



Stipendijní program se rozšířil po vysokých i na střední školy

2



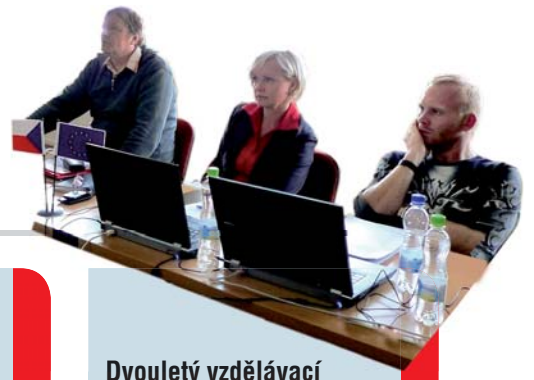
Největší letošní investicí je přestavba motorárny. Začne stavbou skladu

4



Jihlavská montovna se změní v univerzální výrobní halu

5



Dvouletý vzdělávací projekt končí. Pomohl stovkám zaměstnanců

6

První pakety z miliardové zakázky zamířily do Lotyšska

První dvě z celkem 28 sekcí dvoudílných, šestnápravových diesel-elektrických lokomotiv, zamířily počátkem března z jihlavské provozovny CZ LOKO do Lotyšska, kde budou jezdit v barvách národního železničního dopravce Latvijas Dzelzceļš. Kontrakt za více než 42 milionů eur, tedy za zhruba 1,1 miliardy korun, je uzavřen na roky 2015 až 2017.

Jihlava ■ A hned první příprava na transport potvrdila, že nejde o běžnou zakázku. Mechanici museli najít ideální těžiště kabiny a její kotevní body, aby ji mohli vyvést z výrobní haly. „Tyhle kabiny jsou plastové a plastem jsou obloženy i bočnice. Pouze střechy a rám jsou ocelové,“ vysvětlil mechanik Jan Smerekovský, který s Pavlem Pešákem řešil, jak a kde jištní přitáhnout a jinde povolit. Oba se podíleli i na obložení kabiny, na niž se měkký a pružný plast kotví na kostru. „Takovou kabinu jsme zde dělali poprvé, proto i postup byl jiný, než jsme zvyklí. Přicházeli jsme na to krok za krokem, ale perfektní práce musí být vždy,“ dodal. Letos jich zde z této série vyrobí šest. „Jde o významnou zakázku, na niž jsme pracovali několik let. Potvrzuje naši vysokou technickou úroveň. Kdybychom masivně neinvestovali do vývoje a výzkumu, nemohli bychom na ni vůbec pomyslet,“ říká Josef Bárta, předseda představenstva CZ LOKO.

Nové unikátní lokomotivy vzniknou kompletní modernizací vozidel 2M62U se dvěma kabinami, kterým se u nás říkálo Sergej. Ta z nich udělá moderní stroje, vyznačující se úsporným provozem, bezpečností, plněním emisních limitů i komfortem posádky. Pohánět je budou 16válcové spalovací motory MTU o výkonu 2 200 kW. Design lokomotiv vychází z české řady 753.6 „Bizon“, které rovněž nesou rukopis produkce CZ LOKO. Lotyšský dopravce je využije při těžké nákladní dopravě z Ruska a Běloruska. Podle Evropské banky pro obnovu a rozvoj má Lotyšsko ve střední a východní Evropě jeden z nejnižších stupňů vládních zásahů a jeden z nejvyšších stupňů ekonomické svobody. Místní železniční doprava je zaměřena na tranzit, a proto se uchovává plná technická kompatibilita s ruskými a postsovětskými tratěmi.

(Související informace na straně 5)



Kabiny „Sergeje“ v novém designu těsně před expedicí z výrobní haly.

Výrobním dělníkům vzrostly mzdy, přibyly další benefity

Česká Třebová ■ Kolektivní smlouva pro rok 2015 přinesla zaměstnancům CZ LOKO několik nových výhod. Plošně došlo k valorizaci mezd výrobních dělníků průměrně o 2 procenta a posílení zaměstnaneckých benefitů.

Zvýšení kvalifikace se vyplatí

„Práce zaměstnanců si vážíme, chceme si je udržet a také, aby si zvyšovali kvalifikaci. Kdo to dokáže, dostane opět přidáno,“ říká předseda představenstva Josef Bárta, který spolu s místopředsedou Michalem Holým dokument podepisoval za zaměstnavatele, zatímco Magdalena Stránská, předsedkyně závodního výboru za odborovou organizaci. Zaměstnancům dává i další možnosti k vylepšení mezd.



Kolektivní smlouvu pro rok 2015 podepsali předseda představenstva Josef Bárta, předsedkyně závodního výboru ZO OSŽ Magdalena Stránská a místopředseda představenstva Michal Holý.

Například odměnu pro dělnické profese za odpracovaný stoprocentní fond pracovní doby v měsíci, nebo nárok na roční bonus

při splnění plánovaného ročního hospodářského výsledku. Bonus je vyplácen už několik let v předvánoční výplatě a loni čí-

nil 12 tisíc korun v průměru na zaměstnance.

(Pokračování na straně 2)

Akcionáři změnili účetní období

Česká Třebová ■ Poprvé ve své bohaté historii se akciová společnost CZ LOKO nebude ve svém účetnictví řídit kalendářním, ale hospodářským rokem. Na valné hromadě o tom 23. března rozhodli její akcionáři. Zatímco kalendářní rok je vymezen 1. lednem až 31. prosincem daného roku, ten hospodářský začíná jiným prvním dnem v měsíci, než je 1. ledna. V případě CZ LOKO to bude vždy od 1. října do 30. září. „Změna účetního období nám umožní oddělit výrobně a obchodně náročný závěr kalendářního roku od účetně a daňově náročného závěru hospodářského roku,“ vysvětluje finanční ředitel Michal Holý. Valná hromada rovněž schválila účetní závěrku za rok 2014, v němž při tržbách 1,990 miliard korun firma vytvořila čistý zisk 66,2 milionů Kč, a zvolila nové členy statutárních orgánů.

