

SYNERGIE PROVOZŮ JAKO KLÍČ K VYŠŠÍ VÝKONNOSTI



JAK PROPOJENÍ PROVOZŮ OVLIVŇUJE VÝKON CELÉ SPOLEČNOSTI? ZKUŠENOSTI UVÁDÍ PŘÍSPĚVEK SPOLEČNOSTI BES, KTERÁ JE ZAMĚŘENA NA DOPRAVNÍ A INŽENÝRSKÉ STAVBY, TĚŽBU KAMENE, VÝROBU A PRODEJ DRČENÉHO KAMENIVA, ASFALTOVÝCH SMĚSÍ I ÚDRŽBU KOMUNIKACÍ.

Text a foto společnost BES s.r.o.

V prostředí stavebních hmot, kde se protínají technologie těžby, výroby, logistiky a realizace, se dlouhodobě ukazuje, že izolované řízení jednotlivých provozů naráží na své limity. Každý útvar může fungovat „sám o sobě“ relativně uspokojivě, celek však přesto nedosahuje očekávané efektivity, stability kvality ani ekonomického výkonu. Zkušenosti společnosti BES potvrzují, že skutečný potenciál se uvolňuje teprve ve chvíli, kdy je výrobní řetězec chápán a řízen jako jeden provázaný systém.

Klíčové je detailní poznání reality v provozech. Osobní přítomnost v lozech, obalovnách i v dopravě umožnila pochopit nejen technologické vazby, ale především neformální procesy a zvyklosti, které nejsou zachyceny v žádných

směrnicích. Právě tyto „nepsané“ informace se ukázaly jako klíčové pro identifikaci slabých míst i skrytých rezerv.

Zlomovým momentem bylo sjednocení řízení dosud roztržitých provozů pod jeden technický a manažerský rámec. Integrace pokládkových čtů uzavřela proces, který do té doby končil „na papíře“ u expedice. Výsledkem bylo lepší plánování, omezení zbytečných prostojů, stabilnější kvalita a vyšší využití technologií i lidských kapacit.

Zkušenost potvrdila, že nejtěžší částí transformace nejsou technologická

VÝRAZNÝ NÁRŮST PRODUKCE, MĚNĚ REKLAMACÍ, VYŠŠÍ VYTÍŽENÍ TECHNOLOGIÍ A LEPŠÍ EKONOMIKA PROVOZŮ

schémata ani ekonomické modely, ale práce s lidmi. Bylo nutné změnit pohled zaměstnanců na vlastní roli: práce nekonečí u brány lomu či obalovny, ale teprve tehdy, když celý systém funguje bezchybně a je ekonomicky udržitelný. Taková změna myšlení vyžaduje čas, trpělivou komunikaci a důvěru.

Integrovaný přístup se promítl do konkrétních výsledků: výrazný nárůst produkce, stabilizace kvality bez reklamací, lepší vytížení technologií a zlepšení ekonomiky provozů. Neméně důležitým efektem je však zvýšená vnitřní stabilita a pocit sounáležitosti zaměstnanců se společnou vizí společnosti.

Zkušenost společnosti BES ukazuje, že synergie není abstraktní pojem z prezentací, ale praktický nástroj řízení. Pokud je výrobní řetězec veden jednotně, s respektem k technologiím i lidem, stává se konkurenceschopným celkem schopným dlouhodobého růstu. Zasloučení čtenáři v tomto přístupu rozpoznají, že za úspěchem nestojí jednotlivá opatření, ale schopnost „otáčet kormidlem“ celého systému správným směrem.

Ptáme se...



Ing. Karolína Kubrová

OBCHODNÍ NÁMĚSTEK
SPOLEČNOSTI TBG METROSTAV

Na Fakultě stavební ČVUT vystudovala obor příprava, realizace a provoz staveb. Již během školy nastoupila do mezinárodní stavební společnosti na pozici asistentky stavbyvedoucího projektu Rekonstrukce národního památníku na Vítkově. Následoval rozsáhlý infrastrukturní projekt Prodloužení linky metra V.A do Motola v pozici přípravaře staveb, později vedoucího obchodu samostatného závodu. Po delším pobytu v zahraničí a návratu do ČR nastoupila v roce 2019 do pozice obchodního náměstka do společnosti TBG Metrostav.

Můžete přiblížit svou roli obchodní náměstkyně?

Moje hlavní zodpovědností je strategické řízení obchodu a obchodního týmu. Komunikuji s klíčovými zákazníky a koordinuji dodávky betonu zejména s výrobním a technologickým oddělením. Zodpovídám i za uzavírání smluv, cenotvorbu a cenové nabídky. S mými kolegy zajišťujeme náplň práce pro našich pět betonáren v Praze a ročně zpracováváme několik tisíc cenových nabídek.

Na jaké zakázky, na kterých se firma podílela, jste z obchodního pohledu nejvíce hrdá?

