

# CZ LOKO



**Končí tříletý vývoj - nová lokomotiva 744.0 bude vyrobena do konce roku 2011**

2



**Nejdůležitější je chtít táhnout za jeden provaz, říká v rozhovoru Pavel Orálek, ředitel Úseku servisu kolejových vozidel a Řízení kontroly jakosti**

3

**Na kvalitě práce nám záleží, shodují se dělníci i mistři**

4



**Klíčové investice v Jihlavě nabírají dech**

5

## Speciální kolejová vozidla měla premiéru na veletrhu

Mezinárodní veletrh drážní techniky a kolejové dopravy Czech Raildays, který se v polovině června konal v Ostravě, představil akciovou společnost CZ LOKO také jako nového výrobce speciálních kolejových vozidel. Ta se stávají novým výrobním oborem a doplňují tradiční výrobu, opravy a modernizace lokomotiv.

**Ostrava** ■ Ve firemní „expozici“ umístěné na jedné z kolejí tak byla k vidění nejen modernizovaná motorová lokomotiva 750.707-2 v barvách Českých drah, patřící do devatenácti kusové série s termínem dokončení v polovině příštího roku, ale i dvě speciální vozidla MUV 74.001 a SVP 60.2001. Firma tak reaguje na vývoj na trhu a přitom zhodnocuje své dlouholeté zkušenosti se speciální výrobou v jihlavském závodě. „Jsme na současné úrovni poznání a v Česku jde o to nejlepší, co se podařilo na speciálních kolejových vozidlech vyrobit,“ říká vedoucí tohoto projektu Jiří Štěpánek.

V praxi to pak potvrzoval obchodní manažer Jaroslav Plhák, když oba stroje představoval hostům. „Chtěli jsme postavit vozidla pro nové století a přitom obě co nejvíc unifikovat. „Es-vé-pé“ má proto stejné dvojkolá, nápravy, brzdy nebo hydromotory jako „muvka“. Jsou to stroje s komfortem pro strojvedoucího a práci posádky a spoustou nástaveb, které lze měnit,“ vysvětloval.

Další novinkou CZ LOKO, která zde ale zatím představena nebyla, je třeba motorový vůz na údržbu trakčních



Velkou pozornost na sebe soustředila premiéra lokomotivy 714 na stlačený zemní plyn, na jejímž vývoji se podílelo i CZ LOKO. Generální ředitel Josef Bárta stříhá pásku spolu s Antonínem Blažkem, náměstkem generálního ředitele ČD a se Zdeňkem Chrchle, generálním ředitelem AŽD.

ho vedení, jehož vývoj byl už také dokončen.

### Lokomotiva na CNG

Velkou pozornost na sebe soustředila i premiéra lokomotivy 714 na alternativní pohon CNG (stlačený zemní plyn) pro střední posun a vedení osobních vlaků, patřící Českým drahám. Tu představila společnost Vítkovice Doprava, která k tomuto projektu přizvala vedle některých dalších firem i CZ LOKO. „Disponujeme nejsilnější skupinou konstruktérů vývoje nových lokomotiv a rádi jsme se tohoto projektu zúčastnili. Vždy jsme slyšeli, že zavést stlačený zemní plyn do lokomotiv je složité, že to nebude fungovat. Ale opak je pravdou. Tato lokomotiva přinesla nová technická řešení, úsporu provozních nákladů a věřím,



Speciální kolejová vozidla CZ LOKO na ostravském veletrhu.

že v této spolupráci budeme pokračovat,“ uvedl Josef Bárta, generální ředitel CZ LOKO při slavnostním křtu. Podle Antonína Blažka, náměstka generálního ředitele ČD, by měla „ekologická“ lokomotiva zajišťovat osobní dopravu v Karlovarském kraji, hlavně na tratích do horských obcí.

Akciová společnost CZ LOKO na veletrhu Czech Raildays vystavovala také několik motorů Caterpillar a na dvou informačních panelech představila mezinárodní projekty modernizace lokomotiv, na nichž spolupracuje s ruským Transmašholdingem a polskou firmou PESA.

## Areál firmy se rozšířil

**Česká Třebová** ■ Akciová společnost CZ LOKO odkoupila v České Třebové část pozemků, patřící společnosti Elektrizace železnic, a. s., s níž ve své horní části sousedí, a do budoucna si tak vytvořila územní rozvojovou rezervu.

„Od akcionářů to bylo prozřívavé a strategické rozhodnutí. Tyto pozemky se v blízké budoucnosti po menších úpravách využijí jako expeditice pro rozrůstající se exportní zakázky říká Radovan Stránský, vedoucí oddělení investic a správy majetku.

Pořízený areál je ale natolik rozlehlý, že vytváří základ pro další možné rozšíření firmy. Měla by proto vzniknout strategická studie, která by naznačila budoucí možnosti celé provozovny.

„Nikdo neví, co může být za pár let. Bude-li pokračovat růst zakázek, nebude se muset složitě řešit, kde co vyrábět nebo kam co dát. Například prostory skladu MTZ se, pokud jde o plochy, neměly už několik let. Přitom počet skladovaných zásob se zdvojnásobil. To pochopitelně přináší nemalé problémy,“ poznamenává Radovan Stránský.

(Pokračování na str. 2)

## Hezkou dovolenou

*Práce zabírá většinu našeho produktivního života. Častokrát nám naplňuje i volný čas. Jsou ale období, kdy by mohla jít, třeba alespoň na chvíli, stranou. A tím bývá zpravidla léto. Ten čas dovolených a odpočinku. Užijte ho plnými doušky a každý jak uzná za vhodné. Takže příjemně léto a hezkou dovolenou!*

Polští manažeři Sebastian Kamecki a Zbigniew Grek navštívili jihlavský provoz a o spolupráci s CZ LOKO říkají:

## Chceme využít obrovské know how, které při modernizaci lokomotiv máte

**Akciová společnost CZ LOKO připravuje spolu s polskou společností Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz SA Holding modernizaci polských lokomotiv SM 42. Při návštěvě jihlavské provozovny CZ LOKO, kde se budou tyto práce dělat především, jsme se výrobního ředitele Sebastiana Kameckého a ředitele závodu Z1 Lokomotivy Zbigniewa Greka, zeptali:**

**?** Proč jste si pro tuto zakázku zvolili právě CZ LOKO?

Především proto, že CZ LOKO známe a chtěli jsme využít obrovského know how, které firma v modernizaci lokomotiv pomocí modulového systému má. To je skutečně zajímavá věc a my ji chtěli prověřit i na našich dvouagregátových lokomotivách SM 42, které využívá národní železniční dopravce PKP Cargo. My tomu říkáme „hluboká“ modernizace a někde tady hledíme kořeny naší spolupráce.



Sebastian Kamecki a Zbigniew Grek jednájí s Martinem Šverclem, obchodním manažerem CZ LOKO pro Polsko.

**?** V jakém je dnes stádiu?

Máme podepsaný kontrakt na čtyři lokomotivy SM 42. Postup je stejný jako u jiných takto modernizovaných lokomotiv - podvozky a hlavní rám projdou opravou, to co je nad nimi, tedy celá nástavba, bude zce-

la nově. Taková lokomotiva je opravdu „jako nová.“

**?** Můžete stručně holding PESA představit?

Je to významný polský privátní producent motorových vozů závislé a ne-

závislé trakce pro přepravu osob a tramvaje. Vedle toho opravujeme a modernizujeme dieselelektrické a osobní vagony. V Bydgoszczi pracuje 2500 lidí, v celém holdingu pak ještě o patnáct set víc. Jeho součástí je i závod u Varšavy, který opravu-

je elektrické lokomotivy a jednotky pro přepravu osob.

