

Locomotion Excellence®

Josef Gulyás:
Následující roky
mohou být jedny
z nejúspěšnějších

3

**Jak se hledal
alternativní
dodavatel trakční
výzbroje**

4

**Aleš Kabourek
o zavádění
konstrukčního elektro
software Engineering
Base**

5



Nový páteřní informační systém ovlivní budoucnost

ČESKÁ TŘEBOVÁ ■ Nejdůležitější prioritou následujících dvou fiskálních roků je nasazení nového páteřního informačního systému (ERP), který zásadně ovlivní budoucnost firmy.

„V současném stavu jsme efektivitou sdílení informací dávno za hranou našich možností. Děláme chyby, které opakujeme, protože výrobu v Axaptě, našem současném páteřním informačním systému, neřídíme ani neplánujeme,“ vysvětluje generální ředitel Josef Gulyás, proč právě toto téma v plánech vedení firmy dominuje.

Důsledky jsou známé. Tvorí se nepohyblivé zásoby, reakce na problémy není dostatečně rychlá, materiál se neefektivně plánuje, práce s konstrukčními daty není efektivní. To vše pak zbytečně váže obrovský objem financí, což firmu v jejím rozvoji zbytečně dusí.

„Naším cílem je to změnit napříč celou firmou. Už jsme proto ukončili výběrové řízení a uzavřeli smlouvy na zavedení nového ERP od švédského výrobce IFS. O implementaci se postará česká společnost CDC Data. V říjnu jsme celý projekt spustili a bezpodmínečně ho musíme

začít plně používat od dubna 2027,“ dodal generální ředitel. Půjde o největší zásah do fungování firmy nejméně za posledních deset let. Hlavním cílem je řídit a plánovat výrobu v novém ERP, efektivně sdílet data, maximálně zjednodušit procesy, digitalizovat a automatizovat přenos dat od konstrukce konkrétního dílu až po jeho výrobu na „podlaze“ dílny.

Manažeri firmy vidí ve zvládnutí projektu existenční nutnost. Zásadně ovlivní budoucnost, protože umožní snížit rozpracovanost, skladové zásoby, zvýší efektivitu nákupů a kvalitu výroby, přispěje k rychlejšímu zvládnutí servisu. Je to jeden z finálních kroků jak se stát i v tomto ohledu evropskou firmou.

„Je třeba mít na paměti, že v minulosti jsme při zavádění informačních systémů do řízení bohužel částečně selhali. Nyní vidím ale zásadní změnu v tom, že všechny odborné útvary nutnost změny chápou a hlavně chtějí. Osobně nyní projektu extrémně věřím, jakkoliv si uvědomuji, že bude velmi náročný pro všechny z nás,“ uvedl Josef Gulyás.

A přitom zdůrazňuje, že se

ve firmě CZ LOKO konstruuje, vyrábí, opravuje a servisuje velmi unikátní a složitý výrobek ja-

kým kolejové vozidlo je. „Jsme jedinou českou firmou, která tento obor ve světě zastupuje.

A zvládneme-li nové ERP, máme šanci dlouhodobě pokračovat a být ještě úspěšnější,“ uzavřel.



Slavnostní předání první duální lokomotivy DualShunter 2000 DC italskému dopravci Mercitalia Shunting & Terminal se odehrálo na mezinárodním veletrhu InnoTrans v Berlíně. Zatím jsou dokončeny čtyři prototypy, pod smlouvou či v jednaní je více než 20 těchto unikátních vozidel, s nimiž CZ LOKO spojuje budoucnost. Zároveň se připravuje rozšíření pro provoz v Česku a v Polsku a ve střídavé verzi AC. Ta by měla být po roce 2027 určena pro trhy střední a severní Evropy. (Více o InnoTransu na str. 6 - Užitečné srovnání se světem)

Jak se zastavíme a přestaneme rozvíjet, v tu chvíli začínáme ztrácet

Vážené dámy a pánové,
vážení spolupracovníci.

Doba, ve které žijeme, je vlastně nejlepší, jakou pamatujeme. Máme svobodu, práci, dobré školství, zdravotnictví i veřejnou správu, možnost cestovat a poznávat svět, i když ten je stále méně bezpečný. Pravda, vždy může být lépe, ale ten „standard“ v České republice je nejen v evropském, ale i globálním měřítku hodně vysoký. Právě proto, že dost cestuji a potkávám se s mnoha lidmi po světě, mohu porovnat úroveň žití v různých zemích. Vím, o čem mluvím. Važme si toho.

Bohužel jsme se ale obecně stali nárokovou společností, která chce víc a víc, a asi nikdy nebude mít dost. Z mezilidských vztahů se vytratila pokora, úcta a povědomí o tom, že všechno jednoduše něco

stojí a musíme si na to vydělat. Nic není zadarmo jak v rodinách, tak ve firmách, a v případě státu to platí stejně. Bezplatné školství, zdravotnictví, bezpečnostní složky, sociální systém a další služby státu stojí obrovské prostředky, na které musí vydělat podnikatelská sféra. Aby to celé časem nezkolabovalo, je věcí nejen politiků, ale i nás voličů.

Na rozdíl od podnikatelů, politiků, když něco zkaží, prostě v politice skončí a žije si v pohodě dál. Podnikatel zkrachuje a přijde často o všechno, přestože škody jsou ve srovnání s dopady nezdařených politických rozhodnutí vlastně mízivé.

Proto si velice vážím poctivé práce všech, kdo v CZ LOKO pracují a vytvářejí pozitivní hodnoty v podobě opravených či vyrobených lokomotiv. Vymýšlejí je, inovují, zajišťují materiál, starají se o obchod, stejně jako o údržbu a rozvoj našich provozoven. Má-



me za sebou obrovský kus práce a je toho opravdu hodně, na co můžeme být právem pyšní. Díky práci Vás všech se nám daří postupně překonávat následky uplynulého těžkého období. Ty složitosti znáte – covidová

pandemie, rozpad dodavatelských řetězců po začátku války na Ukrajině, razantní zdražení energií, komplikace s dodávkami ETCS, pád ostravské Liberty steel a některé další. Těch opravdu nepříjemných a neočekávaných věcí byla řada.

Naše CZ LOKO je ale díky Vám, skvělým zaměstnancům, obrovskému nasazení všech v čele s generálním ředitelem, postupně překonává. Věřte mi, že pro mě je to ta největší hodnota.

V současné době probíhá další fáze zefektivnění a zprůhlednění celkové činnosti firmy, ať už ve formě změn v dceřiných společnostech jako CZ LOKO Services, CZ PMERREL, PARI CZ Servis. S tím pak souvisí další navažující kroky.

Mohu slíbit plnou podporu dalšímu rozvoji i krokům vedení firmy, které společně pravidelně projednáváme. Musíme si uvědomit, že jak se zastavíme a pře-

staneme se rozvíjet, v tu chvíli začínáme ztrácet. Jako majoritní vlastník mohu slíbit stabilitu, jistotu, klid na práci a plnou podporu.

Chci Vám, vážení spolupracovníci, ještě jednou poděkovat, popřát klidné a pohodové svátky vánoční a do roku 2025 hlavně zdraví, rodinnou pohodu, a jen všechno dobré.

V CZ LOKO se vynasážme, abychom pro to vytvořili ty nejlepší podmínky. Stále ale bude platit, že na všechno si musíme vydělat. Nikdo nám zadarmo nic nedá. Koneckonců už naši předci to věděli, když říkali: Nejlepší místo, kde nalezneme pomocnou ruku, je na konci našeho ramene.

