

UMĚNÍ POHYBU

Novinky a zajímavosti
ze světa Holdingu Šmídl

Ivan Jurajda

30 let za volantem Šmídlu

Čtěte na straně 4

Miroslav Uhlíř

Máme před sebou velké plány

Čtěte na straně 6

Feodosii Zhuravlov

Vedoucí kolony Východ

Čtěte na straně 8



Vyhráli jsme MAN ligu

V sobotu 10. června proběhlo vyhlášení výsledků **Soutěže o nejlepšího řidiče značky MAN**. Každá logistická firma může do této soutěže nominovat pouze jednoho nejlepšího řidiče. Celkem se tak letošního ročníku zúčastnilo 20 řidičů z dvaceti firem. Nejde jen o porovnání spotřeby paliva, ale komplexně byl hodnocen hospodárný styl jízdy.

Hodnocena byla celá řada parametrů: práce s plynovým pedálem, využití tempomatu, udržování rychlosti 85 km/h nebo schopnost předvídavé jízdy. Každá metrika se vyhodnocuje zvlášť a vyhrává řidič, který dosáhne nejlepšího souhrnného výsledku.

Soutěž byla vyhlášena 17. dubna a probíhala následující dva měsíce,

kdy bylo monitorováno chování řidičů v reálném provozu pomocí platformy MAN RIO.

Do letošního klání jsme nominovali jednoho řidiče za každou firmu a k naší radosti jsme se na stupně vítězů postavili hned dvakrát. Řidič Lubomír Voráč z NIKA Logistics se umístil na 1. místě a jeho kolega ze

Šmídlu Zdeněk Krejčí obsadil v ostré konkurenci 3. pozici.

Oběma řidičům gratulujeme a děkujeme za reprezentaci Holdingu Šmídl. Věříme, že si užijí jak věcné ceny od pořadatelů, tak i mimořádný příspěvek do benefičního programu od holdingu.



Co Vás v tomto čísle čeká?



strana

4

Rozhovor

Ivan Jurajda: 30 let za volantem kamionu



strana

6

Rozhovor

Miroslav Uhlíř: Holding Šmídl má obrovský potenciál



strana

8

Rozhovor

Představujeme vedoucího kolony Východ



strana

10

Reportáž

Reportáž ze zážitkového kurzu první pomoci



strana

11

Technika

NIKA Logistics – speciální přepravy



strana

12

Technika

Obnovujeme vozový park



strana

14

Umění podpory

Představujeme první projekty Umění podpory 2023

Vážení zaměstnanci,
kolegové, obchodní partneři,

letí to. První polovina roku 2023 je za námi. S určitou nejistotou jsme sledovali a stále sledujeme, jak se právě tento rok bude vyvíjet. Protože slovo recese se již od roku 2022 skloňuje až příliš často, musíme být připraveni. Na dopravně-logistickém trhu je všeobecná opatrnost opravdu znát. Hodně zákazníků naší skladové logistiky optimalizuje svoje zásoby. Rovněž počet přeprav na trhu klesá, a zatímco v loňském roce jsme měli problém veškeré objemy zvládnout, tak letos musíme práci pro naše vozidla shánět. Z pohledu hospodaření holdingu sice stále plníme plán pro letošní rok, ale je to dřina a výsledky jsou „křehké“.

Díky dobrému hospodaření však zatím nemusíme redukovat dlouhodobě plánované investice. Předpokládáme tedy úplné naplnění našeho letošního plánovaného nákupu 170 kusů motorové a nemo-
torové techniky, škrtat zatím nebudeme.

Stejně tak začala výstavba nového servisu v Hrochově Týnci, včetně moderních technologií, která by měla být dokončena do konce roku 2023.

V neposlední řadě realizujeme celkem 5 větších projektů o celkové investici 20 milionů do energeticky úsporných technologií. Je potěšující vidět konkrétní výsledky těchto projektů – ve srovnání s loňskem máme letos nižší spotřebu elektrické energie o 21 % a plynu dokonce o 28 %.

