

Locomotion Excellence®



Premiérová účast na ostravském Rail Business Days: křest lokomotivy i výstavní stánek v obležení

2

Josef Gulyás: Všechno musí do sebe zapadat, abychom byli i nadále ziskoví

3

Nápad zlepšil využití budov. V jedné jsou nové šatny, druhá poslouží technikům

4

Jan Kutálek: Zakázky na trhu jsou, získat je ale bývá složitější. Roste tlak na cenu, termíny a obchodní podmínky

8

Opět v zisku

ČESKÁ TŘEBOVÁ ■ Hospodaření společnosti CZ LOKO po ztrátovém fiskálním roce 2022, což způsobily hlavně následky covidové pandemie a války na Ukrajině, se opět vrátilo do zisku. Ve fiskálním roce, který skončil 31. března, firma vykázala obrát 4,6 miliardy korun a zisk před zdaněním 42 milionů korun. Profitují na tom především zaměstnanci, jimž je postupně vyplácen roční bonus. Hospodářský výsledek také umožnil valorizovat platby podle daných pravidel.

Velmi pozitivní je i fakt, že firma ani v této náročné době nezastavila investice a uplynulých dvou letech do rozvoje vložila přes 300 milionů korun. Především do pracovního prostředí pro zaměstnance, nových technologií a budoucí efektivity. A také do nových produktů jako je hybridní duální lokomotiva DualShunter 2000.

„Hospodaření dopadlo v tomto osmnáctiměsíčním období nad očekávání dobře, dokonce hrubý zisk je dvojnásobný oproti rozpočtu. Nicméně jde zatím pouze o takřka odražení ode dna,“ bilancuje uplynulé období generální ředitel Josef Gulyás. A věří v následné další zásadní navyšování zisku, který je pro růst firmy nezbytný. „Že je za tím spousta času a energie všech co se na tom podílí, stejně jako nepopulárních rozhodnutí či opatření, to asi není třeba zdůrazňovat,“ dodal.

Firmě pomohlo, že v době, kdy se dlouhodobě fungující dodavatelské a odběratelské vztahy rozpady, energetika zažila šok a inflace neřízeně vyskočila, zafungovalo krizové řízení. Pomohlo rozhybat výrobu zvláště v českořebovské provozovně, kde byla jednu chvíli situace doslova kritická.

„Procesy téměř všech úseků prošly důkladnou revizí či změnou. Hlavně procesy plánování, přezkoumání, servisu a kvality. Došlo k řadě personálních a organizačních změn a k zásadní obměně vedení výroby v České Třebové,“ uvedl generální ředitel. A dodal, že nově postavený tým kolem Petra Knižátka konečně začíná rozhybat i tamní výrobu. „Udělal jsem řadu opatření, na která bychom v běžné době možná neměli odvahu. Ale šlo o přežití společnosti. A opatření se začínají vyplácet a projevovat,“ uzavřel.

(Rozhovor s J. Gulyásem čtěte na str. 3)

Na Den s CZ LOKO v Jihlavě přišly tři tisíce lidí



JIHLAVA ■ Než se v deset hodin otevřely brány jihlavské provozovny CZ LOKO, která ji v první červnovou sobotu poprvé představila veřejnosti, už před nimi postávalo na 700 lidí. Rodiny s dětmi, senioři, fanoušci železnice. Na konci dne jich by-

lo na 3000. „Takový zájem jsme nečekali, o to víc nás ale těší,“ neskrývá spokojenost Irena Müllerová, vedoucí firemního marketingu. Kdo přišel, nemohl být zklamán.

Zaměstnanci si dali hodně záležet, aby prohlídková trasa by-

la přehledná a návštěvníci si udělali jasnou představu, co se na Vysočině už třicet let pod značkou CZ LOKO vyrábí. K vidění proto byl i EffiShunter 1000 v barvách Hrochostroje.

(Fotoreportáž str. 6 a 7)

Budme na svou práci pyšní. Stále nás čekají další výzvy

Vážené dámy a pánové, vážení spolupracovníci.

Každé další vydání firemních novin je pro mě příležitostí se zamyslet nad tím, co jsme dokázali, jaká je současná situace a co nás čeká v dalším období.

V letošním roce jsme v CZ LOKO přivítali několik zajímavých návštěv z Česka i ze zahraničí a vždy jsem slyšel obdiv a uznání. Rád je tlumočím. Týká se i provozovny Jihlava, letos slavící 30 let existence. Vznikla z původního lokomotivního depa, které již v 70. letech České dráhy určily k postupnému zániku. Jen málokdo si dnes vzpomene na tehdejší dílny, věčně prasklé teplovzdušné topení napojené na Krosospan, přesuvnu uvnitř staré dílny, hříž, jen otočné jeřáby, v zadní části tak trochu

kovošrot. A mohl bych pokračovat. Moji tehdejší spoluvlastníci to tam chtěli co nejrychleji zavřít a neplytvat penězi na nějaké investice a raději si peníze vzít na osobní život.

Naštěstí se všechno vyvinulo jinak. Tihle kolegové odešli a já se rozhodl naši Jihlavu od ČD koupit a investovat tam. Hlavním impulsem byli lidé, kteří tam pracovali. Lidé, kteří byli technicky vynikající, kreativní s chutí věci posouvat dopředu. A tak se postupně, jak to finanční situace dovolila, začala jihlavská provozovna proměňovat.

Samozřejmě stejně tak bylo nutné investovat i do té českořebovské, kde těch zásadních investic bylo za celá léta také za vyšší stovky milionů korun. Jen mohu zmínit lakovnu, přesuvnu, elektrohalu, podvozkárnu, kolovku.

Pro mě jsou obě provozovny



stejnou srdeční záležitostí. Pak už jde vždy jen o pragmatickou úvahu, kam co a kdy umístit, jak celé CZ LOKO posouvat dál.

Ale zpět k jubilující Jihlavě. Současná podoba provozovny i pro mě samotného představuje obrovské příjemné překvapení. Kdysi k zániku určené místo je dnes srovnatelné s tím, co vidíme u renomovaných západoevropských firem, podnikajících v železničním průmyslu. Organizace, čistota, komplexnost, sofistikované postupy a přístup pracovníků vysoce oceňují všichni, kteří sem přijdou.

