



Zlepšovací návrh vyřešil problém a ušetřil statisíce

3



Lokomotivy CZ LOKO jistí v Turecku unikátní podmořskou železniční trať

4



Letohradské strojírny budují laserové centrum pro skupinu CZ LOKO

5



Finsko je další zemí, kde budou jezdit lokomotivy z CZ LOKO

6

Byl to složitý, ale nakonec dobrý rok. Ambiciózní je i ten 2015

Česká Třebová ■ Přestože konečná účetní závěrka společnosti CZ LOKO za rok 2014 ještě není známa, jedno je jisté: Rok byl velmi složitý, ale díky profesní zdatnosti zaměstnanců dopadl nakonec dobře.

„Opět se potvrdilo to, co dlouhodobě opakují. Tedy, že nejcennější jsou motivovaní lidé. Proto jsem na závěr roku rád podepsal vyplacení mimořádných odměn. Zaměstnanci si je zaslouží a za odvedenou práci jim děkuji,“ říká generální ředitel Josef Bárta.

Když finanční ředitel Michal Holý před dvanácti měsíci předkládal rozpočet roku 2014, viděl v něm řadu rizik. Cílem byl návrat k obratu přes 2 miliardy Kč, tedy meziroční zvýšení o 80 mili-

onů Kč, a ziskovost 4 procenta.

„Hodně rizik se opravdu proměnilo v nerealizované zakázky. Ale obchodníkům se podařilo zajistit velké množství náhradních výkonů. Dnes to vypadá tak, že plánované tržby nedosáhneme, ale budeme se pohybovat nad rokem 2013. A to není špatný výsledek,“ říká Michal Holý.

Významnou roli sehrála krize na Ukrajině a následné oslabování ruského rublu, který od počátku roku ztratil přes třetinu hodnoty, což exportně orientovaným firmám jako je CZ LOKO, nepřeje. Podobně jako trvalý pokles zakázek od národních dopravců ČD a ČD Cargo. Výrobně byly složité zvláště první měsíce, provázené i optimalizací pracovních pozic.

Postupně se ale výrobní kapacity podařilo díky velkému nasazení obou obchodních útvarů naplnit a s pomocí dalších pak zakázky dotáhnout do konce. Rozhodující byl opět export, zajišťující více než polovinu tržeb.

Pro rok 2015 se rozpočet opět sestavoval obtížně. „V konečné verzi plánujeme pokles tržeb o 140 milionů a snažíme se držet ziskovost na úrovni čtyř procent. A přestože jde o pokles, je to ambiciózní plán. Zvláště v kontextu situace na Ukrajině a Rusku,“ uvedl Michal Holý. I tak ho pokládá za splnitelný, ale jak dodává: „K jeho dosažení bude třeba ještě většího odhodlání a píle všech našich zaměstnanců.“

Lotyšské železnice si objednaly modernizaci 14 lokomotiv

Národní lotyšský železniční dopravce Latvijas Dzelzceļš uzavřel s akciovou společností CZ LOKO kontrakt na modernizaci 14 dvojdílných diesel - elektrických lokomotiv 2M62U v průběhu příštích dvou let. Nová vozidla, jejichž základní pakety bude vyrábět jihlavská provozovna CZ LOKO, využije při těžké nákladní dopravě z Ruska a Běloruska. Všechny nové lokomotivy 2M62U budou mít moderní design a spalovací motory MTU od firmy Rolls-Royce Power Systems.



Jde o 16válcové motory o výkonu 2 200 kW, splňující evropské normy Euro IIIA.

Šestinápravová lokomotiva, známá také jako dvojdílný „Ser-

gej“, po modernizaci lotyšské firmě zajistí výrazně nižší náklady na provoz a údržbu, delší životnost a vysoký komfort a bezpečnost obsluhy. Design vychází z řady 753.6. Lokomotiva se skládá ze dvou sekcí a každá je konstruována jako skříňová s jednou kabinou strojvůdce. Maximální rychlost je 100 km/h. V Lotyšsku už CZ LOKO v letech 2011 - 2013 pro státní železnice modernizovalo 14 posunovacích lokomotiv ČME 3M.

(Více o tématu v příštím čísle.)



Šéf SŽDC si prohlédl výrobu speciálních vozidel. Jihlavskou provozovnu CZ LOKO v závěru listopadu navštívil Vladimír Novotný, předseda správní rady Správy železniční dopravní cesty (vpravo). Po setkání s vedením společnosti si prohlédl výrobní provozy, které prošly během posledních let zásadní obnovou. Ocenil přitom investice do technologií a zázemí, které umožňují vyrábět a opravovat lokomotivy jak na export, tak pro tuzemské železniční dopravce. Právě v Jihlavě vznikla první modernizovaná speciální kolejová vozidla pro SŽDC, jako MUV 74 sloužící k údržbě tratí, MVTV 2.2 pro opravy trolejového vedení nebo SVP - Strojní vyťahovač pražců SVP 60.2. Na snímku spolu s vedoucím výroby Vlastimilem Budařem, generálním ředitelem Josefem Bártou a výrobním ředitelem Martinem Malíkem.

Firemní konference otevřela nové téma: unifikace

Zatímco v minulých letech se v českořebovském školicím středisku setkávali projektanti a konstruktéři se spolupracovníky z akademické sféry na Technických konferencích CZ LOKO, aby debatovali o nových postupech a konstrukčních řešeních, v polovině listopadu se zde poprvé sešli zástupci všech úseků na Firemní konferenci. Ta byla přelomová - na veřejném fóru zde debatovali lidé odpovědní za obchod, technický a strategický rozvoj nebo řízení kvality.

Česká Třebová ■ Výsledek více než tříhodinové debaty lze shrnout do jedné věty - maximum dílů a technických řešení je třeba sjednotit, unifikovat, aby se snížily nejen náklady spojené s vývojem a výrobou lokomotiv, ale i následnou údržbou, ser-

visem a opravami. „Je důležité, aby vyšší i střední management napříč celou firmou věděl, co se děje na trhu, jaká vozidla a s jakými parametry po nás zákazníci chtějí, a na všech úrovních řízení jsme na to dokázali pružně reagovat. Naši výhodou

je, že umíme pracovat jako tým, ale i týmový výkon může být samozřejmě lepší. To znamená mít představu a znát celý proces, vědět, co se děje v obchodě, nákupu, výrobě a vývoji. A k tomu je potřeba mít nejen pravomoci a odpovědnost, ale také informace,“ uvedl na úvod generální ředitel Josef Bárta.

V tomto duchu hovořil i Bedřich Bulíčka, ředitel pro strategii a projekty, který zdůraznil, že naplňování podnikatelské strategie společnosti není jen věcí managementu, ale všech odpovědných útvarů. Za jeden

z bezprostředních cílů označil unifikaci. Tedy sjednocování vhodných výrobků a technologických postupů. Této platformě je třeba podřídit všechny činnosti, vývojem a projektováním počínaje a náhradními díly konče. „Naše silné know-how, které nám přináší vysoké procento tržeb, musíme zachovat. U modernizací dvou, čtyř či šestinápravových lokomotiv stále máme mnoho rozdílu při výrobě náročných komponentů. A tady musíme usilovat o změnu,“ řekl.

