

# CZ LOKO

Září



Za posledních šest let jsme proinvestovali 620 milionů korun, říká v rozhovoru správní ředitel Aleš Podolák **3**

Změny ve výrobě se prosazují postupně. Další začínají od října **2**



Česká Třebová modernizuje: nová přesuvna je v provozu, staví se zkušebna lokomotiv a přestavuje hala pro opravy motorů CAT **4**

MVTV má nový design a prošlo zásadní modernizací **5**



## Prestižní veletrh InnoTrans potvrdil posun CZ LOKO mezi evropské hráče

Nejvýznamnější kontinentální veletrh dopravních technologií InnoTrans Berlín se stal pro akciovou společnost CZ LOKO místem zahraniční premiéry nové čtyřnápravové asynchronní motorové lokomotivy 744.001. A zároveň potvrdil, že na středoevropském trhu si CZ LOKO už vybuodovalo silnou pozici.

**Berlín** ■ Nová lokomotiva řady 744 pro středně těžký posun a traťovou službu, která už nese výlučný rukopis CZ LOKO a českou premiéru si odbyla v červnu, odbornou veřejnost velmi překvapila svým řešením a úrovní. „Musím říct, že se tím i hodně změnilo vnímání společnosti CZ LOKO v očích lidí, kteří se v železničním průmyslu pohybují a rozumí mu. Berou nás už jako firmu o úroveň výš, která je schopná vyprojektovat, zkonstruovat a postavit zcela novou lokomotivu. Navíc minimálně srovnatelnou, a v mnoha řešeních i lepší, než konkurence, která je především z Německa,“ říká Josef Bárta, generální ředitel a předseda představenstva CZ LOKO k účasti na této zářijové prestižní přehlídce. Především střeďo a východoevropských železničních dopravců expozici CZ LOKO cíleně vyhledávali. Firma se v Berlíně představila po šesté v řadě, ale dosud nikdy takový zájem na předchozích ročnících nezaznamenala. „Opravdu byl velký. Což každého z nás musí velmi těšit a naši zaměstnanci by to měli vědět, protože je to i ocenění jejich práce. Veliké poděkování všem,“ poznamenává Josef Bárta. Mezi nejvýznamnějšími hosty, kteří si lokomotivu řady 744 prohlédli, byli například dva viceprezidenti Ruské železnice (OAO RŽD) Alexej Vorotilkin a Valentin Gapanovič nebo vede-

ní Železnic z Litvy, Lotyšska, Běloruska a dalších zemí. Potvrdilo se tak, že se společnost CZ LOKO už jednoznačně posunula mezi evropské hráče. „Pro nás to je obrovský úspěch, ale i závazek do budoucna. Konkurence je velká,“ uzavírá Josef Bárta ohlednutím za InnoTransem. Letošní ročník navštívilo na sto tisíc lidí a zúčastnilo se ho přes 2240 vystavovatelů ze 45 zemí. Poprvé, a premiérově i na evropské půdě, zde byli čínští giganti vyrábějící železniční techniku CSR a China CNR. To je jasný signál, že už jim je do-



Expozice CZ LOKO na veletrhu InnoTrans Berlín 2012

mácí trh malý. Třeba CNR už dodala první nákladní lokomotivu do Estonska. Ve hře jsou i dodávky komponentů. Zřejmé ale je, že CZ LOKO

jde správným směrem a ve svém segmentu a zaměření je firmou schopnou obstát i v tomto silně konkurenčním prostředí.



Nová motorová lokomotiva 744.001 při své zahraniční premiéře

### Stanislav Chládek vystřídal Josefa Mixu



Stanislav Chládek

Novým generálním ředitelem a jednatelem společnosti Phoenix Zeppelin se stal od července Stanislav Chládek (37). Ten působil na pozici generálního ředitele ve společnosti Vector Leasing v Rusku. Dosavadní šéf firmy Josef Mixa se po více než dvaceti letech v jejím čele stal předsedou dozorčí rady. Druhým jednatelem zůstává Pavel Boš, který zastává tuto pozici od 1. července 2011. Stanislav Chládek, který absolvoval pražskou Vysokou školu ekonomickou a získal titul MBA od University of Pittsburgh, svou kariéru začal ve firmě Caterpillar Financial Services v roce 2000. Jeho hlavním úkolem bude navázat na obchodní výsledky a soustředit se na klíčové oblasti rozvoje na českém i evropském trhu.

## Šéf německého koncernu Zeppelin navštívil poprvé CZ LOKO

Jen v superlativěch mluvil o své návštěvě společnosti CZ LOKO a jejich závodů v České Třebové a Jihlavě Peter Gerstmann, nejvyšší představitel německého koncernu Zeppelin.

**Česká Třebová, Jihlava** ■ „Zatím jsem CZ LOKO viděl jen na papíře. Chtěl jsem získat pocit, jak firma funguje, co je za ní fyzicky, a musím říct, že jsem tím byl ohromen,“ říká po skončení své jednodenní pracovní návštěvy. Koncern, který spoluvlastní CZ LOKO přes českou dceřinou firmu Phoenix - Zeppelin, je o výsledcích CZ LOKO informován v pravidelných měsíčních reportech.

V doprovodu Josefa Bárty, předsedy představenstva a generálního ředitele CZ LOKO, a dalších manažerů, se seznámil s výrobní-



Šéf koncernu Zeppelin Peter Gerstmann (druhý zprava) při prohlídce jihlavské provozovny CZ LOKO. Doprovázeli ho generální ředitel Josef Bárta, finanční ředitel Phoenix-Zeppelin Pavel Boš a vedoucí provozu Sériová výroba Vlastimil Budař.

mi úseky a provozy, a debatoval o dalších možnostech rozvoje firmy. Dopoledne v České Třebové, odpoledne v Jihlavě.

„Pro nás to byla důležitá návštěva. Po změnách generálních ředitelů v koncernu Zeppelin a ve společnosti Phoenix - Zeppelin, ji pokládám za velmi významnou pro další rozvoj vzájemné spolupráce. Za posledních několik let CZ LOKO urazilo obrovský kus cesty. Dobu „dříve“ a „dnes“ už snad ani nelze srovnávat. Myslím, že se tahle návštěva může stát silným impulsem k dalšímu rozvoji CZ LOKO. To by se tak mohlo dostat se svými službami a produkcí i na globální trhy, kde skupina Zeppelin působí. Ještě to nějaký čas potrvá, ale možnosti další a lepší spolupráce tu bezesporu jsou,“ poznamenává Josef Bárta. (Rozhovor s P. Gerstmannem čtěte na straně 5)

### EDITORIAL

## Na správné cestě

Shodou okolností se to sešlo, že krátce po sobě nejdříve společnost CZ LOKO navštívil šéf koncernu Zeppelin, což je kolos s ročním obratem zhruba 60 miliard korun, a záhy se samo CZ LOKO naopak představilo na prestižním veletrhu v Berlíně. Naskytla se tak výjimečná možnost pozorovat hodnocení firmy cizíma očima „zvenitř“ i „zvnějšku“. A pro firmu dopadlo velmi lichotivě. Což od lidí, kteří znají svět velkého byznysu, stejně jako všechna úskalí železničního průmyslu, musí potěšit. Tihle lidé tak do CZ LOKO poslali jasný vzkaz: Jděte po správné cestě.

I když asi jen my víme, jak je ta cesta náročná, kolik se na ní musí zvládnout úskalí a úkolů, vyřešit problémů, co je za tím hledání a nacházení řešení a také obyčejného zájmu zaměstnanců o svou firmu.

„Dojmy, které jsem získal, mě utvrzují v tom, že je správné, aby role CZ LOKO byla v koncernu posílena,“ říká po prohlídkách všech výrobních provozů Peter Gerstmann, který koncern Zeppelin řídí.

Pochvalná slova pak v Berlíně zněla i na adresu nové lokomotivy řady 744, za níž je pět let práce spousty lidí, a která se poprvé vyjela představit do zahraničí.

