



Práce věnovaná vnitřním auditům nebyla marná, ukázaly kontroly státních orgánů

2

Finanční ředitel Michal Holý v obsáhlém rozhovoru říká: Banky nejvíce oceňují naše trvalé zlepšování

3



Elektrické točivé stroje: zkušební provoz se mění na trvalý

5

Na začátku byl zlepšovák, na konci pak nová investice

6



Jan Herout buduje archiv

7

Obrat holdingu CZ LOKO poprvé překonal dvě miliardy

Česká Třebová ■ Rok 2011 se zapíše do historie holdingu CZ LOKO překonáním dvoumiliardové hranice obratu. Konsolidovaná závěrka za rok 2011, kterou v únoru schválilo představenstvo společnosti, potvrdila hospodářský obrat ve výši 2 156 milionů korun. V holdingu loni pracovalo 727 zaměstnanců.

Pro srovnání, v roce 2007 měl holding obrat 960 milionů korun a tehdy zaměstnával 550 lidí. Během pěti let se tak obrat více než zdvojnásobil, ale stav zaměstnanců se zvýšil pouze o třetinu. Je to důkaz o rostoucí produktivitě práce a výrazně vyšším podílu využívání nových technologií ve výrobě a nasazování moderních softwarů při projekci a konstrukci nových lokomotiv.

(Viz také rozhovor s Michalem Holým, finančním ředitelem na str. 3)



Rok 2011 je uzavřen. Zleva finanční auditor Josef Crha, hlavní účetní Jana Staňková, generální ředitel Josef Bárta, člen dozorčí rady Pavel Boš a finanční ředitel Michal Holý

Editorial

Hranice padají

Zařadili jsme se mezi „dvoumiliardové“ firmy. To samo o sobě už hodně vypovídá o velikosti a síle. A cennější to je o to, že „miliardová“ hranice tržeb padla teprve v roce 2008. Tedy před třemi lety. Jinak řečeno, CZ LOKO zvýšilo během let 2009, 2010 a 2011 svůj obrat o celou miliardu korun. Není tak divu, že se právě loňský rok zapíše do jeho historie.

A přestože tři roky nejsou v lidském životě dlouhou dobou, těžko si člověk ve shonu každodenních událostí vybavuje, jak tehdy firma vypadala. Je ale dobré si na to občas vzpomenout, abychom docenili současné výsledky a o to víc si jich mohli vážit. Nepřicházejí totiž samy, ale jsou výsledkem úsilí lidí, kteří v CZ LOKO pracují.

Nový design čeká všechny řady lokomotiv vyráběných v CZ LOKO

Lokomotivy CZ LOKO nebude už možné na železnici přehlédnout. Od letošního roku je bude ve všech hlavních řadách spojit jednotný design, který je bude rychle identifikovat s firemní značkou.

Nymburk ■ „Nový kabát“ dostanou asynchronní lokomotivy, dvounápravová 719 a čtyřnápravová 744, stejně jako modernizovaný Břejlavec řady 754 a šestnápravová lokomotiva známá pod původní přezdívkou Čmelák. Oficiální premiéru si nový projekt odbude v červnu v Ostravě na mezinárodním veletrhu Czech Raildays, kde CZ LOKO představí hned dva nové designy svých lokomotiv. Jedním z nich bude techno-



Nový design asynchronní dvounápravové lokomotivy 719, který ve formě studie dodala firma AV Engineering Zlín. Právě vnější vzhled ji bude odlišovat od té první, vyrobené pod číslem 719.701.

logicky nejvyspělejší diesel-elektrická lokomotiva řady 744. První představy o novém řešení designu, který by se stal jednotícím prvkem produkce, se začaly objevovat vloni na jaře a do projektu bylo přizváno i externí designérské studio. Cílem bylo dát lokomotivám CZ LOKO dynamický a funkční vzhled, který bude odpovídat jejich technické a provozní vyspělosti a moderním parametrům. „Nový přístup ke konstrukci pláště lokomotivy 744 se odrazil v nižší hladině aerodynamického hluku a snazší údržbě. Některé modely bude možno umývat ve strojních myčkách. Nový plášť je odolnější vůči korozi a umožňuje snazší a ekonomičtější výměnu dílů,“ říká vedoucí marketingu Roman Čechura. Při řešení kapot a kabiny se využily

i nové, moderní materiály jako plasty a lamináty. Srdcem lokomotivy 744 je spalovací motor Caterpillar 3508C (1 000 kW) alternativně 3512C HD (1 550 kW), splňující emisní limity EU Stage IIIA. Přenos výkonu od spalovacího motoru na hnací dvojkol je elektrický, střídavý (AC/AC) a tvoří ho trakční alternátor, usměrňovač, trakční kontejnery se střídači a čtyři asynchronní trakční motory. Maximální konstrukční rychlost lokomotivy je 120 km/hod.

Při stavbě této nové čtyřnápravové lokomotivy se uplatnily i zkušenosti získané u předchozího projektu, dvounápravové lokomotivy 719.7 s asynchronními trakčními motory.

(Čtěte také - Po třech letech končí projekt, na jehož konci je nová lokomotiva 744 - str. 3)

Elektrické Pershingy a Esa jsou vybaveny novým řídicím systémem

Pozoruhodnou zakázku na rekonstrukce a opravy dvaceti elektrických lokomotiv, známých pod zlidovělými názvy Pershing a Eso, tedy řad 163 a 362/363, dokončuje nyní pro České dráhy uskupení firem v čele s akciovou společností CZ LOKO.

Česká Třebová ■ Jde o první zásadní zásah do jejich konstrukce, který lokomotivy vyrobené v 80. a 90. letech přizpůsobil řízení prostřednictvím tzv. nadřazeného řízení podle UIC 556, umožňujícího vícenásobné řízení vozidel nebo řízení vozidel z řídicího vozu v systému WTB (Wire Train Bus).

Českým drahám to umožní reagovat na moderní trendy v železniční dopravě, jako jsou soupravy s lokomotivou na jednom čele a řídicím vozem na čele druhém. To ne-

jen ztraktivní a zefektivní vozbu, ale zvýší i užitnou hodnotu těchto nadřazených lokomotiv s pulzní regulací výkonu.

„Původně se předpokládala úprava pouze jedné lokomotivy. To měl být prototyp k ověření nové koncepce. Nakonec ale padlo rozhodnutí modernizovat dvanáct lokomotiv řady 163 a osm řady 362/363,“ říká Josef Gulyás, obchodní ředitel pro střední Evropu.

Vedle CZ LOKO se na projektu dodavately podílely také Českomoravské železniční opravny Přerov, MSV elektronika Studénka nebo AŽD Praha. Nyní se dokončují poslední lokomotivy a na těch provozních se provádějí drobné servisní zásahy, související s uváděním lokomotiv do provozu. Společnost CZ LOKO současně dokončuje schvalovací proces lokomotiv.

(O historii a technických změnách „Pershingu“ a „Esa“ víc na str. 8)



Lokomotiva 163.088 na přesuvně v České Třebové vyjíždí z montážní haly po dokončení rekonstrukce

Práce věnovaná vnitřním auditům nebyla marná, ukázaly neočekávané kontroly státních orgánů

V závěru roku 2011 i počátkem roku letošního se CZ LOKO dostalo pod drobnohled kontrolních orgánů státní správy. V drtivě většině případů skončily kontroly bez jakékoliv výtky. Maximálně byla stanovena dílčí doporučení, která vedení firmy uplatňuje bez zbytečného odkladu.

Česká Třebová ■ Během prosince a ledna šlo o kontroly inspektorátu práce, inspekce životního prostředí, hygieny, hasičů či cizinecké policie. Až na drobnosti dopadly na výbornou.

„Při neplánovaných kontrolách se ukázalo, že práce, kterou jsme ve firmě v posledních dvou letech věnovali lidsky i finančně náročným auditům k certifikaci systémů jako je OHSAS 18001 nebo ISO 14001 nebyla zbytečná,“ říká personální ředitel Tomáš Brancuzský.

Jednou z firem, která se na této práci spojené s plněním zákonných povinností podílela, je brněnský BAT service, s nímž CZ LOKO spolupracuje od roku 2010. Jde například o oblast bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (BOZP), ochranu životního prostředí (EMS) a požární ochranu (PO). „Důležité je, aby se vždy dořešily starší a mnohdy problematické záležitosti plynoucí z dynamického rozvoje CZ LOKO. Ať už jde o novou výstavbu, nové výrobní postupy, rozšiřování činností nebo přijímání nových zaměstnanců,“ říká Milan Jirgl z BAT service a oceňuje úroveň vzájemné spolupráce.

Často právě díky podnětům zaměst-



Tomáš Brancuzský

nanců CZ LOKO lidé z BAT service stav analyzují a předkládají možná řešení. Výhodou je, že jsou přímo v provozu až několikrát týdně. A je-li třeba, jsou i u auditů certifikačních společností či kontrolách státních orgánů.

„Hlavně ve výrobě si obdobné kontroly děláme samy. Tím si ověřujeme skutečné dodržování obecně platných i interních předpisů a současně shromažďujeme podněty k dalšímu zlepšování,“ poodhaluje jednu z cest Jirgl. Jde tedy vlastně o nepřetržitou činnost. I díky tomu se loni

podářilo v CZ LOKO vyřešit řadu věcí, vázaných na legislativu, a eliminovat mnohá ekologická a pracovní - bezpečnostní ohrožení. Ta nejen že přímo či nepřímo porušovala zákon či navazující vyhlášky státu, ale také zbytečně kazila velmi dobrou a těžce vybudovanou image CZ LOKO na trhu.

