



2 Jana Kozaková nově vede rozvoj lidských zdrojů

Manažerka pro rozvoj lidských zdrojů Jana Kozaková miluje matematiku.



2 Firma se loučila se třemi řediteli

Ředitelé pro jakost, rozvoj lidských zdrojů a služby odešli do důchodu.



3 MOTOR JIKOV rozvíjí spolupráci s vědci z VŠTE

Bez aplikovaného výzkumu a vývoje se firma neobejde.

1/2019

23. ROČNÍK

NOVINY SKUPINY
MOTOR JIKOV GROUP

MONITOR

Miroslav Dvořák pro Svět průmyslu:



Letos vzrostly ceny energií, chystáte i nějaká opatření tímto směrem?

Zvýšení cen energií pro nás znamená zvýšení nákladů o třicet milionů za rok. Věnujeme se tomu v týmu, který hledá zdroje úspor od těch velmi prostých, jako je důraz na zhasínání světel, až po sofistikované – speciální osvětlení, využití fotovoltaiky a podobně. I z toho důvodu se budeme věnovat energetice, hledat zdroje, investovat do zateplení. Musíme zapracovat na tom, abychom ten třicetimilionový minus co nejvíce snížili.

Ve vašem výrobním portfoliu máte ekologický produkt, a to čerpací stanice na stlačený zemní plyn. Jak tento produkt vznikl?

Před několika lety se mi zkrátka zdálo, že toto je směr, kterým bychom se mohli ubírat. Líbilo se mi na tom to, že je to cesta ekologická, která prospěje České republice i světu. Navíc nám to dávalo smysl. Naše filozofie je, že chceme uzavírat výrobní kruh. Dříve jsme byli výrobcem kompresorů, takže čerpací stanice na to navazovala. Když nějakou věc činím, hledám v tom určitou symbiózu. Nyní se tento projekt pohybuje v hodnotách kolem osmdesáti milionů korun tržeb ročně, což je pro nás při téměř dvou miliardách tržeb pět procent.

Z toho vyplývá, že zřejmě nepředpokládáte rychlý nástup e-mobility. Jak to vidíte?

Podle mě nebude přechod k elektromobilitě tak rychlý, jak se dnes prezentuje. Evropská unie chce do roku 2030 snížit koncentraci CO₂ o čtyřicet procent, což znamená dle mého konce spalovacích motorů. Mám pocit, že se vina za emisi nespravedlivě dává automobilovému průmyslu. Někdy se mi honí hlavou i podezření, že v tom hraje roli i nějaká lobby. Je třeba si uvědomit, že zdrojem CO₂

klasických spalovacích motorů dojde k poklesu práce na ní navázané. Nechci ale, aby to vyznělo špatně, myslím si, že cesta vedoucí k e-mobilitě je správná. Má ale spoustu otazníků a je třeba k ní přistupovat v nějaké logice s ohledem na čas. Není dobré si stanovovat přesné termíny, jako například že za deset let zavřu výrobu dieselových a benzinových motorů. Dnes mimo jiné neexistuje infrastruktura, nejsou zabezpečeny výroby komponent – baterií, jejich likvidace... Sekundární dopad na životní prostředí také nebude nulový, naopak se může blížit číslům CO₂ a NOx, která dnes produkuje spalovací motory.

Vy se už nějakým způsobem chystáte na e-mobilitu?

Je to věc, o které už přemýšlíme a snažíme se ji do našich projektů zařazovat. Už také zakázky z této oblasti realizujeme, například pro firmu Mitsubishi vyrábíme díly do alternátorů pro elektromobily.

Nedávno jste zmínil, že e-mobilita je jen bublina. Jak podle vás budou za dvacet let procentuálně zastoupeny jednotlivé typy pohonů? Jaký bude podle vás klíčový pohon budoucnosti?

Těch pohonů je ve hře víc. Vedle elektřiny je to například CNG, vodík i hybridní pohony. Myslím si, že během deseti dvaceti let elektromobilita obsáhne nějakých dvacet, maximálně třicet procent z celého trhu, to podle mě logicky vyplývá z postupného zapojování elektromobility a dalších ekologických prvků do tohoto procesu. A také bych řekl, že toto tempo je i rozumné z hlediska vývoje. Rychlému tempu se začínají bránit i některé automobilky, tvrdí, že ho nemusí přežít, protože investice do změn jsou ukrutné. Evropská unie tyto změny masivně podporuje, otázka však je, jestli na to bude za pět deset let ještě mít.

Jakou roli budou hrát lidé ve vaší společnosti, počítáte s nimi i do budoucna?

Pro mě jsou lidé ve firmě tou největší prioritou. Jsme jako jedna rodina a jako vlastník se tak ke svým zaměstnancům stavím. Na začátku roku vždy objíždím všechny firmy a letos jsem zaměstnance ujistil, že schopné lidi potřebujeme, že svět se nezmění tak rychle, jak si někdo myslí nebo jak je někde naplánováno, schopní a zkušení lidé budou určitě pořád zapotřebí. Nemyšlím si, že bude docházet k nějakému masovému propouštění. Ano, úbytek lidí může nastat, jestliže přijde krize.

V letošním roce vaše společnost oslaví 120. narozeniny, co byste si přál k jejím narozeninám?

Rozhodně bych si přál, aby byli mí lidé spokojeni a aby mi věřili. Druhá věc je otázka stability, abychom nemuseli řešit nějaké kotmelce, protože to odnášejí hlavně lidé a často se pak produkuje spousta chyb a nastupují nepopulární řešení. Takže to bych si nepřál.

(Foto pro Svět průmyslu Jan Pírgl)

Úvodní slovo generálního ředitele



Vážené kolegyně, vážení kolegové, zaměstnanci a obchodní partneři,

začátek roku 2019 nám ukazuje, že trvalý růst a boom hospodářství je neudržitelný, svět se takřkajíc zastavuje. Ekonomika je přehřátá, všude chybí lidé, už nelze více vyrábět. První znaky propadu ekonomiky už vidíme. Jen v Česku za první čtvrtletí poklesl prodej nových automobilů o 12 procent. Pokles ale zaznamenává i největší světový trh – Čína.

Je nyní otázka, jestli přijde jen o mírný propad hospodářství nebo nás čeká krize jako před jedenácti lety, kdy nám tržby poklesly o 40 %, a museli jsme propustit na 350 zaměstnanců. MOTOR JIKOV je ale dnes diverzifikovaná, flexibilní firma, která pracuje na zlepšení produktivity a jako taková má nejlepší předpoklad případné krizi úspěšně čelit. Je hodně důležité stát na více nohou – odběratelských segmentech. Když se ekonomice nedaří, klesají prodeje ve všech oblastech, ale i když jsou „nohy“ jsou slabší, lépe to ustojíme na třech než na jedné. A opatření nemusí být tak drastická, ale jsou přesto nutná.

Důležité také je, že věnujeme čas a úsilí zdokonalování našich výrobních procesů. K tomu jsme nově přibrali i odborníky z vysokých škol včetně externích firem, se kterými spolupracujeme na hledání nových technologických a logistických postupů, které by firmě snížily náklady, konkrétně v oblasti tlakového liti.

V neposlední řadě neustále investujeme do lidských zdrojů. Ročně představuje investice do školení a dalšího vzdělávání zaměstnanců, učnovského střediska či stipendijních programu firmy přes pět milionů korun.

Na přelomu roku jsem se rozloučil se třemi dlouholetými spolupracovníky na postech takzvaných průřezových ředitelů, chtěl bych jim na tomto místě ještě jednou osobně poděkovat za práci, kterou pro firmu odvedli. Věřím, že jejich nástupci si povedou stejně obstojně a jednotlivým úsekům se bude i nadále dařit.

*Ing. Miroslav Dvořák
předseda představenstva
a generální ředitel
MOTOR JIKOV Group a.s.*

Část rozhovoru předsedy představenstva a generálního ředitele společnosti MOTOR JIKOV Group a.s. Miroslava Dvořáka pro časopis Svět průmyslu přinášíme i čtenářům Monitoru.