A to jsem měl ve svém životě vždycky na paměti.

Josef Bárta,

majoritní akcionář
a předseda představenstva

Dceřiné společnosti přibývají, skupina roste

ČESKÁ TŘEBOVÁ ■ Investice CZ LOKO nemíří jen do valorizací mezd, zlepšování pracovních podmínek zaměstnanců nebo do výrobních technologií a nových produktů, ale i do „kapitálových akvizic“.

Tyto partnerské či dceřiné společnosti kapitálově propojené s CZ LOKO mají za úkol přinést nové know-how, výrobní či servisní kapacity, personálně a ekonomicky posílit mateřskou firmu nebo ji zastupovat na novém trhu. Letos v březnu byla založena další taková společnost CZ LOKO Services. Jejím dlouhodobým cílem je a bude především efektivní servis, rentabilní a profesionální poprodejní služby.

„Jako první krok jsme vyčlenili provozovnu Letohrad. Bude se rozvíjet jako odborník na servis a údržbu speciálních kolejových vozidel Made by CZ LOKO,“ Další kroky budou následovat,“ uvedl generální ředitel Josef Gulyás. „Jedním z hlavních motivátorů je zásadní zvýšení provozuschopnosti našich lokomotiv a vozidel. Bohužel nejsme zatím schopni dobře reagovat na tržní změny. Na tlak provozovatelů na rychlost a efektivitu servisu a platíme za to astronomické penále. To musíme kriticky změnit,“ vysvětluje.

Letos také CZ LOKO kapitálově ovládlo společnost PARI CZ Servis Kutná Hora, kterou ve-

de jeden ze zakladatelů Jan Paroubek. PARI je specialista na servisní činnosti, ETCS projekty a přípravné práce u modernizací lokomotiv.

Další kapitálová akvizice mířila do společnosti CZ PMERREL Nový Borek na Mělnicku, která díky zakladateli Petru Merrelovi disponuje jedním z nejvyšších know-how na opravy spalovacích motorů CAT.

CZ LOKO také vstoupilo do technologické společnosti Rail Technology a Inneltech. Jde o výrobce trakční výzbroje. Firma také drží podíl v MSV-Elektronika, vyrábějící řídicí systémy lokomotiv CZ LOKO.

„Všechny tyto firmy přináší uni-

kátní know-how, bez kterého bychom nemohli fungovat,“ připomíná Josef Gulyás.

Mezi velmi ambiciózní projekty patří rovněž připravované zavedení výroby vlastních hlavních rámců na celé výrobní portfolio CZ LOKO. Tento strategický projekt se už úspěšně rozbíhá v pronajatém areálu Slovákých strojů v Zábřehu pod hlavičkou CZ LOKO Services. V Česku působí také CZ Logistics, stoprocentní „dceřina“ se specializací na drážní dopravu celé skupiny. V zahraničí má CZ LOKO stoprocentně vlastněné dceřiné společnosti CZ LOKO Italia a CZ LOKO Polska, které představují prodloužené ruce firmy na tam-

ních trzích. Podobný postup firma chystá v Norsku a Švédsku. „Nutně potřebujeme také posílit pozici na Slovensku a v Maďarsku,“ zmínil Josef Gulyás.

Podle Josefa Bártu, majoritního akcionáře, je akviziční strategie v kombinaci s investicemi do lidí, technologií a produktu, jedinou možnou k posílení pozic na trhu. „Naším cílem je specializace. Chceme se dostat blíže k zákazníkům nebo získat kvalifikované profesionály, a tím i dále zkvalitňovat naše služby. Možností je se i těsněji provázat s klíčovými dodavateli či technologicky specializovanými firmami. V tom jsme velmi otevření,“ říká Josef Bárta.



O rostoucí trh ve Švédsku má pečovat dceřiná společnost, jejíž založení se připravuje. Na snímku EffiShunter 1000 společnosti Railcare.



Dceřiná společnost CZ LOKO Italia stojí i za prodejem EffiShunteru 1000 dopravci Ermes Rail.

Personální procesy zefektivní KS Portál. Jeho plné využití je rozloženo do tří let

ČESKÁ TŘEBOVÁ, JIHLAVA ■ Součástí změn, probíhajících v CZ LOKO, se stane i KS Portál, který firma pořídila v srpnu, aby zásadně zefektivnila komunikaci personálního úseku se zaměstnanci. Manažerům pak umožní získávat přehledné personální údaje.

Změna to ale bude postupná, probíhat bude zhruba tři roky. Začne na přelomu let 2024/25 spuštěním modulu pro zpracování prémie THP a skončí v roce 2027 posledním ze dvanácti modulů, jejichž využití se nyní předpokládá.

„Věříme, že nasazením nového

software posuneme naše personální a mzdové procesy na vyšší úroveň. Zároveň urychlíme zpracování potřeb a požadavků zaměstnanců, obracujících se na personální oddělení,“ říká Jiří Kutálek, personální a správní ředitel CZ LOKO.

První do života uváděný modul významně zjednoduší a automatizuje proces udělování měsíčních prémie. V roce 2025 by měly přijít na řadu mimo jiné moduly zpracovávající změny osobních údajů, přehled personálních/osobních dat anebo zůstatků dovolené.

„Plánujeme nasadit moduly, které

zefektivní především časově náročné personální procesy a postupy. Současně ale samotným zaměstnancům umožní online náhled na svá osobní data, včetně zůstatků dovolené, přehledu vzdělávacích aktivit, pracovních poměrů nebo výplatních lístků,“ uvedl Jiří Kutálek.

Nový KS Portál také přispěje ke zkvalitnění oblasti řízení lidských zdrojů, kde část činností a povinností leží na bedrech personálního oddělení a část na líniovém a TOP managementu. Další moduly zase zásadně zjednoduší personální agendu všem stranám.

Plánované moduly do roku 2027

- Prémie THP
- Změny osobních údajů
- Přehled personálních a osobních dat
- Zůstatky dovolené
- Roční zúčtování daně pro THP
- Přehled vzdělávání
- Hodnocení zaměstnanců
- Schvalování a vyúčtování služebních cest
- Ankety a nástěnka
- Adaptace zaměstnanců
- Organizační struktura
- Mobilní aplikace pro zaměstnance

Firma posílí opatření proti krádežím v provozovnách

ČESKÁ TŘEBOVÁ, JIHLAVA ■ Již delší dobu se v provozovně v České Třebové a Jihlavě firma intenzivně snaží zabránit krádežím materiálů a druhotných surovin. Docházelo k tomu v odlehlých částech provozoven, kde jsou druhotné suroviny uloženy. Tyto krádeže se za pomoci Policie ČR postupně objasňují. Záhadnější jsou krádeže či ztrá-

ty materiálů přímo ve výrobě nebo v areálu přes naše zaměstnance nebo za jejich podpory. Ať už se jedná o druhotné suroviny, vzácné kovy, kabeláž, provozní kapaliny, chemické látky a směsi, komponenty nebo spojovací materiály.

Pokud kdokoli zjistí, že něco schází a mohlo by tedy být odcizeno, ať to ohlásí neprodleně svému vedoucímu. Ten celou

záležitost předá k řešení odpovědné osobě ve firmě. Při podezření na spáchání trestného činu se podává oznámení Policii ČR.

