKO.

Z mladého kluka, který právě před prázdninami dokončil železniční učiliště, je vítální senior, který se už na život dívá s nadhledem. Z pozice technika kvality.

## S firmou vyrůstal a pak i srostl

„Vždyť já do ní chodil už jako malý kluk. Za minulého režimu bylo tradicí, že se v Žosce na Prvního máje otevíraly brány. Pro nás kluky ze železničářských rodin to bylo dobrodružství. Vylézt si na lokomotivy, zahrát si na mašinfíru, prolézt haly, občas se umazat,“ vrací se do dětství. Na učilišti, kde absolvoval obor mechanik motorových lokomotiv a motorových vozů, chodil do fabriky i do depa na praxi. Proto pokládal za přirozené, že sem nastoupil i do zaměstnání. Začínal na dílně oprav spalovacích motorů. V roce 1994 se posunul na oddělení Řízení kontroly jakosti, kde byl vedoucím Ladislav Vyhliďal. S Miroslavem Adamcem v létě 2004 spoluzakládal servis. Sám řídil dispečink servisu. Prakticky za pochodu se převzaly a vytvářely nové systémy, využívané dodnes.

„V téhle době mě to nejvíc bavilo na oddělení kvality, kde

j jsme řešili problematiku celé lokomotivy včetně legislativy,“ poznamenává.

Jak se firma během desetiletí, zvláště pak po privatizaci, proměnila, měnilo se její zaměření i atmosféra.

„Šlo o obrovskou změnu. To snad ani nelze srovnávat. Vezměte si třeba jen motory. Já začínal na spalovacích motorech ČKD 6 S 310 DR, K 6 S 310 DR a na francouzských 12 PA 4 185. Pak přišly motory K 6 S 230 DR, K 12 V 230 DR a nakonec americké motory Caterpillar. Je to přirozený vývoj, kde lepší nahrazuje horší, hledají se efektivnější řešení. To je přirozený vývoj, který vidíte ve všech odvětvích průmyslu,“ říká.

## Železničářských rodin ubývá

A hned dodává, že moderní technologie jsou nezbytné, ale hlavně to je o zkušenostech. Sám je získával, když dělal na dílně rukama, jezdil na opravy, zakládal servis.

S tím se ale mění také atmosféra a vztahy ve firmě.

„Určitě byla období, kdy spolupráce na dílnách i mezi úseky byla lepší. Víc přátelštější, vstřícnější. Méně se „mailovalo“, víc si lidé povídali, víc jim to prostě všechno leželo na srdci. Možná to bylo i tím, že tady pracovaly někdy i generace železničářských rodin. Ve své době to bylo i čtyřicet procent. Měli k firmě prostě vztah. Přirozeně věděli, jak se chovat, že ke starším a zkušenějším je třeba mít respekt. Tohle mizí. Dost lidí zvláště na dílnách při-



Jaroslav Sejkora

jde a odejde. Nemají představu o železnici a tady se to teprve učí. A to nejde za rok a někdy ani za deset let. Vzájemné pracovní vztahy se prostě budují hůř,“ všímá si.

A není to jen počtem zaměstnanců. Ještě před privatizací měla ŽOS Česká Třebová zhruba 750 lidí. A v samotném „Měste železničářů“ přímo v železničním průmyslu a železniční dopravě působilo na 6 500 lidí. A to se samozřejmě projevovalo i na pracovištích, kde se spousta z nich navzájem znala.

Za největší milník Jaroslav Sejkora pokládá změny, které nastaly po privatizaci v roce 1992.

Tehdy to byla první odstátňovaná Žoska.

„Aby přežila, nezbylo nic jiného než rozšířit opravy lokomotiv. V socialistickém Československu se každá specializovala. U nás to byly opravy motorů řady 310 a francouzské S.E.M.T. Pielstick, zatímco motory 230 se opravovaly na Slovensku. A když se republika rozdělila, my ty „dvěstětřicítky“ převzali. Tím se časem nastartovaly i další změny, včetně výroby vlastních lokomotiv, které jsou stále složitější, plně elektroniky,“ vypráví.

Je jasné, že lokomotivy ho baví. Má je prostě v krvi. Proto u nich prožil celou svou pracovní kari-

éru. Když se za ní ohlíží, zmiňuje, jak je důležité být trpělivý a chtít se stále vzdělávat. Záhy totiž člověk zjistí, že čím je ve firmě déle, tím sice víc pozná, ale zároveň toho stále plno neví.

