

# ŠKODOVÁK

## UDÁLOST

Tramvaje  
v Bratislavě ujely  
milion kilometrů

## UDÁLOST

Škoda vyhlásila  
své nejlepší

## UDÁLOST

Jak se připravit  
na Škoda FIT půlmaraton?



---

# OBSAH

---

- 3 Tramvaje ze Škody ujely v Bratislavě milion kilometrů  
Prešov získal trolejbusy s klimatizací  
Škoda patří mezi největší exportéry v ČR
- 4 Škoda zajistí údržbu trolejbusů v Bratislavě  
Zlín má ekologické trolejbusy
- 5 Škoda už zná své nejlepší zaměstnance
- 6 Škodovka vždy upřednostňovala dohodu
- 8 E-mobilita? „Baví mě ten rychlý vývoj,“ říká mladý projektant
- 9 Škodováčtí Dobří andělé pomáhají nemocným
- 10 Začínáte? Jarní půlmaratón zvládnout můžete, slibuje Miloš Škorpil
- 12 Vyhlášení nejlepších 2015

# UDÁLOSTI



## Tramvaje ze Škody ujely v Bratislavě milion kilometrů

Významného milníku dosáhly nové tramvaje typu 29T a 30T, které Škoda Transportation dodává do Bratislavy. Vozy ze Škody v lednu na tratích slovenské metropole završily jeden milion ujetých kilometrů v běžném provozu s cestujícími. „Aktuálně v provozu slouží celkem 45 tramvají v obousměrném a jednosměrném provedení, další v těchto dnech dopravní podnik přebírá,“ říká Václav Petr, projektový manažer Škoda Transportation.

Do slovenské metropole Škodovka dodá celkem 60 vozidel. „V Plzni nyní vyrábíme poslední část zakázky, vozy budou do slovenské metropole dodány v průběhu jara letošního roku,“ dodává Václav Petr. Všechny bratislavské tramvaje



Tramvaj pro Bratislavu

jsou pro rozchod 1000 mm a koncové podvozky jsou plně otočné. Vozidla jsou vybavena šesti trakčními motory, každý z motorů o výkonu 100 kW, což poskytuje vozidlu výborné dynamické vlastnosti. Jejich maximální provozní rychlost je

65 km/h. Snadno dostupná elektrická výzbroj se nachází na střeše vozidla, při brzdění navíc dochází k rekuperaci energie, což společně s asynchronními trakčními motory snižuje náklady na provoz i údržbu.

## Prešov získal trolejbusy s klimatizací

Před koncem loňského roku předala Škoda Electric dva nové klimatizované trolejbusy do Prešova. Aktuální kontrakt na výrobu klimatizovaných vozidel navázal na předchozí dodávky Škoda Electric

do tohoto slovenského města, kam firma v letech 2006 až 2014 dodala celkem devatenáct kusů trolejbusů. „Cestujícím se mohou těšit nejen například na pohodlné sedačky, ale také na výkonnou klimatizaci, kterou Škoda Electric poprvé v Prešově montuje i do salónu pro cestující,“ sděluje manažerka Škoda Electric Jitka Lišková. Pro společnost Škoda Electric je Slovensko tradičním trhem.



## Škoda patří mezi největší exportéry v ČR

Společnost Škoda Transportation obdržela prestižní ocenění ve významné oborové soutěži Exportér roku. V kategorii firem s objemem exportu větším než 500 mil. Kč ročně získala druhé místo jako Exportér roku s největším nárůstem v období 2013-2014. Škoda Transportation rovněž stanula na stupních vítězů také v kategorii Nejlepší exportéři.

„V posledních letech se podíl exportu naší společnosti výrazně navýšil. Ještě v roce 2010 činil export skupiny Škoda Transportation pouze 20 %, během následujících let vzrostl na více než 40 %

a v roce 2014 byl již téměř na úrovni 70 %. Loni se nám podařilo vyrobit rekordních více než sto tramvají a přes tři sta trolejbusů. Naše produkty tak v současnosti slouží například v Turecku, Bulharsku, Maďarsku, Litvě, Slovensku a Španělsku, ale i ve Spojených státech amerických nebo Číně,“ říká Tomáš Ignačák, generální ředitel Škoda Transportation.

V letošním roce 2015 vyrobila Škoda Transportation zhruba sto technicky vyspělých tramvají z rodiny ForCity. Došlo k zakončení dodávek v maďarském Miskolci nebo turecké Konye, kam navíc zaměřilo i dvanáct bateriových tramvají umožňujících jízdu i v místech bez trakčního vedení. Dalších více než čtyřicet tramvají zaměřilo do slovenské Bratislavy. Skupina Škoda vyprodukovala také zhruba 300 trolejbusů například pro lotyšskou Rigu, maďarskou

Budapešť, americký Boston nebo slovenskou Bratislavu a přibližně třicet elektrických jednotek. Jedná se například o dvoupodlažní soupravy pro Slovensko a jednopodlažní jednotky RegioPanter a InterPanter. „Jsme potěšeni, že jsme uspěli v tomto tradičním klání českých vývozců, v němž mohou firmy porovnat své úspěchy při vývozu svých výrobků a služeb. Považují ale toto ocenění za potvrzení, že české know-how, české výrobky, mohou uspět v zahraničí a pro ryze české firmy, jako jsme my, je to pozitivní signál k tomu, že mohou být úspěšné i ve světě,“ dodává Ignačák.

Škoda Transportation vlastní v zahraničí rovněž několik dceřiných firem například v Německu, Rusku, Maďarsku či v Polsku. V srpnu loňského roku navíc koupila skupina Škoda Transportation kontrolní podíl ve finské firmě Transtech.

