



**Nový zástupce generálního ředitele Josef Gulyás: Ve všech činnostech musíme být efektivnější**

2



**Nový sklad demontovaných dílů se otevře v lednu**

4



**Designér Lukáš Taneček: I lokomotiva může být zajímavý designový objekt**

5

Klidné, příjemně prožité Vánoce a úspěšný nový rok přeje generální ředitel a vedení CZ LOKO



## Nová řada lokomotiv EffiShunter 500 zaujme úsporným provozem. První jezdí v Třineckých železárnách

**Česká Třebová, Třinec** ■ První prototyp nové řady posunovacích lokomotiv EffiShunter 500 z portfolia CZ LOKO má za sebou všechny zkoušky a 8. prosince byl v České Třebové představen železničním dopravcům a zástupcům odborné veřejnosti. O týden později pak byla tato provozně úsporná lokomotiva předána společnosti Třinecké železárně, kde už pod vysokými pecemi vozí tisíce tun žhavého železa a odlitků.

Jde o nejnovější produkt CZ LOKO, určený především pro posun na vlečkách a v průmyslových areálech a také příležitostnou traťovou službu. Lokomotiva má dvě výkonové varianty - 522 a 709 kW a splňuje emisní standardy STAGE IIIA. Obě verze lze osadit kompletní traťovou výbavou a dodatečnou výbavou jako je elektrodynamická brzda, automatické spřáhlo, dálkové ovládání či klimatizace.



Cílovým zákazníkem jsou hlavně hutě, železárně, lomy, elektrárny, dřevařské, potravinářské a chemické firmy, tedy ty, co mají vlastní železniční dopra-

vu nebo pro svou dopravní obslužnost využívají externí dopravce. V takových společnostech se posun často chápe pouze jako nutné zlo, které pouze stojí pe-

níze a nic firmě nevydělá. Proto CZ LOKO připravilo lokomotivu s co nejnižšími náklady na provoz a údržbu, ale v maximálně možné kvalitě a spolehlivosti. Ta-

kové vozidlo tedy uživatelům minimalizuje náklady na dopravu a ti mohou ušetřené prostředky investovat do hlavního byznysu. (Pokračování na str. 2)

## CZ LOKO otevřelo dvě nové provozovny na Moravě

**Ostrava, Přerov** ■ Akciová společnost CZ LOKO se rozrostla o dvě nové provozovny. První vznikla k 1. prosinci v Přerově, Kojetínská 358 a druhá k 14. prosinci v Ostravě - Kunčicích, Vratimovská 689.

Obě mají společný předmět činnosti - opravy ostatních dopravních prostředků a pracovních strojů. Firma se tak dostane blízko ke svým zákazníkům na Moravě a na Slovensku, což jí umožní rychleji a efektivněji reagovat na jejich potřeby.

V Ostravě vznikne zázemí především pro společnost ArcelorMittal, s níž v červnu uzavřela výjimečný, desetiletý kontrakt na pronájem 20 lokomotiv řady 741.7 pro obsluhu vlečky AMO. Součástí smlouvy je také full-servis, obsahující komplexní servis údržby lokomotiv, včetně garance jejich provozuschopnosti.

„Budeme udržívat a garantovat provozuschopnost, spotřebu i nasazení lokomotiv na vlečce, po níž se k vysokým pe-

cím dováží suroviny a od nich odváží „vyrobené železo“. Je to nový způsob spolupráce, určený moderním trendem podnikání dopravců, kdy zákazníkovi poskytujeme komplexní servis,“ říká Pavel Orálek, ředitel servisu a ŘKJ.

Pro Přerov se společnost CZ LOKO rozhodla kvůli strategické poloze a dlouhodobé spolupráci s ČMŽO. Tato provozovna se zaměří především na opravy a modernizace elektrických lokomotiv. Nabízí také servisní kapacity pro nižší stupně údržeb a oprav pro elektrické a diesellové lokomotivy, ucelené jednotky a osobní vozy. Rozbíhá se zde také sériová výroba hlavních rámců pro lokomotivy řady 741.7.

Holding CZ LOKO tak má nyní v České republice provozovny v České Třebové, Jihlavě, Nymburku, Lovosicích, Ostravě, Přerově a využívá rovněž pracoviště dceřiných společností Letohradské strojírny v Letohradu a Žamberku.

Josef Bárta, generální ředitel a předseda představenstva CZ LOKO říká:

## Po řadě let jsme si zase prošli těžším obdobím

**Jaký byl pro firmu končící rok 2015?**

Opravdu náročný. Hlavně nám nepomohl vývoj na východních trzích, kde nám klesly prodeje o o půl miliardy. To je tak velké číslo, že ho jednorázově nahradit není prakticky možné, byť se obchod snažil jak mohl.

**Co bylo příčinou?**

Krise v Rusku, které pro nás představuje jeden z největších trhů. Dotkl se nás především propad rublu a nové priority státu, což beru jako nepříjemný výsledek embarga, které na Ruskou federaci uvalila Evropská unie a USA kvůli konfliktu na Ukrajině a anexi Krymu. Ruský trh jsme neopustili, CZ LOKO na něm má stále skvělý zvuk, ale vývoj ekonomiky a nálady na trhu nám prostě nesvědčily.



**Zlepší se to?**

Pevně v to věřím. Už proto, že ani vývoj nových projektů nebo obchodní kontakty zcela nezamrzly a my jsme zde stále velmi aktivní.

**Jak se s tím CZ LOKO vyrovnalo?**

Po řadě let jsme si zase prošli těžším obdobím, zvláště v první polovině roku. Od léta už je firma opět plná zakázek, a proto se na rok 2016 dívám optimisticky. Řekl bych až velmi optimisticky, ale podmínkou je, abychom razantně zefektivnili chod firmy. Jdeme tomu naproti, ale je to pomalé. Věřím, že Josef Gulyás, který bude od ledna 2016 mým zástupcem, a převezme odpovědnost za vnitřní řízení CZ LOKO, tomu dá další energii a dynamiku.

**Co vás k této změně vede?**

Musím se víc věnovat strategickému rozvoji a vnějšímu prostředí.