Jak je to s certifikáty podle ISO norem?

Většina lidí o systémech řízení a s nimi spojených certifikátech, například právě systému ochrany životního prostředí a systému bezpečnosti práce, slyšela. Ale ne každý si pod číslem „toho či onoho ISO“ dovede představit něco reálného.

Teorie praví: Jedná se o mezinárodní technické standardy (normy) stanovující zvýšené požadavky na jednotlivé prvky v oblastech kvality, bezpečnosti práce, požární ochrany či ochrany životního prostředí, sledující snahu o efektivní řízení těchto procesů s důrazem na neustálé zlepšování všech souvisejících činností.

Pokusme se to ale vysvětlit prakticky. Základem všeho je snaha o to, aby ve firmách nedocházelo zbytečně k chybám a problémům, aby veškeré činnosti a prvky fungovaly co nejlépe. Ať už se jedná o prvky z hlediska kvality (ISO 9001), životního prostředí (ISO 14001) nebo bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (OHSAS 18001). Jak se tako-

vým chybám, nazývají se zpravidla „neshody“, vyhnout?

„Prostředkem je nastavení pravidel a zaběhnutí postupů, aby se staly samozřejmostí, nejlépe skoro podvědomou. Tím by nežádoucí situace nemohly nastat a my bychom se chybám předem vyhnuli,“ říká Jirgl. A systém řízení zjednodušeně představuje jako kuličku na ploše. Pokud je stabilní, je kulička „v jakési misce“ a vždy se vrátí zpět na své místo. „Tedy lidé ve firmě vědí předem, jak se mají v nově vzniklé situaci zachovat. Nenechají se „rozházet“ a rušivé vlivy dokážou s přehledem překonat, aniž by se to projevilo na kvalitě výroby, dopadem na životní prostředí nebo zraněním. To je cílem všech systémů řízení,“ poznamenává.

Pokud je systém nestabilní, představme si kuličku „na obrácené misce“, stačí lehký dotek a spadne. V praxi to znamená, že se sice lidé mohou snažit, ale ve skutečnosti má každý trochu jiné zkušenosti a názory, takže nakonec místo společné a předem jasné spolupráce nastane zmatek. Ten se pak projeví vytvořením nekvalitního výrobku, poškozením životního prostředí, zraněním, nebo i smrtí.

„Vytvořit naprosto ideální, dokonale stabilní systém řízení, asi nelze. Nakonec i vojenské nebo kosmické systémy mohou někdy selhat. Ale právě zmíněné ISO normy dávají návod, jak se na této cestě ke zlepšení ve firmě dostat co nejdál.“ uvedl Jirgl.

Zeptali jsme se

Elišky Košnarové,
vedoucí personálního oddělení

S jakými dotazy za vámi zaměstnanci nejčastěji přicházejí?

Především jde o zúčtování daní, zdravotní a důchodové pojištění. Časté dotazy míří i na možnosti poskytnutí odborné praxe pro jejich děti, studující na středních školách. Těmto žádostem se samozřejmě snažíme vyhovět. Dětem zaměstnanců, které studují vysokou školu, jsme několikrát poskytovali konzultace při zpracovávání jejich závěrečných prací, nebo mezi našimi zaměstnanci zajistili vhodnou kontaktní osobu. Často také zaměstnancům vystavujeme na jejich žádost různá potvrzení, která slouží zpravidla jako podklady při žádosti o půjčky a hypotéky.



Jak palčivým problémem jsou pro ně exekuce?

V posledních letech počet exekucí bohužel roste. Zvláště pokud jde o exekuce kvůli nesplaceným půjčkám od různých finančních institucí, pokutám a nesplněným závazkům ke státním orgánům. Momentálně jich evidujeme kolem padesáti. Provádění srážek ze mzdy pak tvoří poměrně velkou administrativní a časovou zátěž mzdové účtárny.

Objevují se i případy osobního bankrotu?

Srážky k oddlužení při osobním bankrotu se skutečně začaly nově objevovat. Dalším jevem jsou soudem nařízené srážky na výživné, případně dlužné výživné. Za největší dlouhodobý problém ale pokládám snahu některých zaměstnanců takzvaně vyloukat klín klínem, tedy půjčku půjčkou. Lidé často v tísní podepíší nevýhodnou úvěrovou smlouvu, ze které jsou pak nuceni platit velké částky úroků. Samotná jistina půjčky se pak nesplácí, protože měsíční splátky umožňují pouze úrok. Při opožděné splátce pak dlužníkovi nabíhá sankční úrok, který je několikanásobný proti původně sjednané sazbě. Tím se stane, že pravidelnými splátkami nelze částku uhradit a člověk se tak dostane do dluhové pasti. A to je pak bohužel nejčastější cesta k osobnímu bankrotu.

Kolektivní smlouva zachovala všechny výhody

Generální ředitel Josef Bárta a předsedkyně závodního výboru ZO OSŽ Magdalena Stránská podepsali v lednu novou Kolektivní smlouvu pro rok 2012. Všem zaměstnancům zajišťuje výhody a benefity nad rámec zákoníku práce.

Česká Třebová ■ Ze sociálního fondu bude například firma hradit poukazy Ticket Multi na úhradu sportu, kultury a vzdělávání, které každý zaměstnanec obdrží v hodnotě 500 Kč na pololetí. Na hromadné sportovní a kulturní akce firma do sociálního fondu věnovala 300 tisíc korun. Zachován je rovněž například příspěvek na stravování a penzijní připojištění. Ten



Kolektivní smlouva podepsána - Josef Bárta a Magdalena Stránská

druhý lze ale čerpat po ukončení prvního roku zaměstnaneckého poměru. Po třech letech dosáhne příspěvek 500 Kč. Zaměstnanec si může sám určit penzijní fond, u kterého chce spořit, čerpat státní příspěvek a zároveň příspěvek zaměstnavatele. Kolektivní smlouva i letos zahrnuje následující výhody: bonus za přítomnost, kdy při dodržení stanovených podmínek vzniká nárok na placené volno v délce šesti pracovních dnů za rok. U dělnických profesí i finanční bonus za přítomnost 500 korun za měsíc. Pro pracoviště, kde jsou těžké pracovní podmínky je dohodnuté placené volno v rozsahu pěti pracovních dnů, které musí zaměstnanec využít na absolvování rekondičních kúr.

Místo určení Kakanj - Republika Bosna a Hercegovina

V pořadí už třetí novou lokomotivu řady 797.8 dodala v lednu akciová společnost CZ LOKO do Bosny a Hercegoviny. Lokomotiva 797.824 nahradí v hnědouhelném dole Kakanj, který patří do skupiny JP Elektroprivreda Sarajevo, provoz starých parních lokomotiv.

Jihlava ■ V jihlavské provozovně CZ LOKO se pro stejného provozovatele RMU Kakanj vyrábí ještě nová čtyřnápravová lokomotiva 724.720, která bude ve stejném hnědouhelném dole zprovozněna do poloviny roku 2012.

„V současnosti do Kakanje půjčujeme



Obchodní zástupce CZ LOKO Robert Balák a ředitel RMU Kakanj při podpisu konečného předávacího protokolu lokomotivy 797.824 ve školící místnosti provozovatele

lokomotivu 740.703, aby si provozovatel postupně zvykl na diesel-elektrický přenos výkonu a české lokomotivy,“ říká Robert Balák, který tento trh zastřešuje. Ten očekává, že bude-li zákazník s provozem lokomotivy spokojen, otevře se prostor pro další dodávky. A to jak pro provoz v elektrárnách, tak v uhelných dolech, které Elektroprivreda v Bosně a Hercegovině vlastní.

Republika Bosna a Hercegovina je po Srbsku další balkánskou zemí, v níž se dokázala společnost CZ LOKO prosadit. Do Srbska v letech 2005 až 2008 dodala celkem 17 lokomotiv. Dvě 704.5, jednu 709.7 a čtrnáct 621.1.

Czech Raildays 2012 je 19. - 21. června



Stále populárnější Mezinárodní veletrh drážní techniky, výroby a služeb pro potřeby železniční a městské kolejové dopravy Czech Raildays se letos v Ostravě koná od 19. do 21. června. První dva dny je otevírací doba od 9 do 18 hodin, poslední den pak do 16 hodin.

Finanční ředitel Michal Holý se ohlíží nejen za loňským rokem a říká:

Banky nejvíce oceňují naše trvalé zlepšování

Michal Holý má za sebou už dva roky ve funkci finančního ředitele akciové společnosti CZ LOKO. Od března 2011 je i místopředsedou představenstva.

? Když jsme spolu mluvili krátce po vašem nástupu do firmy, říkal jste: Pokud by nebylo co zlepšovat, znamenalo by to, že nežijeme. Žijeme tedy?

Žijeme, a to velice intenzivně! Myslím, že to vnímá prakticky každý zaměstnanec. Mohli bychom tady popsat celou stránku výčtem všeho, co v CZ LOKO zlepšujeme. Koneckonců o tom se určitě rád rozpovídá kterýkoliv z kolegů.

Uvedu alespoň malý příklad z financí. Otevřeli jsme bankovní účet vedený ve zlotých pro obchodování s Polskem. Účet je veden zcela zdarma a inkasované pohledávky z Polska směřujeme do českých korun výhodnějším kurzem, než jakým by je směnila banka automaticky při inkasu na běžný korunový účet. Odhaduji, že nám to ročně ušetří přes jeden milion korun.