Samozřejmě za tím vším vidím své spolupracovníky, tedy Vás, kteří jste se na tom podíleli. Nemohu, ani nechci jmenovat jednotlivce, ale byla jich celá řada a mají moje veliké uznání a poděkování. Vždycky jsem si uvědomoval, že člověk sám dokáže jen málo, ale dobrý tým schopných a pracovitých lidí dokáže zázraky. I přitom je ale třeba mít stále na paměti, že nikdy není konec a pořád nás čekají další výzvy, řešení, investice do provozoven

a především produktů, tedy našich lokomotiv. Jako majoritní vlastník jsem přesvědčený, že je to správné, že na to máme a že to za to stojí.

Pravda, řešíme provozní těžkosti, ETCS, dopady evropské legislativy, potíže se subdodavateli a mnoho dalšího. Ale vedení CZ LOKO v čele s generálním ředitelem vždy hledá to nejlepší řešení, a chci potvrdit, že přitom mají moji plnou podporu.

Dovolte mi tedy Vám všem poděkovat za přístup, výbornou práci, plnění plánu, kvalitu a loajalitu k firmě. Jsem pyšný, ale i plný pokory. Děláme krásná vozidla, o která je zájem. Máme vize a jdeme jim vstříc. Přeji všem příjemné léto.

Josef Bárta,

majoritní akcionář a předseda představenstva

Premiérová účast na ostravském Rail Business Days: křest lokomotivy i výstavní stánek v obležení

OSTRAVA ■ S vlastním stánkem a dvěma lokomotivami DualShunter 2000 a EfiShunter 1000 v barvách Hrochostroje se společnost CZ LOKO představila na třídním červnovém veletrhu Rail Business Days v Ostravě.

„Je to pro nás velmi důležitá akce, protože tuzemský trh je pro nás jedním z nejdůležitějších. Proto chceme být na veletrhu výraznou firmou, která má návštěvníkům co nabídnout,“ vysvětluje obchodní ředitel Jan Kutálek.

V novém pojetí mezinárodního veletrhu Rail Business Days v Trojhalí Karolina byla účast premiérová. Loni se ho firma zúčastnila jen jako návštěvník. Jak se letos opět potvrdilo, značka CZ LOKO patří mezi vlajkové lodě českého železničního průmys-

lu, a poutá k sobě zaslouženou pozornost.

Ta se soustředila především na inovativní „hybrid“ DS 2000, který sklídl velký úspěch, i když Jan Kutálek současně poznamenává, že ještě o něco více pozornosti na sebe strhl ES 1000 v atraktivních barvách společnosti Hrochostroj. Sečteno, podrženo: CZ LOKO bylo vidět. Patrně to bylo také u odbornou veřejnosti hojně navštěvovaného firemního stánku, v němž celý obchodní tým byl v neustálé permanentě. Na venkovním kolejišti došlo rovněž na slavnostní předání nového ES 1000 společnosti Hrochostroj, na němž lokomotivu pokřtil zakladatel a majoritní akcionář CZ LOKO Josef Bárta a předseda představenstva Hrochostroje Martin Suchomel.



DualShunter 2000 jezdí ve zkušebním provozu ČD Cargo. V Ostravě ho doprovázelo motto: Společně dekarbonizujeme železniční dopravu. Zleva Josef Gulyás, generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda, náměstek hejtmána Moravskoslezského kraje Radek Podstawa, ministr dopravy Martin Kupka, Josef Bárta, generální ředitel ČD Michal Krapinec a předseda představenstva ČD Cargo Tomáš Tóth.



Expozice CZ LOKO v Trojhalí Karolina.



Po křtu lokomotivy 744.161. Zleva Martin Varecha, člen představenstva Hrochostroj, Josef Bárta, Martin Suchomel, předseda představenstva Hrochostroj a Jan Kutálek.

Letos se zvýšily příspěvky na penzijní připojištění či životní pojištění

Kolektivní vyjednávání mezi odborovou organizací a zástupci zaměstnavatele CZ LOKO skončilo po necelých dvou měsících těsně před koncem loňského roku. Nová Kolektivní smlouva, která platí od 1. ledna do 31. prosince 2024, byla podepsána 21. prosince 2023.

Zástupci odborů předložili návrhy, které se týkaly především zaměstnaneckých benefitů, jejich změn, případně rozšíření těch aktuálně poskytovaných. Mezi hlavní požadavky patřilo zvýšení příspěvku zaměstnavatele na penzijní připojištění nebo životní pojištění, které bylo na stole již při minulém kolektivním vyjednávání.

V anketě odborové organizace, která proběhla mezi zaměstnanci v roce 2022, získal tento benefit nejvyšší podporu. Tehdy pro něj hlasovalo téměř 40 procent platně hlasujících za-

městnanců. U tohoto požadavku došlo k oboustranné dohodě s tím, že se zvýší příspěvek zaměstnavatele u vyšší délky trvání pracovního poměru, a to v kategorii 5 až 8 let ze současných 600 Kč na 900 Kč a v kategorii nad 8 let rovněž o 300 Kč, tj. na 1100 Kč měsíčně.

V nejnižší kategorii 2 až 5 let trvání pracovního poměru k navýšení příspěvku nedošlo. Mezi dalšími požadavky odborů bylo případné navýšení stávající výše Cafeterie Edenred z 500 na 800 Kč za každé kalendářní čtvrtletí nebo 25 dnů dovolené pro všechny zaměstnance. Zde zatím ke shodě nedošlo, ale ze

strany zaměstnavatele bylo přislíbeno, vrátit se k tomuto tématu při dalším kolektivním vyjednávání.