To všechno je důležité pro budoucnost firmy, která nežije ve vzduchoprázdnu a musí své postavení na trhu v nebyvale silné konkurenci neustále potvrzovat. A tyhle akce ukázaly, že i v globálním ekonomickém a obchodním světě je o CZ LOKO zájem a že si zde firma své postavení našla. To je do budoucna bezesporu dobrá zpráva.

## Legendární Brejlovec jezdí ve firmě SD - Kolejová doprava jako S-Drak

První lokomotiva 753.601, která v CZ LOKO vznikla komplexní modernizací původní řady T478, je už nasazena do běžného provozu. Její majitel, společnost SD-Kolejová doprava, ji 30. srpna nasadil na přepravu vápence na trati z Berouna do severočeských elektráren.

**Česká Třebová** ■ Před tím lokomotiva úspěšně absolvovala trakční, brzdové a hlukové testy na Zkušebním okruhu VUŽ ve Velimi. „Po jejím předání jsme zažkolili obsluhu a provedli první jízdní zkoušky v reálném provozu, včetně komunikace ve vícenásobném řízení s lokomotivami řady 741.7,“ poznamenává Josef Gulyás, obchodní ředitel CZ LOKO pro střední Evropu.

Lokomotiva řady 753.6, známá jako Brejlovec, patří k českým železničním legendám. Po komplexní modernizaci v dílnách CZ LOKO sice ztratila pro ni charakteristické brýle, ale získala

řadu inovativních řešení, která snížila náklady na provoz a údržbu a zvětšila akční rádius. „Díky více než trojnásobnému prodloužení kilometrů mezi základními periodickými prohlídkami a zvětšenou interoperabilitou dělá z modernizace lokomotiv původní řady T478 zajímavé řešení obnovy parku hnacích kolejových vozidel pro drážní operátory ve střední Evropě,“ říká Josef Gulyás. Lokomotiva je vybavena traťovou a zabezpečovací technikou, která umožňuje provoz na železničních tratích v Česku, Slovensku, Polsku a Maďarsku.



S-Drak ještě na zkušební trati

Druhá lokomotiva 753.602 pak do sídla společnosti SD-Kolejová doprava dorazila 10. září. V čes-

kotřeborské provozovně CZ LOKO se nyní dokončuje poslední z této úvodní trojice lokomotiv s označením

753.603. Ta představuje poslední z pomyslných hlav tříhlavé saně, kterou provozovatel pojmenoval S-Drak.

## Změny ve výrobě se prosazují postupně. Další začínají od října

Výrobu v akciové společnosti CZ LOKO řídí už rok Martin Malík, který loni v září nastoupil na post výrobního ředitele. A jak říká, poznávání poměrně složité struktury bylo delší, než čekal. „Trvalo půl roku, než jsem přišel na to, jak zavedený systém funguje. A na některé věci přicházím dodnes a podivuji se jim,“ říká.

Změny probíhají postupně. Už dopředu vyhlásil, že nastanou až potom, co získá dost podkladů pro rozhodování. Ale některé jsou zjevné - změnil se mzdový řád, zavedlo se hodnocení kvality a dodržování termínů, zatímco do té doby byly základem odměn odpracované hodiny. Na zakázkách se vykazovala ne-reálná čísla. Proto se zavedlo i denní nahlašování hodin, na některých úsecích došlo a ještě dojde k revizi norem pracovních operací včetně přepracování technologických průvodků. Ty by měly později sloužit k zaznamenávání provedené práce v reálném čase. Nový systém se nyní ověřuje v provozu ETS. Důvodem jsou opakující se činnosti a z toho plynoucí snadnější vyhodnocení. Povinnost vykazovat denní práci platí ale také pro provoz kolejové výroby



Martin Malík

v České Třebové. Nyní od října přechází výrobní úsek na procesní řízení, které se dotkne práce vedoucích a mistrů všech provozů v Jihlavě i České Třebové. „Vyšli jsme z procesní mapy současného stavu, kterou připravil externí poradce Jiří Ducháček. Novinkou je zavedení měřitelných parametrů, které umožňují vyhodnotit a kontrolovat, zda se děje, co chceme, aby se v provezech dělo,“ vysvětluje Malík. Na vedoucích provozů a mistrech bude, aby všechna nová opatření přenesli dál na své spolupracovníky. Nově jsou nastaveny procesy kooperací a řízení výroby.

„Do září 2012 jsem řídil práci re-



Hala pro opravy elektrických točivých strojů je po necelém roce zahájení činnosti plná práce

ferentů kooperací přímo, abychom nejlépe poznali systém, přes který platíme externím dodavatelům služeb více než tři miliony měsíčně. Proto byl tento proces jako první upraven, abychom zajistili transparentnost a efektivitu při nákupu slu-

žeb,“ uvedl ředitel. Výsledkem musí být zjištění, co je nutné nakupovat a jak jsou tyto nákupy optimální. Požadavek na nákup může nově dát jen zaměstnanec, který je schopen plnění dodávky také zkontrolovat. Tím se má předejít problémům s do-

držováním termínů a kvality. Od září 2012 byl řízením referentů kooperací pověřen Petr Čermák.

Právě procesy se staly nástrojem, který se využívá nejčastěji. „Zjednodušeně si je lze představit jako mapy, popisující, co kdo dělá, za co odpovídá, co se po něm chce. To už umíme vyjádřit graficky a popsat. Tím se odhalila slabá místa. Právě pohledem přes procesy se to ukazuje nejlépe,“ vysvětluje cestu k efektivní výrobě Martin Malík.

Zejména kvůli zvyklostem, stylu práce, zažitým postupům. je někdy obtížné přesvědčit lidi, aby se na inovace a změny dívali pozitivně. To mimo jiné znamená získat dostatek relevantních podkladů pro tlačení změn a vyvrátit argumenty, proč to nelze dělat postaru.

„Letos jsme se mohli několikrát přesvědčit, že naše konkurence je stále aktivnější. Pro udržení vedoucího postavení na trhu je tedy nutné hledat rezervy a zvýšit efektivitu napříč všemi úseky firmy,“ uzavřel Martin Malík.

## CZ LOKO vstoupilo do Centra kompetencí drážních vozidel. Posílí to know-how

Akciová společnost CZ LOKO se stala členem Centra kompetencí drážních vozidel (CKDV), finančně podporovaného Technologickou agenturou České republiky. Projekt je naplánován na osm let (2012-2019) a jeho finanční podpora skončí v prosinci 2019.

**Česká Třebová** ■ Projekt centra navazuje na úspěšnou tradici Západočeské univerzity v oblasti výzkumu a vývoje drážních vozidel. Právě tato univerzita je hlavním řešitelem. Jde o společný projekt Regionálního technologického institutu (RTI) Fakulty strojní a RICE. Vedle CZ LOKO jsou jeho partnery také Škoda Electric, Škoda Transportation, ČVUT Praha - Fakulta strojní, DAKO-CZ, Eurosignal, LEGIOS, MSV elektronika, Univerzita Pardubice - Dopavní fakulta JP, VÚKV, Výzkumný a zkušební letecký ústav a Wikov MGI.

Centrum se zaměřuje na výzkum a vývoj pro výrobu a provoz drážních vozidel a umožňuje koordinovat spolupráci odborníků z řady vědních oblastí. „Hlavní ak-

tivity se budou odehrávat v pracovních balíčcích, kde budeme aktivně zapojeni v projektu Řídicí systémy a zabezpečovací zařízení,“ říká Bedřich Bulíčka, ředitel pro strategii CZ LOKO. Důvodem je, že elektronické systémy drážních vozidel procházejí intenzivním rozvojem, podporovaným rychlým pokrokem informačních systémů.