(Pokračování na str. 2)

Josef Gulyás, nový zástupce generálního ředitele společnosti CZ LOKO říká:

## Ve všech činnostech musíme být efektivnější

**Josef Gulyás, obchodní ředitel pro střední Evropu, převezme od ledna 2016 řízení společnosti CZ LOKO v nové funkci zástupce generálního ředitele.**

**Co firmu v příštích obdobích čeká?**

Musíme být ve všech činnostech efektivnější, a proto i fiskální rok 2016 musí být rokem efektivnosti, která je zatím nízká. Varováními byly velice neuspokojivé ekonomické výsledky celého loňského fiskálního roku. Je potřeba skutečně rychle dokončit transformační proces společnosti. Je nutné ctít hlavní proces, ctít vnitřního zákazníka, definovat rozhraní mezi útvary a jejich jednoznačnou odpovědnost. Potřebujeme se posunout v kvalitě, zásadně zkrátit průběžné výrobní a opravné doby, potřebujeme efektivně

pracovat s kapacitou a směřovat investice. Musíme se prostě plně koncentrovat na výsledek. Výsledek bude také od nového roku přímo ovlivňovat naše mzdy. Snaha je krásná věc, ale jsme ryze soukromou společností a nikdo nám nic zadarmo nedá. Nikdo nás na trhu nechce, konkurence nedělá nic jiného, než že se snaží nás z trhu vytlačit.

**Co s tím? Jaký máte cíl?**

My máme jedinou šanci - dělat interní změny dříve, než si je vyžádá trh a tím trh přímo ovlivňovat a směřovat. Cílem je být výrobcem lokomotiv, který umí opravovat, ne opravce, který občas vyrábí. Doba „standardních“ hlavních oprav pomalu, ale jistě končí. Budoucnost CZ LOKO je v Evropě v poskytování komplexních služeb, takzvaném full-



service. A to rychle a kvalitně. Tedy servis na místě, zajištěný do 24 hodin i formou výměnných oprav, poskytnutím náhradní lokomotivy nebo přebíráním údržby u provozovatelů. A těch možností je samozřejmě víc. Pak je

to export lokomotiv a jejich celků do ostatních zemí, dnes už zámeřně říkám, celého světa. Pokud se to nepovede, znamená to ústup z pozic, a známé rčení říká, že firma, která neroste, zaniká.

**Řada změn ale probíhá. Znamená to, že pomalu?**

Ano, pomalu. Chci všechny zaměstnance vyzvat, aby brali nutnost změn naprosto vážně. Změny, které probíhají a probíhat nadále budou, a budou ještě mnohem zásadnější, neděláme proto, abychom si přidělávali práci. Děláme je proto, aby křivka výkonnosti společnosti opět začala stoupat, a tím pádem i podmínky k práci všech našich zaměstnanců mohly být lepší. Ať jde o platy, benefity, pracovní prostředí nebo investice.

**Kam by to mělo firmu dostat?**

CZ LOKO má obrovskou příležitost a potenciál stát se světovým výrobcem v segmentu posunovací univerzální nové či modernizované lokomotivy. A každý zaměstnanec má díky tomu šanci naprosto zásadně zvýšit svou kvalifikaci, zkušenosti, jazykové a technické schopnosti. Nicméně, abychom této finální mety dosáhli, musíme dokončit transformaci společnosti s koncentrací na efektivitu, kvalitu veškerých poskytovaných služeb, profesionální přístup a zkracování průběžných opravných a výrobních dob. Na té cestě už jsme a musíme být lepší. Všem kolegům v CZ LOKO chci proto poděkovat za odvedené výkony, spolupráci a těším se na budoucí společné výzvy a vzájemnou podporu.

## Lokomotivy Fennia Rail vyjíždějí na finské koleje

**Helsinky** ■ Finský železniční dopravce, společnost Fennia Rail, v prosinci převzala od zástupců společnosti CZ LOKO tři lokomotivy 774.7, které už začátkem října ukončily všechny zkoušky nutné pro schválení provozu ve Finsku.

Fennia Rail je už netrpklivě očekával, protože připravuje první kontrakty se svými zákazníky. Avizuje také, že pokud se lokomotivy v provozu osvědčí, bude mít zájem o další. Udržení provozuschopnosti všech lokomotiv v oblasti tak vzdálené od mateřské továrny, bude velkou zkouškou nejen pro CZ LOKO, ale i pro všechny smluvní partnery, kteří se na projektu podílejí. Společnost Fennia Rail je prvním soukromým dopravcem ve Finsku, a je proto pod velkým drobnohledem nejen odborné veřejnosti. Její úspěšný vstup na trh je tedy přímo podmíněn



spolehlivostí našich lokomotiv. Jedině tak si udělá CZ LOKO v zemi tisíce jezer dobré jméno, které zaručí budoucnost na tomto teritoriu.

Obchodní oddělení CZ LOKO je už delší dobu v kontaktu také s dalšími dopravci ve Skandinávii, kteří projekt bedlivě sledují a lokomotivy z portfolia CZ LOKO jsou pro ně také velmi za-

jímavé. Předání všech tří lokomotiv zákazníkovi tedy rozhodně nebylo „pouze splněním úkolu“, ale jen dalším stupínkem v dlouhodobém budování značky CZ LOKO v severovýchodních zemích. Servis ve Finsku bude řešen prostřednictvím servisního partnera, společnost Wihuri Oy, se kterým byla v červnu podepsána servisní smlouva. Při výběru servis-

ního partnera byl kladen důraz na možnost nabídnout v zemi komplexní servisní služby nejen pro CZ LOKO, ale i pravidelný servis ve Fennia Rail. Velké renomé firmy Wihuri Oy se silným technickým zázemím, která je i zdejším výhradním zástupcem Caterpillar, nám dává dostatečně silný základ pro možnou podporu dalších budoucích projektů. A také výrazně zjednodušuje případné řešení problémů na motorech Caterpillar, kterými jsou lokomotivy osazeny.

Technický personál byl zaškolen a vybaven nezbytnými prostředky k diagnostice a řešení závad. Nedílnou součástí spolupráce bude trvalá podpora od CZ LOKO v podobě dodávek náhradních dílů a řešení konkrétních technických problémů.

**Jan Kutálek,**  
key account manager

## Akcionáři schválili výsledek zkráceného roku

**Česká Třebová** ■ Rok 2015 akciová společnost CZ LOKO ukončila netradičně ke konci září. Tím byla završena avizovaná změna - přechod na účetní období, kterému se někdy říká také hospodářský rok nebo fiskální rok. Ten bude vždy začínat 1. října a končit 30. září.

Přestože se o této změně několikrát psalo a informovalo na různých schůzkách, řada zaměstnanců byla zaskočena. Možná i teď se najdou ti, co žádnou změnu nezaznamenali. A to je vlastně dobře, protože běžné práce by se přechod na hospodářský rok neměl příliš dotknout. Na druhé straně teď očekávám, že k 30. září 2015 už bude každý vědět, co musí udělat a udělá to pečlivě a včas.