Za rok 2024 bylo zjištěno několik případů krádeží materiálů nebo druhotných surovin. Z toho bylo pět trestných oznámení podáno na Policii ČR. Škody celkově přesahly 400 tisíc Kč.

Takové chování vede pouze ke zpřísnění kontrol, k lepší identifikaci materiálu, k investicím do systému zabezpečení a také k omezení či k úplnému zrušení odprodeje materiálu podle Kolektivní smlouvy jako určitý benefit pro zaměstnance, který byl právě k trestné činnosti využíván, a někdy až k rozvázání pracovních poměrů. CZ LOKO bude i nadále tyto

nekalé věci sledovat. V roce 2025 firma připravuje rozšíření kamerového systému hlavně na vnitřní prostory a tzv. mrtvé úhly, aby posílila bezpečnost a prevenci případné trestné činnosti. Je velice smutné, že v kolektivu zaměstnanců se najdou i lidé, kteří se snaží uškodit firmě, a ještě na tom zbohatnout.

Personální a Správní úsek

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

Následující roky mohou být pro firmu jedny z neúspěšnějších. Jen pro to musíme každý něco udělat

Za pár dnů se změní letopočet. Bilancujete rád?

Ani moc ne, protože se vracíme k něčemu v minulosti, co už nelze změnit. Ale faktem je, že bez zpětné vazby, ohlédnutí, se nedá dělat žádné poučení a rozvoj. Nelze se posouvat, aniž bychom si řekli, co jsme udělali dobře a co špatně. Takže ať chci nebo ne, opět si aspoň trochu zabilancujeme.

Jak tedy rok 2024 hodnotíte? Tedy lépe řečeno tu jeho část, která je součástí fiskálního roku, končího v březnu 2025.

Pozitivní je, že si z velké části plníme naše domácí úkoly. Cílem pro toto období byla především stabilizace. Nejen výrobní, ale i ekonomická a především finanční. Bez toho, že vyrobíme zboží za více než čtyři miliardy korun, bez toho, že úspěšně dokončíme velmi problematické projekty ETCS a přechod na hybridní / duální technologie, tak nemáme šanci společnost finančně stabilizovat. To je pro dalších minimálně pět let ultimátní priorita.

Jak si tedy nyní firma stojí?

Jisté je, že rozpočet objemu výroby nesplníme. Zpoždění zakázek, především díky opožděným dodávkám materiálů či hlavních rámců, způsobí propad přes tři sta milionů korun ve fakturaci. Naopak se daří razantně zvýšit ziskovost, dokonce výrazně víc, než jsme plánovali v rozpočtu. Za ocenění stojí také zlepšení efektivity a fondu pracovní doby v českořebovské provozovně. Podařilo se nám zrychlit prodej lokomotiv z lokomotivní půjčovny poté, co se do insolvence dostaly ocelárny Liberty Steel Ostrava, kde jsme měli třináct lokomotiv. Dobře pracujeme i nadá-



le se spotřebou energií a režijními náklady.

Znamená to, že opatření přijatá před rokem, dvěma zafungovala?

Bezesporu jde-li o efektivitu, cenovou a nákladovou politiku. Podařilo se zdražit naše produkty, ale zároveň udržet úroveň nákladů. Nárůst cen dodavatelských řetězců nebyl tak razantní, jak jsme čekali. Není to sice až tak naše zásluha jako spíše důsledek recese, která se v Evropě začíná razantně projevovat. Signalizuje to začátek zpomalení trhu, který bezpochyby přijde. Vzhledem k tomu, že podle uzavřených kontraktů v následujících minimálně dvou letech očekáváme spíše růst objemu výro-

by, například v porovnání s automobilovým průmyslem či ocelářstvím, dovolím si proto opět připomenout, že CZ LOKO je velmi stabilním zaměstnavatelem.

Dlouho firmu trápil už zmíněný tok peněz. Čím to bylo?

To souvisí hlavně s tím, v jaké části vývoje jsme. Od roku 2016 jsme a ještě několik let budeme v rozvojové fázi. Typické pro ni jsou nové produkty, nové řady lokomotiv, nové haly, nové technologie, výhradní provoz ETCS v Česku, dopady evropské politiky Green Dealu s nutností vyvíjet hybridní lokomotivy. To jsou oblasti, do kterých jsme museli investovat opravdu obrovské peníze. Teď je čas, abychom z toho začali pomalu a jistě čerpat.

Jak se to projevilo?

S akcionáři jsme se dohodli, že zpomalíme tempo investic, výrazně snížíme podstupovaná rizika u nových obchodních projektů a prioritou bude finanční stabilizace firmy. Jak zásadní vliv to bude mít na tržní pozici CZ LOKO v Evropě, odpoví následujících pět let.

Má to rovněž říspět k posílení finanční stability?

Přesně tak. Je třeba si uvědomit, že naši konkurencí jsou násobně větší a především finančně silnější firmy jako je Siemens, Alstom či CRRC. V tomto ohledu je CZ LOKO svou velikostí unikátní. A také svou nezávislostí. Jednoznačně jsme se dohodli s majoritním vlastníkem Josefem Bártou, že si nezávislost, která je jednou z hlavních výhod co máme, nechceme nechat vzít.

Kdy bylo firmě nejhůře?

Velmi kritické bylo letošní léto a podzim, kdy jsme například u dodavatelů byli už téměř tři měsíce po splatnosti. Nyní už je situace výrazně stabilnější. U dodavatelů jsme platby stáhli pod měsíc, ostatní platíme na čas. Prioritou jsou samozřejmě zaměstnanci. Do konce prvního kvartálu 2025 by se měla situace ještě výrazně zlepšit a v průběhu fiskálního roku 2025/26 chceme začít tvořit finanční rezervy a začít zásadně snižovat zadlužení společnosti.

Co je třeba ještě dotáhnout?

Zlepšit kvalitu na výstupu, především v českořebovské provozovně. Stále se tam opakují při výstupní technické kontrole ty samé závady. Stále trvá problém předávání většiny výkonů až na konci měsíce. Nízká provozuschopnost nás stojí obrovské peníze

v řádu desítek milionů korun, což je také bohužel způsobeno neochotou dotčených odborných útvarů společně pracovat na nápravě a vnímat cíl a dopady.

Může v tom pomoci zavádění nového páteřního informačního systému?

Tím řešíme hlavně následky částečného selhání při implementaci Axapty v letech 2006 až 2012. To, že neřídíme výrobu v páteřním informačním systému, náš obrovský zpomaluje. Tohle budou témata příštích fiskálů. Projekt implementace nového ERP musíme zvládnout, pro rozvoj firmy je to kritické, je to naše budoucnost jak být efektivnější. Velmi v něj věřím. Udělá z nás konečně i v tomto ohledu evropskou firmu v oblasti automatizace a digitalizace. Jsem optimista!

Co z toho plyne pro rok 2025?

Pro fiskální rok 2025 zůstanou cíle velmi podobné tomu letošnímu. Předpokládáme růst výroby. Když to zvládneme, zásadně zvýšíme rentabilitu, což nám umožní opět rozumně valorizovat mzdy, investovat, rozvíjet vlastní produkt a firmu finančně stabilizovat.

Co si tedy přát?

