

**ZIMA 2023**

**UVNITŘ TOHOTO  
VYDÁNÍ**

**NOVÉ PROJEKTY**

**2 -3**

**VYUŽITÍ 3D TISKU V  
JAPA**

**4-5**

**VÝSLEDKY AUDITU IATF  
V JAPA**

**6**

**NOVINKY VE  
SPOLUPRÁCI V OBLASTI  
BOZP**

**7**

**PLZEŇSKÁ KANTÝNA**

**8-9**

**VYKLI DNĚNÝ  
NAVIGÁTOR RALLYE**

**10**

**SBÍRKA PRO ÚTULEK**

**11**

**INSTALACE OBRAZOVEK  
V JAPL**

**11**

**SLUŽEBNÍ CESTA  
KOLEGŮ DO MAROKA**

**12-15**

**COMPLIANCE PROGRAM**

**16**

# JTEKTNEWS



Milé kolegyně, milí kolegové,

dovolte mi, abych využil této příležitosti a pozdravil vás. Nastal opět čas, kdy je vhodné se ohlédnout za končícím rokem.

Tento rok přinesl zklidnění v oblasti objemů výroby, především v porovnání s minulými roky, které byly ovlivněny zejména nemocí Covid-19. Bohužel v druhé polovině roku nás poznamenal výpadek výroby Toyoty, který byl zapříčiněn požárem u dodavatele a měl na náš závod velmi negativní dopad. Jsem náležitě pyšný, jak jsme celé toto období, které nebylo pro nikoho z nás lehké, zvládli. Za to vám moc děkuji. Chtěl bych vás všechny požádat, abyste na pracovišti nikdy nepodceňovali bezpečnost práce a vždy se chovali v souladu s pravidly. Tento požár je odstrašující příklad.

V současnosti pokračujeme s výrobou nové generace modelů C-EPS a MS-Gear pro závody Toyota a koncem roku se rozběhne projekt EMP2-V4 pro Stellantis. Zákazníci Toyota a Stellantis jsou pro naši budoucnost klíčoví, objem výroby tvoří více jak 70% obratu. Jsme velmi dobře hodnoceni díky excelentní spolupráci s Toyotou v oblasti produktivity práce. Příkladem budiž Jishuken aktivita v logistice nebo semi-automatizace na lince EPS1. Stellantis oceňuje naši připravenost na následující roky, kterou jsme potvrdili v říjnu kapacitním auditem. Výsledek auditu byl pro nás výborný. Je důležité pokračovat v automatizaci na P-EPS a DP-EPS linkách. Věřím, že naše projekty v této oblasti budou úspěšné a kladně hodnocené. Velmi si vážím aktivit ke zvýšení kvality výroby a snížení nákladů na ne-kvalitu, kde jsme za poslední rok udělali dobrý kus práce!

Za nás za všechny si dovolím mít jedno přání. Využijme vánoční svátky k tomu, abychom se setkali s rodinou, navštívili své přátele a vyplnili sváteční čas příjemnou chvílí, na kterou budeme s láskou vzpomínat. Do nového roku všem přeji mnoho zdraví, hodně radosti a příjemných životních událostí po celý rok. Společnosti přeji úspěšné dokončení dvacátého roku působení v Plzni na Borských polích a těším se, že se budu společně s vámi podílet na dalším úspěšném rozvoji. Naším cílem je stát se klíčovým závodem pro výrobu řízení v Evropě.

S přáním prožití příjemných svátků

Petr Mašek



## Nové projekty

Od listopadu až do začátku roku 2024 zahajujeme sériovou výrobu několika nových projektů zejména pro skupinu Stellantis a Toyotu. Nejkomplexnějším projektem, který byl během listopadu uveden do sériové výroby, je EMP2V4. Hlavní výroba PEPS a DPEPS řízení bude probíhat na linkách EPS3 a EPS5 Gear. Naše řízení budou součástí nových modelů vozů Peugeot 3008, 5008, Opel Grandland, Citroen C5 Aircross a DS Cross, které budou vyráběny zejména v elektrických a hybridních variantách.



Peugeot 5008



DS Cross

závody Toyoty. V létě jsme začali úspěšně vyrábět řízení pro nový CHR SUV model pod označením 130D, který právě přichází na prodejní trh. Toyota očekává minimálně stejný prodejní úspěch jako u původního modelu.

V poslední fázi příprav je projekt Toyoty pojmenovaný 346D, jehož sériová výroba by měla začít koncem roku 2023. Jedná se o první větší facelift současného modelu Yaris.

Dalším novým projektem pro Stellantis, který je ve fázi procesních příprav, je STLA M Jeep Compass, jenž se bude vyrábět v Itálii. Úvodní nastavení linek začne na konci tohoto roku a bude pokračovat v průběhu 2024. Začátek sériové výroby se očekává ve druhé polovině roku 2025.

Dlouhodobou zárukou je pro nás výroba většinového objemu CEPS a MS Gear řízení pro evropské



Jeep Compass



Toyota CHR

V Pardubicích dokončujeme projekt RENAULT MS Gear s názvem CMFB EV, v Plzni se bude vyrábět sestava IBJ. Tato řízení budou montována do nových, zejména elektrických verzí vozů. Moderní design se vrací zpět k historicky úspěšným modelům R5 a dalším.

Během roku 2024 proběhne v plzeňském závodě ukončení sériové výroby PEPS projektů M3, M4, X07 a CMFB CEPS. Za tyto projekty nebude přímá náhrada s výjimkou pokračování výroby servisních dílů. Tato skutečnost by neměla mít negativní



EV R5

V dalších letech začne příprava kompletně nového projektu, budoucí generace Toyota Corolly, pro který by měla být aplikována nová koncepce CEPS.

