INFORMAČNÍ ZPRAVODAJ PRO ZAMĚSTNANCE, AKCIONÁŘE A OBCHODNÍ PARTNERY

11 PROSINEC 2010

CZ LOKO

Třetí lokomotiva pro Viamont DSP byla dokončena o měsíc dříve 2

Jiří Pipek: Expanze firmy na východ je výzvou pro každého 3

Závěr roku láme v České Třebové rekordy - najednou se opravovalo i 30 lokomotiv 4

Jihlavu čeká v novém roce pracovní kvapík - čmeláci, lakovna a další náročné úkoly 5

V České Třebové se mění dodavatel závodního stravování 6

Poprvé jsme se prosadili v Českých 100 nejlepších a hned v polovině pořadí

CZ LOKO získalo cenu za projekt nové lokomotivy TMX

V žebříčku nejlepších českých firem nazvaném Českých 100 nejlepších se poprvé v její patnáctileté historii objevila akciová společnost CZ LOKO. Té za rok 2010 patří 59. místo. Výborný výsledek byl navíc „okořeněn“ i vítězstvím v oborové kategorii Invence - nasazení - export - zisk. Panevropská společnost Comenius, která soutěž pořádá, tak ocenila česko - ruský projekt výroby nové lokomotivy TMX.

Praha ■ Cenu generálnímu řediteli Josefu Bártovi v závěru listopadu ve Španělském sále Pražského hradu předal ministr průmyslu a obchodu Martin Kocourek a prezident Hospodářské komory ČR Petr Kužel. Slavnostnímu aktu byl přítomen prezident Václav Klaus, předsedkyně parlamentu Miroslava Němcová a někteří členové diplomatického sboru, včetně velvyslance Ruské federace.

Cenu Josefu Bártovi předal ministr průmyslu Martin Kocourek a prezident Hospodářské komory ČR Petr Kužel.

„Mám z toho upřímnou radost, protože jde o ocenění práce týmu lidí, kteří tento technicky i administrativně náročný mezinárodní projekt před lety začali a dotáhli do konce. Bez jejich invence a nasazení bychom se této pocty nedočkali,“ uvedl v této souvislosti Josef Bárta.

CZ LOKO, které v této celostátní soutěži loni vyhrálo kategorii oceňující dynamický růst, tak potvrdilo, že i v době globální ekonomické krize si místo na trhu umí vydobýt. Hlavně díky vývoji a technickému rozvoji, obchodnímu umu a pracovnímu nasazení naprosté většiny zaměstnanců.

Letošní anketu Českých 100 nejlepších ovládla automobilka Škoda Auto před energetickým gigantem ČEZ a Agrofertem Holding. Cílem soutěže, pořádané už patnáct let Panevropskou společností Comenius, je zviditelnit v Česku registrované firmy z co možná nejširšího spektra ekonomických aktivit.

(Viz také: Česko-ruský projekt nové lokomotivy... - strana 3)

Místo ankety

Na konci starého roku se sluší bilancovat. A na začátku toho nového zase přemýšlet o možných cílech a ambicích. Chtěli jsme proto přinést anketu s některými zaměstnanci, v nichž bychom se jich na to zeptali.

Několik prvních odpovědí ale ukázalo, že si jsou hodně podobné. Až stejné.

Hlavně, abychom měli práci.

Aby firma měla dost zakázek.

Abych dostal pracovní smlouvu na dobu neurčitou.

Lidé, i se zkušenostmi z dopadů doznívající globální ekonomické krize si prostě uvědomují, že právě práce je vedle zdraví tou nejvíc ceněnou hodnotou. Od ní, a od příjmů, které přináší, se v mnohém odvíjí i životní pohoda a spokojenost.

Proto si na prahu nového roku 2011 přát hodně práce není určitě od věci.

I když o každou zakázku bude na trhu boj. Ne všechno tedy musí vyjít, protože konkurence bezesporu přemýšlí podobně. O to důležitější proto bude získané zakázky plnit ve sjednaných termínech, kvalitě a ceně.

A to už není téma jen pro obchodní zástupce a manažery, ale každého zaměstnance.

Takže ať té práce máme pořád dost.

Hala točivých strojů umožní rozvíjet nový obor

Českotřebovská provozovna CZ LOKO se v roce 2011 dočká investice, která může ovlivnit její výrobní program na řadu let. Hned počátkem ledna se začne bourat stará část areálu pod vrátnicí a na jejím místě vyroste během roku nová hala pro výrobu a opravy elektrických točivých strojů.

Česká Třebová ■ „Jde jednoznačně o rozvojovou investici. Točivé stroje, tedy motory do lokomotiv, představují perspektivní obor, který u nás už naráží na kapacitní limity, a my tuhle práci už nestačíme v současných prostorách zvládat,“ říká výrobní ředitel Petr Jíša. Nové výrobní prostory přitom umožní stávající strukturu zakázek a technologií oprav významně rozšířit a vstoupit i na jiné segmenty trhu.

Stavba je rozdělena na dvě etapy. Do června bude postavena polovina haly, do níž se pak výroba z dočasných prostor vrátí zpět. Potom se zbourá druhá polovina starých objektů. Do konce října pak vyroste druhá část nové haly, jejíž dovybavení bude přecházet ještě do roku 2012.

„Nová hala ETS vytvoří daleko víc možností pro další práci. Nemusíme třeba získat nákladnou modernizaci celé lokomotivy, ale získáme opravy nebo generálky zařízení, která nejvíc při provozu trpí. A to jsou podvozky a motory,“ vysvětluje šéf provozu Miloš Zemek. Dostatečné výrobní kapacity s moderní technologií pak umožní vyjít firmám vstříc s termínem jejich zakázky. Všichni chtějí co nejkratší dobu oprav. Zvýší se i operativnost a kvalita práce.

Do výběrového řízení na stavební část se přihlásilo pět firem. „Na všechny rozhodující stroje a zařízení již proběhla výběrová řízení a jsou uzavřeny smlouvy,“ upozorňuje Radovan Stránský, vedoucí oddělení investic a správy majetku.

Stavba bude probíhat za provozu a dotkne se tak několika desítek zaměstnanců v navijárně a na trakčních motorech, kteří budou muset část roku zvládnout v provizorních pracovních podmínkách. „Ale do května 2011 nepředpokládáme nižší výkony. Díky pochopení ekonomického ředitele jsme třeba nakoupili materiál na rotory, tedy několik tun mědi, na půl roku dopředu. Do konce prosince ho nastříháme, připravíme a nebudeme závislí na kooperacích. To by nás zase stálo peníze za nastříhání a dopravu,“ popisuje jedno z mnoha opatření Miloš Zemek.

„Určitě nepůjde všechno jako po másle, i když to máme pěkně nalajnované. Stačí překopnout kabel. Ale věřím, že všechno zvládneme. Nakonec nic jiného nám ani nezbývá,“ uzavírá Petr Jíša.

Ke stěžejní technologii bude patřit například zkušebna točivých strojů, kterou firma doposud neměla, vodorovná vyvrtávačka pro obrábění statorů, impregnační stanice, vyfukovací, mycí, sušící a lakovací box nebo ovíječka cívek. Malá a velká vyvažovačka pak umožní vyvažovat rotory točivých strojů. Část nákladů na nové strojní vybavení pokryje dotace z Operačního programu podnikání a inovace českého Ministerstva průmyslu a obchodu. CZ LOKO se ještě uchází o dotaci na stavební část. O ní ale ještě nebylo rozhodnuto.