Co se ve vaší společnosti v posledních letech změnilo s ohledem na automatizaci? Můžete zmínit ty největší investice?

V oblasti automatizace se toho za posledních deset let změnilo hodně. Cestou, která směřuje k Průmyslu 4.0, jdeme už mnoho let. V průměru investujeme každoročně sto milionů korun, loňský rok byl z tohoto pohledu výjimečný, investovali jsme dokonce 250 milionů korun. Nakoupili jsme tři vysokotlaké lící stroje do slévárny hliníku za téměř sto milionů. Do výroby forem jsme pořídili za padesát milionů automatickou linku, která se zabývá obráběním a hloubením, další velká investice směřovala do divize obrábění, která má sídlo v Soběslavi. Pořizujeme sem obráběcí automatizovaná centra a linky.

Pomohla vám automatizace snížit náklady na výrobu?

Určitě ano. Už když konkrétní projekt začínáme připravovat, musíme do něj zakomponovat veškeré investiční náklady včetně robotizace a automatizace. Důležité je myslet na návratnost každého projektu. Zjišťujeme, zda se investice vrátí v horizontu tří až pěti let. Pokud ano, je jasné, že se automatizace vyplatí.

Jaké jsou vaše hlavní plány pro letošní rok?

Letošní rok si dáme tak trochu oddech, co se týče investic. Jak jsem již zmínil, loni jsme utratili 250 milionů, což byl dvojnásobek toho, co v průměru investujeme každoročně. Proto chceme letoš-

ní rok využít k tomu, abychom se dostali na maximální produktivitu, což je nutnost, jen tak můžeme stačit konkurenci ve světě. Čekají nás i další vynucené investice v oblasti ekologie a zaměříme se na snižování emisí.

A rýsují se na letošek nějaké zajímavé zakázky?

Nyní rozjíždíme zakázku pro automobilku Jaguar Land Rover, která nedávno otevřela závod na Slovensku v Nitře. Tato zakázka si vyžádá investici za téměř 200 milionů korun do pěti nových strojů. Tři se už rozjíždějí a další dva ještě budeme pořizovat. Z této spolupráce mám radost a doufám, že poptávka po těchto vozích bude velká a tím se naplní předpokládané odhady.

není jen automobilový průmysl, jsou to i tepelné elektrárny, letadla, která produkují obrovské objemy emisí, nehledě na to, že velké množství CO₂ produkuje i skot. Domnívám se, že nástup elektromobility bude mnohem pozvolnější a že je třeba využívat i jiných zdrojů.

V souvislosti s poklesem výroby spalovacích motorů se hovoří o snižování počtu zaměstnanců, počítáte s něčím podobným i ve vaší společnosti?

Je to jeden z aspektů změn směřujících k elektromobilitě. Změní se materiály, přestanou se vyrábět převodovky a rozvodovky a další díly z litiny a hliníku, ubude obrábění, takže to sebere práci mnoha lidem. Je jasné, že poklesem výroby

„Pro mě jsou lidé ve firmě tou největší prioritou.“

Miluji matematiku, říká manažerka rozvoje lidských zdrojů Jana Kozaková

Vzdělávací program, který pomáhá připravovat lidi do výroby i na manažerské pozice, odborná školení zaměstnanců, systém podpory technického vzdělávání zaměřený na všechny stupně škol, jímž si firma připravuje nové zaměstnance pro obory, které se obtížně obsazují. To vše a mnoho dalšího má nyní na starosti v rámci oddělení rozvoje lidských zdrojů MOTORU JIKOV Group a.s. jeho nová manažerka Jana Kozaková.



Jana Kozaková, manažerka rozvoje lidských zdrojů MOTORU JIKOV Group a.s.

V oblasti rozvoje lidských zdrojů jste v podstatě nováčkem. Jak jste se na pozici připravovala?

Byla jsem takřkajíc hozena do vody. Neocenitelnou pro mě byla pomoc od odcházející ředitelky rozvoje lidských zdrojů Věry Vrchotové. Čtyři měsíce jsem mohla pracovat vedle ní a přebírat zkušenosti, kontakty a cenné informace o problematice rozvoje lidských zdrojů ve firmě. Z každodenní spolupráce jsem si toho odnesla opravdu hodně.

V MOTORU JIKOV jste se ale objevila už o více než rok dříve na trochu jiné pozici. Jaké byly vaše pracovní zkušenosti před nástupem do firmy?

Po absolvování gymnázia v Kaplici a mateřských a rodičovských dovolených jsem po období několik krátkodobých pracovních příležitostí pracovala jako mzdová a poté i jako finanční účetní nedaleko Kaplice ve firmě ARMABAU, s.r.o., která se zabývá zpracováním - stříháním, ohýbáním, svařováním stavební betonářské oceli. Ve firmě jsem byla 14 let a cítila jsem potřebu změny. Tehdy jsem narazila na personální inzerát MOTORU JIKOV, který tehdy sháněl mzdovou účetní. Přihlásila jsem se do konkurzu, kterým jsem úspěšně prošla a v roce 2017 nastoupila do mzdové účtárny.

Jak jste se pak ocitla v oddělení rozvoje lidských zdrojů?

V červnu loňského roku, kdy bylo již jasné, že tehdejší ředitelka Věra Vrchotová na konci roku odejde do důchodu, přišla nabídka, jestli bych se pak nechtěla ujmout vedení oddělení po ní. Byla to pro mě velká výzva, kterou jsem ráda přijala. Také jsem ale informovala všechny, že je to pro mě zcela nová oblast, ale budu se snažit se pod dohledem Věry Vrchotové na příležitost co nejlépe připravit.

Vzhledem k tomu, že se v oblasti vzdělávání pohybujete půl roku, asi nelze očekávat převratné změny...

Rozvoj lidských zdrojů má ve firmě dlouhou tradici, myslím, že jsou nastoleny systémy, které velmi dobře fungují. Takže se snažím navázat na tuto velmi vysoko nastavenou úroveň. Co se týká velkých změn, ty zatím opravdu neplánuji. V letošním roce navá-

žeme na zaběhnutý program školení a výjezdních zasedání všech úseků a oddělení, což nás čeká od jara do podzimu. Zpracováváme požadavky vedoucích na procesní školení zaměstnanců. Velmi důležitým prvkem rozvoje zaměstnanců je pochopitelně celoživotní vzdělávání. Připravili jsme ale například i procesní změnu s ohledem na způsob žádání o školení. Dnes máme vytvořený systém, který bychom rádi využívali, což se dosud nedařilo. Dosud se o školení žádalo prostřednictvím e-mailu. Nově půjde žádost přes elektronický formulář, který se vyplní, tudíž hned bude v personálním systému vidět, že žádost o školení musí schválit nadřízený a jaké další náležitosti je potřeba do žádosti uvést.

Součástí strategie RLZ je i systém podpory technického vzdělávání zaměřený na všechny stupně škol. V tomto ohledu asi navážete na velmi úspěšný model, který je vzorem pro ostatní firmy...

Přesně tak, myslím, že to přesně vypovídá o vysoké úrovni, na která oddělení RLZ pracovalo. Aktuálně organizujeme naši účast na veletrzích práce, které pořádají naše partnerské vysoké školy v Plzni, Brně, Praze a Českých Budějovicích. Na podzim už jsem měla možnost se zúčastnit například veletrhu Vzdělání a řemeslo, soutěže T-Profi talenty pro firmy a součástí akce byla i konference personalistů pořádaná Jihočeskou hospodářskou komorou.

Vypravuji si, že jste na konferenci dostala prostor na to se kolegům s ostatními firmami představit. Veřejné vystupování před velkou skupinou odborníků i laiků jste si na pozici účetní asi příliš nevyzkoušela? Jak jste se s tím poprala?

Přiznám se, že to je pro mě zatím trochu oříšek, opravdu jsem nebyla zvyklá mluvit veřejně před velkým publikem, a pořád se s tím ještě sžívám.

Z práce s čísly jste přešla k práci s lidmi. Co je kromě výše uvedeného jiné?

Personalistka a rozvoj lidských zdrojů se neustále mění. Člověk musí vnímat nové trendy, reagovat na ně. Je to intenzivní práce s lidmi a hlavně pro lidi.