Mimo klasické projekty se naše řízení objeví rovněž ve specifickém projektu Toyoty, elektricky poháněných vozítkách, které budou částečně zajišťovat přesun osob v rámci olympijských her 2024 v Paříži.



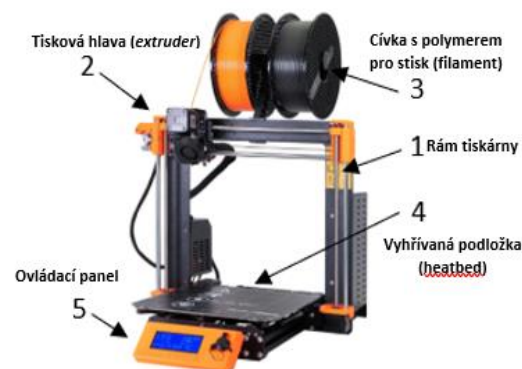
vliv na náš celkový obrat ani zaměstnanost, protože tyto objemy budou plně vykompenzovány novými a očekávanými projekty pro Stellantis. Kromě přípravy nových projektů budou souběžně pokračovat interní aktivity zaměřené na zlepšování efektivity určitých výrobních a montážních procesů včetně další automatizace linek. Závěrem je nutno znovu připomenout, že v globální a evropské strategii je JTEKT CZ, oba jeho závody, považován za klíčový z hlediska dlouhodobé strategie koncernu JTEKT.

Jaroslav Poslední, manažer Production Administration

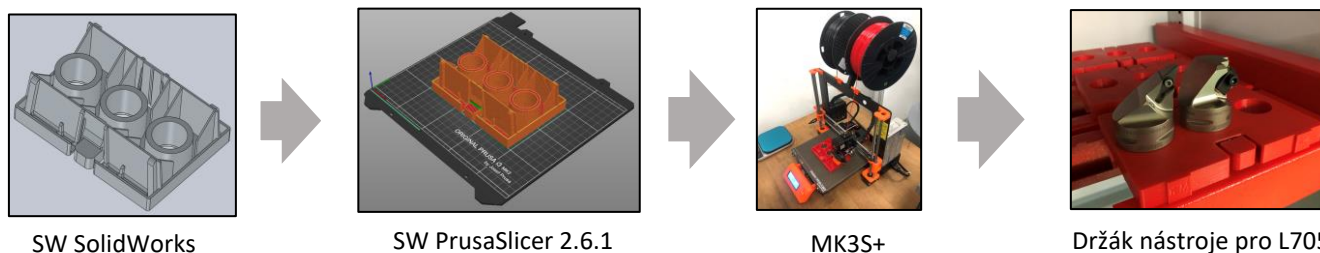
# Využití 3D tisku v JAPA

Počátky technologie 3D tisku se datují do 90. let minulého století, nicméně k jeho skutečnému masovému rozšíření došlo až po roce 2003, kdy se objevila nová technologie, tzv. PolyJet. Jedná se o technologii tavení polymeru (plastu) v tenkých 2D vrstvách a v jejich postupném kladení na sebe, přičemž tisk probíhá na vyhřívané podložce. Podložka se pohybuje po malých přírůstcích ve svislém směru (řádově 0,1 mm) a díky tomu lze vytvořit prostorový díl. Tento typ technologie používají např. tiskárny od firmy Prusa Research, jejichž typ, konkrétně MK3S+, v JAPA máme (obr. 1).

Jak celý proces v praxi vlastně funguje? Nejprve se daný díl vymodeluje v některém z mnoha 3D CAD systémů, v JAPA používáme SolidWorks. Poté se součástka pomocí speciálního programu pro 3D tiskárny „nařeže“ na spoustu malých vrstev (plátků), a to v předem definovaných vzdálenostech jednotlivých vrstev. Nakonec se vygeneruje tzv. G-kód, což je soubor, který obsahuje veškeré informace potřebné k 3D tisku (geometrie dílu, teplota tavení materiálu v extrudéru, teplota podložky atd.), viz obr. 2.



Obr. 1 - 3D tiskárna Prusa MK3S+



Obr. 2 - Proces 3D tisku

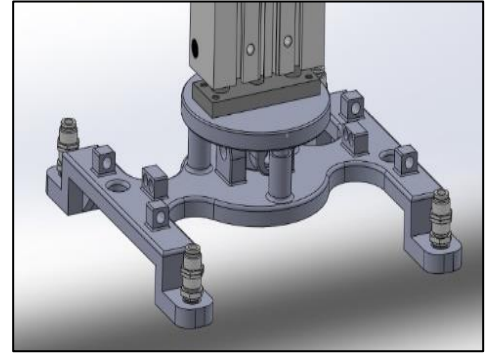
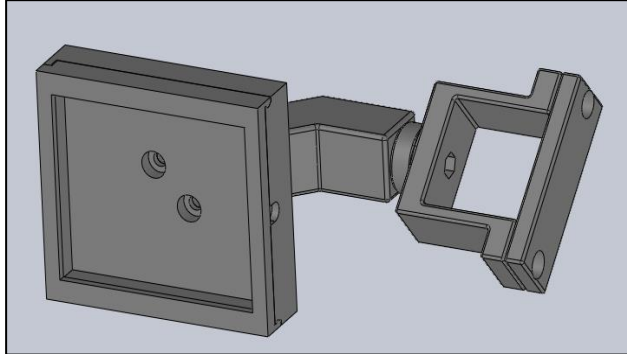
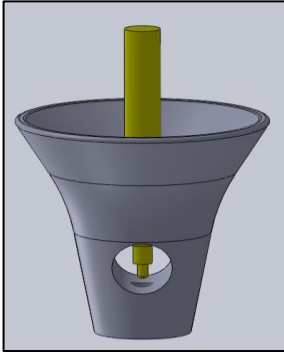
V pardubickém závodě JTEKT ke 3D tisku využíváme hlavně dva typy materiálů - PLA a PET/G. PLA je materiál na přírodní bázi (polyester z rostlinných materiálů). Je vhodný k tisku prototypů a dílů s velkými detaily, ale vykazuje menší teplotní, chemickou a mechanickou odolnost. PET/G je vhodný pro tisk technických dílů do provozu, ale není příliš vhodný pro tisk detailních modelů.