(Pokračování na straně 2)



PF 2015

Klidné, příjemně prožité Vánoce a úspěšný nový rok přeje

generální ředitel a vedení CZ LOKO

Firemní konference otevřela nové téma: unifikace a zastupitelnost

(Dokončení ze strany 1)

Podle Josefa Červeného, obchodního ředitele pro východní Evropu je zjevné, že vysoké náklady na vývoj moderních vozidel do jejich ceny nelze zcela promítat, a proto je unifikace, která se může týkat třeba výměny bloků nebo dveří kabin, potřebná. „Cílem by měla být jednotná výrobní platforma pro východ s národními balíčky podle místních specifik a požadavků. Čím víc budou jednotlivé prvky zaměnitelné, tím lépe,“ poznamenal. Upozornil přitom, že současná ukrajinská krize dopadá i na železnici a nákup nové techniky, a proto je třeba při udržení technických parametrů a kvality nákladů na vývoj a výrobu lokomotiv snižovat. Unifikace by pomohla i přetíženému technickému úseku, neboť typů vozidel je řada a reakční doba na jednotlivé projekty pak pomalá. „Unifikace je cestou, jak na východě úspěšně pokračovat,“ řekl Josef Červený a připomněl, že CZ LOKO je na východních trzích, kam dodává lokomotivy na tratě o rozchodu 1524mm, velmi úspěšně. V letech 2007 až 2014 na ně prodalo 183 paketů lokomotiv v 11 základních typech. Obchodní ředitel pro střední Evropu Josef Gulyas v této souvis-



Firemní konferenci zahájil předseda představenstva a generální ředitel Josef Bárta.

losti upozornil, že export je pro budoucnost firmy klíčový, neboť ze skupiny Českých drah ubyla práce za zhruba miliardu korun. Konkurenční prostředí se přitom na trhu zostřuje, a na to všechno musí umět společnost CZ LOKO reagovat jak v přípravě nových projektů, tak modernizací. Přitom na kritériích pro úspěšný obchod se nic nemění - stále to je kvalita, spolehlivost, technická úroveň a cena.

„Konkurence nás samozřejmě na trhu nechce, protože v nás vidí silného soupeře, ale my chceme být úspěšní. Proto zde

jsme, abychom měli perspektivu do dalších let,“ reagoval na jeho slova Josef Bárta.

Technický ředitel Jiří Štěpánek uvedl, že technický úsek se k této odpovědnosti hlásí a pracuje na tom, aby požadavkům, tam, kde to i kvůli rozdílným normám GOST a Evropské unie lze, vyhověl. Tímto směrem jde už současná modernizace ČME 3, která má nové jednotné provedení a shodu na komponentech pro úzký i široký rozchod.

Přitom je potřeba si při této specializované práci udržet vysoké know-how, které firmě v minu-

lém desetiletí pomohlo zařadit se mezi významné středoevropské výrobce železničních vozidel. „Tvůrčí práce vyžaduje přemýšlení, úsilí a prostor,“ řekl. Ocenil přitom investice do výpočtového software, neboť tyto práce dosud zajišťovaly externí kanceláře. To uspoří náklady, ochrání interní informace a zefektivní práci.

Podobný přínos se očekává v roce 2015 od nového software dat v době produkčního cyklu, která jsou nyní roztržena v různých materiálech. Chystaná investice je shromáždí na jednom

místě, umožní je průběžně aktualizovat a sdílet všem, kteří k tomu mají oprávnění. „To dá naší práci vyšší jistotu a umožní zbavit se hluchých časů při hledání dat, a snížit chybovost,“ dodal Jiří Štěpánek.

Interní konference, na níž vystoupil i vedoucí technického marketingu Jakub Džurný nebo Pavel Orálek, ředitel úseku servisu a řízení kontroly jakosti, ukázala, že CZ LOKO je společností, která na vývoj trhu a jeho požadavky hledá a nachází řešení. A připravovaná unifikace hlavních řad vozidel je jedním z nich.

Dnes odpovídá

Miloš Zemek,
vedoucí provozu Česká Třebová

Bliží se konec roku a s ním i tradiční otázka: Jaký bude?



Tradičně hektický. Ale jsme tu od toho, abychom to zvládli. Od října proto nastoupilo zhruba 60 pracovníků.

Pozvali jsme naše bývalé zaměstnance - důchodce, přišli noví lidé. Něco se řešilo i externími zaměstnanci. Prostě ve výrobě jedeme naplno. Třeba na státní svátek 17. listopadu tady přes prodloužený víkend dělalo 150 lidí.

Jde především o hlavní opravy lokomotiv pro soukromé železniční dopravce, jsou tu i drobné modernizace.

Pokud práci „neprotáhneme“ ranní směnou, tedy se do ní nevejdeme s materiálem, zavedli jsme zde další směnu. To se týká třeba lakovny a podvozků, kde jsou směny dvě, ve zkušebně a kolovce pak dokonce tři. Záleží na prostoru. Třeba v motorárně CAT nikdo nikomu nepřekáží, i když se zde dělají vyšší výkony, stále na to stačí směna jedna.

Proto chci všem kolegům a zaměstnancům poděkovat, protože bez přesčasů denních i nočních se v této době neobejdeme. A stejně to bude i v posledních dnech roku.

Lokomotivy mají videonávod

Tahle zpráva potěší hlavně strojvůdce a obsluhu lokomotiv Made in CZ LOKO. Technický marketing pro ně připravil první videonávod, který doplní ty tištěné nebo elektronické. Je to atraktivně připravený průvodce názorně ukazující, kde je jaké zařízení, jak se ovládá či řeší případný provozní problém. V tomto případě k lokomotivám řady 740.

„Natáčeli jsme na vlečce Čertovy schody. Měli jsme na to tři dny, zrovna v týdnu, kdy počasí nebylo nic moc. A světe div se, celou dobu svítilo slunce. I tahle okolnost má na výsledku svůj podíl,“ říká Jakub Džurný, vedoucí technického marketingu.

Během natáčecího dne se běžně udělá 15 minut materiálu a zde se hned napoprvé stihlo deset.

Také díky Filipu Havelkovi, jinak hlavnímu kameramanovi televizní show Star Dance, a režisérovi Davidu Šrámovi z firmy Lineart. Jen na okraj: je to kumšt mít pevný záběr, když se lokomotiva nastartuje a rozjede.

Videonávod k lokomotivám řady 740 je doplněn anglickou nebo ruskou jazykovou mutací v jednoduchých heslech. Hlavní role v něm totiž stále připadá školiteli, který ho doprovází výkladem. A kdo se na všem podílel? Strojvůdci Jakub Džurný a Radek Čupr a také Tomáš Obermajer, starající se o bezpečnost při natáčení během provozu. Poděkování ale patří všem za přípravu lokomotiv a pracovníkům vlečky Čertovy schody za ochotu a vstřícnost.

