



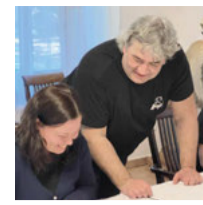
2 V Soběslavi řídí nákup Pavla Petřová

V největší firmě holdingu MOTORU JIKOV Strojírenská a.s. má nákup novou manažerku.



2 Radomír Hrouda pracoval ve firmě čtyřicet let

Ve firmě vybudoval výcvikové středisko, kterým prošly již více než tři stovky učňů a studentů.



3 Firma investuje do budoucnosti zaměstnanců

Diagnostickým testováním procházejí nejen manažeři, ale i mladí a nadějní zaměstnanci.

1/2022

25. ROČNÍK

NOVINY SKUPINY
MOTOR JIKOV GROUP

MONITOR

Autoprůmysl jedná s vládou o možné pomoci



S členy vlády Petra Fialy jednali představitelé sdružení AutoSAP například o možné cílené pomoci průmyslu. Za vládu se jednání účastnili ministr financí Zbyněk Stanjura, ministr průmyslu a obchodu Josef Síkela a ministr dopravy Martin Kupka. AutoSAP zastupovali viceprezident sdružení a generální ředitel MOTORU JIKOV Group a.s. Miroslav Dvořák, prezident AutoSAPu a člen představenstva ŠKODY AUTO a.s. Martin Jahn a viceprezident a generální ředitel TOYOTA MOTOR MANUFACTURING Robert Kimil.

Úvodní slovo generálního ředitele



Vážené kolegyně, vážení kolegové, zaměstnanci, přátelé,

naposledy jsem na tomto místě psal o složité a nejisté situaci, kterou představoval neopodstatněný strmý nárůst cen zemního plynu a elektrické energie. V té době jsme si asi nikdo z nás nedokázali představit hrůzy, které se v následujících měsících začnou odehrávat na Ukrajině. Válka, která je neštěstím hlavně pro civilní obyvatelstvo, znásobila všechny negativní ekonomické jevy, jimiž tou dobou Evropa procházela a nadále se s nimi potýká.

Dnes vidíme, jak se extrémní nárůst cen energií propsal do inflační spirály, která zasahuje každého. Nejvíce postižena je pochopitelně skupina lidí s nejnižšími příjmy. Rozhodl jsem se proto nečekat na dohodu s odbory v kolektivním vyjednávání a nejnižší mzdy navýšíme od ledna. V některých případech dostali lidé ve složité situaci přidáno během posledního půlroku dvakrát. Řešíme samozřejmě i ostatní zaměstnance. Stejně jsem rozhodl i v případě benefičních poukázek, na které každému zaměstnanci holdingu letos doputovalo o pět set korun více.

Vysoká inflace ovlivňuje bohužel i samotnou firmu. Centrální banka se totiž nárůst cen snaží krotit zvyšováním úrokových sazeb, čímž nám zdražuje již načerpané úvěry u bank. Ceny energií se i nadále drží nesmyslně vysoko a komplikují plánování výhledů do konce letošního roku.

Stejně jako v předchozích krizích nicméně věřím, že i z této vyjde MOTOR JIKOV silnější a konkurenceschopnější.

Milí kolegové, obchodní partneři, přátelé, chtěl bych vám popřát klidné léto, dovolenou, při které si odpočnete od každodenních starostí, abyste se vrátili odpočatí a společně jsme mohli pracovat na zvládnutí druhé poloviny roku.

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

Procházíme nejtěžším obdobím za posledních dvacet pět let, říká Miroslav Dvořák

Miroslav Dvořák přednášel na 57. slévárenských dnech v Brně. Na základě jeho přednášky určené pro slévárenské odborníky poskytl také rozhovor časopisu Slévárenství. Jeho část přinášíme i čtenářům MONITORU.

Jakým výzvám aktuálně čelí automobilový průmysl a obor slévárenství, co jej čeká v příštích deseti letech?

Aktuálně čelíme kontinuální vlně krizí, kdy její počátek hledáme již ve čtvrtém čtvrtletí roku 2019 a na zdánlivý konec prozatím nevidíme. Snad se nadechneme v roce 2024. Původní předpoklad byl, že čipová krize skončí v polovině roku a bude dobře, ale na čipovou krizi navázala energetická krize, inflace a aktuálně nás komplexně ovlivňuje válka na Ukrajině. Je třeba se chovat odpovědně a nepanikařit, ale asi se shodneme, že procházíme nejhorším obdobím za posledních zhruba 25 let.

Vrátíme-li se ke standardním vlivům, kterým čelíme a budeme čelit, tak se jedná o zajištění udržitelnosti výroby a dodavatelského řetězce v rámci Evropy, naší konkurenceschopnosti a zranitelnosti na globálních trzích. Můžeme začít pracovat s termínem částečná de-globalizace, která je vyvolána dlouhodobými vlivy a riziky působícími na globální logistiku, ať se jednalo a jedná o Covid-19, energie a aktuálně válku na Ukrajině. S tím je spjata nová re-lokalizace výrobních zdrojů dle geopolitického uspořádání. V rámci ČR jsme stále v nevýhodě kvůli chybějící kvalifikované pracovní síle a pracovní síle obecně. Co s tím? Musíme se zabývat legislativními a strukturálními změnami na poli řízené migrace a vzdělávání.

Dále se musíme vyrovnat s požadavky Green Deal, balíčků emisních limitů, dle požadavků Fit for 55, e-mobilitou (EBV), která je tvrdě, nekompromisně a bezhlavě tlačena politikou Evropské unie a Evropské komise, která je zcela odtržena od stávající reality. Ještě nikdo racionálně a kon-

2/2022

SLÉVÁRENSTVÍ

časopis pro slévárenský průmysl czech foundry journal
since 1953 www.casopis-slevarenstvi.cz www.svazslevaren.cz

TECHNOLOGIE • INOVACE • OPTIMALIZACE • SERVIS

Žijeme technologiemi a fascinují nás stroje. Nabízíme řešení šitá na míru vašim odlítkům. Přinášíme servis a péči o vaše stroje a zařízení. Zajistíme efektivní a stabilní výrobní proces.

ŠEBESTA
linkedin: @sebestastro www.sebestastro.cz

cepně neodpověděl, kde a jak v Česku a Evropě vyrobíme potřebný objem elektrické energie, jak ji budeme distribuovat, a jak vytvoříme potřebnou funkční síť dobíjecích stanic. Do toho se nám promítají ceny energií, vliv energetického mixu Německa na celou Evropu, válka na Ukrajině, a když se do konce tohoto roku všichni odpovědní neprobudí a neakceptují reálný stav věcí, nedojde k aktualizaci plánů a energetických strategií, budeme mít dlouhodobý problém. Proti tomu je stále neутěšená otázka dopravní infrastruktury ČR nicotný problém.

V průmyslu a slévárenství budeme čím dál a více intenzivněji čelit požadavkům na recyklování materiálů, využívání recyklátů v praxi, transformaci na zelený a digitální automobilový průmysl s patřičným podílem obnovitelných zdrojů a využití vodíku.

Příštích osm let bude těžkou zkouškou konkurenceschopnosti evropského automobilového průmyslu z globálního pohledu, a to pod tíhou legislativy a výše zmíněného. Často zmiňované téma autonomních vozidel a jejich běžný provoz přichází v úvahu snad za patnáct let a to musíme začít obratem u chybějící legislativy.

Jaká je vaše strategie transformace slévárenství a výroby odlítků z hliníkových slitin a litiny, v návaznosti na výše zmíněné?

Základním heslem je digitalizace a nové přístupy v oblasti slévárenství, které bychom rozdělili do třech základních oblastí. Tou první je vývoj a konstrukce odlítků, druhou je vývoj nových výrobních technologií a investice do těchto technologií a tou třetí oblastí je kvalita.