Před vánočními svátky a na přelomu roku, chci poděkovat všem lidem v CZ LOKO za spolupráci a popřát především pevné zdraví, trochu štěstí. Pokud budeme stát nohama pevně na zemi, tak věřím, že následující roky mohou být pro CZ LOKO jedny z neúspěšnějších, a možná neúspěšnější, v historii. Stačí, jedna drobnost, abychom pro to každý byl ochoten něco udělat. Nebyli jsme lhostejní k rozvoji firmy a byli připraveni si vzájemně pomoci napříč úseky.

Terminály Čepra budou na nejnáročnějších vlečkách obsluhovat také dva EffiShuntery 1000

PRAHA ■ Státní společnost ČEPRO, patřící mezi největší dodavatele pohonných hmot v Česku, svůj lokomotivní park doplní o dvě moderní lokomotivy EffiShunter 1000 (řada 744) od výrobce CZ LOKO.

První převezme už na přelomu let 2024/25 a v terminálu Loukov na Kroměřížsku jím nahradí výkonově slabší model 723.7. Součástí dodávky ve vlečkové verzi je i příprava na osazení mobilní části evropského zabezpečovače ETCS (Level 2). Druhý, který ČEPRO nasadí pro obsluhu terminálu pohonných hmot ve Šlapanově u Havlíčkova Brodu, převezme během roku 2025.

„Jde o lokomotivy, které provoz na nejnáročnějších vlečkách Čepra bezpečně zajistí. Obě vlečky

jsou pověstně stoupáním do obilouku, a právě zde se ukazuje, že přenos výkonu nezávislé trakce AC/AC oproti koncepci AC/DC a její vyladění, je klíčový pro plynulý posun železničních souprav. A v tom je EffiShunter 1000 i v evropském srovnání jedinečný,“ říká Martin Stejskal, Key account manager senior CZ LOKO.

Jejich nasazením ČEPRO posílí zajištění bezpečných a plynulých dodávek pohonných hmot do skladovacího systému. Lokomotivy této řady se vyrábí podle jednotných evropských norem TSI a vedle Česka jezdí v řadě zemí, včetně Švédska, Itálie nebo Slovenska.

CZ LOKO se současně dalších 48 měsíců postará o revize, ser-

vis a opravy lokomotivního parku Čepra, když uspělo ve vypsání veřejné zakázce.

„Navazujeme na předchozí podobné smlouvy a velmi si toho ceníme. Servisní služby jsou jednou z našich rozvojových priorit. Vidíme v nich velký potenciál a tomu proto musí odpovídat i jejich úroveň a kvalita,“ uvedl Jan Kutálek, obchodní ředitel a člen představenstva CZ LOKO.

Zákazníci se tak mohou věnovat jen svému byznysu. Pro ČEPRO to znamená zajištění plynulé obsluhy terminálů pohonných hmot bez dalších starostí souvisejících s provozem lokomotiv. Mezi nimi jsou i čtyři EffiShuntery 600 a jeden EffiShunter 300, které si firma pořídila v minulých letech.



Tak bude vypadat EffiShunter 1000 v barvách společnosti ČEPRO.

Jak se hledal alternativní dodavatel trakční výzbroje Ineltech pro stěžejní řadu lokomotiv 744

OSTRAVA ■ Vývoj drážních vozidel je specifická a náročná disciplína. Zkušenost říká, že navrhnout, zrealizovat a schválit pouhou dílčí změnu trvá roky. A v případě náhrady trakčních komponent na nosné řadě lokomotiv tomu nebylo jinak.

Neměň, co funguje, neřeš, co tě nepálí?

Na začátku každého snažení je dobré si odpovědět na základní otázku – proč? Motivace byla jasná – nelze bez rizika, a k tomu za výhodných podmínek, nakupovat unikátní komponentu od jediného schváleného dodavatele, navíc s nejistou budoucností. Proto začalo hledání alternativy.

První email s hrubým zadáním pro nově vybraného dodavatele jsem poslal v půlce srpna 2021. Tomu ještě předcházela jednání o základní koncepci, zástavbových možnostech a okrajových podmínkách řešení, nicméně lze říct, že vývoj alternativní trakční výzbroje pro lokomotivy řady 744 začal před třemi lety.

S ohledem na aktuální datum se to může jevit jako neúměrně dlouhá doba, ale je nutné si uvědomit, že vývoj kompletní trakční výzbroje pro lokomotivu (tedy trakčních střídačů i rozváděče pomocných pohonů – a to jak hardware, tak i software) je složitá disciplína.

Takovýto projekt vyžaduje dostatek času v návrhové a konstrukční fázi (v tomto konkrétním případě ještě ztížené o nutnost zachování rozměrových parametrů a umístění připojovacích míst pro zajištění snadné zaměnitelnosti s dosud používanými komponenty), následované výrobou prototypových dílů a jejich zkouškami v laboratorních podmínkách.



Mezinárodní spolupráce i rozsáhlejší schvalování

To bylo realizováno v prostorách Žilinské univerzity, kde byl sestaven zkušební stav, v rámci kterého testované trakční střídače poháněly pro zkoušky zapůjčené trakční motory TAM1084. Teprve po těchto zkouškách mohlo dojít k dosazení komponent na lokomotivu a zahájení oživovacích procedur.

Na základě časového harmonogramu výše zmíněných prací byl proveden výběr lokomotivy vhodné pro uskutečnění této změny. Z několika variant byla vybrána lokomotiva číslo 744.161 pro zákazníka Hrochostroj.

Poté, co kolegové v Žilině, resp. v Nové Dubnici úspěšně dokončili výrobu a laboratorní testování trakčních celků, došlo k jejich

expedici do našeho jihlavského závodu a montáži na lokomotivu. Po kompletním „doskládání“ lokomotivy bylo třeba ji naučit správně fungovat s novými „orgány“, tedy bylo třeba upravit jí „mozek“. Toto je parketa kolegů z MSV elektronika a AŽD, takže ladění se nadále odehrávalo v trojkombinaci CZ LOKO – Ineltech – MSV elektronika (AŽD).

Protože se jednalo z legislativního hlediska o významnou modifikaci lokomotivy, bylo třeba podstoupit rozsáhlejší schvalovací proces než například při náhradě světel nebo radiové vysílačky. A protože lokomotiva byla na začátku z tohoto pohledu nezpůsobitelná k provozu kdekoli mimo areál (resp. zkušební dráhu v jihlavském závodě), začaly se hledat způsoby jak a kde ji „naučit“ spolehlivě jezdit.

Pro prvotní ladění jsme od července získali povolení zkušebního provozu na pro nás, dá se říci, domácím hřišti vlečce Pávov. Ale také, protože jsme chtěli lokomotivu opravdu poctivě otestovat, jsme navázali na z minulých let prověřenou spolupráci s vlečkou velkolemu Čertovy schody. Tam nás kolegové nechali několik dní tahat soupravy vozů, což nám (a zejména kolegům z Ineltechu) v této fázi oživování velmi pomohlo.

Tři roky úsilí se vyplatily

Lokomotiva se následně přemístila domů do Jihlavy, kde proběhly další úpravy, testování v podmínkách skutečného provozu odhalilo slabá místa zejména u rozváděče pomocných pohonů – což je dobře, proto jsme tam s lokomotivou jeli!