Vzpomínka na Karla Šamšulu

Těch, co neznali Karla Šamšulu, bude v českotřebovské provozovně CZ LOKO poskrovnu. Ve firmě pracoval 40 let, od září 1969. Prvních dvacet let jako elektromechanik, zbytek jako předseda odborové organizace. Ve funkci skončil 29. května 2009, kdy odešel i do důchodu. Toho si ale dlouho neužil. V závěru toho roku zemřel. Je to tedy už pět let.

Miloval fotbal, kopal divizi v Šumperku i Třebové, a stejně měl rád i lidi a pořádek. Proto celou dobu zůstal v četě „lásky“ partáka Stanislava Lásky, který tehdy mladé kluky učil zod-



povědnosti, pečlivosti, kvalitní práci. „Životní škola a skvělá parta,“ říkal. V prosinci 1989 jako kandidát Občanského fóra vyhrál volby předsedy odborů. „Tu odpovědnost jsem na sebe musel vzít. To nešlo jinak,“ vzpomínal.

Nejhůř mu bylo v roce 1999, kdy se propouštěly stovky lidí a bylo třeba vybrat, kdo zůstane, kdo odejde. A on nechtěl, aby to v rodinách současné potkalo dva, tři, její členy. „To byla těžká doba, ale s vedením jsme se dohodli,“ říkal a následný rozvoj CZ LOKO pokládal za zázrak. A sám k němu významně přispěl.

Konstrukci posílí nový výpočtový software

Martin Doleček, vedoucí oddělení technické konstrukce, se už nějaký čas zabývá představou, že jeho úsek by měl mít vlastní výpočtáře. Tedy konstruktéry, kteří se budou věnovat výhradně pevnostním výpočtům navrhovaných konstrukcí. Třeba pevnostním výpočtům kapot, kabin a jejich uložení, uložení komponentů pod rámem, uložení a uchyacení nezírámů a řadě dalších konstrukčních celků na lokomotivě. Teď se mu jeho přání začíná zčásti plnit.

Firma pořizuje výpočetní software a čeká se na jeho instalaci. Dohodnuté jsou i odborné konzultace s Univerzitou Pardubice. „Letos jsme provedli něko-

lik základních výpočtů v prostředí Creo Light, kde se ukázalo, že naši lidé to umí zvládnout,“ říká šéf oddělení. Ale verze Light, která je zdarma k základnímu 3D software, není pro oddělení dostačující. Omezuje ho a tak musela přijít změna.

„Nejde jen o to, že řešit výpočty u nás je z řady důvodů výhodnější. Ale hlavně víc využijeme nový potenciál nových lidí. Budeme je motivovat, udržíme si know-how,“ poznamenává. Neznamená to ale, že by firma sama zvládla všechny výpočty. Ty složitější bude třeba dál objednávat u externích dodavatelů.

To ale Martinu Dolečkovi nebrá-

ní v další vizi - chce si vychovat specialisty na výpočty. Minimálně dva. Mohou se zastoupit a lépe se přemýšlí i konzultuje. Tihle interní výpočtáři by řešili složitější výpočty, včetně těch s „kulatým“ razítkem. „Takový výpočet by se nejprve vyladil u nás, a pak se „jen“ v externí firmě přepočítal a orazítkoval,“ dodává. Každý konstruktér by přitom měl výpočetní software Creo Light pro jednoduché kontroly navržených uzlů. Nečeká, že by to najednou všichni uměli, ale věří, že s odbornou konzultací vlastních výpočtářů by se vše dalo zvládnout. Tím by se opět zvýšila odborná úroveň a kvalita konstruktérů. A také to je způsob jak lidí

udržet, dát jim šanci něco nového dokázat.

Mimochodem: Martin Doleček, který v CZ LOKO pracuje od roku 2001, ještě zažil dobu, kdy se výpočty, které bylo třeba prokazovat, ve firmě moc neřešily a zcela je zajišťovaly externí kanceláře. Konstruovalo se ze základních profilů a standardní jevkové konstrukce. A také spoléhalo na zkušenosti starých praktiků z ČKD, kteří do firmy přešli. Pak přišlo víc nových konstruktérů a on je učil, co se sám naučil. Ale jak se konstrukce rozmáchla, nastoupili další vysokoškolaři. Sice s minimem zkušeností z praxe, ale zato se zkušeností výpočtů, které neměli kde využít. A to se teď mění.

Zlepšovací návrh vyřešil problém a ušetřil statisíce

Pro všechny tři, technologa Tomáše Sodomku, elektromechanika Ivana Suchomela a mistra Petra Částka, to byl první zlepšovací návrh. Jak to tak u podobných záležitostí bývá, vznikl přímo v provozu při řešení výrobního problému. A firmě ušetřil statisíce.

Česká Třebová ■ Při rekonstrukci čtyř lokomotiv ČME 3 pro zákazníka z Polska, jejichž součástí bylo i rozšíření počtu řídicích stanic z jednoho na dvě, se ukázalo, že momentálně nejsou k dispozici potřebné řídicí kontroléry, které se už běžně nevyrábějí. Tedy ovladače, používané k regulaci výkonu lokomotivy. Díky nim strojvůdce řadí otáčkové stupně spalovacího motoru.

„Protože se „čmeláci“ už nevyrábějí a nikdo na ně volně kontroléry nemá, měli jsme v podstatě jen dvě možnosti. Čekat a nechat si je někde vyrobit, což by stálo dost peněz, nebo hledat vlastní řešení, abychom neohrozili termíny dokončení a předání vozidel,“ říká technolog Tomáš Sodomka.

Volba tedy padla na druhou, výrazně lacinější možnost, protože bez kontroléru by nebyla lokomotiva funkční a nešla by zprovoznit. Během dvou, tří týdnů od nápadu pak byl vlastní kontrolér na světě. „Pracovali jsme s tím, co jsme měli v závodě k dispozici. Tedy kontroléry jiných rozměrů, které jsme upravovali, stejně jako plotnu, páku, vršek... A celek jsme přizpůsobili velikosti řídicího pultu ČME 3. Vzniklo zařízení, které je kdykoliv zaměnitel-



Ivan Suchomel, Tomáš Sodomka a Petr Částek.



V CZ LOKO vyrobený kontrolér už osazený v lokomotivě.

né s tím originálním,“ vysvětluje elektromechanik Ivan Suchomel. Podle mistra Petra Částka je tato přestavba téměř nerozeznat-

elná. Jednalo se hlavně o mechanické úpravy. „Cením si hlavně toho, že se za nimi šlo cíleně. Od počátku jsme věděli, co chceme a jak se k výsledku dopracovat. Mezitím se samozřejmě dělala i jiná práce,“ dodává.

Právě mistr Částek pak kolegy vyběhl a doporučil, aby řešení popsali a sepsali v duchu firemní směrnice a podali jako zlepšovací návrh. Vznikl tak patnáctistránkový jednoduchý pracovní postup, doplněný řadou fotografií, jak postupovat při výrobě.

