

# UMĚNÍ POHYBU

Novinky a zajímavosti  
ze světa Holdingu Šmídl

## Richard Macko

Vyhlašujeme druhý ročník ekologického programu

*Čtěte na straně 2*

## Luděk Demel

Modernizace Logistického centra ve Vysokém Mýtě

*Čtěte na straně 4*

## Radek Schütz

Speditér musí být na telefonu 24 hodin denně

*Čtěte na straně 10*

# Ekologický program Holdingu Šmídl vstupuje do druhého ročníku

Již mnoho let se snažíme dokázat, že ekologie a silniční doprava si nejsou cizí. A právě z tohoto důvodu jsme se v loňském roce kromě investic do moderního vozového parku a vyššího důrazu na ekonomiku jízdy zaměřili i na zavádění ekologických opatření v našich budovách. A protože jsme přesvědčeni, že lepší než nařízení shora je vlastní iniciativa, vypsalí jsme letos již **druhý ročník soutěže o nejlepší EKO projekty**, do kterého se opět mohou zapojit všichni zaměstnanci holdingu.

## Proč byste se měli zapojit i Vy?

Každý z nás může jistě potvrdit, že plýtvání je drahý koníček a měli bychom ho omezit. Hledání možností, jak ho redukovat, však není tak složité, jak by se mohlo na první pohled zdát. Pokud se na chvíli zamyslíme, jistě nás napadne hned několik možností, jak začít. A nemusí přitom jít jen o peníze. V holdingu se například dlouhodobě zaměřujeme na podporu ekonomické jízdy, která kromě snížení spotřeby a opotřebení vozidla pomáhá výrazně omezit dopad našeho podnikání na životní prostředí. Jindy přitom může jít o „mikrokroky“, které může udělat každý zaměstnanec: vypínání

kancelářské techniky v době nepřítomnosti, efektivní větrání nebo třeba netisknutí dokumentů, které nejsou nezbytně nutné. Je nás více než 800, a proto i drobné změny v chování každého z nás mají svůj velký význam.

## Chci se zapojit, jak na to?

Rádi odměníme ty, kteří v rámci své práce dělají něco navíc. A proto jsme i letos vypsalí naši EKO soutěž, určenou pro všechny zaměstnance. Opět hledáme nejefektivnější projekt nebo jednoduché opatření zaměřené na snížení našeho dopadu na životní prostředí, zejména omezením spotřeby vody, elektřiny, plynu, papíru, pro-

vozních kapalin, pohonných hmot atd. Uvítáme Vaše návrhy na jejich efektivnější využití.

Nebo snad víte o rezervách v recyklaci, vzdělání zaměstnanců či nakládání s odpady? **Dejte nám o nich vědět a získáte odměnu!**

## Pravidla soutěže

Do 30. září 2020 můžete posílat své návrhy na [richard.macko@smidl.cz](mailto:richard.macko@smidl.cz). Vybrané projekty budou představeny managementu Holdingu Šmídl. Nejlepší nápad bude realizován a jeho autor odměněn.



„Přijímáme návrhy na opatření jakéhokoliv rozsahu. Smysl nemají jen velké projekty, ale i na první pohled drobnosti. Díky prvnímu ročníku této soutěže se nám například podařilo snížit celkovou energetickou náročnost Logistického centra Vysoké Mýto meziročně o 2,8 %.

Richard Macko



## Co vás v tomto čísle čeká?



strana

4

**Rozhovor**  
**Modernizace Logistického centra ve Vysokém Mýtě**



strana

6

**Technika**  
**Představujeme speciály v barvách NIKA Logistics**



strana

8

**Umění podpory**  
**První kolo letošního ročníku Umění podpory přineslo další zajímavé projekty**



strana

10

**Rozhovor**  
**Radek Schütz: Speditér musí být na telefonu vlastně pořád**



strana

12

**Představujeme**  
**Silvie Papoušková: Řízení kamionu je pro mě cesta k pochopení sama sebe**



strana

14

**Historie vozového parku Holdingu Šmídl**

### Situace na trhu motorových vozidel

První polovina roku 2020 je již za námi a my jsme během ní bohužel museli nejčastěji řešit dynamicky se vyvíjející situaci kolem covidu-19. Na trhu se za tu dobu změnilo hodně věcí. Jednou z nich je prodej dopravní techniky, který se nás hodně týká. Pracovně se často setkávám s celou řadou manažerů zastupujících výrobce dopravní techniky, takže mám z této oblasti přímé zkušenosti. Dovoluji mi proto takové malé shrnutí. Zaměřím se zejména na trh výrobců motorových vozidel, konkrétně tahačů. Žádný z výrobců tahačů nevyrobí v současné době na 100 % své kapacity. Čísla se sice mírně odlišují, ale většinou se jedná o 30–50 % jejich maximální kapacity. V důsledku toho často dochází k prodloužení dodacích lhůt, což v praxi znamená, že továrny nyní většinou vyrábí vozidla, která byla objednána ještě před vypuknutím pandemie. Zároveň také výrazně poklesly nové objednávky.