# UDÁLOST



## Škoda zajistí údržbu trolejbusů v Bratislavě



Nový trolejbus pro Bratislavu

Škoda Electric získala v rámci kontraktu na dodávku nových trolejbusů i pověření provádět po dobu osmi let údržbu všech těchto vozů přímo na místě v bratislavském dopravním podniku. Odborníci ze Škody Electric budou servisovat flotilu sto dvaceti trolejbusů.

„Jako výrobci trolejbusů samozřejmě známe vozidla nejlépe, proto jsme schopni poskytovat i kvalitní údržbu vozidel. O sto dvacet

našich trolejbusů se tak v Bratislavě postará právě naše společnost. Konkrétně se bude jednat o 36 zaměstnanců Škody Electric, kteří budou pracovat ve dvou depech, kde se odehrává servis a údržba vozidel. Naše firma díky tomu získává také neocenitelné know-how a znalosti z provozu. Každá závada je pro nás ponaučením, které následně zohledňujeme ve vývoji nových vozů,“ říká ředitel obchodu Škody Electric Karel Majer.

Význam servisní činnosti skupiny Škoda Transportation v posledních letech roste. Mezi nejvýznamnější kontrakty Škody Transportation patří full servis vozů pražského metra na trasách A a B, kde společnost již pátým rokem zajišťuje opravy, údržbu a úklid souprav. Ty v minulosti vznikly rekonstrukcí a modernizací původních vozů metra právě v dílnách Škody Transportation. Tento úkol nabyl letos ještě větších rozměrů, když se trasa A prodloužila o čtyři stanice, přičemž nový úsek obsluhuje Prahu v délce zhruba šesti kilometrů.

Vůbec největší servisní činnost zajišťuje Škoda v Plzni, kde postavila a provozuje nové depo pro trolejbusovou a autobusovou flotilu tamního dopravního podniku PMDP. Zajímavou zakázkou v oblasti servisu pro Škodu Transportation je i péče o tramvajovou flotilu v italském Cagliari, kam Škoda rovněž dodávala svá vozidla. „V současnosti se soustředujeme hlavně na zahraničí trhy. Chceme full servis dodávat společně s našimi výrobky. V zahraničí je tento trend komplexní péče naprosto běžný. Kromě Německa se nyní výrazněji zaměřujeme například i na Skandinávii,“ dodává Marek Herbst, generální ředitel Škoda City Service a šéf Full Servisu Praha ve Škodě Transportation.

### ŠKODA V MÉDIÍCH



## Zlín má ekologické trolejbusy

ZLÍN Dva moderní trolejbusy, které mohou jezdit na baterii, jež neprodukuje žádné škodliviny, koupil zlínský dopravní podnik od společnosti Škoda Electric. Jde o vůbec první typy moderního vozu 26Tr s trakčními bateriemi, které začnou sloužit právě tady „Základním důvodem objednání nových vozů je potřeba průběžné obnovy vozového parku,“ potvrdil mluvčí Dopravní společnosti Zlín-Otrokovice Vojtěch Cekota.

„A protože sledujeme technický vývoj vozidel, rozhodli jsme se pořídit trolejbusy, které budou mít místo obvyklého dieselagregátu dostatečně kapacitní baterie. Ty umožní jízdu mimo trakční vedení nebo při výpadku napájení trolejové sítě. Snažíme se o to, aby nejméně polovina našich trolejbusů měla záložní nezávislý pohon,“ doplnil.

Díky tomu mohou jezdit do okrajových částí města, kde nejsou troleje. A důležité také

je, že provoz takových vozů je ekologický. „Nezávislý pohon trolejbusu pomocí baterií má v porovnání s dieselagregáty výhodu v tom, že neprodukuje žádné emise a jeho jízda je výrazně tišší, což bude pro cestující asi nejnápadnější změna,“ upozornil Cekota. Takový typ má navíc levnější provoz i nižší náklady na servis. (kráceno)

Mladá fronta DNES, leden 2016

# PERSONÁLIE



Zlaté medaile Emila Škody převzali (zleva) Milan Šrámek, Josef Andrlík a Pavel Hutta z rukou COO Škody Transportation Marka Krška (vpravo)

## **i** VÍTE, ŽE?

Zlaté medaile, které oceňují výjimečné profesní výkony a přínos firmě, jsou součástí limitované edice s portrétem Emila Škody, jehož autorem je významný akademický sochař Vladimír Oppl.

Příběhy některých oceněných škodováků vám představí příští čísla firemního časopisu.

## Škoda už zná své nejlepší zaměstnance

**Ohlédnutí za rokem 2015, plány do budoucna a ocenění nejlepších zaměstnanců. Tak vypadal scénář většiny zaměstnaneckých mítinků a setkání, která se před koncem roku odehrála ve škodoväckých firmách.**

Hodnocení minulého roku, ale i pohled na aktuální zakázky a plánované projekty. Právě takovou náplň mělo už tradiční předvánoční setkání Škody Transportation, na kterém COO společnosti Marek Kršek informoval zaměstnance o dění a plánech firmy. V rámci prezentace se tak například škodováci měli možnost seznámit s průběhem hlavních projektů, které společnost zaměstnávaly v roce 2015. Řeč byla i o zakázkách, o které firma aktuálně usiluje a které má v hledáčku pro nejbližší období. Unikátní prostory plzeňské Techmanie však v rámci téhle firemní akce zažily i jeden slavnostní okamžik – totiž vyhlášení nejlepších zaměstnanců Škody Transportation za právě uplynulý rok. Už třetím rokem za sebou totiž plzeňská společnost udělovala Zlaté medaile Emila Škody. V roce letošním za výjimečný přínos pro Škodovku získal hlavní ocenění ředitel

pro Výzkum a vývoj Škody Transportation Vladimír Malý, ocenění si pak přímo na místě převzali i vedoucí Elektrických projektů Milan

Šrámek, vedoucí výstupní kontroly Josef Andrlík a vrchní mistr Pavel Hutta.

