

ŠKODOVÁK

ROZHOVOR

PPF věří v dobrou
budoucnost Škodovky

ROZHOVOR

Komfort ve vozidlech
MHD raketově roste



UBÁLOST

Škoda má zakázku
na soupravy pro Slovensko

OBSAH

- 3 PPF věří v dobrou budoucnost Škodovky
O skupině PPF
- 4 PPF věří v dobrou budoucnost Škodovky
Vážené kolegyně a kolegové, milí škodováci
CV Petra Brzeziny
- 5 Škoda dodá elektrické jednotky na Slovensko
- 6 Komfort v MHD? Co je dnes běžná realita, bylo před pár lety sci-fi.
- 8 Personální změny ve skupině Škoda
Škoda Electric pozvala děti na karneval
Tréninky Škoda FIT slibují i soutěže o ceny!
Škodováci mohou pozvat rodinu a prohlídku firmy
- 9 Škoda nabízí benefit pro aktivní sportovce!
Nabídka bonusů je ve Škodě bohatá
Škoda podpoří „Do práce na kole!“
- 10 Škoda dodá trolejbusy do Bulharska
V Litvě uspěly vozy ze Škody !
Plzeň získá nové kloubové trolejbusy ze Škody Electric
- 11 Škoda zahájila dodávky tramvají do tureckého Eskişehiru
- 12 Tipy pro volný čas
Soutěž o ceny

ROZHOVOR



PPF věří v dobrou budoucnost Škodovky



Ladislav Chvátal

Pane Chvátale, jste mužem, který má ve vrcholovém vedení skupiny PPF na starosti plzeňskou Škodovku. Můžete nám prozradit, proč vlastně PPF Škodovku koupila? Přece jenom, dosavadní portfolio vašich společností zahrnuje především oblasti finančních služeb, nebo telekomunikací. Pokud máme správné informace, tak průmyslový podnik zatím PPF nevlastnila.

Není to úplně přesné, neboť PPF – ve které pracuji již více než dvacet let – v minulosti vlastnila významné podíly v mnoha průmyslových společnostech v České republice. Ale máte pravdu, že z dnešního pohledu je strojírenství novým oborem, do kterého vstupujeme.

PPF dnes působí v sedmnácti zemích světa od Evropy přes Rusko, Čínu, Asii až po USA, zaměstnáváme přes 170 000 lidí a kromě bankovníctví máme telekomunikace, biotechnologie, e-commerce a řadu dalších aktiv. Škodovku jsme kupovali, protože ve firmě vidíme velký potenciál. Je to silná značka s dlouhou tradicí. Jméno má nejen u nás v Evropě, ale doslova po celém světě. Portfolio vyráběných produktů je mimořádně komplexní z pohledu vývoje a výroby kolejových vozidel. Je tu obrovská přidaná hodnota v lidech, v jejich technických znalostech a zkušenostech. Víme, že na trzích je a bude poptávka po zlepšování veřejné dopravy, kde chceme s nabídkou výrobků Škoda uspět. Zkrátka věříme, že Škodovka má při správně zvolené strategii, efektivním řízení a při využití našich mezinárodních zkušeností dobrou budoucnost. Proto jsme ji kupovali!

Jaké bude vedení společnosti? Počítáte s nějakými změnami?

Vždy se snažíme o rozumný mix nových lidí a lidí se zkušeností a firemní historií. Určitě ihned poté, co dokončíme nákup Škodovky, doplníme představenstvo, které je nyní neúplné. Vedle současných členů představenstva pánů Tomáše Ignačka, Zdeňka Svátu a Jaromíra Šilhánka, se kterými nadále počítáme v představenstvu i vrcholovém vedení společnosti, se novým členem představenstva stane pan Petr Brzezina, člověk, který má velké zkušenosti s řízením strojírenských firem. Dvanáct let pracoval na několika manažer-

ských pozicích v mezinárodní technologické společnosti ABB v České republice, ale také ve Švédsku a Belgii. Pak strávil čtrnáct let v mezinárodním koncernu Alstom v Německu a u nás, kde na pozici generálního ředitele měl na starost západní a později východní Evropu. Osobně ho zde začnete potkávat již v následujících dnech, aby měl čas a prostor se se společností lépe seznámit a potkávat Vás. Já osobně jsem se za tu krátkou dobu, co zde mám možnost působit, setkal s mnoha chytrými a pracovitými lidmi, kteří umí a chtějí pro Škodovku pracovat, a navíc jsou opravdoví srdcaři, pro které je Škodovka celý život.

A Vaše role bude jaká?

Budu předsedou Dozorčí rady.

Víte již, co budou první kroky po převzetí firmy? Jaké budou priority na letošní rok?

Stabilizace a zajištění financování projektů, to jsou činnosti, na kterých pracujeme od prvního dne, kdy byl náš vstup do společnosti oznámen. Musíme doplnit management firmy především o některé posty, které zastávaly reprezentanti předchozího akcionáře. Ale především bude třeba vypracovat novou analýzu trhů a produktového portfolia tak, aby druhé odpovídalo prvnímu. Na tomto základě bychom poté prezentovali střednědobý a dlouhodobý plán rozvoje společnosti. Příležitosti vidíme jak zde doma v České republice, na Slovensku, ale i na mnoha zahraničních trzích.

