

**Nesporný úspěch:**  
Jihlavská provozovna  
získala titul  
Bezpečný podnik

2

**Projekt CZ  
Trainee**  
přivítal  
první  
studenty

2

**Evropský  
zabezpečovač**  
na projektech  
CZ LOKO

4

**Obchodní  
expanze**  
pokračovala  
i ve druhém  
pololetí

5

**V Jihlavě se  
začíná stavět další  
výrobní hala.**  
Bude mít 4000  
metrů čtverečných

7

**Žáci ve VOŠ a SŠT  
v České Třebové  
mají díky CZ LOKO  
novou zámečnickou  
dílnu**

8

## Padl další milník, EffiShunter má ETCS

**Jihlava, Česká Třebová** ■ EffiShunter 1000, jezdící v barvách ČD Cargo, se stal historicky první u nás vyrobenou lokomotivou vybavenou evropským zabezpečovacím systémem ETCS. Dopravce si ji převzal koncem září v Břeclavi a další čtyři budou následovat ještě do konce roku. Společnost CZ LOKO tak zdolala další technologický milník, potvrzující její inovativnost, neboť přímo ve výrobě zatím žádná česká lokomotiva tímto zabezpečovačem osazena nebyla. Dosud se vyráběly pouze s tzv. přípravou. Vybavení systémem ETCS bude během příštích let nutnou podmínkou pro provoz všech vlaků na hlavních tratích

v celé Evropské unii. „Bez špičkového produktu by se o nás nikdo nezajímal. Bylo to nákladné strategické rozhodnutí, protože vývoj vlastní lokomotivy, včetně instalace ETCS, není levný. Nyní se nám to ale vrací v podobě zájmu mnoha dalších železničních dopravců v Evropě i mimo ní,“ uvedl Josef Bárta, předseda představenstva CZ LOKO. Označení ETCS je zkratkou pro evropský vlakový zabezpečovací systém, který má postupně nahradit na dvě desítky různých národních systémů. To umožní vést vlaky po celé Evropě bez výměny lokomotiv na hranicích. (O ETCS čtěte více na str. 4)



**Dvě novinky najednou.** Nová přesuvna v provozovně Jihlava veze první EffiShunter 1000, vybavený evropským zabezpečovačem ETCS. Pozoruhodný snímek, vypovídající o rozvoji provozovny, pořídil při její návštěvě Jaroslav Loskot, fotoreportér Jihlavského deníku. (Více informací o investicích, včetně další výrobní haly, na straně 7).

**Josef Bárta, jubilující předseda představenstva CZ LOKO:**

## Dávno jsme překročili hranice České republiky

Když se Československem prohnala závěrem roku 1989 revoluce, bylo Josefu Bártovi třicet, pracoval na Správě Severozápadní dráhy, službě lokomotivního hospodářství v Praze a netušil, jak se mu změní život. Letos 6. prosince oslaví 60 let a jako většinový vlastník společnosti CZ LOKO z pozice předsedy představenstva přemýšlí o dalším rozvoji úspěšné firmy. A může bilancovat i vzpomenout na těžká období, která přitom prožil.

### Co pro vás znamená listopad roku 1989?

Naprostý zlom a obrovskou změnu. V době před ním jsem začal, co to je, nesměl studovat jen proto, že otec dal veřejně na jevo nesouhlas s okupací země v srpnu 1968. Proto jsem opustil Vysočinu a odešel se vyučit elektromontérem do Prahy. Tam jsem si pak při práci udělal maturitu i vysokou školu. Myslím, že to tak mělo být, všechno se prostě děje správně.

### Proč jste začal podnikat?

Byla za tím hlavně euforie 90. let. Ta k tomu přímo vybízela. A nezapomeňte, že mi bylo o polovinu méně, než dnes. Ve třiceti chcete něco zkusit, začít, vydělat peníze, jste plný nadšení. Ale spoustu věcí také nevíte a na ri-

zika a těžkosti nemyslíte. Brzy ale zjistíte, že k tomu patří i velká odpovědnost za rodinu, firmu. Měl jsem bláznivou odvahu vzít si úvěr a zadlužit sebe i rodinu. Musím přiznat, že bych ani nespočítal, kolik nocí jsem neprospal a přemýšlel co dál.

### Vzpomenete si ještě, jak k tomu došlo?

To mělo svůj vývoj. V roce 1979 jsem na dráze začínal jako manipulační dělník ve vršovickém depu. Tam jsem dělal také na opravách lokomotiv a chtěl být strojevedoucím. Později mě vedoucí oprav přesvědčil, abych se stal mistrem na správkárně a začal při práci studovat vysokou školu. Bylo z toho, musím říct pár dost náročných let na fakultě elektrotechnické ČVUT, ale následně



Josef Bárta.

Foto: Jaroslav Loskot, Jihlavský deník

velký posun v životě. To mi pomohlo k práci odborného referenta na Správě Severozápadní dráhy a později, začátkem 90. let, na odboru kolejových vozidel generálního ředitelství ČD. V roce 1995 jsem pak dal sbohem klidnému životu a pustil se do obrovské nejistoty.

### Jak to tedy začalo?

Musím se usmát, ale v nymburské hospodě. Sešlo se nás

tam šest a říkali jsme si, že všude se podniká, jen na dráze jako by se zastavil čas. S velkým nadšením jsme si pronajali halu a začali. Tehdy totiž panovala velká poptávka podnikových vleček i čerstvě soukromých firem po opravách posunovacích lokomotiv. Založili jsme První správkárenskou společnost a později ČMKS holding, pod kterou spadaly správkárny i v Jihlavě, Přerově, Letohradě a Kolíně. Vyplňo-

vali jsme díry na trhu a celkem se dařilo.

### Odtud vedla cesta do České Třebové?

Přesně tak. Došlo nám, že pronájmy nebudou trvat věčně a bude nezbytné mít vlastní tovární zázemí. Třebovská žoska, stejně jako ostatní už v roce 1992 prošla manažerskou privatizací. Postupně se dostala do existenčních potíží, protože management přijal strategii, podle které chtěli na věky opravovat lokomotivy pro České dráhy, jenže ty jich přistavovaly méně a méně. V roce 1999, kdy jsme získali sto procent akcií, práce ve fabrice už téměř zmizela. Za celý rok dráhy přistavily do opravy jen čtyři lokomotivy. Firma byla ve velmi složité situaci. V té době měla na 80 milionů závazků a hrozil jí zánik.

### Kolik vás tehdy bylo?

Tehdy už jen tři. Jedinou šancí na přežití, bohužel, bylo vzít si obří, stomilionový úvěr a za ten chtěla banka ručit veškerým osobním majetkem.

(Pokračování na straně 3)



# Jihlavská provozovna získala titul Bezpečný podnik. Naplňuje se tím strategie firmy

**Praha, Jihlava ■** Akciová společnost CZ LOKO, provozovna Jihlava, se zařadila mezi nemnoho českých firem, které splnily kritéria pro udělení titulu Bezpečný podnik. Ocenění, kterému předcházela několikaletá systematická příprava, převzal Michal Krauman, vedoucí oddělení Integrovaného systému řízení.

Stalo se tak 23. října v pražském Kaiserštejnském paláci z rukou Jiřího Vaňáska, náměstka ministryně práce a sociálních věcí pro zaměstnanost, a Rudolfa Hahna, generálního inspektora Státního úřadu inspekce práce.

„Od října 2016, kdy tato myšlenka poprvé zazněla, jsme v této oblasti a správně majetku udělali obrovský kus práce. Udělený titul je toho jen důkazem. Splnit daná kritéria a normy není snadné. Poděkování patří hlavně vedení firmy a zaměstnancům. Především těm, co se na celé přípravě podíleli. Důležité je přitom říci, že program trvale pomáhá zlepšovat pracovní prostředí, bezpečnost a ochranu zdraví při práci. Postupně normy rozšíříme i na ostatní provozovny, v pořadí další je Česká Třebová,“ říká Michal Krauman.

Program Bezpečný podnik existuje od roku 1996 a aktuálně osvědčení vlastní pouze 81 podniků. Titul potvrzuje, že jeho dr-

žitelé berou bezpečnost a ochranu zdraví svých zaměstnanců vážně a je pro ně stejně důležitá jako ekonomické ukazatele.

„Je zapotřebí ocenit úsilí managementů, které se dobrovolně zavázaly k plnění požadavků stanovených programem. Tím i k neustálému zlepšování pracovních podmínek svých zaměstnanců i nad rámec legislativních požadavků,“ uvedl Jiří Vaňásek při předání skleněné plakety.

Ocenění Bezpečný podnik platí jen tři roky a musí se dále obhajovat. Jednou ročně se přitom provádí dohledový audit. Po celou dobu je přitom společnost pod zvýšeným dohledem inspektorů bezpečnosti práce. To firmy vede k tomu, aby zavedený systém řízení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci dále rozvíjely a budovaly.