(Pokračování na straně 5)

Lidé si zvykli svádět chyby na covid a další věci, které „nemůžou“ ovlivnit, říká manažerka nákupu Pavla Petrlová

Zkušenosti s nákupem nabrala Pavla Petrlová především ve firmách dodávajících do automobilového průmyslu. Pro pozici manažerky nákupu MOTORU JIKOV Strojírenská a.s. tak byla ideální kandidátkou. Od února řídí nákup v největší firmě holdingu MOTOR JIKOV GROUP. „Za poslední dva roky se obecně mezi lidmi vytratila odpovědnost a důslednost. Spousta lidí si zvykla své chyby svádět na covid,“ říká Pavla Petrlová.

Kde jste nabírala zkušenosti pro práci v nákupu?

Vesmíš jsem se pohybovala ve firmách automobilu, primárně pak na nákupních pozicích. Postupně jsem se vypracovala na pozici vedoucího a následně manažera nákupu. Nejdě nicméně o obor, který jsem studovala. Po střední podnikatelské škole jsem pět semestrů studovala vysokou školu obor marketing a management. Pak ale přišly jiné životní povinnosti a priority, takže jsem školu nedokončila.

Nějakou dobu jsem působila v zahraničí, vždy na pracovním studijním pobytu - dva roky v Anglii, dva roky ve Vídni. Po návratu na jižní Moravu jsem začala pracovat v automotive, ve společnosti, která se zabývá výrobou klimatizací a chladičů do osobních aut. Začínala jsem jako referentka nákupu. Vypracovala jsem se na teamleadera nákupního oddělení. Po patnácti letech jsem pak přešla do firmy, která se zabývá lisováním plastů. Do určité míry jsem tady odbočila od nákupu. Jednalo se totiž o menší firmu a já působila jako projektový manažer pro automotive, takže jsem si zajišťovala kromě nákupu i prodej nebo například testování.

Život mě pak zavál do jižních Čech. Dva roky jsem pracovala na pozici nákupního referenta a následně pak stejnou dobu jako vedoucí nákupního oddělení.

Co vás nalákalo

do MOTORU JIKOV?

Pozice manažera nákupu je pro mě dalším profesním růstem a velký benefitem pro mě je, že firma působí v Soběslavi, kde bydlím. O MOTORU JIKOV jsem věděla, měla jsem reference a hodně důležitým prvkem pro rozhodování byla dlouhá historie firmy a tedy jistota, že jde o stabilního zaměstnavatele.

Překvapilo vás něco po nástupu do firmy?

Jsem nadšená. Působila jsem ve směř v nadnárodních koncernech. Musím říct, že v Soběslavi máme špičkové strojní vybavení, ale hlavně jsou tu velmi chytrí lidé, technicky velmi dobře vybavení a jsou to srdači, s firmou opravdu dýchají. Doufám, že i já to o sobě budu moci jednou říct. MOTOR JIKOV mě baví. Úplně mě pohltila alchymie ve slévárnách MOTORU JIKOV. Ta mě fascinuje.

Soběslav má velmi široké výrobní portfolio. Od jednoduchého obrábění dílů přes pedálové soustavy až po nýtovací nástroje, ve kterých jsou stovky komponent. Z hlediska nákupu tedy velká výzva...

To rozhodně ano. Nákup je velmi specifický a hodně rozsáhlý. Nákupčí musí mít velký přehled. Jde ale o velmi zkušený tým, který se někdy posouvá a čerpám z jejich zkušeností. Velkou oporou mi jsou



Pavla Petrlová má ráda aktivní trávení volného času, mezi které patří například cestování.

vedoucí nákupů Marián Gardoš a Petr Sobotka, kteří jsou zapálení do práce a mají neskutečný přehled.

V čem vidíte rezervy?

Oddělení nákupu je v oslabení o jednoho člena. Po jeho odchodu se práce přerozdělila mezi ostatní a trochu se vytratil koncept nákupu. Někteří nákupčí pracují na základě projektu, někteří na základě komodity. Někdo tedy nakupuje hutní materiál, nicméně pokud jde specificky o hutní materiál pro CNG, patří to pod nákupčího, kte-

rý dělá na projektu. Na tom musíme zapracovat.

Řešíme také logistické reklamace, což je v pořádku a do nákupu to patří. Úplně si ale nemyslím, že bychom se měli zabývat i kvalitářskými reklamacemi, tak jak je to momentálně nastaveno. I na tom postupně ve spolupráci s oddělením kvality pracujeme a již nyní se dostávají první výsledky. Velkou část pracovní doby nákupčí tráví „párováním“ faktur, které by šlo dělat automaticky, bez zásahu nákupčího. Na tomto kroku již také pracujeme a nejspíše do konce

roku 2022 by to mělo být zprocedováno.

Nákup je dnes ve velmi složité situaci. Nejprve se zcela sesypaly dodavatelské řetězce, nyní navíc raketově rostou ceny...

Tady je nevýhodou to, co je pro celou firmu stabilizačním prvkem, a to je široké výrobní portfolio. Dnes dodáváme odlitky do Scanie, díly na golfové vozíky, díly do osobních aut, ale i nýtovací nástroje, CNG stanice... To jsou naprosto odlišné typy výrob, a tím pádem i jiné požadavky. Nepotýkáme se tak s výpadky v jednom segmentu, ale napříč několika. Klade to obrovské nároky na řízení zásob. Například u nýtovacích nástrojů, kde jsou čtyři desítky položek do jednoho výrobku a vám chybí jediná, to se odrazí v zásobách. Dodací doby se protáhly na několik měsíců. Byla jsem zvyklá v automotive na návoz materiálu just in time. V tomto ohledu jde o úplně novou dobu. Buď máme nadbytek nebo nedostatek. Ta nejistota je ale všude a na nás dopadá i z druhé strany od našich zákazníků. Ti mění odvolávky téměř na týdenní, někdy i na denní bázi, ale pokud máme dodací lhůty na materiál šest měsíců (mnohdy i více), je to situace naprosto neřešitelná. Musíme pak odebrat, co jsme si objednali, tím pádem se opět navýší skladové zásoby, protože jde často o velmi specifický materiál, který dodavatel jinde neprodá. Naopak pokud odvolávku zvýší, nejsme

prakticky schopni u některých materiálu pružně reagovat.

Dá se s tím něco dělat?

Myslím, že mnoho věcí lze odladit lepším plánováním výroby, pak bude mít i spousta problémů v nákupu lepší řešení. Měli bychom nastavit stejné podmínky ve vztahu k dodavatelům, jaké nám nastavují naši zákazníci. Obecně si lidé bohužel za poslední dva roky odvykli dodržovat závazky. Velmi těžce se mi tento fakt přijímá. Je to vidět napříč celou společností, a tím nemyslím společnost MOTOR JIKOV, ale lidé si zvykli svádět chyby na covid a další věci, které „nemůžou“ ovlivnit. Vytratila se důslednost a odpovědnost.

Jak trávíte volný čas po práci?

Mám dceru, které je třináct let a snažím se trávit s ní co nejvíce času. Jinak jsem sportovně založená, roky jsem hrávala závodně házenou. Miluji aktivní trávení volného času, ať už jde o sport, jízdu na motorce, poznávání přírody, cestování nebo kulturu. Nemám aktuálně žádný vyhraněný koníček. Co mi na jihu Čech chybí, je folklor. Pocházím z jižní Moravy, kde jsem byla i členkou folklorního spolku.

Velikonoce pro vás asi v Soběslavi nebyly to pravé?

Na Velikonoce jsem byla na Moravě, takže to bylo fajn a užila jsem si je se všim, co k nim patří. (smích)

Radomír Hrouda během čtyřiceti let řídil ve firmě výrobu robotů i přípravu učňů na práci v MOTORU JIKOV

Celou pracovní kariéru spojil Radomír Hrouda s MOTOREM JIKOV. První část věnoval výrobě, posledních deset let zcela změnil zaměření a pro firmu pomáhal vybudovat a pak i řídit učňovské středisko. S MOTOREM JIKOV se loučil v pozici manažera pro výcvikové středisko.