Tržby společnosti CZ LOKO v tomto výjimečně kratším přechodovém období od 1. ledna 2015 do 30. září 2015 přesáhly hranici miliardy korun a firma vykazovala zisk. Kompletní účetní závěrku akcionáři schválili na valné hromadě 7. prosince.

Celý rok 2015 provázely nepříjemně narůstající stav zásob materiálu a nedokončené výroby, který byl hlavní příčinou nutného zvýšení přijatých úvěrů. Důvodem byl souběh hned několika finančně náročných zakázek, mezi něž patřilo schvalování lokomotiv pro provoz ve Finsku, rozběh série speciálních drážních vozidel MUV nebo zahájení dvacetikusové série lokomotiv pro ArcelorMittal Ostrava. Každým dnem očekáváme výrazné zlepšení situace po od fakturování lokomotiv do Finska a po příchodu prvních inkas za MUV. Přejí firmě, i nám, jejím zaměstnancům, úspěšný rok 2016.

**Michal Holý,**  
finanční ředitel a místopředseda představenstva

## Po řadě let jsme si zase prošli těžším obdobím

(Dokončení ze strany 1)

Víc komunikovat s klíčovými klienty, odbornou veřejností i okolím. Otevřeli jsme teď dvě nové provozovny v Ostravě a Přerově a i na jejich rozjezd chci osobně dohlédnout, protože si od nich hodně slibujeme. A to odebírá hodně času, který pak pro vnitřní řízení chodu firmy prostě chybí.

**Kam se musí firma zaměřit?**

CZ LOKO je dnes velmi ceněnou společností doma i v zahraničí, ale musíme dál přidat na kvalitě. Dodržovat termíny, protože jsme za jejich neplnění zbytečně penalizováni a tyto peníze by šlo dát lidem do bonusů nebo odměn. Je to věc procesů, nastavení, a na tom musí všichni spolupracovníci zapracovat.

**Bude „třináctý“ plat?**

Vzato ryze ekonomicky, dosažené hospodářské výsledky

vyplacení ročního bonusu neumožňují, protože naše výsledky zůstaly trochu za očekáváním a daná kritéria nebyla splněna. Ale rozhodl jsem o jeho vyplacení, protože lidé podávali dobrý výkon a čísla, která máme nastavená pro rok 2016, jsou ambiciózní a já věřím, že na tyto letošní bonusy si v příštím roce vyděláme.

**O co se v něm bude firma opírat?**

Po několika letech to bude rok, v němž opět budou páteční zakázky ArcelorMittal a MUV. Také se začíná blýskat na lepší časy na východních trzích. K tomu ale musíme přidat termíny, vysokou kvalitu, efektivitu. Víc lokomotiv nám jezdí v zahraničí a tam jsou služby drahé. Musíme pokračovat dál, hledat rezervy. Hodně mi záleží na projektu kaizen, který podporuje drobné zlepšování, protože drobné úspory dělají v součtu velké pe-

níze. Tady má každý zaměstnanec možnost firmě pomoci. Pokračujeme v optimalizaci vnitřních nástrojů, unifikaci výroby, měníme systém ve výrobě, a věřím, že to výsledky přinese.

**Změní se produkce?**

Nelze dělat pro každého zákazníka lokomotivu na míru, a proto máme vytypované ty, které vytvoří základ naší produkce, našeho portfolia. Musíme také postavit lokomotivy řady 744, které budou splňovat legislativní požadavky TSI a GOST, což zase klade velké nároky na technický útvar a řadu dalších. To prostě doba přináší a my se s tím musíme vyrovnat. Rozhlížíme se i na trzích mimo Evropu. Zkrátka, je na co se těšit. I proto přejí všem zaměstnancům hezký a klidný závěr roku 2015 a děkuji jim za práci, kterou pro CZ LOKO odvádějí.

## Nová řada EffiShunter 500

(Dokončení ze strany 1)

Lokomotiva najde využití nejen na seřadistiích, terminálech intermodální dopravy nebo v zahraničí v přístavech, ale také u firm, které se zabývají údržbou tratí a tratového příslušenství.

Třinecké železářny dlouhodobě patří mezi naše nejdůležitější zákazníky. V těžkých provozních podmínkách úspěšně jezdí už 11 lokomotiv CZ LOKO: sedm 724.8, dvě 724.7 a dvě 729.7. Osvědčili se i lokomotiva EffiShunter 500, naskytne se velká šance modernizovat i zbytek vozového parku železáren. Nebude to ale jednoduché, protože podmínky jsou skutečně extrémní. Na druhou stranu zde platí jednoduché pravidlo - co přežije tyto podmínky, přežije už všechno. Proto vítáme, že prvním zákazníkem pro novou řadu, jsou právě Třinecké železářny.

**Jan Kutálek,**  
key account manager

# Komisionální prohlídky se bez stoprocentní podpory výrobního úseku neobejdou

Modernizace a opravy lokomotiv, stejně jako opravy celků a náhradních dílů, tvoří významnou část podnikání CZ LOKO. Smlouvy k těmto obchodním případům většinou obsahují pouze základní rozsah prací uvedený v zakázkovém listu, protože případné skryté vady dílů nejsou před demontáží lokomotivy a jejich celků známy. Při komisionální prohlídce tedy jednáme o novém, zpravidla rozšířeném rozsahu prací, které jsou již známy po demontáži a očištění dílů a provedení defektoskopických, měrových a kvalitativních zkoušek. Jedná se zde také o navýšení ceny zakázky.

Jednou z podmínek úspěšné komisionální prohlídky je, aby k prohlídce byly nachystány všechny vadné díly, jejich měrové listy a zkušební protokoly. Díly musí být samozřejmě patřičně označeny.