„Technické řešení jsme sice měli stále v hlavě, ale přesto jsme si každý mezikrok ještě fotografovali a dokumentovali, abychom měli jistotu. Měsíc potom už by se něco podobného těžko dávalo do výroby,“ dělí se o praktické zkušenosti Tomáš Sodomka. Po prvním prototypu pak následoval druhý, třetí, čtvrtý... a opravené lokomotivy odjely v termínu pryč. Kdykoliv tedy nyní přijde podobná zakázka na rekonstrukci „čmeláka“ z jednoho na dvoustanovišťového, lze tento postup použít. Proto dosavadní úspory pro společnost CZ LOKO nemusí být konečné.

Přesný finanční přínos a tedy i výši úspor nechce zatím ředitel pro strategii a rozvoj projektů Bedřich Bulička předjímat, protože se určuje podle předem stanoveného finančního vzorce až po roce od podání zlepšováku. Ale jak říká, je to cesta, po níž se lze ubírat. „Je to vždy na jednotlivcích, kteří se s konkrétními problémy ve výrobě potkávají a podílejí se na jejich řešení. Protože podmínky pro podávání zlepšovacích návrhů máme ve firmě vytvořené a jejich jednoduchá, stručná forma jim jde naproti,“ poznamenává. To potvrzuje i Petr Částek, když říká, že věcí, které se přímo v provozu podaří díky nápadům dělníků a techniků zlepšit, je víc. Ale málokdo je už dotahuje papírově. Sám si usnadní činnost, ale návrh písemně nepodá.

Otázka pro

Zlepšovací návrhy se pokládají za nejlevnější úspory, které do firmy přináší sami zaměstnanci. Co o nich soudíte?

Tomáš Sodomka, technolog dokumentace pro výrobu a opravy diesel-elektrických lokomotiv. Ve firmě přes dva roky.



Vznikne-li na pracovišti problém, měl by se řešit. A je-li to přímo v silách těch, co zde pracují, pak by se takový návrh měl zpracovat a podat. Jestliže je pro firmu přínosný, měl by být i finančně ohodnocen.

Ivan Suchomel, elektromechanik, ve firmě přes pět let



Všechno, co firmě ušetří peníze a lidem zjednoduší práci, je pozitivní. My, co děláme přímo v provozu, máme k problému asi nejbližší. A v našem zájmu je, aby se vyřešil. A jednou z možností mohou být právě zlepšováky.

Petr Částek, mistr, ve firmě přes 40 let



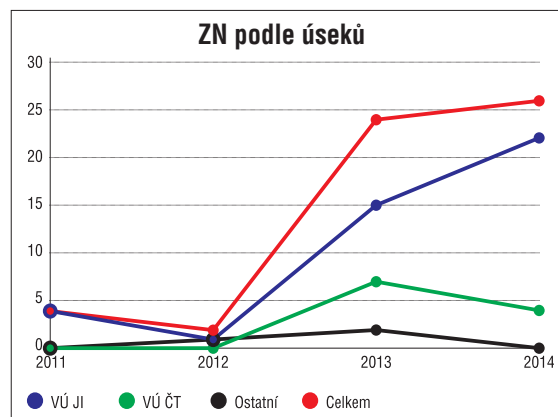
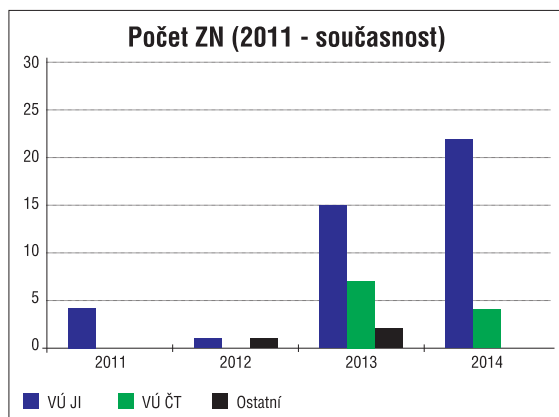
Každý si musí vyhodnotit sám, zda jde o zlepšovák, když obrazy otáčejí matkou místo doprava doleva. Pro mě je kritériem úspora, přínos pro firmu. A když je hmatatelný, měl by si každý sám říct, zda to sepíše a podá jako zlepšovací návrh.

Rudolf Solař, zámečnický s několika úspěšnými zlepšováky, Jihlava



Hlavní smysl vidím v tom, že mi tyhle nápady ušetří, zrychlí práci. A snad něco přinesou i firmě. Tohle okamžité zlepšení stavu mě na nich baví nejvíce. Jinak s agendou, termíny nebo hodnocením problém není. Je vidět, že pravidla tady fungují. Přihlášku předávám partákovi, který to oběhne dál. A když je zlepšovák schválen, dostaneme smlouvu. Opravdu nic složitějšího.

Grafické vyjádření ZN podle provozů					
	2011	2012	2013	2014	Celkem
VÚ JI	4	1	15	22	42
VÚ ČT	0	0	7	4	11
Ostatní	0	1	2	0	3
Celkem	4	2	24	26	56



Bedřich Bulička, ředitel pro strategii a rozvoj projektů o přínosu zaměstnanců říká:

Každé zlepšení je cenné. Ať jde o návrhy či patenty

Tabulka, kterou publikujeme na této straně, ukazuje, že letos se v akciové společnosti CZ LOKO výrazně zvýšil počet podávaných zlepšovacích návrhů. „Budeme rádi, když tento trend vydrží i v příštím roce,“ říká Bedřich Bulička, ředitel pro strategii a rozvoj projektů.

■ Jste s letošním zlepšením spokojeni?

Samozřejmě. Ale stejně jako počet zlepšovacích návrhů, hlavně těch, co se uplatní ve výrobě, mě těší i přihlášené patenty a průmyslové vzory, za nimiž je práce techniků, konstruktérů a projektantů.

■ Proč to je tak důležité?

Zatímco zlepšováky přinášejí vesměs drobná zlepšení ve výrobě, patenty a průmyslové vzory zvyšují image firmy a její know-how. Někdy je nelze přesně fi-



Bedřich Bulička

nančně ohodnotit, ale pomáhají nám ve všech agendách, když usilujeme o získání peněz na výzkum a vývoj. Nazval bych to skládáním účtů mimo realizaci. Právě vlastní výzkum a vývoj nám daňově vzato pomáhá mimochodem snižovat i základ daně.

■ Jaký je potenciál zlepšovacích návrhů?

Ve vyspělých ekonomikách jde o důležitý prvek při hledání úspor. Kdo jiný by je měl vidět, než lidé, co ve výrobě přímo pracují. Proto i velké nadnárodní koncerny své zaměstnance v tomto směru motivují, a my se nechováme jinak. Ale někde to jde lépe, jako při sériové výrobě v Jihlavě, jinde méně. Což je případ kolejové výroby v České Třebové. Náměty na zlepšení jsou ale všude. Záleží také na tom, jak se „víra o zlepšování“ šíří. Třeba v Jihlavě nyní vedoucí provozu Vlastimil Budař přišel s tím, abychom zde dokázali ocenit i drobná zlepšování a motivovali tak zaměstnance.