(Více informací na straně 3)

Český trh se plní, obchodní příležitosti je třeba hledat v zahraničí

Kapacita českého trhu již začíná dosahovat svého naplnění a dochází tak pomalu ale jistě k jeho penetraci. Proto je naším významným strategickým úkolem posílení značky CZ LOKO v zahraničí.

Česká Třebová, Nymburk ■ Mezi takové aktivity patří účast na zahraničních veletrzích a odborných konferencích, které nám otevírají dveře k novým obchodním partnerům a zákazníkům, nebo takový referenční úspěch, jakým je zahájení dlouhodobého pronájmu dvou lokomotiv řady 741.7 italskému operátorovi DI-NAZZANO PO SpA.

Společnost CZ LOKO se v rámci zahraničních aktivit zúčastnila 5. ročníku veletrhu Eurasia Rail 2015, který se konal od 5. do 7. března v Istanbulu. Expozice byla součástí oficiální prezentace České republiky, kterou pod záštitou Ministerstva průmyslu

a obchodu ČR realizovala Asociace podniků českého železničního průmyslu (ACRI). Navazujeme tak na úspěšné uvedení lokomotiv 741.708-2 a 741.709-0 do provozu v tureckém podmorském tunelu Marmaray, kde jsou lokomotivy CZ LOKO součástí záchranného a bezpečnostního systému. Další významnou aktivitou na podporu hledání nových obchodních příležitostí bude 9. a 10. dubna účast CZ LOKO na konferenci MetroRail Forum & Exhibition rovněž v Istanbulu. Jejím nosným tématem bude rozšiřování tras metra v hlavním městě Turecka, spojujícím dva kontinenty, Evropu a Asii.



CZ LOKO zastupoval na veletrhu Eurasia Rail v Istanbulu Jan Kutálek (vlevo).

Na polském veletrhu TRAKO, na kterém vystavujeme již od roku 1997, představíme kromě

standardní nabídky nových vozidel CZ LOKO i modernizovanou lokomotivu řady 741.7, aktuálně

schválenou pro provoz na polských tratích. V září pak budeme opět vystavovat na veletrhu EXPO 1520 v Moskvě. Využijeme tak příležitosti prezentovat kvalitu produktů značky CZ LOKO zahraničním obchodním partnerům ve východní Evropě a Asii. Posílení exportních aktivit je naším společným úkolem, který s sebou přináší vysoké nároky na spolehlivost a kvalitu práce v rámci všech fází výroby, od technologické přípravy po výstupní kontrolu. Nové obchodní příležitosti tak už dnes prověřují připravenost celé společnosti na náročné zakázky i finální kvalitu a vysokou spolehlivost vozidel.

Martin Prorok,
specialista marketingu

Stát podpořil výzkum a vývoj třínápravového podvozku 1520 mm

Akciová společnost CZ LOKO získala pro následující tři roky 10,250 milionů korun na výzkum a vývoj třínápravového podvozku diesel-elektrické lokomotivy pro rozchod 1520mm. Peníze jí poskytne Technologická agentura ČR ze svého programu na podporu aplikovaného výzkumu a experimentálního vývoje EPSILON.

„Velmi si toho ceníme, protože objem peněz byl omezený a tomu odpovídal i náročný výběr a hodnocení žádostí. Nové třínápravové podvozky nelze nikde koupit, neboť jejich samostatný dodavatel neexistuje. O tom, že by splňovaly požadavky normou GOST nemluví. Chce-li tedy producent lokomotiv přijít s novým vozidlem, musí do jejich výzkumu a vývoje investovat. Stojí to hodně peněz, a proto si té-

to podpory vážíme,“ říká Bedřich Bulíčka, ředitel pro strategii a rozvojové projekty CZ LOKO. Veřejná podpora je přidělena na roky 2015 až 2017, v nichž bude třítapový projekt, na němž se podílí rovněž Dopravní fakulta Jana Pernera Univerzity Pardubice, řešen. Letošek je věnován dokumentační části výzkumu a vývoje, tedy výpočtům, projektům, konstrukci. Další pak přípravě a stavbě prototypu a simulaci, a třetí, poslední jeho odzkoušení. Podobně CZ LOKO postupovalo v letech 2007 až 2009 při výzkumu a vývoji modulového dvounápravového podvozku o rozchodu 1435mm. Ty se dnes využívají v lokomotivách řady 744.

„Máme svou flotilu lokomotiv a tento projekt, na jehož konci budou šestnápravové lokomo-

tivy pro východoevropské trhy, nám do ní plně zapadá,“ uvedl Bedřich Bulíčka. Inovace produkce firmě umožní v dalších letech postupně zvýšit výrobu a export do zemí se širokým rozchodem kolejí. Předpokládá se, že nová vozidla využijí nejen národní dopravci, ale i velké průmyslové podniky.

Do této koncepce zapadá i příští rok končící projekt, také podpořený Technologickou agenturou ČR, věnovaný vývoji zlepšených lokomotivních celků odolných extrémním klimatickým podmínkám. Konkrétně jde o lokomotivní kabiny a systém pomocných pohonů. Podílí se na něm rovněž Výzkumný a zkušební letecký ústav. Technologická agentura ČR tento projekt financuje z programu ALFA3. Výsledky se přenesou do konečných produktů a během 4 až 6 let od zahájení řešení, povedou k významnému posilování konkurenceschopnosti České republiky v dopravním strojírenství.