JAPA využívá technologii 3D tisku zejména k těmto účelům:

- Výroba prototypových dílů
- Tisk „3D kopií“ jinak finančně náročných originálních dílů = úspora nákladů
- Snížení množství skladových položek (plastové díly)
- Zlepšování ve výrobě (kaizeny)
- Tisk držáků kalibrů nebo nástrojů (5S)
- Výroba propagačních firemních předmětů

V nedávné době se podařilo uspořít 96 % nákladů, a to díky tisku plastových držáků pro nástroje s upínačem typu Capto C4 a KM40 (obr. 2), které se používají na nově připravované lince L705 na výrobu polotovarů pro linku L706. Vzhledem k požadovanému množství minimálně 135 kusů by se jednalo konkrétně o investici 100 000 Kč, pokud bychom držáky kupovali jako katalogový výrobek (jednotková cena je 746 Kč). Reálné tiskové náklady však byly pouze 4000 Kč!

Jako další příklad lze zmínit montážní linku MS03, kde se využívají vytištěné držáky pro fixy (obr. 3). Rovněž všechny držáky pro touchpady, které jsou nutné pro ovládání PC na linkách, jsou vytvořeny 3D tiskem (obr. 4). V neposlední řadě technologové z JAPA využili 3D tisk u prototypu vakuového manipulátoru pro přendávání prázdných plastových proložek na již zmíněné lince L706 (obr. 5).



Obr. 3 - Držák fix

Obr. 4 - Držák touchpadů

Obr. 5 - Vakuový manipulátor

Vzhledem k tomu, že nynější možnosti využití 3D tisku v JAPA jsou částečně limitované daným typem naší 3D tiskárny, rozhodli jsme objednat nejnovější model na principu PolyJet tisku, a to konkrétně tiskárnu Prusa XL (obr. 6). Nejen, že tato tiskárna umožňuje tisk prostorově rozměrnějších dílů a je v porovnání se stávající verzí o dost rychlejší, ale dovoluje i provoz až s pěti extrudéry s automatickou funkcí *Tool Change*. Tím lze tisknout díl z až pěti barev nebo plynule přepínat mezi různými materiály během procesu 3D tisku. Termín dodání je plánován na polovinu roku 2024.



Obr. 6 - Prusa XL 3D tiskárna



Tisknutelný objem:  
(XL) 360x360x360 mm  
(MK3S+) 250x210x210 mm

Tomáš Pokorný, Production Leader

# Výsledky auditu IATF 16949 v JAPPA

Po letních prázdninách u nás proběhl audit IATF, u kterého jsme se společně sešli s top managementem z JTEKT Plzeň. Tentokrát nás čekal recertifikační audit, kdy jsme jako firma museli prokázat splnění požadavků v souladu s normou IATF, aby nám byl na základě dobrého výsledku auditu certifikát obnoven. Audit byl prováděn pro nás již známou certifikační společností LR QA za účasti nového hlavního auditora. Tým auditorů se skládal z leadaera týmu auditorů a člena týmu auditorů. Očekávání před náročným úkolem byla velká, ale nakonec jsme to společnými silami zvládli.

Během prvního dne auditu pan prezident seznámil oba auditory se změnami, které se staly v rámci sloučení závodů JTEKT Automotive Czech Pardubice a Plzeň. Vysvětlil auditorům naši strategii, vizi firmy a její plány do dalších let. Vysvětlil také, jak společnými kroky a synergii mezi oběma závody naše spolupráce probíhá. Hlavní auditor byl u nás v Pardubicích poprvé, a proto bylo nutné také vysvětlit filozofii firmy JTEKT, naše výrobky a zákazníky. Tohoto úkolu se ujal plant manager závodu Pardubice.

Před samotným auditem byla ověřena implementace nápravných opatření na minulé neshody. Auditorovi byla prezentována námi navržená nápravná opatření a předložena jejich účinnost.

Následoval samotný audit dle plánu auditu hlavního auditora. Během dvou dnů byly prověřeny všechny naše procesy. Odpovědní manažeři skvěle a jasně představili svá oddělení a odprezentovali jejich výsledky. Pro všechny KPI (klíčové ukazatele výkonnosti procesu) byl k dispozici akční plán zobrazený způsobem PDCA (Plánuj – Dělej – Kontroluj – Jednej) a oba auditoři ocenili, že KPI jednotlivých procesů vykazovaly pozitivní trend.



Auditorům byly prezentovány také zákaznické reklamace. Na každou reklamaci byl vždy připraven akční plán a jeho efektivita byla ověřena. Po implementaci nadefinovaných akcí z akčního plánu nebyly žádné nové reklamace tohoto typu. Zde se ukázalo, že se o své zákazníky správně staráme a chráníme je dobře před eventuálními problémy.