Na druhou stranu došlo v důsledku koronaviru k přesycení trhu ojetinami, jelikož řada dopravců zužuje vozový park. Tato situace se bohužel velmi negativně projevila v cenách ojeté motorové techniky.

Dalším jevem, který se objevuje napříč celým trhem, je prodloužení leasingů. Dopravci tímto krokem prodlužují život starší technice, protože novou se obávají objednat. To je však hodně nebezpečná věc a každý by si měl tento krok dobře propočítat, protože odklad je odklad, nikoliv prominutí. Pro podnikatele, který nemá ekonomiku zcela pod kontrolou, může mít toto rozhodnutí i likvidační efekt. A to zejména z toho důvodu, že zlevnění přeprav, jehož dopravce dosáhl pouze díky odložení splátek leasingu, není dlouhodobě udržitelné. Po obnovení povinnosti splátek leasing budou náklady tohoto dopravce v původní výši, avšak tržby kvůli zlevnění přeprav takto navýšené náklady nebudou pokrývat.

V rámci holdingu proto jdeme zcela jinou cestou. Se zvýšenou pozorností hlídáme cash flow a některé neplatiče bohužel řešíme jinak než dříve. O žádné odklady splátek leasingů nebo úvěrů jsme z výše uvedeného důvodu zatím nežádali. Doufám, že nám to u bank zvedne tzv. rating a budeme pak mít levnější úvěr.

Odlišně od ostatních dopravců pak řešíme i oblast investic do motorové techniky. Protože si chceme i nadále udržet pověst spolehlivého dopravce, nemůžeme obnovu svých vozidel odložit zcela a nechat tak vozový park stárnout. Jen bychom si tím vytvořili problém do budoucna. Důležité je, že máme připraven „plán B“ a jsme díky němu připraveni pružně reagovat, pokud by to bylo třeba. Původní plány investic na rok 2020 jsme tedy zatím pouze upravili nebo posunuli v čase, ale žádné velké škrty ještě neproběhly. Obecně se očekává, že „chleba se bude lámat“ na podzim. Scénářů je více, a jak jsem uvedl, musíme být připraveni. Naší současnou strategií je udržet flotilu na stávajících počtech vozidel. Zatím se nám dařilo a poklesy přeprav u stávajících zákazníků jsme dokázali nahradit jinak. Abychom byli takto úspěšní i nadále, je jednou z našich priorit silná a aktivní obchodní činnost. O tom, zda byla naše rozhodnutí správná, se budeme moci přesvědčit až na konci roku 2020.

Radek Odstrčil





Luděk Demel

## Rozhovor

# Modernizace Logistického centra ve Vysokém Mýtě

Vysokomýtský logistický areál Holdingu Šmídl patří k největším a nejvýznamnějším v regionu. V letošním roce v něm probíhá celá řada projektů směřujících k jeho modernizaci. Jednou z hlavních novinek, které již byly zrealizovány, byla výstavba automatizované vrátnice. K té firma přistoupila zejména z toho důvodu, aby měla přehled o cizích řidičích, kteří v areálu často parkovali. Hlavní příčinou těchto „nevítaných“ návštěv je nedostatek oficiálních parkovacích kamionových stání podél silnice I/35. Na to, jak vše probíhalo, jsme se zeptali **Luděka Demela, facility manažera a správce areálu ve Vysokém Mýtě.**

### Co bylo hlavním impulsem pro instalaci vrátnice?

Logistické centrum ve Vysokém Mýtě se oproti stavu v roce 2009 podstatně rozrostlo, což logicky přineslo potřebu vyšší kontroly nad všemi vozidly pohybujícími se na našich pozemcích. Pro zabezpečení areálu jsme sice využívali služeb bezpečnostní agentury, ale problém byl zejména s cizími řidiči, kteří k nám vjeli a chtěli zde nedovoleně vykonat pauzu. Poté, co ji zahájili, jsme již neměli žádné páky, kterými bychom je z prostoru Logistického centra vykázali. Ani Policie ČR se touto situací nechtěla zabývat. Někteří z řidičů po sobě zanechávali i nepořádek. Situace byla dlouhodobě neúnosná, a to i z důvodu bezpečnosti, protože v areálu platí pravidla pro pohyb osob, s nimiž tito řidiči samozřejmě nebyli seznámeni. V současné době

již veškeré informace a pravidla nyní vjíždějící řidiči nyní naleznou na vjezdovém lístku. Zde jsou rovněž informováni o pokynech k parkování a o případném zpoplatnění neoprávněného dlouhodobého stání.