Pokračování na straně 4



O skupině PPF

Skupina PPF investuje do řady odvětví od bankovníctví a finančních služeb přes telekomunikace, biotechnologie, pojišťovnictví, nemovitosti až po zemědělství. PPF působí v Evropě, Rusku, Asii a Severní

Americe. Skupina vlastní aktiva dosahující téměř 35 miliard eur (k 30. 6. 2017). Společnosti s majetkovou účastí skupiny PPF odvedly za rok 2016 v České republice daň z příjmu 2,2 miliardy korun. Skupina aktuálně zaměstnává více než 170 tisíc lidí. Společnosti v České republice evidovaly 8,8

tisíce zaměstnanců. Skupina za 26 let své existence získala velké portfolio zkušeností s řízením celé řady firem, kterým přináší silné finanční zázemí, implementaci finanční a firemní disciplíny, vyzkoušené obchodní modely a kvalitní management.

UDÁLOST



PPF věří v dobrou budoucnost Škodovky

Pokračování ze strany 3

Zvláštní pozornost musíme věnovat servisním službám, kde má Škodovka významné rezervy, které budeme chtít otočit do obchodní příležitosti, ale vyžaduje to rychle zlepšit některé činnosti. A samozřejmě musíme uspět v maximálním počtu vypisovaných tendrů, abychom zajistili plný a plynulý výrobní cyklus.

A dlouhodobé cíle? Jaká je vlastně vize PPF do budoucna, kde by Škodovka měl být za deset let?

Řeknu vám to takto. Společnosti Siemens a Alstom zahájily proces konsolidace výrobních kapacit a myslíme si, že další transakce budou následovat, chceme u toho být. Dále v roce 2023 s největší pravděpodobností skončí evropské dotace pro veřejné dopravní sítě. To povede ke změnám chování našich zákazníků v Evropě. Určitě pokročí i liberalizace železniční dopravy. Jednotliví operátoři půjdou více cestou nakupování služeb, než



Hlavní areál Škody v Plzni

jen jednoduchým nakoupením vlakových nebo tramvajových souprav jako je tomu dnes. Jednoduše řečeno, provozovatelé budou chtít od nás dodavatelů komplexní produkt – financování+dodávka+servis. V servisní službě se mnohem více budou uplatňovat informační systémy pro monitoring a detekci poruch

a neustále se budou zkracovat požadavky na servisní časy. A to všechno budeme muset zvládnout a nabízet nejen v Evropě, ale i mimo evropské trhy. Ano, Škodovka se bude muset změnit, musí zachovat to dobré a hodně toho přidat. Bude to hodně práce a určitě se nebudeme nudit.

Vážené kolegyně a kolegové, milí škodováci,

je mi velkou ctí se osobně zapojit do tohoto úžasného projektu, kde dvě globálně úspěšné české značky PPF a Škoda Trans-



portation spojují své síly k vytvoření něčeho, co možná nemá na české industriální scéně obdoby. Vzniká unikátní prostor pro synergii českých zlatých ručiček a technického mistrovství se silnou investiční a finanční skupinou. Věřím, že tento potenciál využijeme k vytvoření konkurenční výhody a najdeme svou optimální pozici v konkurenčním prostředí. Sám za sebe mohu slíbit, že věnuju veškerou svou energii, abychom tuto skvělou příležitost nepropásli. Máme k tomu všechny předpoklady - rostoucí význam hromadné dopravy doma i ve světě, produkty, reference, výrobní a technické kapacity, zkušené a loajální zaměstnance a v neposlední řadě silného vlastníka. Těším se na spolupráci s vámi a pevně věřím, že společným úsilím naplníme očekávání vlastníka, zákazníků i zaměstnanců Škody Transportation.

Petr Brzezina

CV Petra Brzeziny

Petr Brzezina vystudoval strojní fakultu na Technické univerzitě VUT v Brně a MBA na Nottingham Trent University. Pracoval na několika manažerských pozicích v mezinárodní technologické společnosti ABB v České republice, ale také ve Švédsku a Belgii. Poté strávil čtrnáct let v mezinárodním koncernu Alstom v Německu a České republice, kde na pozici generálního ředitele měl na starost západní a později východní Evropu. V letech 2008-2015 byl prezidentem Alstomu pro Českou republiku a Slovensko se zaměřením na Transport a Energetická zařízení. Pracoval také v General Electric a od roku 2016 působil jako předseda představenstva a generální ředitel stavební společnosti OHL ŽS, která pod jeho vedením prošla významnou reorganizací a realizovala řadu projektů v oblasti pozemní a dopravní infrastruktury na domácím i zahraničním trhu.

UDÁLOST



Škoda dodá elektrické jednotky na Slovensko

Společnost Škoda Transportation v konsorciu se společností ŽOS Trnava zvítězila v tendru na dodávku až 25 elektrických jednotek pro Slovenské železnice (ZSSK). Na Slovensko poputují nejmodernější jednopodlažní jednotky RegioPanter. Hodnota kontraktu s opcí je až 160 mil Euro, tedy více než 4 miliardy korun.



Vizualizace soupravy pro slovenského zákazníka

„Slovensko je náš tradiční, důležitý obchodní partner. Na tamní železnici už několik let úspěšně jezdí naše dvoupodlažní elektrické jednotky, push-pull soupravy a moderní lokomotivy. Ve slovenských městech navíc vozí cestující naše trolejbusy a tramvaje. Proto jsme velice potěšeni, že se nám podařilo uspět v této velmi náročné soutěži a navázali jsme na naše předchozí dodávky,“ říká předseda představenstva Škody Transportation Tomáš Ignačák.