„Dodnes to platí. Když si myslím, že v lokomotivách mě už nic nepřekvapí, tak brzy narazím na věc, s níž jsem se dosud nesešel. Pak to týden řešíte.“

## Změna je život

Od nového roku už ale bude budoucnost CZ LOKO sledovat z povzdálí. A přát mu další úspěchy, i když třeba teď je na železnici patrný útlum. Ale ten nastával i v minulosti.

„Ať se dělo v minulosti cokoliv, podnik je ve městě už přes 190 let. Pokud bude železnice, bude i firma. O tom jsem přesvědčený. V některých oblastech nemá konkurenci a to je do budoucna velká výhoda. A také někdy nevýhoda, slabina, protože může dojít k sebeuspokojení,“ poznamenává. A dává příklad z fotbalu, kde v FK Česká Třebová trénuje už od roku 2004 žáky. Tříkrát týdně a k tomu kus víkendů. Tedy dvaadvacet let!

„Když máte v týmu dobrého hráče, slabší se mu snaží vyrovnat. A tak by to mělo být i v našem oboru. Tedy i CZ LOKO musí cítit konkurenci. Když za vámi nikdo není, z pohodlné. Je to jiná motivace,“ připomíná.

Sám se těší na klidnější život, zpestřovaný právě sportem a prací pro FK Česká Třebová.

„Ve fabrice jsem z mé generace už zbyl poslední. Ostatní odešli nebo umřeli. Byly to desítky lidí. Ale přijde mi to normální. Tak to prostě v životě chodí.“

# Radim Špatenka je součástí firmy už čtyřicet let

Občas si říká, jestli má firma o takové „veterány“ jako je on, ještě zájem. Někdy si už Radim Špatenka připadá jako inventář. Lokomotivy servisu je a opravuje už čtyřicet let. Od roku 1985, kdy se vyučil v oboru mechanik-opravář pro stroje a zařízení v Nymburku a po počátcích v lokomotivním depu. Je to dlouhá doba.

Jako servisní technik sjezdil Česko i Slovensko, kde se mu obzvláště líbí. Hodně času strávil u zákazníků v Itálii, Srbsku i ve Finsku. Všude chce, aby byl zákazník spokojený. Proto za důležité pokládá budovat a udržovat s klienty dobré vztahy. Co se slíbí a dojedná, má se i v termínu splnit. Spokojenost lidí, co práci přebírají, je pak příjemná. I když mnohdy i na úkor rodiny.

„Děcka byla malá a já dva týdny pryč. Pak chvíli doma a zase nanovo. Manželka byla hodně často na všechno sama. Tohle si člověk naplno uvědomí ale až o hodně pozdě-

ji. Patří jí velký dík,“ říká Radim Špatenka.

Práce ho baví dál, ale už ho také napadá: Jak dlouho ještě? Lidé, s nimiž se po desetiletí při práci potkával u zákazníků nebo v dílnách, už nejsou. Zemřeli nebo odešli do penze. Svět se změnil a někdy se mu zdá, že i jaksí zhrubl. Kolem jsou o generaci nebo dvě mladší kolegové, kterým někdy nerozumí. Úcta k řemeslu a fortelné práci se vytrácí.

„Něco umím, jsem tu celý život a začínat někde jinde už nechci. Ale bývaly doby, kdy třeba atmosféra a vztahy bývaly lepší. Na druhou stranu posun firmy je obrovský. Podle toho, co mohu srovnávat, už na evropskou úroveň. Toho si je třeba vážit, i když nedostatků, včetně těch v odměňování, je kolem nás pořád dost,“ povídá.

A vzpomíná na svého prvního šéfa Radima Lánu, k němuž přirovnává i toho posledního Pavla Hekreho, machra elektronika, jak říká.



Radim Špatenka

„Přímí šéfové jsou strašně důležité. To vám řekne každý. Není to přitom jen o tom, že řídí a připraví práci, ale i o vztazích, at-

mosféře, motivaci,“ dodává. A je jedno, v jakých strukturách to je. Zda v servisu CZ LOKO nebo nově pod dceřinou společností

CZ LOKO Services. Práce se nezmění. I když, jak dodává, jistý útlum v přepravě je patrný a je s ním třeba kalkulovat. Vidět je to i u některých zákazníků, kde lokomotivy nejsou zcela využité.