Projekty CZ LOKO, jejichž výzkum a vývoj podpořil český stát

2005 - 06	modulová diesel-elektrická lokomotiva typu ČME3 řady 774.7
2005 - 08	modifikovatelný systém řízení diesel-elektrické lokomotivy
2006 - 08	modulová dvounápravová diesel-elektrická lokomotiva
2007 - 09	modulový dvounápravový podvozek 1435mm
2008 - 10	modulové konstrukce diesel-elektrických lokomotiv
2010 - 12	modulové čtyřnápravové lokomotivy
2011 - 12	nadřazené řízení lokomotiv
2011 - 15	plynová lokomotiva řady 714 - CNG (spolupříjemce)
2014 - 16	lokomotivní celky (kabina, pomocné pohony)
2015 - 17	modulový třínápravový podvozek 1520mm

Výrobním dělníkům vzrostly mzdy, přibyly další benefity

(Dokončení ze strany 1)

Během prvního pololetí proběhne hodnocení každé pracovní čtyř pomoci tzv. kvalifikační matice, která pomůže určit, jak každý dělník zvládá pracovní úkony a jejich šíři. „Kdo tedy umí hodně věcí a dobře, musí být pro firmu cennější, než jednostranně zaměřený průměrný pracovník,“ vysvětluje tento krok výrobní ředitel Martin Malík. Hodnocení připravuje spolu s vedoucími provozů, mistry a personálním útvarem.

Podle Magdaleny Stránské kolektivní vyjednávání ukázalo, že vedení firmy má pro řešení zaměstnaneckých otázek pochopení. „Děkuji mu za vstřícnost, podporu a úctu ke svým zaměstnancům,“ uvedla předsedkyně odborů. Jak v březnu uvedl Orlický deník, třeba dělníci v pardubické rafinerii Paramo berou necelých 20 tisíc hrubého měsíčně a mzdy tam stagnují šest let. V pardubickém Foxconnu byla loni průměrná mzda kolem 20 tisíc korun.

Mezi vylepšené bonusy pat-

ří zvýšení příspěvku na penzijní nebo životní pojištění na 600 Kč měsíčně. Podmínkou ovšem je, aby zaměstnanec odpracoval ve firmě minimálně 7 let. Nárok na získání příspěvku ve výši 300 Kč, ale vzniká už po jednom roce odpracovaném pro společnost, pokud je zaměstnanecká smlouva uzavřena na dobu neurčitou.

Do kolektivní smlouvy jsou zahrnuty i benefity, které zaměstnanci využívají a už je berou za samozřejmost. Jde třeba o očkování proti chřipce, vitamínové a vánoční balíčky, příspěvky na sport, kulturu a vzdělávání nebo dotované obědy. Průměrná výše dotace na oběd pro zaměstnance tvoří 55 procent ceny bez DPH. Ročně tak jde o miliony korun, které firma do této oblasti věnuje.

Část nákladů je podle legislativy daňově uznatelná, část je však hrazena ze sociálního fondu, který lze vytvořit až z čistého zisku společnosti. Ta tedy musí prosperovat, aby si dlouhodobě mohla tyto benefity dovolit.

Stipendijní program se rozšířil po vysokých školách i na střední školy

Česká Třebová ■ Už nejen studenti vysokých, ale nově také žáci středních škol, se mohou zapojit do stipendijního programu akciové společnosti CZ LOKO. Firma tak chce podpořit talentované učně a studenty a do budoucna si zajistit nové, kvalitní zaměstnance se středoškolským vzděláním.

První školou, která se do tohoto partnerského projektu zapojila, se stala Vyšší odborná škola a Střední škola technická Česká Třebová, v níž se budou stipendia týkat žáků 3. ročníků, obor Strojní mechanik a Elektrikář. Měsíční stipendium bude činit tisíc korun a jeho součástí bude i tříletý závazek pracovat ve firmě.

„U vysokoškoláků se nám tento program osvědčuje. Zvláště u studentů Univerzity Pardubice a její Dopravní fakulty Jana Pernera, která má v České Třebové dislokované pracoviště. Věřím, že i na středním stupni budeme mít podobné výsledky, protože současně se stipendiem žáci získají jistotu, že po dokončení školy budou mít hned práci v prosperující firmě se silným exportem,“ říká Tomáš Brancuzský, personální ředitel CZ LOKO.

„Zaujal nás na tom hlavně širší rozměr spolupráce, postavení na prohloubení teorií s praxí, což je dnes velmi žádoucí. Stipendia pro úspěšné žáky oboru elektrikář a strojní mechanik jsou totiž

jen její dílčí součástí,“ vysvětluje Milan Kment, ředitel školy. Právě její zaměstnanci mohou pro svůj profesní růst využívat vzdělávací kurzy CZ LOKO, žáci zde zase absolvují odbornou praxi a firma bude školu také materiálně a finančně podporovat. Experti CZ LOKO se rovněž zúčastní odborných konferencí školy. Ta na oplátku zase vybraným zaměstnancům firmy nabídne své kurzy.

„Takové partnerství pokládáme za přirozené. Ve městě jsme největším zaměstnavatelem a stejné postavení v něm má ve spojení s praktickým a technickým vzděláním i škola,“ uvedl personální ředitel.



Ředitel školy Milan Kment a personální šéf Tomáš Brancuzský po podpisu smlouvy.

Dana Rybková, vedoucí oddělení nákupu a logistiky o práci svého týmu říká:

Když se s dodavatelem jedná na rovinu, obchodu to pomáhá

Už to je 19 let, co Dana Rybková nastoupila do akciové společnosti CZ LOKO. Tehdy po mateřské hledala práci, a když se objevila možnost dělat nákupčí, neváhala, i když o ní mnoho nevěděla. Ale život ukázal, že se rozhodla správně. Se svou profesí si naprosto sedla a sžila a posledních sedm let nákup a logistiku řídí.

? Kdy jste poznala, že vás tahle práce tak pohltí?

Nebylo to hned, ale hodně mi dalo už nástupní kolečko po firmě a postupné změny v sortimentu, který jsem zajišťovala. Také zkušenosti z předcházejícího zaměstnání, kde jsem pracovala měsíc ve skladě, pak v účtárně a nakonec v zásobovacím skladu a měla tak možnost nakouknout pod povrch těch profesí. Nikdy se mi pak nestalo, abych si pomyslela, že když tam lidé zrovna „nesprintují“, že nic nedělají.

Jedná se o profesi, která je stále živá, je stále co vylepšovat a zdokonalovat a jste stále v kontaktu s lidmi. To je to, co mne na té práci nejvíc baví.

? Kolik vás je?