„Moderní elektrické jednotky jsou pro regionální dopravu v okolí Žiliny a pro naše cestující skutečně klíčové. Proto mě velmi těší, že jsme tuto důležitou soutěž úspěšně dokončili. Jsme přesvědčeni, že jednotky budou kvalitní a budou spolehlivě fungovat. Navíc s podobnými jednotkami, jako jsou ty, které mají být dodané, máme už dnes pozitivní zkušenost, takže v budoucnosti předpokládáme hladký průběh dodávky a také udržení jejich kvality,“ sdělil Filip Hlubocký, předseda představenstva a generální ředitel ZSSK.

„V tendru zvítězilo naše konsorcium nejen cenou, ale především kvalitou a technickým

řešením již osvědčeného moderního vozidla RegioPanter. Ve Škodovce vyrobíme, odzkoušíme a zhomologujeme první dvě soupravy včetně všech nejnovějších změn podle přání zákazníka. Pro další objednaná vozidla následně vyrobíme hrubé stavby skříní, podvozky a trakční sety, které přistavíme do montáže vozidel na Slovensko. Jsem rád, že vozy budeme montovat na Slovensku ve spolupráci se ŽOS Trnava, kde mají mnohaleté zkušenosti. Věřím, že se naše spolupráce osvědčí a společně dodáme slovenskému národnímu dopravci ZSSK moderní a vysoce kvalitní vozidla pro regionální dopravu,“ doplňuje obchodní ředitel společnosti Škoda Transportation Jaromír Jelínek.

Nové elektrické jednotky RegioPanter budou dodávány pro regionální provoz na všech elektrifikovaných tratích Slovenska pro rychlosti 160 km/h a napětí 3 kV a 25 kV. Dodány budou dvě provedení elektrické jednotky. První s délkou 80 m a kapacitou 247 sedadel a druhé provedení dlouhé 106 m s kapacitou 343 sedadel.

Každý vůz soupravy bude mít klasické



Interiér elektrické jednotky

uspořádání dvou podvozků a každá elektrická jednotka bude mít vždy tři hnací podvozky. Díky tomu budou mít soupravy vynikající jízdní vlastnosti na všech elektrifikovaných tratích Slovenska a umožní spolehlivé dodržování jízdního řádu v náročných zimních podmínkách.

Široké nástupní dveře spolu s plně průchozím moderním interiérem bez vnitřních dveří umožní rychlý a plynulý pohyb cestujících. Nástup do vozidla bude umožněn u většiny standardních nástupišť výšky 550 mm přímo bez nutnosti schodů. U ostatních nástupišť bude nástup zajištěn s pomocí výsuvných schodů.

„Cestující ocení zejména pohodlné sezení, elektrické zásuvky, klimatizaci, stylové LED-osvětlení interiéru a vybavení vozidla prostorným moderním WC přístupným také invalidům. Soupravy nabídnou rovněž přehledný informační systém s monitory, vysoce výkonnou Wi-Fi, dostatek místa pro přepravu invalidů, dětských kočárků, jízdních kol a snadný a bezbariérový nástup pro všechny cestující,“ dodává Jaromír Jelínek.

ROZHOVOR



Komfort v MHD? Co je dnes běžná realita, bylo před pár lety sci-fi

Je parný červencový den a k zastávce v plzeňských Černicích, na které již čeká skupinka cestujících, přijíždí nový trolejbus s okřídleným šípem ve znaku. Směr – nákupní zóna na periférii města. A co se bude dít dál?



Radek Kapr

Zastaví, řidič zapíná kneeling, díky kterému se pravá strana vozu naklání k nástupnímu ostrůvku. Dveře se otevírají a všem cestujícím stačí udělat malý krůček ke vstupu do interiéru vozu. Uvnitř i v letním vedru panuje příjemná teplota, protože jak salón pro cestující, tak i kabínu řidiče chladí výkonná klimatizace. Kamerový systém snímá situaci uvnitř vozu, takže řidič má dokonalý přehled o dění v trolejbusu. Na LCD monitorech rozmístěných pod stropem trolejbusu běží informace o dopravě, údaje o dalších zastávkách na trase či možnostech přestupu. Ve chvíli, kdy se trolejbus blíží ke konečné v Černicích, řidič stiskem jednoho z tlačítek na palubní desce dává pokyn ke stažení sběračů, a trolejbus přepíná na bateriový pohon. Míjí konečnou stanici a už bez „drátů“ vyráží – coby elektrobus – vstříc nákupnímu centru. Zastavuje, cestující vystupují. U konce je jedna z mnoha podobných jízd, které se v Plzni opakují dnes a denně. Málokdo z cestujících si však během jízdy uvědomuje, jakou revoluci v komfortu zažívá

– co je totiž dnes v MHD běžná realita, bylo ještě před pár lety tak trochu sci-fi. „Příkladem toho, jak dramaticky se nové technologie a rostoucí nároky cestujících i dopravců odrážejí ve výbavě vozů, dokládá měnicí se podoba trolejbusů velmi věrně,“ říká Radek Kapr, obchodní manažer plzeňské Škody Electric, jež patří k největším výrobcům trolejbusů vůbec a je tak jedním z lídrů vývoje v oboru. Právě on patří k těm, kdo nároky dopravců a cestujících sleduje již řadu let. „Konkrétně jednadvacet,“ usmívá se Radek Kapr, jehož kvality ocenila firma i při posledním vyhlášení nejlepších pracovníků roku 2017, při kterém získal titul Vynikající zaměstnanec.

Růst komfortu ve vozidlech, které slouží v hromadné dopravě tuzemských i zahraničních měst se mění k nepoznání?