Po odladění těchto drobných nedostatků došlo v srpnu letošního roku k přesunu lokomotivy na zkušební okruh, kde se nejprve podrobila ladění trakce ve vyšších rychlostech (na vlečkách bylo možné lokomotivu otestovat do maximální rychlosti 30 km/h), následně typovým zkouškám, kde došlo k ověření trakční charakteristiky lokomotivy s novým pohonem, měření hluku a zejména měření elektromagnetické kompatibility.

Lokomotiva zkoušky absolvovala úspěšně a opět se vrátila do Jihlavy. Proběhlo ještě rozšíření povolení provozu na vlečku Šlapanov, kde u příležitosti prezentace pro zákazníka Čepro došlo k úspěšnému otestování funkcí lokomotivy, které v rámci typových zkoušek nebyly vyzkoušeny, ale které jsme si vyzkoušet chtěli (například rozjezd se soupravou ve stoupání). Poté již lokomotiva pouze vyčkávala do doby obdržení všech potřebných dokumentů nutných pro provoz na celostátní síti. Tyto dokumenty se podařilo zkompletovat během září a října, a tak ke konci října 2024 mohlo dojít k finálnímu předání lokomotivy zákazníkovi. Co říci závěrem? Nebylo to snadné, bolelo to, trvalo to, ale nakonec se povedlo a my dnes máme alternativního dodavatele trakční výzbroje pro naši stěžejní řadu lokomotiv. Od prvotních úvah po realizaci, resp. předání funkční a schválené lokomotivy zákazníkovi uplynuly více než tři roky. Zkušební provoz nařízený Drážním úřadem již bude tou pomyslnou třešničkou na dortu.

Michal Benický, senior projektant

Controlling obchodu a nákupu vede Tereza Venclů

Novou vedoucí controllingu obchodu a nákupu společnosti CZ LOKO se od října stala Ing. Tereza Venclů, která do té doby pracovala na pozici specialisty tohoto útvaru. Ve funkci nahradila Karla Havlíčka, který se stal ředitelem dceřiné společnosti CZ LOKO Services.

Co se pro vás změnilo?

Principiálně se nezměnilo nic. Největší změnou je pro mě nová zkušenost s vedením a adaptací své podřízené, která nastoupila do CZ LOKO přes výběrové řízení. Nyní se sžívám s novou funkcí a pozicí, jsou to nové poznatky v obou směrech. Snažím se, aby přechod byl co nejhladší.

A pokud jde o práci?

Pokračuji v tom, co můj předchůdce podle mě správně nastavil. Nicméně na rozdíl od něj, kdy byl hodně vytížený také řízením projektu TŽV Gredel, mám více prostoru se soustředit na detaily.

Na co se zaměřujete?

Především se zaměřuji na přesné plánování obchodních dat a sladění dat mezi ostatními úseky, aby forecast tržeb a hospodářského výsledku byl co nejpřesnější. A to hlavně kvůli tomu, aby management mohl dělat kvalifikovaná rozhodnutí, ať již o dalším směřování společnosti nebo o zavedení nutných opatření.

Bez správných a validních dat, kterým rozumíte a chápete, jak vznikají, nelze žádnou firmu dobře řídit. Pro každou společnost je dobrý controlling zcela zásadní. S tím souvisí i tvorba podkladů pro cash-flow plán společnosti. To je moje další velká priorita.



Proč je dobrý controlling tak důležitý?

Bez něj prostě nic nejde. Té-

měř veškeré příjmy a výdaje, které CZ LOKO za hospodářský rok má, jdou přes úsek obcho-

du a nákupu. Je tedy nutné udržovat výhled aktuální a co možná nejpřesnější. Jakákoliv datová nepřesnost může mít zásadní negativní dopady do finančního řízení a stability společnosti.

Další důležitou částí je zpětná analýza reportovaných dat. Jinými slovy, jestli byly naše výhledy správné nebo ne. Pokud ne, tak proč a jaká uděláme nápravná opatření, aby se to již neopakovalo.

Jak dlouho jste ve firmě, kde jste pracovala?

V říjnu to byly tři roky, co jsem nastoupila jako specialista controllingu obchodu a nákupu. Nejsm první ani poslední, kdo uvnitř firmy učinil jistý kariérní postup. V tom je CZ LOKO skvělou firmou, že často sází a dává prostor vlastním zaměstnancům. Děkuje se za rozhovor.

Aleš Kabourek, manažer Engineeringu, o zavedení konstrukčního elektro software Engineering Base, říká:

Hlavním přínosem je systematizace dat a jejich propojení mezi obory

Už jste se setkal s otázkou, proč něco měnit, když to funguje?

Občas podobnou větu zaslechnu. Ale vlastně je to přesně naopak. Jak říkal už Albert Einstein: „Definicí čirého šílenství je dělat věci stále stejně a očekávat jiný výsledek“. A my nejsme šilenci. Jsme moderní firmou, která chce inovovat výrobky, služby i postupy práce.

Vloni po svém nástupu do role manažera Engineeringu jsem spolu s kolegy pojmenoval několik oblastí k digitalizaci, kde se vyplatí investovat a změnit způsob, jakým například připravujeme a vydáváme dokumentaci. Po několika jednáních a schválení investice jsme rozjeli projekt. Zavedeme Engineering Base.

Co o tom rozhodlo?

Na začátku bylo vědomí, že postupy, kterými tvoříme, kopírujeme a pozměňujeme elektro dokumentaci, v nové době rychlejších a četnějších projektů už prostě neobstojí. Konkurenti i někteří dodavatelé dávno přešli na systém práce v databázi s podporou grafiky. I my jsme v minulosti ten pokus udělali, když nymburská elektro konstrukce zpracovala několik projektů lokomotiv v programu RUPLAN. Ten ale časem zastaral a ztratil podporu vývojářů. A mezitím vznikalo vše čárové, textově a hlavně pracně v prostém CADu.

Jaký byl start a průběh implementace?

Pod vedením vybraného dodavatele jsme připravili projektový plán zavedení soudobého a osvědčeného programu E-Base. Ten slouží hlavně elektro projektantům, konstruktérům a technologům k rychlejší a systematizované práci mezi sebou. A jeho hranice tím nekončí. Lze v něm zvládnout i fluidní, tedy pneumatická, hydraulická schémata i další obory, s výhodou opakovatelností, jednotných katalogů prvků. A to včetně automatizace přípravy výstupů pro výrobu.

Překvapilo vás něco?

Každá změna z podstaty vyvolá otázky či dokonce odpor. Co uděláme s historickou dokumentací? Kde vezmeme čas na překreslení? Jak si zvykne na zcela jiný postup práce? V čem bude ten přínos? Otázek padalo mnoho. Nezbylo tedy, než začít postupně odpovídat a řešit.

Zvolili jsme si, jak se později ukázalo, velmi zkušeného a praktického dodavatele, firmu Technodat Elektro ze Zlína. Ta nejen že pomohla projekt nastartovat, ale také úspěšně odpracovat a dotáhnout s námi do zdárného konce.

Připomenete nám, jak vše probíhalo?

Projekt jsme spustili v dubnu 2023 a přesně za rok jsme v E-Base začínali tvořit první ostrý projekt, lokomotivu 744.164 pro společnost GJW. Předtím ale v systému za pomoci Technodatu a pod naším vedením vznikly dva pilotní projekty, 742.7 ČDC a 744.162 SUAS, které pomohly naplnit daty a grafikou naši novou databázi.