### Jak tedy vrátnice funguje?

Zvolili jsme variantu plně automatickou, která šetří mzdové náklady na obsluhu. Vrátnice funguje zcela bezobslužně, s možností vzdálené kontroly prostřednictvím webového rozhraní a kamer, a to 24 hodin denně. Při vjezdu i výjezdu je načtena RZ vozidla a údaje jsou uloženy do naší databáze, takže lze zpětně kdykoliv dohledat časy, a to jak osobních automobilů, tak kamionů.

RZ vozidel Holdingu Šmídl, zaměstnanců a zákazníků areálu jsou vedeny v databázi povolených a mají nastá-



ven volný průjezd vrátnicí.

Návštěvy jsou po nahlášení předem zavedeny do databáze s omezenou platností volného průjezdu, například na jeden den. Pro neohlášené návštěvy je u osobní vrátnice k dispozici interkom, který je funkční v pracovní dobu, od 7:00 do 16:00.

Pro cizí nákladní vozidla přijíždějící do areálu vykládat nebo nakládat je k dispozici nákladní vrátnice, kde je vozidlům načtena RZ, která je následně spárována s vjezdovým lístkem. S tímto lístkem se řidič nahlásí na dispečinku skladů. Po ukončení vykládky/nakládky je řidiči prodloužena platnost lístku o 30 minut, a pokud vozidlo do této doby areál opustí, má volný výjezd. V opačném případě po něm bude vyžadován parkovací poplatek.

#### Jak na zavedení vrátnice reagovali samotní řidiči?

Je třeba říci, že právě řidiči by měli pocítit největší zlepšení. Především díky větší dostupnosti volných parkovacích míst, snížení provozu, ale také zvýšení čistoty a bezpečnosti v areálu. První výsledky vidíme již nyní. I přesto, že je vrátnice stále ještě ve zkušebním provozu, již samotná přítomnost závorů cizí šoféry od vjezdu odrazuje. Pokud jde o naše řidiče, tak ti jsou na

„*Vrátnice funguje zcela bezobslužně, s možností vzdálené kontroly prostřednictvím webového rozhraní a kamer, a to 24 hodin denně.*“

podobné systémy zvyklí z vykládek a nakládek v logistických centrech po celé Evropě. K významnějším zdržením nedochází. Pokud náhodou dojde k technickému výpadku, přepneme vrátnici na režim volného průjezdu a zajistíme opravu.

Systém by ještě měl být doplněn o pokladnu pro cizí řidiče, ale přesné technické řešení ještě vybíráme.

#### Jaké další modernizace v areálu probíhají?

Letos v lednu proběhla modernizace areálové čerpací stanice odpadních vod, která za deset let provozu již dosloužila. Nově je vybavena dvěma výkonnými čerpadly a moderní telematikou pro kontrolu funkčnosti a čerpacího výkonu.

V souvislosti s cílem snížit spotřebu energií jsme v jedné části skladu nainstalovali nové LED osvětlení. Potřebovali jsme osvětlit nově vzniklé skladové uličky, a tak jsme alespoň mohli vyzkoušet řešení pomocí úsporných LED diod s pohybovými čidly. Pracov-

níci skladu se díky tomu nemusí starat o rozsvěcování a zhasínání. Toto řešení se nám osvědčilo a při dalším rozvoji a rekonstrukcích stávajícího osvětlení již plánujeme využívat pouze LED technologie. Totéž platí i v případě modernizace venkovního areálového osvětlení, kde jsou nyní využívány dosluhující sodíkové výbojky. Tato modernizace je v plánu na letošní rok.

Průběžně pak probíhá plánovaná obměna manipulační techniky ve skladech areálu a v neposlední řadě bychom chtěli doplnit navigační systém ukazatelů pro přehlednou a jednoduchou orientaci a pohyb po areálu.

Celkem byla v roce 2020 holdingem vyčleněna pro výše popisované modernizace a investice částka převyšující 8 milionů korun.





## Technika

# techni

## Představujeme speciály v barvách NIKA Logistics

Ve vozovém parku NIKA Logistics najdete kamiony šesti značek. Kromě nich ale firma svým zákazníkům nabízí různá speciální vozidla, která jsou určena pro specifické typy přeprav. Většinu z nich můžete potkat ve středisku Mechanizace a přeprav sypkých hmot. Pojďme si je představit.