Obě strany velmi pozitivně hodnotily obnovení tradice vánočních večírků jak v provozovně Česká Třebová, tak i v provozovně Jihlava, které se uskutečnily za hojně účasti zaměstnanců obou provozoven na konci uplynulého roku. Vedení společnosti proto přislíbilo jejich uspořádání i letos. Pozitivně byla hodnocena také nově zavedená setkání zaměstnanců u příležitosti dosaženého pracovního výročí s vedením společnosti, která jsou součástí

benefitu „Odměny k pracovnímu výročí“. Tato setkání probíhají v pravidelných intervalech v České Třebové a v Jihlavě. Zaměstnanci ostatních provozoven jsou při dosažení pracovního výročí pozváni na jednu z těchto provozoven. Nové benefity, případně jejich změny, potvrzují nastolený směr, kterým chce společnost CZ LOKO oceňovat zaměstnance, kteří v ní dlouhodobě pracují a poděkovat jim tak za jejich přínos pro firmu. Celé znění Kolektivní smlouvy pro rok 2024 včetně všech jejích platných příloh, je uvedeno v Řídící dokumentaci na Intranetu CZ LOKO. Ve výrobě zaměstnance s novou Kolektivní smlouvou seznámili nadřízení či místí.

Ivana Krátká,
vedoucí Personální administrativy
a Sekretariátu

Co přinesla Kolektivní smlouva

ZPRÁVY

Nová dceřiná společnost

Koncem března byla založena nová dceřiná společnost CZ LOKO Services a. s. Pod tuto dceru bude zhruba v polovině roku převedena servisní provozovna Letohrad, která bude nově zaměřena primárně na údržbu a servis speciálních vozidel MVTV a MUV. Cílem je efektivní a rentabilní řízení poprodejních služeb. CZ LOKO tak pokračuje ve specializaci svých činností. Bližší informace přineseme v příštím vydání firemního zpravodaje.

Celozávodní dovolená

Celozávodní dovolená pro rok 2024 je pro všechny provozovny společnosti CZ LOKO stanovena v termínu od 22. července do 4. srpna. V této době budou všechny výrobní provozovny uzavřeny.

Josef Gulyás, generální ředitel a místopředseda představenstva, v rozhovoru říká:

Všechno musí do sebe zapadat, abychom byli i nadále ziskoví

Jak bylo těžké vrátit firmu do černých, tedy ziskových čísel?

Byla to velká životní zkušenost pro všechny. V zásadě jsme začínali skoro od nuly. Od začátku války na Ukrajině předloni v únoru přestalo na trhu fungovat v zásadě vše, jak jsme byli dříve zvyklí. Bylo nutné na to reagovat a to okamžitě. Přitom končila covidová pandemie a nastal energetický šok, rozjela se inflace, banky zdražily úroky z úvěrů.

Najednou to co platilo léta, nefungovalo. A žádná škola nás na to nepřipraví. Pokud podobné šoky či krize přijdou znovu, budeme výrazně odolnější a připravenější. Firmu v současné podobě zachránilo krizové řízení a ochota lidí mnohdy nepopulární opatření respektovat.

Pocítí dobré hospodaření i sami zaměstnanci?

Tady je třeba říct, že CZ LOKO díky především majoritnímu akcionáři Josefu Bártovi vždy fungovalo na bázi solidarity. Takže ano, zaměstnanci pozitivně pocítí úspěšný fiskální rok 2023.

Jak konkrétně?

Systém ročních bonusů používáme dlouhodobě a je založen především na výkonnosti konkrétního člověka a jeho hodnocení přímým nadřízeným. Forma odměn „všem stejně“ ve firmě, alespoň dokud v ní budu já, využita nebude. Každý totiž pracuje s jiným nasazením a přístupem. Během let 2023 a 2024 postup-



ně dochází a dál docházet bude k valorizaci platů, díky investicím se neustále zlepšují pracovní podmínky na dílnách, tak v kancelářích.

Co zafungovalo?

V krizovém řízení jde vždy o rychlost reakce, okamžitě vymáhání změn a je nutné mít hlavně konkrétní plán, co změnit. S podmínkou, že v našem případě šlo prioritně o okamžité

té navýšení výkonu výroby, předávání projektů klientům a tím zlepšení inkasa, tedy příjmů společnosti. Nedostatek provozních financí byl naším největším problémem. Stále se s ním potýkáme a ještě několik let potrvá, než se plně rehabilitujeme a začneme tvořit rezervy. Krizové řízení není nikdy příjemné, bylo však existenčně nutné. Opatření zafungovala, ale musíme je dále rozvíjet.

Jste hrdý?

Na tým a lidi v CZ LOKO určitě. Věřili tomu, co děláme a odvedli neuvěřitelnou práci. Myslí, že každého jednoho z nás to posunulo, ať už ve firmě dělá kdekoliv. Ale doba se tak drasticky proměnila, že přijatá opatření musíme pořád zdokonalovat, rozvíjet, hledat neefektivnější řešení. Třeba úspory elektřiny, které přesáhly třicet procent proti roku 2022, kdy jsme už také výrazně šetřili, jsou důkazem toho, že když nám teče do bot, máme spoustu dobrých nápadů. Zavedená opatření nám stále šetří další náklady, i když energie je stále výrazně dražší než dříve. Optimalizace našich energetických toků tím ale neskončila, pracujeme na ní pořád.

To ale asi platí obecně, ne?

Samozřejmě, tyhle zkušenosti přece nezahlodíme. Zefektivnilo se plánování, servis, normy i řízení procesů. Nastavil se tok informací i výkon. Všechno musí do sebe zapadat, abychom byli i nadále ziskoví.

Změnily se už dodavatelské vztahy?

Vztahy sice zůstaly korektní, ale když vám někdo sice korektně, ale stejně řekne, že nedodá či dodá pozdě, tak je to k ničemu. Proti začátku krize se dodavatelské řetězce řekněme stabilizovaly, nicméně stále platí, že dodací doby a reakční časy jsou u většiny dodavatelů neúměrně dlouhé. Cenová úroveň zůstala vysoká a je velmi těžké to vysvětlit

naším finálním klientům, promítnout vše do cen a našich dodacích dob. Proto nás nutná nezbytná opatření stále velmi finančně zatěžují.

Jak tedy bude nový fiskální rok 2024/25 vypadat? Co od něho očekáváte?

Bude stejně náročný jen s tím rozdílem, že alespoň víme, co nás čeká. Zásadně navýšujeme objem výroby. V roce 2024 plánujeme 4,5 miliardy korun, ale ve dvanácti měsících. Chceme zásadně zvýšit hrubý zisk nad úroveň roku 2023.