Červená barva ukazuje umístění a velikost nové haly na výrobu a opravy točivých strojů.

Jiří Špička v České Třebové

Provozní ředitel ČD Cargo Jiří Špička (vpravo) a ředitel CZ LOKO pro střední Evropu Josef Gulyas.

Českotřebovskou provozovnu akciové společnosti CZ LOKO počátkem prosince navštívil Jiří Špička, provozní ředitel společnosti ČD Cargo a náměstek ministra dopravy Ivo Vykydal. Spolu s generálním ředitelem CZ LOKO Josefem Bártou a ředitelem pro střední Evropu Josefem Gulyasem jednali o formách možné další spolupráce zaměřené na efektivní zlepšování vozového parku ČD Cargo poté, co byla letos dokončena dvouletá zakázka na obnovu 30 dieselových lokomotiv řady 753.

Jiřího Špičku, který funkci provozního ředitele a člena představenstva ČD Cargo zastává od letošního října, mnozí zaměstnanci znají, nebot po absolvování železniční průmyslovky, byl signalistou, pak výpravčím a v 90. letech pracoval na Obchodně provozním ředitelství ČD v České Třebové, kde dodnes také žije.

Jsme na konci velmi solidního roku. Ale mohl být ještě lepší

Rok 2010 pomalu končí. Nebo rychle končí? Vždycky mám pocit, že v závěru roku čas letí výrazně rychleji.

Nymburk ■ Průběžné ekonomické výsledky skupiny CZ LOKO ukazují, že letošní rok vypadá na obrat 1,6 až 1,7 miliardy korun a hospodářský výsledek přes 100 milionů korun. Výsledný zisk umožní investovat v příštím roce do rozvoje firmy a nových technologií významné částky. Velmi příjemně se o tom píše a čte a je radost předkládat takové výsledky financujícím bankám.
Ale tady větší díl spokojenosti končí. Částky vynakládané na reklamace a penále mi nejen průběžně kazí náladu, ale ukazují i na stále existující vnitřní rezervy. Jen na penalizacích za nedodržení sjednaných termínů jsme zatím letos zaplatili 3,5 milionu korun. A to zákazníci začali využívat možnosti penalizovat nás za prodlení až od května. K tomu odhaduji, že náklady na odstranění reklamací nás přijdou na dalších 15 milionů korun. Zmiňuji to především proto, že tlak zákazníků na kvalitu jednotlivých zakázek, včetně dodržování potvrzených termínů, se bude dál jen stupňovat. Určitě nám v těchto oblas-

tech nic nesleví. Každý asi chápe, že tohle jsou položky, kterým se musíme věnovat. Kdo se podílel na tvorbě rozpočtu na rok 2011, má jistě v živé paměti „boje“ o statisíce i o desetitisíce korun, nad nimiž se diskutovalo a zvažovalo, zda je vydat či ušetřit. A přitom za penále a reklamace, tedy v mnoha případech za lajdáckost některých zaměstnanců, platíme řádově vyšší částky. O hodnotě dobrého jména firma a její pověsti, kterou v posledních letech cíleně budujeme, ani nemluvě. Proto vedle přání zdraví a spokojenosti vám všem, je pro mne rok 2011 spojen i s přáním pořádně odváděné práce. Abychom na ni byli pyšní a nemuseli zbytečně mrhat náklady.

Michal Holý, finanční ředitel

Otázka pro

Tomáše Brancuzského,
personálního ředitele CZ LOKO

V podzimním čísle firemních novin se výrobní mistr Jaroslav Pavlíček obracel na představitele firmy s otázkou, zda bude letos vyplacen 13. plat. Dnes už víme, že bude. Co o tom rozhodlo?

Podle kolektivní smlouvy se představenstvo společnosti rozhoduje v závěru roku o vyplacení ročního bonusu na základě výsledku finančního controllingu. Jednoduše řečeno, bude-li splněn plán tržeb a hospodářský výsledek roku 2010, může být před vánoci vyplacen roční bonus nebo jak někdo říká 13. plat. O jeho výši pro každého zaměstnance rozhoduje výše průměrného výdělku a odpracovaná doba v letošním roce. Dělnické profese obdrží zhruba 70 procent z průměrné mzdy a technicko-hospodářské profese asi 50 procent. Nárok ztrácí zaměstnanci s prohřeškem, za který dostali „vytýkací dopis“ a ti, kteří nastoupili do hlavního pracovního poměru až ve druhém pololetí.

Na investice jde zhruba 200 miliónů

Česká Třebová ■ Akciová společnost CZ LOKO vloží v roce 2011 do svého rozvoje zhruba 200 miliónů korun. Vedle klíčové investice do haly točivých strojů v provozovně Česká Třebová, o níž píšeme na titulní straně, zamíří desítky miliónů korun i do dalších oblastí. „Mimo jiné se počítá s nákupem manipulační techniky a jeřáby o různých nosnostech, obnovou boxů na tryskání drobných dílů, rekonstrukcí vytápění lokomotivní montovny, nebo s pořízením svařovacích přístrojů a dovybavením pracoviště pro elektromechaniky,“ říká Radovan Stránský, vedoucí oddělení investic a správy majetku.
Do provozovny Nymburk se chystá nákup nového konstrukčního software, další úprava objektu, včetně parkoviště a dovybavení docházkového systému.
V provozovně Jihlava se plánuje stavba lakovny, kolejové váhy a dostavba mycí haly, včetně vybavení. Do výrobních objektů přibudou klimatizace a koupí se další svařovací zařízení a přípravky.
Mnoha zaměstnanců ve firmě se pak dotkne přechod ze software Microsoft Office na verzi 2010.

Projekt Školení je šance pokračuje

Vzdělávací projekt Školení je šance, který letos v CZ LOKO začal díky podpoře Evropského sociálního fondu, bude pokračovat také v prvním pololetí 2011. „Poběží dále svářecí škola, vzdělávání našich obchodníků v marketingu, konstruktérů a projektantů v konstrukčním SW ProEngineer stejně jako technicko-hospodářských pracovníků v komplexním informačním systému MS Dynamics Axapta,“ informuje personální ředitel Tomáš Brancuzský.
Součástí projektu jsou rovněž odborná technická vzdělávání v hydraulických, pneumatických a elektronických systémech používaných v lokomotivách a výuka jazyků s důrazem na ruštinu, která se začíná stávat pro CZ LOKO stěžejním, kvůli rostoucím dodávkám na východní trhy.
Z finanční dotace určené na projekt byly pořízeny školící pomůcky včetně počítačů, dataprojektorů, notebooků a software MS Project.
Projekt Školení je šance se stal rovněž impulsem pro Svářečskou školu CZ LOKO, která zde působí od července 2008. Ta tak získá peníze na nákup vybavení i pro zavedení nové výuky, metody 141, na svařování nerezových potrubí vzduchových rozvodů lokomotiv.

Úspěch v Bělorusku - tamní železnici dodáme 49 lokomotiv

Akciová společnost CZ LOKO zmodernizuje v Bělorusku 49 lokomotiv ČME3, patřících státní Běloruské železnici. Kontrakt v hodnotě 46 miliónů eur, tedy více než miliardy korun, je rozložen do let 2011 až 2014 a práci přinese i českým provozovnám firmy.

