

# UMĚNÍ POHYBU

Novinky a zajímavosti  
ze světa Holdingu Šmídl

## Radek Odstrčil

Jaká je situace na dopravním trhu?

*Čtěte na straně 4*

## Eduard Šneider

NIKA Logistics přešla na novou telematiku

*Čtěte na straně 6*

## Daniel Ďuriš

Představujeme Šmídl Servis s.r.o.

*Čtěte na straně 10*



Edita Gabrielová

## Představujeme

# Edita Gabrielová: V holdingu si vážíme každého zaměstnance

Letos v dubnu získalo personální oddělení Holdingu Šmídl novou posilu, kterou je **manažerka personálního oddělení Edita Gabrielová**. Během našeho setkání jsme se zeptali především na to, jaké jsou její cíle pro nábor nových řidičů a jak nábor ovlivnila první vlna koronaviru.

### Jak velký rozdíl je dělat personalistiku v automotive a logistické firmě?

Pracovní náplň je víceméně podobná. V obou oborech se často jedná hlavně o urgentní obsazení volných pozic. Pokud bych ale měla na základě dosavadních zkušeností vybrat největší rozdíl, pak je v logistice určitě menší fluktuační a s ní spojený stres. V automotive se v posledních letech roztočila spirála neustálého hledání dalších a dalších lidských zdrojů, kterými ovšem trh práce nedisponoval. Tady je situace, možná i díky dobré pověsti Šmídlu, relativně „klidnější“.

### Jak ovlivnila Vaši práci první vlna koronaviru?

Přibyla nám administrativa, hlavně u zahraničních pracovníků. Některé věci jsme museli začít důkladněji koordinovat, a to zejména kvůli nemožnosti potkávat se se zaměstnanci osobně. Na konci jara jsme zaznamenali zvýšený zájem uchazečů o práci z řad menších dopravců, kteří omezili svoji činnost, nebo přestali jezdit úplně. Bohužel ne všichni řidiči, kteří k nám v rámci této vlny přišli, u nás vydrželi.

### Proč odešli?

Někteří nezvládli procesy a též systémy, které jsou s prací v mezinárodní kamionové dopravě spojeny, jiní byli zvyklí jezdit s menšími vozy, kratší trasy nebo neměli dostatečnou praxi. Politikou Šmídlu je, že kdo chce pracovat a podává očekávaný výkon, ten si peníze vydělá. To ale nevyhovuje všem. Obecně určitě platí, že dobrý řidič je na trhu práce nedostatečnou profesí. Na tom ani koronakrize nic nezměnila a nezmění. Proto vedle náboru řidičů věnujeme pozornost všem svým kmenovým zaměstnancům, nejen řidičům. Chceme, aby věděli, že si jejich práce vážíme.

### Jak se liší nábor do Šmídlu a NIKA Logistics?

Řekla bych, že nijak zvlášť výrazně.

### Edita Gabrielová

Do Holdingu Šmídl přišla z pozice personální manažerky mezinárodní korporátu, kde měla na starosti nábor jak zaměstnanců do výroby, tak i THP pozic, a to v oboru automotive. Nyní má kromě náboru na starosti také úspěšné začlenění nových zaměstnanců do všech poboček. Personalistiku chápe jako náročnou a bohužel často opomíjenou práci, která je ale základem dobrého fungování firmy.

Snažíme se sjednotit procesy a nastavit srovnatelné podmínky. Některé rozdíly však vychází již z povahy obou firem, NIKA se zaměřuje i na vnitrostátní přepravy a stavebnictví, zatímco Šmídl především na klasickou MKD. V obou případech ale platí to, co třeba v automotive nebývá standardem: zaměstnanci jsou pro nás především lidé, nikoliv jen nějaké zdroje nebo součástky, které se dají někam poskládat nebo stohovat. Dobře víme, že základem úspěchu našeho holdingu je právě spokojenost zaměstnanců.