**?** Může tento byznys vést k dalším společným projektům?

Nepřekvapí, když řekneme, že některé společné záměry máme. Ale berme to zatím jako obchodní tajemství.

**?** Nedávno PESA v Česku zaznamenala významný úspěch, když vyhrála mezinárodní tendr Českých drah.

Toho si velmi vážíme. Kontrakt se týká dodávky 31 dvoudílných motorových jednotek za téměř dvě miliardy korun a Českým drahám pomůže modernizovat vozidlový park. Naše nové motorové jednotky LINK podstatně zkvalitní cestování na frekventovaných tratích ve čtyřech krajích v Čechách a na Moravě. Mají moderní klimatizovaný interiér pro 120 sedících cestujících a prostor pro přepravu kočárků nebo jízdních kol nebo bezbariérové toalety či moderní audiovizuální informační systém.



## V nové výrobní hale se už montují technologie

Syté červené opláštění nové výrobní haly elektrických točivých strojů je už neklamným znamením, že práce započaté v lednu, postoupily zase o notný kus dál a míří do finíše.

Česká Třebová ■ „Hotova je montáž vzduchotechniky, elektroinstalací, zemního plynu, počátkem června se začaly dělat „čisté“ podlahy, na které navázala montáž technologií. Tedy i vyvrtávacího stroje, sušící pece, impregnační stanice nebo stříhačky vodičů a mostových jeřábů. Montáž skončí 30. června, aby mohlo proběhnout místní šetření k předčasnému povolení stavby. Proti smlouvě jsme v předstihu zhruba o deset dní,“ popisuje stav prací Radovan Stránský, vedoucí oddělení investic a správy majetku.

Od lednové demolice starých objektů, na jejichž místě hala vyrostla, to je bezesporu úctyhodný výkon.



Nová hala. Uvnitř se již montují technologie.

„Však už se také do nové haly těšíme. Máme dost zakázek a problémy s místem a skladováním. Tyhle starosti pak odpadnou. Hodně se těšíme na nové vybavení. To kvalitě práce opět pomůže,“ říká Mojmir Vaško, vedoucí čtyř ETS. Stěhování začne už o prázdninách, co nejdříve po úředním povolení k užívání, tedy v červenci. Ani po rozjezdu výroby stavební ruch neutichne. Začne totiž demolice sousedních, starých objektů, aby místo nich do 30. října vyrostla druhá, obdobně velká výrobní hala, která bude doplněna navíc i skladovacími prostory pro nové i demontované díly.

V listopadu má přijít na řadu opět montáž technologií a kolaudace a uvedení celé investice do provozu.

„Snad jsme si štěstí nevybrali na první hale. Rád bych totiž, aby i na té druhé všechno fungovalo jak má. To by znamenalo, že by se nám opět vyhnuly větší problémy,“ přeje si Radovan Stránský.

## Představujeme

### Technickým ředitelem je od července Jiří Štěpánek



Česká Třebová ■ Novým technickým ředitelem akciové společnosti CZ LOKO se od 1. července stal Jiří Štěpánek (30). Rodák z Milevska vystudoval Dopravní fakultu Jana Pernera, obor Kolejová vozidla, Univerzity Pardubice. Současně v této době absolvoval půlroční studium oboru Dopravní technika v Drážďanech na Hochschule für Technik und Wirtschaft. Do společnosti CZ LOKO nastoupil v září 2005 jako projektant. Mimo jiné se podílel na nových projektech motorových lokomotiv. Zároveň absolvoval vzdělávací program zaměřený na spalovací motory Caterpillar ve společnosti Zeppelin Power Systems. V roce 2009 se stal vedoucím oddělení výzkumu a vývoje. Od roku 2007 se v rámci doktorského studia na Dopravní fakultě Jana Pernera uchází o vědeckou hodnost Ph.D.

## Koncem roku skončí vývoj nové lokomotivy 744.0

Akciová společnost CZ LOKO vedle oprav a modernizací lokomotiv pracuje i na vývoji a výrobě nových. Už na konci tohoto roku bude v České Třebové vyroben prototyp zcela nové čtyřnápravové lokomotivy 744.0.

Česká Třebová ■ Završí se tak tři roky intenzivního vývoje, kdy za podpory projektu MPO Impuls vznikly nejprve podvozky zcela nové koncepce a poté projekt lokomotivy s výkonem 1550 kW, maximální rychlostí 120 km/h a hmotností 72 tun. Nová věžová kabina a moderní elektrická výzbroj, asynchronní přenos trakčního výkonu, kompletně elektrické pomocné pohony a řídicí systém firmy MSV Elektronika, nabídnou budoucím zákazníkům vysoké užité vlastnosti a pohodlí pro strojvedoucí. Spalovací motor Caterpillar splní nejen platnou emisní legislativu, ale po doplnění částicovým filtrem i její, zanedlouho požadovaný, nejvyšší stupeň. Prototyp bude svým nižším výkonem i rychlostí a speciálním vybavením přizpůsoben pro-

vozu v osobní dopravě. Lokomotiva je určena pro provoz v Česku, Slovensku, Polsku a Maďarsku a bude schvalována podle evropských Technických specifikací pro interoperabilitu. Náročné zkoušky jsou naplánovány na rok 2012 a budou završeny prezentací lokomotivy na veletrhu Innotrans v Berlíně.

### Na východ!

Další vývoj se však nezastavuje ani v momentě, kdy se trojrozměrná vizualizace lokomotivy 744.0 proměňuje ve skutečnost ve výrobních halách. V konstrukčních kancelářích vzniká studie této lokomotivy na širokém rozchodu 1520 mm pro východní trhy. Tady se zúročí zkušenosti z modernizací „Čmeláků“ a novostaveb lokomotiv řady TEM TMX v Lit-

vě, Bělorusku a dalších zemích. Kvůli specifickým požadavkům, jako je ruská legislativa GOST, velmi nízké teplota okolního prostředí až -50 °C a v neposlední řadě nutnost používat některé certifikované komponenty místní produkce, se bude muset většina prvků řešit zcela nově. Základní přání zákazníka ale zní: tažná síla musí být co nejvyšší.

Další skulinu ve velkém „širokorozchodném“ trhu se bude snažit zaplnit i dosud opomíjená kategorie vozidel - nová dvounápravová posunovací lokomotiva.

Na pojezd, který koncepčně vychází z asynchronní lokomotivy 719.701, bude dosazena nástavba využívající řadu společných prvků s řadou 744.0. Požadavky zmíněné u čtyřnápravové lokomotivy platí beze zbytku i pro tento projekt.

### Konstrukční celky

Ve vývoji lokomotiv se věnuje velká pozornost i tzv. „konstrukčním cel-

kům“ - tedy prvkům, které na lokomotivě nejsou na první pohled vidět, ale přínášejí jednotná řešení některých částí vozidel. Tato unifikace umožňuje velkou variabilitu produktů CZ LOKO při současné úspoře času a nákladů v předvýrobní přípravě. V úzké spolupráci s konstrukční kanceláří AV Engineering vznikají už několik let chladicí bloky s logem CZ LOKO pro motory Caterpillar o výkonu 400 až 1500 kW. Pro každý z asi 6 typů u nás používaných motorů existuje zvláštní blok, navíc variantně s elektrickým nebo hydrostatickým pohonem.