## Software na kontroly a revize

Získání a dodržování normy, která je nejvyšším oceněním v oblasti BOZP v České republice, bezesporu v CZ LOKO dále minimalizuje i počet pracovních úrazů a ohrožení lidského zdraví a života při práci. S plněním norm totiž přímo souvisí další investice do technologií a ochranných pomůcek, které mají vliv na snížení podobných událostí.



Ocenění firmy titulem Bezpečný podnik převzal Michal Krauman (uprostřed).

Jedním z navržených opatření je vytváření a nasazení vhodného software na sledování kontrol, revizí, oprav strojů a zařízení. Vše v oblasti údržby, vyhrazených technických zaříze-

ných, požární ochrany nebo vázacích prostředků.

Na zavedení projektu mají vedle Michala Kraumana velký podíl Bronislava Davidová, Martina Šoupalová, Jiří Krajíček, Pavel Beraczka, Robert Kamený, Augustín Oborný, Petra Křivánková,

Iva Slavičková, Petr Hájek a již ve firmě nepůsobící Petr Špůrek. Program Bezpečný podnik naplňuje strategii společnosti CZ LOKO stát se evropským dodavatelem lokomotiv 21. století a být atraktivním zaměstnavatelem v regionech, kde působí.

## Projekt CZ Trainee přivítal první končící studenty

**Česká Třebová ■** Vzpomene si ještě na gala show Leoše Mareše, který při ní uvedl do života také nový projekt pro končící studenty CZ Trainee? Stalo se tak 1. června a hned po prázdninách, v září, pilotní program v CZ LOKO odstartoval. Účastní se ho sedm studentů především z technických oborů středních a vysokých škol.

„Chceme získat mladé, talentované lidi, kteří mají chuť pracovat na svém rozvoji, budovat si u nás profesní kariéru a dokázat, co v nich je,“ říká personální ředitel Jiří Kutálek.

Nejde přitom o standardní „náborový“ program, zahrnující putování po různých odděleních firmy a nástup na předem

určené místo. CZ Trainee je sestaven tak, aby studenti poznali firmu v širším spektru. Seznámili se s její kulturou, produkty, zákazníky a v nepo-

**Věříme, že první sedmičku studentů zaujmeme a stanou se z nich naši kolegové**

slední řadě i s jejími procesy a rolí jednotlivých úseků.

„Zároveň si uvědomujeme, že nabídka trainee programů

na trhu práce je poměrně rozsáhlá a proto je důležité, aby jednotlivé aktivity byly dostatečně atraktivní a jedinečné,“ vysvětluje Jiří Kutálek.

I proto většina aktivit probíhá zážitkovou formou. Jde například o návštěvy přímo u zákazníka, včetně prezentačních jízd na lokomotivách, teambuildingové akce nebo workshopy a náhledové dny. To má také pomoci oslovit velký počet mladých talentů.

„Věříme, že první sedmičku studentů zaujmeme a stanou se z nich naši kolegové. Chceme, aby se z CZ Trainee stal jeden z nejvyhledávanějších a nejatraktivnějších trainee programů v regionu,“ dodal Ladislav Budín, hlavní garant programu.

## Nejlepší průmyslový web v Česku má CZ LOKO

**Česká Třebová ■** Nejzajímavější a nejpřehlednější firemní web v Česku má společnost CZ LOKO. Rozhodla o tom porota v čele s Michalem Bláhou, držitelem Křišťálové lupy za projekt HlidacStatu.cz, v rámci prvního ročníku národní iniciativy Czech Industry Challenge 2019.

„Je to pro nás obrovská pocta. Pro spoustu uživatelů jsou naše stránky vůbec prvním kontaktem s CZ LOKO. Naším cílem je proto mít je dlouhodobě maximálně přehledné a uživatelsky přívětivé,“ říká Jan Hošek, vedoucí oddělení marketingu CZ LOKO.

Odborná porota ocenila jeho vzdušnost a nepřeplněnost a označila ho za velmi povedený. Pochválila celkový design, ergonomiku a rovněž konfigurátor. Stránky ohodnotila jako dynamické, kdy web má vše, co má mít. Za důležitý označila pocit, že si ho chce uživatel celý přečíst. Webové stránky CZ LOKO působí moderně a velmi atraktivně. Orientace je naprosto intuitivní, nechybí žádné podstatné informace a ovládací prvky jsou tam, kde je uživatel čeká. Kariérní sekce je podle porotců zpracována parádně s velkými fotkami a ukazuje, že podnik má zájem o nové posily. „Úspěch je o to cen-



Jan Hošek, vedoucí oddělení marketingu.

nější, že mezi konkurenty byla třeba Škoda Transportation, Unipetrol, Moser, Iveco nebo ČEZ,“ dodal Jan Hošek.

V kategorii Firemní webové stránky skončil za CZ LOKO druhý energetický gigant ČEZ a třetí Denso Manufacturing Czech, vyrábějící automobilové klimatizace a chladiče. Soutěžilo se rovněž v kategoriích Nejlepší průmyslová fotografie a Nejlepší náborová kampaň.

## Kolektivní smlouva upravila důvody tolerovaných absencí

**Česká Třebová ■** Od listopadu došlo po dohodě s odbory k několika změnám v kolektivní smlouvě. Ty hlavní jsou spjaté s oblastí tolerovaných a supertolerovaných absencí a jejich návaznostech na bonusy za přítomnost.

Vzhledem k tomu, že počet tolerovaných absenčních hodin se neustále zvyšuje, zaměstnava-

tel musel přistoupit k výraznému zúžení důvodů absencí, které bude tolerovat.

„Z pohledu celkových absencí jsme zásadně horší než srovnatelné podniky českého průmyslu a po loňském výrazném zvýšení příplatku za docházku, a po letošním zavedení příspěvku do Cafeterie, se bohužel trend nezměnil a absence nadále ros-

te,“ vysvětluje personální ředitel Jiří Kutálek.

Proto zaměstnavatel navrhl změnu kolektivní smlouvy. Ta tedy nově nastavuje podmínky docházky tak, jak je běžné v podobně velkých společnostech. O konkrétních změnách zaměstnanci informují jejich vedoucí. Kolektivní smlouva je zveřejněna na intranetu CZ LOKO.



Josef Bárta, jubilující předseda představenstva CZ LOKO:

# Dávno jsme překročili hranice České republiky

(Dokončení ze strany 1)

Ostatní kolegové řekli ne - do takového rizika nejdeme, nechceme přijít o střechu nad hlavou. To se psal rok 2000. Ve třech jsme to pak táhli až do roku 2004, kdy jsem z původní party zůstal sám. Oba zbylí partneři už nechtěli pokračovat, měli toho stresu a nejistoty dost. Byla to těžká doba s nepředvídatelným výsledkem. Nemohl jsem koupit podíly od společníků, prostě jsem na to nesehnal peníze. Proto jsem byl rád, že do firmy vstoupil Phoenix Zeppelin, česká dceřiná společnost německého koncernu Zeppelin, který měl výhradní zastoupení amerického koncernu Caterpillar, tedy dodávali také spalovací motory. Od té doby jsme jen dva akcionáři.

## Neděsí vás vzpomínka na ta léta?

Jak jsem říkal, všechno je, jak má být. Na přelomu tisíciletí to bylo hop nebo trop. Bylo to dobrodružství, do kterého bych dnes už nešel. Ale tenkrát jsem byl mladší, odhodlaný a s obrovskou chutí. Vlastně jediným argumentem pro byla víra, že to ustojíme.

## Jak se stalo, že si zahraniční investor ponechal jen minoritní podíl?

Vybavuji si poslední jednání v Praze, na němž finanční šéf skupiny Zeppelin projektu nevěřil, a proto nechtěli převzít majoritu, tedy odpovědnost a akceptovali pouze 49 procent akcií. Musím říct, že mi tehdy velice pomohl Josef Mixa, tehdejší generální ředitel Phoenix Zeppelin, který mi naprosto důvěřoval a podpořil mě. Tím jsem ze třetiny navýšil svůj podíl na 51 procent. To bylo také maximum, co jsem si mohl dovolit. V té době opravdu nebylo firmě lehké a o současné pozici na trhu jsme si mohli nechat jen zdát. Myslím, že to bylo nejlepší řešení a jsem rád, že mám finančně silného a korektního partnera.

## Kde se Zeppelin vzal? Kdo koho objevil?

Jako obchodní partneři jsme spolupracovali roky, protože jsme vsadili na motory Caterpillar, které v Evropě výhradně prodává koncern Zeppelin. Když se mí dva kolegové v roce 2004 rozhodli, že už nechtějí ve firmě pokračovat, jednali nejdříve se Škodou Plzeň, ale to se protáhlo, byl to tlak na cenu. Mně se podařilo dohodnout právě s Josefem Mixou, šéfem Zeppelinu v Česku, a ten to byl schopen během čtrnácti dnů vyřešit. Musím říct, že lepšího partnera z tehdejšího i dnešního pohledu bychom těžko hledali. Zeppelin nám ve své době hodně pomohl a posílil naši pozici jako akcionář. Když trh a především banky zjistily, že za CZ LOKO stojí Zeppelin spolu s Caterpillarem, už to nebyla nějaká „správkárna“, ale firma se silným kapitálem a zázemím. To byl významný posun.