Čemu byste se chtěla z vaší pozice nyní věnovat?

Chtěla bych zapracovat na firemní kultuře, pokusit se ji zmapovat a popřípadě pomoci nastolit lepší. Motivace lidí pracovat pro firmu není vždy jen o penězích. Hodně lidí zůstává v zaměstnání, protože se tam dobře cítí, mají dobrý kolektiv, vzájemně dobře komunikují. Vytváření podmínek vedoucích ke spokojenosti našich zaměstnanců by měla být nedílnou součástí HR strategie. Na to bych se chtěla zaměřit.

Jak trávíte volný čas?

Mám tři děti, dva syny, kteří už jsou dospělí, 20 a 22 let a dceru, které jsou 4,5 roku. Nejstarší syn se celé rodině postaral o velkého koníčka, když nám pořídil štěně boxeru, takže máme doma půlročního psa. Většinu volného času trávím s dcerou, takže zatím nemám čas vrátit se k oblíbené četbě historické literatury. Pauzu jsem si zatím musela dát i u druhého koníčku - jízdy na koni.

Jiří Macháček pracoval pro firmu téměř polovinu století

Neuvěřitelných osmačtyřicet let odpracoval v MOTORU JIKOV Jiří Macháček, který na konci března odešel do důchodu z postu ředitele INVESTIXU a.s. „Je to strašná doba, zvláště když to vezmete podle dnešních měřítek, kdy lidé práci střídají poměrně často,“ říká už o tři roky dříve Jiří Macháček, když slavil 45 let ve firmě a zároveň také 65. narozeniny.

Tři roky už měl být Jiří Macháček v důchodu, ale stejně se s firmou ještě úplně neloučí. „Působím v radě oblasti Hospodářské komory Tábor za MOTOR JIKOV Strojírenskou, a.s., a než se podaří vyřešit, kdo mě nahradí, budu firmu ještě zastupovat,“ uvedl Jiří Macháček.

Ve firmě sice strávil téměř polovinu století, ale prošel hned několika profesemi. „Nebyla to pro mě jednoduchá doba na jednom místě. Před šestnácti lety jsem navíc vyměnil Soběslav za České Budějovice,“ zdůraznil Jiří Macháček.

Do firmy nastoupil v roce 1971 v Soběslavi, kde se tehdy vyráběla šicí stroje. „Nastoupil jsem jako brusič na magnetické brusce právě na výrobu šicích strojů. Po roce a půl



Jiří Macháček.

jsem přešel na pozici dílenského kontrolora. Výroba šicích strojů v Soběslavi pak skončila a začaly se vyrábět pletací stroje a převodové skříně pro tryskové stavy. Tehdy jsem jako kontrolor přešel na středisko frémy. Od roku 1975 jsem pak působil na pozici požárního technika. Po revoluci jsem přešel na pozici vedoucího personálního oddělení v Soběslavi, a když MOTOR

JIKOV koupil v roce 1995 Ladovku, stal jsem se personálním ředitelem v Soběslavi. Když byl na Ladovku vyhlášen konkurz, zůstal jsem k ruce správcí konkurzní podstaty a spolupracoval jsem na vypořádání majetku,“ popsal pracovní kariéru Jiří Macháček.

Při spolupráci se správcem konkurzní podstaty se naučil všem správcovským a dalším věcem potřebným pro poslední pozici ředitele INVESTIXU a.s. „Od roku 2003 jsem pak byl v INVESTIXU a.s., z toho posledních patnáct let v pozici ředitele a předsedy představenstva,“ doplnil Jiří Macháček.

Důchod už si nanečisto vyzkoušel v minulém roce, kdy musel zůstat měsíc doma po operaci kolene. Ten opravdový důchod chce ale trávit velmi aktivně. „Musím se starat o zděděnou chalupu po manželčiných rodičích. V Soběslavi máme řadový domek, kolem kterého je také spousta údržbových prací. K tomu mám už čtyři vnoučata, dva kluky ve věku 11 a 13 let a dvě malá děvčátka 1,5 a jeden rok stará,“ dodal Jiří Macháček.

Na personalistice mě nejvíce bavilo, že nebylo nikdy hotovo

O silnou osobnost, odborníci na personalistiku uznávanou mezi kolegy, přišlo na konci roku oddělení rozvoje lidských zdrojů odchodem ředitelky úseku Věry Vrchotové do důchodu. „Přilíš si přechod z aktivní každodenní činnosti v práci ještě nedovedu představit. Neustále něco zařizují, komunikují s lidmi. Okruh úkolů i komunikace se tedy výrazně zmenší,“ říká před odchodem do důchodu Věra Vrchotová.

Po absolvování budějovické Provozní ekonomické fakulty Vysoké školy zemědělské v Praze si doplnila vzdělání postgraduálním studiem vysokoškolské pedagogiky a psychologie. Do roku 1996 působila na JČU jako technik pro vědu a výzkum a posléze jako vysokoškolský pedagog. „Práce se studenty a ve školství se mi líbila, byla jsem tam 18 let, a když jsem dovršila čtyřicetku, syn už byl dospělý, řekla jsem si, že je čas zkusit i něco jiného. Lákal mě byznysové prostředí. Přihlásila jsem se do výběrového řízení na pozici v úseku vzdělávání v MOTORU JIKOV. A vzali mě. Musím ale při-



Věra Vrchotová.

znat, že přechod z akademické sféry do výrobního průmyslového podniku nebyl nijak lehký,“ zdůraznila Věra Vrchotová.

V MOTORU JIKOV strávila 23 let, z toho patnáct let na pozici ředitelky pro personalistiku a šest let jako ředitelka pro rozvoj lidských zdrojů. V roce 2015 získala Ocenění odborné veřejnosti Osobnost HR Klubu zaměstnavatelů. „Ocenění mi

samořejmě udělalo radost. Práce v HR, práce s lidmi, kterou mám velmi ráda, je specifická tím, že její výsledky nejsou vidět okamžitě. Když ale vidím, že se talentovaní lidé, kterým se věnujeme, ve firemním prostředí prosazují, budují si kariéru, naplňuje mě to radostí. Člověk pak vidí svoji práci promítnutou v kariéře lidí, které pomáhal profesně formovat,“ řekla v rozhovoru po získání ocenění.

Co Věru Vrchotovou na personalistice bavilo? „Asi že nikdy není hotovo, stále můžete vymyslet a ve firmě prosazovat nové věci. Každý člověk je jiný, a když chcete lidi začleňovat do firemní kultury, dobře motivovat vždy musíte brát v úvahu jejich osobnost, jejich individualitu.“

„Mám spoustu zájmů, na které budu mít teď více času, od malování, přes hru na klavír, čtení, cestování. Ale vnímám, že nejde jen o mě, chci si udržet skupinu přátel, být s nimi a zůstat aktivní,“ zdůraznila Věra Vrchotová.

Na úspěchu kvality se musejí podílet všichni, říká Jiří Dráb

Šestadvacet let dohlížel na kvalitu ve společnostech holdingu MOTOR JIKOV GROUP ředitel pro systémy jakosti Jiří Dráb. Na začátku roku 2019 odešel do důchodu. „Činnosti v systému kvality se skládají z celé řady drobných úspěchů, na kterých se podílejí všichni pracovníci,“ zdůrazňoval Jiří Dráb.

Do MOTORU JIKOV nastoupil v roce 1993 a byl pověřen zaváděním systému jakosti. „Tehdy jsme připravovali směrnice, z jejichž základů fungovala jakost do dnešní doby. I po 26 letech lze z nich vycházet,“ podotýká Jiří Dráb. Před působením v MOTORU JIKOV pracoval 18 let v českobudějovické Škodovce, kde měl na starosti jak jinak jakost. Vystudoval Vysokou školu strojní a elektrotechnickou v Plzni, fakultu strojní vystudoval v roce 1976. Na plzeňské univerzitě pak v roce 1981 dokončil postgraduální studium orientované právě na kontrolu jakosti.