*(pokračování na straně 12)*



Plány do budoucna představil zaměstnancům Marek Kršek, COO Škody Transportation

# ROZHOVOR



## Škodovka vždy upřednostňovala dohodu

**V posledních týdnech před Vánoci se objevila řada nepravdivých tvrzení ohledně arbitráže, kterou dlouhá léta vedly České dráhy se Škodou Transportation. „Naše společnost nikdy nechtěla spor eskalovat, dohodu jsme nabízeli, ale ta byla ministerstvem dopravy odmítnuta,“ říká v rozhovoru Tomáš Ignačák, generální ředitel Škody Transportation. Arbitráž mohla skončit již předloni smírem za 250 milionů. Dohodu tenkrát odmítla dozorčí rada na doporučení ministerstva dopravy.**

**Arbitrážní soud uznal většinu z našich nároků, tedy především doplacení zbytku kupní ceny lokomotiv, přesto nebojíte se, že tento spor naruší naše vztahy s Českými drahami?**

Osobně tuto arbitráž nepovažuji za žádné vítězství a musím zdůraznit, že celý tento spor mě velmi mrzí. Spolupráce s Českými drahami si velmi vážíme. Jednoznačně jsme upřednostňovali a dělali vše pro to, aby došlo k urovnání tohoto sporu smířčím řešením mimo arbitráž. V roce 2014 jsme této dohodě byli velmi blízko. Bohužel představiteli ministerstva dopravy byla tato dohoda odmítnuta s tím, ať vše spravedlivě rozhodne arbitráž. Tato dohoda by pro České dráhy představovala ve srovnání s rozhodnutím arbitráže úsporu 861 miliónů korun. Pokračování arbitráže si takto vynutilo ministerstvo a ministr svými mediálními výjevy pouze zakrývá odpovědnost svého resortu za tento stav.

**Proč si myslíte, že ministr dopravy napadá právě Škodovku a hovoří o skandálním a protizákonném rozhodnutí?**

Nerozumím tomu. Jsme ryze česká firma s více než 150 letou tradicí. Zaměstnáváme v celé zemi zhruba pět tisíc lidí, odvádíme zde daně, každoročně investujeme více než miliardu korun do vývoje a výzkumu. Neumím si vysvětlit, proč člen české vlády napadá zrovna nás. Je třeba si uvědomit, že my jsme pokračovat v arbitráži nechtěli. To chtělo naopak ministerstvo dopravy. A na závěr, kdy rozhodčí soud vynesl rozsudek, tak je označen za podjatý. Nerozumím, jak to pan ministr myslí. Jediné, co mě napadá, že nevěří našemu soudnímu systému.

**České dráhy v arbitráži argumentují pozdní dodávkou lokomotiv. Byl to relevantní důvod k neplacení?**



Generální ředitel Tomáš Ignačák



Uvědomme si, že v době podpisu smlouvy v roce 2004 jsme ani my, ani České dráhy, vlastně ani celá Evropa netušili, jak zásadní dopad do konstrukce vozidel bude mít nová technická legislativa, jejíž příprava byla zahájena až v roce 2005. Finální podoba nových norem byla zveřejněna až v roce 2008, což opravdu zásadním způsobem ovlivnilo jak vývoj, tak výrobu lokomotiv. I přes to všechno se nám podařilo už v roce 2010 nasadit první lokomotivy pro nákladní a v roce 2011 pro osobní přepravu. Při vývoji a později konstrukci stroje, jakým je lokomotiva, se musíme řídit těmito mezinárodními předpisy a normami. Podstata sporu tedy spočívá v tom, že tato evropská norma se změnila v době, kdy už jsme byli v pokročilém stadiu vývoje a chystali sériovou výrobu. Šlo přitom o zásadní změny. Je to, jako byste budoval dům a měl hotovou hrubou stavbu se stropy ve výši 2,4 metru, a najednou by vstoupila v platnost norma, že musejí mít 2,6 metru. Pak vám nezbyvá než dům zbořit a postavit znovu. Jste ochoten vzít na sebe všechny náklady, ale jedno si koupit nemůžete, a to je čas. Přesně to se stalo nám. Proto tvrdíme, že ke zpoždění došlo z vyšší moci. Vývojové náklady jsme kvůli té změně měli více než dvojnásobné, ale po zákazníkovi jsme nic nepožadovali.

#### **V médiích se také objevila zpráva, že lokomotiva stále nemá všechna povolení k provozu v Německu, je to pravda?**

Toto tvrzení je také nepravdivé a byl to jeden z bodů arbitráže, kde nám soud dal za pravdu. Už v květnu letošního roku jsme Českým drahám předali povolení k provozu v Německu od tamního drážního úřadu EBA. Tím jsme splnili všechny závazky vyplývající ze smlouvy. O povolení přístupu na trať musí požádat provozovatel, tedy České dráhy.

#### **Jaká je v současnosti kondice firmy a nemůže kauza poškodit jméno firmy v cizině?**

Kondice Škody Transportation je velmi dobrá. Loni jsme vyrobili zhruba 100 tramvají, zhruba 300 trolejbusů a přibližně 30 elektrických jednotek. Téměř 70 procent našich výrobků jde do zahraničí, takže jsme poměrně zásadním exportním hráčem. Vyvážíme například na Slovensko, do Litvy, Turecka, Číny, Spojených států amerických nebo Maďarska. Ale pokud se mám vyjádřit k poškození jména, tak určitě nás tato kauza velmi poškozuje. Ve výběrových řízeních totiž vládne poměrně velký boj mezi výrobci a každá takováto negativní zpráva je použitá našimi konkurenty v tomto zápase o nové zakázky.