Produktové cíle zahrnují především sériovou výrobu DualShunterů a jeho plné schválení v Itálii, dokončení všech projektů ETCS, a to opět včetně typových schválení. Pokud jde o investice, míří do nových technologií, vedoucích k automatizaci výroby cívek v České Třebové a robotizaci sváření v Jihlavě, zlepšení logistiky a další fáze digitalizace naší výroby. Musíme se připravit na zavedení nového páteřního informačního systému CZ LOKO. Dál bude platit, že změna je život. Naši zákazníci jsou a budou náročnější, uspět v konkurenci je složitější. Ale síla CZ LOKO je ve schopnosti se adaptovat. Silné a flexibilní firmy budou růst, neochotné se změnit budou stagnovat a umírat. Já jsem přesvědčený, že my patříme do kategorie 1, k čemuž by se hodila i filmová hláška „jako že já jsem já předseda.“ Hezky letní dovolenou všem. Pak už nás zase čeká dost práce.

Zákaznický servis překonal téměř čtvrtmiliardovou hranici obrátu. Nečekaný, ale vítaný úspěch

ČESKÁ TŘEBOVÁ ■ Při tvorbě rozpočtu na fiskální rok 2022/23 nikoho z nás nenapadlo, že stanovené cíle zákaznického servisu se překročí jak v hospodářském výsledku, tak obrátu. Ten přesáhl 242 milionů korun.

Za tímto číslem, se skrývá obrovský kus práce. Nejen členů našeho týmu, ale také kolegů ze servisu, výroby a plánování. Je to prostě společný úspěch. V této době jsme obdrželi celkem 3 858 požadavků na servisní služby, z nichž 2 682 tvořily reklamace a 1 176 placený servis. Současně jsme vydali 351 zakázkových listů na opravy komponent.

Odbytové zakázky

Z analýzy struktury tržeb plyne, že odbytové zakázky tvoří 44 procent a jsou páteří naší činnosti. Mají tedy klíčový podíl na celkovém obrátu na se-

kundárním trhu. Vyplácí se tak minulé roky dřiny s výrobou lokomotiv.

Jejich význam spočívá nejen v této výši, ale také v jejich rychlém a efektivním uzavírání. Úspěšné dokončení odbytových zakázek je klíčové pro udržení konkurenceschopnosti a zajištění dlouhodobého růstu.

Očekáváme, že toto procento bude v následujících letech růst, tedy, že poptávka po kapacitách oprav dílů bude větší. Ovlivnit to mohou dva důležité faktory – včasnost a flexibilita. Velký prostor ke zlepšení je u včasného dokončení oprav dílů. Zatím se bohužel pohybujeme na hranici 50 procent a průměrná doba zdržení je přibližně 15 dnů.

Podobně důležitá je pro zákazníky také naše flexibilita, schopnost rychle reagovat na jejich požadavky. I zde máme prostor ke zlepšení.

Náhradní díly

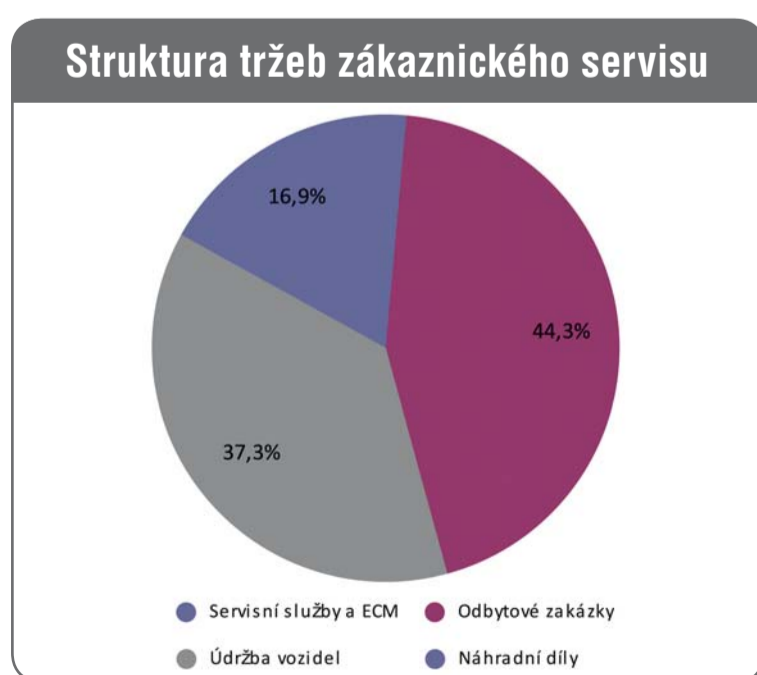
Prodej náhradních dílů dosáhl 17 procent. Jde o stabilní a důležitou část našeho obchodu. Zkušenosti ukazují, že pokud jsou k lokomotivám dodány kvalitní podklady formou katalogů, zákazníci se na nás rádi obrací.

Údržba vozidel

Podíl údržby vozidel činil 37 procent a věříme, že v budoucnu se nám tento segment podaří ještě rozšířit především díky plánovaným dodávkám lokomotiv v českém státním i soukromém sektoru.

Nejvýznamnější zákazníci

V hodnoceném období mezi naše top tři klienty patřily České dráhy (opravy dvojkolí a trakčních motorů), CZ LOKO Itálie (dodávky náhradních dílů,



opravy dvojkolí, trakčních motorů a oprav po mimořádných událostech) a Správa železnic (opravy speciálních dráž-

ních vozidel v servisním středisku Letohrad).

Daniel Pallavicini
vedoucí zákaznického servisu

Nápad zlepšil využití budov. V jedné jsou nové šatny, druhá poslouží technikům

ČESKÁ TŘEBOVÁ ■ V posledních zhruba čtyřech letech dochází v provozovně v České Třebové k postupné koncentraci jednotlivých výrobních prostor. Cílem je větší přehlednost a racionalizace výrobních činností a souvisejících logistických toků. Obdobně se postupuje i při koncentraci kancelářských prostor, aby se THP zaměstnanci z jednotlivých oddělení dostali blíže k sobě. Současně CZ LOKO postupně zlepšuje sociální zázemí zaměstnanců. V roce 2022 jsme tak stáli před úkolem po téměř půlstoletí provozu modernizovat šatny a sprchy v tzv. Sociální budově (č. 12), sloužící všem zaměstnancům provozovny.