Máme deset nákupčích, dva kooperanty a devatenáctičlenný tým ve skladu. Tým to je poměrně stabilizovaný. To mě těší, protože pamatuji doby, kdy se nákupčí často měnili.

? V posledních letech se nákup centralizoval. Přibyla vám práce?

Přibyla úměrně s tím, jak CZ LOKO roste. Velmi se rozšířil sortiment lokomotiv, stavy zásob jsou asi trojnásobné proti době, kdy jsem do firmy nastoupila. Tehdy zde byl jen závod Česká Třebová a byly časy, kdy tady dělalo jen 190 zaměstnanců a v nákupu byli dva lidé. Dnes

má holding přes 700 zaměstnanců a staráme se o nákup i pro Jihlavu, Žamberk. Jeho centralizace byla logická. Materiálu výrazně přibýlo a dnes jde o obrovskou paletu položek. Dát všechny v potřebném množství a čase dohromady je někdy těžký úkol. Proto jsem také přivítala rozhodnutí vedení firmy maximálně, pokud to půjde, komponenty a díly používané na našich kolejových vozidlech unifikovat a sjednocovat. Úpravy ve stylu „trošku jinak“, jdou proti nám.

? Co tedy má nákup na starosti?

Stručně řečeno, jsme obsluhou výroby. Ale každý vám řekne, že to není tak snadné. Dokonce si myslím, že to je jedna z nejněvděčnějších pozic ve firmě. Asi by to neplatilo, kdybychom v dostatečném předstihu věděli, co zajistit a nakoupit. Ale jak známo, svět není ideální. Různé materiály, které jsou třeba, mají různou dodací dobu, a také danou specifikací podle toho, jak má lokomotiva vypadat, co na ní má přijít. A stačí, když se v tomhle řetězci kdekoli něco zadrhne, a už je to znát.

? Jak to řešit?

Hodně se udělalo a dělá. Souvisí to i se změnami ve výrobě, obchodě, konstrukci. O unifikaci už byla řeč. Znamená to nevymýšlet stále nové a nové



Dana Rybková

produkty, ale dát do toho řád, systém. Je-li něco vymyšleno jen pro nás, dodavatel řekne, není kam šáhnout, musíte počkat, než to zařadíme do výroby. Zatímco standardní sortiment je rychleji sehnatelný na trhu. Opakovatelnost je jednoznačnou výhodou a nákupu hodně pomáhá. Velmi důležitou položkou je pak čas, protože strategické komponenty jako motory, alternátory, čelní skla, díly na podvozky, hydraulika a mnoho dalšího, mají dlouhý výrobní proces a tudíž i delší dodací lhůty, i přes 90 dnů. Drobné věci řešíme skladovými zásobami, ale nejtěžší je právě strategický

materiál. Někdy předbíháme a řešíme to tím, že si u dodavatele blokujeme kapacitu, ale specifikaci někdy upřesňujeme ještě v době objednání. To už je věc zkušeností a obchodního citu každého nákupčího.

? Co víc platí, slušnost, cena, termín, tlak?

Určitě otevřenost a slušnost. Když se s dodavatelem jedná na rovinu a řekneme si, kde jsou mantinely, co chceme my a co nabízejí oni, nebo když se na projektu mohou dodavatelé od počátku podílet, je to vždy lepší a obchodu to pomáhá. Ale

tlak je také důležitý, protože někteří reagují až na opakovanou urgenci nákupčího. Na každého platí jiný styl jednání, jiný přístup, často to je i o psychologii.

? Objíždíte dodavatele nebo se už vše řeší přes počítače?

Objíždíme, vyhlašujeme elektronické aukce, pořádáme a účastníme se technických jednání. Je to takový mix osobních jednání a využívání moderní elektroniky. Záleží na konkrétní zakázce, dodacích a platebních podmínkách, výrobních kapacitách a podobně.

? Jak ten frmol zvládáte?

Práce mě stále baví, tak se ji snažím s kolegy zvládat. Jinak bych ji těžko dělala. Ale přistihuji se, že pracuji neustále, i doma, přemýšlím, co zdokonalit, jak lidem práci ulehčit a nezatěžovat je podružnými věcmi. A pak se, jako teď, stane, že se změní informační systém a ta změna není momentálně k lepšímu, ale k horšímu. To člověka naštvě. Teď se vše řeší za pochodu, zatímco se s ním učíme pracovat, jsou nedostatečné údaje z IS, nebo stále nacházíme chyby, které nám stěžují práci.

? Jak se s tím vyrovnáte?

S kolegy děláme, co můžeme. Ale jsme samozřejmě pod silným tlakem výroby, techniků, dalších oddělení, podobně jako oni jsou pod tlakem naším, aby vše odevzdávali v termínech a daném čase. Místy to jsou i hektické chvíle, ale našťastí všichni kopeme za stejné firmní barvy a to je rozhodující.

Akcionáři udělali tečku za úspěšným rokem 2014 a změnili účetní období

Řádná valná hromada akciové společnosti CZ LOKO se konala 23. března a schválila výroční zprávu a účetní závěrku za úspěšný rok 2014. V něm CZ LOKO vytvořilo při tržbách 1,990 miliardy korun hrubý zisk 80,6 milionů Kč. Zisk po zdanění činil 66,2 milionů Kč a akcionáři ho rozdělili obvyklým způsobem. Většina ho byla ponechána ve firmě k jejímu dalšímu rozvoji.

Česká Třebová ■ Na valné hromadě byli také znovu zvoleni členové statutárních orgánů, kterým končilo pětileté funkční období. Pro ověření účetní závěrky za rok 2015 byl opět vybrán auditor EURO-Trend Audit.

Valná hromada zároveň rozhodla o změně účetního období. Místo kalendářního bude nově hospodářský rok. Co to pro firmu znamená?