Musíme totiž alespoň částečně touto nižší spotřebou kompenzovat růsty ceny energií, které vzrostly několikanásobně.

Jedeme tedy dál a musíme být optimisté, že rok 2023 zvládneme tak, jak jsme si jej naplánovali.

Radek Odstrčil





Ivan Jurajda

Rozhovor

Jeden z nejzkušenějších řidičů holdingu oslavil 30 let svého působení ve firmě

Toto krásné jubileum jsme si připomněli společně s **Ivanem Jurajdou, který v barvách firmy Šmídl jezdí úctyhodných 30 let.**

Jako poděkování od nás dostal body do benefitního programu a dárkový balíček. V rozhovoru jsme se jej pak zeptali, zda ho řízení ještě baví a jak na základě svých letitých zkušeností hodnotí současnou situaci.

Pane Jurajdo, gratulujeme k výročí. 30 let je opravdu úctyhodná doba. Stále Vás řízení baví?

Musím říct, že u mne platí tak trochu i pořekadlo, že zvyk je železná košile. Od dubna pobírám penzi, ale řízení mám rád a plánuji jezdit dál. Doufám, že zdraví vydrží a budu moci ještě tak dva tři roky točit volantem. Pravdou ale je, že na silnicích je to stále horší. Dnešním mladým kolegům to vůbec nezávidím. Jsem rád, že jsem zažil dobu před dvaceti, třiceti lety, tehdy to bylo o něčem jiném...

Co se podle Vás nejvíce změnilo?

Předně je mnohem více aut. Přibývají postupně, takže si to neuvědomujeme, ale provoz je každý rok větší. Výroba a obchod jsou nastaveny tak, že je třeba převážet stále více materiálu a zboží, ale infrastruktura tomu není přizpůsobena. Kvůli tomu se z řidičů kamionů vlastně staly „pře-

kážky“. A nejde jen o samotné silnice, ale například i o parkovací místa, která dnes chybí prakticky v celé Evropě. Prestiž tohoto povolání šla bohužel dolů.

Takže si myslíte, že právě to by mohl být hlavní důvod, proč dnes chybí zájem o toto povolání?

Hlavním důvodem je spíš to, že jste pořád mimo domov. Já mám štěstí, že mám celý život podporu své ženy. Teď mi v legraci říká, ať si seženu starou kabinu a dám si ji na dvůr, že se mnou jinak nebude k vydržení. Když se dnes ohlédnu zpět, uvědomím si, že jsem měl velké štěstí, že jsem značnou část své řidičské kariéry prožil v době, kdy byl na silnicích větší klid, jelikož při dnešním tempu a nárocích bych těch třicet let zřejmě nevydržel. Dneska musíte mít především pevné nervy, protože jste v podstatě ze všech stran pod tlakem: dispečeri, zákazníci, ostatní

účastníci provozu, policie, celníci. A když máte navíc naloženo 24 tun... Kdo si to nevyzkoušel, ten si to neumí představit.

Dříve se tedy jezdilo v pomalejším tempu?

Nejde ani tak o rychlost, ale o to, že jsme byli svobodnější, hladoví po cestování a dobrodružstvích. Spousta kolegů si v té době udělala řidičák již na vojně, protože chtěli po návratu do civilu jezdit právě s kamionem. Sice jsme si už tenkrát říkali, jak moc musíme „lítat“, jelikož jsme měli časově omezená povolení k výjezdu, ale dnes se k tomu všemu přidal i obrovský tlak na výkon. Jenže ten občas není možné odvést na požadované úrovni, protože se dnes každý řidič potýká s řadou komplikací. Za zmínku stojí například fakt, že je obrovský nedostatek parkovacích míst. Já sám hledám vhodné a volné parkovací místo skoro každý týden.



” Ivan Jurajda se účastní i dobrovolných aktivit. Mimo jiné pravidelně řídí vánoční kamion plný dárků.