Její celkový stav, včetně rozvodů vody, elektrické energie, zařizovacích předmětů nebo povrchů, vyžadoval kompletní rekonstrukci. Ta by si ale vyžádala provizorně přesunout šatny a sprchy jinam. Jenže nebylo kam. A protože se ve stejné době podařilo přestěhovat výrobu z budovy Metra (č. 30), vznikl nápad rezignovat na komplikovanou rekonstrukci Sociální budovy a samotné sociální zázemí umístit do uvolněné budovy Metra, a tu rekonstruovat. Rychle provedená studie využitelnosti tuto myšlenku potvrdila.

Technicky, legislativně a kapacitně to bylo možné. Po schválení záměru začaly potřebné projekční a inženýrské práce, v lednu 2023 jsme získali stavební povolení a rozběhli vlastní stavební úpravy, které trvaly do září. Z původní budovy zůstaly prakticky jen obvodové nosné zdi a konstrukce střechy.

370 šatních skříněk

Všechny rozvody, instalace, povrchy, výplně otvorů a technologie jsou nové. Objekt se kompletně zateplil, aby byl je-

ho provoz energeticky úsporný. Po předání a odladění funkcí budovy došlo k postupnému stěhování více než 370 šatních skříněk. Od listopadu 2023 je tedy nové sociální zázemí, které odpovídá požadavkům 21. století, v provozu.

Díky tomuto řešení se pro dvě podlaží Sociální budovy, název ji už zřejmě zůstane i po pozbytí této funkce, hledalo další využití. Po dokončení probíhající rekonstrukce zde budou kanceláře THP zaměstnanců, podílejících se na „hlavním procesu“ (mimo obchodu). Předpokládáme, že stavební práce skončí koncem letošního roku.

Nové zázemí pro techniky

Pod jednou střechou se tak setkají konstruktéři, technologové (již mají kanceláře ve IV. nadzemním podlaží), plánování, TOV, výrobní kontroling, vedení výroby, nákup, servis, CZ Logistic a projektový tým.

Každé patro bude spojené do jednoho funkčního prostoru s potřebným zázemím pro zaměstnance, kteří tak budou moci



Někdejší výrobní budova Metra po rekonstrukci slouží od listopadu zaměstnancům.

komunikovat a spolupracovat do slova bez bariér.

V českořebovské provozovně tak vedle administrativní budovy Trafostanice, kde sedí THP s funkcí „směrem ven“, vznikne druhá ucelená administrativní budova, kde budou (spolu) pracovat všichni THP pracující „směrem dovnitř“. Definitivně

se tak podaří opustit starou administrativní budovu „ředitelství“ (č. 11), která má svá nejlepší léta za sebou. Zároveň se další část zaměstnanců přesune z horního areálu dolů blíže k dalším kolegům.

Díky jednomu nápadu, který ve správný okamžik přišel s „jiným“ řešením, se podařilo vy-

razně zlepšit využití a funkčnost budov v provozovně. Šatny jsou umístěné logicky u vstupu do areálu, klíčoví administrativní pracovníci dostanou nová odpovídající pracoviště a budou blíže k sobě i vlastní výrobě.

Jan Gregar,
vedoucí správy majetku a investic



V modernizovaném objektu je více než 370 šatních skříněk.



Nové sociální zázemí odpovídá požadavkům 21. století.

Irena Müllerová, vedoucí marketingu, v rozhovoru říká:

Po dlouhé pauze se vracíme na berlínský InnoTrans

Co vás letos v marketingu čeká?

Klíčové je posílit a rozšířit povědomí o našich produktech, což třeba znamená upozorňovat na inovativní události, ještě lépe komunikovat se zákazníky, klienty a partnery. Doufáme v navázání nových obchodních příležitostí. A také si uvědomujeme, že je třeba průběžně pracovat na posilování vztahů uvnitř firmy.

Které akce pokládáte za hlavní?

Určitě to byl Den s CZ LOKO v Jihlavě. Šlo o premiéru v tamní provozovně, která připomněla třicet let od jejího založení. Pojali jsme ho jako společný rodinný svátek, kdy měli



naši zaměstnanci možnost ukázat svá pracoviště i prostředí firmy rodinným příslušníkům.

Po těch dvou a půl letech různých restrikcí v době covidové pandemie, to byla zase milá pří-

ležitost se společně potkat a ten den si užít. Vždyt podobnou akci jsme naposledy uspořádali v červnu 2019 v České Třebové, kde jsme si připomínali 170 let od založení železničních dílen.

Zamíří firma i letos na výstavu či veletrhy?

Zásadní jsou pro nás dvě akce. Ostravský Rail Business Days od 11. do 13. června a berlínský InnoTrans od 24. do 27. září.

Proč právě tyto akce obsadíte?

První je letos nejvýznamnější v Česku a druhá zase v Evropě. V Ostravě jsme ukázali dva hlavní produkty – DualShunter 2000 a EffiShunter 1000. Ten prostřednictvím firmy Hrochostroj. Chceme tímto způsobem přiblížit naše

technologické inovace a navázat nové obchodní vztahy.

A InnoTrans?

Na InnoTrans se vracíme po dlouhé pauze. Naposledy jsme na něm vystavovali v roce 2018, kdy jsme oslavili jubilejní 1000. vyrobenou lokomotivu v historii firmy. Tehdy jí byl EffiShunter 1000 společnosti Mercitalia Shunting & Terminal. Širšímu mezinárodnímu publiku představíme DualShunter 2000. Bude to skvělá příležitost ukázat železničním dopravcům naše technologie a inovace a posílit pozici na trhu. Značka CZ LOKO je známá a silná, ale stále je potřeba ji marketingově podporovat.

Ve složitých vnějších podmínkách skončila modernizace lokomotiv ČD o rok dříve

České dráhy mají již zpět všech 14 lokomotiv řady 742, které daly ke kompletní modernizaci do společnosti CZ LOKO. Stalo se tak počátkem roku, prakticky o rok dříve, neboť kontrakt za více než 684 milionů Kč předpokládal dokončení posledního vozidla až v listopadu 2024.