Vzpomíná také na začátky v dílnách u „starého pana“ Šimka, další zastávku na podvozcích a závažích, kde spolupracoval s Petrem Svojanovským. A pak se už dostal na oddělení kvality, kde se potkal s Jaroslavem Sejkorou a když v roce 2005 vznikl samostatný servis, posunul se tam k už zmíněnému Radimu Lánovi, kde začali ve třech lidech. Dostali zakázku, vzali si koženou brašnu s náhradami a náhradními díly, sedli na vlak a vyrazili. To trvalo dva roky, než dostali auto.

„Všichni to byli skvělí chlapi. S lidským přístupem, odborně zdatní, organizačně schopní. Sice se říká, že každý je nahraditelný, ale někdo prostě hůře. Za nimi byla životní zkušenost. Pro firmu dýchali,“ vypráví.

# CZ LOKO Services: Nový standard kvality ve výrobě i službách

**ZÁBŘEH NA MORAVĚ** ■ Rok 2025 je pro skupinu CZ LOKO rokem zásadní proměny. V rámci restrukturalizace byla oddělena servisní část společnosti a začleněna do CZ LOKO Services a. s. Cílem této změny není jen organizační přeskupení, ale především nastavení nového standardu kvality ve všech oblastech. Další významnou událostí v tomto roce bylo zahájení kovovýroby. Zajištění větší bezpečnosti dodávek, kontrola nad kvalitou, zvýšení flexibility a v neposlední řadě i cena byly hlavní důvody při rozjezdu provozu v Zábřehu na Moravě.

## Výroba v Zábřehu skokově vzrostla

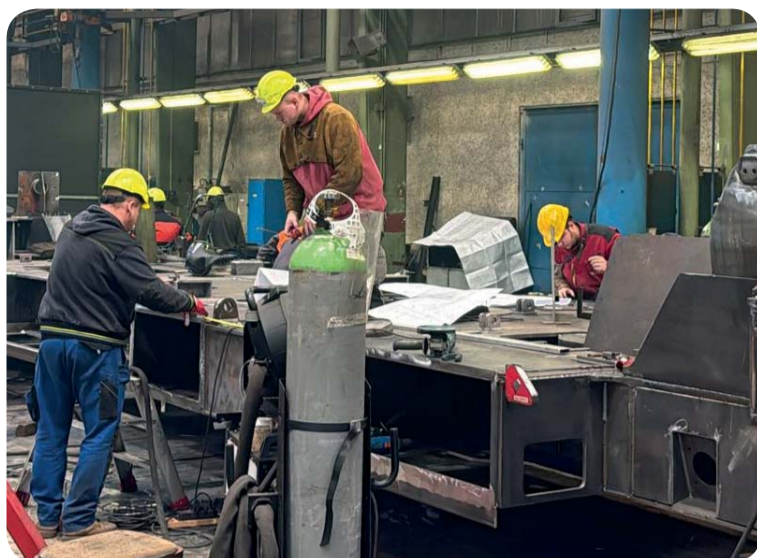
Výrobní závod CZ LOKO Services v Zábřehu prošel v roce 2025 obrovským růstem. V únoru jsme začínali a nyní vyrábíme hlavní rámy, palivové nádrže, rámy podvozků. Připravuje se výroba kapot, chladičů a výfuky tlumičů.

Významným krokem je rozvoj svařovací školy, která bude sloužit nejen jako nástroj pro zvyšování kvalifikace interních pracovníků, ale také pro získávání nových odborníků na trhu práce. Celkově byl odveden obrovský kus práce a všem za to patří veliké uznání a dík.

## Kvalita a stabilita

### Co nás čeká?

Standardizace, snížení fluktuaace a stabilizace pracovních týmů, nastavení systémů řízení kvality. Konkrétním výsledkem bude zlepšená kvalita výroby a pozitivní změna atmosféry na pracovišti. Dlouhodobým cílem je přinést do Zábřehu výrobu pro další zákazníky a nebyť tak plně závislí na prodeji pro CZ LOKO a. s. Jedinou možností jak tento cíl naplnit je nekompromisní kvalita, efektivita a přidaná hodnota ve formě konstrukce a engineeringu.



Modernizace hlavního rámu.



Modernizace hlavního rámu.



Příprava stavby, novovýroba hlavního rámu 744.



Vyrobený prototyp podvozku 744/190.