### **Vývoj zakázky na lokomotivy. Od výběrového řízení až po výsledek arbitrážního řízení.**

#### **31. 12. 2003 – České dráhy vyhlásily výběrové řízení.**

- Součástí zadávací dokumentace byly i obchodní podmínky, které musela obsahovat kupní smlouva jakéhokoliv vítěze. Mezi nimi i s popisem inflačního navýšování kupní ceny a ustanovení, že spory bude řešit Rozhodčí soud.
- Pokud by ve výběrovém řízení zvítězil jiný uchazeč, smlouva by obsahovala stejná ujednání.

#### **2004 – Škoda Transportation zvítězila ve výběrovém řízení**

#### **Leden 2005 – EBA (německý drážní úřad) vyzval dopisem Škodu Transportation k plnění TSI norem.**

#### **14. 3. 2005 – k dispozici první pracovní verze budoucích nových norem TSI HS RST 2008**

- V průběhu příprav TSI se nepředpokládal takový dopad na vyvíjené lokomotivy řady 380, jaký nakonec pravidla měla.
- 1.9.2008 – V účinnost vstoupil předpis TSI HS RST 2008. Lišil se od svých dřívějších pracovních verzí.
- Škoda Transportation musela na své vlastní náklady nově vyvinout a vyrobit lokomotivu a zhomologovat podle platných norem.

#### **2008 – České dráhy začínají mít prodlení s některými platbami vůči Škodě Transportation podle termínů uvedených ve smlouvě.**

- Ve smlouvě je také uvedeno, že pokud je zákazník v prodlení s platbou, posouvají se o tuto dobu prodlení termíny plnění dodavatele.

#### **2010 – České dráhy trvale zdržují platby vůči Škodě Transportation.**

- Škoda Transportation na základě toho vyzývá tehdejší představenstvo k úhradě plateb.

#### **Konec května 2010 – Škoda Transportation postupně předává Českým drahám lokomotivy pro nákladní provoz (ČD Cargo) a následně v roce 2011 i pro osobní přepravu.**

#### **29.6.2012 – začátek arbitráže – na základě neuhrazených faktur je Škoda Transportation donucena k podání podnětu Rozhodčímu soudu u Hospodářské a Agrární komory.**

- Škoda Transportation chtěla situaci vždy řešit jednáním a dohodou. Škoda Transportation ovšem neměla v reakci na postup Českých drah a zdržování plateb za lokomotivy žádnou jinou možnost, a proto se uchýlila k Rozhodčímu soudu u Hospodářské a Agrární komory.

#### **10-12/2013 – první kolo jednání mezi Škodou Transportation a Českými drahami se snahou o dohodu. Dohoda skončila neúspěchem.**

#### **3-8/2014 – druhé kolo jednání mezi Škodou Transportation a Českými drahami se snahou o dohodu.**

- V poslední nabídce z 18. 7. 2014 požadovala Škoda Transportation od Českých drah uhrazení dlužné částky ceny lokomotiv, což činilo 208 milionů korun, 34 milionů korun za úroky z prodlení a 329 milionů korun jako částečnou valorizaci ceny lokomotiv.
- Jako protihodnotu nabízela Škoda Českým drahám realizaci služeb těžkých oprav lokomotiv v částce 320 milionů korun.
- Pokud by tuto nabídku akceptovaly, náklady by pro České dráhy představovaly cca 250 milionů korun, tedy doplatek ceny lokomotiv.
- I přes zájem představenstva Českých drah dohodu přijmout byla nabídka dozorčí radou na popud ministerstva dopravy zamítnuta s tím, že o výsledku rozhodne probíhající řízení u Rozhodčího soudu u Hospodářské a Agrární komory.

#### **16. 11. 2015 – Rozhodčí soud při Hospodářské a Agrární komoře vynesl rozsudek.**

- Rozhodčí, se vypořádali se všemi námitkami a uznali argumenty Škody Transportation.
- Ministr dopravy Ťok 18.11. veřejně napadl Škodu Transportation. I přes tato neoprávněná napadání Škoda Transportation nabízí Českým drahám jednání s cílem nalezení řešení v podobě vstřícných kroků a zásadních ústupků.

# UDÁLOST



## E-mobilita? „Baví mě ten rychlý vývoj,“ říká mladý projektant



Projektant Jakub Jeřábek při práci v interiéru škodovávského elektrobusu

Do světa elektromobility se dostal tak trochu náhodou. Dnes ale patří ke klíčovým členům týmu, kteří se tomuhle oboru ve Škodě Electric věnují. Tricetiletý Jakub Jeřábek, projektant elektrotechnických zařízení. A jeho kvality nedávno dostaly i oficiální punc, když uspěl v soutěži o nejlepšího zaměstnance firmy. „Se Škodovkou jsem v kontaktu mnohem déle než ty tři roky, kdy zde pracuji. Ještě při studiu na Západočeské univerzitě jsem začínal jako brigádník, tady na zkušebně. Pak jsem se od personalistů dozvěděl o možnosti zapojit se do Trainee programu, po něm přišel na řadu program stipendijní a diplomová práce na škodovacké téma. Z toho logicky vyústilo, že jsem prostě asi nemohl zamířit někam jinam,“ usmívá se mladý projektant. Oproti původním plánům a jeho zaměření se ale Jakub Jeřábek nedlouho po nástupu dostal do týmu, který se tady ve Škodě Electric věnuje oblasti elektrobusů a elektromobility vůbec. Těhle náhody rozhodně nelituje, „přihrála“ mu totiž obor, jenž ho chytil za srdce. „Je to oblast, která se rychle vyvíjí, prochází docela rychlou evolucí. Líbí se mi, že práce na našich projektech je pro mě jako pro projektanta velmi různorodá. Můžu dělat na simulaci jízdních cyklů vozidel, dimenzování trakčních baterií a podobně, ale také spolupracovat na zadání pro software

i na práci na samotné nabídce,“ vypočítává některé úkoly Jakub Jeřábek. Jeho práce se však neomezuje jen na elektrobusy. „Součástí e-mobility jsou samozřejmě třeba naše trolejbusy, k jízdě mimo trolej využívají právě bateriový systém. Trolejbusy s bateriemi jsme například dodávali do švédské Landskrony či do španělského Castellonu,“ říká Jakub Jeřábek.