Série trakčních alternátorů Siemens Drásov vyvinutá speciálně pro CZ LOKO dnes kompletně nahradila dříve používané běžné průmyslové stroje. Pro celou výkonovou škálu našich lokomotiv jsou již k dispozici, v přípravě jsou navíc i alternátory pro pomocnou síť.

(Pokračování na str. 4)

## Areál firmy se rozšířil o územní rozvojovou rezervu

(Dokončení ze str. 1)

Nové pozemky jsou už oploceny a spojeny s „horním“ areálem CZ LOKO. Nyní se dělá propojení na stávající komunikace firmy. Cel-

kově se tato část zkulturní. Už se zde zbouraly i dva staré, nevyhovující dřevěné objekty. Na jejich místě vznikne malé parkoviště pro automobily servisu, MTZ a IT. Tím se uvolní prostor kolem hlavního skladu.

Dalším strategickým úkolem, který v současnosti řešíme je i přípravná fáze na výstavbu zkušebny elektrických lokomotiv. Do konce června by měla být zpracována studie, která napoví, jaké technologie a v jakém

rozsahu by měla firma v budoucnu mít. Uvažovaná zkušebna by měla být v prostoru místo bývalé acetylenové stanice. Doplněna by měla být v sousedství i koleji s trakčním vedením dlouhým zhruba sto metrů.



Nové rozvojové plochy koupilo CZ LOKO od společnosti Elektrizace železnic.



Na místě starých dřevěných budov se začaly budovat základy příštího parkoviště pro vozy servisu, MTZ a IT.

## O krajské dopravě se v červnu jednalo v CZ LOKO

Odborná sekce pro rozvoj dopravy Krajské hospodářské komory Pardubického kraje jednala po třech letech 21. června opět v českotřebovské provozovně CZ LOKO.

Na programu byl mimo jiné aktuální stav výstavby, modernizace a oprav silniční a železniční dopravní infrastruktury kraje, o němž informovali představitelé regionálních zastoupení Ředitelství silnic a dálnic ČR a Správy železniční dopravní cesty ČR. Jednalo se také o zajištění dopravní obslužnosti a připravovaných změnách v jízdních řádech vlakové a autobusové dopravy.

„Ocenili jsme vytvoření podmínek pro naši práci, stejně jako vstřícnost firmy CZ LOKO k žádostem základních škol o exkurze v rámci probíhajícího projektu Volba povolání v Pardubickém kraji,“ uvedl ředitel komory Roman Sodomka.



Ředitel Úseku servisu kolejových vozidel a Řízení kontroly jakosti Pavel Orálek po půl roce o nové práci říká:

## Nejdůležitější je chtít táhnout za jeden provaz. Kde není vůle, není cesta

**Nový ředitel Úseku servisu kolejových vozidel a Řízení kontroly jakosti Pavel Orálek (32) má za sebou prvních šest měsíců práce v CZ LOKO, z nichž poslední čtyři se věnuje právě kvalitě a jakosti ve všech jejich souvislostech.**

**?** *Co jste během této doby zjistil? Jak na tom CZ LOKO v této sféře je?*

Kvalitu produkce CZ LOKO jsem poznával mnohem delší dobu z pozice zákazníka než jako její zaměstnanec. Ten pohled byl samozřejmě trochu odlišný od toho, který se nabízí dnes. Je to tím, že zákazník se zajímá vždy výhradně o kvalitu finálního produktu a nezajímá se o to, co mu předchází. V tom to mám dnes jiné. Každopádně problémy jsou a snažíme se je ve spolupráci s dalšími odbornými útvary rychle řešit. Čtyři měsíce jsou však příliš krátké na to, abych něco hlouběji hodnotil.

**?** *Odlíší se firma nějak od českého průměru nebo s ním má srovnatelné výsledky?*

Výroba a opravárenství železničních prostředků je specifické odvětví ovlivňované řadou faktorů. Široký výrobní program CZ LOKO dnes dokáže oslovovat velké množství zákazníků, kteří žádají za rozumné peníze rozumnou kvalitu. Šíře tohoto programu však nese i negativní stránku věci. Třeba to, že standardy kvality, mnohdy silně ovlivňované samotným zákazníkem, se nedají plně aplikovat v celém výrobním programu. Přesto ale ve srovnání s konkurencí máme jistý náskok, který bychom měli umět využít.

Úspěchy v Česku i trvale rostoucí prodej produktů v zahraničí, zejména v postsovětských zemích, však nejsou samozřejmostí. Aby se tyto trhy udržely, je nutné, aby kvalita nabízených produktů a služeb byla na odpovídající úrovni zajišťující spokojenost zákazníka. To platí obecně pro vše, co opustí „brány“ jednotlivých provozoven. Ať se jedná o zakázky celků, opravy, modernizace či novostavby.

**?** *Je to důvod ke spokojenosti nebo máte na věc přísnější pohled a měřítko?*

Doba se rychle mění. To, co stačilo ke spokojenosti zákazníka dříve, dnes už nestačí. To platí ve všech sférách podnikání. Ať se jedná o výrobce železničních dopravních prostředků nebo o vlastního provozovatele. Konkurenční prostředí je velmi

silné a obtočí jen ti, kteří se dokážou rychle přizpůsobit aktuálním požadavkům trhu. CZ LOKO už nyní musí s konkurencí tvrdě bojovat o své místo „na slunci“ a obstát v budoucnu bude stále náročnější. Chyby se neodpouštět. Z tohoto pohledu považuji za velmi důležité cíleně a systematicky zvyšovat a následně udržovat kvalitu výrobků a poskytovaných služeb zákazníkům. V těchto oblastech máme rezervy a je mnoho co zlepšovat.

**?** *Jakou tedy máte představu či strategii jak práci výroby a servisu kvalitativně zlepšit?*

Jak jsem už říkal, kvalitu musíme vidět ve všech fázích produktu. Od kvality vstupů, kam patří projekt a materiál, až po výstupy jako je vlastní realizace a uvedení do provozu. Kvalitu nelze „vykontrolovat“. Ta se musí vyrobit. Jedno nejde bez druhého. V rámci trvalého zvyšování kvality nových projektů musí fungovat rychlá zpětná vazba k poznatkům a připomínkám zákazníka z provozu případně poznatků zaměstnanců servisu. Zpětná vazba je velmi cenná a zvyšuje přidanou hodnotu výrobků CZ LOKO a ovlivňuje jejich provozní spolehlivost. Zároveň je nutné pružně reagovat na aktuální poruchovost a nekvalitu výrobků, které se do firmy vrací v podobě dodatečných nákladů na opravy vozidel v rámci garančního servisu. V obou případech platí, že odpovědnost jednotlivých zaměstnanců za svoji práci je nezastupitelná a všichni si musí plně uvědomovat případné dopady. Kvalitu svým dílem ovlivňuje každý, kdo se jakkoliv na produktu podílí!