Do firmy nastoupil Radomír Hrouda v roce 1982 po skončení vysoké školy. „Tehdy ale bylo zvykem, že vysokoškoláci absolují nejprve nějaký čas ve výrobě. Moje první pracovní umístění tedy bylo na montáži kompresorů jako dělník. Myslím, že to byla dobrá škola, protože nový zaměstnanec poznal výrobu, věděl, za kým jít... V podstatě takový adaptační proces. Začínali tak všichni spolužáci, nikdo se nikoho neptal,“ vzpomíná Radomír Hrouda.

Po zavržení přešel na pozici technologa v technické přípravě výroby. „Šlo o oddělení, které připravovalo všechny nové projekty pro závody MOTORU JIKOV. My jsme měli na starosti přípravu a po ověřovací výrobě výrobek převzali provozní technologové, kteří už si hlídali samotnou sériovou výrobu,“ popisoval Radomír Hrouda, který se poté stal vedoucím technického

oddělení technické přípravy výroby a následně celé technické přípravy výroby.

Na začátku devadesátých let přešla příprava výroby na jednotlivé závody firmy a Radomír Hrouda přešel do oddělení strategického marketingu, kde měl s kolegy za úkol vyhledávat nové projekty a pokusit se nahradit ztracené dodavatelsko-odběratelské vztahy. V té době začal MOTOR JIKOV vyrábět i pro klasický trh – šlo například o motorky Dandy, třikolky Mera a další výrobky. Radomír Hrouda se ale podepsal pod jiným typem sériové výroby. „Jednalo se o hliníkové výkovky pro německou firmu z Aschau. Tenhle obchod jsem přivedl já. Šlo o součástku do prvních airbagů do aut. V devadesátých letech to bylo hlavně do prémiových značek typu Audi. Ročně jsme jich dodávali přes milion sad,“ doplnil manažer.

V polovině devadesátých let koupil MOTOR JIKOV tehdejší Ladu Soběslav a Radomír Hrouda vedení firmy vyslalo do Ladovky jako technického ředitele. Po roce se vrátil do Českých Budějovic na post zástupce ředitele MOTORU JIKOV Fostron a.s., po odchodu ředitele do důchodu se pak po-



Provádění exkurzí závody MOTORU JIKOV GROUP je jedna z činností, které bude Radomír Hrouda vykonávat i po odchodu do důchodu.

sunul na jeho místo. Když se potom Fostron dělil na divize, stal se ředitelem divize Jednoúčelové stroje. K robotům, automatizacím a vůbec zaváděním nových strojů do výroby ale přišel Radomír Hrouda už dříve. „Vlastně už když jsem prvního půl roku byl na montážích, stál v rohu haly numerický soustruh SPT 32. Někdo mi tehdy řekl 'seš mladej, tak to rozchodíš', takže jsem do provozu dával první soustruh tohoto typu v českobudějovických závodech MOTORU JIKOV. Podobnou historku mám

i s prvním svařovacím robotem ve firmě,“ podotkl Radomír Hrouda.

V čele divize Jednoúčelové stroje MOTORU JIKOV Fostron a.s. pak stál deset let. Začátkem roku 2012 ho generální ředitel MOTORU JIKOV Group a.s. Miroslav Dvořák pověřil vybudováním učňovského střediska v Českých Budějovicích a Soběslavi. „Českobudějovické středisko už tehdy nějak fungovalo, ale v Soběslavi nebylo nic. Jsme velmi rádi, že se to díky pochopení všech – od mistrů až po ředite-

le – povedlo. Bylo důležité, že si uvědomili, že jsme tam pro budoucnost firmy,“ zdůraznil Radomír Hrouda, který tak posledních deset let pracovní kariéru strávil mezi mladými lidmi. „Za tu dobu mi prošlo takřka tisíc pod rukama odhadem kolem tří stovek učňů, studentů a vysokoškoláků. Mnoho z nich do firmy nastoupilo a mnoho se jich také ke mně i po letech hlásí. Práce s mladými kluky byla příjemnou změnou, člověk sám omladne, nabere od nich energii. Jsem rád, že po mě ve firmě zbyly jak výrobky, tak lidé. Jinak je ale samozřejmě potřeba zdůraznit, že je to práce všech lidí, hlavně pak mistrů odborného výcviku. Já jsem připravoval podmínky,“ zdůraznil Radomír Hrouda.

Pro chvíli odpočinku v zaslouženém důchodu už má hned několik plánů. „Prioritou jsou dvě vnučky, jedné je pět let a druhé půl roku. Mám na ně čas, a tak trochu si možná vynahradím dobu, kdy jsem kvůli pracovnímu vytížení neměl čas na své tři děti,“ dodal hravý dědeček.

V dalším sledu následuje péče o skleník, která bude nyní díky daru generálního ředitele Miroslava Dvořáka k odchodu do dů-



Radomír Hrouda pracoval pro firmu čtyřicet let.

chodu pro Radomíra Hroudu ještě snazší. Vybral si totiž z nabídky MOTORU JIKOV GREEN rotavátor.

V plánu má i cestovat a vrátit se ke starému koníčku. „Před mnoha lety jsem choval papoušky. Chovy jsem musel tehdy zrušit, ale rád bych se k tomu čistě na amatérské úrovni vrátil,“ uzavírá Radomír Hrouda. Ve firmě působil čtyřicet let, ale i nadále bude nějakou dobu s některými činnostmi kolem výcvikového střediska pomáhat. „Ani potom ale jméno Hrouda z MOTORU nezmizí, protože tu pracuje syn Michal,“ pochvaluje si Radomír Hrouda.

Minimum lidí má povědomí o tom, jakých výkonů a schopností reálně dosahují, uvádí psycholog Richard Mottl

Richard Mottl se psychologií zabývá profesně od roku 1995. Byl jmenován soudním znalce a věnuje se i forenzní praxi. MOTOR JIKOV Group a.s. s Richardem Mottlem dlouhodobě spolupracuje v oblasti diagnostiky zaměstnanců na klíčových pozicích. Ta procházejí všichni vedoucí pracovníci střední a nejvyšší úrovně vedení firmy.

Psychologii se věnujete téměř třicet let, jaké byla vaše profesní cesta?

Zpočátku jsem se věnoval dospělé populaci, a to při mém působení u Policie ČR, v rámci speciální protiteroristické jednotky. Absolvoval jsem školu FBI pro vyjednávání o rukojmích a u policie jsme zakládali školu vyjednávačů na těchto základech. Do té doby čerpali hlavně z poznatků londýnské metropolitní policie. Před dvanácti lety jsem od policie odešel. Měl jsem „hotovo“, navíc ve čtyřiceti už prostě dvacetiletým kolegům nestačí člověk fyzicky. Začal jsem se více věnovat dětem – pracovat pro diagnostický ústav. Založil jsem poradenské pracoviště na školách. Dospělé populaci se nyní věnuji v rámci poradenství ve firmách, kde základ leží v podrobné diagnostice. Přiznám se, že individuální terapeutická činnost mě úplně neoslovuje.

S MOTOREM JIKOV spolupracujete dlouhodobě, v čem je pro firmu taková spolupráce výhodná?

Každá firma, chce-li správně pracovat s lidmi, potřebuje získat vzhled do struktury člověka a úroveň jeho schopností. Pro MOTOR JIKOV diagnostikují zaměstnance již mnoho let a celý systém je nastaven tak, aby firma věděla o tom, jak perspektivní a nadějně lidi má na jednotlivých úrovních managementu. Myslím, že řada firem pochopila, jak důležité to je. Když to řeknu úplně jednoduše, nemá smysl „investovat“ do lidí, kteří potenciál nemají.

Jak taková diagnostická testace vypadá?