Během samotného auditu procesu výroby na slévárně jsme za přítomnosti auditora prováděli měření na prvním kuse z dané směny. V laboratoři si auditor poznamenal číslo měřidla, které využíváme pro měření tvrdosti hliníku dle Brinella. Později si pro toto měřidlo vyžádal MSA, což je vyhotovená analýza pro daný měřicí systém, kterou jsme bohužel neměli. Vzhledem k faktu, že se zde jedná o sekundární měřidlo pro bezpečnostní charakteristiku, kterou bezpochyby materiál pro naše výrobky je, nám auditor udělil minor neshodu\*. Pro tento nálezný jsme připravili nápravná opatření, která jsme v listopadu před auditorem obhájili.

Auditoři nakonec zhodnotili, že náš systém managementu kvality je dobře zaveden, a ocenili, že od poslední návštěvy došlo ke zlepšení. Jako silnou stránku systému uvedli nadále stabilní a kompetentní tým lidí v klíčových pozicích. Dále poděkovali za vstřícné a otevřené jednání a komunikativnost.

Chtěla bych tímto poděkovat Vám všem, kteří jste aktivně pomohli s přípravou na IATF auditu a přispěli k velmi dobrému výsledku. Společně se opět uvidíme u 1. dozorového auditu v září 2024.

Lenka Mackail, inženýr oddělení kvality

*\*) Minor neshoda naznačuje slabou stránku v systému managementu kvality organizace, která však nemá významný dopad na soulad systému a nemá za následek neudělení certifikátu organizaci*

# Novinky ve spolupráci v oblasti BOZP

Nedlouho po fúzi našich závodů jsme zahájili větší spolupráci rovněž v oblasti BOZP. Snažíme se postupně sjednocovat své aktivity tak, aby byly pro zaměstnance srozumitelné a uchopitelné, ale abychom zároveň plnili požadavky, které jsou na nás kladeny v rámci JEO (JTEKT European Operations).

První a pro zaměstnance nejviditelnější společně zavedenou aktivitou je školení 4R-KYT (Kiken Yochi Training), které probíhá týdně v jednotlivých odděleních. Jde o způsob, jak zaměstnancům vštípit základní rizika, která vyplývají z povahy jejich práce. Pracujeme zde především s fotkami pracovišť z dotčených oddělení.



Dále postupně sjednocujeme aktivity, které nejsou na první pohled viditelné. Jde například o zavedení společných Safety meetingů jednou měsíčně, kdy za účasti top managementu společnosti reportujeme úrazy, k nimž došlo v našich dvou závodech, úrazy z korporace, požadavky z JEO atd. Spolupracujeme též na opatřeních přijatých po vzniku pracovních úrazů a na vyhodnocení rizik, což v praxi znamená, že pokud se stane nějaký úraz v pardubickém závodě, opatření se projeví v plzeňském, navíc se vyšetřuje, zda k podobnému úrazu nemohlo dojít rovněž v Plzni, a naopak.



Velkým tématem je sledování produkce přepočteného CO<sub>2</sub> našimi zákazníky. Jedná se jak o údaj přepočtený na výrobek, tak o celkovou produkci CO<sub>2</sub> našich závodů. Hlavním faktorem, který toto číslo navyšuje, je spotřeba elektrické energie, a tedy i případná zmetkovitost a neefektivní využívání elektrických zařízení.

V neposlední řadě jsme na konci října prošli prvním společným recertifikačním auditem v rámci norem ISO 45001 (Bezpečnost práce) a ISO 14001 (Životní prostředí) ve spolupráci s dalšími kolegy, a to především s panem Chmelíkem, který pro oba závody tuto problematiku zastřešuje.

Věříme, že při respektování všech požadavků BOZP se nám bude dařit eliminovat veškeré pracovní úrazy, a tedy přispět ke zlepšení konkurenceschopnosti naší společnosti.

Dovolte nám, abychom i my využili příležitosti a popřáli Vám krásné prožití vánočních svátků a do nového roku všechno nejlepší, hodně štěstí, zdraví a pokud možno žádný pracovní úraz.

Martin Klouza, Jiří Linhart, specialisté BOZP

# Plzeňská kantýna

Za dobu působení JTEKTu jsme vystřídali poměrně velké množství provozovatelů stravovacích služeb. Vždy se snažíme našim zaměstnancům vyjít vstříc, ať už se jedná o větší či menší problémy provozovatelů. Spokojenost s jejich službami hodnotíme na základě interní ankety spokojenosti zaměstnanců. Pokud nedostatky eskalují, zahajujeme proces výběrového řízení se záměrem zlepšit služby v oblasti stravování.



Poslední takováto výměna proběhla v roce 2019, kdy firmu GTH Catering nahradil Aramark. Při této změně jsme se snažili do nového konceptu přinést veškeré inovace, které vzešly z požadavků od strážníků nebo jejich zástupců ve stravovací komisi. Jednou z důležitých změn bylo oživení jídelníčku a navýšení gramáží. Rozjezd provozu byl z mého pohledu velmi vydařený a nastavený standard vyhovoval většině zaměstnanců (ovšem ne nadarmo se říká: sto lidí, sto chutí).

Slibný vývoj nám bohužel přerušila celosvětová pandemie COVID19, která měla vliv i na provoz kantýny. I přes snahu udržet stravování na vyhovující úrovni jsme se potýkali s velkým

množstvím omezení, což vyústilo ve stagnaci této služby, a po rozvolnění přísných hygienických restrikcí se nepodařilo vrátit do původně zaběhlých kolejí.

Přestože jsme doufali, že se život a jeho každodenní činnosti vrátí do normálu, následovala další krize spojená s válečným konfliktem na Ukrajině, která zastavila pomalu se rozvíjející ekonomiku. I přes tyto negativní dopady jsme se opakovaně snažili upadající kantýnu nastartovat, bohužel ne zcela úspěšně. Vnímali jsme náznaky dílčího zlepšení, ovšem jednalo se spíše o krátkodobé akce a vzhledem k přibývajícím negativním odezvám ze strany zaměstnanců jsme se rozhodli vstoupit do dalšího výběrového řízení.