Ostrý provoz samozřejmě doprovázelo mnoho nápadů, jak věci vylepšit, zrychlit, automatizovat. Dodavatel k tomu připravil několik maker a exportů, které to umožnily. Zároveň stále pokračovala spolupráce na plnění databáze dalšími projekty, které jsou součástí našeho živého portfolia. Počátkem listopadu databáze obsahovala sedm celých projektů včetně obvodových schémat, schémat zapojení, konektorů a specifikací ovladačů.

Jaký je současný stav?

Z E-Base už dnes umíme exportovat postupně i tzv. specifikace elektro komponent, které následně slouží oddělení rozpisu k tvorbě výrobních kusovníků. V systému nyní aktivně pracuje šest elektro konstruktérů a jeden elektro technolog. Další se školí.

V čem vidíte největší přínosy?

Po zvládnutí úvodních překážek a obav se ukazuje, že



hlavním přínosem je systematizace dat, jejich propojení mezi obory, zásadně rychlejší vydávání dokumentace a její kopírování do dalších projektů. Efektivní je i export popisů na vodiče a dále tvorba zapojení konektorů.

A co dál? Jaké jsou další možnosti?

Ambicí je v E-Base postupně zpracovat všechny živé projekty našich lokomotiv. Když v tom vytrváme, v budoucnu se nám tato investice vrátí i při práci na dokumentaci při opravách a mo-

dernizacích takto nakreslených vozidel, tzv. L3 a L4 opravách.

Znamená to, že rok a půl práce už přináší očekávané výsledky?

Je to tak. Uvedu příklad. Pro schválení traťového přístupu jednotlivých druhů lokomotiv jsou požadovány funkční schémata zapojení. Pro výrobní účely jsou zapotřebí detailní montážní schémata s polohovými a typovými informacemi. Z grafického hlediska se jedná o dva rozdílné typy dokumentů. Platforma Engineering Base ale umí oba typy dokumentů datově propojit, což zjednodušuje, zpřesňuje a urychluje jejich vytváření.

Měřitelným výstupem je pak třiceti až padesáti procentní zkrácení času konstruktéra na vydání dokumentace nového projektu. Tím pádem se tvoří kapacitní úleva při aktuálním převisu projektů.

Shrnou-li, systém přináší online vazbu mezi elektro projekčními a zapojovacími schémata a poskytuje přímou vazbu na výstupy sestavy svorkovnic, kusovníky. Zároveň umožňuje vazbu se specifikací komponentů a generované výstupy pro technology. Další výhodou je práce na jednom projektu pro elektro, technologii a pneumatiku nebo standardizace v provedení projektů. O časové úspoře při změnovém řízení už byla řeč.

Co dál se tedy díky projektu podařilo?

Dodrželi jsme jak čas, tak rozpočet projektu. Vznikl komplexní metodický pokyn práce v E-Base a zapojili jsme technology i pneumatickou konstrukci. Cením si i toho, že jsme si vychovali externí kapacitu konstruktérů Technodat pro práci na dalších projektech.

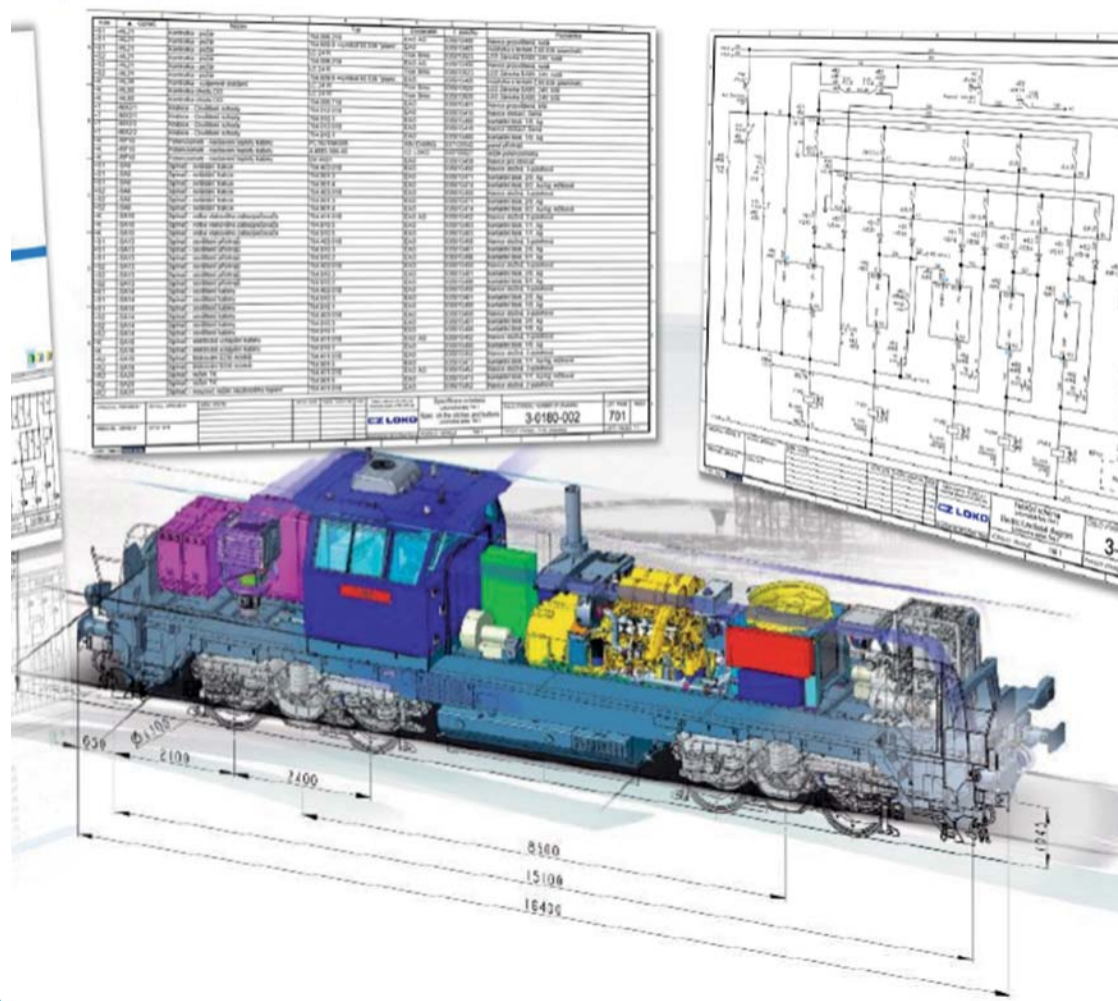
Digitalizovali jsme také projekty novovýroby 742.7, několik 744.16x, vzniká i Dual 2000 DC, připravili jsme přenosový můstek na PLM a máme jasno i směrem k napojení na informační systém. Je za tím opravdu hodně práce.

Jak bude tedy digitalizace předvýrobních etap pokračovat?

Je před námi další rozvoj platformy PLM jako nástroje pro řízení konfigurací, variant a změn lokomotiv, zahrnující správu multioborových konstrukčních kusovníků, průvodní dokumentace schvalování vozidel i technického marketingu. Přínosy jednoznačně vidíme v napojení těchto dat na práci technologie výroby a na přípravu výrobních kusovníků oddělení TOV.

Za tuto úvodní etapu chci velmi poděkovat celému projektovému týmu včetně nezbytné podpory našeho IT, neutuchající systematické práci Dana Pánka, věcných podnětů Ondřeje Macka a také kolegům z Technodatu za jejich flexibilitu a metodické vedení.