Už to opravdu není jako dřív, kdy jsem prostě jel a na konci výkonu jednoduše zaparkoval. Je to bohužel problém po celé Evropě, ale u nás a v Německu je situace nejhorší, protože je zde množství řidičů z východu, kteří na parkovištích v podstatě kempují.

S jakým autem jezdíte?

Momentálně s MANem a jsem spokojený. Je sice trochu hlučnější, ale retardér nemá chybu. Letos ho budu měnit buď znovu za MAN, nebo za DAF. S DAFem jsem před 30 lety ve Šmídlu začínal, tak by to bylo takové pěkné uzavření kruhu.





Miroslav Uhlíř

Rozhovor

Miroslav Uhlíř: První rok byl ve Šmídlu náročný, ale optimismus jsem neztratil

Miroslav Uhlíř má za sebou rok plný změn. V únoru 2022 nastoupil na pozici ředitele logistiky, na podzim byl jmenován do pozice výkonného ředitele Šmídl s.r.o. **Jak hodnotí první rok ve firmě?**

Pane Uhlíři, na co jste za těch více než 12 měsíců nejvíce hrdý, co se podařilo?

Podařilo se mi zvládnout všechny výzvy a splnit očekávání, která do mě byla vložena. Vážím si důvěry, kdy jsem jako relativní nováček ve firmě dostal nabídku dělat výkonného ředitele společnosti Šmídl s.r.o., a po plánovaném odchodu ředitele dopravy jsem dokázal převzít i část jeho agendy v tom rozsahu, na jakém jsme se domluvili. Změny byly obrovské a nyní jsem hrdý na to, že jsem zvládl zastřešit logistiku i dopravu. Není to jednoduché a nešlo by to bez velké podpory mého týmu a vedení holdingu.

Jak se Vám podařilo to vše zvládnout?

Naštěstí mám kolem sebe kvalitní tým kolegů, ve kterých mám oporu a na něž bylo možné spoustu úkolů delegovat. Velkou oporou mi jsou vedoucí – skladu, dispečinku, MKD logistiky a vedoucí jednotlivých kolon.

Pokud jde o situaci na trhu, jak se díváte na tento rok?

Je pravda, že meziročně jsme zaznamenali pokles přeprav. Ale neřekl bych, že to je zásadní propad, možná spíše návrat do normálu. Rozdíl je však markantní po postcovidovém boomu, který začal opadávat již na podzim. S hodnocením jsem opatrný, protože podle prvního kvartálu nepoznáte, jaký bude celý rok. Auta se nám podařila rozjezdit všechna, ale ceny jsou zatím hodně nízké. Bohužel stavebnictví ne a ne nastartovat. A situace se zatím nezlepšuje ani v oboru automotive, který má obrovskou přepravní náročnost, ale jede dle mého odhadu v porovnání s dobou před covidem na zhruba 40–50 %. Naštěstí nejsme na tento segment významně navázáni, ale přetlak volných dopravců z tohoto segmentu bezpochyby pociťujeme.

Jste pověstný svým optimismem, jak se Vám daří si jej udržet?

Pozitivní energie a elánu mám stále dost, to by určitě potvrdili i kolegové. Samozřejmě některé dny jsou složitější, ale kdo se mnou pracuje, tak ví, že jsem nenapravitelný optimista. Vždy se snažím situaci řešit efektivně a na

všem nalézt něco pozitivního. Upadat na mysl, to ničemu neprospěje. Ale hlavně: máme zkušený tým, víme, kam směřujeme, auta jezdí, nemusíme řidiče nechávat doma. Jsme stabilním dodavatelem i zaměstnavatelem. V dopravě vždycky budete řešit nerovnováhu, kdy je buď nedostatek řidičů, nedostatek vozidel, nebo nedostatek přeprav. Ale při naší velikosti to není takový problém. Pokud je jeden měsíc výkyv 10 aut nahoru nebo 10 dolů, tak nás to na rozdíl od malých firem zásadním způsobem neovlivní. Sledujeme situaci na trhu. Bavíme se se stávajícími, novými i potenciálními řidiči a většina z nich vnímá naši stabilitu jako jistotu, která je v dnešní nejisté, turbulentní době velkou výhodou.

