

**Generální ředitel Škody Pars Aleš Měrka:**

## Téměř půlmiliardovou investicí Škoda Group potvrdila, že to se Šumperkem myslí vážně

České „žosky“ neboli železniční opravní a strojírny procházely před lety nelehkým obdobím. Pro šumperský závod byl zásadní rok 2008, kdy ho vzala pod svá křídla Škoda Group. Od té doby prošel provoz tak rozsáhlou modernizací, že ho při návštěvních dnech mnozí bývalí zaměstnanci nepoznávají. Společnost s novým názvem Škoda Pars se stala pilířem šumperské ekonomiky a perspektivním zaměstnavatelem, říká její generální ředitel Aleš Měrka.

**Proč si v roce 2008 vybrala Škoda právě šumperskou „žosku“?**

Myslím, že to bylo hlavně tím, co tady šumperáci dokázali. V té době tady jel silný modernizační program tramvají, do toho se rozjížděla výroba motoráků Regionova. Škodovka v tom viděla velký potenciál, že „žoska“ umí kromě kvalitních oprav udělat i finální produkt.

### PERSPEKTIVA JE V OPRAVÁCH

**Teď se ale specializujete hlavně na opravy.**

Takzvanou novovýrobu bez problémů zvládneme, což jsme prokázali v posledních dvou letech, kdy jsme vyrobili čtrnáct třívozových jednotek RegioPanterů, které jezdí i přímo u nás v Olomouckém kraji. Díky tomu, že vlaky opravujeme, tak je dokonale známe a nedělá nám problém je vyrábět. Ale prioritou pro nás zůstávají opravy, a to je pro Šumperk dobře.

**Proč si to myslíte?**

Je to záruka perspektivy. Škodovka má v posledních letech velké úspěchy a vlaky do slova chrlí. A každé vozidlo, které prodá, musí v dalších pěti nebo deseti letech projít opravou

a údržbou. V Šumperku jsme na to nachystaní – máme moderní podvozkárnu, lakovnu, svařovnu, jsme připraveni na údržbu klimatizací, motorů – to všechno půjde přes nás. Jinými slovy perspektiva šumperské Parsky je zajištěna v tom, že se vyrábí nová vozidla.

**Zdá se, že Škoda Group to myslí se svým šumperským závodem vážně – potvrzujete to bezmála půlmiliardová investice do modernizace.**

Díky té investici jsme se stali nejmodernějším opravárenským závodem ve střední Evropě. Během posledních čtyř let jsme se dostali technologicky na úplně jinou úroveň, což nám potvrzují i špičkové evropské firmy, například Deutsche Bahn. Když k nám jezdí na audit, jsou hodně překvapení, co všechno tady zvládneme udělat. Oni samozřejmě mají své moderní opravní, nicméně každá z nich má určitou specializaci – co z vlaku při opravě odmontují, tak putuje do dalších servisů. My dokážeme většinu oprav udělat pod jednou střechou. Když se projdete po šumperském závodě, najdete všechna řemesla, co vás napadnou – elektrikáře, svářeče, zámečníky, stolaře, čalouníky, plastikáře, soustružníky, sklenáře, potrubáře...

**S tím asi souvisí vaše spolupráce s místními školami.**

Ta je unikátní, hlavně se Střední školou řemesel. Jsem až mile překvapen, jak se v posledních letech vyvíjí – za poslední dva tři roky jsou počty uchazečů o řemeslné obory historicky nejvyšší.

**Mnozí šéfové firem naopak říkají, že dnešní mladá generace za nic nestojí a že se mladým lidem nechce pracovat rukama.**

Když se podíváme o pár desítek let zpátky, tak i naši tátové říkali, že k ničemu nebudeme (směje se). Na dovolené v Turecku jsem viděl tisíce let starý kámen, na kterém bylo vytesáno, že mládež nic nezajímá. Myslím, že je to hlavně o tom, jak k mladým lidem přistupujeme.

### UČNI MAJÍ SVÉ TÁTY

**Jak k nim přistupujete vy?**

Snažíme se jim opravdu věnovat, to je podle mě stěžejní. Zavedli jsme model, kterému říkáme „tátové“ – každý kluk na nebo i holka, protože třeba v elektro oborech máme taky děvčata, má ve firmě přiřazeného „tátu“, který je na pracovišti vychovává a učí. Už to dávno není o tom, že student přijde na praxi a nikdo se mu nevěnuje – každému se jeho „táta“ věnuje osobně a když dokončí školu, přijde na stejné pracoviště ke svému „tátovi“ a ví, co ho čeká.

**Tomu ale musí předcházet nějaká motivace, která děti ze základních škol k učebním oborům přiláká.**

Když je vám patnáct a my vám nabídneme nezávislost, tak je to myslím obrovská motivace. Všem studentům, kteří se zaváží, že k nám po škole nastoupí, dáváme stipendijní program – bez ohledu na známky dostanou měsíčně tři tisíce jako kapesné, přesporním navíc platíme internát a stravování. Mladým lidem jasně říkáme: Víš, do čeho jdeš, co budeš dělat a kolik ti za to zaplatíme. Tak to pojď dělat s námi. A oni na to slyší.