„Z hlediska řízení kolejových vozidel k aktuálním problémům patří automatizace jízdy vlaku a přechod na jednotný evropský vlakový zabezpečovací systém. Nesmíme ani opomenout význam mapování vlaku pomocí GPS a v budoucnu i systému Galileo,“ uvedl Bulíčka. I proto musí CZ LOKO spolupracovat na vývoji hardwaru a softwaru řídicích, komunikačních a informačních systémů drážních vozidel. V rámci CKDV to bude s firmami MSV elektronika a Eurosignal a Univerzitou Pardubice.

„Od výzkumného konsorcia si slibujeme přístup k aktuálním informacím a zapojení do perspektivních projektů. Třeba vývoje vozidel, která budou vyhovovat už i příští evropské legislativě,“ uzavřel Bedřich Bulíčka.



## Letní mediální pseudo kauza, která měla poškodit firmu

Okurkovou novinářskou sezónou v červenci oživila pseudo kauza o možném vyšetřování bývalého provozního ředitele ČD Cargo Jiřího Špičky z údajného zmanipulování výběrových řízení na modernizaci lokomotiv ve prospěch naší firmy. Akciová společnost CZ LOKO se proti tomu rázně ohradila a zatahování a spojování s tím kategoricky odmítla. Podobně učinil i Jiří Špička.

**Česká Třebová** ■ Všechno nasvědčuje tomu, že šlo o snahu poškodit postavení a dobré obchodní jméno společnosti CZ LOKO na trhu a že se tak děje v rámci konkurenčního boje, kde zdrojem může být jeden z bývalých manažerů firmy. „Obchodní úspěch CZ LOKO je postaven na silném technickém vývoji a z toho plynoucích finančních úspor, které provozování takových lokomotiv železničním dopravcům přináší. A těm v Česku i zahraničí CZ LOKO dosud dodalo přes 540 lokomotiv,“ uvedla firma ve svém prohlášení citovaném například agenturou ČTK nebo deníkem Právo. V něm zdůraznila, že se nikdy nepodílela na žádném korupčním jednání a zatahování do těchto účelových kauz považuje za konkurenční účelové poškozování svého obchodního jména.

V poslední době, od září 2010 do července 2012 se CZ LOKO u společnosti ČD Cargo účastnilo pouze jediného tendru na modernizaci 5 kusů lokomotiv řady 742 ve fázi kvalifikačních předpokladů. TENDR BYL VYHLÁŠEN

v září 2011 a není uzavřen. Čeká se na vyjádření antimonopolního úřadu, k němuž se je den z účastníků odvolal.

V médiích uváděné informace o „miliardových“ zakázkách pro ČD Cargo v roce 2010 jsou nepravdivé. V roce 2010 společnost CZ LOKO uzavřela smlouvu na modernizaci 19 lokomotiv řady 750 pro ČD a.s. Už v roce 2008 byla uzavřena smlouva s její dceřinou společností ČD Cargo na modernizaci 30 lokomotiv stejné řady. Uváděné sumy jsou značně nadsazené. Zmiňované „miliardy“ představují desetileté financování těchto tendrů formou leasingu finančními institucemi.

Zakázky na modernizaci lokomotiv jsou náročné na technickou a projekční přípravu a může se jich účastnit pouze velmi omezený počet uchazečů. A společnost CZ LOKO k nim díky svým mimořádným technickým schopnostem patří, a proto vyhrává řadu tendrů i v zahraničí u soukromých i národních železničních dopravců.

Správní ředitel a člen představenstva Aleš Podolák hovoří o dalším rozvoji firmy a říká:

## Za posledních šest let jsme proinvestovali 620 milionů korun

Přestože je Aleš Podolák, člen představenstva a správní ředitel, se společností CZ LOKO spjat od samého počátku, na stránkách firemního zpravodaje se s ním často nepotkáváme. Především proto, že správa majetku, jejímž je šéfem, není tak na očích jako klíčová výroba, obchod nebo technický rozvoj.

**?** *Pátral jsem po tom, co patří do „správy“ a slyšel, že investice, údržba, rozvoj a zhodnocování firemního majetku. Je to přesné nebo mě opravíte?*

Máte pravdu, ale záběr správního úseku je daleko širší. Kromě toho, co říkáte, odpovídáme i za zajištění dodávek všech druhů energií, za provádění veškerých periodických prohlídek a revizí, za zajištění úklidu, ostrahy, za nájemní smlouvy, za pojištění majetku, mimo pojištění investic i za nákup drobného majetku. Do naší činnosti spadá i odpovědnost za plnění hygienických, ekologických a bezpečnostních předpisů nebo správa informačních technologií jako samostatné oddělení IT.

**?** *Kdo se o informační síť stará?*

Je to malé oddělení se třemi lidmi. Ti mají na starosti správu všech informačních sítí, datových, telefonních pevných a mobilních, a správu informačních systémů Axapta, KS a Exact, správu všech ostatních softwarů od operačních, aplikačních až po mobilní. K tomu zodpovídají za spolehlivý chod a obnovu všech počítačů, notebooků, serverů, tiskáren a kopírek, za kamerový systém a to ve všech provozovnách a dceřiných společnostech. Je to na samostatný článek.

**?** *Co z toho, co pod vás spadá, pokládáte za nejdůležitější?*

Z mého pohledu jsou důležité všechny činnosti. Omezení jakékoliv z nich by se dříve nebo později vymstilo. Lze omezit údržbu, úklid, ostrahu, ale bude to krátkozraké. Omezením investic nepokryjeme rostoucí požadavky výroby na produktivitu a kvalitu. Výpadek informační sítě nebo dodávky energií by pak hned ochromil firmu. I to se občas stane, a proto musíme být připraveni k okamžitému řešení.

**?** *Podle čeho se rozhodujete do jaké akce investovat teď a jakou odložit?*

Vše vychází z dlouhodobé strategie firmy a aktuálního obchodního plánu. Pro jeho splnění dávají jednotlivé úseky své požadavky na investice i na opravy. Správa majetku je zahrne do celkového ročního plánu. Například nyní jsme předložili první verzi plánu na rok 2013. K němu se bude konat mimořádná investiční komise, ze které vzejde upřesněná druhá varianta. Obdobně proběhne příprava konečné třetí verze. Tahle „kolečka“ jsou nutná, protože požadavky na investice obvykle v první verzi přesahují naše finanční možnosti. Proto se postupně určují priority a řada akcí se odloží.

**?** *Život ale přináší změny. Jak na ně reagujete?*

Každý měsíc zasedá investiční komise, která schvaluje pořízení majetku v souladu s plánem a případně koriguje drobné odchylky. Podle potřeby se svolává mimořádná investiční komise za účasti všech odborných ředitelů. To je tzv. „rada



Aleš Podolák

starších“. Ta projednává velké investice a větší věcné odchylky od rozpočtu. Než se o velké investici rozhodne, hodně se diskutuje. Zejména mezi výrobou, útvarem pro strategii a projekty, financemi a správou, tedy námi. Při schvalování finančně náročných akcí hraje velkou roli i možnost získat dotace. Je to často administrativně velice náročné, ale skoro to pokládáme za svou povinnost. Taková šance na dotaci se už nemusí vyskytnout.

**?** *To platí i o údržbě, nebo tam existují jiná pravidla?*

Je to velmi podobné. Abychom se mohli starat o veškerý movitý a nemovitý majetek společnosti s péčí řádného hospodáře, tak jak to od našeho úseku očekávají akcionáři, musíme pečlivě zvažovat a plánovat náklady na údržbu. Veškeré stroje, dopravní a manipulační prostředky, elektrické a plynové spotřebiče a rozvody podléhají periodickým prohlídkám, opravám a revizím. Pro zajímavost: svařovacích zařízení, která udržujeme a která procházejí pravidelnými revizemi, je jen v České Třebové 87 kusů.

Ve firmě jsou výrobní stroje staré desítky let. Například nejstarší a stále sloužící je plně funkční regulírka dvojkolů, kterou naši předchůdci koupili už v roce 1897. Do dnešních dnů ale pracuje s přesností na setiny milimetrů. Pak tu jsou nejmodernější softstikované stroje, jejichž počet roste, což klade velké nároky nejen na obsluhu a přípravu výroby, ale také na pracovníky údržby.