Za tři roky, během nichž Jakub Jeřábek ve Škodě pracuje, si jasně ověřil, do jaké míry mu pomohl právě fakt, že se odborné práci věnoval vedle škodovackých specialistů už jako student. „Za studií má čas trochu jinou hodnotu než v době, kdy je člověk starší a povinností přibývá. Během školy máte prostor na to věnovat se spoustě věcí. Podle mě by měla být jednou z nich i práce v oboru, kterému se chci profesně věnovat,“ míní. „Během té doby, co jsem byl jako student v kontaktu se Škodou, jsem se díky ochotě zdejších odborníků třeba naučil pracovat se simulačními programy, které firma využívá. Věděl jsem díky tomu, co dokážu s jejich využitím spočítat a navrhnout. Když jsem pak nastoupil, uměl jsem věci, které bych se jinak musel učit „za běhu“, při běžné práci. Řada mých spolužáků to udělala podobně a zpětně vidíme, jak velkou výhodu nám to přineslo,“

říká Jakub Jeřábek.

Díky svému profesnímu zaměření Jakub Jeřábek sleduje obor nejen v té škodovacké výšce, ale také jako celek. „Rozvoj této oblasti samozřejmě primárně závisí na tom, jak se bude dařit vyrábět lepší a lepší baterie. Ideálně takové, které mají velkou kapacitu, naproti tomu malou velikost, malé ztráty a dlouhou životnost,“ říká Jakub Jeřábek. Symbol rozvoje elektromobility vidí nejen v těch „velkých“ oblastech, jako je výroba elektromobilů či elektrobusů. „V dopravě je dobrým příkladem třeba cyklistika. Taková elektrokola prožívají velký boom, jejich výhody jsou opravdu zajímavé, v ulicích i na cyklotrasách v přírodě je jich vidět stále víc. Jsou dobrou ukázkou toho, jak se e-mobilita dostala rychle k uživatelům,“ říká Jakub Jeřábek a přesvědčeně tvrdí: „Věřím, že postupem času se elektromobilita bude prosazovat stále více. Třeba v systémech hromadné dopravy ve městech i proto, že otázka dopadu provozu na životní prostředí bude stále důležitějším faktorem. Tenhle obor má před sebou určitě velkou budoucnost,“ tvrdí Jakub Jeřábek. A jak by chtěl vidět svůj obor ve Škodovce třeba za deset let? „To je úplně jednoduché. Aby naše vozidla byla lepší než ta od konkurence,“ usmívá se Jakub Jeřábek.



Jakub Jeřábek



# ZAJÍMAVOST



## Škodováčtí Dobří andělé pomáhají nemocným

**Zde pracují Dobří andělé. Právě takový nápis by klidně mohl zdobit prostory Škody Transportation. Plzeňská společnost totiž patří k firmám, jejichž zaměstnanci se zapojili do unikátního charitativního projektu zaměřeného na finanční pomoc rodinám v tísni.**

Peníze, které na konto Dobrý anděl dárči zasílají, jsou věnovány rodinám s dětmi, kde otec, matka nebo některé z dětí trpí rakovinou, nebo jiným závažným dlouhodobým onemocněním, důsledkem čehož se rodina dostala do finanční tísni. „Nemoc si nevybírání. Případy, kdy se lidé kvůli vážnému onemocnění dostali i se svojí rodinou do potíží, znám ze svého okolí. Je to obrovská psychická zátěž, má dopad na běžný život rodiny, na práci rodičů. Projekt Dobrý anděl mě přitahuje právě tím, že pomáhá rodinám s takovými problémy. Všechny dary jdou transparentně do posledního haléře ke konkrétním lidem, kteří je potřebují. Adresně, prostě víte, komu pomáháte,“ říká jeden ze škodoväckých Dobrých andělů, Pavel Černý, jinak vedoucí interní logistiky Škody Transportation. Ten se rozhodl pomáhat potřebným pravidelně. „K téhle myšlence jsem se připojil díky své manželce, která začala přispívat jako první. A proč pravidelně? Léčba těžkých onemocnění, jako třeba onkologických onemocnění, nemocí motýlích křídel apod., je dlouhodobá. A rodiny s nemocnými zkrátka potřebují pravidelnou pomoc – nejen na výdaje, které s léčbou mají, ale třeba i na to, že rodiče často nemůžou pracovat na plný úvazek a mají kvůli tomu nižší příjmy,“ vysvětluje Pavel Černý. „Dokud se stát nedokáže postarat o své nejslabší, je naší povinností pomáhat. Obětovat alespoň sto korun měsíčně by měl každý,“ říká o tom, proč se do projektu zapojil, další ze škodoväckých dárců, vedoucí Komunikace Michal Tobrman. Lidé ze Škodovky však pomáhají nadaci i jinými způsoby než Pavel Černý a Michal Tobrman. „U nás na vsi pořádáme před Vánoci dobročinné adventní trhy, jejichž výtěžek už druhým rokem věnujeme nadaci Dobrý anděl. Pomoc rodinám, které zasáhla vážná nemoc, je podle mě velmi důležitá, takoví lidé se často nemají kam obrátit o příspěvek. A líbí se nám, že díky transparentnosti nadace známe i konkrétní účel využití peněz,“ říká HR specialista Škody Transportation Jana Borowiecka, která dobročinné trhy pomáhá organizovat. „Jsem neskutečně hrdý na naše zaměstnance,