Kromě hlídání kvality výroby si ale vyzkoušel i takřkajíc druhou stranu barikády v pozici ředitele divize Slévárna litiny MOTORU



Jiří Dráb.

JIKOV Slévárna a.s., kde působil čtyři roky. „Tehdy jsem pomáhal s přechodem závodu na akciovou společnost. Ty čtyři roky mi pomohly v tom, že jsem zjistil, že z pohledu jakosti jsou systémy nastavené správně a také, že si člověk nemůže příliš vymýšlet.

Pohled z praxe pro mě byl do další práce velmi cenný,“ zdůraznil dnes již bývalý ředitel pro systémy jakosti.

V roce 2013 se stal vítězem dvanáctého ročníku soutěže o titul Manažer kvality. Ocenění převzal na slavnostním večeru ve Španělském sále Pražského hradu. Vedení společnosti ho do soutěže nominovalo za jeho mnohaleté efektivní působení v oblasti kvality a na doporučení výboru České společnosti pro jakost Praha - pobočky České Budějovice. „Toto ocenění je pro mě ohodnocením mé dosavadní práce, zpětnou vazbou, že to, co dělám a čemu věnuji veškeré své pracovní zaměření, má smysl a je přínosem pro celou organizaci, a v neposlední řadě také motivací do další práce,“ řekl při převzetí ocenění Jiří Dráb.

Při dotazu na aktivity v důchodu se pousměje a vyjmenovává chalupu, zahradu, dvě vnoučata, myslivost, cestování... „Nudit se v žádném případě nebudu. Chtěl bych určitě MOTORU JIKOV popřát úspěch, a aby se firmě i nadále dobře dařilo,“ zdůraznil Jiří Dráb.

Spolupráce firmy s VŠTE dostala vyšší úroveň, v laboratorních pracujících na nových postupech

S Vysokou školou technickou a ekonomickou (VŠTE) v Českých Budějovicích spolupracuje holding MOTOR JIKOV dlouhodobě. Nyní se spolupráce dostala na úplně novou úroveň. A to prostřednictvím zatím nejdražšího výzkumného projektu za téměř 35 milionů korun, který řeší od ledna akademici českobudějovické VŠTE ve školních laboratořích. Na jeho konci v závěru roku 2022 budou kvalitativně nové díly pro automobilový průmysl, vyráběné společností MOTOR JIKOV Slévárna a.s.



Čistší a ušlechtlejší materiál pro vysokotlaké lití se správnými vlastnostmi pro odlitky v automobilovém průmyslu, to bude výstup z výzkumného projektu, na kterém MOTOR JIKOV Slévárna a.s. spolupracuje s VŠTE.

Hmatatelným výsledkem dosavadní spolupráce školy a firmy je také například volitelný předmět technologie lití kovů pod tlakem, připravený na základě požadavků MOTORU JIKOV. „Kromě skvělého propojení s praxí mají posluchači zájem také v našich laboratořích. V nich lze provádět analýzy, sloužící k ověřování kvality výrobků,“ říká docent Ján Kmec, garant oboru a vedoucí Katedry strojírenství. Pro strojírenský a slévárenský holding MOTOR JIKOV, jde o velkou pomoc, neboť pozice technologů se těžko obsazují. „Zvláště, když řada škol je nepružných a na požadavky firem obtížně reagují,“ poznamenává generální ředitel MOTORU JIKOV Group a.s. Miroslav Dvořák.

Následující roky se spolupráce ponese ve znamení společného projektu, v němž MOTOR JIKOV zastupují odborníci z divize Tlaková slévárna a VŠTE Environmentální výzkumné pracoviště Ústavu technicko-technologického. Cílem je hledat nové technologické postupy, které by firmě snížily náklady na přípravu a výrobu taveniny a zvýšily účinnost rafinačních postupů pro tlakové a nízkotlaké lití odlitků. A také zkrátily časy od vylití kovu z tavicí pece do stavu nalití odlitku, zvýšily životnost zařízení a zkrátily dobu odstávek.

„Nároky na kvalitu finálních produktů, dílů a jejich vlastností stále rostou, přitom trh chce, aby byly stále lehčí. Často se tak dostáváme na technické limity komponent i výrobních technologií. Jedinou možností jak je posouvat je aplikovaný výzkum a vý-

voj. Ten už ale nejsme schopni zvládnout sami,“ říká Miroslav Dvořák.

„Výsledkem budou nové náročné výrobky pro autoprůmysl s vyšší přidanou hodnotou. Jsme sice teprve na začátku, ale máme zkušenosti, kvalitně vybavené laboratoře a víme, jak řešení hledat,“ říká docent Ladislav Socha, který projekt řeší spolu s kolegou docentem Karlem Grycem.

Na vývoj a inovace obě instituce získaly 20,6 milionů Kč od státní Technologické agentury ČR. Celkové náklady dosáhnou 34,8 milionů Kč.

Pro MOTOR JIKOV a jeho divizi Tlaková slévárna, mezi jejíž klíčové zákazníky patří firmy Scania, MAN, Mitsubishi Electric Automotive nebo Aisin, půjde o silný impuls.

K vyvinutí komplexních výrobních technologií se využívají provozní a poloprovozní experimenty, fyzikální modelování a provozní verifikace. Součástí těchto prací je i systematické materiálové technologické vyhodnocování v provozních podmínkách divize Tlaková slévárna. A také rozsáhlé série zkušebních taveb, doplněné o laboratorní experimenty. Výsledkem projektu pak bude optimalizace vsázkových materiálů, chemického složení tavenin a zlepšení procesu rafinace odstraněním plynů, kovových a nekovových nečistot. Nové a unikátní poznatky pak umožní navrhnout technologické postupy, posouvající kvalitu odlitků opět na vyšší úroveň.

Bez aplikovaného výzkumu a vývoje se neobejdeme

Optimální chemické složení tavenin a vsázkových materiálů bude na konci společného projektu českobudějovické Vysoké školy technické a ekonomické a společnosti MOTOR JIKOV Slévárna. Zaměřen je na výzkum a vývoj rafinačních technologií, zvyšujících kvalitu hliníkových slitin určených pro náročné odlitky používané v oblasti automobilového průmyslu. Projekt představil z pohledu firmy ředitel pro projektové řízení MOTORU JIKOV Group a.s. Tomáš Prášil.

Co bylo impulsem pro MOTOR JIKOV Slévárna a.s., aby se firma zapojila do projektu?

Projekt má hned několik velkých cílů, a to nejen technických. Společnost MOTOR JIKOV Slévárna a.s., úspěšně založila Technologické vývojové centrum (TVC) v roce 2011 s podporou z Programu Potenciál ministerstva průmyslu a obchodu. TVC následně ještě dvakrát s podporou rozšířila. Technologie, které jsou výsledkem těchto projektů, nás významně a po velkých skocích posunuly kupředu. Dostali jsme se mezi významné dodavatele automobilového průmyslu. Ve Scanii patříme v daném segmentu a velikosti odlitků do první pětky. Tímto to však neskončilo, ale naopak vše začalo.

Požadavky automobilového průmyslu se neustále zvyšují. Tlak na kvalitu finálních produktů, dílů, a jejich například mechanické vlastnosti roste, a to vše při maximálním úsilí snižovat váhu těchto dílů a komponent. Dalo by se říct, že se často dostáváme na technické, technologické limity těchto komponent a výrobních technologií. Jedinou možností, jak tyto limity posouvat je aplikovaný výzkum a vývoj, který již nejsou firmy spolu se svými klíčovými dodavateli schopny zvládnout samy.

Na řadu přichází tolik očekávaný a chtěný model spolupráce firem a vysokých škol, výzkumných organizací, případně se zahrnutím klíčových dodavatelů firem.

Jaký byl tedy postup při přípravě projektu?

Vedení MOTORU JIKOV Slévárna a.s., s ohledem na udržení konkurenceschopnosti na evropské úrovni vytyčovalo několik klíčových úkolů, oblastí zlepšení, které chce realizovat, ale nemá dostatečné teoretické znalosti a možnosti jejich přípravy, což jsou jasné znaky aplikovaného výzkumu a vývoje.