Pomocí několika metod vyhodno-



Psycholog Richard Mottl za svou kariéru otestoval osm tisíc lidí. S MOTOREM JIKOV spolupracuje dlouhodobě na diagnostice zaměstnanců na klíčových pozicích.

tím výkonové složky nebo také kognitivní schopnosti manažera. Popositelně rozum a intelekt nejsou všespásné, ale dává nám to základní obraz o tom, jakou kapacitu člověk má. Je to stejné jako s autem na dálnici. Dvoulitrové BMW vás do cíle doveze stejně jako malý fiátek, rozdíl ale bude v rychlosti i kvalitě prožitku. Zabývám se při testování ale i sociální sférou, zjistím, co člověk vyžaduje, co je mu při práci příjemné. V neposlední řadě také samotnou strukturou osobnosti, která je pochopitelně velmi členitá a také do značné míry ovlivňuje jeho úspěšnost, jak ho přijme okolí a jak je on naopak schopen s okolím vycházet. Z toho pak vychází široké spektrum lidí od aktivně agresivních jedinců, kteří mají pocit, že otáčejí zeměkouli.

Intelektově jsou velmi dobře vybavení a ostatní lidi buzerují, jsou to namyšlení a sobci. Druhý extrém jsou pak pasivně závislí jedinci, kteří sedí v koutě a neprojevují se vůbec. I s tím lze samozřejmě pracovat a může se nakonec ukázat, že se prostě jen stydí.

Nedokáží někteří lidé testování takřikajíc ošálit?

Jedná se o homogení vyšetření, ve kterém se prolíná několik typů testů. Zároveň používám projekční techniky, protože přesně jak říkáte, řada lidí zkouší dotazníky zkrusovat, v projekcích to však nedokáží. Když tak vyjde extrém v jedné sféře, jdu do dalších tří, abych zjistil, zda to není nesmysl. Tohle mě naučila soudní řízení.

Když si jako znalec stoupnete do ohrádky s posudkem na několika násobného vraha, všichni do vás jdou a musíte si svůj závěr obhájit.

Zatím jsme mluvili o přínosu pro firmu. Výsledky tak rozsáhlého testu jsou ale k užítku i těm, kteří diagnostiku absolvovali...

Minimum lidí má povědomí o tom, jakých výkonů a schopností reálně dosahují. Vždy říkám, že to je problematika lidského já, spousta lidí si o sobě myslí, kdo ví co. Výkonová stránka u nich neodpovídá realitě, dochází ke konfliktům, nebo se zase na druhé straně spousta lidí podceňuje, není schopná se prosadit. Jedná

dle modelu sedávej v koutku, je škoda, nechat je tam sedět. Tohle vše s nimi proberu při následném osobním pohovoru. Upozorním je na silné i slabé stránky. Probereme spolu možnost dalšího růst, co pro to dělat. Užitek z diagnostického testování je tam pro testovaného samozřejmě veliký.

Vyvíjí se v průběhu let úroveň testovaných?

Za svou praxi jsem vyšetřil osm tisíc lidí a v poslední době pozoruji úpadek v kognitivních schopnostech. V polovině devadesátých let se tehdy normy musely zpříšňovat, protože silná generace sedmdesátých let měla velmi dobře osvojené

álne. Dnes jsme v opačné situaci, řada lidí nevládá ani jednoduché příklady a selhává v běžné matematice, což je do určité míry odraz školství. Nejsem přesvědčen, že cesta inkluzivního vzdělávání je dobře nastavená. Pokud má dítě fyzický handicap, není s jeho začleněním do běžné třídy žádný problém. U dětí s mentálním defektem je ale inkluze v podstatě nemožná. Úroveň kognice je snižena a dítě prostě nemůže uspět v běžném vzdělávacím proudu, který je příliš rychlý a náročný. Na druhou stranu, pokud se mu v malé skupince budou věnovat speciální pedagogové, je například schopné osvojit si základní návyky



Diagnostickým testováním prošli na jaře vytipovaní mladí zaměstnanci a také noví manažeři ve skupině MOTOR JIKOV GROUP, celkem šlo o dvě desítky lidí. Na snímku jedna ze tří skupin.

základní operace. Nízko nastavené normy pak měly za následek, že jim v testech vycházel vyšší intelekt, než bylo ve skutečnosti re-

a ve finále najít i uplatnění na trhu práce. Inkluzí je odsuzujeme k neúspěchu, který povede k tomu, že skončí na dávkách.

Diagnostické testování

Odhlí nejen klíčové charakteristiky, ale i další silné a slabé stránky uchazeče. To firmě poskytuje užitečné vodítko, kam během rozvoje zaměstnance zaměřit pozornost, nebo kde nabídnout podporu například v podobě specificky zaměřeného školení.



Veletrh práce, který pořádala Jihočeská hospodářská komora ve spolupráci s Jihočeskou společností pro rozvoj lidských zdrojů, se konal v Českých Budějovicích již po šesté. Ve velkém sále KD Metropol oslovovaly uchazeče o práci i personalistka MOTORU JIKOV Group a.s. Blanka Novotná (vlevo) a personální ředitelka MOTORU JIKOV Group a.s. Iva Fantyšová (vpravo). „S hledáním práce na veletrhu již mám zkušenost, už před lety jsem si tu našla práci, tak jsem to nyní chtěla znovu vyzkoušet,“ uvedla jedna z uchazeček o práci Gabriela Šimanová. Jhk celkem upořádala osm veletrhů na jihu Čech, na kterých si kolem 1 700 zájemců z řad veřejnosti i budoucích absolventů mohlo vyzkoušet pohovor nanečisto, či získat podrobné informace o náplni práce a výběrovém řízení. Oproti předchozím rokům zaznamenali organizátoři až o 30 procent vyšší účast.

Veletrhy iKariéra a JOB Days

MOTOR JIKOV se díky spolupráci s vysokými školami každoročně účastní veletrhů určených pro studenty škol. Snímek nahoře je z pražského veletrhu iKariéra, který se konal v prostorách kampusu Dejvice a na půdě vybraných fakult ČVUT. I letos zavítalo na akci přes pět tisíc studentů. Informace o kariérním uplatnění ve firmě za MOTOR JIKOV předávala Adéla Netočná (horní snímek). Podobnou akci určenou pro studenty českobudějovické VŠTE jsou JOB Days. „Rozdíl je vidět v intenzitě zájmu studentů. V Praze je velká nabídka a spíše procházejí. V Českých Budějovicích je ale vidět, že se opravdu zajímají o možnosti práce ve firmě, vyzývají se na podmínky a příležitosti, které jim můžeme nabídnout,“ uvedla referentka rozvoje lidských zdrojů MOTORU JIKOV Group a.s. Lenka Trnková (na snímku vlevo), která se akce zúčastnila spolu s manažerkou sekretariátu generálního ředitele MOTORU JIKOV Group a.s. Petrou Vochoskovou.



V desáté Czech New Energies Rallye nechyběla posádka MOTORU JIKOV

Průkopnická soutěž v rallye pravidelnosti vozů s alternativními druhy pohonu oslavila kulaté jubileum. Akce, jejíž historie se začala psát v roce 2012, kdy se stala součástí doprovodného programu čtyřicátého ročníku Rallye Český Krumlov, je dnes už stálíci v kalendáři světového poháru elektromobilů pod hlavičkou Mezinárodní automobilové federace. Ve většině ročníků nechyběly posádky MOTORU JIKOV Group a.s.

„Organizátoři každý rok přitvrzují. Letos jsme si poprvé vyzkoušeli i rychlostní testy večer a dojížděli jsme do cíle za tmy, což je při tomto druhu soutěže velmi náročné,“ uvedl řidič posádky MOTORU JIKOV Jan Kocourek. Se startovním číslem 33 nakonec skončila posádka na celkovém dvacátém místě.

Během třech dnů 10. ČEZ Czech New Energies Rallye, která vyvrcholila sobotním vyhlášením vítězů na cílové rampě v krumlovském podzámčí, čekalo na účastníky 15 zkoušek pravidelnosti o délce více než 300 kilometrů. Po třech letech zavedl páteční itinerář posádky také na oblíbený a divácky hojně navštěvovaný test v areálu českobudějovického výstaviště těsně před oficiálním startem 49. Rallye Český Krumlov. Celkem jihočeská regularity rallye měřila téměř 600 kilometrů.



Posádka MOTORU JIKOV Jan Kocourek a Tomáš Lintner startovala do závodu s číslem 33.



Slavnostní start se odehrál v prostorách Jaderné elektrárny Temelín. Na snímku posádky při rozpravě před startem v informačním centru elektrárny.