■ Už víte, jak?

Cílem je hlavně rychlá zpětná vazba, aby iniciativa lidí nezapadla. Není to tedy ani průmys-

lový vzor, ani zlepšovací návrh, ale spíš motivace, ocenění zájmu. Pravidla se tvoří. Budou obsahovat sedm témat a bodování jedna až tři. Od toho se bude odvíjet výše odměny, o níž bude rozhodovat přímo vedoucí provozu.

■ Chystáte změny ve firemní „zlepšovacích“ směrnici?

Nechystáme. Pokládám ji za velmi dobrou, jasnou, přehlednou, motivující. Ani jsem zatím podobný návrh nezaznamenal. Spíš jde o to, aby jí lidé, zvláště partáci a mistři, lépe znali a dokázali pak svým podřízeným kolegům poradit. Jsou v ní určeny oblasti jako životní prostředí, ekonomika výroby a bezpečnost práce, které preferujeme. A jsou v ní i jasná pravidla pro vyčíslování dosažených úspor a stanovení odměn.

Dvě záchranné lokomotivy CZ LOKO jistí v Turecku unikátní podmořskou železniční trať

Diesel-elektrické lokomotivy společnosti CZ LOKO už urazily po evropských železnicích spoustu kilometrů a přepravily leccjaký náklad. Až v tureckém podmořském tunelu, spojujícím pod Bosporskou úžinou dva kontinenty, však získaly ojedinělou roli záchranných lokomotiv.

Tedy lokomotiv, které nejezdí v pravidelném rytmu z jednoho místa na druhé, ale jsou na každé straně tunelu připraveny k vyproštění osobního vlaku v případě, že by se ve strmém podzemí porouchal nebo dostal do potíží.

„Je to unikátní místo. Zpočátku si připadáte jako v pražském metru, ale když zdoláváte stoupání sedmnácti promile a ve středu tunelu vidíte terénní zlom, dojde vám, že jde o mimořádnou stavbu. Nejen proto, že vede pod hladinou moře, ale spojuje Evropu s Asií, ale hlavně proto, jak byla technicky náročná,“ nezastírá dojmy Jakub Džurný, šéf technického marketingu, který s kolegy obě lokomotivy 741.7 v září v Turecku předával a přitom je jako strojvůdce tunelem sám prováděl.

Do Země půlměsíce cestoval spolu s mechanikem Petrem Štokem, který měl na starosti upnutí podvozků k hlavnímu rámu při vykládce, a elektrikářem Miroslavem Gondou. Ten zase dohlížel na chod vozidel. „Mou starostí pak bylo je odvézt, předat a udělat zkušební jízdu s plnou zátěží,“ říká Jakub Džurný. Ta nastala v čase, kdy se jeden den měnil v druhý a železniční ruch v tunelu utichal. V tomto případě z úterý na středu. To bylo vyvrcholení pracovní cesty na přelomu srpna a září.

Než k tomu ale došlo, čekala na všechny cesta do Istanbulu a tam řada nečekaných situací. Ty začaly už při vstupu do zdejšího přístavu, kde všichni ocenili, že se Miroslav Gonda domluví turecky, protože běžný personál na angličtinu nereagoval. Na trojici očekávaných Čechů totiž nikdo, až na obě lokomotivy, nečekal. Ty stály na námořní lodi, která je přivezla přes Černé moře z rumunského přístavu Constanta. Do něho přijely z Čech přes Slovensko jako součást vla-

ku. A díky výlukám to trvalo nějaké čtyři dny.

Z lodě lokomotivy sundávaly dva jeřáby, protože jeden na to sám nestačil. Musel se tedy sehnat další. Následovat měla jízda do depa v Hajdarpasi, ale jak se ukázalo, po zamýšlené trati z přístavu už dlouho nikdo nejel. Tak dlouho, že byla zavalena pražci a přes koleje ležely i dvě lodě. Když se sehnal jeřáb, aby je odklidil, zjistilo se, že o kus dál na trati leží ještě tak tisíc pražců. Pak i místní pochopili, že tudy to opravdu nepůjde a hledalo se náhradní řešení.

To se našlo, jen bylo potřeba během jednoho dne lokomotivy vyndat z lodi, odaretovat závěsy podvozků, popojet s lokomotivami nějakých 150 metrů, znovu podvozky zaaretovat, pomocí jeřábů lokomotivy otočit o 90 stupňů, opět odaretovat podvozky a odjet po úplně jiné trati do toho samého depa.

To už byl večer a i přes tmu si nešlo nevšimnout, jak je opuštěné, ale kupodivu kompletně funkční. Jak ho kdysi místní železničáři opustili, tak zůstalo. Což našince vede k úvaze, že v Česku by bylo dávno zplundrované a rozkradené. Tady se obě do žluté barvy vyvedené lokomotivy před předáním doladily. Obě přijely už z České Třebové plně funkční a zde se jen správně nastavily podvozky a přidaly tlumiče.

Pak nastala kompletní přejímka. A byla důkladná - každá lokomotiva se předávala celý den. Přitom se na místě odstraňovaly drobné závady, přejímal se materiál a následovala první noční zkušební jízda s přechodovým vagonem a elektrickou jednotkou „marmarou“ z evropské do asijské části Istanbulu. Pak se vzala druhá lokomotiva a vše se opakovalo.

„Sjelo se do nejlubšího místa tunelu, kde se zastavilo a pak rozjezd na plný výkon do stoupání, které má 17 promile. A to už je docela kopec, když za sebou táhnete 850 tunový náklad. Rychlost se pohybovala od 15 do 30 kilometrů za hodinu, takže časový limit na vyproštění soupravy jsme bez problémů splnili. Před každou zastávkou v tunelu



Unikátní snímek - lokomotiva s plnou zátěží zhruba 60 metrů pod hladinou moře.

se musí houkat, takže je i zvukový doprovod. To je zážitek na celý život,“ vrací se na místo Jakub Džurný.

Zatímco ale na evropské straně vlaky pokračují, na asijské po vyjetí z tunelu končí, protože se navazující trať do Ankary ještě obnovuje. A jen pro srovnání - dříve železniční koleje končily u moře a vagony najížděly na trajekty, které je převážely dál. Dnes jsou ale tahle koncová nádraží uzavřena a nahrazuje je právě podmořský tunel, který ještě čeká na své úplné dokončení. Tunel je součástí projektu s názvem Marmaray v hodnotě kolem 3,6 miliardy eur. A také naplněním dávného snu sultána Abdülhamida II, který se podobnou myšlenkou zabýval už před 150 lety.

Na předání obou lokomotiv mělo navázat školení tureckých strojvůdců, ale nakonec byl jeho termín posunut až na závěr listopadu. Bylo dvoutýdenní a vedl ho Radek Čupr z technického marketingu. První týden byl věnován teorii, druhý praxi. Vše završila zkouška podle turecké legislativy.