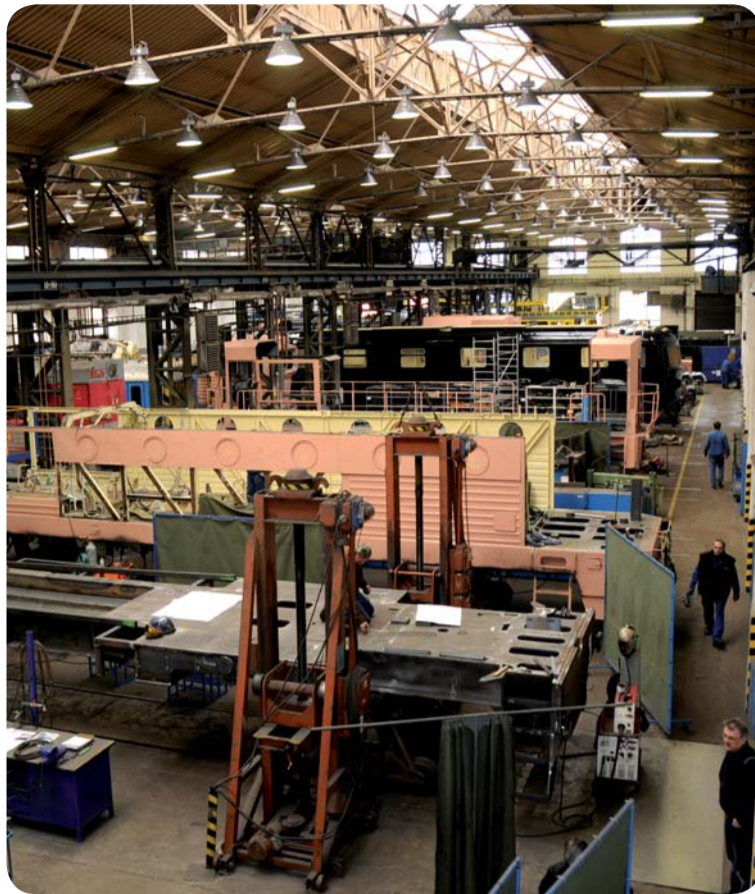
## Důležité checklisty

Pro lepší přehlednost komisionální prohlídky a celého obchodního případu výrobní úsek vytváří a zavádí tzv. checklisty - jednotné dokumenty na daný díl a konstrukční celek, které přesně specifikují rozsahy a termíny v celém běhu zakázky, tedy od zakázkového dotazníku, přes zakázkový list, komisionální prohlídku až po výstupní kontrolu ŘKJ. Cílem roku 2016 je mít ucelený checklist na lokomotivu.

Podklady pro komisionální prohlídku, a vlastně celá prohlídka, musí proběhnout velmi brzy po demontáži, protože bez ní není znám konečný rozsah opravy a oprava tedy nemůže pokračovat.

## Včasná příprava zjednoduší jednání

Obchodník přitom musí mít všechny podklady (checklisty) od výrobního úseku ještě před



Výsledky komisionálních prohlídek a celých zakázek závisí především na výrobním úseku.

komisionální prohlídkou. Důležité je, aby to bylo v dostatečném předstihu, protože si musí nachystané díly a celou lokomotivu projít, blíže se seznámit s vadami a zpracovat externí protokol pro zákazníka. Právě o jeho obsahu se při prohlídce jedná. Obchodník zde jedná o rozsahu zakázky, vysvětluje spolu se zástupci výroby rozsah poškození a nutné opravy, hledá řešení, optimalizuje rozsah zakázky, to vše pro uspokojení potřeb zákazníka.

Důležitý úkol výrobního úseku je, aby všechny díly navrhované k vyřazení, byly připravené na jednom místě a odpovědní lidé z výroby uměli vždy kliento-

vi zdůvodnit, proč je nutné daný díl opravit, nebo vyřadit a nahradit dílem novým.

Obchodník pak po finální dohodě se zákazníkem předává informace zpět do výroby, kde dobře zpracovaný checklist minimalizuje chybovost přenosu informací celou zakázkou, výrazně spóří čas všech zúčastněných úseků a v neposlední řadě také slouží ŘKJ k výstupní a mezioperační kontrole.

Stoprocentní a včasná příprava na komisionální prohlídky tedy zjednoduší a zkrátí jednání při těchto prohlídkách. Hlavním cílem stále zůstává naprosto uspokojení potřeb zákazníka, který musí vždy přesně vědět,

co za své peníze dostává. Tímto přístupem se také přirozeně posiluje vzájemná důvěryhodnost a prohlubuje obchodní vztah.

## Výsledek týmu zakáz i jedinec

Výrobní zakázka končí až podepsáním předávacího protokolu a jejím předáním zákazníkovi. Tento protokol je nutný pro konečnou fakturaci zakázky, a dělá nám tedy výplatu.

Opět je nutno zopakovat, že produkt musí být kvalitní, dokončen ve smluvně stanoveném termínu a musí být bezezbytku splněn rozsah díla. Neméně důležitá je také optimalizace vnitřofirmních nákladů zakázky, nepřekračující limitní cenu stanovenou v zakázkovém listu (popřípadě PKZ, nebo checklistu).

Kvalita každé práce je zde nenahraditelná, ale zakázka nekončí pouze fyzickým dokončením. K zakázce patří ještě „papíry“ a to jak legislativou určená, tak zákazníky požadovaná průvodní dokumentace díla. Když je toto vše bezezbytku splněno, může výrobní úsek označit dílo či produkt „zelenou známku“ a obchodník může předávat a podepsat zákazníka dokončit zakázku. Nemá-li dílo či produkt „zelenou známku“, je nekompletní! Cesta k „zelené známce“ je týmovou prací, a pokud i pouze jedinec nesplní bezezbytku svůj úkol, pak je znehodnocena práce všech, kteří se na dané zakázce podílejí. Provedení každé zakázky musí být profesionální a nesmí ho kazit ani drobné vady, jako nedočistěná místa, špinavá okna, křivé nápisy a tak podobně, které jsou při předání hodně vidět a kazí důležitý první dojem zákazníka.

## Kvalita se musí vyrobit

Kontrolu kompletnosti díla provádí ŘKJ. Tedy kontrolní oddělení, které hlídá kvalitu a splnění rozsahu díla. Nicméně kvalita se nedá „vykontrolovat“, kvalita se musí zkonstruovat a vyrobit. Přitom platí, že výrobní úsek je za dokončení zakázky plně odpovědný a ŘKJ si objednává jako kontrolu sama sebe.

Předání lze samozřejmě dále považovat za úspěšné jen tehdy, když se lokomotiva nevrátí po dobu záruky zpět k nám na garanční opravu. Kompletně připravený produkt na předání z pohledu kompletnosti, funkčnosti a kvality je standardem, který každý zákazník očekává a za který platí.

Je to stejné, jako když si, co by zákazníci, kupujeme zboží v obchodě. Nečekáme na to, že mu něco chybí, že je na něm potřeba ještě něco dodělat a řešit jakékoliv problémy. Setkáme-li se s něčím podobným, příště si takové zboží už nekoupíme. Tedy ani kvalita předávaných produktů a spokojenost či nespokojenost zákazníků, není proto nic jiného, než vysvědčením naší práce. Ta práce je kolektivní a je proto velmi důležité, aby každý, kdo se na jakékoliv zakázce a v jakékoliv rozsahu podílí, odvedl sto procentní výkon, který přinese spokojenost zákazníka.