Určitě je to tak. To co bylo před deseti, patnácti lety, bylo jen výstřelkem nebo neexistovalo vůbec, je dnes normální součástí výbavy vozidel pro MHD. Na trolejbusích je to krásně vidět.

Vymoženosti popsané v úvodu jsou asi pro cestující ty nejviditelnější. Určitě je jich však mnohem více?

Jistě. Z hlediska dopravců jsou velmi důležité ty, které se týkají nákladů na provoz a údržbu. Navíc spotřeba je dnes výrazně nižší než v minulosti, třeba díky systému rekuperace. Díky novým systémům řešení pohonů, asynchronních motorů a dalších technologií je rovněž provoz našich trolejbusů velmi výhodný stran nákladů a jsou spolehlivé v provozu. Díky novým materiálům a vývoji speciálních zařízení se například výrazně zvýšila míra bezpečnosti pro cestující i samotného řidiče při případných nehodách či kolizích.

Když zůstaneme u růstu komfortu pro cestující, jaké jsou tedy ty hlavní změny v posledních letech?

Vůbec samotné řešení trolejbusů, které dnes stále častěji vyrábíme jako takzvané parciální vozy. To znamená, že mají alternativní pohon,

díky kterému mohou obsluhovat i ty části měst, kde není trolejové vedení. Jako Škoda Electric jsme po mnoho let byli na trhu velmi úspěšní s modely, kde jako druhý zdroj energie byl použit diesellový generátor. Ten v posledních třech letech plně nahradily trakční baterie. Obrovská výhoda našeho řešení spočívá v tom, že dobíjení článků probíhá za jízdy, není tedy třeba žádná zvláštní speciální dobíjecí infrastruktura. A jde o řešení velmi šetrné k životnímu prostředí, s minimální hlukostí.

Co dopravci ještě na trolejbusích s bateriemi oceňují?

Dopravní podniky mohou využít takové vozy i na trasách bez trolejí. Jejich nasazení je tedy velmi flexibilní. Typicky jde třeba o místa, která leží až za konečnými trolejbusovými tratěmi, na periférii města – třeba nákupní zóny či lokality s novou výstavbou. Takto vybavené trolejbusy nahrazují klasické autobusy, které periferie měst dosud obsluhovaly. V Plzni se třeba uvažuje o tom, že by kloubové bateriové trolejbusy mohly obsluhovat Fakultní nemocnici na Lochotíně. Ani tam troleje nevedou. Navíc – parciální trolejbusy představují pro dopravce velmi ekologický provoz. Bateriové trolejbusy jsou aktuálně dopravci velmi oblíbené, třeba právě Plzeň si po dobrých



Ilustrační foto

ROZHOVOR



Pohled do interiéru nového trolejbusu

zkušenostech s našimi „krátkými“ dvanácti-metrovými parciálními trolejbusy objednala nyní další, tentokrát kloubové. Takovéto řešení se v posledních letech stalo velmi oblíbeným po celé Evropě, trakční baterie nahrazují dříve používané dieselové agregáty.

Jak v běžném provozu vypadá přechod z „drátů“ na bateriový pohon? Pozná něco cestující?

Přechod je velmi plynulý. Naše trolejbusy totiž disponují takzvanými poloautomatickými sběrači. To znamená, že ve chvíli, kdy vůz přechází z napájení z troleje na bateriový pohon, řidič stisknutím tlačítka na palubní desce stáhne sběrače, aniž musí přerušovat jízdu, vystupovat z vozu a sběrače stahovat ručně. A v opačném případě, tedy při návratu vozu zpět na standardní trolejbusovou linku, stačí velmi jednoduché doplnění troleje naváděcí stříškou a trolejbus plynule pokračuje v jízdě. To oceňují zejména řidiči při nepříznivém počasí.

Co ještě by před pár lety u trolejbusů bylo nevídanou novinkou?

Samozřejmě takové, které zvyšují pohodlí pro cestující a řidiče. Třeba to, co všichni známe z aut - klimatizace. Má-li řidič v horkých

letních dnech v neklimatizované kabině třeba 40 stupňů Celsia a něco podobného panuje i ve zbytku vozu, pak to samozřejmě dobré není. Zejména řidič je za velkým předním sklem jako ve skleníku. Takže výbava klimatizací a kvalitním systémem topení je dnes téměř standardem.

Mezi „vychytávky“ patří i ta opatření, která usnadňují nástup a výstup z vozu, je to tak?

Určitě. Naše trolejbusy jsou bez výjimky vybaveny kneelingem, díky kterému se v zastávce trolejbus nakloní až k hraně chodníku. Jde o snížení hrany vozu o 8 centimetrů. Senioři nebo rodiče s kočárky takovou pomoc velmi oceňují. Součástí výbavy je výklopná plošina pro snadný nájezd invalidního vozíku do vozidla a uvnitř vozu je speciálně upravený prostor pro fixaci vozíku. Vůbec na hendikepované cestující je ve výbavě pamatováno i jinak – k dispozici jsou například komunikátory, které umožňují nevidomým cestujícím získávat informace o čísle linky apod.

Co kamerový systém? Je dnes běžné do trolejbusů montovat i ten?