## O čem jste tehdy přemýšlel?

Víte, já jsem životní optimista narozený ve znamení střelce. Do spousty věcí jsem šel, jak se říká, po hlavě. S velkou pokorou musím někam tam nahoru poděkovat – štěstí mi přálo... Ale vážně, v podnikání nikdy nemáte stoprocentní jistotu, nikdy se nedopočítáte konce. Ale věřil jsem tomu, co umím, že znám trh, že vidím obrovské rezervy, že přesvědčím zbylé zaměstnance, aby vydrželi, že se s tím vším prostě dokážeme vypořádat.

## V jakém stavu tehdy firma byla?

Stručně – ve velmi zuboženém. Prostě během měsíců jednání o prodeji se firma rozkládala zevnitř, zakázek málo a bez perspektivy do budoucna. Bylo to dost zoufalé, proto společníci volili jistotu. O to víc jsem dnes hrdý na to, co jsme společně s našimi zaměstnanci dokázali.

## Jak se to podařilo?

Za vším je tvrdá práce. Shánění zakázek, peněz na investice, budování nové organizační struktury, týmu spolehlivých spolupracovníků i třeba silného úseku vývoje a projekce. Prostě mnoho let života. O mně se ví, že patřím mezi srdcaře. Nechci si kupovat jachty nebo hotely, jde mi o fabriku a o lidi. To mě baví a tomu věnuji prakticky všechny čas.

## Vybaví se vám některý moment?

Těch je opravdu hodně. Určitě jím třeba byla zakázka na čtyřicet modernizací lokomotiv do Itálie. Tu jsem sháněl fakticky naslepo poté, co mi přítel, železničář řekl, že se tam privátní dopravci potýkají s nedostatkem strojů. Sedl jsem do auta a vyrazil do Itálie. Dnes to vyvolá úsměv, ale kdybych tu práci nesehnal, tak jsme možná neexistovali. Navíc Italové byli přísní, což nám pomohlo zvýšit technickou úroveň fabriky. Od Českých drah jsme tehdy koupili vyřazené brejlovce a provedli celkovou komplexní modernizaci. V Itálii jezdí dodnes. V době po roce 2000 to byla naprosto zásadní zakázka.

## Proč jste přetáhli techniku z ČKD?

Bylo nám jasné, že jestli se chceme rozvíjet a jít dál, musíme mít vlastní technický vývoj. Ten je zase podmíněn lidmi, a ti byli ve své době jen v ČKD. Nikde jinde. A když padlo, využili jsme toho. Stejně jako toho využil Siemens, který odtamtud rovněž převzal část konstruktérů.

## Proč jste o vlastní vývoj tolik stál?

To je jednoduché. Firma, která si chce udržet rozvoj, musí stále přicházet s něčím novým, udávat tempo, nabízet řešení. To dělají výrobci aut i mobilních telefonů. Lidé jsou spokojeni, ale když výrobci přijdou s novinkou, nalákají další. A podobně to je i u lokomotiv. Jen, pravda, s tím rozdílem, že jsou větší a vývoj náročnější. I tady naši lidé odvedli



obrovský kus práce – naše lokomotivy jsou vybaveny nejmodernějšími technologiemi, kamerami, dálkovým sledováním spotřeby i polohy, nově i evropským zabezpečovačem ETCS. A určitě jsme neřekli poslední slovo. A jen na okraj. Podívejte se, jak dopadly ostatní železniční opravy, kde majitelé tuhle odvahu ne našli a to si dovolím říct, že měli daleko lepší startovací pozici. Samotné opravy bez potřebné přidané hodnoty už dávno nikoho neužijí.

## Sbohem Nymburku, rozvoj Jihlavy i Třebové

### V té době jste budovali i zázemí v Nymburku a Jihlavě. Tam to bylo podobné?

V Nymburku po skončení První správkářské, kdy jsme dostali výpověď z pronájmu, zůstalo rodinné stříbro - jádro konstrukce a projekce. Koupili jsme budovu Svazarmu, od základu ji postavili a vytvořili zázemí právě pro tyto kolegy. To byl další klíčový moment, který nám pomohl budovat vlastní know how, které dál rozvíjí nové generace vývojářů v podobě našich vlastních lokomotiv EffiShunter a EffiLiner. Ale i nymburská éra pomalu končí. Po čtvrtstoletí město opustíme a zdejší kapacity postupně přesuneme do výrobních závodů a do Prahy. Je to nezbytné pro efektivitu i pro budování evropské pozice CZ LOKO. Mimořádně, podle německých statistik jsme už v Evropě druhým největším producentem dieselelektrických lokomotiv. To je obrovský úspěch a potvrzení cesty, po níž jsme se kdysi vydali. Už dávno jsme překročili hranice České republiky.

### Zato v Jihlavě i letos hodně investujete.

Ano, nutně potřebujeme rozšířit

výrobní kapacity, a proto jsou významné investice nezbytné. Už je v provozu nová přesuvná lokomotiv a staví se další výrobní hala, vytvoříme i nová pracovní místa. Už dnes víme, že nejméně do roku 2023 máme z velké části vyprodanou naši výrobní kapacitu nad rámec současných možností. To je obrovská výzva a musíme pro ni vytvořit podmínky. V rámci specializace našich závodů jsme novovýrobu umístili do Jihlavy, v České Třebové jsou vybudované technologie kromě jiných na čištění a opravy. Je až neuvěřitelné, co se v obou závodech dokázalo. V roce 2007 nám České dráhy pronajaté pozemky a nemovitosti v Jihlavě prodaly a tím jsme mohli začít investovat stamiliony. Dnes tak na Vysočině budeme mít moderní továrnu, kde bude možné vyrábět lokomotivy včetně hlavních rámu.

### Co pak zamýšlíte s Českou Třebovou?

Role zdejšího závodu, do něhož jsme rovněž investovali stamiliony a další peníze investovat budeme, je stejně důležitá a nenahraditelná. Specializuje se na hlavní opravy, modernizace lokomotiv, elektrické točivé stroje a bude zde hlavní servisní centrum. To samozřejmě provázají další investice... A nezapomínejme na navazující služby, jak se dnes říká full-service. Ty jsou stejně klíčové jako výroba. Když je zvládneme, přinesou nám do firmy významnou část tržeb.

Nedávno mi generální ředitel představil budoucí podobu trebovského závodu a hodně se mi líbila. Pořád se máme na co těšit.

### V byznysu jste chtěl vždy stát na více nohách. To se podařilo.

Čtyřnožka je vždy stabilnější než trojnožka a ta zase víc než dvojnožka. Vždy jsem proto chtěl, aby byla firma stabilnější. Aby se

neopírala jen o jednu podnikatelskou nohu, kterou původně bylo opravárenství. To jsem viděl jako součást dalších aktivit, a to se podařilo. Dnes ho rozvíjíme spolu s opravami komponentů, modernizacemi, novou výrobou lokomotiv a komplexním servisem. Stejně důležité je, že máme široké portfolio zákazníků v mnoha zemích a i tady chceme pokračovat. V byznysu se vždy stane, že jeden z oborů nebo teritorií momentálně posiluje a druhý slábne. A úspěch znamená vytižit výrobu průběžně. Ne jednou mít plné kapacity a pak zase nic.

### Stejně tak se firma dosud rozvíjela po etapách a ne skocích. To byl také záměr?

To s tím souvisí. Nemám rád strmé vzestupy a prudké pády. To je jízda po horské dráze a ta patří do zábavních parků. Jdeme krok za krokem, po etapách, na všechno si musíme vydělat. Přehřát firemní ekonomiku, přeladit se, to lze snadno, ale většinou to znamená konec firmy. Pro mne je ale cennější postupný růst. Firmu třeba nyní řídí už další, nová generace manažerů s novým elánem a vizemi. Vývoj se nezastavuje a my ho nechceme v našem oboru zpovzdálí sledovat, ale nejlépe určovat. Ve výrobě, technice, personalistice, logistice, obchodu, bezpečnosti práce, prostě ve všech oblastech. Je potřeba se stále zlepšovat a to musíme jako akcionáři vnímat a reagovat na to, chceme-li, aby se CZ LOKO stále zkvalitňovalo a rozvíjelo.

### Tím mi připomínáte, že jste firmu až do dubna 2016 vedl i jako generální ředitel. Nemáte tendenci svému nástupci do práce mluvit?