Stoprocentní zvládnutí každé zakázky v daném čase je důležité i proto, že uvolní lidské i prostorové kapacity k dalším výkonům a nelimituje a nezpožďuje se začátek nových zakázek. Jinak vzniká řetězová reakce, jejíž narovnání opět stojí zbytečný čas, úsilí, vícenásobná a následně pak pochopitelně peníze nás všech.

**Jaroslav Plhák,**  
vedoucí obchodního oddělení  
Střední Evropa

# Zkracování výrobních časů je cestou k efektivní produkci

Na vozidlech řady MUV 74.2 se tak jako na jiných opakovaných realizacích opět ukazuje potenciál úspor, který v tomto konkrétním případě předčil všechna očekávání. Aby bylo zřejmé, jak celý proces funguje, popíši zjednodušeně vznik plánu výroby od samého začátku.

Nejdříve se sestaví předpokládaný seznam prací včetně jejich pořadí a doby trvání, z nichž se stanoví průběžná doba výroby nebo opravy vozidla. V tomto konkrétním případě byla průběžná doba určena na 76 dnů. Po odstranění „rezerv“ byla stále ještě „od stolu“ stanovena průběžná doba na 64 dnů. Aktuálně ale probíhá výroba jednoho vozidla 57 dnů, přičemž první polovina připadá na provozovnu Jihlava a druhá na provozovnu Česká Třebová.

Spolu se snižováním průběžné výrobní doby dochází také k výraznému poklesu pracnosti, průměrně o 10 procent. To v konečném důsledku znamená, že

vozidlo vyrobíme levněji, i když stále platí, že většina nákladů připadá na materiál, a také dříve výrobní prostory uvolníme ostatním zakázkám. Na tomto příkladu je jasně vidět, jak vhodnou organizací a optimalizací pra-

covních postupů zvládnout práci rychleji.

V případě dalších požadavků na růst produkce obecně, je nutné přistoupit k práci ve směnném režimu, aby se zkrátily průběžné výrobní nebo opravné časy při

zachování pracnosti. Toho se už využívá na několika pracovištích při výrobě komponentů v provozovně Jihlava a při opravách zejména trakčních motorů, dvojkolí a zkoušení vozidel v provozovně Česká Třebová.

## Proč nevařit, ale šroubovat

Mezi postupy zefektivňující výrobu patří například při komplectaci vozidel využití montovaných spojů, které oproti těm svařovaným zrychlují montáž a garantují kvalitu bez následné defektoskopické kontroly. K výhodám patří rovněž spolehlivost produktu, jednoduchá výměna vadného celku bez asistence servisu nebo čistota pracovního prostředí, která se pak projeví ve spolehlivosti vozidel.

Aby se dodržely stále se zvyšující požadavky na kvalitu a spolehlivost, bude nutné tyto technologie a pracoviště oddělit a zároveň zohlednit současné uspořádání výroby. Souvisí s tím také změna konstrukce vozidel a stavebně technické uspořádání výrobních prostorů a jejich technologického vybavení. Některá pracoviště se již novému trendu přizpůsobila, jiná na tuto proměnu ještě čekají.

**Martin Malík,**  
výrobní ředitel



Opakované zakázky jako v případě MUV 74.2 přináší úsporu pracovních časů.

## Firma má další dva evropské lepičské specialisty

Ondřej Váňa z Jihlavy a Radek Němec z České Třebové se stali dalšími zaměstnanci společnosti CZ LOKO, kteří si svou profesi rozšířili o kvalifikaci specialisty lepení, tzv. evropského lepičského specialisty EAS.

„Tím, že máme kvalifikované specialisty v oboru lepení, je CZ LOKO o kus dál v přípravě na certifikaci podle norem DIN 6701 - lepení kolejových vozidel a jejich dílů,“ vysvětluje Tomáš Brancuzský, personální ředitel. Firma zajistila oběma pracovníkům finančně nákladný týdenní kurz, jehož absolventi pak garantují postup lepení podle směrnice EWF/DVS - Evropské lepičské kurzy. Tím se zvyšuje firemní know-how, zároveň vzhledem k vysokým nákladům na podobné vzdělávací akce musí zaměstnavatel chránit své investice. Oba zaměstnanci proto před kurzem podepsali s CZ LOKO dohodu o zvýšení kvalifi-



Nový specialista lepení Ondřej Váňa tuto práci v jihlavské provozovně zajišťuje spolu s Alešem Hubeným

kace. Ta je zavazuje v ní odpracovat po jeho skončení minimálně další tři roky.

S tím neměl třeba strojní mechanik Ondřej Váňa, který v jihlavské provozovně působí teprve

tři roky po absolvování Střední školy technické, žádný problém. „Původně jsem dělal na výstro-

ji kabiny, ale firma mě potřebovala tady, tak jsem souhlasil. Ta práce má svůj pevný technologický postup, a protože je ruční, bez fortelu a zručnosti se neobejde,“ říká Ondřej Váňa. Ten se na ní v provozovně podílí spolu s Alešem Hubeným.

Lepení spojů představuje moderní technologii, která se prosazuje nejen u kolejových vozidel, ale například také v automobilovém a leteckém průmyslu. Firmám pomáhá zvýšit kvalitu samotné výroby a výrobků, a posiluje jejich konkurenceschopnost, neboť přispívá i k zajištění kvality systému řízení výroby. To pak představuje velký potenciál k získávání zakázek od zahraničních odběratelů. Ve společnosti CZ LOKO se tato technologie uplatňuje například u lepených spojů komponentů lokomotiv, jako jsou čelní skla kabin nebo vyvažovací závaží disků kol.

## Nový sklad demontovaných dílů se otevře v lednu. Projektanti už také řeší přesun kolovky do horního areálu

V prosinci byla dokončena stavba skladu demontovaných dílů spalovacích motorů v České Třebové. Objekt bude ještě vybaven skladovacími regály a elektrickým čtyřcestným vysokozdvíhacím vozíkem a od nového roku bude moci začít sloužit potřebám společnosti CZ LOKO.

Na stavbu plynule naváží další úpravy ve stávajícím objektu Zadní trakt. Budou upraveny prostory pro opravy motorů ČKD a do objektu se nově, na větší plochu a s novými technologiemi, přesune pracoviště oprav podvozků. Tyto akce budou probíhat v průběhu roku 2016.

Již nyní se začíná připravovat další zásadní projekt pro budoucnost - nový provoz kolovky. S ohledem na předpokládané nárůsty oprav podvozků a dvojkolí je nutné vybudovat nový provoz mimo dolní areál, do něhož se už nevejde. Prakticky jedinou možností je stavět v horním areálu na pozem-



Sklad na počátku prosince, těsně před dokončením.

cích pořízených v letech 2011 a 2015.