Elektro projekční a konstrukční řešení



Berlínský veletrh nabídl užitečné srovnání se světem. Na InnoTransu spolu s Zeppelinem

BERLÍN ■ Duální lokomotiva DualShunter 2000 byla hlavním exponátem, s níž se společnost CZ LOKO představila v září na berlínském InnoTransu, největším světovém drážním veletrhu. Vlastní výstavní expozici pak vytvořila spolu s německým Zeppelinem, s nímž je kapitálově propojena už řadu let.

„Návštěvníci a hosté veletrhu to bezesporu ocenili. Ve společném stánku jsme měli stále plno,“ říká Jan Kutálek, obchodní ředitel CZ LOKO. Ten návrat po šesti letech hodnotí jako velmi užitečný a potřebný, neboť je důležité sdílet zkušenosti a sledovat trendy.

„Potěšilo nás, že ve vztahu k produktům nezaostáváme a držíme trendy. Konkurence řeší úplně stejné problémy jako my. Pokud jde ale o technologie, držíme se spíše konzervativního směru, nijak však přitom výrazně nezaostáváme,“ hodnotí srovnání s konkurencí.

Tu na InnoTransu tvořilo přes 2000 vystavovatelů, především výrobců železničních vozidel, komponentů, příslušenství, elektroniky nebo specializované technologické firmy.

V jedné z hlavních hal přitom tandem CZ LOKO – Zeppelin měl za sousedy hned tři silné značky Stadler, Softronic a ProgressRail.

Lokomotiva DualShunter 2000 DC, schopná provozu v závislé i v nezávislé trakci, byla vystavena na hlavní ploše. Druhý den byla slavnostně „předána“ italskému majiteli.

„Věříme v budoucnost duálních lokomotiv, které dávají smysl a jsou použitelné na celé síti bez omezení, na rozdíl od vodíkových nebo bateriových technologií, kdy je potřeba také investovat obrovské částky do infrastruktury,“ dodal Jan Kutálek. Zatím jsou dokončeny čtyři prototypy, v závěrečné fázi je i schvalovací proces. Pod smlouvou či v jednání je více než 20 těchto vozidel. Zároveň se připravuje rozšíření pro provoz v Česku a v Polsku a ve střídavé verzi AC, která by měla být po roce 2027 ur-



Veletržní tým CZ LOKO, který firmu zastupoval na největší světové přehlídce drážní techniky.



Společná výstavní expozice CZ LOKO a Zeppelinu se v konkurenci dalších více než dvou tisíc vystavovatelů neztratila.



čena pro trhy střední a severní Evropy.

Veletrh ale také ukázal, že oproti konkurenci je velký prostor ke zlepšení v poprodejních služ-

bách, především při sbírání dat z provozu vozidel. A také předpokládáné údržbě a on-line servisní podpoře, vyhodnocování závad, zpětné vazbě z provozu či rych-

lostí přijímání preventivních a ná-

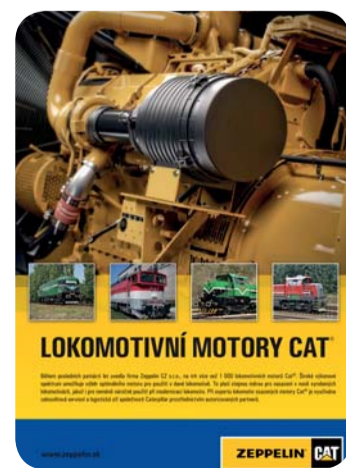
pravných opatření. „Hodně jsme se v této oblasti v posledních letech posunuli, ale i tak je nutný neustálý rozvoj,“ do-

dal obchodní ředitel Jan Kutálek. Rok 2026, kdy se bude další InnoTrans konat, opět s účastí CZ LOKO, tedy ukáže, kam firma za dva roky došla.

Dvacet let partnerství s Zeppelinem

Letos to je 20 let, co německá společnost Zeppelin kapitálově vstoupila jako strategický partner do firmy CZ LOKO. V ní se v roce 2004 stala prostřednictvím své české dceřiné společnosti Zeppelin CZ se 49 procenty druhým akcionářem. Už v této době šlo o významného obchodního partnera, který v Evropě zastupuje americkou firmu Caterpillar.

„Jde o korektní, dlouholeté partnerství, kterého si velmi vážím,“ říká Josef Bárta, majoritní vlastník CZ LOKO.



Duální lokomotiva DualShunter 2000 byla hlavním exponátem CZ LOKO na veletrhu.

EffiShunter 1000 je na trhu stále oblíbenější

Společnost CZ LOKO v uplynulých měsících realizovala v Česku i v zahraničí hned několik zajímavých zakázek, které se týkají zbrusu nových lokomotiv EffiShunter 1000. Ty jsou nejprodávanější lokomotivou Made by CZ LOKO.

Ještě před pár lety přitom tvořily hlavní pracovní náplň modernizace starších lokomotiv z produkce ČKD. V současné době začínají stále větší význam získávat nově vyráběné lokomotivy. První prototyp 744.001 opustil výrobní závod v České Třebové před čtrnácti lety a stal se zároveň základním kamenem pro sériovou řadu EffiShunter 1000, jejíž parametry oslovují zákazníky napříč Evropou.

Zákazníci ve Švédsku a Itálii

Trhem, který roste je Švédsko. Zatím zde zákazníci objednali necelé tři desítky EffiShunterů 1000. Jejich největší provozovatel Railcare si je najímá od lokomotivních poolů Trainpoint Norway a AC Finance. Do země se prodalo dosud deset těchto lokomotiv. Další budou následovat v příštím roce.

Naopak tradičním trhem je Itálie, kam bylo dodáno přes 100 lokomotiv, z nichž 38 tvoří nové EffiShunter 1000. Zatím poslední převzal v listopadu dopravce ERMES Rail, který byl založený konsorciem firem z oblasti průmyslu a logistiky k realizaci přeprav z přístavů na severu země do terminálů Montirone a Brescia. Spolu s lokomotivou 744.182 pro ERMES Rail dorazily do Itálie také dva modernizované stroje 741.768 a 769, které budou sloužit během výluk na stavbách společnosti Scala Virgilio & Figli.

Nové legislativě vyhovějí i další dopravci

Během listopadu byly předány dvě EffiShunter 1000 také tuzemským zákazníkům. Druhou lokomotivu tohoto typu převzal SUAS Transportation Service,

působící především v přepravách hnědého uhlí na Sokolovsku. Lokomotivu EffiShunter 1000 nasadila do provozu také stavební společnost Hrochostroj. Jde o vůbec první lokomotivu v jejím přímém vlastnictví, dosud si na všechny přepravy lokomotivy najímala. Do konce roku pak tři EffiShunter 1000 získá ještě stavební společnost GJW Praha. Samozřejmě výbavou všech těchto strojů je evropský zabezpečovač ETCS, který bude tvořit povinnou výbavu postupně na všech hlavních tratích v Česku.

Dokončená série modernizací pro ČD Cargo

Přestože v počtu zakázek začínají převládat nově vyráběné lokomotivy, v celkových počtech stále vedou modernizace, prováděné ve velkých sériích. V listopadu tak byla dokončena pětadvacetikusová série modernizací řady 742 ČD Cargo. Společně s první sérií tak tento nákladní dopravce disponuje již 75 lokomotivami EffiShunter 1000M.