Potvrzeno: CNG je neekologičtější pohon. V testu ADACu porazilo všechny elektromobily

Německý automotoklub ADAC v aktuálním testu znovu potvrdil, že auta na CNG jsou neekologičtější. Vyhrála i ve srovnání se všemi elektromobily v konkurenci 112 hodnocených vozů. Hlavním hodnotícím kritériem totiž bylo měření skutečných emisí WTW (well to wheel) – tedy od samotného zdroje energie až po kola auta. Vítězi testu jsou Seat Leon TGI a VW Golf TGI.

Mezi soutěžícími byla nejen benzinová a naftová vozidla, ale také plně elektrická, plug-in-hybridní, LPG a vodíková vozidla. Některá z nich jsou obecně považována za „vozidla s nulovými emisemi“. Nutno podotknout, že ke všem typům pohonů a paliv se v tomto testu přistupuje naprosto stejně. Pro celý proces spotřeby energie je uplatněn technologicky neutrální přístup well-to-wheel (od zdroje paliva až po kolo), tedy i s ohledem na uhlíkovou náročnost zdroje energie.

Jakých hodnot dosáhl vítěz testu Seat Leon? SEAT Leon v plynové verzi má naměřenou spotřebu 4,2 kg CNG/100 km a pouhých 91 g CO₂/km. Tento výpočet je založen na mixu CNG v SRN s biopodílem 40 procent. Pokud je skutečný podíl bioplynu vyšší, bilance se ještě zlepšuje. Výsledky Leonu TGI a Golfu TGI jsou si velmi podobné díky využití stejného koncernového motoru o obsahu 1,5 l s výkonem 96 kW/130 k. Dojezd vozu s nádrží na 17,3 kg CNG dosahuje úrovně 400 kilometrů.

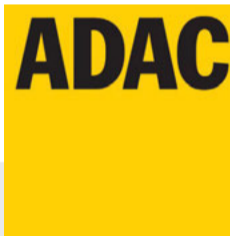
Stojí za zmínku, že při testování brali v ADACu u elektromobilů v potaz pro elektřinu výrobní mix Německa, který je ekologicky šetrnější, než je tomu u českého. V českých podmínkách by tak elektromobily dopadly hůře.

V první desítku se umístil i jediný vodíkový automobil Toyota Mirai. Na poslední příčce, daleko za dieslovými motory skončil plug-in-hybrid Porsche Cayenne E-hybrid, což jen dokazuje, že alternativní pohon se nutně nerovná ekologickému. Velké SUV spotřebovává daleko více energie a tedy vyprodukuje i daleko více škodlivin.

Tyto výsledky opět dokazují, že vozidla na zemní plyn poháněná biometanem musí hrát roli při dosahování dekarbonizace silniční dopravy. Evropská legislativa by měla tyto jednoznačně prokázané výhody uznat, např. pomocí kreditního systému pro obnovitelná paliva.

Pro zajímavost uvádíme, že v podmínkách ČR bylo již v roce 2021 v průměru použito 16 % biometanu a přední provozovatelé CNG

stanic nadále počítají s navyšování tohoto podílu.



Dvě ze tří prvních míst obsadily vozy s pohonem na CNG. Vítězem testu se stal Seat Leon, na druhém místě skončil VW Golf a třetí Hyundai Kona Elektro.

Bestenliste ADAC Ecotest 2021

ADAC Gesamtergebnis							
Marke	Modell	Motorart	Ecotest g CO ₂ /km (WTW*)	Sterne	Punkte CO ₂	Punkte Schadstoffe	Punkte gesamt
SEAT	Leon 1.5 TGI	Erdgas	91	★★★★★	53	50	103
VW	Golf 1.5 TGI	Erdgas	93	★★★★★	52	50	102
Hyundai	Kona Elektro (64 kWh)	Elektro	84	★★★★★	55	46	101
Fiat	500e Cabrio (42 kWh)	Elektro	87	★★★★★	54	45	99
Renault	Twingo Electric	Elektro	88	★★★★★	54	44	98
Polestar	2 Long Range Single Motor	Elektro	93	★★★★★	52	43	95
Opel	Corsa-e	Elektro	94	★★★★★	52	42	94
Toyota	Mirai	Brennstoffzelle	120	★★★★★	43	50	93
Suzuki	Swace 1.8 Hybrid	Hybrid	126	★★★★★	41	49	90

Bewertungsschema (Sortierung nach Gesamtpunkten, bei Notengleichheit nach Alphabet).
Ab 90 Punkte = ★★★★★; 70-89 Punkte = ★★★★; 50-69 Punkte = ★★★; 30-49 Punkte = ★★; 0-29 Punkte = ★
*Well-to-wheel: Inkl. CO₂-Ausstoß bei der Kraftstoffherzeugung

Ve sloupcích v tabulce jsou značky a modely vozů, typ pohonu (ergas – CNG), produkce CO₂ na kilometr při testu, počet hvězd za celkový výsledek, body za CO₂, body za škodliviny, celkový počet bodů.

V Česku mohou motoristé čerpat CNG u 223 veřejných stanic

Počet veřejných čerpacích stanic v loňském roce sice mírně klesl, ale jen „na papíře“. Došlo totiž ke zpřesnění evidence Ministerstva průmyslu a obchodu (MPO). Počet „standardních“ čerpaček s prodejem hlavně benzínu a nafty nadále rostl a je nejvyšší v historii. Stále přibývají i odběrná místa LPG, plnicí stanice CNG. Pro letošní rok plánují největší provozovatelé celkově další stovky nových nabíječek pro elektrovozy. Odborníci letos rovněž očekávají rozšíření nabídky čerpacích stanic o vodík i plošně zavedení benzínu E10.

„V kategorii ‚standardních‘ čerpacích stanic, které nabízejí především benzín a naftu, případně i CNG, LPG nebo dobíjecí stojany, celkový počet nadále roste obdobným tempem jako v předchozích letech,“ popisuje Damir Duraković, generální ředitel nákupní aliance Axigon, jež poskytuje tankovací a CNG karty i Energokartu pro dobíjení elektromobilů. „Loni tak přibýlo pět standardních čerpaček, kterých je nyní evidováno celkem 2 848, tedy nejvíce v historii,“ dodává Damir Duraković.

Nadále přibývají též stanice určené pro automobily, které jsou v rámci Národního akčního plánu čisté mobility (NAP ČM) považovány za „čisté“. Těmi se rozumí vozidla na plyn a elektromobily či hybridy. Čerpacích stanic s prodejem zkapalněného ropného plynu (LPG) je

nyní 970 a jejich počet se i v roce 2021 mírně zvýšil o 6. Vyšším tempem poté stále přibývají plnicí stanice stlačeného zemního plynu (CNG), kterých loni v evidenci MPO přibýlo 11 a celkem jich je v Česku 223. K tomu v Česku fungují již 3 stanice se zkapalněným zemním plynem (LNG) určeným pro pohon tahačů. U některých veřejných čerpacích stanic by měl být už letos uveden na trh vodík, očekává Václav Loula, tiskový mluvčí České asociace petrolejářského průmyslu a obchodu. „Dále bude pokračovat rozšiřování nabídky alternativních pohonů, zejména v kategorii rychlodobíjecích míst, ale i plnicích LNG či CNG,“ říká Václav Loula.

V Jihočeském kraji mohou motoristé plnit CNG na deseti veřejných stanicích, z nichž polovina připadá na České Budějovice. Tou nejnovější je stanice z produkce MOTORU JIKOV Strojírenská a.s. Je součástí stanice Benzina na Vltavském nábřeží a jejím provozovatelem je společnost E.ON Energie. „Jedná se o technologii MJ SAT 190-2240, jeden kompresor od firmy J.A. Becker & Söhne GmbH & Co. KG o výkonu 190Nm³/hod., tlakového zásobníku CNG o objemu 2240 l. Tankování zajišťuje nový model výdejního stojanu Tatsuno OCEAN Tower CNG napojený na pokladniční systém čerpací stanice,“ uvedl manažer prodeje CNG MOTORU JIKOV Strojírenská a.s. Jan Kocourek.