„Pro nás bylo podstatné, že z hlediska poslání a funkcí obě lokomotivy Made in CZ LOKO splnily očekávání. Pracovaly opravdu stoprocentně a panovala s nimi všeobecná spokojenost. Musím říct, že v té chvíli jsme byli s kolegy na značku CZ LOKO opravdu pyšní,“ uzavřel Jakub Džurný.



Záchranný tandem Made in CZ LOKO.



Vykládku z námořní lodě zvládly dva jeřáby.



Firemní výsadek v Turecku: Jakub Džurný, Petr Štok a Miroslav Gonda.

Koleje pod mořem propojily poprvé v historii dva světadíly

Podmořský železniční tunel pod Bosporskou úžinou, který spojuje asijskou a evropskou část Istanbulu, je součástí projektu Marmaray v hodnotě asi 3,6 miliard eur. Projekt z 90. let, byl zahájen až v roce 2004 a dokončen měl být v roce 2009. Zdržely ho archeologické vykopávky na staveništi, které odkryly unikátní historické nálezy potvrzující, že historie Yenikapı, místa, kde se rozkládá centrum Istanbulu, bylo osídleno už před 8500 lety, zatímco dosud se uvádělo 6000 let. Archeo-

logové našli přístav s pozůstatky 13 lodí z byzantského období, amfory a další artefakty, které UNESCO zařadilo na seznam světového kulturního dědictví. Tunel dlouhý 13,6 km otevřelo Turecko koncem října 2013. Postavilo ho japonsko-turecko-německé konsorcium. Jde o nejlubší položený tunel svého druhu na světě - leží v hloubce kolem 60 metrů. Zhruba desetina (1,4 km) vede pod mořem. Přitom vede asi 20 kilometrů od severoanatolské zlomové zóny, kde byla zaznamenána zemětřesení o síle

9 Richterovy škály. S tím vším se museli projektanti vypořádat.

Vyřešili to japonsko-americkou technologií „ohebného“ tunelu, který tvoří 11 pružně spojených prefabrikovaných železobetonových sekcí, ponořených na stabilizované pískové a štěrkové lože, zpevněné pilotážní betonových jehel, na dno průlivu v mohutné rýze. Ta byla vyhloubena pomocí plouvoucích drapákových rypadel, speciálního plavidla a čtyř obřích tunelovacích fréz TBM firmy Hitachi. Prefabrikované sekce dlouhé 98 až 130

metrů byly vyrobeny v suchém doku v nedaleké Tuzle a dokončeny ve staré loděnici v Büyükdady. Odtud zamířily na vodu a dopraveny na místo spuštěny na dno průplavu. Ocelové tunelové roury, které jsou v nich uloženy, mají vnější plášť chráněný katodizací proti agresivním účinkům mořské vody.

Definitivně bude projekt Marmaray hotov po dokončení rekonstrukce tratí z evropského předměstí Halkalı do Gebze na asijském břehu, které dělí 63 km. Ta zahrnuje tříkolejné

trati elektrifikované evropským systémem 25 kV/50 Hz, rekonstrukci téměř 40 stanic a vybavení zabezpečovacím zařízením ETCS a radiokomunikačním systémem GSM-R.

Projekt má snížit automobilový provoz v Istanbulu o pětinu. Podle odhadů by jím v roce 2015 denně mohly vlaky ve dvouminutovém cyklu, tedy 400 denně, přepravit asi 1,5 milionů lidí, tedy 75 tisíc v každém směru za hodinu.

Letohradské strojírní budují laserové centrum pro skupinu CZ LOKO

Letohrad, Žamberk ■ Přestože Letohradské strojírní už existují 20 let, činnost zahájily 1. září 1994, největší investice je teprve čeká. Připravuje se v provozovně Žamberk, kde za 10 milionů korun vznikne laserové vypalovací a přípravné centrum pro celou skupinu CZ LOKO. Zkušební provoz by měl začít v červnu 2015. Právě tato mateřská společnost je i většinovým vlastníkem strojíren.

„Podnikatelský záměr vychází z dobré polohy Žamberka, ležícího blízko České Třebové a s dobrou dopravní obsluhou do Jihlavy, tedy obou klíčových provozoven CZ LOKO, a kvalitní zakázkové kovovýroby. Tu rozvíjíme už čtrnáct let,“ říká Galina Musilková, ředitelka Letohradských strojíren. Investice, která bude umístěna do haly, jejíž rekonstrukce právě končí, bude pro zdejší provoz představovat silný impuls. Nabídne mu další rozvojové příležitosti a rozsah prací.

Nové laserové CNC centrum bude doplněno ohracovací lisem a vytvoří tak komplexní pracoviště přípravy dílů a komponentů, výpalků a ohybů, pro stavbu kapot, kabin, pneubloků, chladičů, nádrží a dalších kovových dílů. Odpadne tím kooperace s externími firmami a všechna práce zůstane uvnitř skupiny CZ LOKO.

„Zbytek, odhadem zhruba čtyřicet procent volné kapacity centra, naplníme vlastními zakázka-



Letohradské strojírní řídí Galina a Petr Musilkovi. Ona je ředitelkou a on jednatelem.

mi, aby byla investice efektivní a nákladný projekt rentabilní. Získat v regionu volnou kapacitu na vypalovacích strojích, která by obratem řešila potřebu, ne-

ní už tři roky prakticky možné. To samozřejmě komplikuje práci na zakázkách i nám, protože výpalky také nakupujeme,“ dodává Petr Musílek, jednatel Le-



Pravidelnou údržbou v Letohradě procházel i speciální motorový vůz řady MVTV 2 035 z oblastního ředitelství Plzeň. Její součástí byla i některá vylepšení. „Jsou zde motoráři, zámečníci, elektrikáři, chlapi co umí vzduchařinu, svářeči. Proto nás ani v malém provozu nic nezaskočí,“ říká jeho vedoucí Eduard Kaufman. Ten ve firmě pracuje už od října 2001.

tohradských strojíren. Právě on v prosinci 1993 firmu, tehdy pod názvem Letohradská správkárenská, spoluzakládal. Další devět měsíců trvalo, než zahájila činnost v pronajatých prostorách lokomotivního depa Letohrad. Tehdy měla k dispozici všechny haly, v nichž 70 lidí pracovalo na údržbě motorových lokomotiv a vozů Českých drah. Původní záměr spojený s transformací ČD ale nevyšel a počet zaměstnanců klesl na 15 a změnila se i klientela a práce. Ta se tehdy zaměřila na údržbu lokomotiv pro vlečkaře a Armádu ČR. V té době se také strojírní začaly výrobně orientovat na společnost CZ LOKO, svého většinového vlastníka. Začaly se podílet na výrobě komponentů pro lokomotivy a od roku 2006 vyrábí kompletní řadu chladičů článků pro všechny projekty včetně prototypů. Časem k nim přibývaly i nádrže, ochranné pluchy a kompletní kapotáž mimo kabin, které se vyrábějí v Jihlavě. Dnes v Žamberku a Letohradě pracuje 33 lidí, z nichž třetina se věnuje servisu a opravám drážních vozidel, hlavně pro SŽDC, a zbytek kovovýrobě v Žamberku. Jde o prototypy nebo kusové dodávky náročné na řemeslnou zručnost jako v případě předního čela autobusu pro SOR Libčavy nebo mezistěny řidiče tramvají pro společnost Inekon. A samozřejmě řadu komponentů pro CZ LOKO.