„Zrychlení této série modernizací bylo prakticky jedinou možností, jak alespoň částečně udržet ekonomiku projektu v reálných mezích. V té době, těsně po podpisu smlouvy, začala válka na Ukrajině a dodavatelské řetězce se rozpadly. Enormně se zdražily ceny prakticky všech komponentů a nám hrozil katastrofický scénář. Tímto jsme mu předešli. Bezespory ke spokojenosti zákazníka, který mohl vozidla dříve využívat,“ říká Jan Kutálek, člen představenstva a obchodní ředitel CZ LOKO. V rekordním čase se firmě přitom podařilo zvládnout změnu dodavatele systému ETCS, poté co Alstom nečekaně a nekompromisně ukončil výrobu systému EBICAB, používaného v této řadě. Proto CZ LOKO přešlo na nový systém AURIGA španělského výrobce CAF. „Veškerou integraci a zkoušky jsme museli dělat úplně od začátku a to není snadné,“ dodal Jan Kutálek.



„Komplexní modernizace lokomotiv řady 742 na EffiShunter 1000M je součástí naší Strategie 2030, v níž obnovíme významnou část vozidlového parku,“ uvedl Jiří Jeřeta, člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu. Oceňuje přitom, že CZ LOKO zvládlo zakázku ve složitých vnějších podmínkách v původní ceně a s předstihem. „Mezi našimi dodavateli je bohužel takové

plnění zakázek zcela ojedinělé,“ dodal. Tyto lokomotivy České dráhy využijí pro výkony na nezávislé trakci na koridorech vybavených evropským zabezpečovačem ETCS. Pod jeho výhradním dohledem bude zajištěn provoz na vybrané železniční síti od ledna 2025. „Modernizace prodlužuje životnost lokomotiv při zásadním zvýšení komfortu a bezpečnosti práce našich zaměstnanců, zjed-

noduše údržbu a snižuje emise,“ vysvětlil Jiří Jeřeta. Technologicky náročná modernizace řady 742 na řadu 743.2, pro niž CZ LOKO používá obchodní název EffiShunter 1000M, z lokomotiv ČKD z let 1977 až 1988 dělá prakticky nové prvotřídní stroje. Ty jsou také vybaveny online monitoringem a diagnostikou a novou generací trakční a pomocné výzbroje. Původní zůstává jen podvozek a hlavní rám, i tyto části ale procházejí hlavní opravou

a mnoha úpravami. Výkon spalovacího motoru 1000 kW umožňuje maximální rychlost 100 km/h. V minulosti už CZ LOKO se stejným projektem uspělo u ČD Cargo, pro které v letech 2018 až 2022 zmodernizovalo 50 lokomotiv této řady, dalších 25 bude dodáno do konce roku 2024. Probíhá také modernizace 20 strojů pro ZS Cargo Slovakia. Další vozidla vlastní dopravci CER, Rail Cargo Carrier nebo ostravský ODOS.

Malý velký úspěch v zemi vína a guláše

V pořadí druhý EffiShunter 1000 dodá CZ LOKO v roce 2025 maďarské chemičce BorsodChem, specializující se na výrobu chemických produktů, především polyuretanu a PVC. Tato dodávka dalšího kusu naší krásky se může zdát málo významnou, třeba vedle kontraktů pro národní dopravce obsahujících desítky kusů, ale opak může být pravdou.

Firma BorsodChem je prvním zákazníkem maďarského trhu, který vložil důvěru v novovýrobu CZ LOKO. A jak krátký čas ukázal, tato důvěra se mu vyplatila a po roce užívání 744.151 svůj lokopark rozšiřuje o další kus, tentokrát o 744.208. Musíme podotknout, že cesta nebyla jednoduchá a bylo nutné překonat snad největší možnou překážku. Prvnímu dodanému stroji zatím z „neznámých“ důvodů vypovědělo službu srdce – spalovací motor Caterpillar CAT 32 a byl předán do opravy německému Zeppelinu. Ani tato neobvyklá komplikace maďarské adoptivní rodiče, kterými se stali Richard Sze-man a Péter Gyenes, neodradila. Do svého dítěte se zamilovali, a dokonce ho pojmenovali lokálním jménem – Jiří. Po oscarovém režiséru Jiřím Menzelovi, jehož Ostře sledované vlaky přesahují hranice nejen filmové, ale i geografické. Naše 744.151

nosí toto jméno jistě s velkou pýchou. Zpět do reality. Chemička BorsodChem, založená v roce 1949 a nyní vlastněná čínským holdingem, investuje nemalé finance do rozvoje infrastruktury, jejíž součástí je i obnova zastaralého vozového parku. V následujících letech plánuje vyměnit své veterány M44, nazývané BOBO, a postupně vlastnit až šest EffiShunterů. Tuto příležitost si CZ LOKO jistě nenechá ujít. I když se zdá, že podpisem první smlouvy může být vyhráno, důležité je vždy zákazníkovi stále naslouchat a mít řešení pro klíčové požadavky. A to CZ LOKO umí. Zkušenosti po pár měsících ukázaly, že prostředí, v němž lokomotiva pracuje, je provozně náročné a také kyselé. Její mladší sestra proto dostane navíc ochranu laku C5, ostatní parametry zůstávají beze změny. Oblast od Dunaje na jihovýchod



EffiShunter 1000 v barvách maďarské chemičky BorsodChem.

je pro naši firmu zcela nová a dobré reference, třeba i z této kopcovité krajiny župy Borsod-Abaúj-Zemplén, budou do budoucna klíčové. Zvláště, když

před podpisem smlouvy na druhou lokomotivu BorsodChem byl dokončen schvalovací legislativní proces a vlečková verze ES1000 má tedy v Maďarsku zelenou. To

by nám mělo pomoci otevřít si dveře i k dalším místním vlečkařům.

Andrea Németh,
Key Account manager

Na Den s CZ LOKO v Jihlavě přišly tři tisíce lidí

JIHLAVA ■ Prohlídková trasa vedla od brány přes svařovnu, lakovnu, montážní halu a kompletaci. Všude informační cedule i sami ti, co zde běžně pracují. Snadno rozeznatelní v bílém jubilejním tričku a s modrým kloboučkem na hlavě. A k tomu i několik komentovaných prohlídek, kde se role průvodců ujali manažer inženýringu Aleš Kabourek a vedoucí provozu výroby a oprav Vlastimil Budař.