### Speciál DAF s pohonem HydroAxle+

Hlavní devizou tohoto vozidla je systém hydraulického pohonu přední nápravy, který byl vyvinut společností GILNAF N.V. Tímto systémem může být vybavena většina konfigurací tahačů a podvozků určených k dostavbě modelové řady DAF CF a XF. Vozidla jsou v tom případě již z výrobního závodu DAF vybavena přední nápravou 183 N s nosností devět tun, zadním pomocným pohonem (PTO) s kardanovou přírubou a trvalým zapojením a volným prostorem na pravé straně podvozku pro montáž nádrže na hydraulický olej a chladiče. V současnosti provozuje NIKA jako jediná v České republice čtyři soupravy a další dvě plánuje přikoupit na podzim. Tato vozidla najdou uplatnění všude tam, kde nevede silnice až k místu nakládky/vykládky. Jedná se tak o různá staveniště, lomy, doly apod.



### Dozer KOMATSU 65EX



Tento dozer je v NICE v současné době využíván zejména při výstavbě dálnice D35. KOMATSU má jedinečnou konstrukci měniče točivého momentu s automatickou uzávěrkou a jeho radlice Sigmadozer s hydraulickým nastavením řezného úhlu dokáže povrch upravit na centimetry přesně. Obsluha tohoto dozeru je obklopena odhlučněnou komfortní kabinou, která umožňuje vynikající výhled na radlici a rozrývač. Stroj je dále vybaven moderními ovládacími prvky, hydrostatickým systémem řízení a funkcí předvolby řazení. Přestože vypadá subtilně, váží tento stroj 23 tun a nabízí vysoký pracovní výkon.

## Univerzální bagr KOMATSU 290

Tento víceúčelový pracovní stroj, který je nyní rovněž využíván zejména na D35, je vybaven nízkoemisním motorem o výkonu 149 kW, dvojicí pásů o šířce desek 60 centimetrů a podkopovou lopatou o objemu 2 krychlové metry. Univerzální použití tohoto bagru pak umožňuje jeho další příslušenství, kterým je zejména hydraulický demoliční drtič, což jsou vlastně takové „nůžky“ pro stříhání železobetonových konstrukcí, s drtičí silou 85 tun a střížnou silou 265 tun. Druhým pomocníkem určeným pro bourací práce je hydraulické kladivo s pohonem olej/dusík a systémem využití zpětného rázu. Navzdory hmotnosti 30 tun se bagr pohodlně a přesně ovládá, a to i díky kamerovému systému.



## Speciální návěsy



Zajímavou techniku však v NICE Logistics najdete i mezi návěsy. Horkou novinkou je například tzv. Innenlader, což je návěs určený pro přepravu vysokých a rozměrných nákladů, který disponuje nákladovou šachtou o délce 9,5 a šířce 1,5 metru, v níž je možné převážet náklady až o výšce 3,7 metru. Díky hydraulickým držákům je náklad bezpečně fixován, což umožňuje převážet například betonové panely až do hmotnosti 30 tun.



Dalším speciálem mezi návěsy je tzv. walking floor, tedy návěs s posuvnou podlahou. Snem mnoha skladníků je, že se náklad vykládá a nakládá zcela automaticky bez jejich úsilí. A zde díky posuvné lamelové podlaze, ve které se jednotlivé lišty střídavě nadzvedávají a posouvají ve směru nakládky nebo vykládky, dochází k jeho naplnění. Tímto způsobem je možné posunovat nejen palety, ale především sypké materiály. Kapacita návěsu je 80 kubických metrů a v NICE jej používají na přepravu sypkých komodit do hal, ve kterých je kvůli výšce stropní konstrukce nemožné použít sklápěčku.





## Umění podpory

# První kolo letošního ročníku Umění podpory přineslo další zajímavé projekty

Nejdříve bychom Vám všem, kteří jste se do projektu již zapojili, **chtěli poděkovat za účast a energii, kterou do Umění podpory vkládáte.**

Na konci prvního čtvrtletí, kdy se toto kolo uzavíralo, se nám sešlo hned devět projektů. Všechny byly zajímavé, a proto nebyl výběr opět snadný. Pojďme se blíže podívat na jednotlivé vítěze.