Samozřejmě zub času se projevuje na budovách, komunikacích či rozvodech. Stav budov se nám daří nejenom udržovat, ale i modernizovat. Zateplené fasády, plastová okna a dveře, nové světlíky, moderní a úsporné osvětlení šetří náklady. Velké starosti nám dělal stav starých podzemních rozvodů, zvláště vody

a kanalizace. V Jihlavě jsme proto položily většinu nových, v České Třebové po řadě nepříjemných havárií starého, litinového vodovodního řadu proto při opravách komunikací měníme všechny rozvody pod cestou za nové a dostatečně dimenzované. Tím rizika havárií minimalizujeme. Trochu jsem odbočil, ale v zásadě se údržba musí plánovat tak, jako každá činnost ve firmě. Dojde-li pak k havárii, náklady na odstranění následků jdou samozřejmě mimo plán.

Vše vychází z dlouhodobé strategie firmy a aktuálního obchodního plánu.

Pro jeho splnění dávají jednotlivé úseky své požadavky na investice i na opravy. Požadavky na investice obvykle v první verzi přesahují naše finanční možnosti. Proto se postupně určují priority a řada akcí se odloží.

**?** *Mimochodem, máte spočítáno, kolik se za vás do firmy už investovalo?*

V CZ LOKO jsem sice, od jeho vzniku v lednu 1995, ale správu majetku mám na starosti od roku 2007. V té době začala firma masivněji investovat. Jak se začalo dařit na trhu, rostla poptávka po naší práci a tím se zlepšovaly i možnosti financování z vlastních i cizích zdrojů. Důležitá byla jasná vize akcionářů. Spočítám-li všechny investice za mého působení, jde asi o 620 milionů korun. Z toho připadá 145 milionů na stav-

by a další nemovitosti, 450 milionů na stroje a dopravní prostředky a 24 milionů na nehmotný majetek, což je informační systém a speciální konstrukční software. Na investice, které byly součástí dotačních projektů, jsme získali 37,5 milionů dotací. Je to zatím jen část. Další dva velké projekty se ještě neuzavřely. Nejvíce investic jsme pořídili v roce 2011, kdy se proinvestovalo 260 milionů korun.

**?** *Které ze svých rozhodnutí pokládáte s odstupem času za nejdůležitější?*

Těžká otázka. V České Třebové to bylo určitě rozhodnutí o stavbě moderního provozu na výrobu a opravy ETS. Díky tomu se uvolnila hala, kde nyní vrcholí stavební opravy pro čistý provoz na opravy motorů Caterpillar. Další strategické rozhodnutí souvisí s nákupem pozemků od Elektrizace železnic. Tím nás přestal trápit stísněný a ze všech stran omezený prostor a máme dostatečné možnosti pro další rozvoj. V Jihlavě zase nebyl ve výrobních halách před třemi roky jediný mostový jeřáb. Nyní tam jsou nové provozy, moderní lakovna, mycí hala, kolejová váha, opravené budovy a většina komunikací. Díky těmto investicím jsme se stali moderní strojírskou firmou a opustili formát tradičního pojetí „žosky“.

Všechno podstatné, co se stalo, vzniklo po projednání uvnitř mého úseku, na zmíněných investičních poradách nebo napříč úseky. Cením si malých akcí, které přispějí ke zlepšení pracovního prostředí zaměstnanců. Aktuálně jsme nad plán třeba dokončili opravu sociálek za kovárnou. Mám radost i z parkových úprav, které už od pohledu firmu posouvají a zlidšťují.

**?** *Jak letošní a příští rok poznamená ekonomická recese? Musí kvůli ní CZ LOKO měnit své rozvojové plány?*

Plán investic na rok 2012 zatím nebylo třeba nijak měnit a do konce roku k nějakému omezení asi ani nedojde. Ten pro příští rok se teprve tvoří a uvidíme. Zatím jsme u první verze. Kdyby se nás recese vážněji dotkla, je zákonité, že investice omezíme a zvýší se tlak na snížení režijních nákladů. Už dnes se jim velmi věnujeme a prakticky u všeho pořádáme výběrová řízení. Spolu s útvarem nákupu a logistiky jsme zavedli i reverzní internetové aukce. Tímto způsobem jsme například vybrali dodavatele elektrické energie pro provozovnu v České Třebové od 1. ledna 2013.

**?** *Týká se to i údržby? Jak jste s ní spokojen?*

Jak stoupají investice, a zhodnocuje se majetek firmy, logicky stoupají i nároky na jeho údržbu. Tu si zajišťujeme vlastními pracovníky i dodavatelsky. I s malým počtem dobře vyškolených zaměstnanců jsme schopni pokrýt všechny základní práce, které v údržbě potřebujeme. Vše začíná pravidelnými prohlídkami strojů a zařízení. To je základ pro cílenou údržbu. Prevence zvyšuje životnost strojů a firmě šetří peníze.

Jen pro zajímavost: pracoviště údržby v České Třebové jako první za-

vedlo a využívá systém odhlašování hodin pomocí čárových kódů v prostředí informačního systému.

A spokojenost? V obou provozovnách údržba dlouhodobě vykazuje dobré výsledky a její význam a prestiž trvale stoupá. I když jak se říká, vždy je co zlepšovat.

**?** *Ještě k investicím - na čem se dělá? Co v dohledné době plánujete?*

V České Třebové se intenzivně připravuje zázemí pro opravy motorů CAT. Stavebně by měla být tato akce dokončena do konce října. Po té dojde na stroje, inventář, přípravy, technologie. Koncem září jsme získali územní rozhodnutí a stavební povolení na stavbu zkušebny motorových lokomotiv u opěrné zdi. Ta současná už nevyhovuje požadavkům na komplexní odzkoušení kolejových vozidel. Společně s tím se zrekonstruuje i naše naftové hospodářství. Vybaveno bude novými nádržemi a výdejním zařízením s elektronickým odečtem. Po dokončení výstavby zkušebny v příštím roce postavíme zařízení na zpětné využití mařené elektrické energie při zkoušení lokomotiv. Tady se pokusíme získat dotaci ze strukturálních fondů Ministerstva průmyslu a obchodu OPPI - ENERGIE.

V Jihlavě nás letos ještě čeká oprava komunikace u vjezdu do areálu a zpevnění nákladové rampy. Velkým problémem je nedostatek skladových prostor jak v Jihlavě, tak v České Třebové, myslíme na to v investičním plánu na příští rok. V provozovny na vlastním pozemku proběhla větší investice vloni, kdy se vybudovalo parkoviště. Zdejší objekty jsou v dobrém stavu, takže se plánuje pouze obvyklá údržba.

**?** *Shrme-li, jak tedy rozvoj a budoucnost CZ LOKO vidíte?*

To je přímo odvislé od množství zakázek, které se podaří získat. Pokud bude dost práce, logicky to náš úsek pocítí. Máme připraveno několik námětů u investic a oprav i zkvalitnění naší práce. Všechny provozovny na vlastním pozemku mají dobré předpoklady pro další rozvoj. Mají dostatek ploch pro případnou výstavbu a dostatečně dimenzované energetické přípojky. Zpracovává se studie dalšího využití vlastních pozemků v Jihlavě a sledujeme, zda tam bude možné koupit další pozemky. Administrativní budova v Nymburce má také rezervy k rozšíření obchodních úseků nebo konstrukce. Horší je situace provozovny servisu v Mostě. Letos výrazně vzrostlo nájemné, takže budeme hledat výhodnější řešení.

**?** *Na jednu věc jsem se ještě nezeptal - kolik lidí pod vás vůbec spadá?*

Úsek správního ředitele sídlí ve všech provozovnách. Kromě mě ho tvoří oddělení IT s vedoucím Jiřím Christlem a dvěma zaměstnanci, oddělení investic a správy majetku, které je tvořeno vedoucím Radovanem Stránským, pěti správci majetku, energetikem, ekologem a vodohospodářem, vedoucím údržby, devatenácti pracovníky údržby a dvěma uklízečkami. Celkem tedy jde o třicet čtyři zaměstnanců.