Z tohoto důvodu jsme rozšířili řady stravovací komise, která se účastní celého tendru. Chtěli jsme mít co nejširší zastoupení všech oddělení společnosti. Oslovili jsme tedy vybrané zástupce výroby, logistiky, údržby, kvality, managementu a také nově vzniklých odborů. Díky tomu (stravovací komise aktuálně čítá 11 členů) jsme obdrželi velké množství podnětů, jakou cestou by se budoucí stravování v JTEKTu mělo ubírat.

V rámci přípravy zadání poptávky jsme se domluvili na novém konceptu:

- Redukce počtu druhů objednávkových jídel za účelem zvýšení kvality standardních menu
- Zvýšení kvality služeb na odpolední a noční směně
- Navýšení gramáží standardních menu (objednávky 1-4 ze 120 g na 150 g)
- Vyšší kvalita polévek obecně
- Revize cen doplňkového prodeje
- Rozšíření nabídky teplého a salátového baru





Do výběrového řízení bylo zařazeno 6 dodavatelů. Po prvotní selekci jsme do užšího výběru posunuli čtyři z nich: již v minulosti u nás působící firmu GTH, dále firmy Equifarm (nyní působící v Daikinu) a La Fresca, na které jsme měli velmi dobré reference, a v poslední řadě současného provozovatele firmu Aramark. Vedení Aramarku mělo velký zájem své působení v JTEKTu udržet, a tak přislíbilo zásadní vylepšení služeb na základě strukturovaného plánu.

Po přijetí nabídek od jednotlivých dodavatelů jsme z výběrového řízení vyřadili firmu GTH.

Dalším krokem bylo navštívit jednotlivé provozovatele. Během referenčních návštěv ve firmách La Fresca a Equifarm jsme

se zaměřili na kvalitu, velikost pokrmů, ceny doplňkového prodeje a řízení provozu jak z pohledu hygieny, tak z pohledu provozních záležitostí (informovanost strážníků, hodnotící systém, řešení reklamací, objednávkový systém atd.). Tyto návštěvy dopadly dle hodnocení většiny účastníků kladně a odnesli jsme si z nich mnoho poznatků, které bychom případně mohli přenést i do našeho provozu. Po dokončení tohoto kroku a finálním vyjednání cenových podmínek jsme se shodli na postoupení výběrového řízení do rozhodovací fáze. Velmi důležitým aspektem bylo vyhodnocení finančních podmínek, které oslovené firmy nabídly.

Při finální kalkulaci jsme bohužel zjistili, že změna dodavatele by znamenala enormně vysoký nárůst měsíčních nákladů spojených se závodním stravováním. Nabízela se dvě řešení. Buď požadovat po dodavatelích, aby slevili ze svých standardů a cenu výrazně upravili, nebo přenést část vícenákladů na strážníky. Ani jeden z těchto kroků by ale z našeho pohledu nepřinesl pozitivní reakce. Po dlouhé diskuzi členů stravovací komise jsme se rozhodli toto výběrové řízení pozastavit a velmi detailně probrat situaci s ředitelem firmy Aramark.

Se současným dodavatelem jsme se dohodli, že nastavíme "zkušební" dobu do konce března roku 2024 a službu pro naše strážníky se pokusíme vrátit na úroveň, která byla nastavena na začátku naší spolupráce. Věděli jsme, že podobné aktivity již několikrát nedopadly dle našich představ, a z toho důvodu jsme se rozhodli ke krizovému managementu firmy Aramark přidat pětičlenný team zaměstnanců JTEKT, kteří budou na denní bázi komunikovat a kontrolovat požadované zlepšení jednotlivých aspektů služby.

Momentálně ze strany Aramarku dochází k výrazným změnám celkového konceptu, v personálním obsazení, inovacím technologií a v neposlední řadě v cenové politice. Věříme, že tyto kroky přinesou výraznou změnu oproti posledním měsícům. Již nyní získáváme pozitivní ohlasy a strážníci počáteční změny vnímají. Ke zvýšení úrovně, na které bychom chtěli dlouhodobě setrvat, by mělo dojít začátkem roku 2024. Vyhodnocení těchto aktivit proběhne skrze interní anketu v únoru r. 2024. Pevně věříme, že se ankety zúčastní co nejvyšší počet strážníků, abychom mohli vyhodnotit efektivitu našich kroků. Na základě výsledků bude rozhodnuto, zda pokračovat ve spolupráci s firmou Aramark či znovu otevřít otázku změny dodavatele stravovacích služeb.

Tímto bych rád požádal všechny strážníky, aby v případě jakéhokoliv doporučení nebo požadavku neváhali kontaktovat kteréhokoliv člena stravovací komise, případně napsali na e-mail [DL\\_PLZ\\_Kantyna@jtekt.eu](mailto:DL_PLZ_Kantyna@jtekt.eu).

Michal Vlasák, manažer odd. nákupu



# Vyklidněný navigátor v rallye

Rádi bychom se s Vámi podělili o velmi zajímavý koníček a úspěchy kolegy z kvality Marka Kapice, jenž se již 15 let věnuje rallye, ve kterém jezdí se svým kamarádem Oldou jako navigátor (spolujezdec). Přestože je závod především o rychlosti, Marek říká, že se snaží jezdit klidně a mít vše pod kontrolou.