Proto došlo začátkem roku 2018 k nastartování cílené spolupráci mezi dlouholetými partnery MOTOR JIKOV a VŠTE v Českých Budějovicích na těchto cílech a úkolech. Velmi si vážím nových vědeckých pracovníků VŠTE, kteří posílili základnu vysoké školy a dávají nový rozměr oblasti slévárenství a materiálového inženýrství na této škole.

Díky cílené spolupráci realizačního týmu se nám podařilo připravit tři projekty aplikovaného výzkumu a vývoje v relativně krátkém časovém období. První z nich, který se týká Výzkumu a vývoje rafinačních technologií pro zvýšení kvality hliníkových

slitin určených pro vysoce náročné odlitky, je úspěšně nastartován a navíc jsme byli úspěšní při získávání veřejné podpory pro tento projekt v rámci Technologické Agentury ČR (TAČR), Programu Epsilon.

A přání s pohledem do budoucnosti roku 2019 a 2020 je úspěšně zvládnout přípravu a realizaci několika dalších dlouhodobých projektů v rámci společnosti MOTOR JIKOV Slévárna a.s. a MOTOR JIKOV Strojírenská a.s. Doufám, že budeme opět úspěšní i při získávání veřejné podpory v rámci TAČR (Technologická Agentura ČR), která je důležitá pro obě strany.

Tlaková slévárna nebude měnit technologii výroby, jak se jí ale nové postupy/materiály dotknou?

Technologii výroby budeme inovovat. Budeme zlepšovat proces přípravy a výroby Al slitiny. Samozřejmě včetně inovace, výměny některých zařízení, spotřebního materiálu (rafinačních solí) podílejících se na přípravě a výrobě Al slitin.

Budeme více měřit, analyzovat, zlepšovat a následně proces kontrolovat a řídit než doposud. Dlouhodobě v rámci všech našich investic a řízení procesů dbáme na to,

abychom měli konektivitu všech zařízení s naší ethernet sítí a datovou strukturou, tzn. možnost on-line sběru informací a jejich správu, vyhodnocování. Kruh se takzvaně uzavírá, díky všem těmto opatřením budeme moct efektivně zlepšovat rafinaci, kvalitu našich Al slitin v čase, se všemi potřebnými záznamy a informacemi „proč se jednotlivé věci dějí?“

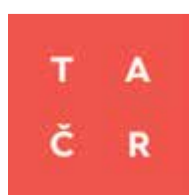
O jak významnou konkurenční výhodu půjde? Kam to firmu posune?

Máme-li být konkurenceschopní v automobilovém průmyslu na minimálně evropské úrovni, nestačí pouze produktivně vyrábět, ale musíte produktivně vyrábět vysoce kvalitní komponenty, v tomto případě odlitky s vysokými požadavky na mechanické vlastnosti, váhu těchto komponent. A to nejste schopni bez základního vstupu – materiálu do procesu lití. Nestačí mít pouze dobrý základní materiál, housku, kterou hodíte do tavicí pece a myslet si, že tím to končí. Nekončí, musíte zajistit nejlepší materiálové, mechanické vlastnosti slitiny, s maximální čistotou a bez škodlivých plynů, a to je alchymie, bez aplikovaného výzkumu a vývoje se neobejdeme.



Ředitel pro projektové řízení a techniku MOTORU JIKOV GROUP a.s. Tomáš Prášil

Výstupem pro nás budou nižší náklady na přípravu taveniny, náklady na opravy tavicích zařízení, vyzdívek pecí, transportních pánví, odpady z procesu lití a na konec tolik očekávaný výstup v podobě čistšího, ušlechtlejšího materiálu - taveniny (Al slitiny) pro proces vysokotlakého lití Al, s těmi správnými vlastnostmi pro nové odlitky a typy komponent v oblasti automobilového průmyslu.



Stanice na CNG z dílny MOTORU JIKOV již využívají i motoristé v Budapešti

Průkopníkem nové technologie se stal MOTOR JIKOV v maďarském hlavním městě. Od března mohou řidiči plnit nádrže vozů stlačeným zemním plynem z plnicí stanice MJ SAT 140-2240. „Jde o první stanice svého druhu v celém Maďarsku, což byl jeden z důvodů, proč místním úřadům trvalo dva měsíce, než zařízení schválili do provozu pro veřejnost,“ uvedl manažer prodeje CNG MOTORU JIKOV Strojírenská a.s. Jan Kocourek.

CNG jako alternativní palivo je v Maďarsku teprve na začátku cesty. Plnicích stanic je v zemi desetkrát méně než v České republice. „V celém Maďarsku je v provozu sedmáct zařízení a z toho je deset v hlavním městě,“ popsal situaci Jan Kocourek. V České republice je aktuálně v provozu celkem 187 plnicích stanic.

Investorem je maďarská státní společnost NKM Mobilitás Ltd., která se stará o propagaci alternativních pohonů v zemi. Stanice je umístěna u dálnice M3 v širším centru Budapešti jako součást čerpací stanice MOL.

Kromě vozidel investora stanice v tuto chvíli využívají zejména taxikáři a rozvázkové firmy, které již měli vozy na CNG. „Do budoucna věřím, že s tím, jak rostou možnosti doplňování CNG, se bude okruh zákazníků rozšiřovat. Společnost NKM je s technologií MJ SAT velice spokojená, jednáme o dalších možných lokalitách po celém Maďarsku,“ zdůraznil Jan Kocourek.

Stanice instalovali technici už na konci loňského roku. Jedná se o technologii MJ



Plnicí stanice CNG, kterou dodala MOTOR JIKOV Strojírenská a.s., v maďarské Budapešti slouží veřejnosti od 7. března.



SAT 140-2240, tedy stanice s jedním kompresorem o výkonu 140 metrů krychlových za hodinu a oboustranným výdejním stojanem Tatsuno Ocean CNG.

Stejně jako pro MOTOR JIKOV i pro part-

nerskou společnost Schwelm Anlagen Technik GmbH se jedná o první umístění jejich zařízení v Maďarsku. „Museli jsme se vyrovnat i s novou technologickou výzvou v podobě připojení na velmi nízký tlak zemního plynu. Stanice je kromě vel-

kého kompresoru vybavena ještě menším kompresorem, takzvaným boosterem, který stlačí plyn z plynovodu na tlak 0,9 baru a posléze probíhá stlačení na maximální tlak 285 baru,“ vysvětlil Jan Kocourek.

Autobusy na Opavsku doplní CNG ze stanice od MOTORU JIKOV

Jeden a půl milion kilometrů ročně najedou nové autobusy na stlačený zemní plyn na Vítkovsku v okrese Opava. CNG budou do nádrží doplňovat ze stanice, kterou na místo dodá MOTOR JIKOV Strojírenská a.s.

Autobusovou dopravu má dle smlouvy začít společnost Z-Group zajišťovat od 1. června letošního roku. Tím je také dán termín zprovoznění stanice. „Pokud půjde vše podle plánů, stanice se bude osazovat v druhé polovině května a do konce května bude spuštěna do provozu a předána do užívání,“ konstatoval manažer prodeje CNG MOTORU JIKOV Strojírenská a.s. Jan Kocourek.

Výběrové řízení na dodávku CNG stanice pro plnění 23 autobusů vyhrál MOTOR JIKOV společně se Zliner Energy. „Protože je stanice určena primárně pro autobusy,

bude na přání investora osazena oboustranným výdejním stojanem od firmy Tatsuno Europe s plnicími koncovkami pouze NGV2, určené pro plnění nákladních automobilů a autobusů. Nicméně stanice bude veřejná, v areálu bude k dispozici redukce na koncovku NGV1, tudíž bude možné natankovat i osobní vozy,“ upřesnil Jan Kocourek.

MOTOR JIKOV Strojírenská bude instalovat stanice MJ SAT 280-6720, zařízení je osazené dvěma kompresory JA Becker SV1300-NG1 s celkovým výkonem 280 Nm³/hod a třemi zásobníky SP28 o celko-



Dvě desítky autobusů na CNG budou vozit pasažéry na Vítkovsku na severní Moravě. Autobusy budou doplňovat stlačený zemní plyn za zařízení MJ SAT 280, které dodá MOTOR JIKOV Strojírenská a.s.

vém geometrickém vodním objemu 6720 l, což představuje zásobu zhruba 1350 kg stlačeného zemního plynu. Pro představu,

nádrže nové Octavie G-Tec pojmu maximálně 17,7 kilogramu CNG.