Projekt předpokládá výstavbu samostatného objektu s kompletním zázemím, kterými jsou výrobní a skladovací hala, odkládací prostory, kancelář, šat-

ny, sociální zařízení a denní místnost obsluhy. Lokalitu bude třeba připojit na inženýrské sítě, stejně jako na příjezdovou komunikaci a navrhnout odpovídající systém zásobování a logistiky. Součástí projektu bude



Uvažovaný prostor pro výstavbu provozu kolovky a zázemí.

i vybavení novými technologiemi tak, aby se nepřerušily opravy dvojkolí v dolním areálu. S realizací se počítá od roku 2017. Na projekt modernizace pracovišť motorárny ČKD a podvozkárny i na projekt nové kolov-

ky byly podány registrační žádosti na poskytnutí dotace z prostředků EU.

**Radovan Stránský,**  
vedoucí oddělení investic a správy majetku

## Čtyřnápravová novinka EffiShunter 500 poputuje i do Srbska

Srbská petrochemická společnost Naftna Industrija Srbije z Nového Sadu se stane první v zemi, která od CZ LOKO koupí čtyřnápravovou lokomotivu EffiShunter 500. Určena je pro provoz na vlečce v ropné rafinérii Pančevo. Předána jí bude v prvním čtvrtletí 2016. Lokomotiva bude zároveň pro provoz v této balkánské zemi homologována u tamního drážního úřadu. Součástí kontraktu je také zapojení našeho technického úseku do školení pracovníků NIS a servisu na počáteční provozní dozor. „Novou řadu lokomotiv EffiShunter 500 chceme v Srbsku samozřejmě představit široké



odborné veřejnosti, včetně státní Srbské železnice,“ uvedl key account manager Robert Balák. Modulovou koncepcí těchto lo-

komotiv lze využít také při jednáních o modernizaci starých čtyřnápravových lokomotiv typu 641/642, kterých je na Balkáně

stále ještě několik desítek. Společnost CZ LOKO dodávkou nové lokomotivy navázala na export posunovacích lokomotiv do Srb-

ska v letech 2005-2009, během nichž do země dodala 17 dvou- a třínápravových lokomotiv 709.4, 704.7 a 709.7.

# Lukáš Taneček: Design se postupně musí dostat i do oblastí, kde si dnes lidé myslí, že není potřeba

**Hradec Králové** ■ Lukáš Taneček je královehradecký designér, který se po ukončení studií v Praze od 90. let soustavně věnuje produktovému i grafickému designu. Spolupracuje s výrobcí automobilů, nábytku, nápojů, magistrátů, knižními vydavatelstvími a také společnostmi CZ LOKO, pro níž vytvořil například nový logotyp. U něho také rozhovor začal.

**Myslíte při navrhování loga na to, že to je vlastně první tvář, identifikace firmy? Nebo si jen pohráváte s myšlenkami a tvoříte?**

První dojem z prezentované značky je klíčový a málokdo si uvědomuje, že právě značka je nejsilnější obchodní nástroj. Cesta k novému logotypu CZ LOKO byla dost dlouhá a náročná. Myšlenky se ubíraly několika cestami. Pár měsíců trvalo, než jsme společně vydiskutovali všechna pro a proti. Začal jsem samozřejmě tím, že jsem si kreslil siluety lokomotiv vyjadřující rychlost, sílu, moderní tvar a tak, ale stále to nebylo, co jsem hledal. V CZ LOKO také cítili, že musí existovat i lepší cesta. Říkal jsem si, že ani automobilky nemají v logu autíčko, které by všem „polopatě“ říkalo, já jsem auto! V ten moment přišel výtečný impuls z managementu společnosti - vytvořit čistý nápis pouze ze šesti modrých písmen. Začal jsem k dokonalé jednoduchosti vybrušovat font, aby mohl vzniknout minimalistické logo bez přidaného symbolu. Jedinečnost nového loga tvoří i zdánlivě drobný zářez do písmene C, který vyjadřuje rychlost a preciznost. Spolu s ručně

psaným claimem logo dotváří celý obraz technicky vyspělých českých lokomotiv s vysokým podílem ruční práce.

**A nezůstalo jen u logotypu, na kterých projektech jste se ještě podílel?**

Postupně jsme s marketingem vytvořili kompletní vizuální image společnosti. Tedy to, jak mají vypadat webové stránky, tiskoviny od vizitky až po nástěnný kalendář, označení budov v areálu firmy, označení vozového parku, inzerce v médiích, dárkové předměty a výstavní stánky.

**Grafickým designem vše začalo a zadání se rozšiřuje i na produktový design. Je to silná výzva?**

Je to skvělá výzva, moci se podílet i na funkčním designu lokomotiv. Ve společnosti vědí, že se věnují i produktovému designu, a tak se spolupráce postupně rozšiřuje. Často například tvořím designové skici budoucích vozidel, které jsou stejně jako v automobilech velmi důležité jak pro vize do budoucna, tak pro marketing v současnosti. Tyto skici budoucích produktů jsou vzkazem ven - nestojíme na místě, stále na něčem pracujeme a přemýšlíme, i když se to na kolejích objeví až později. Aktuálně kreslím nový tvar boxu pro návěštní světla a interiér kabiny strojvedoucího pro lokomotivu EfiShunter 900.

**Osobní auta patří k životnímu stylu a mnoho lidí si je podle toho i volí. Co lokomotivy? Patří také do této kategorie?**

Samozřejmě, i lokomotiva je nádherný a oproti autu hlavně hod-



ně velký designový objekt. Také patří k našemu životu, i když ji vidíme méně často než auta všude kolem. Z mého pohledu není rozdíl, jestli tvoříte design sportovního auta, nebo lokomo-

tivy. Tvary musí na sebe logicky navazovat, hlavně proporce musí být vyvážené, oku lahodící. Jedinečnost je zapamatovatelná, když je na produktu pár pěkných detailů. Na této práci je pro mě nejlepší, že se musíte vždy do daného oboru ponořit, udělat si rešerši, jak konkurence, tak i podobných aplikací. A svět železnice a designu dopravních prostředků je pro mě jeden z nejhezčích.

**Zůstaneme-li u lokomotiv, které se vám líbí?**

Mně se opravdu líbí lokomotivy z CZ LOKO i přesto, že jejich design byl již v minulosti nastaven mým předchůdcem, ale myslím, že opravdu dobře, a že se od konkurence designově jasně odlišují několika svými prvky. A třeba modernizace brejlovců na řadu 753.6 je opravdu povedená.