Začíná být stále více žádaný. Kamery umístěné uvnitř vozu přenáší obraz z interiéru na obrazovku do kabiny řidiče. Ten

tak například může dobře sledovat dění kolem dveří, což zvyšuje bezpečnost při nástupu a výstupu cestujících. Navíc podle dosavadních zkušeností víme, že kamery ve voze mají i preventivní charakter – snižuje se počet incidentů, které se ve vozech odehrávají, přispívá se k obraně cestujících, jejich majetku, i vozidel samotných. Navíc v případě, že dopravce využívá záznamový systém, mohou uchované záběry sloužit třeba policii při následném vyšetřování. Jednoduše řečeno, když prostor sledují kamery, kapsář si možná rozmyslí provozovat své „řemeslo“ právě tam, vandal nebude ničit zařízení trolejbusu. Kamerový systém sleduje i vnější okolí vozu – prostor před vozidlem. Lze instalovat couvací kameru nebo kameru sledující sběrače proudu s trolejí.

Co nového se teď v oblasti další výbavy čeká?

Záleží na požadavcích konkrétního zákazníka. Ale třeba si myslím, že brzo bude poptávka po instalaci wi-fi. Opět je to jeden z výsledků rozšiřování moderních technologií a pro dopravce způsob, jak nalákat třeba do vozů MHD mladší ročníky. Stejně jako USB zásuvky – před pár lety nemyšlitelný požadavek, před rokem poptávka jen někde a já odhaduji, že za dva roky to bude standard.

PERSONÁLIE



Personální změny ve skupině Škoda

Několik personálních změn se odehrálo v minulých týdnech ve skupině Škoda. Pozici COO společnosti Škoda Transportation nově zastává ing. Zdeněk Sváta, který tak ve funkci nahradil ing. Marka Krška. Pozici ředitele Nákupu a sourcingu společnosti Škoda Transportation nově zastává Ing. Michal Kurtinec. Ve společnosti Škoda Electric na pozici ředitele úseku Realizace nastoupil ing. Radek Svoboda, který doposud ve společnosti působil jako ředitel útvaru Obchod – E-Mobilita. Do vedení úseku Servis byl nově jmenován ing. Václav Růžička, který doposud působil jako ředitel úseku Realizace.

Škoda Electric pozvala děti na karneval

Karkulka, Šmoula, Bílá paní. To není začátek popletené pohádky – právě takto vypadalo karnevalové bruslení Škody Electric. Firma se rozhodla postarat o zábavu svých zaměstnanců, a proto pro ně a jejich rodiny a přátele připravila sérii volných bruslení na zimním stadionu v Plzni. A právě to únorové se

Tréninky Škoda FIT slibují i soutěže o ceny!

Jaro je tu a běžecká sezóna se opět rozbíhá naplno. Běžečtí nadšenci se opět schází na tréninku Škoda FIT s TEMPO MAKERS. Ten příští se odehraje ve středu 25. dubna v plzeňských Štruncových sadech v 18 hodin a pro účastníky tréninku jsou navíc připraveny i bonusy v podobě sportovních dáreků nebo soutěží, třeba o registraci zdarma na Škoda FIT půlmaraton. „Studené zimní počasí mnohé běžce zavedlo do fitness center, tělocvičen, bazénů a na jiné druhy cvičení, nyní ale nastává ta správná doba vylézt zpod střeš a pokračovat pod širokou oblohou,“ říká s úsměvem Jiří Mašek. „Poslední dubnovou středu se sejdeme opět na společném tréninku, kde si to svoje najde každý. Je úplně jedno, jestli jste začátečník, středně pokročilý, či vybíháte jen v době, kdy je teplé počasí, tedy sezónní běžec. Čeká nás hodina a půl nabitá pohybem, kde si kromě klasického běhání zacvičíme, řekneme si, jak správně běhat a kde komplexně posílíme všechny naše svalové partie.“

Škodováci mohou pozvat rodinu na prohlídku firmy

Jedinečnou šanci ukázat svým blízkým plzeňskou Škodovku mají všichni zaměstnanci firmy. Personalisté totiž připravili program rodinných exkursí. Možnost zúčastnit se exkursí v plzeňské Škodě mají nejen nejbližší škodováků, tedy děti či partneři, ale i lidé ze širšího příbuzenstva, škodováci mohou vzít na prohlídku třeba prarodiče. Ti během zhruba hodinové prohlídky uvidí nejen zázemí firmy, vyráběná vozidla, ale dozví se i mnohé z historie a současnosti společnosti. Komentované prohlídky se konají v odpoledních hodinách

termíny se vypisují podle zájmu návštěvníků. Záměr se mohou přihlásit na úseku Lidské zdroje. Tiskopis, který je třeba vyplnit, je k dispozici v řízené dokumentaci v Easy Archivu. Formulář si také mohou škodováci vyzvednout u všech asistentek jednotlivých úseků nebo na recepci administrativní budovy PC.



neslo v duchu karnevalu, kdy se na ledě sešli Karkulka společně s Bílou paní, s Jokerem z Batmana, s Jedim ze Star Wars, s hokejistou Strakou či s taťkou Šmoulou. Organizátoři ocenili ty, kteří si s kostýmem dali největší práci a jako odměnu jim předali dárkové balíčky. V rámci programu se dále hrál hokej, tančilo se, bruslilo se a děti pak měly možnost zúčastnit se soutěže v bruslařských dovednostech. Každé dítě, které mělo odvahu se zúčastnit, se mohlo těšit na dárkovou tašku.



Kdy jste naposled sami zdokonalovali rychlost, výbušnost, dynamiku, sílu a koordinaci? Ano, člověk se sám asi moc nepřinutí, ale tady vše zdokonalíme pomocí cvičení a pomůcek, a ještě k tomu zábavnou formou,“ říká Jiří Mašek. Jestli ještě stále váháte, zda je právě

tohle pro vás to pravé, není nic jednoduššího než přijít a přesvědčit se. „Velmi důležitou součástí tréninku bude rovněž odborné posouzení běžeckého stylu účastníků. Pomůžeme pojmenovat a odstranit chyby, zlepšit styl,“ slibuje Jiří Mašek.