„Letos uděláme účetní závěrku k 30. září, provedeme inventury a podáme daňové přiznání. Nový hospodářský rok pro nás začne už 1. října a bude končit 30. září 2016. Změna účetního období nám umožní oddělit výrobně a obchodně náročný závěr kalendářního roku od účetně a daňově náročného závěru hospodářského roku. Zejména se jedná o to, že obvyklá pro-

sincová fakturace, víc než dvojnásobná oproti běžnému měsíci, bude všemi dotčenými úseky v klidu zpracována v lednu bez zátěže závěrkových operací,“ vysvětluje Michal Holý, finanční ředitel a místopředseda představenstva CZ LOKO. Znamená to, že roční inventarizace bude probíhat v podzimním relativním klidu oproti období vánoc a přelomu roku.

Roční bonusy budou před vánočními vyplaceny podle hotových auditovaných výsledků předchozího období, a ne jako dosud pouze podle odhadů, jak asi hospodaření za měsíc dopadne. „Auditor i daňový poradce pro nás bude mít dostatek času na pečlivé prověření závěrky a výpočet daní. A dalších drobných výhod je ještě celá řada,“ uzavřel Michal Holý.

Lukáš Vrba, vedoucí žamberského provozu Letohradských strojů říká: Nová investice přinese silný impuls

Letohradské strojírny, které jsou součástí holdingu CZ LOKO, letos v provozovně Žamberk zprovozní laserové vypalovací a přípravné CNC centrum pro celou skupinu. Investice za 12 milionů korun má být dokončena v červnu. Vedoucího provozu Lukáše Vrby, který ve strojárnách pracuje už od roku 1994, se proto ptáme:

Jak probíhá náročný projekt?

V současné době jsou stavebně dokončeny prostory pro vypalovací centrum, probíhá kompletační práce a zároveň po podpisu smlouvy je zadán laser do výroby. Jinak se aktuálně řeší všechny související záležitosti se spuštěním centra. Od nábory kvalifikované obsluhy až po komplexní logistiku.

Kdy začne zkušební provoz?

Původně se uvažovalo o polovině roku, ale protože počáteční vstupy celého projektu byly časově náročnější, než jsme očekávali, předpokládáme, že zkušební provoz začne zhruba v polovině září.

Máte už představu, jak bude centrum vytíženo?

Celé pracoviště, doplněné ohracovací lisem, bude určeno pro přípravu dílů na stavbu kapot, kabin, pneubloků, rozvaděčů a dalších komponentů na realizované projekty. Do jed-

notlivých výrobních provozoven CZ LOKO se budou dodávat výpalky a ohýbané díly pro stavbu. Tím odpadne kooperace s externími firmami a všechna práce zůstane uvnitř skupiny CZ LOKO. Zbytek, zhruba čtyřicet procent volné kapacity, naplníme vlastními zakázkami, aby byla investice efektivní a rentabilní.

Kam vás posune nová výroba?

Pevně věřím, že dopředu. Rozšíří naše možnosti i výrobní nabídku, posílí samostatnost, protože nebudeme už závislí na tom, co a kdy dostaneme z kooperací. Tím budeme i pružnější, budeme moci lépe plánovat.

Loni si strojírny připomněly dvacet let existence. Jaké ty roky byly?

Dobré i špatné. Ale když srovnávám s tím, co leckdy slyším ve městě od chlapů z některých jiných zdejších firem, pak nemohu říct, že by ty roky byly špatné.



Co pokládáte za jejich nejsilnější stránku?

Dobré šéfy. Co říkli, to vždy bylo. Nikdy jsme nešli, ať už byla doba jakákoliv, domů bez výplaty. A těžká období vždy ukoučovali. Pak určitě dobré, pracovitě a šikovně zaměstnance. Starší tady učí mladé a tak se má řemeslná zručnost předávat. A také pružnost. Jsme malá firma se 33 zaměstnanci a dokážeme si vyhovět. Je-li třeba jít na přesčas, není problém. Výsledky jsou pak vidět. Nikdy ne nestalo, aby od nás zakázka neodjela v požadovaném termínu.

Přestavba motorárny začne stavbou skladu. Pomůže podvozkárně

Na zhruba 50 milionů korun vyjde největší letošní stavební investice v provozovně Česká Třebová. Začne v létě a po etapách potrvá zhruba rok, neboť řada prací bude probíhat za provozu, bez přerušování výroby. Zahnuje stavbu nového skladu pro demontované díly motorů ČKD, přestavbu haly motorárny a vytvoření nového pracoviště podvozkárny. Výhledově dojde k rozšíření pracoviště kolovky o opuštěný prostor stávající podvozkárny. Tím se odstraní jeden z úzkých míst výroby.

Česká Třebová ■ „Hlavním cílem je rozšířit prostory pracoviště podvozkárny, která je dnes na hraně, ne-li dokonce za ní, svých kapacit. Zatímco opravy spalovacích motorů ČKD budou postupně ubývat a tím budou klesat i výkony, množství podvozků naopak poroste. Zlepší se a rozšíří podmínky pro jejich výrobu i opravy, k dispozici bude mimo jiné i zkušebna,“ vysvětluje Radovan Stránský, vedoucí oddělení investic a správy majetku CZ LOKO.

Prvním krokem je stavba skladu motorárny, která přestavbu podmiňuje. Jen tak se totiž uvolní potřebný prostor. Sklad pro 520 metrů čtverečních výrobků umístěných v regálech, vyrostě v zadní části areálu a bude přiléhá k hale motorárny.

Projektční práce jsou na počátku a do června by měl být znám i dodavatel, současně se žádá o územní a stavební povolení. Stavební práce by měly začít v červenci a potrvají do října. Jejich součástí budou i přesuny kolejí a výhybek, přeložky inženýrských sítí a nová obslužná komunikace. Kolaudace skladu se čeká koncem roku. Je to zřejmě poslední investice v tomto cípu závodu. Další už se sem prostě nevejde.

„Po zprovoznění skladu bude možné provést úpravy střední části a sestěhovat motorárnu z přední části do prostřední. Na uvolněném místě bude prostor upraven pro zázemí pracoviště oprav podvozků,“ říká Radovan Stránský a nad detailním harmonogramem to glosuje slovy



Takto území s novým skladem řeší vizualizace projektantů.