Původním záměrem závodů rallye bylo zjišťování výdrže aut. Závodilo se téměř nepřetržitě, několik dní v kuse. Dnes jde především o souboj se stopkami na uzavřené trati, tzv. rychlostních zkouškách. Pořadí posádek tedy určuje součet časů ze všech měřených úseků a penalizace z časových kontrol. Své začátky s rallye popisuje Marek jako „hodně divoké“. Při prvních závodech byl úspěch, že vůbec dokončili závod. Později s kolegou již jako licencovaní přestoupili do Poháru ČR. V Poháru několik soutěží odjeli s rychlou

Octavií kit car, se kterou také poprvé vyrazili do zahraničí. Na rakouských tratích se jim zalíbilo natolik, že tam závodili častěji než v ČR. Jejich Octavia byla dost obtížně udržovatelná a vlastně i vzácná. Proto nyní stojí v soukromém muzeu.

Po rozloučení s Octavií nastal menší útlum a po něm návrat k Favoritu, který byl tehdy celý nově postavený. Výhodou Favoritu je zejména to, že si ho s kolegou dokáží z velké části servisovat sami. Pouze motor a převodovku posílají na repase ke specialistům. Na konci roku 2019 se zrodil nápad, že by se mohli podívat dále do světa, na tratě, kde jezdily opravdové legendy, třeba do Itálie na Rallye Sanremo. Po zdlouhavé administrativě se jim povedlo získat mezinárodní homologaci FIA (Mezinárodní automobilová federace), a Favorit tak mohl startovat na mistrovství Evropy v rallye historických vozidel.

Bohužel kvůli pandemii byly všechny další závody odloženy a prvního startu na ME se dočkal Marek s kolegou až v roce 2021, kdy se účastnili dvou soutěží. Minulý rok stihli dokonce čtyři závody a splnili si sen nejen o startu na Sanremo, ale také Lahti ve Finsku, kde je rallye velice populární sport. Třešničkou na dortu bylo čtvrté místo v sezóně mezi mnohem silnějšími soupeři. Jezdí ale hlavně pro zábavu a zážitky, proto letošním cílem bylo zúčastnit se legendární soutěže rallye Acropolis v Řecku. To prý byl zatím nejnáročnější podnik ve všech ohledech. Závod se dle Markových slov velice vydařil a je hrdý, že mohl reprezentovat naši zemi.

Nyní již spřádají plány na další dobrodružství, ale příští rok by se chtěli věnovat zejména stavbě zajímavého závodáku. I tak by se na jaře chtěli ukázat na rallye Vltava v Klatovech, kam našeho kolegu můžete přijet podpořit.



Za JTEKT přejeme Markovi spoustu dalších úspěchů a najetých kilometrů bez závad.

# Sbírka pro Útulek pro zvířata v nouzi na Borských polích

V listopadu jsme předali hmotné dary ze sbírky pro Útulek pro zvířata v nouzi na Borských polích probíhající od září mezi zaměstnanci JAPL. Součástí předávky byla také prohlídka, při níž vedoucí útulku pan Kokoška podrobně popsal koncept útulku a postup při adopci zvířat a představil zvířecí obyvatele, kteří aktuálně hledají svůj domov. Pokud zvažujete adopci čtyřnohého kamaráda nebo chcete dodatečně podpořit útulek, podívejte se na <https://utulekplzen.cz/>.



## Instalace televizních obrazovek v JAPL

Od letošního září jste si mohli v plzeňské budově všimnout 3 nových televizních obrazovek, a to dvou v kantýně a jedné u šaten vedle jídelních automatů. Na obrazovkách naleznete informace z aktuálního dění, ve smyčce tu běží například přehled aktuálně otevřených pracovních pozic, benefitů pro zaměstnance, novinek či různých událostí.



# Služební cesta kolegů z JAPL do Maroka

V prosinci minulého roku vyrazil kolega Ondra Baroch z oddělení kvality na služební cestu do JTEKTu v Maroku (JAMO), kde ho po půl roce vystřídal Honza Vítek ze stejného oddělení. Účelem cesty byla zejména podpora JAMO při rozjezdu nové modulové linky v rámci nového projektu K9 a přesunu CMP projektu z JAPL. Jak říká Honza: „Když mi tato příležitost na podzim minulého roku přistála na stole, tak mi představa spolupráce s partou horkokrevných Maročanů přišla trochu úsměvná. Jakmile jsem si přečetl nabídku podrobněji, začalo to celé dávat smysl.“ Rádi bychom Vám prostřednictvím rozhovoru přiblížili dojmy kolegů z této celkem rok trvající zajímavé služební cesty.

## Jaká byla Vaše představa o služební cestě? A splnila cesta Vaše očekávání?

**Ondra:** Doufal jsem, že po pracovní stránce to bude dost podobné jako u nás v Plzni, a to se mi také potvrdilo. Musím říci, že kolegové v JAMO byli velmi přátelští. Očekávání to z mé strany splnilo.

**Honza:** Po pracovní stránce jsem ze 70 % věděl, do čeho jdu. S Ondrou, který v té době v Maroku již byl, jsem udržoval pravidelný kontakt, což mi pomohlo si nějakou představu udělat. Z kultury a žití v muslimské zemi jsem obavy neměl. Pokud respektujete jednoduchá pravidla, která tato kultura má, můžete zde žít téměř bez omezení. Největší respekt jsem měl z komunikace. Dosud jsem si v angličtině vyměňoval pouze pár informací s kolegy z Japonska a Francie, ale pobývat šest měsíců v zemi, kde se mluví převážně arabsky, francouzsky a španělsky, je něco jiného. Když to shrnu, většina mých očekávání se naplnila a svou cestu hodnotím pozitivně.



## Jaké zkušenosti jste v Maroku získal?

**Ondra:** Měl jsem možnost poznat jak marocký JTEKT závod, tak nové lidi. Získal jsem zkušenost s prací v zahraničí, což je pro mě největší bonus.