## Mobilní servis

Mobilní servisní týmy jsou nově plně pod hlavičkou CZ LOKO Services. To znamená nejen formální převod, ale i reálné změny v řízení práce, plánování i komunikaci se zákazníky. Hlavní systémovou změnou je přechod na servisní modul nového systému řízení výroby IFS. Tímto krokem vstupujeme plně do digitalizace procesů. Od zpracování požadavků zákazníků, přes plánování kapacit a materiálu po elektronické výkazy práce a kontrolní seznamy. Bez papírů. Rychleji, efektivněji. S tím souvisí i přechod zákaznické platformy MyLOKO do IFS/B2B

portálu. Název bude stejný, rozdíl zásadní.

## Benefity pro zákazníky

### Co přináší tato změna zákazníkům?

Přístupem do B2B/MyLOKO zákazník vidí stejná data, dokumenty a informace jako například dispečer. Vidí dovnitř našeho produktivního systému. Dispečeré, plánovači i technici pracují s jedním systémem, v němž jsou dostupné všechny informace o plánování, realizaci, úrovni smluvního servisu i historii vozidla. Zákazníci mají do tohoto prostředí regulovaný přístup.

Ve světle všech změn je přechod na novou verzi systému Axapta relativně maličkostí. Jak říká Jakub Hajtmar, manažer Mobilního Servisu: „Digitalizace servisu nám dává možnost být o krok napřed. Víme dřív, co bude potřeba opravit. Víme, kde jsou naši lidé, kde jsou díly. A potenciálně víme jak na to reagovat.“

Ještě si dovoluji jednu vyloženě osobní poznámku. Změna při přechodu na Mobilní Servis se týká každého, bez výjimky. Osobně se setkávám s podporou tohoto kroku. Na druhou stranu ne vždy vidím ochotu pro tento krok něco udělat. Jsme jako třída plavců, kteří se posled-

ní měsíce učili plavat na suchu. Někdo dával pozor, někdo méně, někdo se domníval, že do vody vůbec nepůjde. A nyní jsme ve vodě. Plavte.

## Obchod stojí na důvěře

Pokud chceme růst, musíme být nejen technicky připraveni, ale i obchodně aktivní. A to ve všem, co v CZ LOKO Services děláme. Chceme budovat vztahy na důvěře, přesnosti a férovosti. Ať už v Zábřehu, v Mobilním Servisu, v DEPU Letohrad, v PARI nebo v CZ PMERREL. Naším cílem musí být vždy totéž – být spolehlivým a kvalitním partnerem.

Jak říká Karel Havlíček, business-manager CZ LOKO Services: „Nevyhrávají firmy, které mají objednávky, ale ty, které mají cash.“ To bychom si měli všichni dobře pamatovat.