Zákaz parkování aut na CNG v podzemních garážích je zbytečná bariéra

Český plynárenský svaz (ČPS) dlouhodobě usiluje, v souladu se zkušenostmi a praxí v zahraničí, o odstranění stávajícího omezení parkování CNG vozidel v podzemních hromadných garážích. Na otázky opověděl Pavel Novák, specialista užití plynu ČPS.

Proč podle vás není nutné vjezdů CNG vozů do krytých garáží bránit?

Z pohledu bezpečnosti parkování těchto vozidel usilujeme o narovnání pohledu na CNG vozidla obdobně jako jsou vnímána auta na benzín. Materiály, které máme k dispozici, zmiňují větší riziko vzniku požáru, tj. výbušného prostředí v případě parkování benzinového vozidla v porovnání s CNG. Jedná se především o vyšší hodnotu meze výbušnosti směsi zemního plynu se vzduchem oproti parám benzinu ve směsi se vzduchem. Dle bodu vzplanutí zařazuje norma ČSN 65 0201 benzin do I. třídy, zatímco zemní plyn do IV. tří-

dy. Benzin má mez výbušnosti směsi par benzinu se vzduchem 0,6 až 8 %, zatímco zemní plyn 4,4 až 15%. Je proto otázkou, proč není vjezd do českých garáží minimálně stejně omezen pro benzinová vozidla jako pro vozidla na zemní plyn. HZS ČR ve svém materiálu sám uvádí, že „netěsná benzinová nádrž představuje větší potenciální nebezpečí, než netěsná palivová nádrž na CNG“.

Jak dlouho už ČPS usiluje o změnu současných pravidel?

Problematické garážování aut na zemní plyn se ČPS ve spolupráci se zainteresovanými ministerstvy (MPO, MD a MŽP) a dalšími partnery (např. Škoda Auto, Au-

toSAP, Svaz průmyslu a dopravy) věnuje systematicky a dlouhodobě. Naší snahou je dosáhnout stejných pravidel pro garážování CNG aut v ČR, která platí např. v sousedních zemích, a v souladu s programovými cíli Národního akčního plánu čistá mobilita usilujeme o odstranění této zásadní bariéry, která brání většímu využívání ekologicky čistých vozidel u nás. Z našeho pohledu není nutné měnit legislativu, která parkování CNG vozidel v podzemních garážích nezakazuje, ale za stěžejní zde vnímáme potřebu změny přístupu a získání kladného vyjádření ze strany HZS ČR ohledně bezpečnosti garážování CNG vozů v podzemních garážích, čímž by byl vyslán silný signál směrem k projektantům

a majitelům podzemních garáží ohledně bezpečnosti CNG vozidel.

Co hrozí řidičům CNG vozu pokud dnes zaparkuje v místě, kde to je zakázané?

Zmiňovanou situaci neřeší v současné době žádný zákon, ani vyhláška (podzemní garáž není pozemní komunikace, tudíž se na ní ani nevztahuje zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích). Řidiči CNG vozu tak hrozí v lepším případě jen upozornění na nesprávné parkování. S pokutováním či odtahem vozu z garáže jsme se v praxi zatím nesetkali.

(Zdroj: Český plynárenský svaz)

Také nová Škoda Scala pojede na plyn

Automobilka Škoda Auto zahájila v Mladé Boleslavi sériovou výrobu nového vozu pojmenovaného Škoda Scala. Tento vůz kompaktní třídy je prvním modelem značky postavený na modulové platformě MQB A0 koncernu Volkswagen. 4,36 m dlouhý pětidveřový vůz s rozvorem náprav 2,64 m a s karosérií hatchback přichází s dynamičtějším designovým jazykem, s možností je nárůst nových technologií, zvýšená úroveň bezpečnosti a podle druhu výbavy se uplatní také nové asistenční systémy.

Novinku nabízí automobilka se třemi benzinovými motory o objemu 1,0 l (tříválec 70 a 85 kW) a čtyřválec 1,5 l (110 kW), dále s naftovým čtyřválcem s objemem 1,6 l (85 kW). V průběhu letošního roku se ještě objeví na scéně tříválec 1,0 G-TEC s pohonem na zemní plyn (CNG).

Paleta ekologických vozů, poháněných zemním plynem, už na skloňku loňského roku dostala nový impulz v podobě Škody Octavia G-TEC s novým, silnějším motorem 1,5 TSI o výkonu 96 kW (130 k). Škody Octavia G-TEC, která je dostupná exkluzivně v karosářské verzi kombi a ve výbavových stupních Active, Ambition a Style, má s čistým a ekologickým pohonem na zemní plyn dojezd 480 kilometrů. K tomu slouží tři nádrže, které společně pojmu 17,7 kilogramů CNG. Tu doplňuje nouzová nádrž na 11,8 litru benzinu.



Škoda Scala bude mít na zadních dveřích místo znaku automobilky nápis Škoda hůlkovým písmem.

Škoda Auto ukázala v březnu další nejmenší přírůstek do rodiny SUV modelů, automobil pojmenovaný Kamiq, který je sesterským modelem např. Seatu Arona. Také u Kamiq se počítá s pohonem na stlačený zemní plyn.

Vůz má být v kategorii city SUV a kromě benzinových a naftových motorů bude osazován také motorizací na CNG. Vůz je dlouhý 4,241 metru, má šířku 1,793 metru, výšku 1,531 metru a rozvor měří 2,651 metru. Podvozek vozu má světlou výšku o 37 milimetrů vyšší než Škoda Scala.

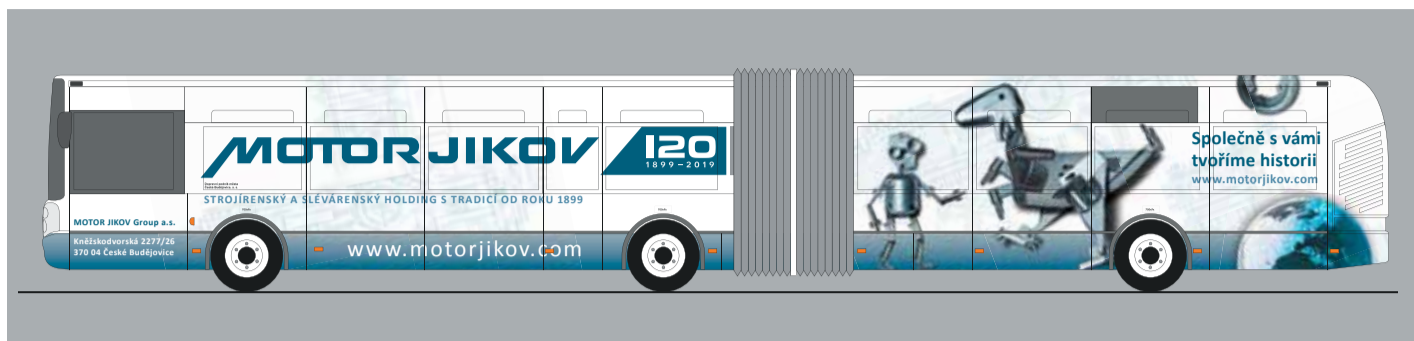
Zájem o CNG v ČR rok od roku roste

V roce 2018 dosáhla spotřeba stlačeného zemního plynu (CNG) v ČR rekordní výše. Prodeje tohoto ekologického paliva v Česku narůstají každoročně od roku 2004. Zatímco tehdy činily prodeje 2,77 milionu metrů krychlových, vloni to bylo už 75,83 milionu metrů krychlových.