Zatím nejnovější veřejná plnicí stanice, která je součástí čerpací stanice Benzina v Českých Budějovicích.

Procházíme nejtěžším obdobím za posledních dvacet pět let

(Dokončení ze strany 1)

Jak se tedy připravujete na období 2030+ za oblast slévání hliníkových slitin?

V rámci vývoje a konstrukce odlitků, které splňují požadavky e-mobility a balíčků Fit for 55, tak zde jsou na prvním místě především konstrukční činnosti a procesy, které vedou ke kontinuálnímu snižování hmotnosti odlitků s důrazem na užité, mechanické vlastnosti a výrobitelnost, při minimalizaci emisní stopy. Například se zabýváme využitím prvků organického designu v praxi. S tím je spjaté využívání všech dostupných poznatků a vědomostí z oblasti materiálového inženýrství. Konkrétně spolupracujeme s Vysokou školou technickou a ekonomickou v Českých Budějovicích na projektech aplikovaného výzkumu a vývoje, které vedou k vyšší čistotě hliníkových slitin, lepším mechanickým a chemickým vlastnostem tak, abychom splnili požadavky na nové náročné typy odlitků.

Všechny tyto výstupy z aplikovaného výzkumu a vývoje se snažíme promítnout do základních knihoven a databází našich stávajících a nových SW CAD/CAM/CAE, které nám pomohou a usnadní práci s novými konstrukčními metodami a prvky organického designu, včetně využití pěnových a jiných struktur při lití vysokotlakých odlitků, které vedou k významnému snížení hmotnosti odlitků, a to při minimálně stejných mechanických vlastnostech a pevnostech. Díky novým pokročilým SW CAD/CAE platformám, možnostem simulací a výpočtů, očekáváme ještě větší boom a intenzivnější rozvoj v oblasti strukturálních odlitků. Finálním výstupem tohoto našeho snažení a cíl je komplexní digitalizace procesu vývoje a konstrukce odlitků, tvorba digitálního dvojčete.

Jak přistupujete k investicím a novým technologiím?

Plná digitalizace procesu výroby odlitků se samozřejmě neobejde bez investic do vysoce efektivní výroby, jako jsou moderní autonomní výrobní lící buňky a pracoviště, která jsou šetrná ke spotřebě el. energie a dalších vstupů, vybavené roboty, chytrými senzory a skenery, squeeze pin technologií, bodovým chlazením, vakuem, a to vše zastřešeno SW platformou chytré technologie. Na výše zmíněné investice navazují investice do aplikací autonomních kontrolních bodů a pracovišť v průběhu výroby hliníkových odlitků, postupů on-line řízení kvality a produktivity vyráběných odlitků na základě dat.

Na celém tomto konceptu pracujeme kontinuálně od roku 2010, s tím, že teď se soustředujeme na klíčový bod, a to je propojení všech SW a získávaných dat ze všech procesů do jedné platformy a systému vizualizace, tzn. systému digitálního vlákna mezi IS, MES (OEE), SCADA, TPV, MIS, bezpapírovou dílnou.

Jak se stavíte ke třetí definované oblasti, kvalitě?

Práce s digitálním dvojčetem a digitálním katalogem vad je samozřejmě základ, ze kterého musíme vyjít. K tomu jsou zapotřebí a musíte vybudovat platformy pokročilých systémů skenování forem, kokil, digitalizace získaných dat a vytvářet tzv. on-line digitální dvojče v průběhu celé životnosti nástroje a odlitku. Tím zajistíte minimalizaci nákladů na opravy nářadí, strojů a neshodné odlitky. Můžete si vytvořit prvotřídní prediktivní modely celé soustavy, kdy, co a jak ve výrobním a ostatních procesech korigovat a opravovat

vat tak, aby náklady byly minimální při maximální kvalitě. S tím vším je spjata tvorba digitálních katalogů vad, etalonů a informací o výrobním procesu s využitím UI (AI) a strojového učení, při zpracování velkých dat, dostáváme on-line všechny potřebné informace pro správné řízení a včasný zásah napříč jednotlivými výrobními procesy.

Napříč všemi zmíněnými oblastmi plynule postupuje technologie aditivní výroby, neboli 3D tisku, ať z plastových filamentů a prášků nebo kovových prášků. Aplikovatelnost technologie je široká, od vývoje, výroby prototypu odlitků, po výrobu tvarových částí forem, opravy a údržbu nářadí, dále možné výroby složitých záložek apod. To samé platí i pro využití technologií a prvků rozšířené a virtuální reality, včetně školení a znalostního rozvoje, ale to někdy přistě.

To samé platí i pro oblast litiny? Bude tady s námi litina i po roce 2030?

Bez litiny se v budoucnu stejně jako nyní neobejdeme, nicméně i zde jsou tři hlavní směry, které pro nás jsou a budou důležité, pokud budeme chtít být konkurenceschopní a rozvíjet se.

Stejně jako u hliníkových slitin se musíme zabývat designem a budoucími požadavky a očekáváními, která budou na litinové odlitky kladeny.

Mezi klíčové požadavky a výzvy i zde spadá kontinuální snižování hmotnosti odlitků s důrazem na užité, mechanické vlastnosti a výrobitelnost, minimalizaci emisní stopy ve finálních výrobcích. To vše se neobejde bez nových přístupů a klíčových spoluprací s výzkumnými organizacemi, vysokými školami a univerzitami, které s námi spolupracují na projektech aplikovaného výzkumu a vývoje, aplikovaném materiálovém inženýrstvím, kdy se zabýváme například požadavky na vyšší kvalitu, mechanické vlastnosti a čistotu litiny.

Nové požadavky na design, vlastnosti a hmotnost tvarově náročných odlitků sebou přinesou vyšší míru využívání litin typu SiMo, cílenou modifikaci litin s kuličkovým grafitem (pevnost, otěruvzdornost, aplikace prvků Cr, V), to vše za předpokladu využití nových a pokročilých systémů CAD/CAM/CAE konstrukce, výpočtů a simulací. Cíl je stejný jako u hliníkových slitin, kdy směřujeme k plné digitalizaci, od vývoje po aplikaci digitálního dvojčete výrobku a technologie.

Lze aplikovat požadavky Green Deal do slévárny litiny?

Odpovím jednoduše, lze, ale cesta k výrobě „bezemisních litin a ocelolitín“ bude v příštích 8 až 10 letech technicky a finančně náročná. V heslech se můžeme bavit o nových technologiích, využití vodíku a obnovitelných zdrojů energií.

Jaké budou v příštích 10 letech kladeny požadavky na techniku, technologii a digitalizaci v oblasti slévárství litiny?

Budeme potřebovat moderní autonomní lící pracoviště, šetrné ke spotřebě el. energie a dalších vstupů, od pecí, pískového hospodářství po lití, chlazení a tryskání odlitků, včetně možnosti rekuperační energie z těchto výrobních uzlů a procesů. Vše souvisí se vším a bez aplikace autonomních kontrolních bodů a pracovišť v průběhu jednotlivých procesů výroby litinových od-

litků se neobejdeme tak, abychom byli schopni zajistit nejvyšší kvalitu v rámci on-line řízení výroby, její

kvality a produktivity na základě reálných dat.



Budoucnost slévárství je pro MOTOR JIKOV GROUP zásadním tématem. Na výzkumu a vývoji rafinačních technologií pro zvýšení kvality hliníkových slitin určených pro vysoce náročné hliníkové odlitky pro motory, převodovky a třeba i palivové články spolupracuje s Vysokou školou technickou a ekonomickou v Českých Budějovicích. Součástí projektu je například 3D skenování (na snímku). To využívá i další projekt pro tvárnou litinu.

Fáze vývoje nových odlitků a technologií, prototypování a vzorkování bez 3D tisku (využití aditivních technologií) není myslitelná. Čas a správné řešení jsou peníze a 3D tisk od prototypu odlitků, jader, modelových zařízení, po specifické komponenty – záložky odlitků.