Na březnovém tréninku se sešlo více než padesát účastníků

PERSONÁLIE



Škoda nabízí benefit pro aktivní sportovce!

Zajímavou nabídku pro všechny zaměstnance, kteří rádi využívají služeb nejrůznějších sportovních a relaxačních areálů, přináší společnost Škoda Transportation.

Firma všem škodovákům nabízí možnost získat kartu MultiSport, která umožňuje volné vstupy do více než 500 sportovních center v celé České republice.

Například v Plzni, Šumperku a Ostravě je k dispozici více než čtyřicet zařízení a areálů. Zaměstnanec si hradí pouze 100 korun měsíčně srážkou ze mzdy, zaměstnavatel pak přispívá částkou 400 korun měsíčně. „Nový benefit je určen jako volba k poukázkám Flexi Pass a zaměstnanec si tak může zvolit mezi těmito dvěma možnostmi. V obou případech představuje příspěvek od zaměstnavatele částku 1 200 čtvrtletně,“ říká ředitel Lidských zdrojů Lumír Tesař. „Nová služba MultiSport je určena nejen pro ty zaměstnance, kteří se věnují pravidelně a často sportování, ale i pro ty, kdo rádi relaxují. Škála aktivit, které jsou nabízené, je totiž velmi široká, kromě sportu například zahrnuje i wellness,“ upozorňuje. Kartu s názvem MultiSport lze využít každý den na jednu aktivitu denně u vybraného sportovního centra, v nabídce na webu www.multisport.cz je více než pět set smluvních partnerů, kteří nabízejí několik desítek

aktivit od plavání, přes fitness, spinning, aerobní cvičení až po tenis či squash. Čím více dnů v měsíci pak držitel karty volný vstup využije, tím klesá cena za jednotlivé lekce či hodiny. Karta je nepřenositelná, vystavena vždy na jméno.

Kartu MultiSport mohou škodováci pořídit nejen pro vlastní potřebu, získat mohou i doplňkovou kartu pro člena rodiny za 790 korun měsíčně. Pro děti do patnácti let platí zvýhodněná cena 440 korun. „Zájemci se tak mohou rozhodnout, zda si ponechají Flexi passy nebo je vymění za MultiSport kartu,“ sděluje Lumír Tesař a dodává, že pokud poté účastník z programu vystoupí, vrátit se může nejdříve za šest měsíců.

A jak mají zaměstnanci Škody v případě zájmu postupovat pro vstup do programu? Stačí kontaktovat HR oddělení Škody Transportation. Kartu lze využít v jakémkoliv sportovním zařízení u smluvních partnerů Multisport.

Nabídka bonusů je ve Škodě bohatá

Nové karty MultiSport rozšiřují už tak zajímavou nabídku firemních benefitů, které Škodovka svým zaměstnancům nabízí. Mezi ty nové patří takzvané sick-days. „Jde o dva dny placeného volna, kdy může zaměstnanec zůstat doma s plným platem a bez potvrzení od lékaře. V rámci prevence rovněž už tradičně poskytujeme možnost bezplatného očkování proti chřipce,“ vysvětluje ředitel Lidských zdrojů Lumír Tesař. Firma nabízí i poukázky Flexi Pass, které mohou zaměstnanci využít na kulturu, sport, relaxaci, dovolenou, vzdělávání či zdravotní péči. Bonusem, který využívá většina pracovníků Škodovky, jsou příspěvky na penzijní a životní pojištění. Významnou výhodou je pro zaměstnance firmy také týden dovolené navíc nad rámec zákona. Lidé ze Škody mají také možnost účastnit se vzdělávacích programů hrazených firmou, čímž se zvyšuje jejich kvalifikace a odborné dovednosti. Škoda rovněž významně přispívá na stravování. „Snažíme se také podporovat zájem našich lidí o kulturu – proto zdarma poskytujeme vstupenky na sportovní utkání, divadelní představení či do Aquapalace v Praze,“ říká Lumír Tesař.

Škoda podpoří „Do práce na kole!“

Do práce na kole! Tak přesně tenhle projekt je ukázkou, jak velkou šíří aktivit Škodovka u svých zaměstnanců podporuje. Soutěž firemních týmů z celé České republiky chce motivovat co nejvíce lidí ke zdravému pohybu, tedy jízde do zaměstnání na kole a také k podpoře ekologické dopravy. „I v tomto roce Škoda podpoří tento projekt a za zaměstnance uhradí startovné,“ říká Lucie Panušková z HR oddělení plzeňské Škodovky. „Přihlásit se může každý zaměstnanec, který společně s kolegy vytvoří tým o dvou až pěti členech,“ doplňuje. Nejpozději do 30. dubna je nutné se zaregistrovat na stránkách www.dopracenakole.cz a pak už je jen potřeba jezdit během května do práce co nejčastěji na kole, nebo je možné si zvolit alternativu – koloběžku, in-line brusle, nebo chodit pěšky či běhat. A v čem se tedy soutěží? Hlavní soutěžní kategorií je pravidelnost – pokud tým ujede alespoň 66% cest do práce a z práce na kole, je zařazen do slosování o věcné ceny.