Má menší počet přeprav vliv na marži?

Přeprava obecně je nízkomaržový byznys a tlak na cenu tady byl vždycky. Letos je tento tlak obrovský. Šmídl však nekonkuruje primárně cenou, ale kvalitou poskytovaných služeb. Zaměřujeme se na zákazníky, kteří ocení přidanou hodnotu našich služeb. Nafta

se sice vrátila na ceny před konfliktem na Ukrajině, ale naše ostatní náklady prudce vzrostly. Zejména ceny nových tahačů, návěsů, servisu, náhradních dílů, mýta, trajektů. V mnoha případech rostly ceny až o desítky procent. A samozřejmě nemůžu zapomenout ani na mzdové náklady, které za poslední rok také vzrostly.

Máte přes náročnou denní agendu čas na strategické plánování?

Naše strategie se nemění: dlouhodobě růst a posilovat. Určitě bych rád navyšoval počty našich vozidel i fleetových dopravců. Přestože práce je na první pohled méně, tak možná právě proto je to vhodná doba k rozvoji. Připravujeme několik investic, o kterých určitě ještě brzy uslyšíte. V letošním roce máme již mimo jiné naplánovaný nákup nových vozidel, kdy se chceme dostat až k hranici 210 kusů. Dále rozvíjíme logistické centrum ve Vysokém

Mýtě, kde jsme např. rozšířili skladovací kapacitu, instalovali úsporné LED osvětlení a jednáme o instalaci fotovoltaických panelů na střeších našich hal. Takže neustále jdeme vpřed a pořád je na co se těšit.

Děkujeme za rozhovor a ať se daří i nadále.





Feodosii Zhuravlov

Rozhovor

Představujeme: Feodosii Zhuravlov, nový vedoucí kolony Východ

Kolona Východ se v minulém roce rozrostla na 24 kamionů. Koncem roku nastoupil do jejího vedení Feodosii Zhuravlov, kterého jsme u příležitosti 3 měsíců ve firmě požádali o rozhovor a krátké představení.

Jaká byla vaše cesta do Šmídlu?

Byla to celkem dlouhá anabáze. Pracoval jsem jako dispečer v jedné libercké firmě a shodou okolností jsme řešili několik projektů s Dušanem Kotykem z NIKA Logistics. Poté, co jsem se rozhodl odejít, jsem rozhodl sítě a zeptal se ho, jestli neshání dispečera do NIKY. Dušan mě přeměroval na personální oddělení, kde mě informovali o volné pozici ve Vysokém Mýtě. Tak jsem tam dojel na pohovor, sedli jsme si a dopadlo to. Protože jsem byl ve výpovědní lhůtě, tak na mě museli asi dva měsíce počkat, já se mezitím připravil na stěhování.

Takže jste se kvůli práci musel přestěhovat z Liberce do Vysokého Mýta?

Ano, bydleli jsme ve Frýdlantu, což je severně od Liberce, a dojíždění by nepřicházelo v úvahu. Ale naštěstí jsem měl podporu rodiny a přestěhovali jsme se přímo do Vysokého Mýta. Manželka je na mateřské dovolené a nabídka pracovat pro Šmídl prostě nešla odmítnout.

Mluvíte velmi dobře česky, jak dlouho jste v České republice?

V České republice jsem sedmým ro-

kem, ale měl jsem „malou“ přestávku, kdy jsem se vrátil na Ukrajinu, abych se oženil. Bohužel se nám protáhly byrokratické procesy a zpátky do Česka jsem se mohl vrátit téměř až po dvou letech, tentokrát i s rodinou.

A jaké jsou první dojmy z práce ve Šmídlu, splnilo to vaše očekávání?