**?** *Jaká opatření by měla konkrétně pomoci? Jinak řečeno, co firmu ještě během letošního roku v této oblasti čeká?*

Věcí, které se nastavovaly a běží, je mnoho a jejich výčet není až tak podstatný. Obecně lze říct, že všechny kroky se orientují na zvyšování spokojenosti zákazníků a kvality vozidel s přímou vazbou na redukci nákladů. Z těch zásadních lze zmínit zkvalitnění komunikace se zákazníkem ať již v době řízení reklamaci



Pavel Orálek

nebo organizace a ukončování servisu a zkracování doby oprav. Z organizačních věcí považuji za velmi důležité opětovné začlenění servisní skupiny Most, dosud zajišťující modernizace lokomotiv řady 127 pro Sokolovskou uhelnou společnost. Ta se od června opět začala aktivně podílet na garančním a placeném servisu. Neméně důležitým krokem bylo doplnění a stabilizace oddělení ŘKJ v Jihlavě, kde jeho role postupně poroste se zahájenou sériovou výrobou na východní trhy. Během roku zároveň vznikne spolehlivostní systém, ve kterém se bude podrobně sledovat poruchovost jednotlivých řad lokomotiv, což bude poskytovat rychlou zpětnou vazbu na identifikaci příčin aktuálních problémů.

**?** *Kde je tedy zatím „zakopaný pes“, který brání rychlejšímu, podstatnějišmu zlepšení?*

Zakopaný pes? Řekl bych to takto: „neudělám-li svoji práci, za kterou jsem placen, co nejlépe, ohrožuji tím budoucnost nejen svoji, ale potažmo celé firmy!“ Zároveň dodávám, že nemám-li svůj díl zodpovědnosti za provedenou práci, nemám vazbu na spokojenost zákazníka a nemůžu tak nikdy pochopit tlak pod ja-

kým se zákazník nachází, když mu zakoupený výrobek stojí s garanční závadou a nemůže tak vydělat peníze pro své zaměstnance.

**?** *Dobře, ale jak tedy zlepšit kvalitu práce? Jak snížit počet garančních závad?*

Zvýšenou kvalitou toho, co děláme a odpovědností za vykonávanou činnost. Princip samokontroly je základním předpokladem! Bohužel dnes musíme konstatovat, že mnoho závad, které vznikají na vozidlech během uvádění do provozu, případně provozu samotném, má skrytý charakter. Pomineme-li ty, které jsou subdodavatelské, pak nám zůstávají ty, které jsou způsobené nekvalitou vlastních činností. Jen pro úplnost doplňuji, že náklady rozpočítané na garanční servis pro rok 2011 jsou v úrovni 15 milionů korun a vývoj garanční nákladovosti v tomto směru za první čtvrtletí nevěští nic dobrého.

**?** *Co pro to musí udělat mistři, co dělníci, co vedení?*

CZ LOKO je silnou a dynamickou firmou se zkušenými pracovníky a odborníky na jednotlivých postech, kteří si uvědomují, co firma potřebuje. Myslím, že nejdůležitější je chtít táh-

nout za jeden provaz, jít za jedním cílem. Kde není vůle, není cesta.

**?** *Jaký výsledek byste pokládal v této chvíli za uspokojivý?*

Spokojený zákazník. Minimální náklady na garanční servis. Přesné v tomto pořadí.

**?** *Jak se v praxi projevilo loňské sloučení oddělení Servisu kolejových vozidel a Řízení a kontrola jakosti do jednoho útvaru?*

Nemohu to posoudit osobně. Nicméně z reakce jednotlivých zaměstnanců jsem slyšel pouze kladné hodnocení. Sloučení se velmi pozitivně projevilo například v rychlosti úspěšného řešení reklamací, což zákazníci velmi oceňují. Spojení daných útvarů je podle mého názoru logickým krokem, který je velkým příslibem do budoucna.

**?** *Do CZ LOKO jste přišel z OKD Doprava, respektive AWT, kde jste pracoval i jako vedoucí údržby lokomotiv. Dají se některé vaše tehdejší zkušenosti přenést i k nám?*

Na působení u OKD Doprava (AWT) rád vzpomínám. Měl jsem tady možnost získat hodně poznatků a zkušeností, které mě profesně i osobně velmi obohatily. To podstatné, co jsem si přenesl do CZ LOKO, je zejména pohled zákazníka z venku. Jinak se dá říct, že vzhledem k charakteru práce v OKD Doprava (AWT) v posledních pěti letech se pro mě pracovní prostředí nezměnilo. Jen mi teď nějak rychleji běží čas... (smích)

**?** *Co je pro vás vůbec měřítkem kvality práce a kvality života?*

Budeme-li se bavit v rovině pracovní, pak měřítkem kvality práce je pro mě osobně konečný výsledek. Ten má buď požadované parametry nebo nemá. Není zde prostor na kompromisy. V životě je to trochu o něčem jiném. Každý jednotlivec je individualita a záleží na tom, jaké životní hodnoty vyznává a jaké má charakterové vlastnosti.

**?** *Mimochodem, lze to vůbec odlišovat? Když zjednoduším - může člověk, kterého v běžném životě „nic nebaví“ odvádět pak v zaměstnání kvalitní práci?*

Myslím, že na tohle téma by se dalo dlouze diskutovat bez nejasných závěrů. Ale odpovím otázkou. Dá se usušit seno bez slunce?

Martin Švercl, obchodní manažer pro Polsko, o podnikání v sousední zemi říká:

## Personální posílení oddělení servisu a legislativy se ukazuje jako dobrá investice

**Ve čtvrtém díle seriálu o dceřiných společnostech CZ LOKO dnes představujeme CZ LOKO Polska Sp. z o.o., sídlící v Gliwicích. Firma vznikla v roce 1999 a jejím cílem bylo rozšířit podnikatelské aktivity v Polsku, které bylo vždy jedním z tradičních partnerů českého železničního průmyslu. O některých jejich aktivitách jsme psali v minulém čísle v souvislosti s nástupem nového ředitele Piotra Pytla. Dnes na to navazujeme rozhovorem s Martinem Švercem, obchodním manažerem pro Polsko.**

**?** *Jaké je po dvanácti letech postavení firmy na polském trhu?*

Činnost CZ LOKO Polska je úzce spjata s činností CZ LOKO. To znamená, že mluvím-li o postavení firmy na polském trhu, myslím tím postavení CZ LOKO jako značky na polském trhu. A to je stále pevnější a záběr na trhu širší. Oněch dvanáct let je znát ve všeobec-

ném povědomí o firmě, na veletrzích s železniční tematikou a odborných konferencích, kde téměř pravidelně prezentujeme své projekty. Krátce řečeno, CZ LOKO Polska je tedy hráčem, se kterým je nutné počítat.

**?** *V čem vidíte proti loňsku či předloňsku největší pokrok?*

Za zmíněné poslední dva roky ho vi-



Martin Švercl

dím především v technicko-technologické a legislativní podpoře jednotlivých projektů. Personální posílení oddělení servisu a legislativy se ukazuje jako dobrá investice. Předností je znalost polské legislativy a národních

předpisů už při tvorbě a kompletování schvalovací a průvodní technické dokumentace. Nabízíme službu, kterou konkurenční firmy hlavně z Česka a Slovenska, doposud nedisponují.

**Představujeme dceřině společnosti (4)**

**?** *Jak velký je vlastně polský tým v barvách CZ LOKO?*

V současné době je v CZ LOKO Polska zaměstnáno přesně osm pracovníků včetně ředitele Piotra Pytla. Zaměření a úkoly jednotlivých pracovníků zajišťují stabilní výkon a ply-

nulý průběh jednotlivých obchodních projektů.