## Zlepšování pořádku je vidět všude. Pomáhá to kvalitě práce

Zlepšující se pořádek nejen ve výrobních provozech, ale v celém areálu českotřebovské provozovny, je patrný na první pohled. Jak ale říká její šéf Petr Zemek, je to pořádek jen začátek.

**Česká Třebová** ■ „Pořádek na pracovišti, v dílnách, halách i na okolním prostranství, není něco, co se udělá jednou a pak zase vše spadne do zajetých zvyklostí. Pro firmu středoevropského významu jakou CZ LOKO je, to už musí být běžná, standardní věc. Prostě úklid, čistota a příjemnější prostředí na pracovištích a všude kolem nás, musí být součástí naší práce. I v tom je prostě část kvality. Je to součást nezbytného, neustálého zlepšování,“ říká Petr Zemek.

V provozu je nyní patrná změna charakteru tuzemských zakázek. Končí větší série modernizací a přibývají menší redukované opravy a odbytové zakázky. Jednotlivé opravy jsou samozřejmě variabilnější, náročnější na přípravu. Je s nimi daleko víc práce. Ale chce-li být firma úspěšná, musí se s tím její zaměstnanci vypořádat. „Jiná cesta pro provozovnu není,“ poznamenává Petr Zemek. Při poklesu objemu zakázek v českém železničním průmys-



lu společnosti CZ LOKO sice hodně pomáhá expanze v zahraničí, která vyrovnává i celkovou ekonomiku firmy, ale o to víc se musí hlídat celková efektivita zakázek. Zvláště když obecná opatrnost a šetření postoupí celou českou ekonomikou i díky šíření negativních zpráv. Pro úspěch CZ LOKO je nutné hledat veškeré možnosti, které přispějí k vyšší výkonnosti provozovny. Snahou je přítom u každé zakázky, tedy i u subdodávek, vyjednat co nejlepší podmínky. Zákazníci chtějí za svoji cenu co nejvyšší kvalitu. A to jim musí firma umět nabídnout.

## Nová přesuvna je už od srpna v provozu

**Česká Třebová** ■ Po celozávodní dovolené byla do provozu uvedena nová, malá přesuvna lokomotiv, která nahradila technicky nevyhovující zařízení z roku 1968. Spolu s ní se opravila i plocha, na níž stojí. „Ta původní nebyla zpevněná a byla porostlá trávou. V zimě nám to dělalo těžkosti při odklízení sněhu. Při opravě podloží se vyměnily i inženýrské sítě, které nám v posledních letech dělaly problémy. A také porušený teplovod, patřící Českým drahám,“ uvedl Radovan Stránský, vedoucí oddělení investic a správy majetku.



Během celozávodní dovolené došlo k výměně malé přesuvny lokomotiv

### Staví se zkušebna a mění naftové hospodářství

Ještě do konce letošního roku bude dokončena stavba nové zkušebny motorových lokomotiv, která začala koncem září v českotřebovské provozovně CZ LOKO. Zkušebna je koncipována jako jednodlažní objekt, vybavený dvěma zkušebními pracovišti pro výkonné a funkční zkoušky vybraných řad lokomotiv. „Opláštěný, ocelový objekt bude zvnějšku vypadat obdobně jako hala ETS,“ poznamenává Radovan Stránský. Spolu s ní dochází k přestavbě sousedního naftového hospodářství, kde staré naftové nádrže nahradí dvě moderní, ekologicky

bezpečné, dvouplášťové. Součástí nového objektu bude i výdejna pohonných hmot. Z této části továrny tak zmizí všechny různé přístřešky a jiné „okrasy“. Zároveň selepší i přečerpávání nafty do vlastních nádrží.

### Pozoruhodný řízený protlak

Nenápadnou pozoruhodností při výměně inženýrských sítí se stal řízený protlak za opěrnou zdí u zkušebny. Nejprve bylo nutné zeď silnou 2,5 metru provrtat a pak za ní provést řízený protlak o celkové

délce 35 metrů, převýšení 4,5 metru a průměru 40 cm. Vede jim nové dvojité vodovodní potrubí DN100, které zásobuje polovinu firmy pitnou a požární vodou.

### Nová komunikace příští rok

Kvůli potřebné výměně přesuvny se až na příští rok odsouvá oprava komunikace od Semanišské ulice k čistícímu odpadních vod a s ní spojená stavba nové vrátnice, protože tato trasa sloužila právě k obsluze přestavby přesuvny. Ta dostala jednoznačnou přednost.

## Začala přestavba haly na opravy motorů Caterpillar

Jednou z nových podnikatelských aktivit společnosti CZ LOKO se stává oprava motorů Caterpillar. Pro ně nyní firma začala v českotřebovské provozovně připravovat zcela nové pracoviště, odpovídající nejvyšším standardům.

**Česká Třebová** ■ Stavební práce by měly být dokončeny ještě před koncem tohoto roku. To se také projeví v dílně motorárny, kde se výraznělepší podmínky pro práci.

„Opravovat motory Caterpillar je strategické rozhodnutí, které má dva hlavní důvody: objem oprav spalovacích motorů provenience ČKD klesá a bude klesat dál. Naopak počet motorů Caterpillar, které jsme montovali do opravovaných, modernizovaných nebo zcela nových lokomotiv, stále roste a pohybuje se už ve stovkách kusů. Navíc nastává doba, kdy se tato vozidla budou vracet zpět do periodických případně redukovanych oprav. A logicky bychom se o tuto práci měli ucházet. Pro naši provozovnu je to zásadní.“ vysvětluje Petr Zemek, šéf českotřebovské provozovny CZ LOKO.

Ten je přesvědčen, že i v dnešní, rychle se měnící a ekonomicky složitější době, má firma dobře na-

šlápnuto. „Je na čem stavět. Provozovna Česká Třebová se mění před očima. A to nejen díky investicím, ale i díky myšlení a přístupu mnoha lidí, kteří si vážící práce v dynamické společnosti a chtějí se podílet na její budoucnosti,“ říká Petr Zemek.

Podle Radovana Stránského, vedoucího oddělení investic a správy majetku, bude nový objekt stavebně dokončen do konce října. Pak přijde na řadu jeho vybavení potřebnými přípravky a technologiemi. „Nové pracoviště bude klást velké nároky na jeho čistotu a tomu se proto přizpůsobila i jeho dispozice. Od sousedních dílen ho bude oddělovat nová stěna a celkově půjde prakticky o nový objekt,“ poznamenává Radovan Stránský.

V polovině září zde probíhala montáž jeřábové dráhy. Po instalaci bude mít nový jeřáb nosnost dvakrát 12,5 tuny. Ten předchozí měl nosnost pěti tun.

## Svářeč Jiří Fišer bude tvář z plakátu

Plechář, zámečnický a svářeč Jiří Fišer se stane jednou z tváří letošní kampaně Pardubického kraje nazvané Nemachruj, buď machr! Akce propaguje výběr technických oborů středních odborných škol a učilišť a snaží se žáky, rodiče i veřejnost přesvědčit, že dělat rukama, není žádná ostuda.