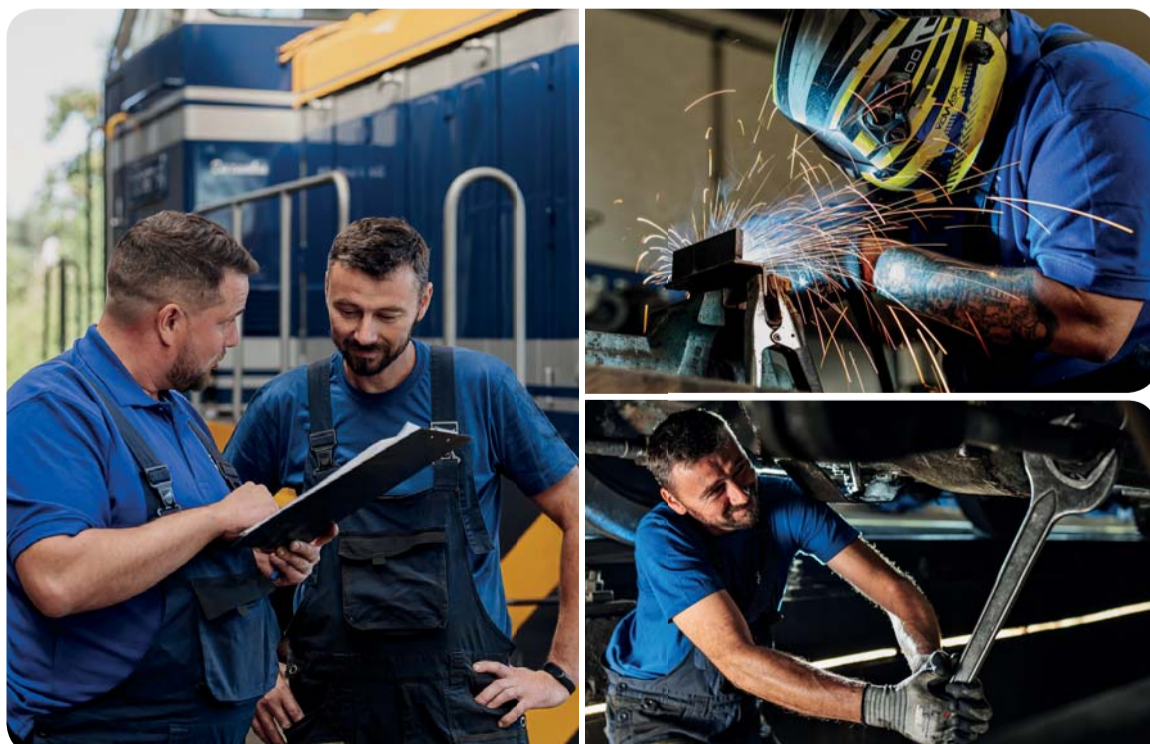
## Nová úroveň přístupu

Spojením silného zázemí CZ LOKO a nové flexibility CZ LOKO Services vzniká jednotka, která se nebojí přijmout zodpovědnost za celý životní cyklus vozidla – od zajištění výrobního dílu po technický zásah na trati. Důraz na kvalitu, stabilitu týmů, nové technologie a moderní přístup ke klientům tvoří základ, na kterém chce CZ LOKO Services stavět svou reputaci doma i na evropských trzích. CZ LOKO Services není jen novým názvem – je to nová úroveň přístupu ke kvalitě, komunikaci se zákazníky a odpovědnosti.

**Tomáš Jedlička,**  
ředitel CZ LOKO Services



Screen mobilní aplikace pro servisní techniky.



Kolegové ze sesterské společnosti PARI CZ Servis Kutná Hora se specializují vedle servisních činností na ETCS projekty a přípravné práce u modernizací lokomotiv.

Miloš Kořínek, nový vedoucí obchodního oddělení CZ LOKO, říká:

## Na švédském a norském trhu se lokomotivy EffiShunter 1000 staly novým standardem

Novým vedoucím obchodního oddělení CZ LOKO se od ledna 2026 stane Miloš Kořínek, který v něm dosud působí jako Key Account Manager Senior. „Mojí odpovědností bude jeho další rozvoj a posílení. Máme jasně stanovené cíle, strategie a konkrétní kroky, kterými jich chci dosáhnout. Obchodní oddělení v posledních letech prošlo výraznou proměnou a troufám si říct, že i stabilizací,“ říká.

### Co vás čeká?

Víme, že pomalu končí období velkých domácích tendrů a let, kdy jak v novovýrobě, tak v opravách nebyla nouze o práci. Tento tlak nyní dopadá na nás i na konkurenci.

Vedle naplnění výrobních kapacit pro nadcházející roky bude hlavním úkolem zavedení obchodní strategie pro jednotlivé země, rozšíření našeho portfolia lokomotiv na nové trhy a zajištění nových obchodních příležitostí s minimální mírou rizika.

### Sám máte za sebou uvedení lokomotiv CZ LOKO do Švédska. Jak složité to bylo?

Navzdory tomu, že nás v projektu potkalo množství komplikovaných situací, můžeme dnes říct, že jsme se dostali do pozice, kdy se EffiShunter 1000 stal novým standardem na švédském a norském trhu. A to jsou zkušenosti k nezaplacení, které dále využijeme. Tuto pozici jsme vybudovali ve spolupráci se všemi úseky CZ LOKO a za to je třeba si vzájemně poděkovat.

### Jakou pozici tedy nyní CZ LOKO na severském trhu má?

Do konce fiskálního roku 2025 bude ve Skandinávii v provozu celkem 24 lokomotiv řady 744.1 a čekají nás další dodávky i účasti v nadcházejících tendrech. Podařilo se nám stanovit jasnou obchodní strategii, díky které bude tento region v dal-

ších letech tvořit jeden z klíčových trhů a příležitostí k dalšímu růstu.

### Co vás ještě potěšilo?

Stejně důležité bylo i nově nastavit spolupráci se Správou železnic. Bylo třeba si uvědomit, že náš svět nekončí předáním vozidla, ale celkovým přístupem a pochopením potřeb zákazníků. Přes množství negativních podnětů, které jsme si museli vyslechnout, se podařilo vztahy obnovit a dokázat, že jsme klíčovým partnerem. Výrazně tomu pomohlo i založení dceřiné společnosti CZ LOKO Services. Díky těmto krokům nás nyní čekají série padesáti nových MUV 75 a další velké opravy, které představují veliký zásobník práce pro naši společnost.