### Spolek Strobilus

Tentokrát nás nejvíce zaujal projekt, který přihlásila dispečerka skladu ve Vysokém Mýtě Renata Kafková. Příspěvek 30 tisíc korun jsme poslali spolku Strobilus (latinsky šiška), který zajišťuje venkovní volnočasové aktivity pro děti. Kromě prázdninových táborů pořádají ve spolku Strobilus v průběhu celého roku také víkendové nebo jednodenní výlety. Renata se přímo podílí na chodu spolku a veškerých akcí se osobně účastní. Zpracovává přihlášky a zveřejňuje informace jak o plánovaných, tak o zrealizovaných aktivitách. Když se jí na Strobilus zeptáte, ráda Vám celý projekt do posledního detailu popíše.



## SMT Všestranka

Druhým podpořeným projektem je SMT Všestranka. Jedná se o pohybový spolek pro děti od šesti do deseti let, který se nezabývá přípravou dětí na výkonostní sportování, ale podporou rozvoje motoriky, koordinace pohybů, síly, rychlosti i lásky ke sportu. Darovaných 10 tisíc korun použije SMT Všestranka na nákup nových sportovních potřeb pro děti. Projekt nominovala Petra Skřivánková, vedoucí liberecké pobočky společnosti NIKA Logistics, která je aktivním členem spolku, pomáhá při jeho vedení a každé pondělí připravuje program pro děti.



## Rybářský spolek Zaječí

Třetí vítězný projekt přihlásil vedoucí Kolony Unie Pavel Latýn, který je členem rybářského spolku Zaječí, v jehož rámci se podílí na přípravě dětského rybářského kroužku. A právě k mladým rybářům míří díky Pavlově přihlášce 10 tisíc korun. Peníze budou použity na zkvalitnění výuky rybářství a podporu venkovních aktivit dětí. Protože je rybářství poměrně nákladným koníčkem, chce spolek pro děti ze sociálně slabších rodin zakoupit školní pruty a další nezbytné vybavení.

**Pokud se chcete Umění podpory zúčastnit i Vy, máte možnost v dalším kole, jehož uzávěrka je 30. září. Pokud jsme Váš projekt tentokrát nevybrali, nevádí. Připomínáme, že stejný projekt můžete přihlásit během 12 měsíců dvakrát.**



Radek Schütz

## Rozhovor

# Radek Schütz: Speditér musí být na telefonu vlastně pořád

Radek Schütz pracoval původně ve Šmídlu, kde působil osm let jako speditér MKD. Po začlenění společnosti NIKA Logistics do holdingu se mu, coby Chrudimákovi, naskytla příležitost pracovat blíž domovu, a proto požádal o „přeložení“. Od jeho přechodu do Hrochova Týnce již uplynulo více než půl roku, a proto jsme jej požádali o rozhovor.

### Můžete nám prosím představit práci speditéra?

Hlavní náplní práce speditéra je zajišťování zakázek spojených s přepravou, ať už mezinárodní, nebo tuzemskou. V rámci této činnosti má speditér za úkol komunikovat s jednotlivými dopravci a zákazníky, zpracovat zakázku a naplánovat samotnou přepravu. Jeho další činností je aktivní vyhledávání nových zákazníků a příprava cenových nabídek.

### To zní jako různorodá práce, jak vypadá Váš pracovní den?

Do práce chodím na šestou a začínám přípravou na prodej zakázek dopravcům, zpracováním objednávek pro vlastní dopravu, administrativními činnostmi a také kontrolou dopravců, zda vše probíhá dle zadaných dispozic. Po osmé hodině obvolávám zákazníky a zjišťuji, zda nepotřebují zajistit dopravu. Pokud ano, domlouváme se na zpracování cenových nabídek, specifikacích dané přepravy a dalších detail-

lech. Následuje prodej přeprav a jejich zajištění. V průběhu dne komunikuji po telefonu jak s dopravci, tak se zákazníky, ale i s vlastní dopravou. Je to různorodá práce a s trochou nadsázky se dá říci, že každá přeprava je jiná.

### Jak se liší Vaše současná náplň práce od práce speditéra ve Šmídlu?

Spedice ve firmách NIKA a Šmídl není úplně oddělená a obě firmy mezi sebou komunikují na denní bázi. Ve Šmídlu jsem měl na starosti meziná-





” *Musel jsem se samozřejmě naučit pár nových věcí, ale po osmi letech v oboru mě jen tak něco nepřekvapí. Kolegy ve Vysokém Mýtě jsem opouštěl s těžkým srdcem, ale naštěstí jsem tady v Hrochově Týnci rychle „zapadl“ do kolektivu.*

rovní dopravu, nyní se jedná převážně o vnitro. To znamená kratší a rychlejší přepravy, vyšší dynamiku ve zpracování, více jednorázových přeprav nebo kratších zakázek. Typickým příkladem jsou dodávky stavebního materiálu na místo výstavby. Kromě samotné dopravy se kvůli tomu musí řešit také improvizovaná vykládka na místě, dopravní dostupnost na stavbu, počasí a spousta drobných detailů, potřebných k tomu, aby vše dopadlo dle očekávání zákazníka.