Česká Třebová ■ „Počtem modernizovaných lokomotiv i celkovým objemem to je mimořádná zakázka. Významně nám k ní pomohly i reference ze sousední Litvy, kde jsme během posledních let zmodernizovali 23 lokomotiv stejné řady ČME3,“ říká Josef Bárta, generální ředitel CZ LOKO.
Rozjezd této mimořádné zakázky ale není snadný. „Do Běloruska jsme museli poslat další naše odborníky

Lokomotiva ČME 3 v běloruských železničních opravnách Lida.

i z řad dělníků a s pomocí běloruského velvyslance operativně vyřešit problémy s jejich vízy, umožňující vstup do země. Ale jen tak lze tamnímu partnerovi reálně pomoci zaškolit jeho pracovníky a tím mu usnadnit start,“ uvedl Josef Bárta. Společnost CZ LOKO přitom nevyváží jen >železo<, ale především myšlenky a řešení.
Její projektanti a konstruktéři vymysleli pro stárnoucí české lokomotivy ČME3, vyráběné před desítkami let v někdejší ČKD Lokomotivce, do detailů zvládnutou celkovou obnovu. Jejím základem je „stavebnice“ modulů a komponentů vyrobených v českých provozech CZ LOKO. Stejný způsob obnovy svých lokomotiv volí i čeští železniční dopravci.
Kromě modernizace v Bělorusku firma CZ LOKO spolu se svými obchodními partnery realizuje v současné době projekt nové posunovací lokomotivy, která nahrazuje zastaralé a neekonomické lokomotivy vyrobené v bývalém Sovětském svazu.

Testy lokomotivy pro České dráhy

Na přelomu listopadu a prosince proběhly na Experimentálním centru VÚŽ typové zkoušky lokomotivy 750.701-5 pro České dráhy. Provázely je velmi obtížné povětrnostní podmínky mnohdy i v pozdních večerních hodinách. „Přesto byly všechny provedeny, včetně funkcí automatického vedení vlaku a automatické regulace rychlosti nového řídicího systému,“ uvedl Petr Staněk, vedoucí oddělení obchodnětechnických služeb CZ LOKO. Pro zkoušky elektrického topení byla použita souprava dvanácti osobních vozů s elektrickým odporovým topením, jako pomocné lokomotivy byly využity v CZ LOKO modernizované lokomotivy 753.7 a 774.7.
Většinu zkušebních jízd absolvoval jako strojvedoucí Jakub Džurný.

Třetí lokomotiva pro Viamont byla dokončena o měsíc dříve

Jihlava ■ O měsíc dříve než se předpokládalo, tedy 1. prosince, převzali zástupci stavební společnosti Viamont DSP v jihlavské provozovně v pořadí už třetí ze čtyř objednaných lokomotiv. Podle přejímacího technika Stanislava Falty se tak děje bez závad. „S prací jsme spokojeni. Teď už jen čekáme až nám, obrazně řečeno, zvednou závoru,“ povídal krátce před odjezdem. Poslední, čtvrtá lokomotiva, bude hotova do konce ledna 2011.
Všechny jsou určeny pro středně těžkou až těžkou přepravu. Firma, patřící od letošního března do rakouské nadnárodní stavební skupiny Strabag SE, je využije na železničních stavbách, na něž se specializuje. Základem se staly podvozky a rámy původních lokomotiv řady 740, na níž

Přejímací technik Stanislav Falta čekal už jen „až nám, obrazně řečeno, zvednou závoru.“

byla „postavena“ zcela nová lokomotiva vybavená opět motorem Caterpillar, trakčním alternátorem Siemens nebo kompresorovými bloky Mattei.
Stavební společnost Viamont DSP nové lokomotivy využije při železnicích stavbách, na něž se specializuje.
První si v jihlavské provozovně CZ LOKO převzala v červnu a druhou pak v srpnu letošního roku.
Základem těchto lokomotiv se staly podvozky a rámy původních lokomotiv řady 740, které se pak po generální opravě staly základem nové řady 741.

Brožura pro středoškoláky

Akciová společnost CZ LOKO se zapojila do motivačního programu pro studenty středních škol, s nímž přišla Univerzita Pardubice. Ta se tímto projektem snaží přivést středoškoláky ke studiu technických oborů. Jejich počet, v tomto případě především u oboru kolejová vozidla, totiž klesá a pouhé představování oboru na některých středních školách už nestačí. CZ LOKO proto podpořilo vydání informační brožurky, v níž jsou i údaje o konkrétní podpoře během studia ať již formou stipendia nebo při řešení bakalářských a diplomových prací.

Jiří Pipek letos strávil víc času při práci v zahraničí než v Česku a říká:

Expanze firmy na východ je výzvou pro každého zaměstnance

Inženýr Jiří Pipek je původní profesí obráběč kovů. V železničním opravárenství prožil řadu let jako technolog, prošel cechem oprav lokomotiv, byl mistrem a vrchním mistrem i vedoucím řízení výroby. V roce 1999 nastoupil v Nymburce do tehdejší První správkárenské, která se později stala součástí CZ LOKO. Od konce roku 2006 má na starosti realizaci zahraničních projektů.

Jaké ty čtyři roky práce v cizině byly?
Hektické. Když jste v cizině bez rodinného zázemí, tak tam logicky trávíte v práci mnohem víc času než doma. Už také proto, že rozjet nové projekty a zaškolit naše tamní partnery není snadné.

Kterými zeměmi jste prošel?
Začínal jsem na Ukrajině, pak v Litvě a teď jsem hlavně v Bělorusku s občasným odskočením si do Lotyšska.

Ví se o vás, že připravujete a rozjíždíte podepsané kontrakty na modernizaci českých lokomotiv ČME3 a ruských TMX. Co to konkrétně znamená?
Seznámit se s lidmi, doporučit co dokoupit za zařízení, pak připravit výkresovou dokumentaci a dělníky a techniky místních firem, s nimiž výrobně spolupracujeme, připravit na práci, která je čeká.
Nejdříve provedeme modernizaci hlavního rámu a podvozků lokomotivy. Je-li rekonstrukce rámu a podvozku hotova, z CZ LOKO dostaneme nové komponenty a moduly, z nichž začneme skládat novou lokomotivu. To už ale z Česka přijedou i další kolegové - elektrikář a vzduchař, kteří pomohou s novým elektrickým a vzduchovým systémem. Elektronik nakonec provede seřízení lokomotivy, kterou následně předáme do provozu.

Jak to dlouho trvá?
Když děláte první lokomotivu tak zhruba půl roku. V Bělorusku se ale teď rozhodli, že chtějí mít první lokomotivu postavenou za tři měsíce, aby ji mohli představit. Budou to nervy, ale stihneme to. I když samozřejmě do provozu hned nevyjede, protože naše současné lokomotivy představují složitá zařízení plná elektroniky, která se musí podle všech norem odzkoušet. To bude stát ještě hodně úsilí a práce. Kdybych původní ČME3 srovnával s jejím současným nástupcem, tak je to totéž, jako kdybyste přesedl z někdejšího českého automobilu Prezident do Mercedesu.