*Nadaci Dobrý anděl pomáhá i Pavel Černý, vedoucí interní logistiky Škody Transportation*

kteří se do takto bohubých aktivit zapojují. Svědčí to o tom, že nám není jedno, co se děje okolo nás, a jsme ochotní pomáhat potřebným lidem,“ říká ředitel pro lidské zdroje Lumír Tesař.

Počet dárců, kteří přispívají prostřednictvím nadace Dobrý anděl, podle jejich internetových stránek v současnosti překonal hranici 50 tisíc lidí. Od založení nadace v roce 2011 Dobří andělé pomohli téměř třem tisícovkám rodin.

Systém pomoci nadace Dobrý anděl je založen na pravidelných finančních příspěvcích. Rodinám nemocných je zasílána pravidelná finanční pomoc v řádech několika tisíc korun. Díky ní mohou hradit náklady spojené s léčbou, jaké představují častá doprava do vzdálených nemocnic, doplatky na léky, rehabilitace či pokles příjmů způsobený ztrátou zaměstnání, aby se rodič mohl starat o nemocné dítě nebo o svého partnera.



*Dobročinné adventní trhy v Hradčanech – jejich výtěžek putuje na konto Dobrý anděl*

# ROZHOVOR



## Začínáte? Jarní půlmaraton zvládnout můžete, slibuje Miloš Škorpil



Miloš Škorpil při Výběhu Škoda FIT v Domažlicích

### **i** VÍTE, ŽE?

Miloš Škorpil

- ultramaratonec
- propagátor a trenér běhu, zdravého životního stylu
- zakladatel běžecké školy [www.bezeckaskola.cz](http://www.bezeckaskola.cz)
- výživový poradce

Po úspěšném startu seriálu Výběhy s osobnostmi Škoda FIT, na kterém se loni zájemci učili správnému běžeckému stylu s ultramaratoncem Milošem Škorpilem či s olympijským medailistou Janem Řehulou, chystá Škodovka na letošní jaro pokračování. V okresních městech Plzeňského kraje a v západočeské metropoli Plzni se však na víkendových výběžích sejdou nejen ti, kdo se od skutečných běžeckých osobností chtějí dozvědět taje tréninku. Chybět totiž určitě nebudou běžci, kteří se chtějí co nejlépe připravit na vyvrcholení celé „škodafitácké“ akce – totiž květnový plzeňský půlmaraton Škoda FIT v ulicích Plzně. „Běhání by vám mělo dělat radost, o to jde hlavně. Ale pokud si stanovíte nějaký cíl – třeba právě půlmaraton – může vám to pomoci se motivovat, zlepšovat,“ říká Miloš Škorpil, jeden z těch, kdo stáli u zrodu boomerů běhání v Česku a sportovec, jehož životní dráha je protkána řadou výjimečných sportovních výkonů.

**Půlmaraton Škoda FIT odstartuje na konci května. Může se na tenhle závod dobře připravit i ten, kdo začne s pravidelným běháním třeba čtvrt roku předem dnem D?**

Určitě ano a ani to nemusí bolet, jak si mnoho lidí představuje. Chce to jen ty tři měsíce běhat 3 – 4x týdně, nejlépe obden, abyste neměli mezi jednotlivými tréninky delší pauzu.

**A jaké by si měl dávat začínající sportovec cíle?**

Hlavně by ty cíle neměly být moc ambiciózní. Samozřejmě existuje rozdíl mezi člověkem,

který se věnuje pravidelně jiným sportům, jen neběhá, a tím, který se rozhodne to zkusit poté, co si tenhle článek přečte, a předtím se dlouhá léta věnoval jen gaučingu. Pravidelně sportující si může dát cíl uběhnout půlmaraton za 1:40 – 2:30 hod, gaučař by měl spíše cílit na čas mezi 2:30 – 3 hodinami.

**Jak tedy začít, pokud člověk „vstal z gauče“, třeba po pár letech bez aktivního sportování?**

Měl by se držet jednoho osvědčeného hesla: pomalu, ale jistě. Začít se má tak, aby si

člověk pohyb oblíbil. Když totiž první tréninky absolvujete „s jazykem na vestě“ a dorazíte domů zničení, určitě se na další hýbání těšit nebudete. Tělo je prostě třeba na pravidelné sportování naladit, připravit.

**Takže začít pomalu není vůbec žádná ostuda?**

Jasně že ne. A že vás při výběhu často někdo předběhne? Z toho si hlavu dělat nemusíte. Na našem e-shopu prodáváme již několik let trička s nápisem: Běžím tak pomalu, protože mi to řekl Miloš, a jdou docela na dračku. Jejich

majitelům pak stačí při otázce: Proč běžíš tak pomalu, ukázat na záda a ani se nemusí zdržovat a zadýchávat vysvětlováním, protože běžecká komunita už moje zásady a rady zná. Nejlepší ze všeho je, když v tomto tričku běží Ivana Sekyrová, s níž se právě chystáme, po úspěšném zdolání limitu na maraton při olympiádě v Londýně, toto zopakovat i pro Rio.