UDÁLOSTI



Škoda dodá trolejbusy do Bulharska

Společnost Škoda Electric se bude podílet na dodávce čtrnácti trolejbusů pro bulharský Pleven. „Škoda Electric je v Bulharsku dlouhodobě úspěšná. V ulicích bulharského města Pleven jezdí už od roku 2014 čtyřicet nových trolejbusů vyrobených plzeňskou společností. Trolejbusy z této zakázky jezdí vedle Plevenu také v Burgasu, Varně a Stare Zagoře. Další desítky vozidel z dílen plzeňské firmy vozí cestující také v bulharské metropoli Sofie. Škodovka v minulosti dodala do Bulharska více než 500 trolejbusů,“ uvádí obchodní ředitel Škody Electric Petr Kasenčák. „Trolejbusy pro Plevnu budou mít trakční baterie pro možnost autonomní jízdy. Dopravce je tak může nasadit i na trasy,



Škoda dodala do Bulharska již stovky vozidel

kde není trolejové vedení,“ doplňuje Petr Kasenčák. Snazší nástup a výstup pasažérů

je usnadněn pomocí tzv. kneelingu, kdy se trolejbus nakloní až k hraně chodníku.

V Litvě uspěly vozy ze Škody

Plzeňská firma se bude významně podílet na dodávce celkem 41 trolejbusů pro hlavní město Litvy Vilnius. „Půlmilionová litevská

metropole získá dvanáctimetrové trolejbusy s komfortním vybavením. Chybět nebude klimatizace, možnost Wi-Fi připojení, USB nabíječky a kamerový monitorovací systém,“ říká obchodní ředitel Škody Electric Petr Kasenčák. Pro Škodovku není zakázka pro litevský

Vilnius zdaleka první úspěch v Pobaltí. Firma například již řadu let dodává trolejbusy pro sousední Lotyšsko, konkrétně pro dopravní podnik hlavního města Rigy. Zatím poslední kontrakt uzavřela plzeňská společnost na padesát nových moderních trolejbusů v dubnu 2017.

Plzeň získá nové kloubové trolejbusy ze Škody Electric

Škoda Electric získala rámcový kontrakt pro plzeňský dopravní podnik na až 17 nových velkokapacitních trolejbusů. Prvních sedm kloubových nízkopodlažních vozidel za více než 110 milionů korun, která pojmu více než sto pasažérů, firma dodá na přelomu roku 2018 a 2019.

„Zájem o naše moderní trolejbusy s bateriemi v poslední době roste – dodali jsme je již do Španělska, Itálie, Maďarska nebo Švédska. Spojení jsou s nimi ale také u nás v ČR. V Plzni se místní dopravce rozhodl zakoupit tato vozidla v dlouhé kloubové variantě, poté co se zde ve více než ročním provozu osvědčily naše kratší trolejbusy s bateriemi,“ říká člen

představenstva Škody Electric Karel Majer. „Nové trolejbusy mohou jezdit i mimo trolejové vedení. Řidič v takovém případě přepne na bateriový pohon a může takto ujet i několik kilometrů,“ vysvětluje obchodní manažer Škody Electric Radek Kapr.

Kloubové trolejbusy 27 Tr určené pro Plzeň budou mít vedle komfortního vybavení také nejnovější design – Škoda totiž při jejich výrobě využije poslední, tedy čtvrtou generaci karosérie.

Zakázka na výrobu sedmi vozidel je první objednávkou z rámcového kontraktu, podle kterého může plzeňský dopravní podnik získat do roku 2022 až 17 nových velkokapacitních kloubových trolejbusů s alternativním pohonem. „Pro velkou flexibilitu těchto vozidel a možnost obsluhovat s nimi i ty části města,

kde není trolejové vedení a protože se provoz trolejbusů s trakční baterií mimořádně osvědčil, preferuje Plzeň v poslední době nákup pouze takto vybavených trolejbusů, ať už ve dvanáctimetrové či v kloubové verzi,“ vysvětluje Radek Kapr.



UDÁLOST



Setkání zástupců turecké strany se škodováků u nové tramvaje

i VÍTE, ŽE?

Zakázka pro Eskişehir navazuje na nedávno završený úspěšný projekt v Turecku. V tamním městě Konya už od roku 2015 vozí cestující plně nízkopodlažní škodovácké tramvaje ForCity Classic. I v tomto městě je část flotily vozidel uzpůsobena jízdě nezávisle na trakčním vedení. Škoda Transportation do Konye dodala šedesát moderních nízkopodlažních tramvají a také dvanáct tramvají s bateriovým pohonem.

Škoda zahájila dodávky tramvají do tureckého Eskişehiru

Společnost Škoda Transportation převezla na začátku března do Turecka první z flotily unikátních bateriových tramvají pro tamní město Eskişehir. Plzeňská společnost pro turecký dopravní podnik vyrobí celkem čtrnáct plně nízkopodlažních moderních vozidel ForCity Classic za více než 26 milionů Euro.

„Vozy budeme v rámci zkušebního provozu testovat nejen na tratích Eskişehiru, ale souběžně také v Bratislavě. Využijeme toho, že dopravní podnik ve slovenském hlavním městě má stejně jako ten turecký úzkorozchodné tratě. Výhodou je pro nás geografická blízkost Bratislavy, což zjednodušuje proces testování,“ vysvětluje projektový manažer Škoda Transportation Václav Petr. Ten upozornil, že tramvaje v následném zkušebním provozu v Eskişehiru najedou zhruba 2 - 3 tisíce kilometrů.