Nevyvolávají takové nároky tlaky, nervozitu v dílnách, ve výrobě?
Za ty čtyři roky nemohu říct, že bych měl s lidmi na dílně problémy. Typické pro ně je, že se chtějí naučit novou práci, jsou komunikativní. Proto jsem ani nikdy nemusel nějaký zádrhel řešit „ředitelskou“ cestou. A to už toho mám opravdu hodně za sebou. Včetně více než dvou desítek nových lokomotiv modernizovaných a postavených v Litvě.

Které provozy CZ LOKO se na těchto zakázkách podílejí?
V této chvíli to je holdingová záležitost - motorová soustrojí jsou z České Třebové, kabina a vzduchový představek vzniká v Žamberku, elektroblok a kapoty pak v Jihlavě. Moduly se pak vozí do dané země, kde se kompletují.

„Práce v zahraničí je výzvou pro každého člověka, který se chce v zaměstnání prosadit. Získané zkušenosti jsou k nezaplacení, ty vám nikdo nevezme,“ říká Jiří Pipek.

Co vám práce v cizině dává?
Hlavně obživu, to je jasné. Je to ale i obrovská výzva. Myslím, že řada mladých kolegů by měla výrobní a obchodní expanze CZ LOKO do zahraničí využít. Nebo se o možnosti uplatnění alespoň zajímat. Nakonec, výzva to musí být pro každého člověka, který se chce v zaměstnání prosadit. I když asi ne každému se do toho bude chtít. Letos jsem třeba od dubna prakticky stále pryč a doma v Nymburku jsem rozumně nebyl. Ale jak říkám, zkušenosti to jsou k nezaplacení, ty vám nikdo nevezme.

To tak bývá vždycky?
Normálně bývám 14 dní v zahraničí a další dva týdny v Čechách. Nový kontrakt v Bělorusku ale představuje obrovský nápor, kdy se dělá 14 hodin denně. V Litvě, když se vše zajelo, to bylo tak 10 až 12 hodin. V mém věku takový zápřah už fyzicky snáším hůř, ale říkám si, že ještě musím vydržet Lotyšsko a pak si snad odpočinu.

Jak bydlíte?
Ve Vilniusu má firma pronajatý byt. Tam to je velice pěkné. O něco horší to je teď v Bělorusku, kde bydlíme v hotelu přímo v areálu depa. Je to ale jen jedna místnůstka, a když v ní jste měsíc v kuse, je to nepříjemné. Město Lida leží tak 50 kilometrů od hranice s Litvou, kdysi patřilo Polsku, a život v něm jinak není špatný. Domy jsou udržované, město čisté, nové silnice. I jako cizinec se v něm cítím velmi dobře a bezpečně.
Litva, jako členská země Evropské unie, je samozřejmě vyspělejší a život v ní lze přirovnat k Česku. I když mám dojem, že jen s ruštinou tu dlouho nevydržíme. Mladá generace s ní už nemluví, protože se jí ani neučí. Tady brzy asi vznikne jazyková bariéra.

Jaké možnosti má CZ LOKO na východních trzích?
Ve chvíli kdy vezmete i Rusko, tak jde o pole neorané s obrovskými možnostmi. Je ale potřeba zvážit, co je reálné a co už reálné není, co se vymyká našim výrobním možnostem. Pro Rusko není nějakých sto lokomotiv adekvátní číslo. Ale to je samozřejmě věc majitelů a jejich podnikatelského rozhodnutí.

Co vás v nejbližších týdnech čeká?
Práce a zase práce. V novém roce musíme v Bělorusku dokončit první zkoušky nové lokomotivy a v Lotyšsku rozjet opravu hlavního rámu. Takže klasika, ale v trochu rychlejším tempu.

Česko-ruský projekt nové lokomotivy TMX získal jednu z prestižních cen

Až se zaměstnanci CZ LOKO sejdou s vedením společnosti na tradičních předvánočních setkáních, mohou mít o důvod víc si přiťuknout sklenkou sektu a ohlédnout se za úspěšnou prací.

Praha / Česká Třebová ■ V závěru letošního roku, jak informujeme na titulní straně, firma získala prestižní cenu za česko - ruský projekt nové šestinápravové lokomotivy TMX v kategorii Invence - nasazení - export - zisk, vyhlašované v rámci celostátní soutěže Českých 100 nejlepších.

Projekt modernizace a výroby nové diesel-elektrické lokomotivy je postaven na původní ruské řadě TEM TMX.
„Inovativní systém vychází z toho, že výroba stavebnicových prvků vzniká v našich českých závodech a následná montáž a oživování lokomotiv pak v konkrétní postsovětské zemi ve spolupráci s výrobním závodem Transmašholdingu v Brjansku,“ vysvětluje generální ředitel CZ LOKO Josef Bárta.
První lokomotiva TEM TMX 001 byla veřejnosti představena v září 2009 na železničním veletrhu v Moskvě. Nyní prochází certifikací ruských státních institucí pro provoz na ruských železničních tratích. Dokončení tohoto náročného a finančně nákladného procesu se očekává v polovině roku 2011.
Stejná lokomotiva, sloužící k manipulaci a přepravě těžkých nákladů se již uplatňuje na litevské železnici. Výjimečný projekt je postaven na spalovacím motoru Caterpillar, který díky nižší spotřebě, údržbě a vysoké spolehlivosti šetří celkové náklady na provoz. Stroj nové koncepce má, vedle dalších inovativních řešení, kabinu, zajišťující lepší výhledové podmínky a celkově poskytuje strojvedoucím komfortní pracovní prostředí.
Společnost CZ LOKO v projektu zhodnotila letité zkušenosti z modernizace a výroby již stovek kusů dieselelektrických lokomotiv pro zákazníky jak v Česku, tak na Balkáně, v Itálii, Rusku, Litvě, Ukrajině, Bělorusku a dalších zemích. „Právě na nich jsme si ověřili inovativní modulový systém, který nám umožňuje z Česka exportovat nejen strojírenský výrobek, ale i vlastní know-how,“ uvedl Josef Bárta.

Generální ředitel CZ LOKO Josef Bárta (druhý zprava) na podiu Španělského sálu, kde převzal ocenění za česko - ruský projekt nové šestinápravové lokomotivy TMX v kategorii Invence - nasazení - export - zisk. Cena byla vyhlášena v rámci soutěže Českých 100 nejlepších. V ní se v celkovém pořadí společnost CZ LOKO umístila mezi výrobními, obchodními, stavebními nebo dopravními podniky, bankami či pojišťovnami, na velmi lichotivém 59. místě.

Závěr roku láme rekordy, najednou se opravovalo i 30 lokomotiv

Přestože konec léta a září s říjnem patřily mezi zakázkově slabší měsíce, zbylé tento propad výroby dohání. Podnikatelský plán roku se tím sice nesrovná, ale jak říká výrobní ředitel Petr Jíša, mnoho chybět nebude. „Pracovní nasazení lidí je obrovské. Stačí si představit, že na tyto měsíce bychom jinak podle stavu zakázek potřebovali zhruba padesát nových pracovníků," uvedl ředitel.

„Pracovní nasazení lidí je obrovské. Vždyť na place bylo i 30 lokomotiv v nějakém stavu rozebrání. To je nejvíc, co tu pamatuji," říká výrobní ředitel Petr Jíša.