? Vy jste známý svými otevřenými názory. Jak tedy proces zlepšování hodnotíte? Je rychlý, pomalý, „tak akorát“?

Já se dlouhodobě pohybuji v oblasti financí, takže musíte počítat s tím, že mé názory jsou silně konzervativní. Nejlépe mi vyhovuje a především banky oceňují soustavné rovnoměrné zlepšování. Jako když lehce přidáváte plyn v autě. Samozřejmě s občasným přeřazením na vyšší rychlostní stupeň. Takže: zlepšujeme se přiměřeně rychle. No, malinko zrychlit bychom to mohli!

? Kde se podle vás, tedy viděno čísla, posouvá firma rychleji a kde naopak pomaleji?

Čísla jsou na takové hodnocení trochu málo. Největší radost mám z toho, že si dokážeme věcně promluvit o tom, co nefunguje dobře. Otevřená diskuze je základem ke zlepšování se.

? Nicméně poprvé ve své historii CZ LOKO utržilo v roce 2011 více než dvě miliardy korun. Sice o „fous“, ale tato hranice padla. Co o tom rozhodlo?

Líbí se mi vaše označení „o fous“. Tenhle „fous“ totiž představuje 100 milionů korun. A jen pro zajímavost,

je to částka, která by pokryla čtyřměsíční výdaje města Česká Třebová.

? Takový obrat, a zejména jeho soustavný růst, je bezesporu obrovský úspěch. A co myslíte, že dělá firmu úspěšnou?

Pochopitelně silný tým. Určitě nevymenuji všechny oblasti, ale nastíním alespoň hlavní linii. Začíná to od majitele, který dává firmě směr. Pak potřebujete obchodníky, kteří seženou dobré zakázky. Dále potřebujete techniky, kteří vymyslí požadované produkty. Ve výrobě je musejí kvalitně vyrobit. K tomu potřebují od nákupu včas a za dobrou cenu opatřit materiál. Personalisté zase zajistí pracovníky. My na to musíme získat peníze. Samozřejmě také všichni potřebujeme fungující základy jako budovy, vybavení, IT, nakládání s odpady, výkaznictví, dohled na kvalitu... A nakonec ještě nesmíme zapomenout na šikovný servis. Tak tohle všechno o tom rozhodlo.

? Co takový růst tržeb pro vás znamená? Máte víc práce? Posílil jste finanční úsek?

Práce máme víc co do objemu i co do rozmanitosti. S růstem firmy je určitě spojen větší počet dokladů a stále také hledáme nová řešení například v oblasti financování nebo daňových úspor.

Stále nabádám své kolegy, aby hledali cesty ke zvýšení produktivity. Takže si neumím představit, že by finanční úsek nešel příkladem. Proto se ve finančním úseku posilujeme jen morálně a o zvýšení počtu pracovníků sil jsme ani na chvíli neuvažovali. I když o určité „posile“ jednáme. Chceme zavést elektronický oběh dokladů. V tom vidím posilu nejen pro náš úsek, ale i pro ostatní útvary.

? Jak se to dělá, aby se při takovém objemu peněz, které firmou protečou, udrželo její efektivní finanční řízení?

Zase je to takový mix více věcí. Je nutné mít kolem sebe schopné lidi, na které je spolehnout - to je základ. Důležité je věnovat potřebnou péči plánování a následně údržbě výhledů. Pak je třeba rychle a správně mapovat vzniklou skutečnost, všimnout si důležitých změn a snažit se předvídat jejich dopad. Také je určitě dobré neustále vyjednávat vhodné bankovní služby.



Michal Holý

Hlavně je to ale nikdy nekončící proces, který vyžaduje neustálou pozornost.

? Mimochodem, není to tak dávno, co CZ LOKO vykazovalo obrat 700 miliónů s asi 600 lidmi. Teď těch lidí je o 150 víc, ale obrat je třikrát větší. Znamená to, že se tak prudce zvýšila i produktivita práce? Jak jste s ní spokojen?

Optimistické hodnocení by mělo radost ze zvýšení produktivity práce, pesimistické hodnocení by nám sdělovalo cosi o tom, jak zoufalou produktivitu jsme měli. Myslím, že od mého hodnocení nečekáte nic jiného, než že jsme na dobré cestě, ale ne na jejím konci. Abychom udrželi konkurenceschopnost, musíme ještě přidat. A to ruku v ruce s kvalitou. Určitě budeme investovat do technologií, které přinesou zkrácení výrobního času, zvýšení přesnosti, kvality a zkrácení průchodu zakázky firmou.

? Máte spočítáno, jak produktivitu ovlivní loňské stamiliónové investice? Kam firmu posunou?

Před stavbou haly ETS v České Třebové byl zpracován podnikatelský záměr a ekonomika tohoto provozu byla naprojektována na 10 let dopředu, což byla podmínka žádosti o dotaci. Díky této investici se snažíme vyřešit bolavé místo při opravách trakčních motorů, kde nás dlouhé dodací doby a ceny kooperantů buď vyřazují z výběrových řízení, nebo způsobují platby nemalých penále.

Nová lakovna v Jihlavě znamená kvalitativní technologický skok. Dojde k radikálnímu snížení manipulačních časů, sjednocení technologických postupů, sjednocení používaných materiálů, zvýšení kapacity a šetrnějšímu přístupu k ekologii. Zmizet by měly také časté opravy poškozeného laku při komplikované manipulaci. Jihlavská hala sériové výroby by-

la nutnou podmínkou požadovaného nárůstu kapacity výroby modernizačních paketů.

Počítám s tím, že v prvním roce nebude přínos těchto velkých investic příliš vidět, ale v plánu na rok 2013 už očekávám viditelný posun.

? A letošní investice? Říká se, že z tohoto pohledu bude „hubenější“ rok. Je to pravda?

Když jsme sestavovali plán na rok 2012, tak se ve správním úseku sešly náměty na 200 milionů korun smysluplných investic. Taková výše by však už pro nás nebyla zdravá. Proto jsme v dalších kolech zvažovali pořadí a škrťali a škrťali, až jsme se shodli na zhruba 52 miliónech korun. Ani to není zanedbatelná částka. U nás platí, že téměř vše, co vyděláme, se vrací zpátky do rozvoje firmy kvůli zvýšení konkurenceschopnosti - do nových technologií, do vývoje výrobků a do neovnitřnosti. Musím připomenout, že za rok 2011 dosáhly investice čtvrt miliardy korun.

? Jak je vůbec rok 2012 podnikatelsky naplánován? Co v něm CZ LOKO čeká?

Náš plán je v kontextu hrozící recese celkem ambiciózní. Chceme udržet rekordní obrat a nechceme ani příliš slevovat ze ziskovosti. A to je v současném tvrdém konkurenčním boji spolu s posilujícím kurzem EUR/CZK pořádný úkol.

Na otázku Co nás letos čeká?, tedy odpovídám: Práce! Hodně práce. A to je dobře, protože to znamená, že jdeme nahoru.

? Znamená to další tlak na rozpočtovou kázeň, hledání úspor, zvýšení ziskovosti a posílení cash-flow? Prostě finanční zdraví?

Na takhle dokonale postavenou otázku se krásně a jednoduše odpovídá. Přesně tak - finanční zdraví nade vše. A to je trvalý úkol.

? S čím tedy budete na konci roku 2012 spokojen?

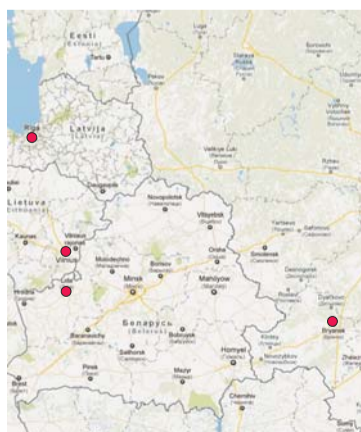
Spokojen budu téměř určitě, protože se mi v CZ LOKO dobře pracuje. Ale víc spokojenosti mi určitě přídá v oblasti financí přeplnění rozpočtu, snížení zadlužení a zvýšení efektivnosti. A radost by mi udělalo zvýšení kvality našich výrobků a lepší průchodnost zakázek firmou.

Čtvrté zahraniční montážní pracoviště vzniká v Ruské federaci

Ruský Brjansk se stane po litevském Vilnius, běloruské Lidě a lotyšské Rize čtvrtým zahraničním místem, v němž se budou pod dohledem šéfmontérů CZ LOKO vyrábět lokomotivy. V Brjansku konkrétně nové šestnápravové lokomotivy typu TEM TMX.

Nymburk ■ Jedná se tak o zahájení další etapy dlouhodobého a poměrně složitého projektu, který začal výrobou „ruského“ prototypu TEM TMX 001 v litevském závodě VLRD. Na ten navázalo schvalovací řízení v Ruské federaci, kde nyní probíhá konečná fáze certifikace dodavatelů. A v současné době připravuje výroba prvních čtyř „ruských“ lokomotiv tohoto typu. První dvě by měly být vyrobeny ještě v Litvě, kde s nimi mají velké zkušenosti.

Zbývá dvě z první „ověřovací“ série pak už přímo v Brjansku. Výroba sad komponentů ruských TEM TMX již v jihlavské provozovně CZ LOKO začala. První dva pakety by měly odjet do Litvy v květnu a další dva už přímo určené pro Brjansk budou následovat tak, aby montáž obou lokomotiv skončila do konce roku. „Přestože příprava finální montáže v Brjansku začala už na konci loňského roku, podle předchozích zkušeností lze předpokládat, že zavedení výroby a odla-



dění technologických procesů bude probíhat minimálně po celou dobu výroby prvních dvou vozidel,“ říká

k tomu Václav Vaniš, vedoucí obchodního oddělení v úseku Východní Evropa.