Čím dál tím méně (směje se). Opravdu Josefu Gulyásovi a jeho týmu do toho nemluvíme už proto, že mají svou zodpovědnost, k níž se musí vázat pravomoci. A dobře řídit firmu je opravdu velká dřina a obrovská zátěž fyzická i psychická, dobře vím, o čem mluvím.

Strategické věci projednáváme na představenstvu, samozřejmě o firmě přehled mám, ale řídit ji musí jeden a to je generální ředitel. Jinak by to nefungovalo. Není možné plést do sebe exekutivní úlohu a roli představenstva nebo akcionářů. Před těmi bezmála čtyřmi lety jsem si totiž uvědomil, že těch nenahraditelných jsou plné hřbitovy, a rozhodl se pro změnu, která firmě dala nový impuls.

### Když teď bilancujete, převládá ve vás spokojenost?

Rozhodně. Prožil jsem a prožívám neopakovatelné roky v neopakovatelné době. A je za čím se ohlédnout. Jsem pyšný na všechny, kteří to se mnou dokázali a chtěl bych jim i touto cestou moc poděkovat. Bez nich bych nedokázal vůbec nic. Při každé příležitosti si uvědomuji a říkám, že si jejich práce pro firmu velice cením, a ani teď neudělám výjimku. Pro mě to není formalita, ale vyjádření životního postoje.



# Evropský zabezpečovač na projektech CZ LOKO

**Česká Třebová** ■ Prvním setkáním s ETCS pro nás byla modernizace motorového vozu řady 851 pro AŽD, při níž byla dosazena kompletní výbava ETCS a k ní příslušná měřicí technika. Nicméně zde šlo o vozidlo měřicí, v prvé řadě určené pro zkoušky samotného zabezpečovacího systému a ne o klasické vozidlo hnací, v němž je ETCS instalováno jako „pouhý“ zabezpečovací systém.

Prvním hnacím vozidlem, u kterého bylo dosazeno ETCS jako klasický zabezpečovací systém, se tak stala lokomotiva 744.110 pro ČD Cargo. Tato a další lokomotivy z této série, je již z výroby osazena kompletním vybavením ETCS L2 od firmy Bombardier. S dosazením systému jsme počítali již při projekci lokomotivy 744.101, a když nyní došlo na reálnou instalaci, neznamenal to pro nás další mechanické zásahy do konstrukce.

Nejviditelnějšími částmi systému ETCS je pod rámem umístěná balizová anténa a na palivové nádrži umístěný Dopplerův radar. Dalšími díly pak jsou snímače otáček na nápravách, dvě antény GSM na motorové kapotě, rozvaděč umístěný v prostoru motorové kapoty před kabinou a displej na stanovišti strojvedoucího. Rozmístění je vidět na obrázku.

Další aktuální projekty, na nichž probíhá instalace ETCS jsou v tuto chvíli lokomotivy 742.71X pro ČD Cargo a v přípravě je dosazení pro další typy lokomotiv (753.6, 753.7 atd.)

## Oživení, ověření a schválení

Nedílnou součástí instalace zabezpečovače ETCS je i jeho oživení a funkční ověření. K oživení vlastního zařízení dojde ještě ve výrobním závodě CZ LOKO za účasti našich specia-

## ETCS EBI CAB 2000

1. Antény ETCS (2 ks)

2. Displej na stanovišti (celkem 2 ks)

3. Komponenty ve skříni

4. Dopplerův radar

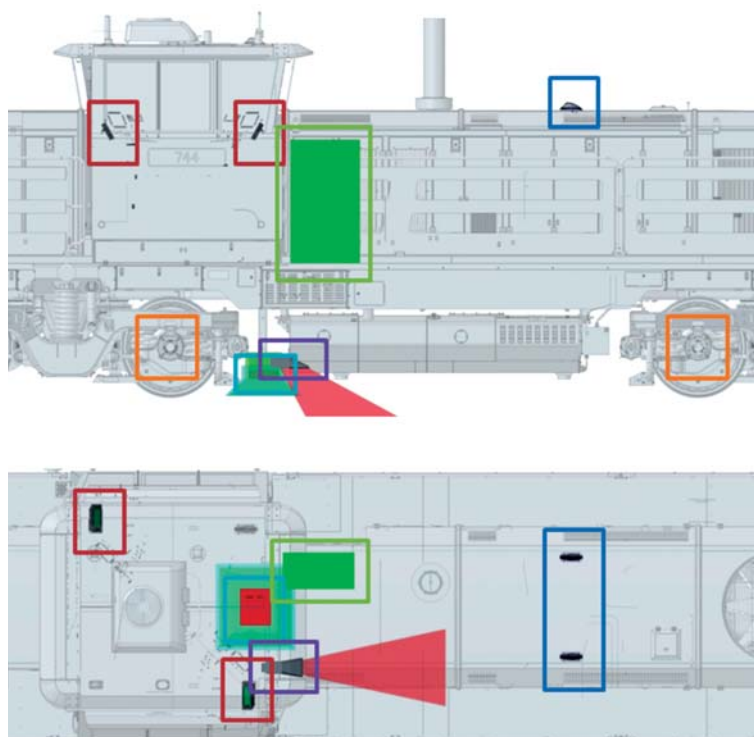
5. Balizová anténa

6. Otáčková čidla na nápravách

listů a zástupců dodavatelských firem. Nejprve probíhá staticky na zkušební, kde se ověřuje správnost instalace, zprovozní jednotlivé části a komunikační linky mezi nimi a nastavuje vzájemná spolupráce s řídicím systémem lokomotivy a národním zabezpečovačem.

Výhodou pro nás v České republice je existence Železničního zkušebního okruhu (ŽZO), který provozuje Výzkumný ústav železniční (VÚŽ) nedaleko Velimi. Na velkém zkušebním okruhu je instalována traťová část zabezpečovače ETCS a je zde možné ověřovat veškeré potřebné režimy provozu.

Bezpečí ŽZO, odděleného od běžného provozu, umožňuje simulovat například i přechody mezi ETCS a národním zabezpečovačem, chování v různých, v provozu ne úplně běžných, stavech nebo dokonce při poruchách. Naše lokomotivy



zde absolvují několik dní jízdního ožívání a následně i zkušek elektromagnetické kompatibility s traťovou částí zabezpečovače ETCS, které provede VÚŽ. Část těchto zkušek proběhne i na tratích SŽDC.

Na zkoušky navazuje zkušební provoz pro ověření funkčnosti zabezpečovače v reálném železničním provozu a schválení vozidla do provozu Drážním úřadem. Součástí podkladů pro schválení je i rozsáhlá dokumentace, která vzniká v Technickém úseku CZ LOKO a ve VÚŽ, který vystupuje jako notifikovaná osoba (expert, NoBo) pro posouzení shody s požadavky evropských směrnic pro interoperabilitu TSI CCS. Posuzuje se nejen vlastní technické řešení implementace zabezpečovacího systému do lokomotivy, ale především jeho bezpečnost – rizika a jejich systematické ošetření.

## Evropa hledá východiska

Historický vývoj zabezpečovače ETCS vedl k tomu, že v různých zemích, a někdy dokonce i v rámci jedné země, jsou v provozu „ostrovy“ ETCS s jeho různými aplikačními úrovněmi, verzemi SW a navíc od různých dodavatelů. Pro provoz v každé nové oblasti musí vozidlo absolvovat další jízdní zkoušky elektromagnetické kompatibility s traťovou částí zabezpečovače ETCS. Tyto zkoušky realizuje zpravidla správce místní infrastruktury ve spolupráci s některou výzkumnou nebo zkušební institucí. Úspěšné ověření je podmínkou pro schválení vozidla k provozu v dané zemi nebo oblasti.

Myšlenka jednotného celoevropského zabezpečovače s velmi vysokým standardem bezpečnosti provozu je chválná.

## Co je ETCS

Zkratka ETCS (European Train Control System) označuje evropský vlakový zabezpečovací systém. Ten je jednou ze součástí ERTMS, evropského systému řízení železniční dopravy, a měl by postupně nahradit dvě desítky různých národních systémů vlakových zabezpečovačů. Tedy umožnit vedení vlaků po celém území Evropy bez výměny hnacích vozidel na hranicích nebo nutnosti je vybavit různými národními systémy. Rozšířit se má především na vysokorychlostních tratích a tranzitních koridorech a v budoucnu by měl nahradit všechny národní systémy.

Samotná realizace ale již nyní naráží na řadu obtíží – viz zmíněná problematika „ostrovů“, násobená ještě počtem typů provozovaných vozidel a jejich konfigurací palubních systémů. Navíc se tyto kombinace stále vyvíjejí – „ostrovy“ již nejsou mezi sebou odděleny „mořem“ národních zabezpečovačů, ale začínají se i vzájemně dotýkat.

Ověřování je tedy stále náročnější, časově i finančně. Jedno z možných řešení situace je prezentováno ve Švýcarsku. To, byť není členským státem EU, je velkým propagátorem interoperability. A zkušební vagon vybavený nejrůznějšími palubními systémy ETCS používanými v lokomotivách, tam ověřuje pouze kompatibilitu traťové části zabezpečovače.