- přestěhovat, vystěhovat, zrušit a pokud možno ihned. Například než se začne oprava pracoviště v soustružně, kde se nyní lepí závaží na dvouko-

lí, dojde k jejich přesunu do kovárny. Upraví se podlahy a rozvody, a pak se zase část lidí do soustružny vrátí. Na to naváží stavební úpravy prostřední

lodí motorárny, kde bude vybudován nový jeřáb o nosnosti 2 x 12,5 tuny, zrekonstruují se podlahy, postaví dělicí příčka, vybudují nové rozvody elektroinstalace, technických plynů a stlačeného vzduchu. To vše by se mělo uskutečnit od letošního října do ledna 2016, kdy má být nové pracoviště motorárny ČKD dokončené.

Od února 2016 do června 2016 budou pokračovat stavební úpravy už v novém prostoru podvozkárny, zahrnující nová vrata, položení kolejí, montážní „kanály“, nové podlahy, instalaci osvětlení a vybudování zkušebny podvozků.

„Přestavby výrobních hal za provozu jsou velmi náročné. Máme proto zpracovaný detailní harmonogram a víme, co a v jakou dobu by se mělo dělat. Průběh akce ale budeme aktualizovat podle vývoje zakázek. Jistě nás ještě něco překvapí, ale tohle je základ, o který se opíráme,“ uzavřel Radovan Stránský.



Pracovníci motorárny, podvozkárny, kolovky a údržby získali od března nové zázemí, v němž mohou strávit pracovní přestávku a posvačit. Ve druhém patře budovy sociálního přístavku motorárny je pro ně vybudováno oddělení investic a správy majetku CZ LOKO. Jeho vedoucí Radovan Stránský ukazuje kuchyňku personálnímu řediteli Tomáši Brancuzskému. K ní přiléhá místnost se 14 stoly a 56 židlemi, v jejímž sousedství je pak ještě umístěno 108 skříněk na osobní věci. Součástí projektu byl také nový osobní a nákladní výtah. Ten umožní do budoucna lepší využití ostatních volných prostor v tomto objektu.



Jak v českořebovské montovně loňský rok skončil, tak ten letošní začal

Tedy stoprocentním naplněním výrobních prostor. „Není kam uhnout, protože místo je omezené a zvláště náročné demontáže nás zahlcují a narušují zařazení setrvačný kolotoč. Dobře zorganizovat výrobu pak není za této situace jednoduché. Řešení musí být vždy konkrétní, protože firmu nelze nafukovat,“ říká výrobní mistr Jaroslav Pavlíček. Přidá-li se k tomu vyšší nemocnost v některých profesích, jako v době chřipkové epidemie, je to o to těžší. „Ale řešení jsme hledali a našli a lidem, kteří se o to zasloužili, je třeba poděkovat,“ ocenil jejich práci mistr.

Hlavní část zakázek patří opravám lokomotiv soukromých železničních dopravců a také zahajované modernizaci tří diesel-elektrických lokomotiv řady 774.7 s rozchodem 1524 mm pro finského dopravce Fennia Rail Oy. První rám byl už připraven (na snímku zcela vpředu), druhý se tvořil demontáží, přicházela výkresová dokumentace a významná část prací se také připravovala v provozovně Jihlava, kde se vyrobí kabina lokomotivy a sestaví všechny pakety umístěné nad rámem. Podle prostorových možností se pracuje na jeden a půl směny, jinde jako na kolovce a podvozcích nepřetržitě, na směny tři.

Provoz od počátku roku naplňují hlavně nové zakázky a prototypy

Jihlavská provozovna CZ LOKO rok 2015 odstartovala přípravou nových zakázek a projektů. A jak říká její vedoucí výroby Vlastimil Budař, „zase nás to posune dál, protože jsme museli zvládnout nové technologie a postupy výroby.“

Jihlava ■ To v prvé řadě platí o tratové lokomotivě 2M62U, která přinesla mnoho nových prvků. Asi nejzásadnější bylo zvládnout technologii montáže laminátových dílů. Celý jihlavský tým se ukázal jako velmi akční a dokázal se vyrovnat s prototypem i přesto, že byl pod časovým tlakem a řešil řadu problémů. Ale výsledkem stál opravdu za to a je příslibem do dalších tří let, které jsou s tímto projektem spojeny. Současně začala i výroba tří lokomotiv do Finska a připravuje se výroba speciálních drážních vozidel MUV74. V Jihlavě se budou vyrábět kabiny a rá-

my vozidel, o finální montáž se postará provozovna Česká Třebová. „Zakázka prověří naši schopnost

Novinkou byla montáž laminátových dílů

spolupráce mezi oběma provozovnami. Bude to náročné na správné plánování, dodávky materiálu i výrobu,“ říká Vlastimil Budař. Měsíčně by se měly vyrobit čtyři vozidla. V březnu byl v Jihlavě zkušebně spuštěn projekt drobného zlepšování, inspirovaný metodou štíhlé výroby - Kaizen. Proces by

měl rychle řešit nápady a jejich realizaci. I odměna se k zlepšovatelé dostane rychle a je vyplacena v hotovosti. Během měsíce bylo podáno 16 návrhů na zlepšení. Po vyhodnocení z nich jsou čtyři zlepšovací návrhy a zbytek tvoří drobná vylepšení.

„První měsíc ukázal, že o nápady není nouze. A to je také smyslem - motivovat spolupracovníky a zapojit je do drobného zlepšování a „vychytávek“, k nimž mají lidé, co danou práci denně dělají, logicky nejbližší. Sami nejlépe vědí, s čím mají problémy a co lze na pracovišti vylepšit,“ uvedl Vlastimil Budař. Podobný systém drobného zlepšování bude v provozovně Česká Třebová podle výrobního ředitele Martina Malika spuštěn od června.