Pomoc při rozjezdu výroby v Rusku bude opět poskytovat osvědčený tým pod vedením Jiřího Pipka. Bude to mít o to náročnější, že vytvořením pracoviště v Brjansku se dál rozšíří okruh jeho působnosti a tedy i vzdálenost mezi jednotlivými lokalitami, v nichž působí.

Výroba lokomotiv TEM TMX bude zároveň probíhat v Litvě, kde by se měly vyrábět nejen lokomotivy tohoto typu určené pro místní trh, ale i další, které by měly oslovit zákazníky v Estonsku, například v tamních přístavech. Společnost CZ LOKO opět sází

na prověřený systém, kdy do příslušných zemí, v nichž se lokomotiva montuje, dodává z Čech své komponenty jako je kompletní sestava kabiny strojvedoucího, pohonný agregát s chlazením a další hlavní bloky.

A podobně jako v dalších případech se tak děje díky oboustranně výhodné spolupráci se skupinou Transmašholding.

Rozšiřování aktivit na východních trzích má pro CZ LOKO velký význam. Zejména, když tradiční český trh může mít své limity.

V roce 2011 se celkový podíl exportu zvýšil na více než 32 procent roční produkce a postupně by měl pokračovat.

Letošní investice jsou záměrně nižší. I tak jde o desítky milionů

Po loňském investičním boomu ve stovkách milionů korun, byl pro rok 2012 schválen o poznání nižší plán investic i oprav. I tak jde ale o desítky milionů korun.

Česká Třebová ■ „Hodně akcí a projektů se ale dál připravuje. O nich se však rozhodne až během roku podle ekonomického vývoje. Není tedy vyloučeno, že se některé z přípravných projektů dostanou mezi ty, co se budou realizovat. Nezáleží to ale jen na našich zakázkách, kterých je mnoho, ale i situaci v Česku a v Evropské unii,“ uvádí Radovan Stránský, vedoucí oddělení investic a správy majetku CZ LOKO.

Ten nám dal také nahlédnout pod pokličku připravovaných akcí.

V lednu byl zprovozněn nový sklad demontovaných dílů, který vznikl modernizací zednického skladu. To umožňuje „uklidit“ v celé provozovně výrobní plochy a prostory, kde tak vzniklo víc místa o větším pořádku nemluvě.

V sousedství skladu demontovaných dílů začala kompletní rekonstrukce zednických buněk, které se tak promění v plnohodnotný inventurní sklad. Nová bude elektroinstalace, podlahy, příčky, regály, fasáda. Tím se uvolní místo v hlavním skladu.

Od 19. března začala rekonstrukce sociálního zázemí pro pracovníky servisu.

Dokončen je projekt parkoviště pro zaměstnance u horní vrátnice. Nyní se řeší projekt kompletní rekonstrukce komunikace od této vrátnice k ČOV a skladu demontovaných dílů. Mělo by dojít k demolici truhlárny a stavbě nové hlavní vrátnice, u níž by bylo i parkoviště pro návštěvy. „Peníze na to jsou naplánované, ale v této chvíli zmražené. V květnu by mělo vedení firmy rozhodnout, zda akce do-



Radovan Stránský ukazuje místo, kde se chystají další investice

stane zelenou. V srpnu by už bylo pozdě vzhledem k plánované firemní dovolené, která je při této akci zásadní,“ říká Radovan Stránský.

Intenzivně se pracuje na zkušební motorových lokomotiv, která by měla nahradit současné „laminát“. Mís-

to něho vzniknou dvě nová zkušební místa v izolovaném a zatepleném objektu. Objekt bude sloužit nejen pro motorové, ale i pro funkční zkoušky. Součástí této akce je i kompletní rekonstrukce naftového hospodářství, kde místo naftových cisteren

a u stávečného stanoviště záchytných jírek, vzniknou dvouplášťové speciální nádoby, splňující všechny požární, bezpečnostní a hygienické předpisy. „To je akce, která má nejvíc nadějí na realizaci,“ poznamenává Radovan Stránský.

Připravuje se studie na zastřešení „slunečního jeřábu“. Tím by se výrazně rozšířily skladové možnosti. Prostor by byl opláštěn a zastřešen. Lehké skladové přístřešky by se demolovaly, v půdorysu by vznikla malá hala na skladování a dělení hutního materiálu. Materiál by se tak do výroby vozil už napeznaný.

„Poměrně rychle je potřeba posoudit i další využití uvolněných prostor v zadním traktu. Prostor v tuto chvíli je prázdný a tváří se to jako dobře vytápěný sklad. Až se správa majetku, výroba a technologie shodnou, musí začít rekonstrukce. Zbytečným lamentováním se ztrácí čas,“ uzavírá Radovan Stránský.

Starý sklad se změnil k nepoznání. Slouží demontovaným dílům

Ještě že objekt fotoaparátu má lepší paměť než lidský mozek. Ten totiž rád zapomíná. Jak jinak popsat přeměnu starého nevzhledného zednického skladu v moderní sklad de-

montovaných dílů, zprovozněný 2. ledna. Nakonec snímky o tom vypovídají nejlépe.

„Původní stav neznám. Já přišel právě kvůli novému skladu,“ říká skladník

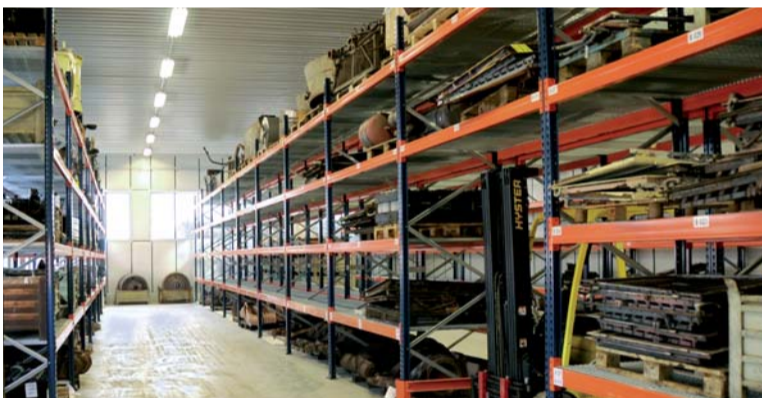
David Vtelenský. K dispozici má vysokozdvíhací vozík, bez něhož by se mezi vysokými regály s desítkami palet neobešel. „Z výroby se sem vozí díly z rozebranych lokomotiv. Každá polož-

ka se zanes do počítačového systému i na papír, aby o ní byl přehled. Je toho opravdu dost. Vždyť jeden regál má 140 úschovných míst,“ povídá David Vtelenský, který jako Českořebo-

vák dělal posledních pět let skladníka u jedné z firem v Chocni. S výrobou komunikuje emailem nebo po telefonu a podle požadavků pak materiál vyskladní a dopraví na místo.



Těžko k poznání je někdejší zanedbaný sklad zednického materiálu, který se změnil v moderní, přehledný sklad demontovaných dílů



Obsluhuje ho skladník David Vtelenský

Ředitel nákupu a logistiky Petr Zemek o vztazích s dodavateli a zajišťování materiálu říká:

Elektronické aukce jsou jedním ze způsobů, jak dosáhnout přijatelné ceny

Ředitel nákupu a logistiky Petr Zemek má výrobu v akciové společnosti CZ LOKO jako na dlani. U něho se totiž shromažďují údaje o zakázkách, na které pak jeho úsek musí v potřebném čase zajistit materiál, vyjednat subdodávky a dohodnout cenu. A co víc, má i odpovědnost za provozovnu v České Třebové. Důvodů k rozhovoru tedy víc než dost.

? Nedávno jste spustil internetové aukce. Co to firmě CZ LOKO přineslo?

Jednoznačně úsporu nákladů při zachování stejné kvality dodávek materiálu. Zatím máme za sebou téměř desítku aukcí, díky nimž v letošním roce uspoříme necelé dva miliony korun

? Čeho se první aukce týkaly? Jaké s nimi máte další plány?

Nakoupili jsme na letošní rok elektřinu, díly trakčních motorů, ložiska, barvy... Všem předcházela pečlivá analýza celého sortimentu nakupovaných položek. Elektronická reversní aukce je dnes hodně populární i ve veřejné správě, ale rozhodně se nehodí na celý náš sortiment. Velký důraz proto klademe na jasnou specifikaci požadovaného dílu. Vše musí být jasné, pro všechny transparentní. Musí být zaručena stejná kvalita nakoupeného výrobku. V současné době připravujeme se správním

úsekem nákup spotřebních dílů pro tiskárny, výhledem je nákup nových počítačů. Možnosti jsou prostě velké.

? Znamená to zásadní zlom v nákupu? Nebo v budoucnu přijdou ještě další nové formy?

To rozhodně ne. Takto to nevnímám. Je to jen jeden ze způsobů, jak dosáhnout přijatelné ceny. I nadále tak platí, že musíme neustále hledat nové dodavatele a nové cesty, které pomohou k efektivnímu nákupu. Moc se mi kdysi líbila výstižná věta „neúprosný, trvalý, ale vřidný tlak“. Tak nějak by to mělo být.

? Jak jste vůbec s „nákupem“ spokojen?