Bylo jich mnoho. Zmíním aktuálně dokončovaný projekt Dvoreckého mostu pro Metrostav TBR, kam jsme dodávali beton z bílé-

ho cementu. Dalším příkladem je projekt Nádraží Bubny, kde byl použit také bílý beton, ale barvu jsme docílili přidáním titanové běloby. Nejen z technologického hlediska je zajímavá výstavba metra I.D, kam dodáváme v režimu 24/7 stříkané a konstrukční betony pro Sdružení Subterra-Hochtief už několikátým rokem.

Jak důležitá je spolupráce s ostatními společnostmi Skupiny Metrostav a jaké výhody tato synergie přináší?

Spolupráce je pro nás klíčová, protože Skupina Metrostav má v naší lokalitě obrovskou zásobu projektů a zároveň se nám skrze tyto projekty daří prosazovat do praxe nové produkty jako třeba beton pro bílé vany PERMACRETE, závlivky TERRAFLOW, beton s recyklovaným kamenivem R-CRETE nebo ultravysokohodnotné betony TOPCRETE. Bez kolegů ze Skupiny by to bylo náročné.

Zvládáte náročnou pozici a zároveň mateřství. Jak se vám daří tyto dvě role skloubit?

Bez podpory mého muže a podpory ze strany vedení firmy by to bylo velmi těžko představitelné. Znamenalo to řadu kompromisů na obou stranách – úpravu pracovního režimu, flexibilitu i otevřenou komunikaci, co zvládneme a nezvládneme. Nemalou roli sehrála logistika. Bez toho, abychom se kvůli praktickým důvodům dočasně přestěhovali téměř k betonárce, by sladění práce a rodiny nebylo reálně možné.

Jaké máte profesní plány a přání do budoucna?

Chtěla bych se dál věnovat rozvoji a reprezentaci firmy a optimalizaci procesů zejména pomocí softwarových řešení. Udržovat dobré vztahy se zákazníky a obchodními partnery, nezklamávat jejich důvěru a přispívat k dobré pracovní atmosféře v našem kolektivu. Přála bych si, abychom jako firma byli stále hodnoceni našimi zákazníky jako jedničky na trhu. Za rozhovor děkuje David Kalců

PĚT LET DRUHÉ PADESÁTKY NÁVRAT NA ŽELIVKU

55

Letos si Metrostav připomíná 55leté výročí svého vzniku a při této příležitosti si v našich novinách připomínáme významné stavby a projekty za uplynulých pět let. Mezi nimi je Úpravná voda Želivka, která byla v roce 2021 doplněna o dokonalejší filtraci pitné vody – GAU (foto).

Náročný projekt realizoval tým Ing. Petra Brože z divize 6 Metrostavu jako líder dodavatelského sdružení. Projekt nazvaný Modernizace Úpravny vody Želivka (ÚVŽ) stavba GAU zahrnoval vybudování nové haly filtrace s granulovaným aktivním uhlím (GAU), kolektoru, jenž ji propojil se sousední halou filtrace F2. Doplněním technologické linky o GAU filtraci došlo v ÚVŽ ke zlepšení jinak kvalitní pitné vody, protože se z ní odstraňují rezidua specifických organických látek (xenobiotika, pesticidy, farmaka atd.).

Před pěti lety šlo také o jakýsi návrat ke srdeční stavbě naší společnosti. Kdykoliv padla v Me-



trostavu zmínka o Želivce, znamenala většinou ohlédnutí do minulosti. Stavbu této nádrže, která je nejvýznamnějším zdrojem pitné vody pro téměř celou středoevropskou oblast včetně Prahy, totiž v 60. letech 20. století zahájil podnik Vodní stavby a před zhruba 35 lety dokončil jako generální dodavatel přehradní a vodárenské části Metrostav, jenž byl z Vodních staveb vyčleněn. A mimochodem – po pěti letech na Želivce startuje další projekt. Více o něm se dočtete v některém z dalších vydání našich novin. RED, foto archiv Metrostavu



Průzkumná štola Marie razí cestu pro tunel dálnice D3

Kolegové Metrostavu TBR od loňského srpna razí průzkumnou štolu pro tunel Kamenná Vrata (snímky) v trase budoucí střeždočeské části dálnice D3. Vyraženo je 370 metrů, tedy téměř čtvrtina celé štoly. Tunel dlouhý 1,6 kilometru bude součástí dálničního úseku mezi Prahou a Jílovým u Prahy. Průměrný postup



ražby štoly pro tunel Kamenná Vrata činí přibližně 25 až 30 metrů týdně. Práce probíhají konvenční ražbou podle principů Nové rakouské tunelovací metody (NRTM), využívají se trhácí práce pro rozpojení horniny. Vše se monitoruje včetně měření seismické odezvy tak, aby se nepoškodily objekty v nadloží.