**Honza:** Pozitivně hodnotím v první řadě zjištění, že dovedu bez větších problémů žít a pracovat v cizí zemi, což byla otázka, kterou jsem si nějaký čas kladl. Přínosem pro mě je také zmiňovaná komunikace v cizím jazyce. Kolegové v Plzni potvrdí, že zejména porozumění lidem hovořícím anglicky se silným cizím akcentem mi někdy dělá potíže (zdravím japonské kolegy).



V JAMO naštěstí anglicky mluví většina kolegů, tudíž po dvou týdnech si zvyknete a strach z komunikace je pryč. Něco jiného je dorozumívání se s místními. Když si jdete koupit například něco k večeři, nebo využijete místní služby jako barbershop, domlouváte se rukama, nohama a nahlas slabikovanými anglickými slovy, kterým oni ve většině případů stejně nerozumí. Velkou zkušeností, kterou nesmím opomenout zmínit, je řízení na marockých silnicích, kde se téměř žádná pravidla silničního provozu nedodržují. Po měsíci za volantem mojí marocké Dacie jsem trochu zestárl, zatímco reakční doba na brzdový pedál se dramaticky zlepšila. Tento „marocký národní sport“ čítá různé disciplíny. Například jízda smrti po kruhovém objezdu, závody motocyklistů řítících se bez helem v protisměru nebo třeba zcela rutinní záměna dvojitě plné čáry za přerušovanou. Po čtyřech týdnech už vás naštěstí nepřekvapí ani děti hrající na čtyřproudové silnici fotbal a vy si dokonce troufnete pustit rádio. Po pětiminutovém poslechu tradiční marocké hudby však v rámci zachování duševního zdraví rádio raději vypnete.



### Když srovnáte firemní kulturu u nás a v Maroku, v čem se liší?

**Ondra:** Firemní kultura je dost podobná té naší. Samozřejmě jsou tam vlivy marocké kultury jako takové, ale pracovní stránka a náplň zůstává stejná. Maročané jsou přátelštější a vztahy mezi kolegy byly podle mě velmi dobré.

**Honza:** Velký rozdíl je například v pracovní době. V marockém JTEKTu se pracuje od 8 do 18 hodin každý den kromě pátku, kdy končíme v 16:40. Do toho nepočítám čas strávený v dopravních zácpách cestou do práce.



Šťastlivci dojíždějící autem cestou stráví průměrně hodinu a půl denně. Většina Maročanů auto nemá a dojíždí dvě a půl hodiny mikrobusem. Kolegové pracující na směny pracují 6 dní v týdnu, přičemž dovolená v Maroku je výrazně kratší (cca 18 dní) a mzdy jsou poloviční či třetinové. Hodně se mi tady líbí mentalita a chování lidí. Maročané jsou milí, srdeční a převážně pozitivně naladěni. S tou uvolněnější myslí ale souvisí i o něco snížená reakční schopnost řešení problémů. Například jednoduchou závadu, kterou jsme schopni v JAPL zvládnout za třicet minut, tady řeší dvě hodiny až dny a prakticky jakákoliv nestandardní akce je problém. Rád bych vyzdvihl práci našich údržbářů, inženýrů a výroby. Upřímně, kolegové, po půl roce v JAMO si vaší práce a nasazení vážím podstatně více.

### Jak jste tam trávil svůj volný čas?

**Ondra:** Přes týden moc volného času nebylo. Mým největším koníčkem je sport, tak jsem se snažil hodně běhat. Počasí na běh v Maroku bylo ideální. Víkendy jsem trávil výlety v dojezdové vzdálenosti od města Tanger, kde jsem bydlel. Nejvíce se mi líbilo město Chefchaouen, Asilah a Ceuta, španělský přístav.



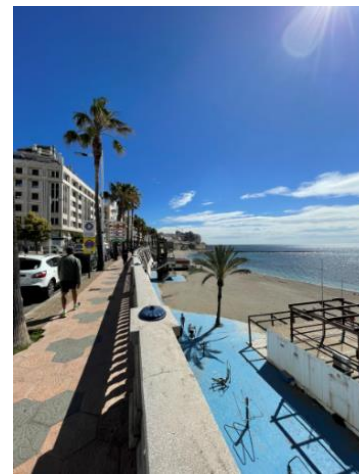
Asilah



Chefchaouen



Ceuta



Ceuta

**Honza:** V týdnu volného času moc není, člověk se domů dostane v sedm večer, dá si večeři, stihne jednu epizodu oblíbeného seriálu a je čas jít spát. O víkendu je to trochu veselejší. Tady na severu Maroka je v dojezdové vzdálenosti spousta krásných měst, pláže, vyhlídky nebo hory. Takže jednou za čas se jedu někam podívat, ale asi nejlepší je zajít na dobrou večeři s kamarády z práce anebo na procházku městem, které zejména o víkendu žije opravdu celou noc.

### Máte nějakou vtipnou historku?



**Ondra:** Spíš než historky bych řekl vtipné situace. Například když na silnici potkáváte stádo ovcí a musíte zastavit a počkat, než je někdo nažene mimo, abyste mohli projet. Zajímavé byly také oslavy Maročanů po vyhraných zápasech mistrovství ve fotbale, kdy zablokovali kompletně čtyřproudou silnici a slavili.