Jak se díváte na oblast kvality, její řízení a digitalizaci v oblasti slévárny litiny?

Základem jsou maximálně přesné a kvalitně provedené simulace, kdy je zapotřebí správně pracovat s výsledky a pokud si dáte za ambici dělat vysokou kvalitu, tak začnete rozvíjet myšlenku on-line digitálního dvojčete, tzn., že v praxi začnete porovnávat výstupy ze simulací s výstupy z reálné výroby, a to v několika formách. Začíná se od rozměrové a geometrické, tzn. od adaptivního skenování odlitků a celých výpadů odlitků z výrobního procesu, po pokročilé systémy skenování modelových zařízení a forem, digitalizaci

získaných dat a provádíte on-line komparaci naměřených dat s digitálním „projektovaným“ dvojčetem. Tím vytváříte jeho aktuální podoby v průběhu výrobního procesu a celé životnosti nářadí a odlitku. Na základě vyhodnocení se pak minimalizují náklady na opravy modelových zařízení, odlitků a celkově neshodnou výrobu. Stejným způsobem můžeme přistupovat k metalografii, práci s termickou analýzou, simulacemi a jejich porovnáváním se skutečnými stavy ve výrobním procesu.

Zjednodušíme-li to, kdo v budoucnu uspěje a bude konkurenceschopný?

Ten, kdo pochopí a naučí se tvořit a komplexně pracovat s digitálními katalogy vad, etalonů, informacemi o procesu výroby, s využitím UI (AI) a strojovým učení, zpracováním velkých dat, tzn. bude mít včas on-line potřebné informace pro správné rozhodování, řízení kvality a produktivity výroby.

MOTOR JIKOV

CBM
Logistik

INVESTIX

inspiro

NÁBOROVÝ PŘÍSPĚVEK AŽ 50 000 Kč

určený zaměstnancům firem MOTOR JIKOV, CBM, INVESTIX, INSPIRO při náborech nových zaměstnanců

PROFESE S ODMĚNOU ZA NÁBOR

vyhlášené k 1.7.2022

CBM Logistik s.r.o.

Řidič nákladní dopravy vozidel do 12 t

(řidičské oprávnění skupiny „C“, profesní průkaz a karta do digitálního tachografu výhodou)

Řidič nákladní dopravy vozidel do 12 t na DPP

(řidičské oprávnění skupiny „C“, profesní průkaz a karta do digitálního tachografu výhodou)

Podmínky získání odměny za nábor:

Odměna za nábor je stanovena ve výši **50 000 korun** za jednoho naborovaného řidiče nákladní dopravy a **20 000 korun** pro profesní řidiče nákladní dopravy na DPP. Na odměnu mají nárok zaměstnanci firem MOTOR JIKOV, INVESTIX, INSPIRO a CBM Logistik (s výjimkou vedení CBM Logistik). Zaměstnanec zprostředkuje kontakt na řidiče a ten následně nastoupí do pracovního poměru/DPP u CBM Logistik.

Podmínky vyplacení:

U profese řidič nákladní dopravy: Vyplacení první poloviny odměny (**25 000 korun**) po uplynutí 3 měsíců zkušební doby nového zaměstnance. Vyplacení druhé poloviny (**25 000 korun**) po uplynutí dalších 3 měsíců setrvání nového zaměstnance v pracovním poměru ve společnosti CBM Logistik.

U profese řidič nákladní dopravy na DPP: Vyplacení první poloviny odměny (**10 000 korun**) po uplynutí 2 měsíců DPP nového zaměstnance. Vyplacení druhé poloviny (**10 000 korun**) po uplynutí dalších 2 měsíců setrvání nového zaměstnance ve společnosti CBM Logistik.

Řidič musí v každém měsíci odjet min. 6 dní / 6 jízdy.

Kontakt:

David Pflieger
Tel.: 770 112 092

e-mail: david.pflieger@cbmlogistik.cz

CBM Logistik s.r.o.

V. Talicha 1807/14,
České Budějovice 370 05

Změny v MOTORU JIKOV Strojírenská a.s.

Ředitelem pro výrobu MOTORU JIKOV Strojírenská a.s. se na začátku května stal Tomáš Vítů, který ve firmě působil dva roky na pozici manažera pro výrobu, poté půl roku řídil výrobu v divizi Tlaková slévárna MOTORU JIKOV Slévárna a.s.

Se zaměstnanci MOTORU JIKOV Strojírenská a.s. se sešel i generální ředitel MOTORU JIKOV Group a.s. Miroslav Dvořák (na snímku), který informoval o aktuální situaci – raketovém nárůstu cen vstupů a energií a potížích, které přináší již déle než rok trvající období narušených dodavatelských řetězců, ukončení některých výrob a získávání nových obchodů.

MOTOR JIKOV Strojírenská a.s. plánuje letos tržby přes jednu miliardu korun.



Generální ředitel MOTORU JIKOV Group a.s. Miroslav Dvořák při setkání se zaměstnanci MOTORU JIKOV Strojírenská a.s. v Soběslavi.

Táta dělal v MOTORU celý život, říká Karel Ambrož, který ve firmě pracoval 44 let

Čtyři dlouholetí zaměstnanci firmy se loučili s provozem MOTORU JIKOV Slévárna a.s.



Karel Ambrož strávil ve firmě 44 let.

Když 1. července 1977 nastupoval Karel Ambrož do MOTORU JIKOV, ještě mu nebylo ani osmnáct let. Možná si tehdy nedovedl představit, že stejnou bránu bude chodit dalších 44 let. Věrnost se ale v rodině zřejmě dědí. „Táta pracoval v MOTORU JIKOV jako plánovač taky celý život,“ říká Karel Ambrož, který pracoval v divizi Tlaková slévárna MOTORU JIKOV Slévárna a.s. na údržbě ve zinkové slévárně. „Když jsem se vyučil, šel jsem do údržby k soustruhům. Po vojně jsem se tam vrátil a zůstal ještě rok a půl. Pak odešli všichni údržbaři ze slévárny zinku, tak jsem šel tam,“ popisuje poměrně „krátkou“ profesní dráhu Karel Ambrož.

Na začátku vzpomíná s nostalgii. „Tehdy se po nás chtělo daleko víc, protože prakticky na nic nebyly náhradní díly. Já měl na starosti šestnáct mašin,“ zdůrazňuje Karel Ambrož.

Dar od generálního ředitele MOTORU JIKOV Group a.s. Miroslava Dvořáka k odchodu do důchodu – sekačku z nabídky MOTORU JIKOV GREEN – dle svých slov určitě užije. „Po rodičích jsem zdědil dům na Dobré Vodě, mám tam i velkou zahradu. Přes týden jsem tam sám, protože manželka pracuje na Májí, kde máme ještě byt.“ O víkendech ale dům pečl jen ožije. „Oba synové mají domy poblíž a mám už ročního vnoučka. A to je poděs, on nechodí, ale lítá. Chodit se naučil už v devíti měsících a je

to tedy starost ho hlídat,“ říká se smíchem Karel Ambrož.



S Janem Švercem se rozloučil ředitel MOTORU JIKOV Slévárna a.s., divize Tlaková slévárna Tomáš Vítů.

Jen zhruba polovinu doby, kterou pracoval pro firmu Karel Ambrož, strávil v MOTORU JIKOV Slévárna a.s. Jan Švercl, i tak jde o úctyhodných 23 let. „Jeden čas jsme byli s Karlem i kolegově,“ vzpomíná mechanik seřizovač Jan Švercl. Do firmy přišel vyučený automechanik přes stavby silnic a železnic Praha. „Když jsem nemohl sehnat byt, šel jsem jako automechanik krmít býky, protože tam k místu byt dávali,“ podotkl Jan Švercl. V MOTORU JIKOV zůstal dokonce o tři roky déle, než musel. A firmě chce vypomáhat i v důchodu na dohodu o provedení práce.