**Česká Třebová** ■ „Jako významnou strojírenskou firmu nás oslovil krajský úřad. A my si k podpoře vybrali právě profesi svářeče, která na trhu práce patří dlouhodobě k těm nedostatkovým. Beru to jako náš drobný příspěvek k její popularizaci. Dobré svářeče potřebujeme stále,“ říká Tomáš Brancuzský, personální ředitel CZ LOKO. Jírku Fišera oslovil jako příklad učně, který po absolvování učebního oboru zámečnický přešel hned ze střední odborné školy do CZ LOKO a dnes zde pracuje už tři roky. Samotný Jiří Fišer nadcházející možnou popularitu bere v klidu. Říká, že takové věci přicházejí a odcházejí a nedělá z nich vědu. Firmě pomohl rád, pracoval v ní jeho děda i babička, otec je v ní svářečem dodnes. „Máme k ní prostě rodinné vazby,“ poznamenává. Sám začínal u party plechařů na úpra-



Jiří Fišer

vách kabin lokomotiv. Říká, že pro člověka, který přijde do prvního zaměstnání ze školy, to je velká změna. Najednou je v jednom kole, na které nebyl zvyklý. V pět vstát, v šest v práci, pak domů a stále dokola. Prostě kolotoč. „Ale zvykl jsem si a baví mě to. Jinak bych to nedělal,“ dodává. O práci říká, že je pestrá a těžká zároveň. Fyzicky i psychicky. V tom druhém případě, když se nestihá a „hoří“ náročné termíny. Časem si Jiří Fišer v podnikové Svářečské škole udělal státní zkoušku na sváření od 0 do 21 milimetrů, aby měl víc šancí k uplatnění. Zatím ale hlavně sbírá zkušenosti. „V praxi to je tak, že zhruba měsíc děláme montáže, a další měsíc se zase svařuje. Je to tak padesát na padesát,“ vysvětluje. Vedle toho si udělal vazačský kurz, který tu má už hodně kolegů, a jeřábnický kurz. „Když jsme tu odpoledne a o víkendech, tak jeřáb potřebujeme,“ vysvětluje. Ve volném čase bubnuje a přemýšlí o založení nové kapely. Za sebou už má dobrou stovku vystoupení, nasbíraných v několika hudebních skupinách.

## Vlastní lokomotiva posílí CZ Logistics



V akciové společnosti CZ LOKO se dokončují opravy a technická vylepšení lokomotivy 704.508-1, která bude ve firemních barvách reprezentovat dceřinou společnost CZ Logistics. Ta nové vozidlo koupila v červenci od společnosti ZOS Zvolen. S vytipováním a vlastní přípravou nákupu pomohli obchodníci z mateřské společnosti CZ LOKO. Po nezbytných schvalovacích procesech Drážním úřadem se bude lokomotiva využívat při zajištění posunu v českotřebovské provozovně CZ LOKO a pro její technologické přepravy. „Už tedy nebude nutné si na tyto výkony půjčovat lokomotivy. Tím ušetříme peníze za pronájem a zároveň posílíme nezávislost provozu,“ uvedl Jiří Zapletal, jednatel CZ Logistics.

# V sériové výrobě začínají další nové projekty

Provoz sériové výroba čeká ve druhém pololetí víc práce, než se původně plánovalo. Postaral se o to obchodní úsek východní Evropa. Díky němu se podařilo zvýšit dodávku komponentů pro Litvu o další dva pakety. Tedy dvě „rozložené“ lokomotivy, které se budou na původní opravený podvozek a rám montovat a oživovat ve Vilniusu.

**Jihlava** ■ „Spolupráce s Litvou má již několikaletou tradici. Na konci roku 2007 zde byla dokončena první modernizovaná lokomotiva ČME3. Do konce letošního roku do země společnost CZ LOKO dodá už 34. modernizační sadu tohoto typu. „Kromě toho v tomto pololetí musíme vyrobit prototyp lokomotivy TME3. Tento projekt vychází z koncepce asynchronní lokomotivy 719.7 a je určen pro Bělorusko,“ říká Vlastimil Budař, vedoucí provozu sériové výroby. Ta na něm úzce spolupracuje s dalším jihlavským provozem Kolejová výroba. Zatímco „Sériovka“ vyrobí komponenty, „Kolejovka“ novou lokomotivu zkompletuje.

„Na závěr roku nás ještě čeká jeden nový projekt. Bude jím výroba modernizační sady pro lokomotivu TEM LTX pro Litvu. V ní naše firma zúročí nákladný a několik let trvající

vývoj lokomotivy řady 744,“ uvedl Vlastimil Budař.

## Vznikla nová pracoviště

Ten připomíná, že nic nejde samo, a proto výrobní úsek musel projít další změnou. V nové hale vzniklo ještě jedno svařovací pracoviště a kovovýrobu posílily další dva svářeči. Nové pracoviště, specializující se na zapojování rozvaděčů určených do kabiny vzniklo i v montáži. Doplněna byla kapacita na montáži elektrobloků. Také čtu elektrikářů posílili dva noví zaměstnanci. Na podobnou změnu, vyvolanou větším počtem zakázek, se připravila i lakovna, která zajišťuje lakování pro oba jihlavské provozy. Ta pracuje na dvě směny, na každé jsou čtyři lakýrníci. I sem nastoupili další dva noví zaměstnanci. „Jako všude, i tady hodně dbáme na kvalitu. A mož-



ná ještě o pověstný >vous< víc, protože kvalitní lak prodává i práci ostatních,“ poznamenává Vlastimil Budař. Závěr roku bude dost náročný. Zvláště, když kapacitní plán moc

rezerv neposkytuje. Splnit ho tedy nebude jednoduché. Hodně proto bude záležet na dobré organizaci a to je úkol vedoucích čet pod takovou příslušného mistra.

Peter Gerstmann, šéf koncernu Zeppelin v rozhovoru říká:

## Chceme posílit pozici CZ LOKO

Po skončení své pracovní návštěvy odpověděl Peter Gerstmann, předseda představenstva německé společnosti Zeppelin GmbH, na několik otázek firemního zpravodaje CZ LOKO.

### ? Co bylo cílem vaší návštěvy?

Zatím jsem CZ LOKO viděl jen na papíře. Chtěl jsem získat pocit, jak firma funguje, co je za ní fyzicky. A musím říct, že jsem tím byl ohromen.



### ? Jaké jste si tedy odnesl dojmy?

Velmi dobré. Už na papíře, v průběhu několika posledních let, jsme pozorovali, že se čísla CZ LOKO vyvíjejí velmi dobrým směrem. A dnes jsem se ujistil, že peníze, které se tu vydělávají, jsou velmi dobře investované. Tedy tak, aby firmě zajišťovaly dobrou, pozitivní budoucnost. Lidé, které jsem potkal, jsou vzdělaní, zkušení a jazykově vybavení. A velmi se mi líbila i vnitřní, mezilidská atmosféra firmy.

### ? Kde jako akcionáři vidíte další prostor pro spolupráci?

V rámci naší současné, nové strategie skupiny Zeppelin se hlavně zaměřujeme a koncentrujeme na řešení problémů našich zákazníků. Strategickou oblastí je Power Systems, kde určitě nebude náš byznys do budoucna postaven na počtu prodaných kusů motorů, ale na komplexních řešeních služeb, které zákazníkům nabízíme a poskytujeme. Tuto strategii hodláme v budoucnu aplikovat do všech oblastí energetických systémů - dodávek energií, lodních aplikací a lokomotivních aplikací. Právě to je oblast, kde CZ LOKO představuje partnera, který umožní, abychom mohli našim zákazníkům tyto komplexní služby nabízet a poskytovat. Jedním z posunů, signálů, je i omlazení v české firmě Phoenix - Zeppelin.

### ? Kdy předpokládáte první výsledky? Může po vaší návštěvě dojít k posílení postavení CZ LOKO v rámci skupiny Zeppelin?

Zatím v této otázce nebylo nic rozhodnuto. Je to jakýsi startovní výstřel, ale Volker Possegl, generální ředitel firmy Zeppelin - Power Systems, který má v našem koncernu na starosti celou oblast energetických systémů a motorů, bude v této oblasti hledat strategii. Velmi se zajímá o to, aby síla a pozice CZ LOKO byla posílena. Po dnešní návštěvě ho v tom podporím. Dojmy, které jsem zde získal, mě utvrzují v tom, že je správné, aby role CZ LOKO byla v koncernu posílena.