**Honza:** Jedenáct let, co mám řidičák, mě ani jednou nezastavila policie. Můžete hádat, kde jsem měl premiéru. V Tangeru je drtivá většina křižovatek řešená kruhovým objezdem nebo jeho víceúrovňovou variantou. Narazíte tu na minimum semaforů, které ale zákonitě stojí vždy za nějakým košatým stromem, takže jsou velmi špatně vidět. Jednoho sobotního večera na mě začal uprostřed silnice mávat příslušník zdejší policie, ať zastavím u krajnice. Bez okolků po mě chtěl 400 dirhamů. Samozřejmě nechcete problémy, tak jsem začal vytahovat peníze z peněženky. Částka, která není na místní poměry úplně zanedbatelná, značně namíchla můj doprovod. Po pěti minutách hádky jak z marocké výměny manželek mi pana policajta začalo být dokonce i líto, protože mě musel pustit bez pokuty a vypadal, že by si šel raději uvázat oprátku, než aby v debatě musel být jen o minutu déle pokračovat.

### Kdyby byla příležitost služební cestu zopakovat, šel byste do toho znovu?

**Ondra:** Rozhodně. Byla to skvělá zkušenost, kterou bych si rád zopakoval. Ale opět asi „jen“ na 6 měsíců. Měl jsem možnost na služební cestě zůstat celý rok, ale rozhodl jsem se po 6 měsících vrátit zpět a vystřídal mě Honza Vítek.

**Honza:** Bez váhání. Tahle mise je pro mě takový pracovní Erasmus, který jsem během studia nestačil absolvovat. Nejsem si jistý, jestli to rád uslyší můj pan vedoucí, protože jsem slíbil, že se vrátím, ale pokud by se naskytla možnost, rád bych si pobyt v Maroku na pozici koordinátora prodloužil. Člověk se na této pozici dostane nejen k práci inženýra kvality na lince, ale i k řešení reklamací, problémům v logistice, komunikaci s nákupem, vedením společnosti či spoustě kontaktů JEO. Mimo jiné zprostředkovávám informace mezi JAPL a JAMO napříč odděleními, což mě baví. Poznal jsem prostřednictvím emailu i plzeňské kolegy, o kterých jsem doposud neměl ani tušení.



### Vyjmenujte důvody, kvůli kterým byste dokázal žít v Maroku na stálo, případně shrňte, proč byste tam žít nechtěl.

**Ondra:** Na Maroku musím vyzdvihnout zejména jídlo, počasí a moře, oceán. Čerstvé ryby a jejich tradiční jídla jsou skvělá. Naopak kdybych měl odpovědět, co se mi v Maroku nelíbilo, řekl bych asi jen doprava. Hlavně ve městech nikdo nedodržel žádná pravidla.

**Honza:** Co mě na Maroku láká, je počasí. Zimu jsem tedy nezažil, ale bývá tu v lednu a únoru prý kolem 10 stupňů a v létě není díky oceánu nesnesitelné horko. Na druhou stranu si tady ani v zimě nezalyžujete, což by mi asi chybělo. Úžasné je také spojení přírody a civilizace. Výhoda severního Maroka je, že máte v dojezdové vzdálenosti nádherné pláže, pouště, stepi, lesy, hory, vodopády a k tomu je zde všudypřítomná v podstatě západní civilizace. V dlouhodobém horizontu bych měl problém s komunikací, protože francouzsky a arabsky se nedomluví. Také by mi tady chyběla klasická plzeňská hospoda a české jídlo. Takovou svíčkovou, rohlík ani chodský koláč tady nekoupíte. Lidé jsou tu milí a srdeční, ale přijdou mi v určitých aspektech života malinko svázaní. Samozřejmě se najdou i volnomyšlenkáři, kteří si užívají naplno a bez omezení, ale ten celospolečenský nádech částečně omezující osobní svobodu tu vnímám. Například je nepsaným pravidlem, že pokud se nechcete přestěhovat do jiného města, žijete stále v jedné domácnosti s rodiči. Stěhování do vlastního bytu v rámci jednoho města není vhodné.



# Compliance program

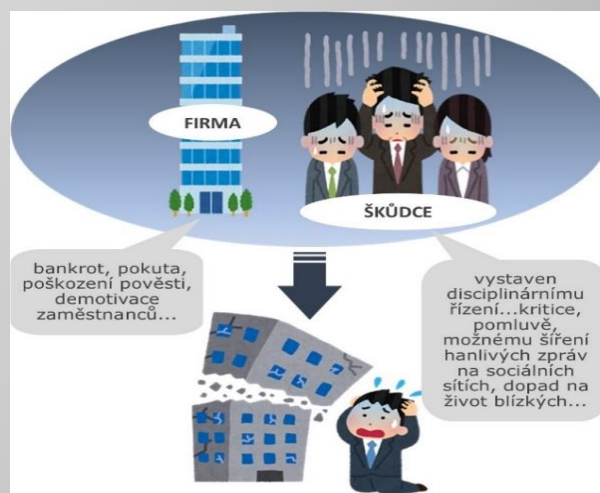
...aneb jak jsou propojeny Základní principy JTEKT s COMPLIANCE?

**SOULAD** (anglicky COMPLIANCE) znamená **RESPEKTOVAT** zákony, interní pravidla, společenské normy. Pouze dodržovat pravidla nestačí.



Respektovat pravidla při každodenní práci znamená **respektovat základní principy JTEKT**. Proč je **SOULAD** (COMPLIANCE) tak důležitý?

Protože nedodržování pravidel představuje možná rizika pro obě strany:



**Které tvrzení o "COMPLIANCE" níže je správné?**

- 1) *Compliance znamená dodržovat pouze zákony.*
- 2) *Realizace základních principů JTEKT nemají s compliance propojení.*
- 3) *Pokud ve společnosti dojde k porušení pravidel, je v ohrožení její existence.*

*Správná odpověď je č. 3! Proč?*

**Dodržování se netýká pouze zákonů, ale rovněž interních norem a společenských pravidel. Požadavek chovat se čestně je nezbytným předpokladem pro práci v naší společnosti.**