### Ve společnosti CZ LOKO jste už pár let. Jak se vám v ní pracuje?

Velmi si vážím odbornosti lidí na všech úrovních. Od vývoje, plánování a realizaci až po kvalitu, servis a další, na které rozhodně nechci zapomenout. Myslím, že nejsilnější stránkou firmy jsou právě její zaměstnanci a vedení. Jen díky nim se CZ LOKO podařilo dostat do současné pozice a má potenciál se dále rozvíjet.

### A zeptám-li se na slabé stránky? Kde vidíte prostor ke zlepšení?

Podle mě to je práce s daty. Těch nám historicky dost chybí,



včetně jejich kvality. V současné podobě je velmi náročné je zpracovávat, vyhodnocovat a zahajovat na jejich základě další kroky. Věřím, že v tomto směru pomůže příchod nového ERP.

Zároveň je nutné se okamžitě začít připravovat na složitá výběrová řízení v jednotlivých zemích. Zkušenosti ze Švédska, Švýcarska i Polska ukazují vyšší standardy a náročné požadavky, které často převyšují naše dosavadní možnosti. Pokud chceme na těchto trzích uspět, musíme se tomuto tématu začít věnovat mnohem intenzivněji.

### Pojďme se ještě vrátit k vaší nové pozici. Chystáte změny?

S mým přesunem na pozici vedoucího obchodního oddělení bylo nutné se zamyslet nad strukturou týmu a přerozdělením portfolií jednotlivých obchodníků i zákazníků. První kroky začaly již s příchodem dvou nových Key Account Managerů. Jeden z nejzkušenějších obchodníků Martin Stejskal bude dále rozvíjet na-

še působení v Itálii. Čeká nás tam velké množství oprav vyššího stupně i dodávky nových lokomotiv. Zároveň převezme i zákazníka ČD Cargo.

### A další členové týmu?

Roman Hauerland bude v následujících dvou letech zajišťovat postupné předání agendy ČD na kolegy. Andrea Németh bude nadále rozvíjet akviziční potenciál v tuzemsku, Slovensku, Maďarsku, Rumunsku a Turecku. Jan Vrba se kromě balkánských trhů zaměří na vytvoření oddělení Product Managementu, od kterého očekávám jeden z nejdůležitějších dlouhodobých přínosů.

### Mluvil jste o interní spolupráci uvnitř firmy. Na co se zaměříte?

CZ LOKO je a bude obchodně řízená firma. Proto je pro mě klíčová spolupráce s ostatními úseky. Musíme zlepšit kvalitu vstupů směrem k chystaným zakázkám – kvalita vstupů vždy odpovídá kvalitě vstupů.

Rolí obchodu je zároveň vysvětlovat ostatním úsekům všechny souvislosti i dopady jednotlivých rozhodnutí na celou firmu. To je něco, co si musíme uvědomit a začít na tom intenzivně pracovat.

### A pokud jde o klienty?

Chci intenzivně pracovat na využití potenciálu spolupráce s CZ LOKO Services a dalšími dceřinými společnostmi. Je třeba výrazně posílit full service a prodejnou službu. Naplno musíme využít životní cyklus lokomotivy. Tedy nejen po dobu záruky nebo během oprav, ale i v pravidelné a korektivní údržbě, údržbě ETCS a poskytování ECM.

### Kde vidíte další obchodní příležitosti?

Hlavní prioritou je dostat EffiShunter 1000 do Německa a následně do Rakouska. Je dobře, že se k této myšlence po letech vracíme. Souběžně je naším cílem náročný polský trh.

Důležitým krokem, pokud nechceme ztratit naši pozici, je další vývoj – například DS 2000 v AC variantě. Rozšíření na nové trhy je nezbytnou nutností a odpovídá tomu také aktuální stav obchodního plánu pro rok 2028. Primárním úkolem našeho oddělení bude zajistit dostatečný objem zakázek, aby si CZ LOKO mohlo dovolit udržet svou současnou podobu.

### Když odhlédneme od práce, co vás baví, jak trávíte volný čas?

Kdo mě zná, ví, že miluji myslivost a vše, co k ní patří. Příroda, les, můj pes a klid jsou pro mě nejlepším balzámem a místem, kde si odpočinu. Baví mě i sport, ale na něj mám už méně času než dřív. Ale stále jsou pro mě brusle ve skateparku a lyže v hlubokém sněhu nezbytností.