Musím říci, že jsem nadšený. Líbí se mi pracovní nasazení a zkušenosti ostatních kolegů – jak se staví k řešení problémů, jak funguje dělení práce, lidé fungují jako jeden tým. Ohledně vztahů k zaměstnancům jsem takhle dobré podmínky nikdy nezažil. Na Ukrajině, kde jsem začínal jako dispečer, byli mými šéfy, dá se říct, dobří kamarádi, ale chtěli po mně spoustu neplacené práce, přesčasů a podobně. V předchozí firmě v Česku jsem měl na starosti 7 sklápěček a práce mě také bavila, ale firmu hodně zasáhly ekonomické problémy spojené s růstem nákladů. Šmídl tak vnímám jako vysoce profesionální a stabilní firmu.

Je něco, co jste se na pozici vedoucího kolony Východ musel doučit?

Určitě, musím se ještě naučit spoustu nových věcí. Ale první měsíc se mi

hodně věnoval Martin Mládek, který byl takovým mým mentorem, hodně mi toho předal. Největší výzvou byl nárůst administrativy, není to jenom o vytěžování vozidel, ale řeším spoustu dalších maličkostí, musím se věnovat i řidičům a dispečerům... Takže doufám, že to všechno zvládnou a splním nastavené cíle.

Jak velká je nyní kolona Východ?

V současné době máme dva dispečery a zhruba 25 řidičů. Do konce roku bych ji rád rozšířil na 30 řidičů. Samozřejmě situace na trhu práce není nejrůzovější, prakticky jsme omezeni jen na řidiče z jiných tuzemských firem. I tak jsem ale přesvědčen, že Šmídl má co nabídnout. Řidiči hodně migrují mezi firmami a často se nám stane, že odejdou „za lepším“ do jiné firmy, ale zjistí, že situace tam není zdaleka tak růžová, nemají tam žádnou stabilitu a podobně. Chtějí se pak vrátit, ale ne vždy jim to umožníme.

Má práce z cizojazyčně mluvícími řidiči nějaká specifika?

Mojí výhodou je samozřejmě jazyková vybavenost, takže mezi námi není žádná jazyková bariéra. A jinak si myslím, že to je stejné jako s jinými

řidiči. Základem je komunikace a mně například hodně pomohlo školení řidičů, kde jsem se všemi potkal osobně a kde jsem měl možnost se neformálně pobavit. To je podle mě hrozně důležitá věc. Specifikum naší práce je, že kolegové nesedí vedle v kanceláři, ale v kabinách kamionů po celé Evropě. I tak musí vědět, že mají naši podporu.

” *Líbí se mi pracovní nasazení a zkušenosti ostatních kolegů – jak se staví k řešení problémů, jak funguje dělení práce, lidé fungují jako jeden tým. Takhle dobrý přístup vedení k zaměstnancům jsem nikdy nezažil.*



Reportáž

Absolvovali jsme firemní kurz první pomoci

V úterý 4. dubna se v areálu společnosti Nika Logistics v Hrochově Týnci uskutečnil pod vedením externí firmy [První pomoc živě](#) kurz.

Kurz nejdříve začal teoretickou částí, která nás rychle vtáhla do problematiky úrazů na pracovišti. Od první minuty nám bylo jasné, že to není jen další z nudných kurzů BOZP. Naše očekávání ještě překonala navazující praktická část, která byla skutečně zážitková. Celé dopoledne proběhlo spíše v duchu firemního teambuildingu, kdy si každý vyzkoušel roli zraněného i zachránce.

Ukázali jsme si, jak se zachovat v různých modelových situacích, které prověřily naši schopnost odolat prvotnímu

šoku a rychle poskytnout adekvátní pomoc.

Procvičili jsme resuscitaci, uvedení raněného do stabilizované polohy nebo základy ošetření různých druhů zranění. Prostor jídelny sloužil jako dobré cvičné místo pro simulace první pomoci při úniku plynu, opaření, pořežání a dalších krizových situacích.

Kurz probíhá v našem holdingu opakovaně, tentokrát se jej zúčastnilo 13 kolegů a věříme, že si všichni kurz nejen užili, ale také načerpali nové

informace a postupy, jak řešit nebezpečné situace na pracovišti a jak jim předcházet.