„Hodně mě těší, že drtivá většina lidí chce firmě zakázkový přetlak pomoci zvládnout. Ukazuje to, kdo k ní má jaký vztah," povídal šéf provozu Miloš Zemek.

Česká Třebová ■ To se ale nestalo, protože by se tihle lidé ani nestačili pořádně zaučit, a proto se vše řeší pomocí přesčasů, nadvýkonů nebo prací o víkendech. Řada zákazníků, kteří během roku kvůli hospodářské krizi šetřili, v posledních měsících zjistila, že jim firemní ekonomika umožňuje poslat lokomotivy na opravu a se zakázkami se najednou roztrhl pytel. I proto se v prosinci prakticky každý den předává nějaká zakázka. Jednou z variant, o níž se uvažovalo, bylo i zrušení dovolené mezi vánocemi a novým rokem na pracovištích, kde se rozhoduje o dokončení oprav.

„Než se nový pracovník u nás zaučí, chvíli to trvá, a pak by třeba musel odejít. Byly by to vyhozené peníze. Hodně mě těší, že drtivá většina lidí chce firmě tenhle zakázkový přetlak pomoci zvládnout a nekouká na osobní volno. Ukazuje to, kdo má jaký vztah k firmě," říká šéf provozu Miloš Zemek.

Slabší léto se zvládlo bez propouštění

Vedle oprav pro české i zahraniční železniční dopravce se pracuje i na dokončení dvou lokomotiv 750.7 pro České dráhy. První prototyp už vyrazil na zkušební okruh, druhý se dokončuje. Od „brejlovců" modernizovaných pro ČD Cargo se vedle některých vylepšení liší topným alternátorem, protože musí vytopit osobní vagóny, které táhnou.

„Na place bylo i 30 lokomotiv v nějakém stavu rozebrání. To je těžko představitelné číslo. Pamatuji 25, ale ještě o pět víc, to je za posledních deset let nejvíc. Vím, že jsou lidé někdy už unavení, ale jinak se s tím nevyrovnáme," uvedl Petr Jíša.

Podle Miloše Zemka ale bylo pozitivní, že přes léto, kdy práce bylo méně, se vše zvládlo bez toho, že by lidé dělali režijní práce nebo byli doma na 60 procentech platu. „Někdo přešel na čas na trakční motory nebo elektrické točivé stroje, kde bylo práce dost, jiní si vzali dovolenou nebo se nám podařilo spolu s personálním oddělením zajistit pro lidi z rizikových pracovišť rekondiční pobyty," vysvětluje. Od října jsou všichni zpátky na svých pracovištích. „Vztah k práci se radikálně mění a kvalita jde nahoru. To je asi největší poznání z této doby," dodává.

Libor Poul, mistr provozu: Rozpracovanost byla letos vysoká, ale díky ohromnému úsilí lidí, které jsme měli, jsme všechno zvládli. Letošní rok se vůbec povedl - dokončil jsem ekonomickou nástavbu, narodila se mi dcera. Rok 2011 by proto mohl být „klidnější." Ale i kdyby nebyl, budeme bojovat.

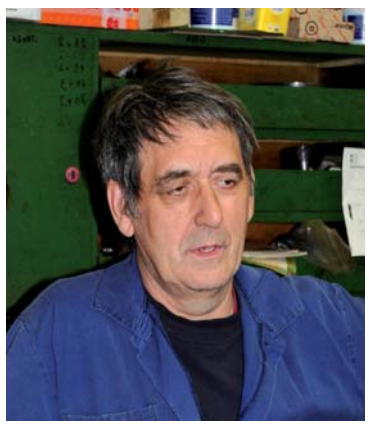
Petr Částek, mistr elektro: Příští rok 2011 by mohl být pracovně plynulejší. Abychom třeba nemuseli dva měsíce přemýšlet co s lidmi, na čem budou dělat. Ale jinak to byl dobrý rok.

„Nikdy neříkám, musíme. Vždy poprosím a povídám, pojďme, potřebujeme udělat to a to. Lidé vědí, že jim firma dává práci," říká Ladislav Šipoš, vedoucí čety elektrokabeláže.

To ví i Olga Broulíková, pracující na elektromontáži.

Za točícím se dvojkolí je Pavel Štosek.

Ruský karusel z roku 1974 prošel půlroční modernizací za několik miliónů korun. Místo ručního ovládání ho bude řídit počítač. „Zpočátku to bude složitější, ale pak nám to hodně ve výrobě pomůže," říkal parťák z kolovky Josef Dobiáš (vpravo).



Jaroslav Brňovjak, parťák od „vzduchařů" se už těšil na návrat z provizorní dílny do té původní, v níž právě končila její modernizace. V ní jeho partu čekaly nové podlahy i podhledy a tedy světlejší prostory. „Ještě si to tam budeme muset zařídit. Člověk byl zvyklý tam sáhnu a vezmu si materiál. To je pro plynulost práce důležité," povídal.

Nad provedením úpravy ruční brzdy na lokomotivu ČME3 si vyměňují názory Tomáš Liška, Oldřich Gébl, Mojmír Pejchal a Rostislav Janošík.

Hodně záleží na partě

Jeho slova pak nezávisle na něm potvrzují i parťáci a mistři.

„Nikdy neříkám, musíme. Vždy poprosím a povídám, pojďme, potřebujeme udělat to a to. Přesvědčovat lidi není třeba, vědí, že firma jim dává práci," říká Ladislav Šipoš, vedoucí čety elektrokabeláže, kde se vyměňují či opravují veškeré kabely na lokomotivách. Celkem řídí tři desítky lidí a s jejich přístupem je spokojen. „Mladší kluci se snaží převzít zodpovědnost po těch starších a nebýt občasných problémů se zpožděnými dodávkami materiálů, mohli bychom být spokojeni," uvedl.

Podobné zkušenosti má i Josef Dobiáš, parťák z kolovky kde řídí osm lidí „Je to fofr. Máme hodně přesčasů, ale docela všechno zvládáme i díky dobré partě. Není třeba moc přesvědčovat. Každý potřebujeme nějakou tu korunu," povídá.

Na kolovce, kde se opravují nebo vyrábějí dvojkolí lokomotiv, nyní oživují půl roku rekonstruovaný starý ruský karusel, vyrobený v roce 1974. Nyní ho místo ručního ovládání bude řídit automatika a programové systémy.

„Bude to zpočátku složitější, než se naučíme programovat, ale pak věřím, že nám to hodně ve výrobě pomůže," dodává Josef Dobiáš. Věří přitom, že se časem zlepší i třeba stav podlah. „Firma se hodně mění. Majitelé investují a pracovní prostředí se postupně zlepšuje. Ale nejde všechno hned. To je jasné," dodává Josef Dobiáš.

Panoramatický snímek už patří pomalu minulosti. Právě tady začne počátkem ledna 2011 demolice poloviny budov, aby na jejich místě vyrostla první část nové haly točivých strojů. Po jejím „oživení" v polovině roku se zboří i zbylé staré objekty. Místo nich pak stavbaři dostaví druhou, konečnou část moderní výrobní haly.

Jihlavu čeká pracovní kvapík - čmeláci, lakovna a další

Rok 2010 dopadne v jihlavské provozovně CZ LOKO uspokojivě. Její tržby budou asi o pětinu vyšší, než se plánovalo. Hlavně díky náběhu některých zakázek, s nimiž se původně nepočítalo.