#### **Byl pro Vás přechod na vnitrostátní spedici náročný? Proč jste se rozhodl pro NIKU?**

Musel jsem se samozřejmě naučit pár nových věcí, ale po osmi letech v oboru mě jen tak něco nepřekvapí. Kolegy ve Vysokém Mýtě jsem opouštěl s těžkým srdcem, ale naštěstí jsem tady v Hrochově Týnci rychle „zapadl“ do kolektivu. Pro přestup jsem se rozhodl z důvodu dojíždění, protože bydlím v Chrudimi a denní dojíždění do Vysokého Mýta bylo docela únavné. Nyní to mám do kanceláře devět kilometrů, a tak jsem začal do práce jezdit na

kole. Je to pro mě jak úspora času, tak i možnost si trochu zasportovat.

#### **Takže změny nelitujete...**

To určitě ne. Po tolika letech má člověk vybudovanou už určitou rutinu, a tak jsem byl rád, když přišla tato změna. Dostal jsem na starost nové zákazníky a také jiné portfolio dopravců, se kterými denně komunikuji. Jediné, co mi chybí, jsou cizí jazyky, protože se domluví anglicky a německy, což u tuzemských přeprav nevyužiji. Gró práce ale zůstává pořád stejné: Každý den se snažím zajistit ideální přepravu podle požadavků našich zákazníků tak, aby byli s našimi službami spokojeni. Když se potom někdo z nich ozve, že vše proběhlo na výbornou a chce s námi spolupracovat dál, je to pro mě radost z dobře zvládnuté práce.





*Silvie Papoušková*

## Představujeme

# Silvie Papoušková: Řízení kamionu je pro mě cesta k pochopení sama sebe

Práce řidiče kamionu není zdaleka vyhrazena jen mužům. **Jen v našem holdingu najdete osm řidiček.** S jednou z nich, Silvií Papouškovou, jsme udělali rozhovor.

### Jak jste se dostala k práci řidičky kamionu?

Původně jsem pracovala jako učitelka. Přes dvacet let jsem se setkávala s lidmi různých věkových kategorií – od dětí v mateřské škole až po důchodce. Práce to byla pestrá, zajímavá a krásná, ale také náročná. A pak přišla chvíle, kdy jsem potřebovala změnu. Navíc, co se stylu učení ve školském systému týká, moje představa o tom, co a jak učit, se čím dál více vzdalovala od toho, na čem lpí náš státní systém. A tehdy mi jeden moudrý a zkušený člověk řekl: „Udělej si papíry na nákladák. Budeš cestovat, poznáš svět. Získáš zkušenosti a využiješ znalost cizího jazyka.“ To pro mě byla ohromná výzva. Samotnou by mne to pravděpodobně nikdy nenapadlo.

A pak už začala škola života: já v roli žáka, nikoliv učitele. Jiný svět, jiné potřebné dovednosti, jiný režim, rychlé nabývání nových zkušeností. A především – škola sebepoznání.

### Jak dlouho už řídíte kamion?

Papíry jsem si udělala v prosinci loňského roku. Potom jsem hledala práci a u firmy Šmídl mě zaujala nabídka dlouhodobého zácviku. To jsem

opravdu velmi potřebovala, protože jsem měla z kamionu, i po absolvování autoškoly, velký respekt a měla jsem strach řídit sama. Ostatní firmy vám sice ukáží, co a jak, ale nemají čas ani kapacity vás pořádně zaučit. Prošla jsem tedy školicím centrem s Martinem Severou a potom jezdila pár měsíců ve dvojici. To mi hodně dalo. Všechno jsem si mohla vyzkoušet, zeptat se, okoukat nějaké figle, poznat, jak to v daných státech na silnicích chodí. Zrovna nyní jedu poprvé sama do Francie. Jsem ale klidnější než jindy, protože zhruba vím, co mě tu čeká. Byla jsem tu v době zácviku a mohla jsem si zdejší specifika a pravidla „osahat“.

Samostatně pak jezdím od dubna. Navštívila jsem již Slovensko, podívala se do Rakouska a Nizozemí a mohla jsem vidět různé části Německa. A teď sleduji krásy jižní Francie a jsem ráda, že na silnicích bylo v poslední době volněji.