**Ing. Jiří Štěpánek,**  
vedoucí oddělení schvalování vozidel

# CZ LOKO se postará o lokomotivní park Čepro

**Česká Třebová** ■ O tučt lokomotiv společnosti ČEPRO, patřící mezi významné hráče na tuzemském trhu s ropnými produkty, se nově postará CZ LOKO, které vyhrálo výběrové řízení na jejich údržbu a servis. Smlouva je uzavřena na čtyři roky.

„Velmi si toho ceníme. Servisní služby jsou jednou z oblastí, které cíleně a důsledně rozvíjíme. Vidíme v nich velký potenciál a tomu musí tedy odpovídat i jejich úroveň a kvalita. I zde chceme postupně patřit mezi lídry trhu,“ říká Michal Schaffer, vedoucí obchodního týmu CZ LOKO.

Firma podobný model full-servisu už uplatňuje v ostravské huti Liberty (dříve ArcelorMittal), kde se stará o dvacet modernizovaných lokomotiv řady 741.7. Na vlečce automobilky Škoda Auto zase zajišťuje provoz dvou svých lokomotiv EffiShunter 600.

„Full-servis znamená, že nese plnou odpovědnost za provozuschopnost lokomotiv a zákazník se tak může plně věnovat jen svému byznysu, který ho živí. I pro ČEPRO to bude znamenat zajištění plynulé obsluhy terminálů bez dalších starostí, souvisejících s provozem,“ uvedl Michal Schaffer.

Pro CZ LOKO není ČEPRO novým partnerem. V lednu do svého vozového parku lokomotiv zařadilo EffiShunter 600, a na podzim k němu přibyl také EffiShunter 300. Ten si zástupci dopravce převzali na vlečce ve Střelčicích, kde bude obsluhovat distribuční sklad pohonných hmot. I zde kontrakt vzešel z veřejné soutěže.

Společnost ČEPRO zároveň potvrdila objednávku modernizované lokomotivy 723.7. Půjde o druhý EffiShunter 600, který bude osazen silnějším motorem CAT, jmenovitě C27 s výkonem 709 kW.



EffiShunter 300 v areálu Čepro ve Střelčicích u Brna.



# Druhá polovina roku potvrdila to, co první naznačila. Obchodní expanze pokračuje

Akciová společnost CZ LOKO ve druhé polovině roku pokračuje v obchodní expanzi, kterou již naznačilo pololetí první, kdy nové kontrakty obchodní týmy uzavřely v Estonsku, Itálii, Rakousku, Slovinsku, Srbsku a samozřejmě i České republice. Informovali jsme o nich v minulém čísle. Druhé pololetí není geograficky o nic méně pestré. Noví zákazníci, kteří vsadili na značku CZ LOKO, jsou ze Slovenska, Itálie a Slovinska, vrátili jsme se do Finska a také na Ukrajinu, objednaná vozidla už jezdí v Turecku.

## EffiShuntery 1000 si razí cestu Evropou

Nové EffiShuntery 1000 si objednala Ferrovie Nord Milano, druhý největší italský železniční dopravce, který ho plánuje nasadit na traťovou službu v Lombardii a Piemontu, a slovinský Luka Koper. Ten si lokomotivu vybral pro obsluhu největšího námořního přístavu v zemi.

Dokončeny byly také dodávky dvou vozidel pro italské společnosti Rail Traction Company a dalších dvou pro TPER, respektive jejího nákladního dopravce Dinazzano Po. Ten zároveň projevuje zájem o třetí. Společnost Mercitalia Shunting & Terminal, která již provozuje pět EffiShunterů 1000 si jich objednala dalších pět. Ty nově vyjedou také v barvách státního nákladního dopravce Mercitalia Rail, který je využije při traťové službě napříč Apeninským poloostrovem. Jen v Itálii tak bude do konce roku 2020 v provozu nejméně 17 lokomotiv EffiShunter 1000.

## Vylepšené ES 600 jsou v Turecku

Koncem léta dorazilo do tureckého Iskenderu všech šest objednaných lokomotiv EffiShunter 600. Z logistického hlediska byla nejkomplicovanější cesta prvních dvou, označených jako 723.710 a 711. Ta trvala tři týdny a vedla po železnici do Bratislavy, odtud na lodi po Dunaji do bulharského Ruse a odtud po silnicích na podvalnicích až do ocelárny Isdemir. Zde jsou nasazeny na středně těžký posun.

„Naše lokomotivy jsou oproti dosud používaným ruským a čínským mnohem efektivnější,“ říká Michal Schaffer, vedoucí obchodního týmu, zodpovědný za země EU a Turecko.

Lokomotivy EffiShunter 600 jsou pro provoz v Turecku vybaveny silnějším spalovacím motorem CAT C27 (709 kW). Hlavní rám je na podvozky uložen pomocí ploché torny, umožňující projíždění oblouků o minimálním poloměru 60 metrů. Snížený průjezdný profil v ocelárnách vyřešili konstruktéři CZ LOKO přemístěním klimatizace do kabiny strojvedoucího a rozšířením vnějšího kamerového systému.

„Součástí výbavy je také dálkové ovládání, při kterém je na lokomotivě spuštěn optický výstražný systém. Oproti běžnému provedení je zde i kombinované spřáhlo, umožňující napojení typu hák a šroubovka nebo poloautomatickým SA3,“ doplňuje Michal Schaffer.

## Poprvé u Mondí SCP

Další EffiShunter 600 jezdí od září na Slovensku v barvách Mondí SCP, jednoho z tamních největších průmyslových podniků. Papírenský gigant ho nasadil na provoz mezi vlečkovým areálem Mondí a železniční stanicí Lisková. Čtyři posunovací lokomotivy řady T448 z produkce ČKD tak byly po dlouhých 40 letech doplněny moderním vozidlem, které se má stát základem postupné další obměny.

## První 742.71x z velké série pro ČD Cargo

Český nákladní dopravce ČD Cargo převzal v červenci prototyp modernizované lokomotivy řady 742.71x s označením EffiShunter 1000-M. Šlo o první stroj z padesátikusové série. Technicky a konstrukčně vychází modernizace ze špičkových parametrů lokomotiv CZ LOKO. Použitý design přitom odkazuje na typ ES 600 a kabina je shodná s řadou ES 1000. Zkušební provoz probíhá až do konce ledna 2020 v SOKV České Budějovice. Následovat má definitivní schválení této řady, završené vydáním Typového průkazu a Průkazu způsobilosti drážního vozidla. Sériová výroba má začít počátkem příštího roku, měsíčně má jít o jednu až dvě modernizace. Původní lokomotivy ČKD řady 742 jsou z let 1977 až 1986 a dnes je provází nedostatek kvalitních náhradních dílů, vysoká spotřeba nafty a oleje, stejně jako nevyhovující pracovní podmínky pro obsluhu. Modernizace zefektivní jejich provoz a údržbu.



EffiShuntery 1000 v barvách Rail Traction Company během přepravy ve stanici Lanžhot.

Zásadní zlepšení nastane zejména v traťové službě, neboť dojde k novému uspořádání kapot s vyvýšenou kabinou strojvedoucího, ke zvýšení výkonu z 883 na 1000 kW a instalaci zabezpečovače ETCS.

## Návrat na Ukrajinu

V červenci byl podepsán kontrakt na dodávku čtyř lokomotiv EffiShunter 1600 s ocelářskou skupinou ArcelorMittal, která je nasadí na těžkou posunovací službu ve svých ocelárnách Krivoj Rog na Ukrajině. Dodány budou ve druhé polovině příštího roku. Jejich přímé financování zajistí OTP Leasing Ukrajina.

„Jde o významný přímý exportní úspěch v zemi, kde vidíme nesmírný potenciál,“ řekl Lubomír Dlábk, vedoucí obchodního týmu CZ LOKO, který jednání vedl. Podařilo se tak navázat na rok 2007, kdy byla ukrajinským železničím dodána lokomotiva ČME3P-1744, zmodernizovaná ve spolupráci s opravárenským závodem v Poltavě. Nadějná jednání ukončil válečný konflikt v proruských východních oblastech.

ArcelorMittal v závodu Krivoj Rog provozuje na 200 lokomotiv. Součástí rozsáhlého průmyslového komplexu jsou i vlastní železnorudné doly, a proto je zachování stabilního provozu životně důležité.

## Modernizace pro Oceanogate Italia

Pátým provozovatelem modernizovaných lokomotiv 741.7 v Itálii se stane společnost Oceanogate Italia, která ji nasadí na posun v terminálu Melzo RHM, jehož součástí je také sedm manipulačních kolejí pro posun a sestavu vlaků

o délce až 750 metrů. Zároveň jde o klíčovou součást tzv. „jižní brány“, sloužící nejen k zásobování pozemních terminálů v Itálii, ale i v celé jižní a střední Evropě. Pohonnou lokomotivu obstará spalovací motor Caterpillar 3508 o výkonu 1000 kW.