# Co vás v tomto čísle čeká?



strana

4

## **Covid-19** Jak ovlivňuje naše podnikání?



strana

6

## **Rozhovor** NIKA Logistics přešla na nový systém telematiky



strana

8

## **Nový CRM systém** Naši obchodníci mají nového pomocníka



strana

10

## **Servis** Žambercký servis



strana

12

## **Technika** Rekordní nákup nových DAFů



strana

14

## **Umění podpory** Seznamte se s vítěznými projekty

## Vážení kolegové a příznivci Holdingu Šmídl,

v minulém čísle jsme vzpomínali na třicetileté výročí založení naší firmy. Já bych na toto téma ráda navázala a připomněla ještě jedno důležité jubileum. Před třemi lety, konkrétně 7. září, vstoupila do našeho holdingu NIKA Logistics. Byl to jeden z nejsilnějších momentů našeho podnikání, kdy podpisem smlouvy vyvrcholilo několikaměsíční období složitých příprav a vyjednávání. I když zpětně vidíme, že akvizice dopadla dobře a NIKA je dnes již nepostradatelnou součástí naší firmy, tehdy vše tak jednoduché a jasné nebylo. Risk se ale vyplatil. Současný stav se již blíží standardu, v který jsme tenkrát všichni doufali. Samozřejmě, ne vše je dokonalé a dle našich představ. Spoustu práce máme ještě před sebou, ale vše je vždy o lidech, a já za sebe mohu říci, že jsem tímto krokem získala řadu zkušených kolegů, o které se mohu opřít, a spolupráce s nimi mi dělá radost.

Z dnešního pohledu došlo ke spojení obou firem v nejlepší možnou dobu. Měli jsme relativně dostatek času se vzájemně sžít a díky tomu jsme do letošního roku vstoupili jako silný a ekonomicky zdravý holding. I díky spojení s NIKOU se nám podaří letošní, poměrně „divoký“ a po všech stránkách nejistý, rok pravděpodobně dobře ustát.

Chtěla bych proto poděkovat všem zaměstnancům, ať již z NIKY, nebo Šmídlu, a to nejen za vzájemnou spolupráci a výměnu zkušeností, ale také za sounáležitost a vzájemný respekt.

Věřím, že i Vy hodnotíte s odstupem času spojení firem pozitivně. Nám všem pak přeji i nadále mnoho úspěchů a radosti z naší společné spolupráce, koronavirové krizi navzdory.

Martina Šmídllová





Radek Odstrčil

# situac

## Covid-19

## Situace na dopravnělogistickém trhu a jak to ovlivňuje náš holding

Rok 2020 se zapíše jednoznačně do historie jako rok ovlivněný pandemickou situací kolem covidu-19. Určitě je to pro nás všechny nová situace, se kterou nemáme zkušenosti a s níž si musíme poradit. **Každou firmu na dopravnělogistickém trhu zastihla pandemie v různé kondici.** Proto ani mezi dopravními firmami nenajdeme shodu názorů, jak je covid-19 ovlivnil, resp. zasáhl. Nechci si dělat ambice na hodnocení vlivu na celý dopravnělogistický trh, spíše se omezím na konstatování faktů, jak to ovlivnilo nás.

Začal bych tím, že nás pandemie hodně brzdí v rozvoji. Patříme mezi společnosti, které se chtějí zlepšovat a růst. A místo energie a zdrojů do

rozvoje (nejen kvantitativního) směřujeme úsilí do řešení situace kolem covidu-19. Zejména mezinárodní silniční doprava je jedna velká improvizace.

Legislativa a opatření v jednotlivých zemích EU se mění za pochodu, koordinace neexistuje, a řízení z Bruselu už vůbec ne. Každá země sama za sebe. Zákazy, příkazy, opatření, nové formuláře, rušení nových formulářů a další vznikají ze dne na den. Často



se nám stává, že se podmínky mění i po dobu přepravy samotné. Už jen monitorování, vyhodnocování a následné realizování těchto změn nás stojí spoustu času a peněz. Takže místo zdrojů směřovaných do inovací, zlepšování procesů a obchodního rozvoje řešíme akční plány související s covidem-19 a přijímáme nápravná, resp. preventivní opatření. Musíme si s tím poradit.

Mnoho se v médiích napsalo o nejrůznějších podporách. My jsme nevyužili žádných podpůrných úvěrových programů vlády, jako jsou COVID I, II, III a další, protože buď se na nás nevztahovaly, nebo pro nás byly nevýhodné. A naopak splácíme všechny své úvěry nebo leasingy z minulosti podle původních splátkových kalendářů, o odklady nežádáme. Protože pořad jsou to jen odklady, které stejně musíme zaplatit. Využili jsme pouze odkladu platby silniční daně, vyhlášený Vládou ČR na jaře. Program Antivirus jsme využili minoritně, spíše u jednotlivců. Ocenili jsme snížení silniční daně v ČR o 25 % a nyní s očekáváním sledujeme, jak se vláda ČR postaví k mnohokrát diskutované spotřební dani z pohonných hmot, která je v ČR jedna z nejvyšších v porovnání s ostatními státy střední a východní Evropy. Určitě bychom snížení uvítali, protože by to srovnalo podmínky pro nás a další české dopravce ve vztahu