„Moc se mi líbilo, jak reálně se kolegové do simulovaných situací vžili. Úraz se může přihodit během krátké chvíle, takže je dobré vědět, jak se v takové situaci zachovat. Celkem jsme absolvovali 3 kurzy, a to pro pobočku Žamberk, Vysoké Mýto a Hrochův Týnec. Zpětná vazba od kolegů byla velmi pozitivní, školení bylo velkým přínosem.“ uvedla organizátorka firemního školení Barbora Šulcová.



Technika

NIKA Logistics: Zajišťujeme speciální přepravy

Příliš těžké, příliš dlouhé, vysoké nebo objemné? Pro NIKA Logistics žádný problém.

Poptávka po speciální přepravách po covidové pauze opět roste a NIKA je u toho. Naším zákazníkům se snažíme vyjít maximálně vstříc a nové speciály nakupujeme na základě jejich konkrétních požadavků. Podívejte se na naši aktuální flotilu speciálů.



Souprava s hydraulickou rukou

Souprava s hydraulickou rukou najde uplatnění vždy, když je třeba přepravit zboží na paletách mimo sklady, jedná se nejčastěji o stavební materiály, tedy například střešní tašky a cihly. Naši zákazníci oceňují možnost precizního složení pomocí dálkového ovládání, kterým disponují všechny soupravy, které má NIKA Logistics ve své flotile.

- *Bude se hodit, pokud potřebujete přepravit a přesně složit paletové zboží. K dispozici máte ložnou plochu o rozměrech až 2,5 × 7,5 metru s nosností 24 tun. Hydraulická ruka zvládne složit 1500 kg na výsuvu 10 metrů.*

Plato 3 osy

Třiosé plato zvládne přepravit náklady o vyšší hmotnosti než standardní dvouosá verze. V rámci české legislativy máme pro třiosé vozidlo trvalé povolení pro celkovou hmotnost soupravy až 48 tun. Ve flotile má NIKA Logistics třiosých plat rovnou 5 kusů a každé z nich zvládne převézt náklad až 34,5 tuny s rozměry 3,5 × 4,5 × 20 metru.

- *Třiosé plato oceníte při přepravě rozměrných a těžkých předmětů, například betonových prefabrikátů, mostních konstrukcí nebo stožárů.*



Innenlader

Vozový park NIKY se v roce 2020 rozrostl o speciální návěs pro nadrozměrné přepravy po celé Evropě. S ložnou plochou přes 13 čtverečních metrů je vhodný pro přepravu hutního materiálu, ocelových, betonových a dřevěných konstrukčních prvků nebo objemných strojů a zařízení. Tomu odpovídá i nosnost přes 24 tun (v zahraničí 22,5 tun). Největší výhodou návěsu je však užitná výška, která umožňuje transport až 4,2 metru vysokých předmětů (v zahraničí 3,7 m).

- *Pokud jej potkáte na silnici, jen těžko ho přehlédnete. Innenlader zkrátka budí pozornost všude, kam přijede. Silné hydraulické držáky fixují náklad a umožňují bezpečné převážení nestabilních konstrukcí.*

Teleskop

Dále ve flotile disponujeme roztahovacími návěsy lucemburské značky Faymonville. Ložná plocha má základní délku 13,6 metru s výsuvem dalších 15,8 metru. Jsou tak určeny pro přepravu nadrozměrných nákladů až do délky 29,4 metru. Tomu odpovídá i nosnost návěsu, která se díky třem nápravám vyšplhá na více než 33,5 tun.

- *Zajímavost: Všechny osy jsou vzduchově odpružené a nuceně hydraulicky řízené, což umožňuje vzhledem k délce nečekaně dobrou manipulaci s vozidlem.*



Návěs 13,6 m roztah

Ze speciálního návěsu o délce téměř 14 metrů můžete během chvíle udělat „kabriolet“. Kromě střechy je možné roztáhnout i bočnice a ložná plocha je tak maximálně přístupná pro nákladku jak z boků, tak především jeřábem svrchu. Díky tomu je možné přepravovat širší zboží, které by zadními vraty neprošlo. Po zakrytí se jedná o standardní suchou přepravu, takže je možné převážet citlivé náklady, stroje a betonové prefabrikáty.