Jihlava ■ Ani na tok 2011 nevypadá zakázková náplň špatně. Významně ji ovlivní nové kontrakty, které obchodní oddělení získalo v zahraničí, především v Bělorusku. „Pro naše lidi to bude znamenat, že se ale budou muset přizpůsobit novým požadavkům. Už to nebude žádné retro, ale výroba ve zmodernizovaných prostorách a toho, co zákazníci chtějí. Nostalgie musí pryč. Máme-li všechno zvládnout vlastními silami, svými lidmi, pak se třeba ze vzduchařů stanou zámečníci. Musíme dělat, věci, které jsou potřeba. Je to krásná nová práce, vyčlenili jsme na ni celý trakt, abychom všechny pracovní operace zefektivnili," říká Jiří Nováček, zástupce generálního ředitele pro provozovnu Jihlava.

Jiří Nováček navrhuje plán průběhu zakázky pro Bělorusko

Prototyp speciálního motorového univerzálního vozidla s hydrostatickým přenosem byl při naší návštěvě před dokončením.

V Jihlavě se pro modernizované lokomotivy ČME3, tzv. čmeláky, budou dělat kabiny, pomocné pohony a elektrobloky. Vzhledem k rozsahu zakázky půjde prakticky o sériovou výrobu s nezanedbatelnou rozpracovaností. Proto byla v sousedním objektu zrušena soustružna a nahrazena právě výrobou pro běloruské železnice.

„Letos jsme dělali čtyři modulové sady, v roce 2011 jich bude asi čtyřiadvacet. To je obrovský rozdíl a tomu se musí všechno podřídit," uvedl Jiří Nováček.

Už v březnu by přitom měla začít stavba nové lakovny, která má být dokončena už na podzim. Investice za několik desítek miliónů korun musí být dokončena všas, protože v roce 2011 firmě skončí nájemní smlouva s Českými drahami. „Už se na novou investici těším. Lakovna bude variabilní, umožní nám zbavit se ztrátových časů, nutných na přejezdy. Když se díl nastříká, vůbec by se neměl dostat ven, ale jen projet halou," uvedl Jiří Nováček.

Jeho tým nyní pracuje i na prototypu speciálního motorového univerzálního vozidla MUV 74.001 s hydrostatickým přenosem, zřejmě prvním v Česku. Hydrostatický přenos nahradil mechanické díly, nové nápravy zase odstraní problémy s ozubenými koly. Do konce letošního roku by mělo být nové vozidlo dokončeno a v tom novém by se už mělo vydat na zkoušky.

Nová střecha je po výměně o 100 tun lehčí

Jihlava ■ Střecha nad výrobní halou z roku 1960 prošla letos radikální výměnou. Zatímco ta původní vážila 142 tun, nová „pouhých" 40 tun. Oprava za několik miliónů korun přitom nezlepšila jen pracovní prostředí, v hale je teplo a díky prosvětlovacím pásům a kompletnímu novému osvětlení i mnohem víc světla, ale firmě pomůže i ekonomicky, protože díky ní lze čekat velké úspory ve spotřebě zemního plynu.

„Během roku se nám tak podařilo osvětlit jak pracovní kanály ze zdola, tak lokomotivy seshora," je spokojen s těmito opatřeními šéf provozovny Jiří Nováček.

Nová střecha podstatně zlepšila pracovní prostředí.

Na slovíčko

Vedoucí čety motorářů **Tomáš Musil** se ohlíží za letoškem a říká:

Rok 2011? Hlavně, aby byla práce

Vedoucí čety motorářů Tomáš Musil je jedním z těch, kdo dokáže ocenit novou střechu nad výrobní halou. „Je v ní tepleji i víc světla. Pracovní prostředí se prostě zlepšilo," říká. Ve firmě je od roku 2001. Přišel hned po vyučení mechanikem motorových vozidel a druhým rokem je mistrem.

Jak vás vzhledem k mládí podřízení berou?

Kluci jsou v pohodě. Je nás v partě deset, dva jsou mladší. Všichni si umíme vyhovět. Mezi sebou nemáme ani žádné problémy. To je důležité.

Jak hodnotíte letošní rok?

Chodíme do práce. Ta nás živí a jsem rád, že jí i v téhle nelehké době bylo dost. Pro nás je důležité, aby zásobování materiál bylo včas, aby třeba od Caterpillaru všechno chodilo dřív a rychleji. Jinak to při současném objemu práce nejde.

Teď jste se objevil mezi oceněnými zaměstnanci. Potěšilo vás to?

Samozřejmě. Ale stejně tak mohla volba padnout i na ostatní kluky.

Co si přejete do nového roku?

Hlavně, aby byla práce. Od ní se všechno odvíjí, tedy i životní spokojenost. Ale myslím, že jí bude dost. Po novém roce začneme dělat komponenty lokomotiv určených do Běloruska, jsou naplánované nějaké velké mašiny. Takže snad se nemusíme na další rok dívat s obavami.

Dušan Repa, jednatel dceřiné společnosti Lokomont Brno říká:

Pro naši malou firmu je výhodné mít ekonomicky silného společníka

Společnost Lokomont, v níž CZ LOKO vlastní 75 procentní podíl, sídlí v Brně a na trhu působí od roku 1994. Zpočátku se zaměřovala hlavně na opravy dieselelektrických lokomotiv řad 750 až 754 a vyvazovací opravy střídavých elektrických jednotek řady 560 provozovaných v síti ČD. Později se orientovala na opravy motorových lokomotiv soukromých dopravců. Jejím jednatelem je Dušan Repa, kterého jsme se zeptali:

Představujeme dceřiné společnosti (2)

? ***O Lokomontu jsme ještě v našich novinách nepsali. Pojďme ho proto nejdříve stručně představit.***

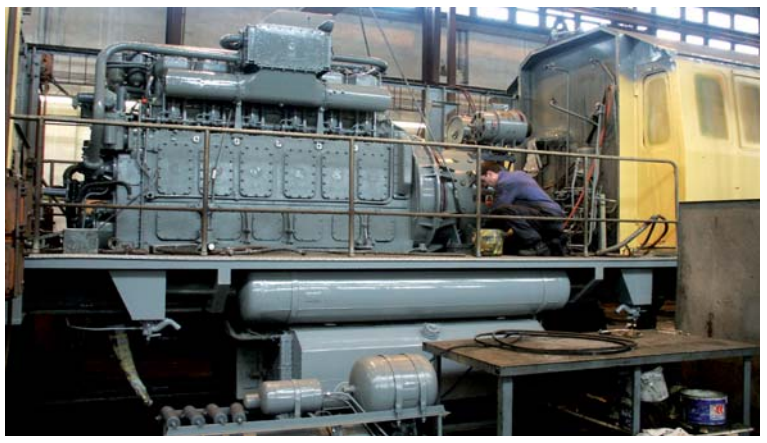
Začínali jsme před 16 lety v pronajatých prostorech nevyužívaného pracoviště DKV Brno s dvaceti pracovníky. Postupně jsme se zaměřili na periodické prohlídky, opravy a rekonstrukce všech provozovaných řad motorových lokomotiv. V menším objemu jsme také prováděli opravy na střídavých elektrických jednotkách, tažených a speciálních vozidlech a dokonce i menších parních lokomotiv.