#### Vaše rada pro úplné začátečníky?

Pokud jste „rezivěli“ delší čas, nemusíte začít přímo s během. První dobrou volbou může být jogging. Při něm se střídá pomalý běh s chůzí. A výsledky budou brzy vidět. Nejen, že si vyčistíte hlavu a namotivujete se, ale nastartujete organismus a lymfatický systém. Spousta lidí zažila ten stav, kdy se vrhla po delší odmlce na sportování, začátek přepálila a brzo bylo po nadšení. Věřte mi, že pozvolný začátek je osvědčená věc, že se chytnete.

#### Jak může vypadat jogging během prvních několika týdnů, kdy člověk začíná?

Třeba tak, že se po jedné minutě střídá běh a chůze, nebo totéž v dvouminutovém intervalu. Pro začátek stačí 25 až 30 minut alespoň třikrát týdně, ideálně obden. Každý týden lze k času strávenému joggingem přidat pět minut a brzy se dostanete na jednu hodinu. Vhodné tempo běhu při jogingu lze popsat jako stav, kdy můžete dýchat zcela pravidelně a nelpáte po dechu. Znamená to ideální přípravu na samotné běhání. Tréninkový plán jogingu pro první týdny najdete zájemci na stránkách [www.skodafit.cz](http://www.skodafit.cz).

#### Pokud je někdo trénovanější nebo si už prošel startovacím joggingem, co dál?

Zase platí: pomalu, ale jistě. Ideální je sledovat zátěž a výkonnost pomocí sporttesterů, které měří tepovou frekvenci (*více o tomto tématu na [www.skodafit.cz](http://www.skodafit.cz), pozn. red*). Ale jde to i bez přístrojů. Pokud při běhu dokážete nepřerývaně mluvit, jste velmi pravděpodobně v ideálním tréninkovém pásmu a máte mimo jiné i důkaz, že dochází k dobrému spalování tuků vhodného pro hubnutí.

#### Jak často má našinec běhat?

Pokud vám jde o zlepšení kondice, je ideální běhat třikrát až čtyřikrát týdně. Dobré je sportovat i jinak, výborné je plavání, turistika nebo třeba kolektivní sporty.

#### Jak může vypadat konkrétní příprava běžce, který se chce během čtvrt roku připravit na květnový půlmaraton?

Páni, to by vydalo na celou knihu, takže těm, kteří to myslí s běháním opravdu vážně, bych doporučil zaběhnout do knihkupectví a koupit si knihu Škorpilova kniha běhu, kde najdete odpovědi na všechny otázky, které je ve spojení s běháním napadnou. Najdou zde i tréninkové plány na různé časy podle jejich současné výkonnosti.

#### Čtvrtletní tréninkový plán pro začínající běžce a běžkyně na půlmaraton najdou čtenáři na stránkách [www.skodafit.cz](http://www.skodafit.cz). Na co by při jeho plnění neměli zapomenout a na co je třeba si podle tebe dávat pozor?

Rozhodně by neměli zapomenout běhat a cvičit :-). I cvičení je při přípravě na půlmaraton hodně důležité. Nemusíte však chodit nikam do posilovny, stačí si dvakrát týdně udělat pár dřepů, kliků, výpadů, shybů, ale hlavně lifting, skipping, vysoká kolena a zakopávání, tedy základní čtyři cvičení běžecké abecedy.

#### Půlmaratonská trať měří o něco více než 21 kilometrů. Pro hodně lidí bude ten jarní škodoväcký vůbec prvním v jejich životě. Měl by si půlmaraton před samotným závodem – někdy během tréninku – běžec vyzkoušet takříkajíc „nanečisto“?

To ani náhodou, to by pak přišli o tu radost v cíli, kdy tuto hranici poprvé pokoří. Navíc to skutečně není potřeba, úplně stačí, když se v tréninku dostanou na 15 – 17 kilometrů absolvovaných v kuse. Záměrně říkám absolvovaných, protože i při tom mohou běh prokládat krátkými úseky chůze. Úseky, při nichž se napijí, uvolní svalové napětí a srovnají dech.

#### Jak se chovat před samotným závodem a na co si dát pozor při něm?

Platí osvědčená pravidla, která každému běžci pomáhají tuhle trať zvládnout. Určitě se tomuto tématu na stránkách tohoto časopisu a na [www.skodafit.cz](http://www.skodafit.cz) ještě před konáním Škoda FIT půlmaratonu budeme věnovat.

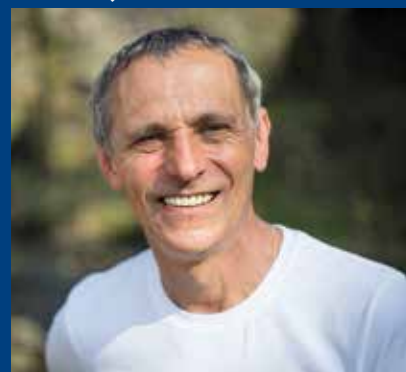
#### Zima v plném proudu, nebrání to předsevzetí začít s během?

Jak se to říká? Neexistuje špatné počasí, je jen špatné oblečení. Ne, vážně, pokud investujete nějaké peníze do základního funkčního sportovního oblečení a bot, klidně můžete začít běhat v lednu i v únoru. Nabídka na trhu je obrovská, kvalitní věci se dají sehnat i za rozumné peníze. Spíš jde o to překonat případnou lenost a nehladat výmluvy, proč zrovna dnes sportovat nebudu, proč radši zůstanu doma na gauči (*úsměv*).