- *Bude se hodit při přepravě širokého zboží, potřebě nakládky jeřábem nebo při požadavku suché přepravy. Návěs lze využít i ve standardním režimu, takže jeho použití vyjde většinou levněji než přeprava pomocí plato.*

Technika

Obměna vozového parku pokračuje i v letošním roce

Situace ohledně termínů dodávek nových vozidel se nelepší, spíše naopak. Přestože máme s našimi dodavateli nadstandardní vztahy, globální nedostatek prakticky všech komponentů posunul dodací lhůty na více než rok. Přesto se nám daří **vozový park pravidelně obměňovat** a zajistit tak našim řidičům moderní a bezpečnou techniku.

V loňském roce se zpozdila dodávka patnácti tahačů MAN, které by tak měly být doručeny v první polovině letošního roku. „Čipová krize přerostla v nedostatek dalších součástí a výrobci jen s obtížemi dodržují domluvené termíny. Každou chvíli chybí něco jiného, od relativně jednoduchých komponentů po celé moduly. V poslední době to byly kromě různých čidel například také kabely, světla nebo celé volanty. Museli jsme se přizpůsobit a již nyní objednávat vozidla na první kvartál 2024,“ popisuje situaci technický ředitel Daniel Ďuriš.

První letošní plánovanou obměnou vozového parku je nákup 42 DAFů XG.





„Před rokem jsme model XG úspěšně otestovali a i na základě zpětné vazby od řidičů jsme se rozhodli pro jeho nákup. Největší předností je samozřejmě obří kabina s dostatkem prostoru pro odpočinek i práci. Letošní várka vozidel je také první „bezzrcátková“ v historii Šmídlu, a tak budeme na silnicích nově potkávat naše kamiony se zpětnými kamerami namísto zrcátek. Věřím, že si řidiči na novinku rychle zvyknou,“ dodává Daniel Ďuriš.

Boční kamery jsou namontovány vysoko na kabině tahače pro optimální výhled řidiče. Na přední pravé straně je kamera, která snímá čelní a boční část

vozidla a nahrazuje čelní a obrubníkové zrcátko.

Monitory venkovních kamer jsou umístěny v interiéru kabiny tahače. Na levé straně se nachází jeden monitor a na

pravé straně dva monitory. Na horním pravém monitoru se promítá záběr z přední kamery, která snímá „mrtvý“ úhel a poskytuje větší zorné pole, které daleko překračuje zákonné požadavky, a nabízí lepší obraz než zrcátko.

” *Před rokem jsme model XG úspěšně otestovali a i na základě zpětné vazby od řidičů jsme se rozhodli pro jeho nákup. Největší předností je samozřejmě obří kabina s dostatkem prostoru pro odpočinek i práci. Letošní várka vozidel je také první „bezzrcátková“.*

Přinášíme podrobnosti o prvních projektech Umění podpory vybraných v letošním roce

Náš **program Umění podpory probíhá i v roce 2023**. Na jeho začátku jsme předali šeky projektům vybraným v posledním kvartálu 2022. Jako vždy jsme rozdělili 50 tisíc korun subjektům, které navrhli naši kolegové. Tentokrát jsme jich vybrali rovnou pět.



Bellis – Aliance žen s rakovinou prsu (Navrhla Hana Veverková, dispečerka VKD)

Projekt Bellis – mladé ženy s rakovinou prsu pomáhá již více než deset let pacientkám, které procházejí nebo prošly léčbou spojenou s nádorovým onemocněním prsu. Nemoc u dívek a žen v produktivním věku s sebou přináší řadu specifických problémů z rodinné, pracovní, zdravotní a sociální oblasti (mateřství, těhotenství, návrat do zaměstnání, partnerské vztahy, děti, rekonstrukce prsu, sebevědomí), které jsou v životě každé pacientky stěžejní a jež léčba karcinomu prsu do značné míry ovlivňuje. Proto je velmi důležité předávání vlastních zkušeností pacientek a vzájemná podpora. Pochopení nachází právě mezi ostatními ženami v alianci, které si vyslechly stejnou diagnózu. „Belliskám“ jsme přispěli částkou 15 tisíc korun.