### Znáte nějaké další řidičky kamionů, nebo jste výjimka?

Mám kamarádku, která jezdí čtvrtým rokem. Setkala jsem se i s některými kolegyněmi z firmy, ale při svých cestách jsem moc řidiček zatím nepo-

tkala. Když už, tak jezdí třeba v páru s partnerem-řidičem. Mně ale nevádí jezdit sama, cesta mi většinou dobře utíká. Jsem v kontaktu s ostatními kolegy, kteří mi poradí po telefonu, když potřebuji pomoc. Patří jim velký dík. Jejich ochota, trpělivost, klid a nadhled jsou pro mne neuvěřitelným pomocníkem a držákem. Jsou opravdu k nezaplacení.

### Nemohu se nezeptat: Nebojíte se na cestách?

Někdy jsou samozřejmě i momenty, kdy mě lehce zamrazí. Tehdy si říkám, že bych se mohla bát, ale snažím se strachu nepodlehnout. Samozřejmě neparkuji na odlehlých místech, kde nikdo není, tam bych se určitě bála. Pokud možno, využívám hlídaná parkoviště pro kamiony a nechodím riziku zbytečně naproti.

### Takže zatím máte jen samé pozitivní zkušenosti?

Těší mne, že se na cestách setkávám s pozitivním přístupem. Zákazníci jsou trpěliví, když se mi něco nepodaří hned napoprvé. Pomáhají mi i lidé na ulici. Muži dokáží vyjádřit obdiv vůči ženě jako řidičce kamionu. Řeknou, jak mi fandí, to samé i ženy,



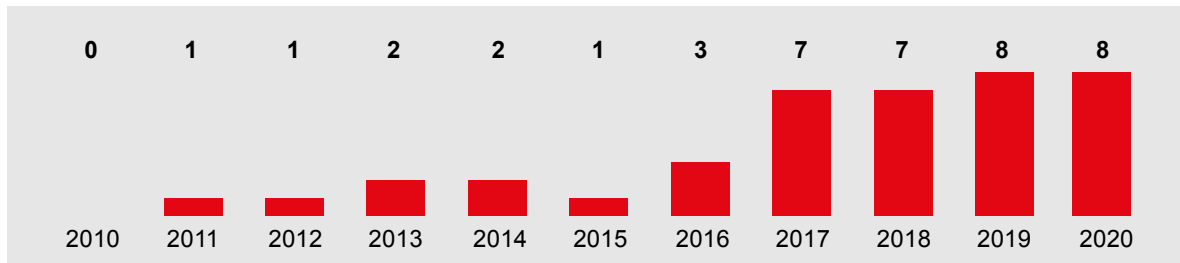
„*Těší mne, že se na cestách setkávám s pozitivním přístupem. Zákazníci jsou trpěliví, když se mi něco nepodaří hned napoprvé. Pomáhají mi i lidé na ulici. Muži dokáží vyjádřit obdiv vůči ženě jako řidičce kamionu.*“

ze kterých někdy cítím až hrdost na to, že jsou, respektive že jsme ženy. To je pro mě důležité. Žena může zůstat ženou i při práci, která bývala čistě mužskou záležitostí. A jako by nás ženy najednou spojil takový pocit sounáležitosti, ženství jako principu, jako celku. A k tomu jsou tu muži, kteří práci řidičky kamionu neodsuzují, ale pomáhají nám a fandí. V tom je ta krása, kterou vidím a prožívám.

**Děkujeme za milý rozhovor a přeje-  
me Vám mnoho dalších šťastných  
kilometrů za volantem.**



### Počet řidiček v holdingu za posledních 10 let



## Oslava výročí 30 let



# histor

## Historie vozového parku Holdingu Šmídl

Minulý měsíc jsme si připomněli 30 let od založení firmy Šmídl. Krátkou vzpomínku a poděkování Vladimíra Šmídla jste si mohli přečíst ve Šmídlovinách a Nikovinách. Při ohlédnutí za minulostí jsme narazili na několik **historických fotografií našeho vozového parku**, o které stojí za to se podělit. Ostatně mnozí z řidičů si tato vozidla ještě živě pamatují.



První Mercedesy



První kamiony, značka DAF



První MANy





Modrý MAN, pomoc při povodních, 1997



Počet našich vozidel dlouhodobě roste. Po vstupu NIKY Logistics do holdingu se téměř zdvojnásobil.



Kam jezdíme? Podívali jsme se na cílové destinace firmy Šmídl za uplynulý rok. Téměř čtvrtina cest našich řidičů končí v Německu.



Předávání nových vozidel Scania řidičům



A současnost – IVECO S-WAY

Průměrné stáří vozidel v České republice je 15 let. Průměrné stáří našich kamionů jsou 3 roky a naprostá většina našich vozidel splňuje nejpřísnější ekologické normy.