Měsíční odbornou praxi absolvovali v lakovně jihlavské provozovny CZ LOKO Aleš Medek a Ladislav Kalenda, kteří chodí do druhého ročníku zdejší Střední školy průmyslové, technické a automobilní. Místo na „osmou“ do školy, tak zamířili na „sedmou“ do firmy, kde se učí poznávat, jaké to je pracovat ve velké průmyslové lakovně. „Nestalo se, že bychom jen tak koukali. Hlavně zatím odmašťujeme a připravujeme věci do lakovacích boxů,“ shodli se oba a dodali, že postupně budou bohatší o konkrétní zkušenosti s lakováním lokomotiv. Ty by jim měly pomoci při hledání pozdějšího pracovního uplatnění.

Jihlavská montovna se změní v univerzální výrobní halu

Jihlava ■ Poté, co byl v jihlavské provozovně CZ LOKO loni zrušen provoz kolejové výroby, a zdejší pracoviště se specializují na sériové zakázky, dochází nyní i k přestavbě někdejší montovny na klasickou, univerzální výrobní halu.

Zruší se některé koleje a montážní jámy, srovnají podlahy, přibude chybějící jeřábová dráha s nosností 2 x 12,5 tuny, upraví se rozvody plynu, elektřiny, vzduchu, vody.

„Zcela se zruší přesuvna, hříž, část montážních kanálů, srovná se podlaha. Tím vznikne univerzálnější, kompaktnější pracoviště, které zde už delší dobu chybí. Chceme, aby rekonstrukce proběhla co nejrychleji a minimálně omezila běh zakázek,“ uvedl Radovan Stránský, vedoucí oddělení investic a správy majetku CZ LOKO.

Investice vyjde na zhruba 5,5 milionů korun, z nichž největší část, téměř čtyři miliony, tvoří vybudování jeřábové drá-



Pohled do montovny před zahájením její přestavby.

hy a nákup mostových jeřábů. „Během dubna a května nás čeká řada omezení, ale rekon-

strukce nám umožní lépe reagovat na požadavky obchodu. Také vyřešíme část prostorových

problémů na montáži a určitě selepší podmínky pro bezpečnost a ochranu zdraví při prá-

ci a pracovní prostředí,“ uvedl Vlastimil Budař, vedoucí výroby jihlavské provozovny.

Servis našel potřebné zázemí v bývalé mycí hale

Jihlava ■ Součástí změn v jihlavské provozovně CZ LOKO bylo i přestěhování zdejší pobočky servisu do objektu někdejší mycí haly drážních vozidel, pro kterou už nebylo po zrušení provozu kolejové výroby využití.

„S tím, jak roste význam firemního servisu, potřebovali jsme lepší zázemí. A našli ho právě tady, v nedávno rekonstruované budově. Vlastně se zde kvůli nám předělávala jen elektroinstalace, protože ke své práci potřebujeme víc elektrorozvaděčů, osazených zásuvkami,“ říká Petr Krainer, předák pobočky servisu v Jihlavě u přistaveného modernizovaného montážního vozidla MVTV 2.2.

Řadu zákroků ale čtyřčlenný tým, v němž jsou dva elektrikáři, motorář - mechanik a vzduchař, provádí na vyžádání přímo u zákazníků. Často i jako technická podpora pracovníků provozovatele nebo vlastníka drážního vozidla.



Petr Krainer

„Čím dříve se vyjede, tím se zvyšuje krédo naší firmy. Ale je to někdy alchymie, protože nás není mnoho a zákazník má vždy přednost. Držíme se ale zásady, že čím kvalitněji a rychleji se zá-

sah provede, tím je vyšší pravděpodobnost, že se na nás obrátí i příště,“ říká Petr Krainer. Dobré vztahy se přitom netvoří jen dodržováním daných termínů na řešení zakázky, ale i vstřícnos-



Svářeč Robert Melichar pomáhá jihlavskému servisu s opravami.

tí. Někdy jsou limitem náhradní díly, které se stabilně nevyrábějí a musí se objednat, ale k zákazníkovi vždy někdo vyjede, podle charakteru nahlášené závady, aby se přesně určila. „Naše loko-

motivy nebo speciální drážní vozidla představují moderní stroje a problém nemusí být jen v nějakém dílu, jak se zákazník třeba domnívá,“ uzavřel předák jihlavského servisu.

Dvouletý vzdělávací projekt končí. Zaměstnancům zvýšil znalosti

Až v dubnu skončí dvouletý vzdělávací projekt, stovky zaměstnanců CZ LOKO si už budou moci říct, že si zvýšily své znalosti a využívají nové informace. Všechny jsou zaměřeny na podporu vývoje výroby nových lokomotiv, které firma dodává hlavně do zemí jižní, střední a východní Evropy.

Česká Třebová ■ „Svým rozsahem to byl mimořádný projekt, protože se dotkl prakticky každého. Ať už pracuje ve výrobě, obchodě, technickém úseku nebo účtárně,“ říká personální ředitel Tomáš Brancuzský.

Poslední měsíce patřily zvyšování dovedností v oblasti informačních technologií ve všech třech provozovnách CZ LOKO, tedy v České Třebové, Jihlavě a Nymburku.

Pozornost se zvláště zaměřuje na rozvíjení znalostí v práci se software Microsoft Office: MS Excel, MS Word, MS Project a MS Dynamics Axapta, která je hlavním informačním systémem společnosti, tzv. ERP Enterprise

Resource Planning. Ten je v ostrém provozu od letošního roku a integruje a automatizuje velké množství procesů a činností firmy. Například výroby, logistiky, obchodu, správy majetku, fakturaci nebo účetnictví.

Projekt nazvaný „Odborným vzděláváním k vyšší adaptabilitě zaměstnanců firmy CZ LOKO, a.s.“ začal v květnu 2013 a finančně je podporován Evropským sociálním fondem.

„Jsem velmi rád, že i díky předchozím vzdělávacím projektům už naši lidé berou rozšiřování svých znalostí jako přirozenou součást své práce. A bylo jich opravu hodně, neboť se týkalo každého útvaru a odděle-



Školení SW Excel v Nymburku

ní,“ uzavřel Tomáš Brancuzský. Investice do svých zaměstnanců a jejich profesního růstu pokládá společnost CZ LOKO za jednu z nejdůležitějších a neefektivnějších. Nejsou sice levné, ale mají hluboký smysl, stejně jako partnerství se středními a vysokými technickými školami.