**?** *Které aktivity letos pokládáte za klíčové?*

Za nejdůležitější úkol považuji zvládnutí dodávky čtyř modernizovaných lokomotiv pro PKP CARGO. Jedná se o prototypovou sérii lokomotiv ve spolupráci s polskou firmou Pojazdy Szynowe PESA. Neméně důležitým úkolem, přecházejícím z roku 2010, je dokončení schválení lokomotivy řady 753.7 pro provoz na tratích PKP PLK. Pokud jde o prezentaci firmy, pak za klíčové pokládám představení nového speciálu MUV 74 z produkce CZ LOKO na veletrhu v Gdaňsku.



# Na kvalitě naší práce nám záleží, shodují se dělníci i mistři

**Kdo by byl spokojený, kdyby si koupil koblihu bez marmelády? Asi nikdo. A přitom jde o drobnost za pět, sedm korun. A přesto to lidem - spotřebitelům, vadí. Jestli to vadí i lidem - výrobcům, tedy pekařům, nevím. Ale věřím, že těm poctivým ano. Koneckonců, zákazníka lze zklamat jen jednou. A jak to je, nejde-li o koblihy, ale rovnou lokomotivy?**

**Česká Třebová** ■ „Děláme sice na jednom z nejspínavějších úseků ve firmě, ale neznám nikoho, kdo by práci záměrně šidil. I když jsou chlapi samostatní a práci rozumějí, někdy míváme pocit, že na některé věci máme málo času. Hlavně, když je víc věcí rozpracovaných a lítá se z jedné na druhou, aby se všechno stihlo. To na klidu samozřejmě nepřidá,“ říká Pavel Kolář, parták z „podvozků“.

Právě o kvalitě se ve společnosti CZ LOKO mluví v poslední době stále víc. Firma roste, zvyšuje svůj obrat, získává další práci a nové zakázky a zákazníci, a ti své požadavky stále zvyšují. Nechtějí žádné provozní závady, zato chtějí dlouhé záruky. Doba už je taková. „

„Za chvíli se bude lak na lokomotivách nejspíš posuzovat podle stejných kritérií jako u osobních aut,“ prohodil v nadsázce jeden z dělníků na téma kvalita, ale možná nebyl ani daleko od pravdy. Požadav-

ky železničních dopravců se opravdu rok od roku zvyšují. V tomto případě na to CZ LOKO reaguje třeba právě začínající stavbou nové lakovny v provozovně Jihlava, která odstraní všechna provizoria a zákonitě tak zvýší i „lesk“ zdejších zakázek.

„Lidé jsou různí. Některým jde práce lépe, na jiné se musí zatlačit, aby byl výsledek takový, jaký chceme. Nepříjemné věci se neříkají dobře, ale to už patří k práci partáků i mistrů. Nakonec mistr to musí dát vědět i na premiích, které rozdělují podle toho jak, kdo dělá. Třeba tohle si hlídám, aby nedostávali všichni stejně,“ říká Zdeněk Dejdar, mistr zkušebny elektro a lakovny.

Ten za hlavní předpoklad kvalitní práce pokládá dodržování daných technologických postupů stejně jako včasné dodání výkresů, které se už během výroby neopravují, a materiálů, aby se lidé nemuseli k některým postupům vracet. Odtud je pak to-



Zdeněk Dejdar

tiž už blízko na něco nezapomenout. „Mně tu zase chybí takový ten mezičlánek - že se tu člověk vyučil, někdo starší ho zaučil a přechod do práce pak byl plynulý. To se pak muselo projevit i v práci na dílně. To teď není. Nastupují lidé, co nemají s řemeslem zkušenost, a chvíli trvá, než se zapracují. Mají k ruce někoho zkušenějšího, ale rozhodující je, jestli tu chtějí dělat nadlouho. To je pak hned znát, že jim na výsledcích práce záleží,“ povídá Libor Poul, mistr pojezdů lokomotiv, kde se opravují dvoukolí.

Podle něho je ale stejně jako prá-



Libor Poul

ce dělníků důležitá i vstupní kontrola nakupovaných materiálů, „Kvalita je poznat už na nich. Pokud nevyhovují rozměry, musí se dát nový díl a lidi to zase u práce zdržuje,“ dodává. Všichni se přitom shodují, že nároky na kvalitu práce jsou vyšší a ne každý člověk je na to hned připraven. Lidé na tohle nebyli léta zvyklí. Každý si udělal svou práci a šlo to dál. Teď je každý pod větším tlakem a kontrolou, ať dělá cokoliv. V tom to je jiné. „S lidmi se musí pořádkem mluvit, vysvětlovat, přesvědčovat. Zvláště, když jsou mladí, jako v naší četě.



Pavel Kolář

Jsou-li mladí, jsou i ohební, a když se jim tohle všechno dostane do krve, má firma na řadu let vystaráno. Pak už ta dobrá práce půjde sama. Hodně jí určitě pomůže i přesun do nové haly elektrických točivých strojů, kde bude i nová technologie, která nám umožní odbourat některé kooperační dodávky. To je prostě jedno s druhým,“ říká Mojmir Vaško, vedoucí čtyř ze střediska oprav točivých strojů.

Platí tak stále to, co by se mělo do kamene tesat: Kvalita nevzniká sama. Ta se musí vyrobit.



Jan Maixner, zámečnick, svářeč z kolovky, vpravo Josef Štosek, zámečnick z kolovky



Mojmir Vaško, vedoucí čtyř ETS v vyvažovačce kotev starších motorů. Data se zde získávají přímo z počítače, kde se i ukládají. Firma tak má doklad ke každé lokomotivě.



Pavel Štosek, soustružník z kolovky

## O dovolených přijde na řadu modernizace interiérů a vleček

Celozávodní dovolenou využije oddělení investic a správy majetku k výměně oken v sociální budově, kde budou navíc i vymalovány šatny.

Po těchto úpravách začne na sklonku léta oprava a zateplení fasády. Dalším objektem, který po prázdninách dostane nový „kabát“ je budova technického úseku a MTZ. Pracovní prostředí v kancelářích MTZ a konstrukce pak zlepší nainstalování klimatizace. Nyní se už pracuje na úpravách kancelářského pracoviště TPV.

Během firemní dovolené začnou první kroky k rekonstrukci zastaralé malé přesuvny. Dojde na výměnu kolejnic a napájecí uzavené troleje. Odpadnou tedy problémy se zimním provozem. V příštím roce, pokud se bude

firmě dařit, dojde ke zadržování lože a rekonstrukci samotné přesuvny.

Další důležitou akcí je výměna (oprava) vlečkových kolejí D9 u kolejové váhy a D10 od stáčíště nafty. Tyto práce společně s novými kolejnicemi malé přesuvny provede dceřiná společnost CZ Logistic. Během léta bude také realizováno nové pracoviště na opravu komponentů brzd kolejových vozidel proveniencí DAKO CZ. Jedná se o rekonstrukci nevyužitého prostoru v objektu Metra a instalací moderních zkušebních a diagnostických zařízení. Celý proces by měl být završen certifikací celého pracoviště na sklonku roku. Tuto akci podpořil získaný grant z projektu OPPI Inovace.