[WWW.SMIDL.CZ](http://WWW.SMIDL.CZ)

 Šmídl s.r.o.

 Šmídl Provozní Holding s.r.o.

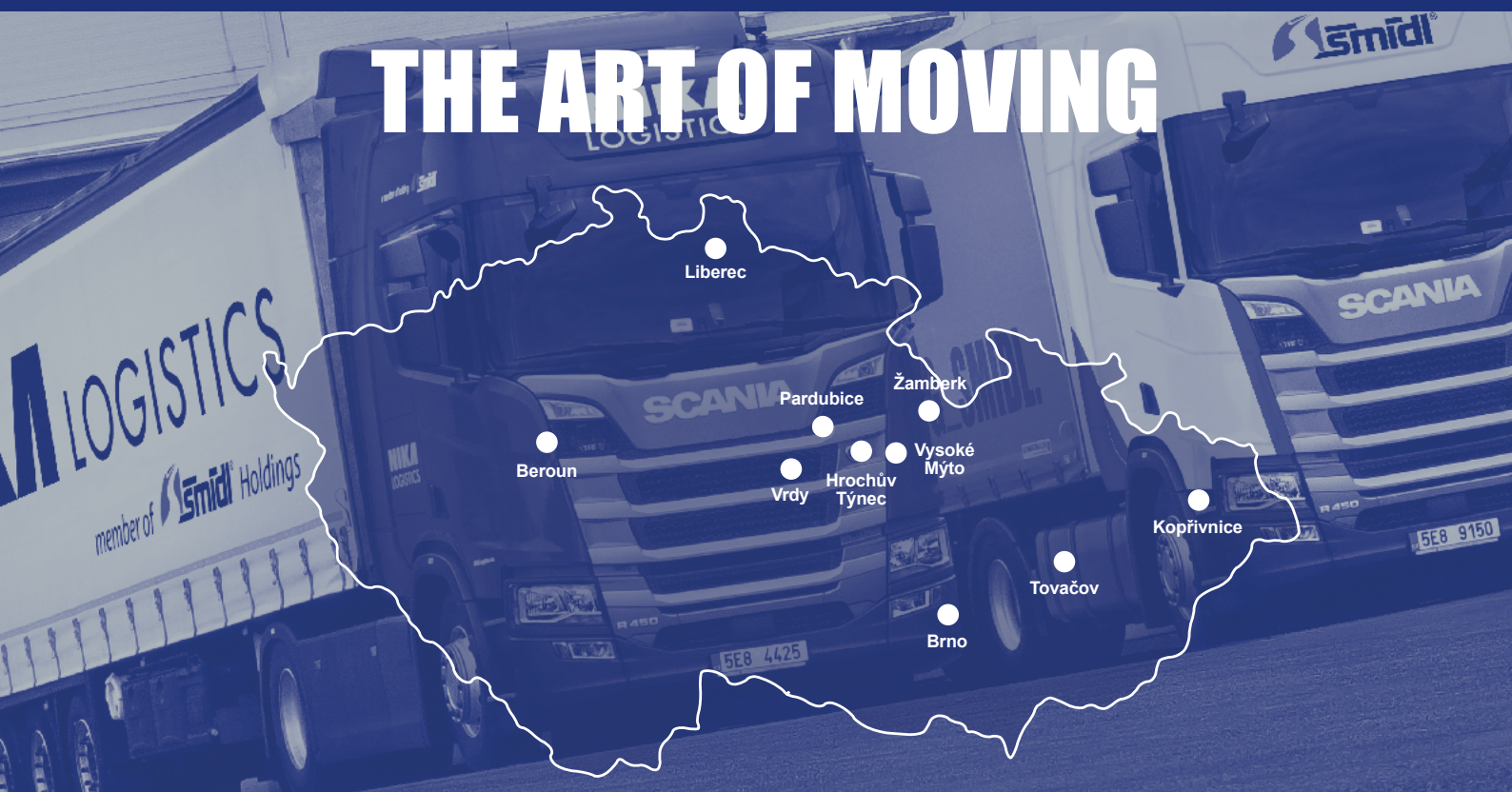


[WWW.NIKALOGISTICS.CZ](http://WWW.NIKALOGISTICS.CZ)

 NIKA Logistics

 NIKA Logistics a.s.

# THE ART OF MOVING



- Liberec
- Pardubice
- Žamberk
- Vysoké Mýto
- Beroun
- Vrdy
- Hrochův Týnec
- Kopřivnice
- Tovačov
- Brno