**Učni vám asi pro zajištění všech profesí nestačí a získat šikovného zaměstnance dnes není jednoduché. Jak je sháníte vy?**

Pro nás je hlavní stabilní tým a dobrý zaměstnanec je pro nás zlato. Náš byznys je totiž postavený právě na lidech, na jejich schopnostech a zručnosti. V montovně člověka postaví k pásu, naučí ho jeden úkon, řeknou mu „tady ten knoflík zmáčkní a moc u toho nepřemýšlej“. U nás je instrukce úplně jiná. My lidem říkáme: „Oprav to.“ A to už nedokáže ten, kdo nemá zkušenosti, kdo není zručný a kdo nezná návaznosti. To se nenaučíte za rok nebo za dva, takže si našich lidí opravdu ceníme. A tomu jsme přizpůsobili i celou personální politiku, takže hlavní benefity souvisí s věrností. Všechny odměny a bonusy závisí nejen na výkonu, ale hlavně na tom, jak je zaměstnanec firmě věrný a jak dlouho v ní pracuje.

**450 000 000 Kč**

**Vraťme se ještě k loni ukončené modernizaci za přibližně 450 milionů korun. Co firmě přinesla?**

Hlavním cílem bylo zvýšení kapacity zhruba o 35 procent. A to se nám povedlo.

**Modernizace začala v roce 2020 a skončila až vloni. Co na ní trvalo tak dlouho?**

Bylo to opravdu dlouhé období, ale my jsme akci nazvali Kulový blesk, protože probíhala podobně jako stěhování ve slavném filmu od Svěráka a Smoljaka. Nejdříve jsme museli z naší centrální haly vymístit, co můžeme dělat jinde, abychom tam dostali co nejvíce vagonů, na kterých by se dalo pracovat. Takže jsme z haly vytáhli všechno, co tam nepotřebujeme – podvozkovou linku, opravu takzvaného násilí, kde řešíme koroze nebo havarované skříně vlaků... Abychom udělali místo pro podvozkárnu, museli jsme zase přesunout další pracoviště. Skutečný „kulový blesk“, navíc vše muselo proběhnout za plného provozu.

**Jaký je výsledek?**

Halu jsme fakt nafoukli o nějakých 30 procent, místo původních 50 montážních míst jich teď máme 69. Navíc je krásně čistá, protože v ní zůstaly jen montážní linky, a například pracoviště svářečů nebo brusičů se přesunula jinam. Zároveň jsme kompletně zmodernizovali i ty provozy, které se přesunuly, například zmíněnou podvozkárnu. Díky modernizaci jsme

navíc první opravnou, která zavedla robotické pracoviště opravující trakční motory elektrických vozidel, k tomu jsme vybudovali poloautomatické pracoviště na opravování kotev motorů, linku na čištění a další technologie.

**Teď může výroba fičet naplno. Na čem právě ve vašich halách pracujete?**

Gró naší produkce spočívá v péči o flotilu Panterů, což je nosný segment naší Škodovky. Ale kromě toho máme spoustu dalších zakázek, například pro Arrivu, pro kterou jsme hlavním dodavatelem nejen v oblasti oprav, ale i modernizací, a teď pro ni děláme další velkou zakázku, která spočívá v instalaci klimatizací do 32 motorových jednotek a samozřejmě instalace ETCS do širokého spektra vozidel – o tom dnes čtete ve všech novinách.

**Ještě jsem slyšel o nové zakázce pro Správu železnic, která je údajně mimořádně zajímavá a zároveň náročná.**

Objednala si u nás modernizaci vozidel MVTV, což jsou montážní vozidla trakčního vedení. Jsou to, jak v našem slangu říkáme, těžké opravy, navíc velkého rozsahu. Ta vozidla jsou ze sedmdesátých let, mají už něco za sebou a potřebují nejen generální opravu, ale i modernizaci – nový motor, převodovku, řízení. To bude hodně zajímavá práce, která nám zabere pět let.

## NOČNÍ ŠUMPERK

**Co má Škoda Pars společného se Šumperkem?**

Hlavně lidi – všechny naše skvělé zaměstnance, kterých je kolem 750. Myslím, že oceňují hlavně stabilitu – za šestnáct let, co tady působím, jsme si prošli různými obdobími, ale vždycky jsme udrželi zaměstnanost. A taky si cení toho, že se k nim firma chová férově. Kromě toho se věnujeme dalším aktivitám, od podpory učňovského školství, středních i vysokých škol, až po generální partnerství hokejového klubu.



**Narodil jste se v Rýmařově, bydlíte v Oskavě. Kromě ředitelování v Parsu působíte v rámci Škoda Group i v Plzni, Praze, Ostravě, ale i v Lotyšsku a Bulharsku. Tam všude taky jezdíte?**

Velmi často, ale nejráději mám, když můžu jet ráno do práce do Šumperka. Za těch šestnáct let už jsem se stal šumerským patriotem a navíc mě hodně baví tým, se kterým tady pracuji. Všichni v Šumperku jsou nesmírně obětaví a zároveň lidští. Umíme společně zabrat a zároveň se od srdce zasmát.

**Co vás na Šumperku baví?**

Samozřejmě hokej. Občas zavítám do divadla, ale nejvíce si jako myslivec a kynolog užívám úžasnou přírodu, která je tady všude kolem.

**Takže když do firmy dorazí návštěva, vezmete hosty na hory?**

Pro významné hosty většinou připravíme procházku nočním Šumperkem, který je opravdu malebný. Je to sázka na jistotu, každá návštěva je z atmosféry nočního Šumperka nadšená.

■ Vladislav Sobol