? ***Jak jste dnes velcí?***

V rámci holdingové skupiny CZ LOKO jsme malou firmou s ročním obratem 20 až 25 miliónů korun. Našim hlavním přínosem je schopnost operativně reagovat na požadavky dopravců. Ať už jde o rozmanitost vozového parku nebo opravy v omezených a různě požadovaných rozsazích. Což je pro větší opravny z technologického hlediska nevýhodné.

? ***Jak se v době ekonomické recese shání práce?***

Její dopady jsme začali pociťovat v průběhu roku 2009 postupným úbytkem poptávky. Bylo tedy nutné nabízet zákazníkům výhodnější podmínky. To v tomto případě znamená snižování nákladů na opravy bez újmy na kvalitě nebo nabízení úprav a rekonstrukcí, které přinášejí v provozu rychlou ekonomickou návratnost a úspory. V roce 2009 se nám dařilo sehnat dostatek zakázek a udržet krok s podnikatelským plánem, který jsme nakonec mírně překročili. Horší to ale bylo letos. Především ve 2. a 3. čtvrtletí jsme pocítili značný úbytek práce a i přes prudký růst zakázek ve 4. čtvrtletí už i tak zredukovaný plán obtížně splníme.



Lokomont se zaměřuje na opravy motorových lokomotiv soukromých dopravců.

Dušan Repa

? ***Je to nejhorší období za oněch 16 let existence firmy? Jak z něho?***

Obdobně problematickou dobu jsme prožívali v letech 1998 a 1999. Ale to bylo způsobeno hlavně omezením výroby kvůli dočasnému přestěhování firmy do náhradních prostor. Nyní se nám daří zajistit zakázky. Přitom je zřejmé, že zákazník nepřijde za námi, ale my musíme za ním. Oslovovat ho nadstandardními nabídkami, které mu přinesou ve srovnání s konkurencí výhody. Stále přitom platí, že nejdůležitější je kvalita, spolehlivost a dodržování smluvených podmínek.

? ***Je z Brna blíž k zákazníkům?***

Určitou výhodou je kooperace s DKV Brno například při soustružení dvojkolí nebo vážení vozidel. Ale jinak to pro obchod nemá významnější přínos. Momentálně přitom řešíme také problémy spojené s přestavbou brněnského železničního uzlu. Jeho součástí je i výstavba nového osobního nádraží, která prostorově postihne i naši firmu. Proto v blízké budoucnosti plánujeme stěhování do nové lokality.

? ***Jaká je spolupráce s mateřskou společností CZ LOKO?***

Nelze si stěžovat. Od počátku je dobrá. Všechny vzniklé problémy se postupně vyřešily. Pro naši malou firmu je samozřejmě výhodné mít silného společníka a jsem přesvědčen, že vzájemná spolupráce je oboustranně prospěšná.

Závodní stravování - Eurest končí, nahradí ho firma Jaroslava Dostála

Českotřebovská provozovna CZ LOKO bude mít od roku 2011 nového provozovatele závodního stravování. Stane se jím firma Jaroslav Dostál z Chocně, která vyhrála výběrové řízení. Nahradí tak nadnárodní společnost Eurest.

Česká Třebová ■ „Eurestu se před několika lety podařilo nastolit novou kulturu v závodním stravování a stolování, ale v poslední době jsme už pociťovali určitou stagnaci ve výběru i v kvalitě jídel. Ta byla ve všech provozovnách Eurestu stejná, ať jste přijeli do Prahy, Třebové nebo třeba Brna. Proto jsme na podzim vypsali výběrové řízení na nového dodavatele," vysvětluje personální ředitel Tomáš Brancuzský.

Od místního dodavatele, v tomto případě menší rodinné firmy, si vedení českotřebovské provozovny slibuje zvýšení kvality jídel a doplňkových potravin v kantýně, při zachování ceny pro zaměstnance a současném snížení vedlejších nákladů pro CZ LOKO.

„Firma Dostál nás přesvědčila i nabídkou kvalitních českých jídel a tradičními postupy. Navíc věříme, že když si zaměstnanec přidá jeden nebo dva knedlíky, nebude se mu automaticky účtovat vyšší cena

jako doposud, a že i takový kompot bude případně součástí ceny hlavního jídla a nebude se platit navíc jako u zeleninového salátu," vysvětluje Tomáš Brancuzský.

Dostálova firma má 35 zaměstnanců a v České Třebové zajišťuje závodní stravování například ve společnostech Orlík kompresory, Elektrizace železnic nebo Solida. V Dolní Dobrouči zase u firmy Conty Pro Group.

„Mou zásadou je nic nešidit a v kuchyni pracovat s tradičními postupy a nabízet strávníkům slušné porce. Proto ani nebazírujeme na gramáži příloh a dva kusy knedlíků navíc jsou prostě v ceně. Tak se chováme ve všech firmách a to nás třeba odlišuje i od konkurence," říká podnikatel. Ten na trhu působí od roku 1991, kdy v restitucích zdědil po prarodičích a rodičích řeznictví. To ale později opustil a specializuje se právě na teplou a studenou kuchyni v gastronomii.

„Zakázky pro tak renomovanou firmu jakou CZ LOKO je, si velmi vážím. Vedle teplé kuchyně, kde chystáme rozšíření nabídky obědů tak, aby se minutky příliš neopakovaly, obohatíme i sortiment studené kuchyně v kantýně," říká Jaroslav Dostál.

Ocenění zaměstnanci. Závěr roku patří ve všech provozovnách CZ LOKO tradičním setkáním zaměstnanců s představiteli společnosti, na nichž se vyhlašují i nejlepší zaměstnanci právě končícího roku. V Jihlavě, kde se setkání konalo už 3. prosince, se jimi stali Tomáš Musil, Jana Divišová a Pavel Hrad. Na snímku jsou spolu s generálním ředitelem Josefem Bártou a jeho zástupcem pro provozovnu Jihlava Jiřím Nováčkem. Každý z oceněných obdržel dárkový poukaz na nákup spotřební elektroniky v hodnotě 10 tisíc Kč.

V České Třebové, kde se vánoční večírek konal 10. prosince, se nejlepšími pracovníky roku stali Marcel Řehák, Josef Dobiáš, Miroslav Vaňous, Roman Řehoř a Jiří Janovec.

V Nymburku se setkání konalo po uzávěrce tohoto čísla a jména oceněných přineseme v dalším vydání.

Získali jsme standardy ISO 14001 a OHSAS 18001

Certifikace evropských standardů, tedy „úřední" potvrzení, že firma zvládla správné pracovní procesy a má zavedená potřebná opatření v daných oblastech, je nákladnou investicí, která se ale vyplatí. Do budoucna přinese snížení rizik v oblasti bezpečnosti práce a životního prostředí a podporuje řízení kvality. Další výhodou je splnění budoucích a nutných podmínek výběrových řízení.

Česká Třebová ■ Fakt, že firma letos získala či obhájila certifikáty podle norem ISO 14001 (Environmentální systém řízení společnosti neboli ochrana životního prostředí) a OHSAS 18001 (systém řízení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci) a obhájila certifikaci podle normy ISO 9001 (systém řízení kvality), pak dokazuje, že se pozornost věnovaná této oblasti vyplácí. Všechny tři standardy jsou podmínkou k zavedení integrovaného systému řízení, jako nejvyššího stupně odpovídajícího současným evropským požadavkům, které se kladou na moderní společnost. Dosáhnout toho, znamená neustále zavedené systémy rozvíjet. V každém provozu, dílně či kanceláři je prostor ke zlepšování. Certifikáty dokladují splnění základních požadavků a zavedení systémů, které se musí udržovat, rozvíjet a kontrolovat v celé firmě průběžnými interními audity a následně jednou ročně dohledovým auditem certifikačního orgánu.