„*Náš celkový cíl v době vypuknutí pandemie byl udržet v chodu celou flotilu, co nejdéle to půjde. Na počátku roku jsme startovali na počtu 540 motorových vozidel, a pokud se nestane nic mimořádného, pak bychom měli být na těchto počtech i na konci roku 2020.*“

k levnější zahraniční konkurenci, která z toho v jiných zemích těží. Pokud to ale shrnu – všechny úlevy nám nyní finančně kompenzují pouze náklady na ochranné pomůcky, které musíme vynakládat navíc.

Náš celkový cíl v době vypuknutí pandemie byl udržet v chodu celou flotilu, co to nejdéle půjde. Na počátku roku jsme startovali na počtu 540 motorových vozidel, a pokud se nestane nic mimořádného, pak bychom měli být na těchto počtech i na konci roku 2020. To je dobře, protože nyní všechno „jede“, kapacitu máme, a pokud přijdou „horší časy“, pak možnost redukovat ještě máme. Protože tato metoda samozřejmě nejde aplikovat trvale nebo opakovaně.

Celkově bych shrnul situaci na našem trhu jako nestabilní, a zejména těžko předvídatelnou. Kurz koruny vůči euru v průběhu času poměrně hodně ko-

lísá a často nám způsobuje kurzové ztráty. Škoda, že nejsme v eurozóně. Motorová nafta se drží relativně nízko, ale většinu kontraktů máme pokrytou palivovými doložkami, takže to má na naši ekonomiku spíše neutrální vliv. Množství přepravní práce rovněž kolísá. Prošli jsme si zejména v dubnu a květnu velkým propadem v poptávce po dopravních kapacitách, to bylo asi nejsložitější období. V červenci začala poptávka stoupat a nyní, kdy píšu tento článek, je naopak poptávka po kapacitách relativně vysoká. Tak kéž by to vydrželo, protože se říká, že dopravci poznají ze všech nejdříve, když se ekonomika zastaví.

Takže uvidíme, kam nás tato nelehká doba zavede v následujícím období. Snažíme se být připraveni, a zejména vymyslíme „plán B“, kdyby šlo něco jinak, než si plánujeme.





Eduard Šneidar

## Rozhovor

# Přechod na telematiku nás stál hodně sil, ale do budoucna se nám vyplatí

Jeden holding, jeden telematický systém – tak by se dala shrnout vize, na jejímž základě začala v NIKA Logistics modernizace telematiky. Díky tomuto kroku zde před nedávnem vyměnili papírové stazky za elektronické, a tím ušetřili čas jak řidičům, tak administrativním pracovníkům. I přes důkladné plánování a pomoc kolegů ze Šmídlu, kteří systém již využívají, nebyl přechod na nový systém zcela bez problémů, ale nakonec se vše podařilo dokončit v termínu. Na to, jak byl přechod na nový systém složitý, jsme se zeptali **Eduarda Šneidara, ředitele dopravy NIKA Logistics.**

### NIKA zavedla telematiku v květnu, jaký je nyní aktuální stav?

Systém jsme spustili v květnu, což pro nás znamenalo, že všechny objednávky s DÚZP v květnu jsme museli realizovat již v novém systému. Dá se tedy říct, že celá společnost přešla přes noc do nového systému a od té doby v něm jede na 100 %. Změna ERP systému je velmi složitou záležitostí, a proto se bohužel, i přes veškeré přípravy, testování a školení, objevila spousta malých či větších skutečností, které bylo a ještě bude nutné postupně upravovat a vylepšovat.

### Jsou na telematiku připojeni všichni kamiony NL?

Ano, jsou, a to ve všech našich střediscích. Ve společnosti Šmídl využívají systém primárně pro MKD (mezinárodní kamionová doprava), díky

čemuž proběhl v NICE přechod flotily MKD asi nejlépe ze všech středisek, byť jsme i zde řešili, a stále řešíme, spoustu dílčích nesrovnalostí, které plynou především z historických zvyklostí a částečně z odlišného způsobu realizace přeprav a jejich specifik.