Spokojený asi nebudu nikdy... Na druhou stranu dnes celý můj úsek představuje výrazný tým lidí, kteří vědí, co je jejich hlavním posláním. Slovo tým bych zdůraznil. To je pro mě naprostá priorita. Je zde práce rozpisu v prv-



Petr Zemek

ní linii, oceňuji stále nové nápady nákupu a vážím si práce našich skladů v České Třebové a v Jihlavě.

? Jak dodavatelé na takové změny reagují? Jak se dokážou požadavkům CZ LOKO na cenu, termíny a kvalitu dodávek přizpůsobit?

Nevidím zásadní rozpor. Obě strany chtějí přece vyhrát, pro obě musí být spolupráce výhodná.

? Nedílnou součástí nákupu je rozpis, přezkoumání zakázek, kontrola nákladů. Jak se to daří?

Rozpis je u zrodu nových obchod-

ních případů, kdy podporuje obchod cenovými kalkulacemi. Je součástí realizace projektů tím, že stanovuje, jaká bude pracnost a jaký bude potřeba materiál. Uhlídat limitní ceny jednotlivých zakázek je základem, bez něhož by to nešlo. Ale i tady nás čeká náročná období. Struktura zakázek se mění. Ať to jsou reduované opravy, prototypy nových lokomotiv, rozmanité rekonstrukce, nové typy točivých strojů. Prostě nestojíme na místě. Na druhou stranu rozpis už je dnes na takové výzvy připraven a jsem přesvědčen, že vše zvládne.

? Jak jednotlivá oddělení spolupracují s centrálním nákupem?

Doba, kdy každé oddělení pracovalo pouze na sebe, je snad už nenávratně pryč. I na tom je vidět, jak se firma mění. Nový informační systém propojil jednotlivé úseky a pomohl tak posílit komunikaci napříč celou firmou. Umět spolu mluvit je velmi důležité, a v silném týmu, jakým je dnes CZ LOKO, zvlášť.

? Což asi vidíte při obsluze výroby.

K výrobě mám opravdu hodně blízko, a její obsluha je jednou z mých priorit. Dodat včas a všechno je nikdy nekončící každodenní

práce. I zde ale lze určitě co zlepšovat.

? Pojďme teď k českořebovské provozovně. V nové hale ETS se už vyrábí, jak to ovlivní další prostorové uspořádání závodu?

Zde cítím, že je co dohánět. Čeká nás kompletní uspořádání provozovny, příprava prostorů motorárny na opravy spalovacích motorů CAT. Je třeba se zamyslet a dořešit prostory skladů. Jedná se o zásadní krok do budoucnosti provozovny, která musí hledat své místo na slunci v dnešní době, kdy ani naše konkurence nespí. Zde spolu s výrobním ředitelem, a za vydatné pomoci správy majetku, hledáme tu nejlepší variantu konečného řešení.

? Mimochodem, jak se využijí nové prostory koupené loni od Elektrizace železnic?

Osobně tohle rozhodnutí velmi oceňuji a považuji ho za výrazný vklad do budoucnosti provozovny v České Třebové a celé firmy. Expediční meziklad pro dodávky na východní trhy je plně funkční. Připravujeme i využití prostoru pro díly vlastní výroby. Vzniknul tak prostor pro další rozvoj CZ LOKO a to je velmi důležité.

Elektrické točivé stroje: zkušební provoz se mění na trvalý

Tomáš Zemek patří v CZ LOKO k nejmladším mistrům. Je mu sedmadvacet a v provozu elektrických točivých strojů řídí 30 lidí, zde pod něj spadá demontáž a montáž trakčních motorů a navijárna, kde se převíjejí rotory do trakčních motorů a také cívkárna s tvarováním cívek.

Česká Třebová ■ „Snad mě starší kolegové berou. Soudím tak alespoň podle toho, že mezi sebou nemáme žádné problémy, i když někteří jsou o generaci starší,“ povídá. Za podstatné pokládá rozumět práci, dělat ji pořádně a rád. „Mně baví od počátku, co jsem do firmy před šesti lety přišel. To jsem dělal elektrikáře v četě modernizace a poznával výrobu pěkně od počátku.“

Později ho Karel Havlíček vytáhl na dispečink jako vedoucího vnitropodnikové dopravy a převozy přes přesuvnu. A posléze zase následoval přechod do výroby, kde se stal mistrem u čtyř trakčních motorů a čtyř vnitropodnikové dopravy, včetně „ještěrkářů“ a lidí zajišťujících úklid.

„Poznal jsem přitom spoustu lidí, pro které dnes nejsem cizí. A ti také vědí, že mi manuální práce nevadí.“



Tomáš Zemek

To je oboustranně důležité, když se můžete na sebe navzájem spolehnout,“ dodává k tomu tenhle vyučený autoelektrikář, který si při zaměstnání dodělal nástavbu s maturitou v oboru autoelektronik.

Stěhování o víkendu

V nové hale ETS se už přechází ze zkušebního na trvalý provoz. Výroby, které se sem měly přestěhovat z jiných částí závodu, se přestěhovaly. První byla navijárna, pak se během ledna ještě stěhovaly trakční motory. V jejich případě na to padla sobota a neděle.

„Měli jsme dost práce, kde při nedodržení termínu hrozilo penále. Proto se stěhování oddálilo o týden a s chlapy jsme se shodli, že nejlepší bude víkend,“ říká Mojmír Vaško, vedoucí čtyř, která dělá demontáž a montáž točivých strojů. Přišli všichni, i když se začínalo v pět ráno. Stejně jako lidé z údržby. Ti už v týdnu stroje odpojovali, odvezli si je k sobě na údržbu, kde je připravili na novou montáž. „Bylo to ideální řešení. A ještě cennější bylo, že se nic nenařizovalo a že se lidi podařilo motivovat,“ poznamenává Tomáš Zemek.

Po nastěhování se v provozu čeká jen ještě na dodání přípravků k novým technologiím jako u lisování kotev. Lis už je k dispozici, zatímco přípravky ještě ne. Lisovat se tak stále jezdí na kolovku.

Nová technika pomáhá

Právě na trakčních motorech je hodně práce a je jasné, že nové prostředí i technika jí pomáhá lépe zvládnout. „I když začátek byl složitější, protože na nové technologie bylo třeba si zvyknout a zvládnout je. Jako třeba u nástřiků motorů. Teď už ale jedeme, jak se říká, na plné hořáky,“ poznamenává Mojmír Vaško.

To potvrzuje i zkušený nástrojář Pavel Žaba, který obsluhuje úplně nový hrotový soustruh. Na něm se opravávají ložiska. „Přesnost je tady na setiny milimetrů. Klíčové je tedy



Celkový pohled na navijárnu

seřízení. Je to fortelná práce. Právě na ní se pozná, že máte praxi. Ostatní pak už udělá mašina sama,“ říká a dodává, že právě na zkušenosti a znalosti by měl pamatovat i chystaný nový mzdový řád.

Lidem se v nové hale nezlepšilo jen pracovní prostředí, ale i zájem. Šatny jsou sice původní, ale úplně nový je sociální, svačinový kout, pro ty, kdo nechodí na obědy.



Nástrojář Pavel Žaba své zkušenosti nyní uplatňuje u nového soustruhu



Opavy trakčních motorů musí probíhat bez zbytečných prostojů

Jiří Krajíček odpovídá za VTZ

Osobou odpovědnou za provoz vyhrazených technických zařízení (VTZ) se v akciové společnosti CZ LOKO stal od března Jiří Krajíček. Takovou povinnost vyžaduje nařízení vlády. Mimo jiné to znamená, že je i kontaktní osobou pro kontroly orgánů státního dozoru. Určuje, řídí a kontroluje odpovědné osoby VTZ na jednotlivých provozovnách, odpovídá za uchování a archivaci základní dokumentace vyhrazených technických zařízení jako jsou výkresy, schvalovací doklady, výpočty nebo revizní zprávy. V jeho pravomoci je rovněž vyřadit taková zařízení z provozu, schválit provizorní připojení, stejně jako uložit sankce za porušení bezpečnostních předpisů při provozu VTZ.

Změny v obchodě

Vedoucím obchodního oddělení v úseku Východní Evropa se stal Václav Vaníš. Další oddělení tohoto úseku a to oddělení realizace projektů vede Jiří Pipek. V obchodním úseku Střední Evropa vede obchodní oddělení Jaroslav Plhák. Nově vzniklé oddělení plánování a marketingu se dále rozdělilo na referát plánování s vedoucím Karlem Havlíčkem a referát marketingu s vedoucím Romanem Čechurou.

Změny v obou obchodních úsecích jsou v platnosti od ledna.

Po třech letech finišuje projekt, na jehož konci je i díky podpoře ministerstva průmyslu lokomotiva 744

Akciová společnost CZ LOKO letos ukončí projekt zaměřený na výzkum a vývoj modulové čtyřnápravové dieselelektrické lokomotivy. Zahájen byl v roce 2010, stavba prototypu skončila v roce 2011 a letos probíhá jeho ověřování, zkoušení a schvalování. Ministerstvo průmyslu a obchodu se na projektu, zařazeném do programu TIP, podílí 46,55 procenty z celkových nákladů.