Letos byla externím auditorem na ISO 9001 firma MOODY INTERNATIONAL a na ISO 14001 a OHSAS 18001 pak ISOQAR. Obě působí v mezinárodním měřítku nejen v Evropě, ale i v USA a zemích bývalého Sovětského svazu.

Celý projekt zavedení nových standardů trval 16 měsíců. Během nich došlo k nastavení jednotného systému v provozovnách, které byly původně individuálně legislativně i věcně řízeny. V rámci celé společnosti CZ LOKO bylo zavedeno téměř 50 provozních řádů pracovišť, které vedou ke stanovení odpovědností a pravomocí příslušných vedoucích zaměstnanců v souladu s požadavky evropských legislativních požadavků.

ISOQAR
Certificate of Registration
Tímto se potvrzuje, že environmentální systém řízení společnosti
CZ LOKO, a.s.
Semanínská 580,
560 02 Česká Třebová, Česká republika
byl prověřen firmou ISOQAR pro požadavky normy:
ISO 14001: 2004
Předmět certifikace:
Návrh a vývoj kolejových vozidel. Projekce, konstrukce, výroba, modernizace a opravy kolejových vozidel včetně jednotlivých agregátů a dílů. Poradenství v oblasti provozu, údržby a obnovy železničních vozidel, pronájmy hnacích vozidel. Servis železničních hnacích vozidel.
Číslo certifikátu: 8902EMS001CZ
Datum prvního vydání: 3. prosince 2010
Platnost certifikátu do: 3. prosince 2013
ISOQAR Ltd, Cobra Court, 1 Blackmore Road, Stretford, Manchester, M32 0QY
Tel: (+44) 0161 865 3599 www.isoqar.com

ISOQAR
Certificate of Registration
Tímto se potvrzuje, že systém řízení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci společnosti
CZ LOKO, a.s.
Semanínská 580,
560 02 Česká Třebová, Česká republika
byl prověřen firmou ISOQAR pro požadavky normy:
BS OHSAS 18001: 2007
Předmět certifikace:
Návrh a vývoj kolejových vozidel. Projekce, konstrukce, výroba, modernizace a opravy kolejových vozidel včetně jednotlivých agregátů a dílů. Poradenství v oblasti provozu, údržby a obnovy železničních vozidel, pronájmy hnacích vozidel. Servis železničních hnacích vozidel.
Číslo certifikátu: 8902OHS001CZ
Datum prvního vydání: 3. prosince 2010
Platnost certifikátu do: 3. prosince 2013
ISOQAR Ltd, Cobra Court, 1 Blackmore Road, Stretford, Manchester, M32 0QY
Tel: (+44) 0161 865 3599 www.isoqar.com

Bedřich Bulička,
ředitel pro strategii a projekty

Jubilejní 40. ples se koná v únoru

Česká Třebová ■ Jednou z událostí plesové sezóny v České Třebové se bezesporu stane jubilejní v pořadí už 40. ples firmy CZ LOKO. Ten se uskuteční 12. února v sále Národního domu od 20 hodin. K tanci a poslechu na něm budou hrát Velký swingový orchestr z České Třebové a hudební skupina Trial. O krátké taneční vstupy se postará soubor A+A Mědílkovi ze Zlína. Organizátoři slibují bohatou tombolu.

Vstupenky pro zaměstnance v cenách od 80 do 90 korun lze zakoupit od 3. ledna 2011 v jednotlivých provozovnách u paní Johanové (Česká Třebová), u paní Křivánkové (Jihlava) a u paní Novákové (Nymburk).

Marcel Řehák opravuje elektrické motory a učí hrát děti tenis

Marcel Řehák je elektromechanikem v navijárně, kde opravuje kotvy trakčních motorů a pomocné stroje, a také trenérem mládeže a vedoucím jejich družstev v Tenisovém klubu Česká Třebová. A když je příležitost, jede reprezentovat CZ LOKO na tenisové turnaje. Letos například na turnaj USIC v Německu. Prostě CZ LOKO, kde pracuje už plných 24 let, a sport jsou neoddělitelnou součástí jeho života.

Jak je neznáte

Do firmy nastoupil hned po vyučení elektromechanikem silnoproudých zařízení a už v ní zůstal. „Bavila mě elektronika a baví mě dodneška," vysvětluje, proč zůstává firmě stále věrný.

A podobné to je i s tenisem. K němu se dostal v deseti letech a zůstal u něho. Nejdříve jako hráč, který prošel kategoriemi žáků, dorostu i mužů, s nimiž si zahrál krajský přebor. Přitom už v osmnácti začal trénovat děti. „Mám radost, když vidím, jak se zlepšují. Něčemu se naučí, a i když z nich nebudou velcí hráči a tenisem se nebudou živit, budou ho umět hrát a třeba si s ním smysluplně naplní volný čas," vysvětluje, proč se trenérské práci věnuje už přes dvacet let. Za tu dobu se mu na kurtech vystřídaly desítky dětí, včetně jeho dnes patnáctiletého syna. Ten ale teď začíná víc dávat přednost volejbalu. „Ale důležité je, že ho sport baví. Různých lákadel je dnes spousta a sport se u dětí dostává na druhé, třetí místo nebo na něj rezignují ke své škodě úplně," říká jeho otec.

Ten v létě při tréncích tráví na kurtech týdně devět a v zimě v hale šest hodin. Jeho svěřenci jsou mladší i starší žáci a dorostenci. A aby toho nebylo málo, ještě se jako vedoucí stará o mládežnické týmy.

Jak dlouho chce ještě děti a mládež trénovat? „Když vydrží zdraví, tak hned tak končit nechci. Po práci to je příjemná změna, člověk je v pohybu a nezleniví," povídá Marcel Řehák, kterého teď v práci čeká půlroční provizórium. Už v lednu se začne, v souvislosti se stavbou nové haly točivých strojů, bourat stará dílna, což pro něho a jeho kolegy znamená tohle období přečkat v náhradních prostorách. Na nové pracoviště se ale už teď těší. Po čtvrtstoletí práce na jednom místě to bude vítaná změna.

Marcel Řehák na tréninku se svými tenisovými svěřenci.

Blahopřejeme

V posledním čtvrtletí letošního roku kulatá životní jubilea oslavili či ještě oslaví tito zaměstnanci společnosti CZ LOKO: **Oldřich Břeň, Josef Dobiáš, Jaroslav Fiala, Miloslav Jebousek, Milan Maleček a Karel Pek.** Blahopřejeme!

CZ LOKO - Vydává CZ LOKO, a.s., Semanínská 580, 560 02 Česká Třebová - IČ 61672131, telefon: 465 558 101, e-mail: czloko@czloko.cz - Redakce: Tomáš Brancuzský, Zdeněk Zuntych (Z-Média)
Polygrafický servis nakladatelství Typ České Budějovice. Datum vydání 13. prosince 2010.