## Audit ocenil technologický posun i přístup zaměstnanců

**ČESKÁ TŘEBOVÁ/JIHLAVA** ■ V provozovnách Česká Třebová a Jihlava se v září konal dohledový audit společnosti Intertek, zaměřený na oblasti řízení kvality, životního prostředí, BOZP a požární ochrany. Výsledek dopadl velmi pozitivně.

„Certifikáty jsme opětovně obhájili, a to pouze s několika drobnými doporučeními ke zlepšení. Většinu námětů se podařilo vyřešit přímo během auditu díky aktivní spolupráci našich zaměstnanců,“ uvedla Petra Hažmuková, manažerka procesů a projektů CZ LOKO. Auditoreři vyzdvihli viditelný technologický posun firmy, moderní zázemí provozoven a především přístup zaměstnanců.

„Ochota spolupracovat, otevřenost a vřelý chování vůči auditorům významně přispěly k hladkému průběhu auditu a jsou skvělou vizitkou celé firmy,“ zdůraznila Petra Hažmuková.

Příští rok nás v této oblasti čeká recertifikační audit, který bude podstatně náročnější. Věříme však, že díky společnému úsilí dosáhneme stejně úspěšného výsledku jako letos.



Audit BOZP, požární ochrany a ekologie v Jihlavě.



Audit systému kvality v provozovně Česká Třebová.

# Zabezpečovač ETCS: Nezbytnost, kterou si Evropa nijak neusnadňuje

Zavádění jednotného evropského zabezpečovače ETCS vytvořilo pro výrobce lokomotiv jednu z nejvýznamnějších výzev posledních desetiletí. Jen na území České republiky je v současné době tímto systémem vybaveno na 1 900 vozidel a 1 200 km tratí. Do pěti let by to mělo být přes 4 000 km tratí, což si vyžádá investice ve výši kolem 32 miliard korun.

**ČESKO** ■ Hlavní výhodou je zvýšení bezpečnosti, neboť systém nekompromisně hlídá dodržování předepsané rychlosti a zastavení před návěstí „stůj“. Pro výrobce lokomotiv mělo být výhodou také zjednodušení konstrukčního řešení vozidel a snížení jejich ceny oproti stavu, kdy je potřeba pro každou zemi implementovat vlastní národní zabezpečovač. Realita je ovšem složitější. CZ LOKO postupně na svých vozidlech implementovalo systém ETCS od tří výrobců.

První se na lokomotivách řad 742.71, 744.1, 753.6 a 753.7 objevil typ EBI Cab 2000 polského výrobce BOMBARDIER. Stalo se tak v době, kdy na trhu poptávka převyšovala nabídku a pro jiného výrobce se nabízená spolupráce nejevila dostatečně atraktivní.

Někteří zákazníci tento typ zabezpečovače vzali za svůj v rámci snahy o unifikaci, kdy jim disponovaly navíc i zahraniční elektrické lokomotivy. Po námluvách společností ALSTOM a BOMBARDIER, které skončily sloučením v jeden gigantický holding, však došlo k ukončení výroby uvedeného systému.

CZ LOKO tedy začalo hledat nového dodavatele. Po sérii náročných jednání se jím stal španělský CAF Signalling s produktem Auriga. Ten se aktuálně využívá u vozidel EffiShunter 1000 a EffiShunter 1000M. Zpětně je dosazován i do dříve modernizovaných „Belgičanek“ řady 365 nebo „brejlovců“ typu 753.7.

Zahájení spolupráce s novým dodavatelem však přineslo řadu změn, někdy těžko předvídatel-

ných a zároveň i snížení či vynulování dosažených milníků integrace ETCS do nabízených vozidel. Jinak řečeno, avizovaná jednotnost vzala při vývoji za své.

Zapomenout přitom nesmíme ani na speciální hnací vozidla, která nejsou speciální jen názvem ale i konstrukcí, která se značně liší od běžných lokomotiv. Souběžně byl totiž systém ETCS instalován do vozidel MUV 75. V tomto případě šlo o typ Atlas, historicky vyvíjený společností ALSTOM. Při výběru se tentokrát staly hlavním kritériem především příznivé zástavbové rozměry.

Všechny tři systémy se již provozují na síti Správy železnic, ať již ve schválené podobě nebo v režimu zkušebního provozu.