Česká Třebová ■ „Při vývoji této lokomotivy řady 744 byl například vyvinut i nový čtyřnápravový pojezd s využitím AC přenosu podle naší koncepce CZ LOKO. V něm jsme navázali na dvounápravovou koncepci lokomotivy řady 719,“ vysvětluje ředitel pro strategii Bedřich Bulíčka. Rovněž prototyp moderní dvounápravové lokomotivy 719.7 vznikl v letech 2006 až 2008 za podpory Ministerstva průmyslu v rámci programu Impuls. Oba typy lokomotiv 719.7 a 744.0 vycházejí z nejvyššího stupně technického poznání v oblasti pojezdů a AC/AC přenosů výkonu. „Mezi hlavní



Modulová čtyřnápravová dieselelektrická lokomotiva 744 v České Třebové čeká na kabínu s novým designem

kritéria kvalitního a konkurenčního produktu patří hospodárnost, spolehlivost, bezpečnost a ekologie,“ dodává Bedřich Bulíčka. Na projektu se podílí rovněž Doprovodná fakulta Jana Pernera Univerzity Pardubice. Ta provádí výzkum a analýzu nové modulové koncepce lokomotivy na chodové a jízdní vlastnosti pomocí simulačních výpočtů.

Nová lokomotiva řady 744 chce oslovit jak středoevropské, tak východoevropské dopravce. Proto vzniká s rozchodem 1435 1520 mm. V druhém případě tak musí vyhovovat ruským státním normám a standardům známým jako GOST. Právě analýzu standardu řeší Univerzita Pardubice včetně simulačních výpočtů lokomotivy podle těchto standardů. Prototyp se ověřuje standardně

na železničním okruhu v Cerhenicích. Lokomotiva o rozchodu 1520 se pak ověřuje zatím virtuálně v digitální podobě. Premiéru bude mít nová lokomotiva na letošní výstavě Czech Rail Days v Ostravě, na níž bude i proveden redesign nové věžové kabiny a kapot. Lokomotiva řady 744 již patří do nové desingové rodiny lokomotiv společnosti CZ LOKO.

Na začátku byl zlepšovák, na konci pak nová investice

Má velikost pianina, ale nahradí zbytek lokomotivy. Právě takové je zkušební zařízení, které od počátku letošního roku využívá jihlavská provozovna CZ LOKO. Jeho dodavatelem se po výběru ze čtyř zájemců stala plzeňská firma FPC.

Jihlava ■ „Umožní, aby od nás k zákazníkům odcházely prověřené, testované bloky s vystaveným protokolem. To má pro montáž v zahraničí neocenitelný význam, protože to garantuje funkčnost a kvalitu dodávky. Pro nás tady to pak představuje cennou zpětnou vazbu do výroby,“ říká vedoucí provozu Sériová výroba Vlastimil Budař. Elektronik kolejevé výroby Lukáš Marek, který zařízení obsluhuje spolu s Karlem Beranem, říká, že první prací bylo testování ovládacích pultů strojvedoucího do lokomotiv pro běloruské státní železnice. „Začátek je vždy složitý, protože se musí nastavit programy, odzkoušet a vychytat slabiny. A také pochopit příkazy. Později ale už bude všechno samozřejmě jednodušší. Cílem je, aby přes toto zkušební zařízení prošly všech-

ny bloky, které vyrábíme,“ vysvětluje Lukáš Marek.

Pozoruhodné přitom je, že historie tohoto „zkušebnictví“ sahá do roku 2008 a byl u ní právě elektronik Karel Beran. Ten tehdy podal zlepšovací návrh zaměřený na zkoušení ovládacích pultů z nové „pultovny“. Tím se měla zkvalitnit velká zakázka do Litvy, protože tak by se rychle zjistilo, zda je pult funkční a bez závad.

„Litevské zakázky ale v té době záhy spadly skoro na nulu a zlepšovák se odsunul bokem. Pak ale přišly kontrakty do Běloruska, Lotyšska a ožila Litva, a téma, jak zkusit vyrobené bloky, bylo opět na stole. Řešili jsme ho vypsáním výběrového řízení, ale myšlenka je pořád ta původní, s níž poprvé přišel Karel Beran,“ říká Vlastimil Budař. Nové zařízení přišlo koncem



Vlastimil Budař u zkušebního zařízení s Lukášem Markem

roku 2011. Jeho předností je řada funkcí jako je test správnosti zapojení, vysokonapěťová zkouška, test izolace nebo vlastní funkční zkouška. Výsledkem je závěrečný proto-

kol. „Do budoucna umožní testovat i celé lokomotivy. Je to jen o nastavení testovací sekvence,“ poznamenává elektronik kabelové výroby Lukáš Marek.

Nové oddělení TPV je už realitou

Tři lidé tvoří nové oddělení technické přípravy výroby, které nyní začíná působit v jihlavské provozovně CZ LOKO. Jeho součástí je archivář technické dokumentace Jan Herout a dva technologové. První, Stanislav Dočekal za elektro, je už znám. Druhého za mechaniku vybírá personální úsek.

Jihlava ■ Organizačně patří nové oddělení pod českořebovskou Konstrukční a technickou přípravu výroby, vedenou Pavlem Kozempelem. „Bude to takový meziklánek mezi výrobou a konstrukcí. Tento model už úspěšně existuje v České Třebové a věřím, že stejně to bude i v Jihlavě,“ říká vedoucí provozu Sériová výroba Vlastimil Budař. „Na výkrese to někdy může vypadat jinak a tohle je ten správný meziklánek, jak pro výrobu, kde není čas na zdoluhavé řešení nesrovnalostí, tak pro konstrukci, je-li v dokumentaci nějaká nejasnost,“ dodává.

Lakovna a výrobní hala jsou od března ve zkušebním provozu

Jihlavská provozovna CZ LOKO se rozšířila o další potřebné zázemí - od počátku března je zde ve zkušebním provozu nová lakovna a výrobní hala. „Při čekání na vyřízení grantů se začátek výstavby trochu zpozdil, ale výsledek je velmi dobrý,“ říká Radovan Stránský, vedoucí oddělení investic a správy majetku CZ LOKO. Nyní se dokončují pouze zpevněné plochy v okolí budov.

Jihlava ■ Lakovna představuje moderní provoz povrchových úprav celků a dílů lokomotiv. Tvoří ji pracoviště broušení a tmelení, stříkací kabiny osazené vzduchotechnickou jednotkou a zařízením pro likvidaci plyných emisí. Celý pro-

voz je propojen kolejemi a navazuje na přilehlou novou halu sériové výroby propojenou se sousední montovnou.

„Lakovací linka projde hned ostrou zkouškou, protože do konce března bylo třeba opustit starou lakov-

nu v objektu Českých drah,“ poznamenává šéf kolejevé výroby Jiří Nováček.

Nová výrobní hala, vybavená i technologickou kolejí a jeřábem, vznikla především pro potřeby kovovýroby, ale jak připomíná šéf sériové výroby Vlastimil Budař, kdyby se třeba za pár let změnil výrobní program, právě kolej s jeřábem, nabízejí další možnosti.

Do nových prostor se během března postupně přesunula některá pracoviště podle toho, jak se dokončo-

vala výroba. Konkrétně pomocných pohonů, elektrobloků a rozvaděčů, zatímco pracoviště výroby kabin zůstalo v původní hale, kde získalo víc prostorů. „Jsme připraveni na nové zakázky, hlavně pakety pro ruské lokomotivy. Než se ale vše obchodně dokončí, polovinu halu využije i kolejevá výroba,“ vysvětluje Budař. Jeho provoz Sériová výroba končil rok 2011 s velkým úsilím, aby zvládl rostoucí počet zakázek, a i díky zavedení směn se požadavky obchodu podařilo splnit.

„Za to patří všem lidem velký dík,“ dodává.

Podobně spokojen byl s loňským rokem i Jiří Nováček, jehož provoz Kolejová výroba, rovněž zvládl vše, co bylo třeba. „Musíme se ale posouvat pořád dál. K zefektivnění výroby nejsou u kusové výroby takové možnosti jako u sériové, ale existují. Proto nyní třeba připravujeme unifikaci malých lokomotiv do jedné řady. Zatím děláme čtyři typy výkonů, ale to je málo efektivní. Proto ta chystaná změna,“ vysvětluje Nováček.



V šedomodré je nová lakovna, v tmavě modré pak nová hala sériové výroby



Lakovací box



Kabina na speciální stroj MUV

Dobře nastavené normohodiny pomáhají zpřesnit kapacitu sériové výroby

Na úvod tři čísla, vypovídající o tom, jak je někdy složité přesně určit počet hodin potřebných na výrobní operaci. V tomto případě kostry kabiny. Podle rozpisu šlo o 155 hodin, podle odhadnuté normy SVJ o 113 hodin a podle současné normy o 120 hodin. Rozdíl? 35 hodin na svařenec.

Jihlava ■ „Maximálně objektivně určit počet potřebných hodin na tu či onu pracovní operaci je důležité. Od toho se totiž odvíjí plánování výroby a využití kapacit. Zjednodušeně řečeno, abychom si toho nezaplánovali málo nebo naopak moc a neohrozili tak plynulost výroby,“ říká Vlastimil Budař, vedoucí pro-

vozu Sériová výroba. Právě pro ni je nastavení přesných výrobních časů klíčové.

Objektivní pohled na pracnost ale pomáhá i mistrům a parťákům. Ti vědí, co pro ně znamená třeba zpožděná kooperační dodávka, na kterém místě se promítá, kde mají případnou rezervu, zda je třeba ohlídat za-



Pracoviště oplechování

čátek nebo naopak konec. Tak lze zakázku ovlivňovat a mít ji pod kontrolou od počátku do konce. Což pomůže i v případě, že některý z pracovníků onemocní, protože lze určit, jak jeho absence výrobu ovlivní.