Radovan Stránský, vedoucí oddělení investic a správy majetku

## Koncem roku skončí vývoj lokomotivy 744.0

(Dokončení ze str. 2)

Pro napájení osobních vozů byl postaven speciální topný alternátor použitý poprvé v lokomotivě řady 750.7. Možná nejvýraznějším unifikovaným prvkem na lokomotivě je kabina strojvedoucího. Máme k dispozici dvě řady moderních věžových kabin, které pokryjí naprostou většinu aktuálních projektů. Jedná se o kabinu pro středoevropské lokomotivy ve variantách pro nákladní nebo osobní dopravu a kabinu pro východní trhy podle normy EN nebo GOST. Jednotné kostry kabin jsou svařovány v přípravcích na speciálním pracovišti v Jihlavě.

Ke standardnímu vybavení dnes patří klimatizace, pohodlné sedadlo strojvedoucího a ovládací pulty v plastovém provedení. Podle přání zákazníků lze instalovat i vyhřívání čelního skla, umyvadlo nebo zesílenou tepelnou izolaci.

### Speciální vozidla

CZ LOKO je v současnosti nejvýznamnějším výrobcem speciálních kolejových vozidel v Česku. Po řadě variant modernizací motorových údržbářských vozíků MUV byl loni vyroben zcela nový vozík MUV74 s inovovaným pojezdem, motorem Caterpillar, hydrostatickým přenosem výkonu a prostornou kabinou s unikátním

otočným stanovištěm strojvedoucího. Vozidlo s maximální rychlostí 70 km/h bude využíváno k rychlým opravám tratí. Proto má i nákladový prostor, hydraulickou rukou s jeřábem a rotátorem s drápákem a řadou míst pro nářadí. Další novinkou je rozsáhlá modernizace strojního vytahovaku pražců SVP 60.2. Pojezd a pohon vozidla jsou unifikovány s MUV74, kabina strojvedoucího je zcela nová, svým pohodlím nesrovnatelná s původním vozidlem. Na pracovní rameno je možno připevnit celou řadu speciálních nástavb - například sekačku travních porostů nebo smeták na zametání nástupišť.

### Směrem do budoucnosti

Základními kameny produkce CZ LOKO ještě dlouhou dobu zůstanou nové a modernizované lokomotivy. Nicméně budoucnost bude patřit i novým, dnes neobvyklým technologiím. Hovoří se o motorových lokomotivách na zemní plyn nebo hybridních lokomotivách, které mají kromě spalovacího motoru ještě akumulátorové baterie, superkondensátor nebo jiný zásobník energie. Ale o tom zase někdy příště.

Jiří Štěpánek, technický ředitel



CZ LOKO je nejvýznamnějším výrobcem speciálních kolejových vozidel v Česku. Na snímku jedna z posledních novinek - strojní vytahovák pražců SVP 60.2.



# Doba příprav končí, klíčové investice nabírají dech a v létě začnou naplno

Zatímco menší investice se v jihlavské provozovně už dokončují, ty klíčové a pro výrobu nejdůležitější, jsou naopak na startu. Začnou v prázdninových měsících a po dokončení opět pozmění tvář provozovny.

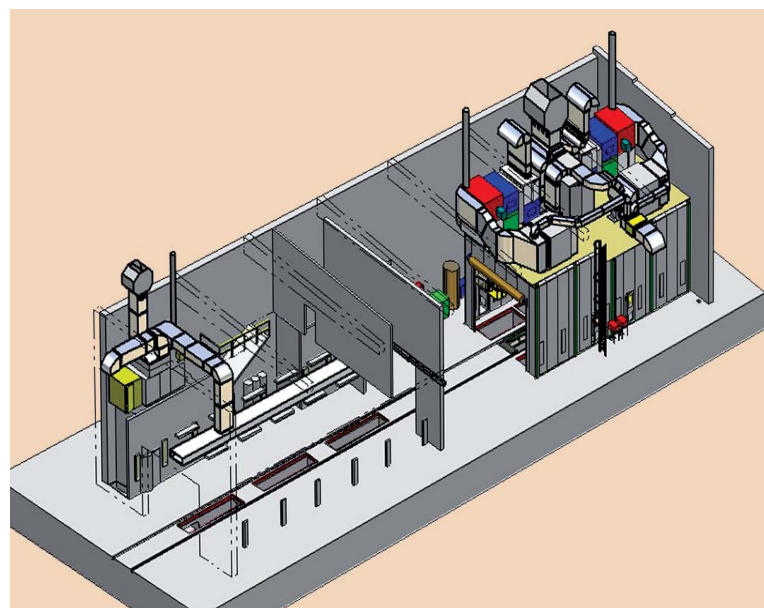
**Jihlava** ■ „Myslím, že jsme na ně dobře připraveni. Náročnou administrativu spojenou s projektovou dokumentací, stavebním řízením i nezbytnými podklady pro projekt z grantu OPPI - inovace jsme zvládli v termínech, a stavba nové haly sériové výroby a lakovny kolejových vozidel, tak může v průběhu července začít,“ říká Radovan Stránský, vedoucí oddělení investic a správy majetku. V současnosti probíhá výběr dodava-

telů staveb tak, aby se termíny sladily s vydáním stavebního povolení. Jedná se přitom o dvě stavby, které se řeší samostatně. Hala sériové výroby bude mít rozměry zhruba 42 x 17,2 x 9,5 metrů, hala lakovny pak 10,2 x 9,5 metrů. Během června přibude akce třetí a tou jsou nové přípojky vody, plynu a elektro, které budou sloužit pro celou provozovnu. Součástí nového přívodu elektro bude i stavba no-

vé trafostanice. V rámci této akce bude hned u příjezdové komunikace zbourána bývalá stará kamenná vrátnice ČD a výškově srovnán vjezd k provozovně. To zajistí snadnější příjezd kamionů, které zde měly hlavně v zimě hodně problémů. Stavba obou hal má skončit ještě letos. Přesné termíny přinese výběrové řízení, v němž je termín druhým nejdůležitějším hodnotícím kritériem. Součástí investice je nákup nových technologií jako je přípravný, lakovací a sušící box. Hala sériové výroby získá vedle už používané také některé nové technologie, které především podpoří proces sériové výroby. „To je něco, co u nás dosud nebylo zvykem, protože „na sklad“ jsme nikdy nevyráběli“, komentuje to Radovan Stránský.

Jde především o technologie na diagnostiku a zkoušení jednotlivých modulových bloků lokomotiv. Pokud vše dobře ve firmě vyrobí a odzkouší, v cizině, kde se lokomotivy montují, se nám pak zjednoduší a zrychlí finální montáž.

Výrobní hala sériové výroby vyroste na místě staré plechové haly, sloužící nyní jako provizorní sklad, která se zbourá. Díky nové lakovně odpadnou ztrátové časy nutné na přejezdy a převozy materiálů. Tím se práce dál zefektivní a navíc, což je klíčové, vzrostou kapacitní možnosti výroby pro východní trhy. To bylo výchozím zadáním pro investici, o které v lednu letošního roku neměl nikdo ani ponětí.



Vizualizace lakovny kolejových vozidel, která vyroste v Jihlavě.

## Kolejová váha a mycí hala už jsou od května v provozu



Od května je v provozu kolejová váha (na snímku v popředí), ten samý měsíc byl v jeho závěru dokončen objekt s mycí halou a mycím kanálem (v pozadí) a začalo kolaudační řízení. Finišuje dokončení modernizace budovy bývalé „brzdy“, kde bude kompletní zkušebna hydraulických čerpadel a rozvodů a také brzd. Do konce června bude dokončen i prohlídkový kanál na lokomotivy před a po zkušebních jízdách.