Otázka pro

Co pokládáte za největší změnu?, zeptali jsme se v Letohradských strojírních zaměstnanců, kteří v nich pracují od samého počátku, tedy už 20 let.

Ladislav Novák,
parták výroby prototypů



Dříve jsme jen opravovali, nyní tvoříme stále nové, náročnější věci. Pro CZ LOKO, Inekon nebo

SOR a musíme si s tím umět poradit. V tom je právě naše černé řemeslo pěkné. Někdy si natlučeme i ústa, než dojdeme k dokonalosti, ale to mě baví, umět si poradit s tím, co hned není jasné.

Jaromír Faltus,
parták na výrobě chladičů



Pamatuji začátky spojené s výrobou podlah pro autobusy nebo sedaček. Nyní jde o mnohem náročnější černé

řemeslo - sváření, broušení, co kus, to prakticky originál. Všechno je náročné na fortel a zručnost a musím říct, že když se taková práce dotáhne do konce, máte z ní radost.

Firma podpořila soutěž dětí v Národním technickém muzeu



Barvy CZ LOKO hájí v soutěži jihlavsko-pražský tým.

Praha ■ Akciová společnost CZ LOKO byla jednou ze tří firem, které podpořily premiérový ročník soutěže T-PROFI (Talenty pro firmy). Ta se pod záštitou Hospodářské komory ČR konala v říjnu v Národním technickém muzeu v Praze.

Díky CZ LOKO se akce zúčastnili žáci 2. ročníku Střední školy průmyslové, technické a automobilní Jihlava a 5. třídy pražské Základní školy Korunovačů.

Další soutěžní týmy stejného věku vyslali i zbylí partneři akce, jihočeský Motor Jikov Group a karlovarský WITTE Automotive. Všechny čekalo společné zadání postavit během dvou hodin ze stavebnice Merkur lanovku a uvést ji do chodu.

„Nebylo to jednoduché, protože Jihlaváci i Pražané se na akci viděli poprvé. Což platilo i o ostatních. Takže rozhodovala souhra a manuální zručnost. Podobně jako v reálném životě naší firmy,“ uvedl personální ředitel Tomáš Brancuzský, který ji na akci zastupoval. Tým CZ LOKO skončil třetí, i když jako jediný měl lanovku ve správném náklonu. „Ale protest jsme nepodávali,“ dodal s úsměvem.

Společnost CZ LOKO podobné aktivity, zaměřené na propagaci a podporu odborného technického vzdělávání vítá a bude je podporovat, protože i díky tomu se prestiž technických profesí postupně zvyšuje. A CZ LOKO nové technické talenty potřebuje.

Při tvorbě montáže pneumatických bloků se využila metoda 5S, podporující vizuální systém

Jihlavská provozovna CZ LOKO se rozšířila o nové pracoviště montáže pneumatických bloků. Půlroční práce stojí za to. Spokojeni jsou, zdá se, zaměstnanci i zaměstnavatel.

Jihlava ■ Zasloužil se o to mini-projekt 5S, spuštěný v červnu. Jeho cílem bylo vytvořit efektivní a uspořádané pracoviště montáže Pneumatických bloků s využitím prvků štihlé výroby, tedy metody 5S.

Tým vedla Soňa Bartušková (referent řídicí dokumentace) a jeho členy byli Martina Šoupalová (správce majetku), Dušan Novák (TPV), Jiří Hrdlička (vedoucí čety) a Jan Smolík (BAT Service). Metoda 5S tedy nebyla cílem,

ale jen jednou z metod, jak ho dosáhnout. Současně se tvořila metodika, která by se později využila i na dalších pracovištích CZ LOKO.

Metoda 5S usiluje o to, aby takové pracoviště mělo vizuální systém. Aby často používané nářadí bylo hned po ruce a logicky uspořádané. Aby v něm bylo jen to, co je potřeba a vše má své místo. Proto je definován také standard pracoviště. Tím se odstraňuje plýtvání a každá odchylka je hned viditelná nebo si jí lze lehce všimnout.

„Z výkonu týmu mám velmi dobrý pocit a jeho práce si velmi vážím,“ říká Vlastimil Budař, výrobní šéf jihlavské provozovny, a připomíná první kroky od diskusí, náčrtků pracoviště, sepsá-

ní úkolů až po plán projektu a vytvoření rozpočtu. Do diskusí se podařilo zapojit i kolegy, pro které se montáž tvořila. Ti tak měli možnost přijít se svými nápady a postřehy. „Byla to usilovná mravenčí práce, která vedla k úspěchu,“ uvedl Vlastimil Budař.

Jihlavskou provozovnu čekají v roce 2015 nové projekty. Těm se musí přizpůsobit další pracoviště i charakter výroby. „Je to nová výzva, ale věřím, že ji zvládneme. Za práci v letošním roce spolupracovníkům děkuji. Rok 2014 nebyl jednoduchý, prověřil nás i posílil. Do toho nového proto všem přeji spokojenost v pracovním i soukromém životě,“ uzavřel Vlastimil Budař.



Zaměstnanci z nové montáže pneubloků při školení.

České lokomotivy z CZ LOKO budou jezdit ve Finsku

Tři české diesel-elektrické lokomotivy řady 774.7 vyrobené společností CZ LOKO budou příští rok jezdit po finských tratích v barvách soukromého dopravce Fennia Rail Oy. Smlouva o dodání prvních tří lokomotiv byla podepsána v listopadu.

„Dlouhá nejistota hledání železničního vozidla pro finské pod-

mínky je u konce. Náš český partner má zkušenosti s jejich výrobou pro různé klimatické podmínky a široký rozchod. V roce 2015 tak můžeme začít s nákladní dopravou na naší železniční síti,“ říká Kimmo Rahkamo, generální ředitel Fennia Rail, která je prvním privátním železničním operátorem

v zemi. První z lokomotiv jí bude dodána v září příštího roku, další budou následovat po měsíci, včetně schválení tohoto typu ve Finsku.

Lokomotivy 774.7 budou postavené nejen na rozchod kolejí 1 524mm, ale budou i teplotně odolné, připravené na provoz až do -40°C.

„Zhodnotíme zde bohaté zkušenosti z vývoje a výroby lokomotiv pro podobné klimatické podmínky v pobaltských státech a Ruské federaci. Projekt po technické stránce vychází z lokomotiv CME 3 pro Lotyšsko a ve Finsku bude schvalován v souladu s normami TSI. Pro prototyp to je trochu hraniční termín, ale vypořádáme se s tím,“ uvedl Josef Bárta, generální ředitel CZ LOKO.