Mimochodem: v Jihlavě se loni vyrobilo 46 nových lokomotiv, z nichž devět představovaly čtyřnápravové EffiShuntery 1000. Tedy prakticky jedna lokomotiva týdně!

Podílí se na tom už téměř 290 zaměstnanců a další ve vybraných profesích jako jsou elektrikář, elektronik, svářeč, mechanik nebo obráběč firma popotává. A to se zde před třiceti lety začínalo se čtyřmi desítkami pracovníků. Provozovna se dnes na tržbách firmy podílí zhruba ze 70 procent.

Lidí bylo všude tolik, že místy bylo i těsno.

Na volném prostranství mezi montážními halami vznikl dětský koutek, opodál jezdila šlapací drezína a k prohlídce zvalo plno lokomotiv, včetně té nejnovější DualShunter 2000, využívající elektrický pohon i spalovací motor. Sloužit tak mohou na tratích s trakčním vedením i bez něj.

Byla o nich řeč i při rozhovoru přítomné zpravodajky ČTK s generálním ředitelem Josefem Gulyásem. První pětikusová série nových duálních vozidel je určená pro italský trh. Na následující dva roky má firma objednávky na dalších deset.

Právě o novém portfoliu duálních lokomotiv, které firma vyvinula v reakci na takzvaný Green Deal, tedy Zelenou dohodu pro Evropu, šéf firmy uvedl „což je to, co nám momentálně zásadně zvyšuje poptávku.“

Na vyloučené koleji pasažéry vozila speciální „muvka“. I když to chtělo trochu trpělivosti vystát si frontu. A to nebylo všechno.

V zadní části nové montážní haly s dokončovými i rozpracovanými lokomotivami, mezi nimiž si návštěvníci leckdy připadali jak mravenečci, se jako had vinula modulová železnice a obdivovaly modely železničních vozidel. A když se vyšlo opět na volné prostranství, došlo se do zóny patřící občerstvení, zábavě a kultuře.

Na pódiu se střídala kouzelnická vystoupení Martina Kellmana s koncertem Olgy Lounové a křtem knihy 175 let CZ LOKO o historii a současnosti firmy. U něho byli také hokejisté a představitelé jihlavské Dukly, mezi jejíž významné partnery firma patří.

Cestou zpátky se bylo možné ještě zastavit u brány, kde měli své zázemí hasiči a Záchraná služba Kraje Vysočina.

Byl to opravdu vydařený den. Den s CZ LOKO.



S úderem desáté se otevřela brána.



První stovky lidí zamířily do svařovny.



Byla plná drážních vozidel, i těch speciálních, kde je stále důležitý fortel a zručnost.



Pak vedla trasa k lakovně. Práci si bylo možné i vyzkoušet.



Pár kroků do montovny s přípravou rámu na finální montáž.



Byla plná drážních vozidel, i těch speciálních.



Komentovanou prohlídku právě vede Aleš Kabourek.



Řeč přišla i na montáž soustrojí a motory CAT.



Potom se už vyšlo na volné prostranství.



Velkým lákadlem byla šlapací drezína.

Viděli moderní provozy a zažili spoustu zábavy



Na akci přišli s rodinami i Josef Gulyás a Jiří Kutálek.



Dětský koutek nabídl zábavu s púltctvem úkolů a odměnou za jejich splnění.



V montážní hale se montují pakety a dokončují lokomotivy. Byly v různém stadiu rozpracovanosti.



Přehlédnout nešlo ani železniční modeláře.



Kouzelník bavil nejen děti, ale i jejich rodiče.



Hokejisté Dukly při autogramiádě.



Koncert Olgy Lounové roztančil hojně publikum.



Na jízdu „muvkou“ se stála fronta.



Rádio Čas.



Vedle pódia se vyjímal „duál“ DS 2000.



U východu stála i technika záchranných složek.



Kdo chtěl, stal se na chvíli hasičem.



A přijela i „Čé-Té“. O produktech CZ LOKO se prostě ví.

Jan Kutálek, člen představenstva a obchodní ředitel CZ LOKO, v rozhovoru říká:

Zakázky na trhu jsou, získat je ale bývá složitější. Roste tlak na cenu, termíny a obchodní podmínky

ČESKÁ TŘEBOVÁ ■ Prosperita společnosti CZ LOKO je závislá také na množství nových kontraktů, které se podaří získat obchodnímu oddělení. „Registrujeme ale stále větší a větší tlak. Jednak od firmy, aby obchodní oddělení vyplnilo potřebné kapacitní sloty a nedocházelo k poklesu objemu výroby nebo opravárenství. A přirozeně také od zákazníků, kteří jsou stále náročnější. Každý obchodní případ je tak složitější a náročnější.“ říká Jan Kutálek, člen představenstva a obchodní ředitel CZ LOKO.

Jak tedy současný obchodní plán hodnotíte?

V zásadě stále obecně platí, že jsme plní zhruba do konce příštího roku. Musíme se ale dívat dál, kdy tato situace pro nás nebude až tak jednoduchá jako tomu je nyní. Pro přípravu realizace nové zakázky je rok a půl naprosté minimum. Důvody jsou známe – dodací doby hlavních komponentů a naše schopnost reagovat na případné změny v požadavcích zákazníků.

Jaká je tedy současnost?

Z větších sérií v novovýrobě máme aktuálně podepsáno dalších pět lokomotiv EffiShunter 1000 do Švédska, které se budou dodávat v druhé polovině roku 2025. Dalších deset bychom

měli podepsat během léta, dodávky by pak připadly na přelom let 2025 a 2026, což znamená, že do konce roku 2026 bude ve Švédsku již 29 našich lokomotiv. Náš EffiShunter 1000 tak má slušnou šanci stát se standardním vozidlem na švédských a norských kolejích.

Klíčový zahraniční trh má firma v Itálii. Jak vypadá situace tam?