Fond ohrožených dětí – Klokánek (Navrhl Petr Korčák, dispečer VKD na pobočce Tovačov)

Klokánek v Dlouhé Loučce byl založen Fondem ohrožených dětí v roce 2010. Jedná se o zařízení pro okamžitou a neodkladnou pomoc pro děti ve věku 0–18 let a za 13 let své existence pomohl 430 dětem, jen od začátku tohoto roku doposud jich bylo 46. Kapacita Klokánku je 20 dětí. Každý z 5 bytů je určen pro 4 děti, o které se starají dvě tety, jež se po týdnu střídají, tak aby život na tomto bytě co nejvíce připomínal život v rodině. Teta s dětmi bydlí nepřetržitě celý týden, nakupuje, vaří, připravuje se s nimi do školy. Pokud v noci nemohou spát, vstává k nim, pečuje o ně, když jsou nemocné, chodí s nimi do přírody, za kulturou, jezdí na výlety. Klokánek je financovaný ze státního příspěvku, ten je ovšem nedostačující pro zajištění péče v dostatečném rozsahu a jsou tak nezbytné i dotace od obcí a měst a dary od sponzorů. Proto jsme Klokánku v Dlouhé Loučce přispěli částkou 10 tisíc korun.





Sportovec Jakub Dudycha (Navrhla Lenka Dudychová, celní deklarantka ve Vysokém Mýtě)

Sedmnáctiletý Jakub, syn naší kolegyně Lenky Dudychové, trénuje od 5 let atletiku a postupně se vyprofiloval v nadějněho běžce, který získává ceny v domácích i zahraničních soutěžích. Pětinasobný mistr republiky a držitel mládežnického rekordu na 800 metrů z Evropských her mládeže získal mimo jiné titul Junior roku v anketě Atlet roku. Závodění stojí rodinu kromě velkého nasazení také desítky tisíc korun ročně. V letošním roce přejde Jakub do juniorské kategorie, a proto jsme se rozhodli jej podpořit částkou 5 tisíc korun na nákup sportovního vybavení.



Děti z teepee (Navrhla Petra Němečková, vedoucí účetního oddělení, Šmídl Provozní Holding s.r.o.)

Děti z teepee je název komunitní lesní školky ve Vysokém Mýtě. Ta se rozhodla uspořádat kurz pro rodiče malých dětí s názvem „Respektovat a být respektován“. Čtyřdenní akce má nekomerční charakter a kromě Vysokého Mýta se koná pouze v Praze. Zaměřuje se na vyjadřování emocí, komunikaci a výchovu dětí obecně. Pořádání kurzu a další činnosti „Děti z teepee“ jsme podpořili částkou 10 tisíc korun.



Spolek Hurá na Výlet! (Navrhl Tomáš Martinek, NIKA Logistics, Hrochův Týnec)

Spolek Hurá na Výlet! vznikl proto, aby mohli senioři „ujet samotě“. Aby poznali nejen nová místa, ale i kamarády. Za dobu svého působení uspořádal spolek pod vedením svého předsedy Tomáše Martinka výlety, akce a festivaly pro více než 12 tisíc seniorů. Všechny aktivity spolku jsou pro ně zdarma nebo za symbolický příspěvek. Na jeho provoz jsme přispěli částkou 10 tisíc korun.



WWW.SMIDL.CZ

 Šmídl s.r.o.

 Šmídl Provozní Holding s.r.o.

NIKA LOGISTICS

WWW.NIKALOGISTICS.CZ

 NIKA Logistics

 NIKA Logistics a.s.

THE ART OF MOVING