#### Jak se tedy obléci v zimě?

Obecně platí, že by se běžec měl obléknout tak, aby poté, co vyjde z domu, cítil mírný chlad. Pohybem se totiž zahřeje. První vrstvu by mělo tvořit funkční tričko s dlouhým rukávem a rolákem, druhou teplá funkční mikina a na ní běžecká bunda. Na ruce každopádně rukavice, na hlavu čepici. V zimě by měl být trénink bez přestávek. Třetí, co považují za důležité říci, je to, že se lidé nemají před během protahovat. Tělo je v tu chvíli totiž ztuhlé. Ve snaze jej protáhnout si můžete spíše ublížit (něco natáhnout či natrhnout). Takže protažení si nechte až po běhu či v průběhu tréninku, když už jste zahřátí.

## Proč já a Škoda FIT?



Když mi bylo jedenáct let, běžel jsem první skutečný závod v životě. Vyhrál jsem a myslel jsem si, že to půjde samo. Na druhém závodě jsem ale skončil předposlední. Nic totiž není zadarmo. Proto jsem začal trénovat a od té doby se udržuji ve formě a i po šedesátce si držím velmi slušnou kondici. Každý člověk je zodpovědný zejména sám za sebe, za své tělo. Zdraví máme všichni jen jedno. A proto vítám každou aktivitu, která se snaží otevřít lidem oči, pomoci jim začít žít lépe, zdravěji, kvalitněji. V projektu Škoda FIT se zaměřuji především na běh, kterému se věnuji celý život. Rád bych lidem pomohl, aby se naučili správný běžecký styl, to je důležitější, než jaké máte boty. Běh je levný sport, běhat můžete začít kdykoli, kdekoliv a nepotřebujete k tomu žádného partnera. Pro mě je to životní styl a možná brzy bude i pro vás.

Šťastný života běh! Miloš Škorpil

#### Další „zimní“ rady?

Také bych rád řekl, že po běhu by se měl člověk snažit převléknout co nejrychleji do suchého, v ideálním případě se ještě před tím osprchovat. Každopádně by neměl zůstat ve zpočném oblečení tak dlouho, dokud na něm pot nevystydne, to je totiž důvod nastydnutí, ne špatné počasí či nízké teploty. S tím souvisí i poslední rada: na závěr tréninku (poslední kilometr či posledních pět minut) zpomalujte (nedobíhejte sprintem!). V této fázi tréninku je totiž důležité zklidnit váš tep, tělo pomalu převést do stavu klidu, abyste se po převlečení či osprchování a převlečení ještě další půlhodinu nepotili. Protože v tom případě vás ani rychlé převlečení do suchého neochrání před nachlazením!

#### Na podzim jste se coby lektor zúčastnil Výběhů s osobnostmi Škoda FIT. V březnu startuje pokračování seriálu. Na co byste zájemce pozval?

Zejména na běh :-), protože jarní výběhy už nebudou výukové, ale hlavně zážitkové, i když rozhodně nikoho neodbydu, když se během výběhu teptá na věci, které jej zajímají, ať už z oblasti běhu či zdravého životního stylu.

# VYHLÁŠENÍ NEJLEPŠÍCH 2015



Nejlepší zaměstnanci společnosti Škoda Electric



Nejlepší pracovníci Pars nova za rok 2015 s vedením firmy



Snímek za společného setkání oceněných zaměstnanců Škody Vagonka s vedením firmy

## Společná setkání představila ty nejlepší zaměstnance

(Pokračování ze strany 5)

Své nejlepší ocenila na konci roku také společnost Škoda Electric. Na slavnostním setkání zaměstnanců v Plzni před koncem loňského roku v kategorii Nováčků roku získala ocenění vedoucí vstupní kontroly Alena Sýkorová.

Jako Vynikající zaměstnance ocenila firma Škoda Electric projektanta trolejbusů a elektrobuseů Jakuba Jeřábka, pracovníka vývoje a výzkumu Ondřeje Šráma, pracovníka mechanické montáže trolejbusů Lubomíra Inemana, elektromechaničku Jaroslava Kunovou, zámečníka v montáži motorů Vladimíra Krňoula, servisního technika Petra Světlíka, seřizovače na pracovišti cívkárna Jana Kunu, konstruktérku elektrotechnických zařízení Zdenku Dostálovou a dispečera elektrotechnické výroby Tomáše Monharta. Desítku nejlepších zaměstnanců Škody Electric za rok 2015 získala od vedení společnosti i finanční prémii.

Za mimořádný přínos a profesní kvalitu ocenila zaměstnance i Škoda Vagonka. Vyhlášení proběhlo na tradičním vánočním setkání zaměstnanců. Titul Vynikající zaměstnanec si odnesl Junior Projekt manažer Štěpán Csiba, ocenění Nejlepší dělník získali zámečnick Rostislav Zemančík, svářeč Aleš Stulík, strojní zámečnick Lukáš Sommer. Jako Vynikající zaměstnanec byl vyhlášen manažer realizace Jiří Paruza a a titul Nejlepší technik získali technolog Petr Šlosarčík a hlavní inženýr EMU Jakub Tížek.

Nejlepší zaměstnance za rok 2015 v několika kategoriích představila nedávno na svém slavnostním setkání také společnost Pars nova. Vedení šumperské firmy předalo za významné pracovní výkony pěti zaměstnancům. Nováčkem roku se stal kooperant Libor Pavelek. V kategorii Vynikající technik uspěl Petr Hanuš. V kategorii Vynikající dělník ocenilo vedení Pars nova dva zaměstnance: Davida Hladila, elektromechanika výroby, a Přemysla Cikryta mechanika opraváře servisu. V kategorii Vynikající zaměstnanec společnosti Pars nova byla odměněna Lucie Vojteková z finančního úseku firmy. Na slavnostním setkání zaměstnanců v prostorách hotelu Elegance v Šumperku ocenění pracovníci obdrželi finanční odměnu a pobytový poukaz.