Jednotné evropské normy TSI stanovují koncepci fungování ETCS, včetně všech základních funkcí, stále však nechávají jednotlivým výrobcům v řadě kritérií volné ruce. Aplikace na jednotlivé typy vozidel proto vypadají v podání různých výrobců odlišně. To stojí stovky hodin pracovníků konstrukčního oddělení. Konkrétní specifikace přitom nezasahují pouze do samotného „železa“ a souvisejících „papírů“, ale také do softwarů jednotlivých dodavatelů. Zatímco s prvním si dokáže CZ LOKO poradit vlastními silami, s druhým nikoliv, což s sebou přináší nemalé výdaje. Někteří dodavatelé navíc často reálnou příčinu přehlídají a přehazují si tak mezi sebou problém jako přislovecný „horký brambor“. To v důsledku prodlužuje dodací lhůty CZ LOKO a škodí reputaci firmy.



Kompletací vozidla a jeho oživením v laboratorních podmínkách ovšem práce CZ LOKO nekončí. Na řadu v tento moment přichází oddělení schvalování, které má na starosti „papírovou válku“ s úřady. Součástí urputného „boje“ jsou hodiny strávené na zkušebním okruhu u Velimi, vytváření stohu dokumentů a jednání s úředníky. Každý incident zjištěný při zkouškách přitom zpravidla prochází důkladnou analýzou. Převáděno na čas a peníze lze v případě jednoho kola zkoušek mluvit o nižších řádech měsíců a milionů korun.

Společnost CZ LOKO aktuálně schvaluje mobilní část vlakového zabezpečovače ETCS typu Auriga kromě Česka také na Slovensku, v Polsku a Maďarsku. Konkrétně se jedná o zástavbu

na vozidlech 365 (CZ, SK), 742.6 (CZ, SK, HU), 742.71 (CZ, SK), 744.1 (CZ, SK, HU) a 753.7 (CZ, SK, HU, PL).

Tyto země zpravidla uznávají naměřené hodnoty rušivých proudů. V každé je však potřeba vykonat úplnou sadu integračních testů, při nichž se ověřuje kompatibilita s traťovou částí zabezpečovače. Při zavádění ETCS totiž všechny země nepostupovaly úplně jednotně, a proto vznikla řada národních specifik. Bohužel si je ale nezřídka různí výrobci vykládají odlišně. Znamená to, že pokud se v zemi nachází stacionární část ETCS dvou výrobců, je potřeba celé série testů provádět dvakrát. Přitom tyto testy trvají týden až dva. A opět se platí nájem lokomotivy, technika, testy i za strojvedoucího.

Nejsou-li výsledky vyhovující, následuje poměrně zdouhávající analýza dat, která není-li příznivá, přináší úpravu softwaru. To znamená opakování všech hotových zkoušek, včetně těch již úspěšně dokončených v jiných zemích.

Za těchto okolností a podmínek, v nichž se na evropském trhu podniká, nelze na začátku projektu kvalifikovaně určit dobu dokončení. Zákazníci přitom logicky chtějí získat funkční zabezpečovač v co nejkratší době. Pro CZ LOKO to často znamená řešit zdánlivě neřešitelné. V současné době je však dokončen „rozjetých“ projektů na dohled, což odstraní operativní plánování, které bylo realitou posledních měsíců.

**Dalibor Palko**

## Výdejna nářadí se nachází od října v nových prostorách

**ČESKÁ TŘEBOVÁ** ■ Výdejna nářadí a ochranných pracovních prostředků se během října v českotřebovské provozovně CZ LOKO přemístila do nových prostor. Jedná se o krok, který je součástí rozsáhlého projektu revitalizace vybraných objektů zdejšího areálu.

„Nové zázemí vzniklo díky drobným stavebním úpravám v budově šaten. Podařilo se tím získat ucelený sklad o velikosti přibližně 60 metrů čtverečních, který se kompletně zaplnil regály. Zároveň zde vzniklo zázemí pro obsluhu a administrativu skladu,“ říká Kamil Vařečka, vedoucí skladů a logistiky CZ LOKO. Vstup do výdejny je z boku budovy, směrem od haly ETS.

„V provozovně se tak veškerý sortiment a související činnosti soustředily na jedno místo v těsné blízkosti výrobních hal.



Provoz výdejny nářadí a ochranných pracovních prostředků zajišťuje Lucie Venclová.

To přispěje k další efektivitě provozu,“ dodal Kamil Vařečka.

Fungování výdejny zajišťuje  
**Lucie Venclová**  
v pracovních dnech  
mezi 6:30–11:30  
a 12:00–14:00 hod.



Ucelený sklad o velikosti přibližně 60 m<sup>2</sup> je kompletně zaplněn regály.