**Železniční dopravci hlavně řeší technické parametry vozidel a poměr cena - výkon. Přejde doba, kdy budou řešit i jejich design?**

Design čím dál více a rychleji proniká do našich životů. Začalo to spotřební elektronikou, kdy jistá společnost z USA probudila zájem o design a perfektní provedení produktů i u lidí, kteří se o estetiku nezajímají a nevědí, proč to potřebují, ale kvůli designu mají pocit, že to prostě musí mít. A tak se postupně design musí dostat i do oblastí, kde si dnes lidé myslí, že není potřeba, že se to prostě nějak svaří k sobě, nebo sešroubuje a kryt motoru je hotový. Taková věc prostě brzy neobstojí oproti konkurenci, která ten kryt bude mít pěkně vymyšlený a uhlazený. A každý železniční dopravce je přece hrdý, když do nádraží vjede jeho moderně střižená lokomotiva.



## Kolektivní smlouva poprvé zaměstnancům garantuje výhody na tři roky dopředu

**Česká Třebová** ■ Podpisem Kolektivní smlouvy skončilo 11. prosince letošní kolektivní vyjednávání zástupců zaměstnavatele a zaměstnanců, trvající několik týdnů. Smlouva, kterou podepsal generální ředitel Josef Bárta a předsedkyně ZV ZO OSŽ Magdalena Stránská, tak vstoupila v platnost, která končí až 31. 12. 2018. V historii firmy to je poprvé, co byla uzavřena na tak dlouhou dobu. Zatím se vždy připravovala pouze na jeden rok.

Představenstvo akciové společnosti CZ LOKO v ní tedy zaměstnancům v hlavním pracovním poměru garantuje výhody na tři roky dopředu.

„Velice si toho vážím, protože zaměstnanecké výhody jsou garantované na dlouho dopředu. Jde například o placené volno navíc v délce šesti dnů v roce, rekondiční kúry pět dní v roce na rizikových pracovištích, finanční bonus za přítomnost, příspěvek na závodní stravování, penzijní nebo životní pojištění, u kterého



Tříletou Kolektivní smlouvu podepsali Josef Bárta a Magdalena Stránská.

došlo letos k navýšení. Sociální dialog ale nezná vítěze a poražené. Kolektivní smlouva je vždy výsledkem dohody. Odbory se snaží podílet na tom, aby firma fungovala a lidé u nás chtěli pracovat,“ říká Magdalena Stránská. Podle Josefa Bárty jde o výraz důvěry v prosperitu a sílu firmy, která tím na sebe vzala závazky na 36 měsíců dopředu.

V kolektivní smlouvě a jejich pří-

lohách se standardně řeší benefity uzavřené nad rámec zákonníku práce. Tím jsou například ještě příspěvky na sport, zdraví, kulturu a vzdělávání. Odbory přivítali nový bonus v podobě zavedení příspěvku pro mladé rodiny s dětmi, tzv. školkovně. To má podpořit zájem mladých rodin o práci nebo setrvání ve společnosti CZ LOKO. Především v obou výrobních závo-

dech v České Třebové a v Jihlavě často pracují celé rodiny, kde se předává řemeslo z otce na syna. A právě nový bonus má tento prvek dále posílit, protože mladým rodinám pokryje část nákladů spojených s pobytem jejich dítěte v mateřské škole.

Personální ředitel Tomáš Brancuzský, který je ve společnosti CZ LOKO odpovědný za kolektivní vyjednávání, považuje uzavření tříleté dohody za oboustranně velmi výhodné. „Stále stoupají nároky na všechny zaměstnance, zejména v oblasti produktivity a firma proti tomu svým lidem nabízí dlouhodobou vizi, zakázkovou naplněnost, včasnou výplatu a k ní celou řadu benefitů a sociálních jistot. To pokládám za velmi cenné a v českém průmyslu rozhodně neběžné,“ uvedl. Zdůraznil přitom, že obě strany při kolektivním vyjednávání hledají vždy optimální motivaci zaměstnanců, aby dlouhodobě setrvali ve firmě a cítili k ní odpovědnost za vykonanou práci.

## V Českých 100 nejlepších mezi třicítkou

**Praha** ■ Akciová společnost CZ LOKO se letos poprvé zařadila mezi tři desítky nejlepších českých firem a organizací vyhlášených v anketní soutěži Českých 100 nejlepších, kde jí patří 29. místo.

Celkové vítězství obhájila automobilka Škoda Auto před Agrofertem a Kooperativa Pojišťovnou. Ta v hodnocení předstihla energetickou společnost ČEZ. V první desítce se ještě objevily firmy Best, Mountfield, Karlovarské minerální vody, KPMG ČR, ČEPS a Fincentrum.

„Takové ocenění naší práce vždy potěší. Konkurence je obrovská, protože se do ankety zapojují nejen výrobní či stavební firmy, ale i finanční či vzdělávací instituce, a dostat se tak vysoko je proto velmi příjemné,“ uvedl generální ředitel Josef Bárta.

# Řezací laserové centrum otevřela laserová show

**Žamberk** ■ Předáním kytice Galině Musílkové, ředitelce Letohradských strojírén, začalo slavnostní otevření nového řezacího laserového centra, na které pak stylově navázala laserová show. „Získali jsme pracoviště s nejmmodernější technologií, které zrychlí výrobu a zvýší kvalitu našich kolejových vozidel. Díky investici bezmála 14 milionů korun je nyní výroba efektivnější a navíc se značně zlepšilo pracovní prostředí zaměstnanců. Dokonalá přesnost výpalků usnadní následné výrobní operace - ohýbání, sváření, broušení a lakování,“ uvedl Josef Bárta, generální ředitel CZ LOKO.

Starosta Žamberka Jiří Dytrt ocenil, že se firmě ve městě daří, neboť to znamená další pracovní příležitosti, při nichž se uplatní i vysoce kvalifikovaní technici a programátoři. „Přeji si, aby úspěch českých lokomotiv CZ LOKO stále rostl a s ním se rozšiřovala i pracoviště, jako je toto,“ uvedl.

Řezací centrum CZ LOKO umístilo do Žamberka, kde má provozovnu jeho dceřiná firma Letohradské strojírny, v níž má majoritní podíl. Pracoviště je vybaveno strojem Fiber Laser FCL



Kytice pro Galinu Musílkovou. / Hosty vítal generální ředitel Josef Bárta spolu s Petrem Musílkem, jednatelem Letohradských strojírén a žamberským starostou Jiřím Dytrtem. / Otevření řezacího laserového centra doprovodila laserová show.