### ? Například?

Velmi dobře vidíme možnosti Zeppelinu a CZ LOKO ve střední a východní Evropě. Ale jsou tu i další možnosti, plynoucí z toho, že Zeppelin je světový koncern. To jsou představy, které se dosud ani nezvažovaly a ne diskutovaly. Konkrétně třeba v Jižní Americe, kde je Zeppelin zastoupen. Krátce řečeno, firmu chceme vidět komplexně a s CZ LOKO počítáme.

## Vybavení doplnila obrysnice

**Jihlava** ■ Novým, celkem nenápadným, ale potřebným zařízením se v jihlavské provozovně CZ LOKO stala obrysnice na koleji před mycí halou. Postavena a zprovozněna byla na počátku léta. „Dosud jsme využívali obrysnici v Kolíně při jízdách na tamní kolejovou váhu. Teď už ale obě zařízení máme, a tohle cestování odpadlo. Nám to ušetří čas a finance,“ říká Jiří Nováček. Obrysnici tvoří trubková konstrukce, na níž jsou otočná ramena, která svým tvarem vymezují předepsaný obrys podle norem pro tuzemskou i mezinárodní přepravu. Zařízení tedy slouží k ověření správných vnějších rozměrů opravovaných či modernizovaných lokomotiv. Ta, která touto „brankou“ neprojde, nemá na kolejích co dělat, protože přesahuje mimo průjezdný průřez.

„Měli jsme tu v opravě lokomotivu významného železničního doprav-

ce, která byla v provozu zhruba patnáct let. Vyměnil se motor, nahoru se dala klimatizace, a když se projíždělo obrysnicí, zachytili jsme bočními stříškami, které si tam firma sama namontovala. Přesně v úrovni očí strojvedoucího. Kdyby se tohle stalo v provozu, třeba někde u rampy, obsluha by z toho při vyklonění z okna nemusela vyjít bez újm,“ říká Jiří Nováček. Každá opravená lokomotiva by proto měla obrysnicí projet, nová pak bezpodmínečně. Klasickou obrysnici sice mohou nahradit, a také nahrazují, moderní digitální přístroje, ale někteří železniční dopravci využít té klasické striktně vyžadují. Instalace obrysnice na koleji před mycí halou nebyla náhodná. Neměli totiž tato hala využita právě k mytí, slouží jako prostor, v němž se už dokončené lokomotivy oživují.

## Omlazovací kúra pro Markétu



Střední opravou procházela v jihlavské provozovně CZ LOKO posunovací lokomotiva společnosti Omya CZ Vápenná. „Je to už starší dáma, které ve firmě říkájí Markéta. Během let na ní různé firmy dělaly různé opravy a my si tím teď prošli se vším všudy. Hlavně se ale řešila havárie mezinápravové převodovky. Od jejího zvládnutí se všechno odvíjelo dál,“ říká Jiří Nováček, šéf provozu Kolejová výroba. Omya CZ je dceřinou společností rakouské firmy Omya Gummern, která je součástí švýcarského koncernu Omya AG. Koncern patří k hlavním světovým výrobcům minerálních plniv z uhlíkatému vápenatého.

# MVTV má nový design a prošlo zásadní modernizací

První montážní motorový vůz trakčního vedení prošel komplexní modernizací a získal nový design. Jde o první z deseti vozidel MVTV 2.2 pro státní organizaci Správa železniční dopravní cesty.

**Jihlava** ■ „Máme za sebou rok velmi intenzivní práce. Celý projekt pokládám za jeden z vůbec nejsložitějších, které jsme v historii CZ LOKO dělali,“ říká Jiří Nováček, vedoucí provozu Kolejová výroba. Na realizaci celého projektu se zásadně podílely obchodní, technický a výrobní úseky CZ LOKO.

Modernizované vozy MVTV 2.2, určené pro kontrolu geometrické polohy trakčního vedení včetně jeho údržby, mají nový ekologický motor, nový sběrač s měřicím a vyhodnocovacím zařízením výšky a klikatosti trolejového vedení a izolovanou otočnou a výškově stavitelnou plošinu. Změnil se i pohon náprav. Vozidlo má elektrický přenos výkonu AC/DC. Na každé nápravě má trakční motor. Zásadním přínosem komplexní mo-

dernizace je výrazná úspora nákladů na provoz a údržbu a splnění platných emisních limitů EU Stage IIIB. Vnitřní prostor skříňové vozidla je rozdělen na skladovou a pracovní část. Jsou zde pracovní stoly s nářadím, skříň pro uložení náhradních dílů trolejového vedení a také zázemí pro posádku. To tvoří lavice se stolem, skříňkami, ledničkou, vařičem, mikrovlnou troubou a umyvadlem. Zajímavý je i moderní design, který přebírá některé prvky z nové rodiny kolejových vozidel CZ LOKO.

Další vozidlo ze série modernizací je už rozpracované a jeho dodávka se plánuje v průběhu prvního čtvrtletí 2013. „Je to jedno z nejsložitějších vozidel, jaká jsme vyráběli. Jen pro ilustraci - na jeho ožívání se podílelo patnáct specializovaných týmů.



Montážní motorový vůz trakčního vedení MVTV 2 v novém designu

Hodně jsme se naučili a bezesporu nás to v této oblasti posunulo opět o kus dopředu,“ uvedl Jiří Nováček. Společnost CZ LOKO zároveň pokračuje i ve výrobě deseti motorových univerzálních vozíků Super MUV 74 s novým hydrostatickým řešením pře-

nosu trakčních sil. Ty jsou rovněž určeny SŽDC. Dva už byly předány, v září je následovaly další dva a zbylé si zákazník převezme do konce roku. Dlouho připravovaný projekt vývoje a výroby speciálních drážních vozidel se tak úspěšně rozvíjí.

# Stát a evropský sociální fond přispívají na vzdělávání zaměstnanců

**Akciová společnost CZ LOKO v letošním roce využívá v rámci operačního programu Lidské zdroje a zaměstnanost projekt nazvaný Vzdělávejte se pro růst!**

**Jihlava, Česká Třebová, Nymburk** ■ Operační program přispívá k odbornému růstu zaměstnanců ve firmách, které mají předpoklady k dalšímu rozvoji, a proto potřebují kvalitně vzdělávat své současné nebo nové zaměstnance.

V jihlavské provozně CZ LOKO se koncem září například konalo třídení školení obsluhy testeru W454, které bylo hrazeno z projektu „Vzdělávejte se pro růst v kraji Vysočina“. Odbornost si zde zvyšovali elektromechanik Jakub Hradecký, elektromechanik Jiří Hartmann, technolog Stanislav Dočekal a Michal Štefka z ŘKJ.

Školení se věnovalo základní obsluze a připojení testeru, včetně funkčních zkoušek, programování testova-



Tomáš Brancuzský

cích sekvencí, správy databází provedených testů nebo přenosu dat z elektrických schémat v datové podobě. „Tester, představující sofistikované zařízení, připravené na míru právě pro CZ LOKO, se stane významným zařízením, které přispěje k dalšímu posílení kvality výroby,“ říká vedoucí provozu Sériová výroba Vlastimil Budař. Zařízení totiž umožňuje kontrolovat správnost zapojení a funkčnost elektrických zařízení a jednotlivé parametry zajišťující bezpečnost výrobku. Díky

programování je tester velmi variabilní a lze na něm odzkoušet téměř jakékoli elektrické zapojení.

„Budeme ho využívat hlavně při zprovoznění kolejových vozidel a při mezioperačních a kusových zkouškách jednotlivých bloků lokomotiv a výstupní kusové zkoušce. Použití testeru jednoznačně zvyšuje kvalitu a spolehlivost výrobků,“ uvedl Vlastimil Budař.

Projekt Vzdělávejte se pro růst!, který administrují úřady práce, akciové společnosti CZ LOKO přináší dotace na školení a kurzy ve všech třech provozovnách v České Třebové, Jihlavě a Nymburku. To firmě samozřejmě šetří její finanční prostředky určené na vzdělávání pracovníků. Kromě vzdělávání elektrotechniků a jazykového vzdělávání se v září školilo zavádění standardu RAMS a souvisejících norem, které vyžaduje Evropská unie v souvislosti se zvyšováním bezpečnosti drážních vozidel a jejich provozu.