„Na základě těchto analýz třeba vznikla dvě pracoviště oplechování, protože se ukázalo, že je dokáže zásobovat jedno pracoviště výroby koster,“ dodává Budař. Po znormování oplechování vznikla úspora asi 68 hodin.

Po znormování kovovýroby kabiny se nyní pracnost určuje i u výroby elek-

trobloků, nejen v kovovýrobě ale i na elektromontáži. Z toho vzniknou nové normy, do nichž se bude třeba vejít. To vše pomáhá stanovit poměrně přesný počet roční produkce paketů lokomotiv, což je i důležitá informace pro obchodní úsek.

„Normohodiny se stanoví na opakujících se zakázkách. V našem případě se do budoucna nabízí pouze speciální univerzální vozíky MUV. U prototypů totiž nejde na normohodiny sázet,“ poznamenává Jiří Nováček, vedoucí provozu Kolejová výroba.

Kolejová výroba řeší komplexní modernizaci montážních vozů MVTV

Provoz Kolejová výroba, zaměřený na výrobu prototypů, opravy a kusovou výrobu lokomotiv a speciálních kolejových vozidel, má letošní kapacity už prakticky plné. Hlavní pozornost se věnuje komplexní modernizaci montážních vozů trakčního vedení MVTV 2 pro státní organizaci Správa železniční dopravní cesty.

Jihlava ■ Těch se během 24 měsíců zmodernizuje deset. První prototyp má být vyroben do konce července, aby v září vyjel na zkoušky na okruhu. „Kontrolní dny ukazují, že nás čeká stále dost práce, protože musíme zvládnout i interiéry, což je pro nás nová oblast. Tady proto zřejmě využijeme služeb externího dodavatele,“ říká šéf provozu Jiří Nováček. Provoz Kolejová výroba nyní dokončuje dva speciální vozíky MUV 74 pro Dopravní podnik hlavního města Prahy, který je nasadí na údržbu



Jiří Nováček



Jedním z hlavních úkolů provozu Kolejová výroba je letos modernizace tohoto zastaralého montážního MVTV

metra. Dalších deset vyrábí se zde vyrábí pro SŽDC. „Po loňském uvedení této moderní novinky na trh, se sériová výroba už rozbíhá. Potvrzuje se tak, že jde o produkt, na který trh čekal,“ říká Nováček. První prototyp

se stále zdokonaluje a s novým motorem, umožňujícím rychlost až 80 km/hod. se nyní připravuje na další testování. Pro hnědouhelný důl RMU Kakanj v Bosně a Hercegovině se nyní vyrá-

bí čtyřnápravová lokomotiva 724.720 se zcela novým rámem CZ LOKO. „Dosud se používaly staré a upravené rámy. Je to velká změna a úspěch naší konstrukce. Každá firma, která si sama dělá rámy, je loko-

motivkou a ne opravnou,“ poznamenává Jiří Nováček. Do konce března se dokončuje i výroba lokomotivy 724.714 Cukrovaru TTD Dobruška a práce pokračovaly na lokomotivách pro Metro Praha a EŽ Praha.

Jan Herout buduje archiv

Když Jan Herout nastoupil loni v říjnu do CZ LOKO, čekala ho v jihlavské provozovně místnost a čtyři holé stěny. Přinesl čtyři skříně a začal budovat „jihlavský“ archiv s technickou dokumentací, vznikající především u kolegů v Nymburku. Částečně převzal i elektro dokumentaci sériové výroby, ale jak ukazuje, její štos je zatím poměrně útlý.

Jihlava ■ Nedávný absolvent strojní průmyslovky, ale zažitou představou o starém, usedlém archiváři vůbec nenaplní. Ať už svým mládím, tak technickým vzděláním, které si dál „dálkově“ rozšiřuje na strojní fakultě VUT Brno. „Ve firmě se má člověk pořád kam posouvat. Tak abych byl připraven,“ povídá s úsměvem. I tak má ale práce dost - papírové dokumenty je třeba postupně přenést do elektronické podoby, a vedle toho doplňovat aktuální dokumentaci. „Není nutné, když stavíme rozvaděč sahat do skříně a kopírovat jednu stránku za druhou. Stačí si přece zapnout počítač a najít si v něm potřebný soubor a ten si vytisknout,“ líčí svou představu. Jak ale sám popisuje je to běh na dlouhou trať. „O formě převádění dokumentace z fyzické podoby do elektronické jsem se nechal inspirovat od svého kolegy z České Třebové. Z mnoha důvodů je tento postup více než praktic-



ký. A já zkrátka nemohl nesouhlasit,“ poznamenává. Zároveň se chce dostat blíže k technologii. Tohle přání mu splní jeho zapojení do nově vznikajícího oddělení technologické přípravy výroby. „Technickým výkresům rozumím a mým úkolem bude ve výrobě sledovat, aby se dodržovaly změny, které do výkresů zanesou technologové elektro a mechaniky. A naopak zase plnit jejich přání pokud jde o aktuálnost a přesnost. Změny musí dojít až na dílnu a my musíme vědět, jak to probíhá a tak,“ povídá. Což se bez konzultací s konstruktéry neobejde. Činnost archivu jihlavské provozovny se skládá z více částí. Hlavní je aktualizace současné dokumentace v archivu. Pokud v ní nastanou změny, a to i v té prototypové, musí se včas objevit na dílně. „S tím mi částečně pomáhají mistři, partáci a nejen oni,“ říká Jan Herout. Zároveň vede evidenci, bez níž by taková práce neměla smysl. „Na evidování je třeba co nejvíce zapracovat. Na začátek toho není málo. Než proto začne něco opravdu fungovat, chvíli to potrvá,“ dodává.

Další lokomotiva na CNG se představí v Ostravě

Zatímco loni se akciová společnost CZ LOKO pouze „podílela“ na výrobě prototypu lokomotivy o výkonu 520 kilowattů na stlačený zemní plyn (CNG) pro společnost Vítkovice Doprava, letos je už hlavním garantem a výrobcem dalšího stroje. Ten se poprvé veřejnosti představí v červnu na ostravském veletrhu Czech Raildays.

Jihlava ■ „Lokomotiva už ponese náš výrazný rukopis a bude v duchu koncepce CZ LOKO. Staví se na generálovém rámu podle dokumentace CZ LOKO a bude mít třeba naši kabinu a kapoty. Podle dokumentace Vítkovic bude pouze zástavba plynových rozvodů a nádrží, které také dodají,“ vysvětluje Jiří Nováček, ve-

doucí provozu Kolejová výroba. Lokomotiva modernizované řady 714 přitom pro lidi, podílející se na její výrobě, přináší nové výzvy - novinkou jsou třeba rozvody plynu nebo předpisy s prověřením strojovny nebo topení. „Cílovým datem je konec letošního roku. Czech Raildays bude jen takovou mezietaou, která odborné veřejnosti

připomene, že v Česku vzniká program, umožňující i na železnici snížit provozní náklady především nižšími náklady na palivo. O snížení emisí a hladin hluku ani nemluvě,“ poznamenává Jiří Nováček. CZ LOKO přitom využívá poznatky získané díky grantu ministerstva průmyslu a smlouvě o spolupráci se společností Vítkovice Doprava. Především jde o analýzy pojezdů a hlavního rámu, pohonných agregátů, pomocných pohonů a vývojové analýzy a výpočty lokomotivy řady 714 poháněné motory na CNG.



Loni se na veletrhu objevila tato lokomotiva na stlačený zemní plyn (CNG). Další vzniká v Jihlavě

První středoškolský učitel absolvoval odbornou stáž v jihlavské provozovně

Milan Vala se stal prvním středoškolským učitelem odborného výcviku, který v akciové společnosti CZ LOKO v rámci národního projektu IQ Industry absolvoval dvouúřední odbornou stáž.

Jihlava ■ „Bylo to hodně inspirativní. Už vím, jak se nejen staví lokomotiva, ale hlavně, co v provozu čeká naše žáky, kteří sem chodí na odborné praxe. CZ LOKO jde velmi rychle dopředu a odborné školy, které s ním spolupracují, by na to měly bezesporu nějak reagovat. Tím rostou i šance jejich absolventů na trhu práce,“ říká učitel Střední školy technické Jihlava. „Pro nás to znamenalo vytvořit osnovu praxe zaměřené na téma instalace elektrovýzbroje modernizovaných lokomotiv. Samozřejmě, že bychom byli rádi, aby škola získané poznatky zapracovala do svých osnov. Třeba už od školního roku 2012 - 2013. Škola sice obor elektromechanik ko-

lejevých vozidel nemá, ale některé obory se mu blíží a tohle může být další posun v naší pětileté spolupráci,“ poznamenává Tomáš Brancuzský, personální ředitel CZ LOKO. Během únorové stáže Milan Vala trávil ve firmě vždy celou pracovní směnu, a jak říká, rozhodně se nenudil. „Staral se o mě mistr Rychlík a dostal jsem se i ke strojům a manuální práci. Třeba při zapojování kabelů. To jsou zkušenosti k nezaplacení, protože při praxi zjistíte, že ne všechny teoretické názory a poučky zde platí,“ dodává s tím, že škola dá sice budoucím elektrikářům základy, ale ty se pak už musí přizpůsobovat konkrétnímu prostředí.