## Poslední EffiLinery 1600 odebere ČD Cargo

S koncem platnosti výjimky Drážního úřadu na provádění modernizací traťových lokomotiv typu EffiLiner 1600, která zanikne od března 2020, se v CZ LOKO vyrobí už pouze čtyři. Všechny odebere ČD Cargo. První do konce letošního roku, zbylé do konce února příštího roku.

Modernizace původních „brejlovců“ zahájilo CZ LOKO v roce 2001. Od té doby prošlo různými druhy modernizací na 130 lokomotiv řad 750/753. Oblibu získaly v Česku, Maďarsku a Itálii. Typ EffiLiner 1600 je oproti předchůdcům rozpoznatelný díky designu Nouvell.

## Opět do Finska

Další, v pořadí již šestou, lokomotivu EffiShunter 1600 si v listopadu objednal finský soukromý dopravce Fenniarail Oy. První tři využívá již od roku 2015, další dvě následovaly o dva roky později. Prozatím poslední, šestou, získá v příštím roce. Součástí smlouvy je také opce na dalších šest lokomotiv.

Kontrakt potvrzuje, že EffiShuntery jsou na vysoké technické úrovni a obstojí i v nejnáročnějších podmínkách. Slouží nejen na posunu ale také v traťové službě, dostanou se za polární kruh a běžně zajíždějí i do ruských přechodových stanic.



Do Turecka vedla cesta po železnici, řece a silnicích.



Prototyp 742.711 během zkušebního provozu ve stanici Mělník.



Finský dopravce přidal k novému EffiShunteru i opci na šest dalších.



EffiShunter 600 v barvách slovenského Mondí SCP.



# Změna v Itálii. Sídlo je v Mantově ve vlastním areálu

**Mantova** ■ Po třech letech od založení dceřiné společnosti CZ LOKO ITALIA v roce 2016, se nyní její zaměstnanci stěhují do nového zázemí. Z pronajatého areálu se přestěhovali do vlastního.

Vedení CZ LOKO se rozhodlo investovat do nemovitosti, aby zajistilo trvalý udržitelný rozvoj podnikání v zemi, kde v současnosti pracuje už 16 zaměstnanců. Ti se ve třech výjezdních servisních skupinách starají o více než 70 lokomotiv z produkce společnosti CZ LOKO.

„Jde o jeden z našich klíčových a rostoucích trhů, a proto chceme vytvořit vhodné zázemí pro zaměstnance a umožnit další růst společnosti CZ LOKO ITALIA. To znamená poskytovat rychlé, kvalitní a komplexní služby s místní servisní podporou. A samozřejmě věříme, že oslovíme a získáme další nové klienty,“ říká Josef Gulyás, generální ředitel CZ LOKO.

## Veletrh v Milaně

Součástí této strategie byla i účast na veletrhu drážní techniky Expo Ferroviaria 2019, který se po dvou letech konal počátkem října na výstavišti Rho Milano. Na něm se CZ LOKO jako jediný český výrobce lokomotiv představilo samostatnou expozicí, jejíž rozsah zcela odpovídal důležitosti italského trhu. Kromě jednání se současnými i možnými zákazníky byla její součástí i prezentace právě objednaných lokomotiv EffiShunter 1000 italského dopravce Ferrovie Nord Milano. Vybraným hostům je představil Marco Danzi,



Představitelé společnosti CZ LOKO a CZ LOKO ITALIA při otevření nového sídla v Mantově.

ředitel CZ LOKO ITALIA. Na tuto prezentaci pak v listopadu navázala další, při níž dopravce Dinazzano Po ze skupinu TPER

ukázal svým klientům dva EffiShuntery 1000, které právě posílily jeho lokomotivní park.

Veletrhu Expo Ferroviaria se

letos zúčastnilo 280 vystavatelů z 21 zemí a během tří dnů jej navštívilo přes 8400 návštěvníků.



Nová pobočka CZ LOKO ITALIA v Mantově.

Petr Vaňous, nový manažer servisu, v rozhovoru říká:

## Servis se nově stal ryze nákladovým úsekem

Novým manažerem servisu je od září Petr Vaňous, který tak převzal odpovědnost za servisní střediska a v úseku se stal druhým mužem po jeho řediteli.

### Servis je od loňského října rozdělen do dvou oddělení. Jak se změny osvědčily?

Soudě podle hospodářského výsledku byly jak strategické, tak i operativní změny velmi efektivní a přinesly historicky nejvyšší objem dosažených tržeb z placených servisů. To při současné míře garančního servisu pokládám za velký počin. Já do firmy přišel až v samém koci fiskálního roku, kdy všechny věci již finišovaly. A proto nebyl prostor na zásadní analyzování. Ale zjevné je, že restrukturalizace za fungovala

### Jaká je vaše strategie?

O strategii a směřování servisu intenzivně diskutujeme napříč celým úsekem, protože nový fiskální rok je pro něj přelomový. Servis se nově stal ryze nákladovým úsekem s interními zákazní-

ky v podobě Obchodního úseku a Oddělení kvality. S tímto krokem je spojena velká porce „černé“ práce a strukturálních změn, které nejsou na první pohled vidět. Jejich správné nastavení má ale zásadní dopady na fungování vazby zákazník - společnost. Pevně věřím, že jsme v nastavení neudělali žádnou zásadní chybu a že se nový model osvědčí minimálně stejně dobře jako ten předchozí.

### Se servisem se spojují velké naděje. Do budoucna má tvořit významnou část tržeb, protože každé prodané vozidlo, stejně jako v autoprůmyslu, přinese práci v podobě placeného servisu. Jsou takové naděje oprávněné?

Především kvalitní servis je předpokladem k prodeji a určitě je to jedno z kritérií při výběru do-



davatele. Napříč obory dochází k tomu, že firmy omezují vlastní servis a placený servis tak dostává velkou příležitost. Je to výhodné pro obě strany.

### Proč?

S celkovým úbytkem kvalifikovaných odborníků a snižováním nákladů je výhodnější poptávat od-

borný servis i na operace, které si dříve koncový uživatel prováděl sám. Očekáváme, že se změní poměr garančních oprav a placeného servisu ve prospěch placeného. Samozřejmě erudice každého pracovníka se zvyšuje počtem řešení stejných nebo podobných problémů, a zde má specializovaný servis vždy navrch. Náš servis má navíc v zádech oddělení technické podpory a výrobní závody. To znamená, že nejnovější informace máme první my. Takže určitě ano, naděje jsou oprávněné.

### Je na to už firma připravena?

V podstatě ano. Máme jasnou koncepci a jde „jen“ o naplnění vytyčených úkolů, které budeme průběžně plnit. Nejdůležitější v servisu jsou kvalifikovaní, zkušení lidé. S růstem požadavků na množství servisních zásahů musíme zajistit dostatečnou personální kapacitu našeho oddělení. A to opravdu není snadný ani rychle řešitelný úkol. Na trhu práce tihle lidé nejsou. Opravdo-

## Obchodní týmy si nekonkurují

**Česká Třebová** ■ Je to již rok, kdy na Obchodním oddělení CZ LOKO proběhly organizační změny, v jejichž rámci vznikly tři samostatné obchodní týmy. Cílem bylo lépe cílit jejich zaměření na potřeby konkrétních zákazníků a předejít tomu, aby nedocházelo k překrývání obchodních případů. Tím se posílila i transparentnost, neboť každý tým má nyní jasně definované spektrum zákazníků a regionální působnost.

Podle Jana Kutálka, člena představenstva a obchodního ředitele CZ LOKO, změny přinášejí předpokládaná očekávání.

Tým I pod vedením Romana Hauerlanda má na starost státní sektor v České republice a na Slovensku, a také několik vybraných soukromých dopravců, např. Skupina ČD, PKP Cargo International nebo SD - Kolejová doprava. Aktuálně se uchází o významnou zakázku pro společnost Unipetrol Doprava - montáž systému ETCS do lokomotiv řady EffiLiner 1600 a 753.7.

Tým II vede Michal Schaffer a v Česku se stará o státní podnik Čepro a huť Liberty Ostrava (dříve ArcelorMittal). Jeho hlavní doménou je ale soukromý sektor v zemích EU a v Turecku. K jeho nejnovějším úspěchům patří dodání dalšího EffiShunteru 300 firmě Čepro a EffiShunteru 600 slovenským papírnám Mondi SCP. Týmu III šéfuje Lubomír Dlábk a jeho aktivity míří hlavně na Balkán, do Finska a zemí mimo EU s rozchodem kolejí 1520mm. Ve Slovinsku byla nedávno uzavřena smlouva na dodávku EffiShunteru 1000 se společností Luka Koper a ve Finsku EffiShunteru 1600 dopravci Fenniarail Oy s opcí na dalších šest lokomotiv.

vý „servisák“, schopný provádět diagnostiku závad a následně je odstranit, musí znát podrobně celé lokomotivy. Samozřejmě jsou zde specializace, ale ty se překrývají. Takže být servisákem se člověk učí několik let. Navíc pracují i v méně komfortních podmínkách než poskytuje zázemí domácího střediska.