Jasnou představu má ale i o trávení volného času, kterého teď bude určitě více. „Mám motorku – choppera. Sám jsem si ji upravoval, takže když jdu na technickou kontrolu mám vždy strach, jestli projdu. Nedávno to ale vyšlo, takže mám zase na čas pokoj a můžeme s přítelkyní vyrážet na jízdy po Česku,“ plánuje Jan Švercl. Budoucnost motocyklů nicméně nevidí příliš růžově. „My jsme asi poslední generace, která si motorky s pořádným motorem užije, pak už tu budou jezdit jen ty elektrické...“

„Na expedici divize Slévárna litiny jsem začínal a na expedici



Stanislav Koráb (na snímku s ředitelem divize Slévárna litiny MOTORU JIKOV Slévárna a.s. Ivanem Hotovým) pracoval celý život na expedici.

litiny také skončím,“ shrnul pracovní kariéru, která přesáhla 27 let, skladník Stanislav Koráb. Po zemědělcem nastoupil do potravin, které ale začátkem devadesátých let skončily, a proto hledal nové místo.

Oddělení expedice se za téměř tři desítky let také proměnilo. „Zpočátku jsme všechny odlitky počítali ručně. Dělal se na tři směny od neděle do pátku do večera, někdy ještě do soboty do rána, takže

nám expedici prošlo přes 600 tun měsíčně, dnes to bude kolem 550 tun. Jiná je ale také skladba a velikost odlitků,“ podotkl Stanislav Koráb.

Také on užije dar do generálního ředitele MOTORU JIKOV Group a.s. Miroslava Dvořáka při péči o zahradu kolem domu ve Vrabčích. „Kromě toho se aktuálně starám o pět psů – čtyři čivavy a jednoho německého ovčáka. Do toho jezdí vždy jednou za 14 dní na víkend tříletý vnouček. Další tři vnoučata mám na Moravě, ta ale nevidám tak často,“ dodal bývalý skladník MOTORU JIKOV Slévárna a.s.

Zajímavá náhoda dostala do MOTORU JIKOV referent nákupu divize Slévárna litiny František Kučera. V roce 1984 jsem ve Vodňanech maloval jesle MOTORU JIKOV a jelikož jsme si hledal práci, nabídli mi místo v lakovně ve vodňanském závodě firmy. Došel jsem se tam podívat a už jsem v MOTORU zů-



František Kučera se vyučil jako malíř natěrač, ale od roku 1984 pracoval pro MOTOR JIKOV.

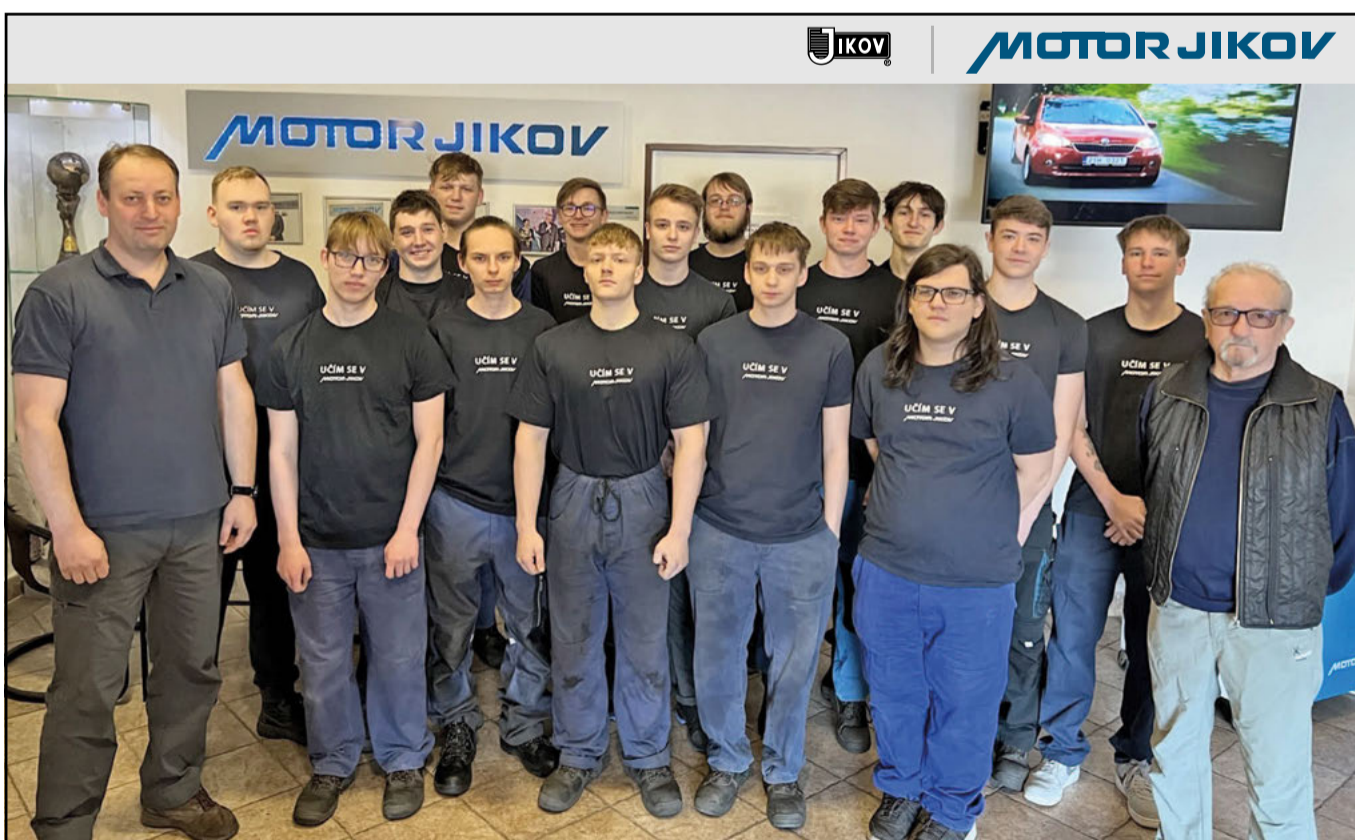
stal,“ vzpomíná František Kučera. Na rozdíl od ostatních kolegů ale ještě dvakrát změnil pole působnosti v rámci firmy.

Ve Vodňanech se tehdy vyráběly například vzduchové soustavy, velkou část výroby tvořily dodávky pro armádu. Časem se přešlo na výrobu motorek, což byl ale začátek konce. Když se pak zbytky výroby stěhovaly v roce 2007 do Českých Budějovic přešli jsme oba s manželkou. Tehdy nás dojíž-

dělo jedním velkým autem devět a jezdila ještě další dvě auta. Lidé postupně odpadávali, ale já jsem ještě se dvěma kolegy vydržel dodnes,“ zdůrazňuje František Kučera, který žije v Bavorově.

Druhou fází pracovní kariéry strávil jako vedoucí skladu v MOTORU JIKOV GREEN, odkud v roce 2016 přešel do nákupu divize Slévárna litiny. „Měl jsem na starosti tuzemský nákup.“

Celoživotní koníček – malování pokojů – už před několika lety pověsil na hřebík. Také on se ale v důchodu stará o dům. „Dokonce dvougenerační a zůstali jsme tam s manželkou sami. Už jsem tam měl i člověka z reality, že bych to prodal, ale pak jsem si říkal, kde budu mít zahradu, pergolu... Mám tři děti, ale vnoučata, která jsou už větší zatím jen od nejstaršího syna. Ještě se asi dočkáme od dcery, ale druhému synovi se do toho prý nechce,“ říká se smíchem František Kučera.



Výcvikové středisko MOTOR JIKOV GROUP, školní rok 2021 – 2022

Na snímku zleva: mistr odborného výcviku Zdeněk Struska, učni oborů mechatronik, obraběč kovů, nástrojář a zámečnický Jakub Kazil, Milan Pavlis, Roman Teska, Lukáš Nachlinger, Miroslav Jindra, Vít Trnka, Tomáš Pávek, Tomáš Dvořák, Karel Beleš, Petr Piskorz, Patrik Reindl, Timofey Kolesnik, Ondřej Gebr, Tomáš Baloušek, David Vančura, mistr odborného výcviku Miroslav Kolář.

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

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. 2022