Učitel odborného výcviku Milan Vala a elektromechanik Jiří Langhamer

„V CZ LOKO se třeba velký důraz klade na bezpečnost a spolehlivost lokomotiv, provoz v extrémních podmínkách a preciznost k tomu patří. A když vím, že se tady kluci uplatní, lépe je mohu připravit. Jejich start je pak jednodušší.“ Elektromechanik Jiří Brázda, který se o žáky při odborných praxích rovněž stará, dodává, že oceňuje především zájem a snahu. „Každý jsme někdy začínali a žádný učený z nebe nespadl. Kluci tu praxi musí někde získat a u nás tu možnost mají. Je jen na nich, jak toho využijí. Ale zkušenosti s nimi jsou dobré,“ dodává. V reálném provozu si prostě nanečisto vyzkoušejí, jestli to myslí s oborem vážně a jestli se jako elektrikáři uplatní, a tedy budou žít rukama.

Modernizace Pershingů a Es je opravdu zásadní

„Pershingy“ a „Esa“ vyráběla Škoda Plzeň v 80. a 90. letech. Poslední lokomotiva řady 163 byla převzata do provozu v roce 1995. Celkem se vyrobilo 60 lokomotiv řady 162, 120 lokomotiv řady 163, jedna lokomotiva řady 362 a 181 lokomotiv řady 363. Ty se díky své univerzálnosti, jednoduše a spolehlivosti postupně staly nepostradatelnými a oblíbenými vozidly železničních dopravců. To byl také důvod, proč prakticky nikdy neprošly žádnou velkou úpravou.

Jediná větší rekonstrukce se týkala výměny podvozků mezi lokomotivami řad 162 a 363, čímž vznikly zmodernizované „Pershingy“ řady 163.2 s maximální rychlostí 120 km/hod. a rychlá

„Esa“ řady 362 s maximální rychlostí 140 km/hod.

Současná modernizace, na níž se významným způsobem podílela společnost CZ LOKO, je opravdu zásadní. Vyměněn byl řídicí systém vyvinutý společností MSV elektronika, do něhož lze vstupovat prostřednictvím sběrnice UIC a tedy ovládat prvky dálkově. To dříve nebylo možné. Pojezd byl dosazen snímači skluzové ochrany SK1.1 a obvod pískování tlakovými spínači, kontrolujícími chod pískování. U lokomotiv řady 363 došlo k výměně převodu a zvýšení maximální rychlosti na 140 km/hod. (nově tedy řada 362). Další změny se týkaly například skříně, kde se na bočnice u dveří kabiny

strojvedoucího osadily kamery místo zvařovaných sklopných zrcátek. Zlepšilo se i vnější osvětlení lokomotiv. Spodní části obou bočnic byly osazeny skřínkami s tlačítky testu elektropneumatické brzdy a centrálního stopu. Mezi podvozky jsou snímače informačních bodů systému automatického vedení vlaku a na střeše byly dosazeny antény pro příjem signálu radiostanice a polohy vlaku, neboť řídicí systém umožňuje provozovat lokomotivy v režimu automatického vedení vlaku řízeného podle GPS.

Modernizováno bylo i chlazení a vytápění, stejně jako pneumatická výzbroj lokomotiv, u níž došlo ke zrušení převodníku nebo elektrická výzbroj. Ta

zajišťuje ovládání lokomotivy s funkcí automatické regulace rychlosti (ARR), automatického vedení vlaku (AVV) s cílovým brzděním a zmíněného nadřazeného řízení. Změnou prošla i kabina strojvedoucího.

Lokomotivy jsou zároveň připraveny k instalaci zařízení TeleRail. Díky němu bude možné, po zprovoznění systému, přenášet diagnostická data do výhodnocovacího střediska nebo používat funkci tzv. aktivního odstavení. V tomto režimu má lokomotiva zvednuty sběrače, zapnutý hlavní vypínač a pomocné pohony, ale je bez strojvedoucího a její jízda je blokována.

Radek Čupr,
technik dokumentace

Vzniklo oddělení technické služby

Oddělení technické služby vzniklo z původního oddělení obchodně



Petr Staněk

technické služby a jeho vedoucím je Petr Staněk. Oddělení, které se stalo součástí technického úseku, má na starosti schvalování drážních vozidel a změn, komunikaci s Drážním úřadem. Zajišťuje také typové zkoušky od zkušebních organizací jako jsou například VÚŽ a VÚKV a také certifikaci a posudky od notifikovaných osob. To má přispět k tomu, aby proběhlo veškeré schvalování provedených změn na lokomotivách. V oddělení se dále vytvářejí popisy a návody na produkty CZ LOKO. Díky zařazení do technického útvaru je tak nastavena přímá vazba na projektanty a konstruktéry, kteří navrhují výrobky se značkou CZ LOKO.

Blahopřejeme

V prvním čtvrtletí letošního roku významná životní jubilea oslavili tito zaměstnanci CZ LOKO:

Jaroslav Řehoř, Jiří Koudelka, Petr Svojanovský, Pavel Ráb, Jindřich Broulík, Ivan Sova, Jiří Pipek, Zdeněk Peštuka.

Touto cestou jim ještě jednou gratulujeme a do dalších let přejeme hodně zdraví a životní a pracovní spokojenosti.



Karneval pro děti zaměstnanců CZ LOKO se letos konal v únoru.

Pobavit se na něj přišlo 42 dětí. Spolu s rodiči zaplnily sál restaurace Na horách, v němž se o zábavu staral DJ Petr Svoboda a českořebovský Dům dětí a mládeže jako organizátor soutěží.

V českořebovském Národním domě se počátkem února konal už 41. ples CZ LOKO

O předtančení se postaral taneční pár nejvyšší, mistrovské třídy Ondřej Sliška a Daniela Valjentová z klubu STK Gebert Ústí nad Labem (na snímku). Oba se účastní mistrovství ČR ve standardních i latinsko-amerických tancích a řadě zahraničních soutěží. K tanci pak už celý večer hrála kapela Holiday Express, která tak přispěla k hezkému společenskému večeru.



První lyžařské hry CZ LOKO se konaly v únoru v Čenkovicích

Téměř 80 zaměstnanců a jejich rodinných příslušníků se v únoru zúčastnilo prvních lyžařských her CZ LOKO, které v Čenkovicích uspořádal SKI klub Česká Třebová. S nápadem přišel jeho předseda Jiří Zapletal, jinak ředitel CZ Logistics. I jeho pak překvapila velká účast, protože počasí nebylo zrovna ideální - sněžilo, foukalo a byla mlha. Na sjezdovce u nové sedačkové lanovky probíhal celý den dvoukolový závod ve slalomu, jehož vítězem se mezi muži stal Jiří Novotný a mezi ženami Barbora Zapletalová.

Výsledky muži:

1. Petr Novotný, 2. Pavel Pokorný, 3. Marek Pavlíček

Výsledky ženy:

1. Barbora Zapletalová, 2. Pavlína Svatošová, 3. Martina Hrdličková

Chlapci: 1. Filip Sejkora, 2. Jakub Hrdlička, 3. Filip Čapek

Snowboardisté:

1. Vojtěch Motýčka, 2. Miroslav Knytl, 3. Jiří Hrdlička



Vítězná trojice mužských slalomářů - zleva Pavel Pokorný, Petr Novotný, Marek Pavlíček

Petr Novotný vyhrál na bratrových lyžích

Prvním mužským vítězem premiérového ročníku firemních lyžařských her se stal Petr Novotný. Absolvent litomyšlské technické školy pracuje v CZ LOKO na opravách hlav motorů.

Kolikátý to byl váš závod?

Lyžuji sice od mala, ale na startu takového závodu jsem stál poprvé v životě. Tentokrát jsem jel na bratrových lyžích a vyšlo to. Rozdíly byly minimální, stačila jedna chyba a byl jsem bez nadějí. Chtělo to prostě jet plynule a samozřejmě bez chyb.

Jak často lyžujete?

O mně platí, že si raději vezmu dovolenou v zimě než v létě, takže z toho je jasné, že pokud to jde, vyrážím lyžovat. Koncem listopadu jsem začínal na ledovci,

pak jsem byl týden v Krkonoších a teď v březnu v Itálii. Lyže mě prostě baví.

A práce?

Ta je na hlavách motorů trochu jednotvárná. V CZ LOKO jsem začínal před čtyřmi lety na motorárně při demontáži motorů. Teď jsem třetím rokem na opravách hlav motorů. To obnáší očistění, frézování sedel ventilů, zabroušení sedel. Není to složitá práce. Rád bych proto dělal časem i něco zajímavějšího, kde bych víc uplatnil svůj obor. To byly dopravně servisní služby.

Mikro rozhovor



Konstruktér nymburské provozovny CZ LOKO Václav Dunovský je i zdatným automobilovým závodníkem. Minulý rok vyhrál mistrovství ČR „dvojkolek“ a letos postoupil do nejvyšší kategorie vozů s pohonem všech kol a objemem motoru do 2000 ccm. Na snímku s vozem Škoda Fabia S2000 při prvním testování.

Vysokoškoláci z Dopravní fakulty Jana Pernera přijeli na exkurzi

Studenti prvního, čtvrtého a pátého ročníku Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice absolvovali v březnu exkurzi v českořebovské provozovně CZ LOKO. „Čtvrtáci a pátáci při ní viděli věci, o kterých doposud slyšeli jen na přednáškách. Prváci si zase mohli osahat to, o čem ještě neslyšeli vůbec, což je snad bude motivovat v dalším studiu, protože byli, podobně jako studenti vyšších ročníků, z exkurze nadšeni.“ zhodnotil její průběh Petr Sýkora z Univerzity Pardubice.