Z pohledu nových kontraktů jsme zde vloni a také ještě z části letos zažili určitou stagnaci, vyvolanou známými důvody jako byla inflace, propad ekonomiky, energetický šok i dopady války na Ukrajině. Nyní už ale zdejší trh opět ožívá. Naše výrobní plány počínaje rokem 2025 se tak



opět začínají plnit lokomotivami 741.7 a 744.1 a také novými DualShuntery 2000 i pro další tamní zákazníky.

V Česku lze registrovat několik výběrových řízení. Jaké v nich má CZ LOKO šance?

Samozřejmě se jich účastníme. Očekáváme složitá jednání a velký tlak na cenu a obchodní podmínky. Ale uděláme maximum, abychom byli úspěšní, protože jak v tendru na modernizaci dalších padesáti lokomotiv řady 742 pro ČD Cargo, tak ve výběrovém

řízení Správy železnic na dodávku padesáti vozidel MUV, máme co nabídnout. Bohaté zkušenosti, ověřené technologie a skvělá vozidla. Nicméně samo o sobě to nestačí, i my musíme být lepší a nabídnout klientům zajímavé podmínky, které je nakonec k pořízení vozidel přesvědčí.

V minulosti se ale firma na podobných zakázkách už podílela.

Přesně tak. V ČD Cargo půjde o třetí, a velice pravděpodobně také o poslední, sérii modernizací původních vozidel ČKD, což celkem představuje 125 kusů ve třech sériích. Pokud jde o Správu železnic, jedná se o čtvrtou sérii speciálních vozidel "Made in CZ LOKO". I zde to bude o velkém tlaku na cenu, termínech a obchodních podmínkách.

Co by to pro firmu znamenalo?

Odpověď je jednoduchá. Pokud bychom obě tyto zakázky získali, udržíme objem zakázek minimálně ještě následující tři roky.

MSV vede nyní Radek Škrobánek

STUDÉNKA ■ Společnost MSV elektronika, v níž CZ LOKO vlastní 20ti procentní podíl, má od února nového generálního ředitele, jímž se stal Radek Škrobánek. Ten se do firmy, specializované na vývoj a výrobu elektroniky, software, řídicích a informačních systémů kolejových vozidel, vrátil po zhruba dvou letech. Dříve v ní pracoval jako obchodní ředitel.

Za svůj hlavní úkol pokládá stabilizaci a restart obchodních vztahů s klienty, které vzhledem k obchodní politice jeho předchůdce v čele firmy byly zásadním způsobem narušeny.

„S panem Škrobánkem spolupracuji mnoho let. Je to profesionální a pragmatičticky založený manažer, a proto se těším na spolupráci. Věřím, že posílí vztahy mezi našimi spo-

lečnostmi rychle vrátíme do původních kolejí, jak to koneckonců bylo před lety,“ říká Jan Kutálek, obchodní ředitel CZ LOKO.

MSV elektronika 30. května otevřela novou průmyslovou halu na výrobu elektroniky, která trojnásobně zvýšila výrobní kapacitu. Díky moderním technologiím, jako je systém průmyslu 4.0, bude výroba nejen efektivnější, ale také šetrnější k životnímu prostředí.

CZ LOKO je opět v ACRI

PRAHA ■ Po několika letech se společnost CZ LOKO stala opět členem Asociace firem českého železničního průmyslu ACRI. „Vedla nás k tomu především potřeba potkávat se s kolegy z oboru a sdílet často společné problémy. V rámci ACRI je to daleko jednodušší a efektivnější, než když jsme se potkávali mimo členskou platformu,“ vysvětluje Jan

Kutálek, obchodní ředitel společnosti CZ LOKO.

Firma se letos již zúčastnila podnikatelské mise do Itálie a Maďarska, kde sama úspěšně působí. „Je ale dobré mít nezávislou platformu, v níž se lze pravidelně setkávat s kolegy z oboru a pracovat ve prospěch celého odvětví, které je významnou součástí českého průmyslu,“ dodal.

Alternativní dodavatel hlavních rámu pro EffiShunter 1000 je znám

S plánovaným zvýšením počtu vyrobených lokomotiv EffiShunter 1000 (řada 744) ve fiskálním roce 2024 a 2025 měl úsek nákupu za úkol najít alternativního dodavatele svařenců hlavních rámu.

Hlavním důvodem je limitovaná výrobní kapacita stávajícího dodavatele a v neposlední řadě je rovněž důležitá diverzifikace, rozložení rizik spojených s dodávkami na požadovaný termín.

Je tedy důležité mít řešení a být připraveni na případný výpadek jednoho z dodavatelů ať už pro akutní nedostatek výrobních kapacit nebo zpoždění dodávek vstupního mate-

riálu od jejich subdodavatelů. Na základě výběrového řízení si společnost CZ LOKO vybrala Strojírny Sviadnov, s nimiž už naši firmu pojí dlouholetá spolupráce. V současné době pro nás vyrábí naftové nádrže, písečníky, některé deformační prvky a chladicí jednotky.

Strojírny, sídlící nedaleko Frýdku-Místku, se zaměřují na výrobu a opravy jednotlivých dílů kolejových vozidel a železničních zařízení, včetně vagónů, lokomotiv a speciálních drážních vozidel. Výroba je certifikovaná pro dodávky do Českých drah, Deutsche Bahn a dalším evropským dopravcům. Firma disponuje moderním strojním vybavením a technologií na vysoké úrovni. Díky bohatým zkušenostem v oboru a specializaci na železniční dopravu dodává svou produkci do řady zemí Evropské unie.

Prototyp hlavního svařence je ve fázi svařených podsestav, které jsou připravené ke stavbě hlavního rámu. Jsou sestavené a zavařené podsestavy špičky přední, zadní a střední část. Zároveň probíhají mezioperační kontroly našimi pracovníky z mechanické konstrukce a oddělení kvality.

Kvalitní alternativní dodavatel hlavních rámu by nám tedy měl v příštích letech pomoci zajistit plynulost výroby lokomotiv EffiShunter 1000, které ve své kategorii představují špičkový moderní stroj, po němž je na trhu stále poptávka.

Pavel Peterka,
vedoucí oddělení nákupu



Svařenec hlavního rámu lokomotivy EffiShunter 1000 v rozpracovanosti.