### Svého času se zvažovalo vybudování servisního centra v České Třebové. Je to aktuální téma?

V současné době se připravuje spojení servisních středisek Česká Třebová a Letohrad se „základnou“ v Letohradu. Tam máme v dlouhodobě pronajímaných prostorách k dispozici vše, co potřebujeme nejen pro „in – house servis“ ale i pro „terénní servis“. V současnosti jde o kompromisní variantu, protože firma musí s ohledem na udržitelnost dalšího rozvoje upřednostnit jiné investice. Centrální sklad v České Třebové není daleko a neočekáváme žádné problémy.



# V Jihlavě se začíná stavět další výrobní hala

**Jihlava** ■ Na zhruba 90 milionů korun, včetně vybavení a technologie, vyjde nová výrobní hala, která se začíná stavět v jihlavské provozovně CZ LOKO. Dokončena bude v červnu 2020 a firma své výrobní kapacity rozšíří o další 4 tisíce metrů čtverečních. Umístí do nich montáž lokomotiv a jejich komponentů.

Jde o reakci na rostoucí zájem o lokomotivy CZ LOKO, ať již nové EffiShuntery nebo modernizace formou ucelených paketů. A také speciální drážní vozidla pro stavbu a rekonstrukci železniční infrastruktury. Současné výrobní kapacity již nestačí a je třeba vybudovat nové. Firma tím rozšíří své technologické schopnosti a také zvýší počet zaměstnanců, neboť vzniknou nová pracovní místa.

Zatímco nyní se zde vyrábí dvě nové lokomotivy měsíčně, už v průběhu příštího roku se tento počet zdvojnásobí a přidají se k tomu dva až čtyři modernizační pakety. Tedy půjde až o osm lokomotiv za měsíc. „To je obrovský skok a na ten musíme být připraveni. Technologicky i personálně,“ uvedl generální ředitel Josef Gulyás.

Zahájení stavby předcházela ná-



Budoucí výrobní hala, jak ji do fotografie provozovny zakreslili projektanti. Bezprostředně bude sousedit s halou sousední firmy Kronospan (v pozadí). Některé prvky, jako barva fasády, se mohou ještě změnit. Ve vizualizaci chybí i zastřešení kolejové váhy.

ročná příprava území, včetně demolice nevyhovujících objektů, které ji musely ustoupit, zejména starých skladů. Ty nahradila nová stavba. Další velký zásah představovalo rušení kolejí

a jejich přestavba. Součástí investic v jihlavské provozovně je i stavba nové přesuvny, váhy kolejových vozidel a zkušebny lokomotiv. Nyní se ještě připravuje vybudování dalších parkova-

cích míst pro zaměstnance, která vznikají v prostoru před vrátnicí. „Chceme-li být inovativní a pracovat efektivně, nelze všude dělat všechno. Proto jsme do Jihlavy umístili novou výrobu

a modernizace. Mít výrobu nových produktů na jednom místě pro nás bude výrazně efektivnější,“ dodal Josef Gulyás. Největší firemní základna ale i nadále zůstane v České Třebové.

Alena Švec Neffová, vedoucí strategického nákupu v rozhovoru říká:

## Prioritou je zrychlit materiál flow a tím podpořit zlepšení firemního cash-flow

Strategický nákup společnosti CZ LOKO řídí od června Alena Švec Neffová. Ta předtím deset let vedla obchodně nákupní oddělení společnosti Wendell electronics v Lanškrouně.

### Jakou roli hraje strategický nákup v CZ LOKO?

Ať nechodíme s terminologií daleko od našeho oboru, chceme, aby nákup v CZ LOKO byl takovou výkonnou a dobře fungující lokomotivou pro všechny vagony naší společnosti.

### S čím jste se funkce ujala?

Mojí vizí je být proaktivnější v komunikaci s jednotlivými odděleními. Prioritou je zrychlit materiál flow a tím podpořit zlepšení firemního cash-flow. Stejně tak si přeji vybudovat hlubší partnerské vztahy s dodavateli, postavené na vzájemné důvěře. A docílit fungování standardních obchodně nákupních procesů, což dosud neprobíhalo vždy optimálně. Výsledkem pak byla zbytečná nedorozumění a nedostatečná vzájemná informovanost.

### V čem je vůbec přidaná hodnota nákupu?

Zejména v hledání nových dodavatelských příležitostí, sledování a vyhodnocování tržní situace nebo projektově nabídkové řízení. Dalšími oblastmi jsou cenová vyjednávání, uzaví-



rání smluv, objednávky materiálu a včasné zásobování výroby a také prohlubování dodavatelských vztahů.

### Lze ho srovnat s jinými firmami?

Náš strategický nákup je poměrně odlišný od fungování ve většině jiných firem, a to zejména proto, že je úzce propojen i s operativní stránkou nákupu.

Proto třeba mým prvním úkolem po nástupu na pozici vedoucí strategického nákupu bylo důsledně zanalyzovat, kteří dodavatelé jsou pro nás ti strategičtí. Tedy, na které dodavatele má strategický nákup zacílit při současném jednání či do budoucna. Tento úkol se nám společně s kolegyní Danou Rybkovou, vedoucí operativního nákupu, povedlo splnit.

### Co to přinese, co z toho tedy plyne?

Provedly jsme jasnou kategorizaci obchodních partnerů. Některé strategické, u nichž se činnost opakuje a stává se rutinní, jsme předaly do úseku operativního nákupu a vytvořily pro ně tým složený ze zástupců operativního i strategického úseku. A to všechno s jasným cílem být silnější ve vyjednávání a podpořit vzájemnou spolupráci na oddělení. Strategický nákup ve spolupráci s operativním tak nastaví parametry směrem k dodavatelům, které přímo pozitivně ovlivní procesy firmy a tím podpoří naplnění zákaznických očekávání.

### Hodně mluvíte o partnerských vztazích k dodavatelům i uvnitř firmy. Jsou opravdu tak důležité?

Bez toho to nejde. Chtěla bych, aby strategický nákup byl partnerem pro ostatní oddělení už při zrodu nových projektů a vývoje zařízení. Jsem přesvědčená, že je to cesta, jak zvýšit konkurenceschopnost naší i dodavatelkou. Ze zkušenosti vím, že je důležité u nových projektů hlídat termíny, mít zadní vrátka v podobě alternativních dodavatelů a mít celkový technický přehled. Proto věřím, že díky tomu všemu bude mít ta naše nákupní lokomotiva dostatečnou sílu táhnout jednotným směrem.

## PŘEDSTAVUJEME

**Martin Palán,**  
manažer kvality



Rodák z Bohumína se v železničním průmyslu pohybuje přes 12 let. Prošel všemi úrovněmi kvality a od poloviny října pracuje v CZ LOKO na pozici Manažera kvality.

„Je zcela evidentní, že firma je opravdu na vysoké úrovni. A to jak profesně a odborně, tak i pracovním prostředím,“ dělí se o první dojmy. A přidává další postřeh - spoustu inovačních změn, které mají za cíl vytvořit z CZ LOKO evropského lídra v oblasti výroby a servisu posunovacích lokomotiv. „Ve spolupráci s kolegy z oddělení kvality chceme vytvořit oddělení, které bude schopno využívat možnosti softwarového vybavení v kombinaci s moderními nástroji kvality. A zároveň intenzivně komunikovat napříč firmou a pomáhat kolegům z jiných oddělení v hledání řešení zjištěných problémů a nastavování pravidel v rámci podnikových procesů,“ říká o své roli. Cílem je vytvořit prostředí, do kterého se všichni zákazníci budou rádi vracet, a v němž se bude pracovat efektivně a systémově.



# Žáci mají díky CZ LOKO novou zámečnickou dílnu

**Česká Třebová** ■ Na více než půl milionu korun vyšla rekonstrukce zámečnické dílny, která byla 9. října otevřena v Českotřebovské Vyšší odborné škole a Střední škole technické. Určena je žákům 1. ročníků oborů strojní mechanik, elektrikář a mechanik elektrotechnik. Jejím hlavním donátorem je společnost CZ LOKO, která na ní věnovala 300 tisíc korun, sama škola do projektu vložila dalších 215 tisíc korun.

„Máme-li být dlouhodobě úspěšní, musí být i odborné, učňovské školství na výši. Technická vyspělost našich dieselelektrických lokomotiv nás dostala mezi evropské lídry a jen vzdělání a motivování mladí dělníci a technici nás na této pozici udrží i v budoucnu. Podpora „vošky“ je proto pro nás přirozená,“ vysvětluje Josef Bárta, předseda představenstva CZ LOKO, jak se projekt rekonstrukce školní dílny rodil.