„Rozkopaný areál se přeci jen trochu zcivilní a my se budeme moci

soustředit na hlavní investice,“ říká Jiří Nováček, zástupce generálního ředitele pro jihlavskou provozovnu. Končí už také práce na „kancelářské“ budově N, stojící před vjezdem do závodu, kde se sanovaly podmáčené základy. „Kanalizace byla ještě z dob předchozího vlastníka zacpaná a ve sklepech byl pomalu rybník. Od toho se všechno odvíjelo. Teď je dům kompletně odizolovaný a budou-li sklepy suché a funkční, v což pevně věřím, rád bychom zde už příští rok zřídili archiv,“ vysvětluje Jiří Nováček.

### Co je nového v provozu Kolejová výroba

■ **Dokončen byl prototyp speciálního drážního vozidla SVP 60.2001.** Měnící se zadání sice prodloužilo jeho vývoj, zato realizace byla poměrně rychlá. Hlavním projektantem byl ing. Svěrák. Z bývalého speciálního výtahového pračků vzniklo moderní vozidlo s klimatizovanou kabinou a rychlostí 60 kilometrů za hodinu, které díky nástavbám umí čistit příkopy, síť meze nebo zametat perony. Pro vozidla, která by jinak těžko našla uplatnění, se tak touto modernizací našlo další využití.

■ **Lokomotiva pro budapeštské metro** byla v termínu předána a nyní probíhá zaškolení obsluhy.

■ **K opravám a modernizaci přijely lokomotivy dvou důlních společností - polského Dolu Adamow a ze Severočeských dolů.** Ta se vrátila po několika letech provozu a poskytne dobrou příležitost srovnat někdejší modernizaci se současnými potřebami.

■ **V polovině června začala výroba komponentů modernizačních sad** určených na polské lokomotivy SM42. Tři budou dokončeny do konce letošního roku, čtvrtá pak v lednu.

## Jak na kvalitu? Přes pořádek i rychlou zpětnou vazbu

„Základem dobré práce je určité pořádek,“ říká Karel Zácha, mistr z mechanické části výroby. A pořádkem zdaleka nemyslí jen čistotu, nebo aby věci byly tam, kde být mají. „Ve výrobě musí být jasné dané, co se má dělat, aby nebyly problémy s dodávkami materiálů. Musí k tomu být podklady ať už pro demontáž nebo montáž včetně hodin, které jsou na to potřeba. Lidé to pochopili a problém s tím není,“ dodává.

Každý výrobek na lokomotivu pak provází žádost na ŘKJ, aby prá-



Karel Zácha

ci vyhodnotilo. „Pak je na nás abychom se z toho poučili. Zpětná vazba přijde ve formě protoko-

lu a na odstranění případného nedostatku jsou tři dny. Přitom pod každou zakázku se lidé podepisují a každý parťák dostává informace pro svou četu, ať už to jsou lakýrníci, mechanici nebo vzduchaři. Možná to není dokonalé, ale funguje to.

Podle vedoucího provozu Kolejová výroba

Jiřího Nováčka se parametry kvality drží i díky tomu, že většinu servisu a garancí zajišťují vlastní lidé.

„Některé vozy jsou tak speciální, že jinak to ani nejde,“ poznamenává. Každá závada se projednává a lidé vědí, v čem se stala chyba.

**Každá závada se projednává a lidé vědí, v čem se stala chyba.**

Jestli jde třeba o konstrukční závadu nebo zmetek. „Máme přesnou evidenci a bylo by asi chybou, kdybychom někde vyjžděli podruhé na stejnou věc. Tahle přímá

cesta s rychlou zpětnou vazbou je podle mne nejučinnější,“ dodal Jiří Nováček.

## Sériová výroba vykročila správným směrem

Úsek sériové výroby existuje od letošního února, kdy začalo „dělení“ provozovny v Jihlavě na dva samostatné provozy, včetně pracovních pozic. Dnes máme všechny řídicí funkce až do úrovně vedoucích čet obsazené iniciativními a kvalifikovanými lidmi. Bez podpory a úsilí celého týmu, včetně dělníků ve výrobě, bychom tento ambiciózní transformační projekt úspěšně nedokončili. A co tři měsíce březen, duben, květen přinesly?

**Jihlava** ■ Současné požadavky provozu sériové výroby se týkají prakticky celé firmy CZ LOKO. Jde zejména o změny spojené s kapacitním plánováním, radikálně měníme pohled na kvalitu výroby, která musí být vysoká, stoprocentní a trvalá.

**Změny v přístupu a myšlení** Určené cíle nám přitom pomáhají dosáhnout dvě opatření. První jsou technická a technologická a to ve výrobě i při testování výrobků. Mimo hlavní investici, kterou je nová hala i s od-

povídajícími technologiemi, se připravuje nákup zařízení pro komplexní zkoušky elektroinstalací včetně jejich funkčních stavů. O rozsahu zkoušky a jejím průběhu bude automaticky vytištěn protokol. Pro úsek kovovýroby se už průběžně nakupují přípravky, které zpřesňují a zkracují sestavení dílčích konstrukcí.

Druhým opatřením je nastavení odpovědnosti každého zaměstnance a promítnutí tohoto kritéria do mzdy. S tím souvisí i další cíl, kterým je návrh nového mzdového systému pro odděle-



Elektrotechnici Jan Kakáč a Zdeněk Kosička

ní sériové výroby. Ten umožní jednoduše a efektivně motivovat za kvalitní výkon, ale také postihovat nekvalitu. Zavedli jsme pojem „nulová tolerance nekvalitě“ myšlený ve všech směrech. Pod ním si lze představit nekva-

litní práci výroby, ale také nekvalitní materiálové nebo výkresové vstupy. Přes četné změny dochází k posilování důvěry napříč sériovou výrobou a to považují za klíčové pro další období, kdy nás čeká postupný růst výroby. Z dosavadní transformace mám dobrý pocit, i když ne vše je optimální. Myslím tím především některé neefektivní postupy činností a způsoby komunikace s ostatními úseky.

### Výroba poroste

Naše kapacita je nyní nastavena na výrobu tří paketů měsíčně (kabina, blok pomocných pohonů, blok EDB). Během příštího roku ji chceme už v nové výrobní hale víc než dvojnásobit při zachování stoprocentní kvality. Přitom bude třeba přijmout zejména zámečnický - svářečské a elektromechaniky.

(Pokračování na str. 6)



## Sériová výroba vykročila správným směrem

(Dokončení ze str. 5)

Bude nutné řešit i výrobní logistiku, zvýší se požadavky na činnost skladu a kontroly řízení jakosti. Tyto otázky proto také průběžně konzultujeme s odpovědnými manažery firmy.

### Nový pohled na kvalitu

Kvalita práce je přitom klíčová. V praxi to znamená, že od června nevyrobíme nic, co by nebylo zdokumentované. Zejména ve fázi zavádění nových nebo modifikovaných celků to bude vytvářet značný tlak na pracovníky výroby a konstruktéry a technology včetně zásobovačů. Ti musí případné neshody řešit v reálném čase. Dalším počinem pro zvýšení a udržení kvality je

princip interní kontroly. Tento model umožní odstranit vadu ještě při výrobě. Tím se i minimalizují náklady na odstraňování případných vad. Nevidím jinou možnost, než počáteční a přechodné problémy řešit zvýšeným úsilím. Ve všech ostatních případech jsem zastáncem systémového a transparentního přístupu včetně nastavení pravidel odměňování a postihů.