Hlavní důvody jsou nasnadě: přínos pro životní prostředí a s tím spojené snížení emisí, výhodné ceny, rostoucí počet plnicích stanic a rozšiřující se nabídka nových modelů osobních automobilů i autobusů. „Právě autobusy městské hromadné dopravy mají na spotřebě CNG největší podíl. Jezdí jich ve více než 60 českých městech už téměř 1300 a jejich počet se určitě dál bude zvyšovat. Zvláště v období opakujících se inverzí a nebezpečných smogových situací význam využívání CNG v dopravě narůstá,“ uvedla Lenka Kovačková, výkonná ředitelka Českého plynárenského svazu.

Aktuálně jezdí po českých silnicích téměř 23 tisíc vozidel na CNG, což je v porovnání s rokem 2017 nárůst o 20 procent. Samozřejmě že se v této souvislosti rozšiřuje i potřebná infrastruktura. Loni se počet veřejných stanic CNG rozrostl o 16 nových na celkových 185 na začátku roku 2019.

Nový autobus MHD v barvách MOTORU JIKOV vozí cestující



Velké firemní logo s pečeti „120“ připomínající výročí od založení, které si firma v roce 2019 připomíná, dominuje novému reklamnímu polepu autobusu MHD v Českých Budějovicích. Pravá strana je tematicky věnovaná výrobnímu programu stanic na stlačený zemní plyn (CNG). Nechybí ani odkaz na specializované webové stránky jikovcng.cz.

Levou stranu (na snímku) kromě loga tvoří i hravý grafický prvek z dílny grafika Aleše Dokulila, který se inspiroval při prohlídce prostor tlakové slévárny MOTORU JIKOV Slévárna a.s. „Všimnul jsem si tam několika odlišků a u jednoho mě hned napadlo, že vypadá jako noha velkého dinosaura, další jako hlava... Napadlo mě tedy těm neživým odliškům, u kterých laik nepozná, kde se používají, takříkajíc vdechnout trochu života,“ objasnil Aleš Dokulil. To vše doplnilo motto, které odkazuje na dlouhou tradici firmy.

Za dvě poukázky z benefitního programu firmy získají zaměstnanci proceduru zdarma

Zlepšit dostupnost nového nefinančního benefitu pro zaměstnance se rozhodlo vedení firmy. Od loňského roku dostávají všichni zaměstnanci poukázky na rehabilitační služby, mezi které patří například fyzioterapie nebo masáže. Pro rok 2019 dostal každý zaměstnanec holdingu šest poukázek na 50% slevu na 30minutovou službu ve FYZIO GOLD v Kněžskodvorské ulici v Českých Budějovicích. „Rozhodli jsme se vyjít vstříc našim zaměstnancům a přistoupili ke změně podmínek využití poukázek. Ty mohou nově zkombinovat. Za dvě tak získají jednu službu v délce 30 minut zcela zdarma. Každý se tedy může rozhodnout, zda chce například šest procedur za poloviční cenu, nebo tři procedury zcela

zdarma,“ vysvětlila personální ředitelka MOTORU JIKOV Group a.s. Iva Fantyšová.

Jednou z možností je pak využít najednou i čtyři poukázky pro hodinovou proceduru zdarma. „Jedním z důvodů, proč zařadit do nabídky i hodinovou variantu, byl fakt, že polovina našich zaměstnanců pracuje v Soběslavi v MOTORU JIKOV Strojírenská a.s. a za procedurou se tedy musejí vydat do Českých Budějovic, což pochopitelně představuje určité časové nároky a kvůli půlhodině už můžou lidé dost zvažovat, zda službu využijí.

Pro zaměstnance v soběslavském provozu nicméně firma uvažuje

o další změně. „Dohodli jsme se, že vyčleníme pro rehabilitační služby prostory přímo v Soběslavi. Zaměstnanci pak nebudou muset dojíždět do Českých Budějovic a například jednou týdně bude služba k dispozici v Soběslavi,“ vysvětlila personální ředitelka.

Poukázky jsou nepřenositelné. Cílem poskytování benefitu je zlepšení fyzické kondice, prevence vzniku úrazů, některých nemocí z povolání a prevence bolesti pohybového aparátu u zaměstnanců společnosti holdingu.

K vyzvednutí jsou na personálním oddělení v Českých Budějovicích a Soběslavi. Zaměstnanci se musejí objednat telefonicky předem,



O zaměstnance se postarají specialisté v oboru prevence bolesti pohybového aparátu.

kontaktní telefon je na poukázce. Objednání lze zrušit nejpozději 24 hodin předem. Personální oddělení na každou vyplní jméno a společnost, ve které zaměstnanec pracuje. Přímo ve FYZIO GOLD se pak zaměstnanec prokáže také svou vstupní kartou zaměstnance.



Přes čtyři tisíce účastníků hlásili pořadatelé 24. ročníku Veletrhu pracovních příležitostí na Západočeské univerzitě (ZČU) v Plzni. Veletrh propojuje studenty a absolventy ZČU se zaměstnavateli z ČR i zahraničí, pomáhá jim zorientovat se na trhu práce a nastartovat jejich kariéru. Mezi firmami, které se pravidelně na veletrhu prezentují, nechyběl ani letos MOTOR JIKOV Group a.s., který zastupovali mistr odborného výcviku Zdeněk Struska a referentka oddělení rozvoje lidských zdrojů Andrea Koubová.

Setkání vrcholných představitelů státu a ředitelů průmyslových firem

Předseda představenstva a generální ředitel MOTORU JIKOV Group a.s. Miroslav Dvořák vystoupil v rámci Setkání lídrů průmyslu a exportu na Pražském hradě. Auditorium složené z představitelů největších firem, svazů a ministerstev seznámil s prezentací na téma „Duální“ vzdělávání bez podpory státu.

„Je důležité, aby představitelé ministerstev viděli, že do systému vzdělávání dáváme již několikátým rokem přes pět milionů korun ročně. A že ke zřízení středisek nás vedla snaha zachránit strojařské řemeslo na jihu Čech, které by bez zásahu soukromého sektoru zaniklo,“ zdůraznil Miroslav Dvořák.

V rámci diskuzního panelu řešili účastníci i to, jak vláda pomůže firmám řešit problém nedostatku pracovních sil, jaké změny mohou firmy očekávat v oblasti pracovního práva, podmínek zaměstnání a migrační politiky, budoucnost technického vzdělání - plánuje vláda novou koncepci vzdělávacího systému či zda bude odpovědnost za dostatek vhodných absolventů stále více přenesena na firmy?

Setkání se účastnili předseda vlády Andrej Babiš, ministři financí, průmyslu a obchodu, práce a sociálních věcí, zástupci Svazu průmyslu a dopravy ČR, sdružení AutoSAP, představitelé největších českých zaměstnavatelů.



Údržbáři dříve dostávali služební jízdní kola, vzpomíná Vladimír John

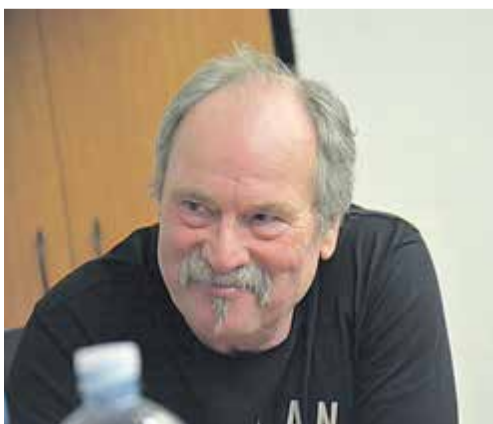
Přes čtyři desítky údržbářů, kteří se starali o objekty firmy rozestřené nejen po Českých Budějovicích ale i po celém Jihočeském kraji, měl MOTOR JIKOV, když před jednacími čtyřiceti lety do zaměstnaneckého poměru vstoupil Vladimír John. „Začínal jsem na hale závodu jednána na kompresorech, odkud jsem pak přešel na údržbu. Do MOTORU jsem nastoupil po vojně a po 41 letech a devíti měsících odcházím ze stejné firmy do důchodu,“ řekl Vladimír John.