Podle ředitele školy Jana Kováře jde o výsledek vzájemných diskusí, jak zvýšit kvalitu výuky elektro a strojních oborů. „Důležité přitom je motivovat žáky nejen ke studiu, ale i k praktické



Stvrzeno. Josef Bárta předává symbolický šek řediteli Českotřebovské školy Janu Kovářovi.

přípravě a zapojení do pracovního života. To je pro nás i zaměstnavatele našich absolventů klíčové,“ uvedl ředitel.

Zámečnická dílna, která vznikla rekonstrukcí dosluhující dílny pro strojní mechaniku v prvním patře budovy odborného výcviku

na Skalce, je vybavena novými pracovními stroji, učebními pomůckami, nářadím a nábytkem. Jiří Kutálek, personální ředitel CZ LOKO v této souvislosti říká, že hlavním cílem je zlepšit prostředí pro výuku a obor zatraktivnit. „Chceme tím hlavně pomoci

přilákat víc žáků do technických oborů zámečnický, elektromechanik či elektrikář, které jsou pro nás klíčové. A právě společnými projekty, jako je právě dílna CZ LOKO, tomu jdeme naproti,“ uvedl personální ředitel.

V to věří i Jan Haník, zástup-



Dílnu otevřeli Josef Gulyás, starostka Magdalena Peterková a Bohumil Bernášek, radní Pardubického kraje.



Takhle se to dělá, ukazuje Josef Bárta.

ce ředitele školy pro praktické vyučování. Podle něho moderní technologie dnes zásadně ovlivňují praktické odborné vzdělávání. Proto by se i nové prostředí mělo projevit v dalším zvýšení kvality výuky a zatraktivnit nabízené technické obory.

## Nesmlouvavý „bezpečák“ má srdce rockera a diskžokeje

Michal Krauman už přes tři roky v CZ LOKO řídí úsek bezpečnosti práce, ochrany zdraví při práci i protipožárních opatření. Z podstaty věci to není profese, při níž by člověk moc rozjímal. Jde o zdraví všech v celé firmě a tam je příslost až nesmlouvavost na místě. Koneckonců ocenění Bezpečný podnik, k němuž třeba jihlavská provozovna dospěla, a ta Českotřebovská by ji měla následovat, není zadarmo. Je za tím hodně systematické práce, opatření a investic.

Málokdo ale ví, že „ten nesmlouvavý Krauman“

je tělem i duší muzikant a pohodový chlápek. Dříve rocker a už 30 let stále aktivní diskžokej. Začínal, když mu bylo 16, a od té doby moderoval úctyhodných 1850 večerů v 50 klubech hlavně při diskotékách, ale i dětských karnevalech, svatbách nebo oslavách narozenin. U mikrofonu tak strávil přes 11 tisíc hodin a dnes je nejstarším pravidelně hrajícím diskžokejem v Jihlavě a možná i na Vysočině. Domovský přístav má v jihlavské hospůdce Plechovka, kde ho můžete vidat už 16 let.

Jeho hudební začátky sahají do útlého mládí. To u gramofonu rodičů poslouchal jejich oblíbené kapely Boney M a ABBA. Sám si spíše pouštěl elpička, na nichž zpívali Elvis Presley, Beatles nebo Dean Reed.

Hudební styly se s časem střídaly stejně jako nastupující elektronika. A když si otec koupil první „kazeták“ vyrobený v Polsku, kotoučový magneto-

fon Tesla B 700 věnoval synovi. „Byl to pro mě nesmírný zážitek,“ vybavuje si Michal Krauman.

### Hudební úlovky z éteru

Mladší ročníky ale netuší, že v bývalém režimu nebylo jednoduché zahraniční muziku sehnat. Stanice státního rozhlasu hrály hlavně „popík“ ze zemí socialistického bloku. Kdo chtěl slyšet, co se hraje na „západě“, lovil v éteru a písničky si nahrával na kazety nebo na magnetofon. Kvalita byla spíš mizerná, ale to na radosti z hudebního úlovku nic neubíralo.

S poslechem rockové nebo heavy metalové muziky se začal měnit i jeho hudební vkus. Prim hrály kapely Halloween, Iron Maiden, Europe a Manowar. S nimi přicházel na chuť i nástrojům, hlavně akustické kytáře a bicím. A také prošel nespočet zábav, hlavně těch vesnických.

Zkoušel hrát na kytaru, ale moc mu to nešlo. Za to ve volných chvílích bubnoval na bicí a během služby vlasti s nimi projel spoustu vojenských soutěží. A když se vrátil do civilu, pokračovalo to hraním na svatbách i o silvestrech.

V letech 1988/89 pak nastartoval kariéru diskžokeje. K ní mu pomohlo, že při vyklížení klubovny Svazarmu ve Štokách objevil reprobedny, zesilovače a mikrofon, vše značky Tesla. A protože měl rád muziku, aparaturu přestěhoval do vesnické klubovny, kde se scházeli teenageři.

„V té době se dobrá technika dala koupit třeba v Tuzexu, ale na to nebyly peníze. Vždyť mi

bylo 16. Musel jsem se spokojit s polským „double kazetákem“. První vystoupení jsem měl v klubovně pro kamarády a příbuzné,“ vybavuje si. Muziku sháněl po známých a navazoval první kontakty s ostatními DJ's. A protože ho bavila elektronika, vyrobil si světelného hada nebo různé efekty s majákem, které teprve dávaly diskotékám to správné kouzlo. Tak se z něho stal DeeJay. A je jím už zmíněných 30 let!

„Prosadit se a dostat z vesnice do města, nebylo jednoduché. Ale díky tomu, že jsem s několika společníky vlastnil tři roky disko klub ve Štokách a poznal ty správné lidi, nakonec se to podařilo,“ říká.

Sám je srdcem rocker a často ho potkáte na letních festivalech, kde si užívá živé muziky. V klubu domova ale sáhne i po swin-

gu a jazzu. Má rád všechno od Hanse Zimmera, který tvoří hlavně filmovou muziku.

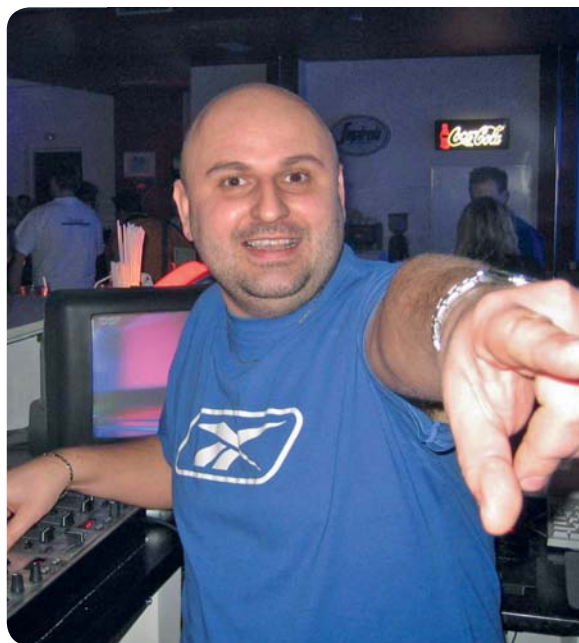
### Důležité jsou emoce

U mixážního pultu pak myslí hlavně na návštěvníky klubu, což znamená neustále sledovat hudební scénu a dokázat plnit jejich hudební přání. Všechno je to ale spontánní, bez play listů. Důležité jsou emoce a reakce posluchačů a tanečníků. Jen tak se zrodí kvalitní párty. Velkou výhodou je, že netrpí nervozitou a nezná trému.

Až do roku 1995 sháněl informace a hudebním dění hlavně v časopisech. To se změnilo s příchodem internetu. Podobně se změnil i hudební styl, stejně jako technika zpracování nahrávek a nosičů. Po roce 1989 se naplno otevřel i trh, který ovlád-

ly CD nosiče. Tím prvním, které si v roce 1991 koupil, bylo od skupiny Yello.

„Na 90. léta vůbec rád vzpomínám, frčel taneční styl Dance floor a byla tu řada jiných stylů a spousta koncertů. Dnešní muzika je sice hodně pestrá, ale zaměřuje se spíš na to, aby se dobře a co nejvíce prodávala. Obsah klipu je kolikrát důležitější než text a melodie,“ srovnává dobu dříve a nyní. A o muzice říká, že je pro něj něco jako nabička. Odpočine si při ní, protože práci do moderní nepřenášá a naopak ho dokáže užítkovat v práci. Ti co ho znají, vědí, že je v práci sice přísný a pečlivý, ale také se smyslem pro humor. A že i díky výřečnosti a zážitkům nezkaží žádnou legraci. Prostě normální chlapík na odpovědné pozici.



Michal Krauman nestárne. U mikrofonu v roce 2006 a o třináct let později.