### Kapacity jsou plné

Uplynulé tři měsíce existence sériové výroby ukázaly, že stoupá důvěra a spoluúčast zaměstnanců. Výrobní operace jsme optimalizovali a zvýšili kvalitu výroby a tento trend stále pokračuje. V této době jsme vybudovali novou funkční a efektivní řídicí struktu-

ru. V červnu přijde na řadu další optimalizace - spolu s dalšími úseky jsme definovali nové klíčové procesy a stanovili principy odpovědností. Vnímám aktivní a pozitivní přístup všech ostatních úseků.

V následujícím období nás čeká dokončení rozpracovaných procesů a jejich postupná implementace do informačního systému i praxe. Plán výroby máme do konce roku 2011 plný, proto je naši prioritou zajistit plynulou výrobu jednotlivých zakázek. Na tom pracujeme spolu s technickým oddělením a oddělením nákupu a logistiky, jejichž pracovníci mají velký podíl na dosažení výsledků našeho provozu.

**Martin Malík,**  
vedoucí provozu sériové výroba



Současná kapacita jihlavské provozovny nyní umožňuje vyrábět tři pakety kabin, bloků pomocných pohonů a bloků EDB měsíčně. Během příštího roku se díky nové výrobní hale víc než zdvojnásobí.

## CZ LOKO podpořilo Týden sportu a kultury



Česká Třebová už po třinácté zažila bezmála týdenní maraton sportu a kultury. A akciová společnost CZ

LOKO, jako nejvýznamnější zaměstnavatel ve městě, byla opět u toho. „S takovou akcí své jméno spojujeme

rádi. Měli jsme vyhrazený sponzorský den, což nám dává možnost firmu představit i těm, kteří s ní třeba bezprostředně nepřijdou do styku," uvedl personální ředitel Tomáš Brancuzský. Ten spolu s ředitelem nákupu a logistiky Petrem Zemkem (na snímku) také předával ceny úspěšným závodníkům. Moderátorem dne byl populární herec Jan Čenský. Sportovním aktivitám patřila snad všechna sportoviště ve městě a za kulturou se chodilo na Staré náměstí. „Každým rokem vychytáváme maličkosti a chceme, aby se akce všem líbila. Snažíme se vždy něco malinko změnit, aby to nebylo stereotypní," říká pořadatel Lubomír Vašina.

## Jaroslav Sejkora: Trénování dětí přináší radost

Šéf dispečinku kolejových vozidel Jaroslav Sejkora nikdy velkým fotbalistou nebyl, však sám jako hráč u fotbalu dlouho nevydržel - „kopal“ pouze za žáky. A přesto ho trénování chytlo. Už čtyři roky věnuje většinu svého volného času malým fotbalistům v FK Česká Třebová, Začínal u starší pří-



čů ho oslovili lidé z klubu, jestli by se nejmladší kategorie neujal. „A protože mě fotbal stále bavil, už kvůli synovi jsem kývl a nelituji. Dělat s malými dětmi je daleko zajímavější než s dorostenci nebo muži," dodává. Trenérský cíl má zdanlivě jednoduchý - co nejvíc svých svěřenců dovést do nejvyšší kategorie, tedy mužů. Kdo ale sport zná, ví, že tohle je to nejtěžší,

protože udržet všechny kluky u fotbalu i během dospívání, je těžké. Přijdou jiné zájmy a koníčky - a je to. „Sport je ale formuje, naplňuje jim volný čas. Proto ta práce není zbytečná, proto ji dělám rád," vysvětluje. V CZ LOKO pracuje Jaroslav Sejkora od září 1979, nejdříve jako mechanik a vedoucí čtyř motorových lokomotiv na motorárně, pak přešel na oddělení Řízení kontroly jakosti a od roku 2005 je vedoucím dispečinku kolejových vozidel. Na starosti má výjezdy desítek lidí na garanční a pozáruční opravy lokomotiv u jednotlivých provozovatelů. „Ve firmě se teď hodně dělá pro kvalitu a její zlepšení. My jsme na konci celého procesu, a proto hlavně pomáháme přesnou evidencí závad a jejich příčin. Když totiž víte, kde děláte chybu, můžete se zlepšovat. To je jako ve fotbale.“

### Jak je neznáte

pravky s ročníky 1998 a 1999 a pak s nimi přešel o kategorii výš do mladších žáků. Teď jich má 16 a v Krajském přeboru Pardubicka skončili třetí. „Trénování dětí přináší radost. Ti kluci se stále zlepšují, a vidět to, být u toho, je příjemné. Zvláště, když mezi nimi je i můj syn. Takže ta radost je vlastně dvojnásobná," říká. Právě jako otce jednoho z malých hrá-

## Fotozprávy



### Jak zvládnout nové programy

Zhruba 250 zaměstnanců holdingu CZ LOKO absolvovalo v květnu vzdělávací kurzy na bezproblémové zvládnutí programů sady Microsoft Office 2010 - Word, Excel, Outlook a Powerpoint. Stalo se tak za podpory regionálních kanceláří Svazu průmyslu a dopravy ČR, které hradily část nákladů spojených s tímto školením. Na snímku jsou účastníci jednoho z kurzů v českořebovské provozovně CZ LOKO.



### Zástupkyně Svazu průmyslu v CZ LOKO

O podpoře zaměstnavatelů v regionech jednal personální ředitel CZ LOKO Tomáš Brancuzský v květnu s Markétou Heroutovou, regionální manažerkou Svazu průmyslu pro Pardubicko, Královéhradecko a Liberecko a její kolegyní Lenkou Seidlovou. „Je to jeden z našich cílů. Velmi žádaná je forma, zaměřená na financování různých vzdělávacích kurzů, protože odpovídá potřebám konkrétních firem," uvedla Markéta Heroutová.



### Mnozí pedagogové by mohli Janu Kopalovi závidět

Na přednášku tohoto samostatného projektanta CZ LOKO na strojní fakultě Západočeské univerzity přišli v květnu, až na jednoho, všichni studenti Katedry konstruování strojů. Přednáška se uskutečnila v rámci předmětu Konstrukce kolejových vozidel a byla věnována konstrukci moderního podvozku pro dieselelektrické lokomotivy.

### Blahopřejeme

Životní jubilea ve druhém čtvrtletí roku 2011 oslavili tito zaměstnanci akciové společnosti CZ LOKO: duben - Ing. Miroslav Faltyš, Milan Duchan, květen - Pavel Nováček, Vladimír Bolhaj, Milan Šipoš, Ing. Oldřich Běťák, Anna Štefanová, červen - Jaroslav Sejkora. Všem dodatečně blahopřejeme.

## Pavel Jiroušek má bronz z mistrovství světa v kuželkách

Z květnového světového šampionátu v kuželkách, který se konal v Sarajevu, hlavním městě Bosny a Hercegoviny, si čeští kuželkáři přivezli bronzovou medaili. Zasloužil se o ni i třidvacetiletý Pavel Jiroušek. Ten je zaměstnancem CZ LOKO, kde od září 2008 pracuje jako soustružník.

„Poslední světovou medaili přivezli ještě českoslovenští kuželkáři v roce 1984, takže to je velký úspěch. Moc si ho vážím," říká Pavel Jiroušek, který už před lety v juniorské kategorii bronz také získal. Za rok v říjnu ho čeká mistrovství světa jednotlivců v mužích v Polsku, a jak přiznává, nerad by se odsud vrátil s prázdnou.