Jak se změnila práce údržbáře v průběhu čtyř desetiletí? „Hlavní změna je v tom, o kolik budov jsme se tehdy starali. Kromě výrobního prostoru v Kněžskodvorské ulici měla firma dalších několik budov ve městě. Nešlo jen o výrobní prostory. Společnost měla pod sebou stejně jako všechny ostatní velké podniky například mateř-

skou školu, ubytovnu, domov mládeže, dokonce pionýrský tábor nebo také dvě rekreační zařízení na Lipně,“ vypočítává Vladimír John.

Kromě údržby se jeho kolegové zapojili i do stavby nových výrobních prostor. „Bylo nás zhruba čtyřicet, z toho polovina zedníci, kteří stavěli halu slévárny. Technologii dodávaly externí firmy, ale na zednické práce jsme tu byli my,“ zdůraznil Vladimír John.

Další změnou oproti minulosti byl způsob, jak se pracovníci údrž-



Vladimír John pracoval ve firmě 41 let.

by pohybovali mezi jednotlivými provozy. „Vyfasovali jsme služební kola značky Ukrajina a mohli vyrazit,“ podotýká se smíchem Vladimír John, který se v důchodu nejvíce těší na pobyt na chalupě.

František Pleml prožil ve firmě nástup číslicově řízené techniky

Z první ruky měl František Pleml zavádění číslicově řízených strojů do provozu firmy. Jako provozní elektrikář se totiž po výrobních prostorech firmy pohyboval od července roku 1978, tedy přes čtyřicet let. „Když jsem nastupoval v Soběslavi, tak továrna ještě žádné číslicově řízené (NC) stroje neměla. Ty přišly na začátku osmdesátých let a s tím také pochopitelně potřeba vytvořit NC dílnu, kam mě v roce 1981 se dvěma kolegy elektrikáři a vedoucím zadřadili,“ vzpomíná František Pleml.

Na postu už zůstal až do odchodu do důchodu na sklonku roku 2018. „Pamatuji, když se začaly objevovat stroje SPT16 a SPT32 z Kovosvitu, kupovala se obráběcí centra z Československa i Maďarska, což byly na tu dobu velmi výkonná tříosá zařízení. Po roce 2000 pak nastoupila nové gene-

race obráběcích mašin značek Daewoo, Hec-kert nebo Mori Seiky,“ řekl František Pleml.

Svou práci měl velmi rád. „Chystám se ještě chodit vypomáhat. Technika mě vždycky bavila a těší mě, že jsem byl u úplného začátku. V tomhle oboru se ale člověk musí neustále vzdělávat, protože technologie se pořád vyvíjejí a posunují dopředu, člověk nesmí ztratit krok,“ zdůrazňuje František Pleml. V důchodu dle svých slov využije i dar od generálního ředitele MOTORU JIKOV Group a.s. Miroslava Dvořáka za



Františku Plemlovi poděkoval za dlouholetou službu ve firmě generální ředitel MOTORU JIKOV Group a.s. Miroslav Dvořák.

dlouholetou věrnou práci pro firmu. „Sekačka se určitě hodí, mám chatu se zahradou,“ dodal František Pleml, který kromě chatování také rád rybaří a volný čas věnuje i vnoučatům. „Mám jich dokonce pět a to ve věku od pěti do patnácti let,“ dodal.



Nástrojaře, technology, mechaniky elektroniky, slévače, programátory a kontrolory jakosti aktuálně shání divize holdingu MOTOR JIKOV GROUP. Pracovní pozice se snažily personalistky firmy obsadit také na veletrhu práce, který na konci března uspořádala Jihočeská hospodářská komora v prostorách Komunitního centra Máj v Českých Budějovicích. Kromě uchazečů, kteří jsou aktuálně v databázi úřadu práce, se o možnosti pracovat pro MOTOR JIKOV zajímali i studenti a žáci středních škol a učilišť z regionu (na snímku s personalistkami Marií Petráňovou - vlevo a Blankou Novotnou).

12. 12., 21. 2., 14. 3., 26. 3. NAŠE KRONIKA: Blahopřejeme k jubileu

Všem zaměstnancům naší společnosti, kteří oslavili v uplynulém období životní či pracovní výročí, blahopřejeme a přejeme mnoho spokojenosti a úspěchů do dalších let.

MOTOR JIKOV GROUP České Budějovice



Na snímku zleva personální ředitelka MOTORU JIKOV Group a.s. Iva Fantyšová, Milena Klojdová, Zdeněk Struska, Jiří Káral, Anna Buzková, Roman Němec, Drahomíra Suchanová, Josef Mottl, Ladislav Valda, Zdeňka Bobrová, ředitel divize Slévárna litiny MOTORU JIKOV Slévárna a.s. Ivan Hotový, předseda představenstva a generální ředitel MOTORU JIKOV Group a.s. Miroslav Dvořák, Josef Reitingger, ředitelka pro rozvoj lidských zdrojů Věra Vrchotová, Vladimír John, ředitel pro jakost Jiří Dráb, Jiří Prchlík, Martin Kovářik, Jaroslav Šíma, Jiří Mach.

MOTOR JIKOV Strojírenská a.s. Soběslav



Na snímku jsou zleva Tomáš Tetour, Roman Menhart, Jiří Churáček, Iva Fantyšová, Olga Martinů, Jaroslav Janda, předseda představenstva a generální ředitel MOTORU JIKOV Group a.s. Miroslav Dvořák, Milan Šustr, Lenka Svitáková, Jaromír Petr, Kateřina Smolková, Antonín Retovský.

Firma opět podpořila partnerské základní školy



Na úrovni základních škol se podpůrné aktivity firmy ubírají dvěma směry – cílenou materiální podporou vybraných škol na jedné straně a spoluprací v projektech rozvoje technického vzdělávání na straně druhé. Již tradičně tak zamířila zásilka s nářadím a materiálem do dvou základních škol v Soběslavi. V rámci podpory rozvoje technického školství firma každoročně přispívá materiálem a nástroji do předmětu pracovní činnosti. Dar za Základní školu Komenského Soběslav převzal ředitel Jan Holas (vlevo) od mistra odborného výcviku MOTORU JIKOV Strojírenská a.s. Zdeňka Strusky.



Na snímku přebírají zásilku, jejíž obsah si určují vždy sami pedagogové tak, aby vyhovovala učebním osnovám, ředitel Základní školy E. Beneše v Soběslavi Vlastimil Říha (vlevo) a učitel pracovních činností na Radislav Dušek (vpravo). Pro žáky základních škol dále firma pořádá exkurze do výrobních hal, na které dostali pozvánku i obdarované školy.

MOTOR JIKOV GROUP České Budějovice



Na snímku jsou zleva František Kučera, Pavel Ringel, Norbert Svoboda, Eva Kapinusová, Petr Břicháček, Barbora Maierová, Rostislav Štěpánek, Jaroslava Sedmíková, personální ředitelka MOTORU JIKOV Group a.s. Iva Fantyšová, Radek Cahák, Jan Švercl, Valentyna Kiriienko, Karel Šaub, Jaroslav Němeth, Jana Kozaková, Miroslav Novák a Oleksii Fesenko.

MOTOR JIKOV Strojírenská a.s. Soběslav



Na fotografii jsou zleva Matěj Knot, Lukáš Vosecký, Iva Fantyšová, Petr Šíml, Lenka Mészárosová, Jaroslav Pick, předseda představenstva a generální ředitel Miroslav Dvořák, Jan Drtina, Zuzana Picmausová, Oldřich Piha, Kateřina Žárská, Radomír Hrouda, Tomáš Dušek, Jan Štefan a Jan Šimek.

Noviny společnosti MOTOR JIKOV Group a.s. České Budějovice, ročník XXIII.

Vydavatel: Vedení společnosti MOTOR JIKOV Group a.s.

Redaktor: Marek Prášil

Adresa redakce: Kněžskodvorská 2277/26, 370 04 České Budějovice

tel. +420 389 016 258, e-mail: mprasil@mjgroup.cz

Grafická úprava: PMK Foto: Archiv MJG Tisk: JAVA Třeboň

Podávání novinových zásilek povoleno s. p. Česká pošta, ředitelstvem odštěpného závodu jižní Čechy v Č. B.

Použití obsahu jen s písemným souhlasem redakce. Copyright © MOTOR JIKOV Group a.s. 2019