CZ Logistics doplní svůj vozový park

Svůj EffiShunter 1000M získá začátkem roku 2025 také dceřiná společnost CZ Logistics, která se zaměřuje na zkušební jízdy a přepravy vozidel. Vyžádala si to změna organizace práce v okolí českořeberské provozovny, kde bude na všech tratích procházejících městem zaveden výhradní provoz pod dohledem evropského zabezpečovače ETCS. Nově dodaná lokomotiva tak umožní „vyvážení“ vozidel bez tohoto systému na zkušební jízdy mimo hlavní koridor.

Dalibor Palko



Rozpracovaná trojice lokomotiv EffiShunter 1000 pro GJW Praha v jihlavské provozovně.



Poslední lokomotiva druhé série 742.792 pro ČD Cargo v České Třebové.



Lokomotivy 741.768 a 769 po dokončení v České Třebové.

Charitativní sbírka pro krnovskou školu a školku poničenou povodní

Po úspěšné sbírce na léčbu nemocného kolegy se zaměstnanci společnosti CZ LOKO rozhodli pokračovat v pomoci tam, kde je to potřeba. Tentokrát se spojili, aby podpořili školu a školku pro handicapované děti se speciálními vzdělávacími potřebami pod správou Slezské diakonie Krnov, které byly v září zasaženy ničivou povodní.

Škola, která slouží jako vzdělávací i sociální centrum pro děti se zdravotním znevýhodněním, přišla o většinu vybavení, ačkoliv samotná budova pojištěna byla. Pojištění ale náklady na obnovu interiéru a vybavení nekryje.

Zaměstnanci CZ LOKO proto iniciovali sbírku, která by škole a školce pomohla vrátit se k běžnému provozu a obnovit kvalitní podmínky pro vzdělávací

ní dětí s různými typy postižení. Cílem je vybrat 200 tisíc korun na nákup vybavení do učeben, herny i na zahradu, kde děti tráví hodně času. V rámci Dobrovýzvy, vytvořené pod již založenou sbírkou na platformě Donio, lze přispět libovolnou částkou. Firma

CZ LOKO se ke sbírce připojila finančně i organizačně.

Sbírka trvala do 5. prosince, a skočila tedy po uzávěrci vydání našich novin. Již během několika málo dní po jejím vyhlášení se ale vybral 175 600 Kč, a proto věříme, že cílová část-

ka byla dosažena či překročena. To ukazuje, že zájem a podpora dobré věci nám nejsou cizí.

„Minulá sbírka nám ukázala, jak moc můžeme společně pomoci. Je žádoucí, aby se děti mohly vrátit do školy co nejdříve. Obzvláště v případě dětí se specif-

kými potřebami je návrat k původnímu režimu velmi důležitý,“ uvedla Ivana Krátká, vedoucí personální administrativy. Slezská diakonie vyjádřila zaměstnancům i firmě CZ LOKO velké poděkování a ocenila jejich zájem o osud tohoto zařízení.



Krnovská škola a školka pro handicapované děti se speciálními vzdělávacími potřebami přišla při zářijových povodních prakticky o celé vybavení.



Národní den železnice v České Třebové přilákal přes jedenáct tisíc návštěvníků

ČESKÁ TŘEBOVÁ ■ Společnost CZ LOKO se s hrdostí zúčastnila říjnového Národního dne železnice 2024, který letos České dráhy uspořádaly ve svém depu v České Třebové. Během soboty a neděle ho navštívilo přes 11 300 lidí, tedy rekordní počet od roku 2019, kdy bylo zavedeno vstupné.

„Domácí“ CZ LOKO na něm představilo svou nejnovější portfoliovou lokomotivu DualShunter 2000. Inovativní model navazuje na tradici spolehlivých a výkonných lokomotiv Made by CZ LOKO. Unikátní formou kombinuje technologie, umožňující jak dieselový, tak elektrický provoz. Prohlédnout si tento výjimečný stroj zblízka chtělo opravdu hodně návštěvníků.

Zájemci se mohli zároveň podrobněji seznámit s firmou, jejími hodnotami a podnikatelskými cíli. A také se setkat se zástupci personálního oddělení a získat infor-



Součástí představení CZ LOKO byl také veletržní vagon, poskytující informace o firmě.

mace o pracovních příležitostech ve firmě. Byli mezi nimi nejen odborníci z oboru, ale také příznivci železnice.

Vedle řady nejmodernějších železničních vozidel, reprezentovaných na Národním dnu právě třeba lokomotivou DS 2000, bylo k vidění i mnoho těch historických.

Pořádající České dráhy program obohatily o sobotní noční světelnou show. Výtěžek z nedělního vstupného ve výši 330 tisíc korun byl určen na odstranění škod

po povodních v Bohumině. Kvůli záplavám byl také tradiční zářivý termín akce o měsíc posunut.

Irena Müllerová,
vedoucí marketingu



Společnost CZ LOKO byla na Národním dnu železnice vidět. Na nástupištích i v útrobách svého veletržního vozu. Hlavně ale na kolejích – DualShunter 2000 první zleva.

Zaměstnanci pomohli kolegovi v nouzi. Na jeho zahraniční léčbu vybrali přes čtvrt milionu

Vzájemná podpora a soudržnost nejsou zaměstnancům CZ LOKO cizí. Dokázali to svým úsilím při organizování sbírky na zahraniční léčbu nemocného kolegy Václava Petrásy. V těžké životní situaci, kdy vážně onemocněl, pomohla i samotná firma a odborová organizace.

Sbírka probíhala hned dvěma způsoby. V rámci Dobrovýzvy, vytvořené pod již založenou sbírkou na platformě Donio, se vybíraly finanční prostředky určené na nákladnou zahraniční léčbu. Kromě toho probíhala i hotovostní sbírka, jejímž cílem bylo pomoci rodině překlenout finanční propad příjmu způsobený dlouhodobou pracovní neschopností. Tyto pro-



Václav Petrás a Karel Broulík při předání výnosu sbírky.

středky měly sloužit k úhradě běžných výdajů na chod domácnosti v náročném období.

Do celé akce se zapojili zaměstnanci napříč firmou, od dělníků až po vedení.

Sbírka vynesla 265 tisíc korun a po jejím ukončení došlo k osobnímu předání finančního daru. Zástupci CZ LOKO předali Václavovi, který je nejen dlouhodobým zaměstnancem ale i letitým dobrovolným hasičem a tatínkem tří dcer, které sám vychovává, hotovost s přáním, aby mu tento příspěvek pomohl nejen finančně, ale i psychicky. A dodal mu sílu v náročném období.

„Vašek byl mile překvapený a dojatý nejen vyšší vybrané částky, ale i solidaritou a velkým zá-

jmem kolegů, což mu dodalo novou motivaci a energii do dalších etap léčby. Tímto by chtěl poděkovat všem, kteří na něho mysleli a zapojili se do této sbírky,“ říká Ivana Krátká, vedoucí personální administrativy.

Jde o výrazný projev kolegiality, soudržnosti a lidskosti v rámci firmy.

„Jsme hrdí na to, jaký přístup mají naši zaměstnanci k sobě navzájem. Tato sbírka ukazuje, že v CZ LOKO nejsme jen kolegové, ale i lidé, kteří se dokážou semknout a podpořit dobrou věc. Jsme rádi, že sbírka splnila účel a přeje-me Vaškovi brzký návrat mezi nás,“ uzavřela.