Díky tomu, že vozidla ze Škodovky jsou vybavena výkonnými trakčními bateriemi, je bude moci dopravce v Eskişehiru provozovat na více než kilometrovém úseku bez trolejového vedení, který město plánuje vybudovat. Bateriový pohon tramvají se obecně využívá hlavně v případě, kdy tramvaj má zajíždět do oblastí, kde není nainstalována trolej, například z estetických důvodů v historických

centrech měst. Pohon může být použit také v případě poruchy vrchního elektrického vedení, tak aby tramvaj nebránila plynulosti silničního provozu.

Více než třicet metrů dlouhé plně klimatizované vozidlo nabídne prostor až pro 276 cestujících. Tramvaje mají jednosměrné provedení a jsou uzpůsobeny pro rozchod 1000 mm. V interiéru vozů nejsou žádné schody a přístup do vozidel zajišťují čtyři dvoukřídlé a dvojce jednokřídlé dveře. Vozidla mají také elegantní design, který zapadá do koloritu města Eskişehir.

Pro Škodovku není dodávka tramvají první takovou zakázkou pro Turecko. V minulých letech vyrobil plzeňský podnik 72 vozidel pro turecké město Konya. Turecký Eskişehir, který v posledních letech prochází dynamickým rozvojem, má v současné době zhruba 700 tisíc obyvatel a leží na západě země na jedné z hlavních spojnic mezi Ankarou a Istanbulem.



Interiér nové tramvaje pro Turecko

TIPY PRO VOLNÝ ČAS



Železniční depozitář ukáže poklady

V chomutovském depozitáři Technického muzea si návštěvníci mohou prohlédnout téměř 100 kolejových vozidel – od parní lokomotivy vyrobené v roce 1870 až po vozidla o celé století novější. K vidění jsou lokomotivy, salonní, osobní i motorové vozy, elektrické a motorové lokomotivy, historické drezíny, ale i vozidla teprve nedávno vyřazená z provozu. Otevřeno je od čtvrtka do neděle.

Plzeň ožije Slavnostmi svobody

Události odehrávající se na začátku května roku 1945 si jako každý rok Plzeň připomene Slavnostmi svobody, tradiční akcí s bohatým vojensko-historickým a kulturním programem. Oslavy osvobození americkou armádou se uskuteční od čtvrtka 3. do neděle 6. května. Součástí oslav bude jedinečný kulturní program, který Plzeň přenesne zpět do radosti z konce války a osvobození.

Labyrintem dějin českých zemí

Průřezová výstava představí návštěvníkům formou zážitkové expozice tisícileté období, v němž se vyvíjel český stát. Stěžejním exponátem je listina, tzv. Vladislavovo privilegium z roku 1158, která je nejstarším dochovaným dokumentem naší historie. Unikátní výstava na Pražském hradě v Císařské konírně potrvá až do 1. července letošního roku.

Plasy nabídnou historii stavitelství

Expozice stavitelství v areálu kláštera Plasy v západních Čechách prezentuje postupy a principy tradičního stavitelství. Byl zde vytvořen vzdělávací a volnočasový areál, který propojuje tematicky zaměřené muzejní expozice s historickými dílnami tradičních stavebních řemesel, některá si je možno i vyzkoušet, pamatováno je i na děti. Expozice je přístupná od úterý do neděle.

Ostravská zoo nabídne komentované prohlídky

Návštěvníci ostravské zoologické zahrady se mohou těšit na komentované krmení vybraných druhů zvířat, která jsou na programu převážně o víkendech a svátcích. Ale ani návštěvníci upřednostňující prohlídku zoo v pracovní dny nepřijdou zkrátka. Navštívit lze řadu expozic, k vidění bude krmení medvědů, návštěvníci uvidí práci se slony, čeká je setkání u krokodýlů.

Památky představí rok šlechtické diplomacie

Hrady, zámky a další památky ve správě Národního památkového ústavu zahajují sezonu, v níž se vydávají po stopách šlechty českých zemí v evropské diplomacii. Na čtyřiceti památkových objektech budou probíhat výstavy a programy zaměřené na šlechtické rody, které významně ovlivnily běh evropských a světových dějin. Více na webových stránkách Národního památkového ústavu.

	3				2	4		
	4		3					
5			3	2			6	
								2
	2			2	3			
	4	5		2		6		
							6	
4			4				4	
		5						

SIKAKU Soutěž o ceny

Sikaku patří k nejoblíbenějším japonským číselným rébusům a v Japonsku nesmí chybět v žádné sbírce hádanek a rébusů. Zvláštní půvab sikaku spočívá v tom, že pravidla jsou velmi jednoduchá, ale jednotlivé rébusy nesmírně rozmanité. Matematické znalosti nejsou třeba. Pro sikaku je charakteristické spojení čísel a prostorového myšlení. Hrací pole se při luštění rozděluje na obdélníky a čtverce, které mají takový počet políček, jaký udává předtištěné číslo.

Pravidla jsou prostá. Cílem je rozdělit mřížku do obdélníků a čtverců, které se nekříží. V každém obdélníku a čtverci smí být jen jedno z předtištěných čísel, které udává, kolik políček má obdélník nebo čtverec obsahovat.

Jak soutěžit?

Správné řešení sikaku buď naskenujte nebo vyfoťte a zašlete do 25. dubna 2018 na e-mail: skodovak@skoda.cz. Zprávu označte heslem SIKAKU. Ze správných odpovědí vylosujeme tři výherce - opět soutěžíme o zajímavé dárky s logem Škoda. Hodně štěstí při losování!