Právě termín dodání hrál při rozhodování Fennia Rail významnou roli a díky své pružnosti tak česká firma porazila další konkurenční nabídky. Spalovací motory splňující moderní emisní předpisy dodá společnost Caterpillar. Právě šetrností k životnímu prostředí, bezpečností a ekonomickou efektivností chce Fennia Rail Oy přesvědčit finské podniky, aby daly přednost tomuto konkurenčnímu způsobu nákladní dopravy.

„Finský železniční trh se začíná liberalizovat a věřím, že tohle není poslední zakázka, kterou jsme zde dojednali,“ dodává Jan Kutálek, obchodní manažer CZ LOKO.



Lokomotiva pro finského dopravce.

V Českých 100 nej si firma polepšila

Praha ■ Posunem o další tři příčky na 34. místo skončil pro akciovou společnost CZ LOKO letošní ročník anketní soutěže Českých 100 nejlepších 2014. Její výsledky byly v závěru listopadu vyhlášeny na Pražském hradě za přítomnosti předsedy parlamentu Jana Hamáčka. O umístění rozhodují hlasováním hlavně lidé z byznysu a průmyslu. „Výsledek ukazuje, že jsme se zařadili mezi přední a známé firmy v zemi. A tak nás vnímají i mnozí kapitáni průmyslu, s nimiž jsem na galavečeru mluvil. Toho si je třeba vážít,“ uvedl generální ředitel Josef Bárta. První skončila Škoda Auto před Agrofertem a ČEZ. Soutěž pořádá pan-evropská společnost pro kulturu, vzdělávání a vědeckou spolupráci Comenius.

Značka CZ LOKO má nový slogan: Locomotion Excellence

Na veletrhu InnoTrans v Berlíně byl poprvé prezentován nový slogan společnosti CZ LOKO - Locomotion Excellence.

„Úlohou sloganu je v co nejkratším slovním spojení vystihnout produkt a pozici značky. Tedy Co a Jak děláme. Definovali jsme hodnoty, které by slogan měl obsahovat: zlepšujeme vývoj a výrobu nových lokomotiv, modernizujeme a opravujeme stávající vozidla,“ vysvětluje Martin Prorok, specialista marketingu CZ LOKO.

Slogan „Locomotion Excellence“ splňuje všechny požadavky

na funkční claim. Výraz „Locomotion“ vyjadřuje pohyb lokomotivy (motion = pohyb). Nejde tedy jen o výrobu lokomotivy, ale o její funkci - efektivní zajištění přepravního výkonu. „Excel-

lence“ zde znamená „proces směřování k dokonalosti“. Spojení obou slov tedy vyjadřuje naši snahu o zdokonalování lokomotivních výkonů tak, aby se k nám zákazníci rádi vraceli. K tomu může přispět každý z nás.

CZ LOKO
Locomotion Excellence®

„Anglická verze je dobře srozumitelná mezi zahraniční i českou odbornou veřejností. Rukou psaný claim symbolizuje kvalitní ruční práci našich šikovných lidí. Nyní je tedy vizuální identita značky CZ LOKO úplná a je čitelná jak pro dlouholeté domácí zákazníky, tak i pro potenciální zahraniční zákazníky

ze zemí, kam nově směřují naše exportní aktivity,“ říká šéf marketingu Roman Čechura.

Autorem grafické podoby je přední český grafik a designér Lukáš Taneček, který před dvěma lety navrhl i současnou podobu loga CZ LOKO.

Dnes odpovídají

Po říjnových komunálních volbách mají už obě města, v nichž má CZ LOKO výrobní závody, nová zastupitelstva a vedení. Zatímco v České Třebové pozici starosty obhájil Jaroslav Zedník, v Jihlavě se novým primátorem stal Rudolf Chloupek. Obou prvních mužů radnic jsme se proto zeptali:

1. Jak by podle vás měla vypadat spolupráce samosprávy s firmami, které na území města podnikají?

2. Co pak očekáváte od společnosti CZ LOKO?

Jaroslav Zedník,
starosta, Česká Třebová



1. Protože jsem byl do funkce zvolen již počtvrté, mým velkým přáním je, aby spolupráce probíhala minimálně jako dosud.

Tedy aby ji provázela vzájemná informovanost a součinnost v investičních akcích, které se týkají podnikatelských subjektů na našem území. A samozřejmě z mé strany poděkování všem, kteří podporují jakoukoliv neziskovou činnost ve městě. 2. Velmi si vážím toho, že se CZ LOKO dynamicky rozvíjí a tím zajišťuje práci našim občanům. Stejně si cením i jeho donátorství. Chtěl bych za něj poděkovat a popřát vedení i zaměstnancům vše nejlepší do roku 2015, hodně zakázek a vzájemně dobré komunikace mezi samosprávou města a firmou.

Rudolf Chloupek,
primátor, Jihlava



1. Máme svoje základní povinnosti vůči obyvatelům města i firmám, které zde působí. Aby se na těchto základech vy-

dovala funkční spolupráce, je nutná efektivní a otevřená komunikace obou stran. Tě je jihlavská radnice otevřena. Na jasné formulované představy a požadavky pak můžeme adekvátně reagovat.

2. Povědomí o městě za jeho hranicemi nedělá jen jeho historie, památky či sportovní a umělecké úspěchy. Podílí se na tom i firma. Proto jsme rádi, že se zde CZ LOKO, s nímž si spojujeme profesionalitu, kvalitu a vývoj, úspěšně rozvíjí. Přínosem je zaměstnanost i investice. A vstupuje-li firma i do oblasti společenské odpovědnosti, je to přínosem nejen pro její reonomé, ale i pro město.

Blahopřejeme

Ve čtvrtém čtvrtletí letošního roku oslavili významné životní jubileum tito zaměstnanci holdingové skupiny CZ LOKO:

Jiří Benda, František Komárek, Jan Červinka, Václav Štrasák, Vlastimil Krkonoška a Jan Lomar.

Jubilantům ještě jednou srdečně blahopřejeme a děkujeme za odvedenou práci.

Vedení společnosti ocenilo nejlepší pracovníky roku 2014



Poděkování za dobrou práci všem a ocenění těch nejlepších, provázela předvánoční společenská setkání představitelů společnosti CZ LOKO se spolupracovníky jednotlivých provozoven. V Jihlavě jimi byli za rok 2014 na počátku prosince vyhlášeni zámečník Jan Smerekovský, svářeč Robert Melichar a elektromechanik Martin Kliment. Z rukou generálního ředitele Josefa Bárty a členů vedení firmy a provozovny převzali poukaz na nákup spotřební elektroniky v hodnotě 10 tisíc Kč.



Stejnou odměnu obdrželi 12. prosince v České Třebové také truhlář Zdeněk Rája, elektromechanik Ladislav Šipoš, mechanik a svářeč Luboš Voleský, obráběč Pavel Štosek a vedoucí vstupní kontroly Daniel Vávra.

V Nymburku se setkání zaměstnanců uskutečnilo po uzavření tohoto čísla. Jména oceněných a foto z akce přineseme až v dalším čísle.