4020 pro řezání z kovových desek o rozměru 2 x 4 metry, vybaveným lineárními pohony a optickým vláknem pro řezá-

ní oceli o síle až 20mm, nerezové oceli, hliníku, mědi, mosazi a pozinku. Strojírny se podílejí od roku

2006 na výrobě chladičů, nádrží, ochranných pluhů a kompletní kapotáži pro všechny výrobní řady lokomotiv CZ LOKO včetně

prototypů. Vytíženost centra nyní přesahuje 70 procent, volné kapacity strojírny nabízejí pro kooperace s dalšími firmami.

## Hlavní je stabilizace zaměstnanců a získání nových

**Česká Třebová, Jihlava** ■ Už přes stovku nových zaměstnanců přidal letos holding CZ LOKO, rozšiřující v souvislosti s růstem zakázek své pracovní týmy. Firma hledá hlavně technicky vzdělané lidi - elektrikáře, svářeče, mechaniky, lakýrníky, technology a konstruktéry.

K novým zaměstnancům na hlavní pracovní poměr je potřeba přidat i další dělníky ve výrobě, kteří do firmy přišli prostřednictvím pracovních agentur. Neznamená to ale, že počet zaměstnanců o tato absolutní čísla stoupl, protože mezitím pracovní poměr ukončilo 48 zaměstnanců, z toho bylo 9 odchodů do důchodu. Ve výrobě tak stále pracuje zhruba 90 procent potřebných zaměstnanců. Roční záporná fluktuace se přitom pohybuje kolem 8 procent, což je lepší číslo než vloni, kdy přesáhla 15 procent.

„Získávat nové spolupracovníky se nám postupně daří, i když situace na trhu práce se s oživením ekonomiky v posledních měsících významně změnila. Zvláště po některých profesích, jako jsou svářeči a elektromechanici, poptávka mnohonásobně vzrostla. Klíčovým úkolem proto stále je především stabilizace našich vlastních zaměstnanců,“ říká Tomáš Brancuzský, personální ředitel. Za této situace doznala změna také personální práce dovnitř firmy. Nejžádanější profesí se musely stabilizovat finančně a ve spolupráci se středními školami se vytvořil stipendijní program a začala se nabízet stipendia pro žáky a studenty technických oborů. Další novinkou, o níž se uvažuje, může být příspěvek na dojíždění do zaměstnání pro pracovníky ze vzdálenějších míst.

## Benefity jsou nedílnou součástí firemních výhod

Akciová společnost CZ LOKO v rámci svého zaměstnaneckého programu poskytuje řadu benefitů, mezi něž patří například příspěvek na penzijní a životní pojištění, který se letos opět zvýšil, očkování proti chřipce, dotované závodní stravování, poskytování vitamínů, vánoční balíček nebo příspěvky na kulturu, sport a vzdělávání prostřednictvím šeků Ticket Multi. To vše stojí firmu miliony korun ročně.

CZ LOKO mimo jiné přispívá zaměstnancům v pracovním poměru na dobu neurčitou 300 Kč/měsíčně po 1. odpracovaném roce, 400 Kč/měsíčně po 3. odpracovaném roce, 500 Kč/měsíčně po 5. odpracovaném roce, 600 Kč/měsíčně po 6. odpracovaném roce a 700 Kč/měsíčně po 8. odpracovaném roce.

**Pojišťovna NN nyní zaměstnancům CZ LOKO nabízí tři nové produkty:**

- Penzijní spoření: investiční zhodnocení se státním příspěvkem. Při výplatě firemní příspěvek podléhá vždy 15% zdanění.
- Investiční životní pojištění: garantovaný fond, možnost zabezpečit sebe, rodinu nebo závazky za firemní příspěvek, který nepodléhá dani při výplatě.
- Důchodové životní pojištění: kapitálová částka vyplacená při dožití nepodléhá zdanění firemního příspěvku.

Více informací poskytne Jaroslav Skalický, poradce pro finanční plánování, telefon: 604 941 398, mail: jaroslav.skalicky@poradce.nn.cz

## Hlavní veletržní akce roku 2016

Významným nástrojem podpory značky CZ LOKO a jejich produktů v zahraničí jsou odborné veletrhy. Prezentační stánky a další aktivity, které jsou s tím spojeny, se v minulosti osvědčily, protože jsou dobrou příležitostí k vzájemným setkáním s lokálními odborníky na železniční problematiku se znalostí místního trhu, i s potenciálními nebo stávajícími obchodními partnery. Pro rok 2016 připravujeme účast na veletrzích v Turecku, Itálii a Německu a také v Ostravě na Czech Raildays. Na nich postupně představíme lokomotivy EffiShunter 500 a EffiShunter 900 a 774.7 z produkce CZ LOKO, které právě pro zahraniční trhy představují zajímavý produkt.

**Martin Prorok**, marketing

### Kde se představíme

**Eurasia Rail Istanbul**, Turecko 3.-5. března

**Expo Ferroviaria Turin**, Itálie 5.-7. dubna

**Czech Raildays Ostrava**, Česko 14.-16. června

**InnoTrans Berlín**, Německo 20.-23. září

## Vedení společnosti ocenilo nejlepší zaměstnance

Předvánoční společenská setkání představitelů CZ LOKO se spolupracovníky byla příležitostí k poděkování za dobrou práci a ocenění těch nejlepších. Ti získali poukaz na nákup spotřební elektroniky v hodnotě 10 tisíc Kč. V provozovně Jihlava se jimi za rok 2015 stali Zdeněk Kosička, Martin Laštovička a Michal Paulas.

V provozovně Česká Třebová byli oceněni Karel Částek, Pavel Horák, Ondřej Kuzněcov, Vlastimil Krkonoška a Josef Bartoň. V Nymburku se setkání zaměstnanců uskutečnilo po uzavěrci tohoto čísla. Jména oceněných a foto z akce přineseme v dalším čísle.



Ocenění zaměstnanci jihlavské a českotřebovské provozovny společně s generálním ředitelem CZ LOKO Josefem Bártou a generálním ředitelem Zeppelin CZ Stanislavem Chládkem a dalšími členy vedení společnosti CZ LOKO.



## Blahopřejeme

Ve čtvrtém čtvrtletí letošního roku oslavili významné životní jubileum tito zaměstnanci akciové společnosti CZ LOKO:

**Evžen Kolář, Miroslav Šimek, Alena Heroutová, Eliška Košnarová, Karel Benáček, Ing. Petr Staněk, Libor Mezera, Zdeněk Kittler, Ing. Michal Holý**

Srdečně blahopřejeme.