PODPORUJEME
VAŠI BUDUCNOST
www.esfcr.cz

Název projektu:

Odborným vzděláváním k vyšší adaptabilitě zaměstnanců firmy CZ LOKO, a.s.

Číslo projektu: CZ.1.04/1.1.02/94.00960

„Tento projekt je financován z prostředků ESF prostřednictvím Operačního programu Lidské zdroje a zaměstnanost a státního rozpočtu ČR.“



European Year for **Active Ageing**
and **Solidarity between Generations 2012**



Odborníci z provozu přednášeli žákům českořebovské školy

Česká Třebová ■ Zatímco doposud žáci českořebovské Vyšší odborné školy a Střední školy technické chodili na exkurze a odborné praxe do výrobních prostor CZ LOKO, v lednu a v březnu zaměřili v rámci dopolední výuky do firemního školicího střediska na přednášky odborníků CZ LOKO.

Konstruktor Rostislav Dvořák žákům 4. ročníku oboru elektrotechnika představil elektrickou výzbroj a řídicí systémy moderních motorových lokomotiv a technolog Ladislav Vyhřídál hovořil o montáži, údržbě, opravách a zkoušení trakčních elektromotorů. Jeho seminář byl určen žákům 3. ročníku oboru Mechanik elektrotechnik. Vedoucí technické kontroly Jiří Píša pak přednášku pro žáky 3. ročníku oboru Strojní mechanik věnoval pneumatikým systémům kolejových vozidel.



Výjimečná hodina se konala ve školicím středisku CZ LOKO

Odborná školení pro žáky a učitele jsou hrazena z projektu Podpora přírodovědného a technického vzdělávání v Pardubickém kraji, který probíhá v rámci Operačního programu Vzdělávání pro konkurenceschopnost.

„Pro nás jsou podobné kontakty se středními technickými školami a učiteli důležité a dlouhodobě a systematicky se jim věnujeme, podobně jako vztahům s vysokými technickými školami. Každoročně se na-

ši zaměstnanci v roli kantorů zapojují přímo do hodin středoškolské výuky,“ říká Tomáš Brancuzský, personální ředitel CZ LOKO.

Součástí projektu je rovněž aktivita nazvaná Zapojení odborníků z praxe do výuky technických a přírodovědných předmětů. Účast na odborných přednáškách přímo ve firmách usnadňuje a zrychluje přenos nejnovějších informací z praxe o moderních trendech vývoje techniky a výroby. V tomto případě železničního průmyslu a elektrických točivých strojů. Dvouletý projekt končí letos 30.

června a Vyšší odborné škole a Střední škole technické, vedle posílení zájmu o technické a přírodní obory mezi žáky základních škol, umožní v materiální části také zlepšit vybavení dílen, laboratoří a odborných učeben.

„Modernizace dílen počítačových učeben, slaboproudé a silnoproudé elektrotechniky je pro nás důležitá, aby mohli žáci pracovat skutečně v prostředí, které odpovídá současným nárokům,“ říká Bohuslav Pilgr, který na VOŠ a SŠT koordinuje aktivity a spolupráci se zaměstnavateli.



INVESTICE DO ROZVOJE VZDĚLÁVÁNÍ

Registrační číslo projektu CZ.1.07/1.1.00/44.0012 - Podpora přírodovědného a technického vzdělávání v Pardubickém kraji. Projekt je spolufinancován z Evropského sociálního fondu a státního rozpočtu České republiky.

Lyžařským hrám vůbec nepřálo počasí

Čenkovice ■ Už 4. ročník Lyžařských her CZ LOKO se konal 28. února tradičně ve Ski areálu v Čenkovicích v Orlických horách. V pěti kategoriích se ho zúčastnilo přes 60 závodníků, které čekaly vždy dvě jízdy. Počasí si-

ce tentokrát ukázalo svou horší tvář, ale radost ze sportu většiny lidí nezakazilo. Velké díky patří Jiřímu Zapletalovi a jeho týmu ze Ski klubu Česká Třebová, který se opět postaral o organizaci zimních firemních her.

Výsledky

Dívky do 16 let (8 závodnic):

1. Sára Serbousková 1:26,22
2. Daniela Němečková 1:29,41
3. Kateřina Sejkorová 1:32,76

Chlapci do 16 let (7 závodníků):

1. Filip Sejkora 1:21,78,
2. Marek Venc 1:24,45,
3. Matěj Němeček 1:36,29

Ženy (6 závodnic):

1. Lucie Venclová 1:30,29
2. Vladimíra Sejkorová 1:31,04
3. Jana Benešová 1:32,00

Muži (26 závodníků):

1. Pavel Pokorný 1:12,41
2. Radek Sejkora 1:12,57
3. Václav Dunovský 1:14,27

Snowboard (6 závodníků):

1. Miroslav Knytl 1:34,63
2. Pavel Dostál 1:43,99
3. Matěj Dostál 1:45,67



Hlavní organizátor lyžařských firemních her Jiří Zapletal (uprostřed) mezi vítěznými závodníky všech věkových kategorií.

Blahopřejeme

V prvním čtvrtletí letošního roku oslavili významné životní jubileum tito zaměstnanci holdingové skupiny CZ LOKO:

Petr Široký, Jiří Morkes, Jaroslava Hrabcová, Zdeněk Damek, František Dvořák, Pavel Hübl, Jan Felcman, Miroslav Adamec.

Jubilantům ještě jednou srdečně blahopřejeme a děkujeme za dosa-
vadní odvedenou práci.



Nejlepší pracovníci CZ LOKO v provozovně Nymburk se v závěru loňského roku stali Milan Čech, vedoucí servisu kolejových vozidel Lovosice, Ruslan Lauda, konstruktér a Jiří Pokorný, servisní technik. Ten byl v době předávání služebně v Litvě, a proto cenu za něj převzal obchodní ředitel pro východní Evropu Josef Červený. Všichni jsou na snímku spolu s Josefem Bártou a Stanislavem Chládkem, generálními řediteli CZ LOKO a Zeppelin CZ.