„Administrativa je poměrně náročná, protože školení jsou specifická a na každé musí být jiné podklady. Už ji ale zvládáme. I zde to je prostě o zkušenostech. Na druhou stranu tak získáme peníze, které můžeme investovat do našich zaměstnanců,“ upozorňuje personální ředitel Tomáš Brancuzský.



Elektronik kolejové výroby Lukáš Marek u nového testeru



Při hodině angličtiny lektor Simon Barlow a jeho studenti: Ing. Václav Kalina a Jan Jurka

Název projektu: VZDĚLÁVEJTE SE PRO RŮST V KRAJI VYSOČINA  
Číslo projektu: CZ.1.04/1.1.00/82.00005

Název projektu: VZDĚLÁVEJTE SE PRO RŮST  
Číslo projektu: CZ.1.04/1.1.00/71.00002



PODPORUJEME  
VAŠI BUDOUCNOST  
www.esfcr.cz

## Praxe učňů pokračují i v novém školním roce

**Odborné praxe učňů se už ve společnosti CZ LOKO staly běžnou součástí spolupráce firmy se středními odbornými technickými školami jak v České Třebové, tak v Jihlavě. A jinak tomu nebude ani v novém školním roce 2012/13.**

**Česká Třebová, Jihlava** ■ „S přibývajícím rokem, tak jak spolupráce s těmito školami pokračuje, se ukazuje, jak jsou tyto vztahy důležité. Třeba v Jihlavě někdejší absolventi těchto škol, kteří prošli odbornou praxí právě

u nás, tvoří už 80 procent nových zaměstnanců. A co víc si každý podnik může přát, než přijímat takto připravené mladé lidi, kteří v něm prostě už znají,“ vysvětluje Tomáš Brancuzský, personální ředitel CZ LOKO. To spolupracuje na praktické výuce učňů v oboru elektromechanik a zámečnick v Jihlavě se Střední školou technickou. V souvislosti se zprovozněním nové lakovny nově také se Střední školou automobilní, v níž se učí obor lakýrník. Jejich dva absolventi už také do firmy nedávno nastoupili. V České Třebové patří mezi hlavní a tradiční partnery Vyšší odbor-



ná škola a Střední škola technická. „Systematicky pracujeme na tom, abychom nové zaměstnance získávali především z řad učňů a studentů, kteří u nás prošli praktickou výukou. Už před třemi lety jsme zavedli známkování jejich práce během praktické výuky, a ti co za ní mají jedničky a dvojky, si vydělají až dvojnásobek proti těm, co praxím moc nedají. Kdo se snaží, vydělá si u nás víc než v jiných firmách. Proto mají také záci zájem k nám na praxi chodit,“ říká Tomáš Brancuzský. Ročně jsou jich desítky a v letošním školním roce tomu nebude jinak.

### Blahopřejeme

Ve třetím čtvrtletí letošního roku významná životní jubilea oslavili tito zaměstnanci akciové společnosti CZ LOKO:

**Milan Brázda, Jiří Ježek, Ing. Jiří Sprinz, Luboš Duspiva, Václav Kukla, Vladimír Nosek, Ing. Ladislav Vyhliádal, Ing. Bohumil Suchan, Karel Hurt, Jan Štancl a Milan Jeník**

Všem ještě jednou blahopřejeme!



## Svářecí mistr Michal Dostál bubnuje v kapele Burana Orffchester

**Svářecího mistra Michala Dostála nelze v jihlavské provozovně CZ LOKO přehlédnout. Jeho bradka je skutečně ojedinělá. Ale stejně zajímavá je i jeho kariéra muzikanta, během níž se probubnoval od rock and rollu až k „balkánské dechovce“ do kapely Burana Orffchester, založené v roce 2006. Tedy hudebnímu uskupení, tvořeného pěticí Znojemáků, dvěma Brňáky, třemi Jihlaváky a jedním muzikantem z Valašského Meziříčí.**

**Jihlava** ■ „Hudební kritici říkají, že strhující energií hudby bouráme zažité standardy a mají nejspíš pravdu. Základem jsou balkánské speeddechovky, které mícháme s mnoha jinými možnými hudebními vlivy od folku, klezmeru až po rockové laufy. To pak opravdu padají všechny hranice mezi žánry,“ říká Michal Dostál mezi muzikanty známý jako Kulda a dodává, že balkánská dechovka je proti té české či moravské víc různější. Proto v ní uplatní i své rockové základy. „Hudebně je to hodně zajímavé. Míchají se zde balkánské, turecké i arabské vlivy,“ poznamenává. A to všechno

### Jak je neznáte

se zvládá na kytaru, akordeon, pozoun, trubku, tubu, klarinet, banjo, percuse a bicí.

Kam Burana Orffchester zavítá, tam budí pozornost. Ať už na svých koncertech nebo festivalech folkových, rockových, world music. V Česku kapela projela všechny prestižní od Colors of Ostrava, přes pražské Mezi ploty až po Open Air - Trutnov, kde jí tleskalo patnáct tisíc diváků. Na festivalu Zahrada v Náměšti na Hané došla až do finále, kde získala cenu diváků. Kapela se mihla i v televizní hitparádě pořadu Na moll, kde se probojovala až na první místo, na kterém se držela do vyčerpání maximálního počtu kol.



„Dlouho jsem hrál v jihlavských kapelách jako je Autobus nebo Major Major jen rock. Přes jazz jsem se pak dostal až k současnému žánru world music. Hodně nám to ladí, protože až na mě samouka, je kapela plná absolventů konzervatoře. Proto snadno zvládáme i zkouš-

ky na dálku. Každý se skladby naučí doma a pak se jen sehráváme. Proto se předpokládá, že každý už přijde připravený,“ vysvětluje Michal Dostál, že i amatéři musí mít zodpovědnost a punc profesionality. Bez ní by konečnou nevznikla ani dvě CD. První z roku 2006 nese název Nas mnoho, druhé z roku 2010 pak underWorld music.

„Ta alba vám při natáčení a po vydání zpestří život, ale v Česku málokoho uživí. Život muzikantů je nejistý. Já jsem rád za práci v CZ LOKO. Muzika mi přináší hlavně zábavu, zážitky z míst, kde jsem třeba ještě nebyl,“ povídá Michal Dostál, který už bubnuje dobrých třicet let. Základy získal jako kluk v „lidušce“, jak se říkalo Lidové škole umění, a dál se učil sám. Hrával každý den, ale teď už málo, prý tak dvakrát, třikrát týdně. „V mládí jsme jako rockeři mívali také na Vysočině sto vystoupení za rok,“ vzpomíná. Celkem má na svém kontě šest alb. Vedle už zmíněných i Major Major - ... jedna

blbá (1998), Alter Ego - Adventus (2003), Lucrezia Borgia - Valpuržina noc (2010) a Autobus - Autobus (2011)

Do CZ LOKO přišel v roce 2004 jako plánovač, technolog, >rozpisák<. Časem ho firma poslala studovat do Brna na VUT, kde zvládl svářecí technologie. Pak pracoval na oddělení Řízení a kontroly jakosti, a později se stal svářecím mistrem a zástupcem hlavního svářecího dozoru v jihlavské provozovně. Řídí a sleduje svářecí práce, aby probíhaly podle technologických postupů, používal se správný materiál a vše odpovídalo normám, včetně zpětné kontroly. A je-li třeba, chodí jako lektor učit do firemní Svářecí školy

„V práci to je jako v kapele. Falešné tóny se nepřipouštějí, a když je problém, jeden musí pomoci druhému. Na pódiu vás v nejhroším fanoušci vypískají, ale na železnici se chyby neodpouští. Proto jsem vážně rád, že naši svářecí své práci rozumějí.“