U střediska VKD (vnitrostátní doprava) jsme se pak od kolegů ze Šmídlu lišili již více a kvůli tomu nebylo bohužel možné řadu věcí ze stávajícího systému společnosti Šmídl do NIKY implementovat. Tím největším rozdílem byla automatická evidence pracovní doby pro řidiče VKD. Systém bohužel nebyl připraven tak, aby tato doba mohla být evidována automaticky. Aktuálně proto pracujeme na tom, abychom tento nedostatek rychle odstranili.

Asi největší změna se dotkla středisek mechanizace a logistiky, jelikož princip fungování těchto oddělení je výrazně

odlišný od standardní mezinárodní dopravy. Především na středisku mechanizace šlo o zásadní zásah do způsobu práce a program bude potřeba ještě hodně dopracovat.

### Už se zavedení telematiky projevilo v provozu?

Na toto je ještě příliš brzy. Systém jsme spustili v průběhu sezóny, a navíc v době koronavirové epidemie, kdy spousta zaměstnanců byla na home office. Nejvíce úsilí jsme proto museli věnovat především tomu, aby přechod na nový systém proběhl co možná nejladčeji. Každopádně se všichni těšíme, až z oddělení dopravních systémů Petra Koblížka začneme dostávat standardizované výstupy, které nám pomohou měřit, hodnotit a sledovat vývoj telematických i ostatních ukazatelů.

Zmiňoval jste, že některé věci ještě děláte „po staru“. Co je třeba udělat pro kompletní přechod na nový systém?

To je pravda. Jedná se především o evidenci docházky řidičů VKD a mechanizace, kterou stále zpracováváme ručně za pomoci papírových stazek. Nicméně i zde se snažíme stávající možnosti systému rozšířit. Naši dodavatelé systému Prytanis a EchoTrack pracují aktuálně na aplikaci, která umožní řidičům evidovat příchod a odchod k vozidlu. Ale těch věcí je samozřejmě více.

**Kde vidíte největší rezervy nového systému?**

Obecně se asi nedá hovořit o rezervách. Jde o to, že jsme dříve v NICE měli velmi jednoduchý ERP systém, který jsme nahradili sofistikovanějším. Nově se nám například změnila posloupnost určitých činností, například zadávání objednávek s předstihem,

” *Změna ERP systému je velmi složitou záležitostí, a proto se bohužel, i přes veškeré přípravy, testování a školení, objevila spousta malých či větších skutečností, které bylo a ještě bude nutné postupně upravovat a vylepšovat.*

ihned po jejich obdržení od zákazníka. Což je určitě správně, nicméně kvůli tomu, že se pohybujeme v dopravě, nemusí to, co platí v den příjmu objednávky, platit v době nakládky nebo následně vykládky. Pokud dojde ke změně nám objednávky ještě před realizací přepravy, je pak nutné tyto objednávky aktualizovat. Popřípadě musí kolegové správně „odložit“ zadání objednávky do systému tak, aby nebylo pozdě a zároveň aby pravděpodobnost změny byla již minimální.

**Co byste vzkázal řidičům nebo kolegům, kteří mají se zaváděním telematiky problémy?**

Že se mohou kdykoliv obrátit na oddělení dopravních systémů Petra Koblížka, kde jim dokážou jejich dotazy plnohodnotně zodpovědět. V NICE je řidičům k dispozici také Martin Severa, který je denně k zastížení v Hrochově Týnci. Kolegům v kancelářích, potažmo na dispečinku, je nápomocen přímo Petr Koblížek, který dokáže poradit i na dálku, případně dojet na jakékoliv středisko a problém vyřešit na místě.





Tereza Havránková

## Rozhovor

# Obchodníci Holdingu Šmídl mají nového pomocníka: sjednocený CRM systém

Pro náš úspěch na logistickém trhu je nezbytné, abychom trvale vyhledávali nové obchodní příležitosti a zároveň rozvíjeli kontakty se stávajícími zákazníky. V době všudypřítomné nejistoty a s tím souvisejícího tlaku na rozpočty je pro nás důležité, abychom nabízeli prvotřídní služby za konkurenceschopnou cenu. Jak nám v tom může pomoci specializovaný CRM program, který od konce loňského roku využíváme? Zeptali jsme se **Terezy Havránkové, holdingové Sales Development Manažerky**.

### Můžete prosím krátce nový systém představit?

Obchodní oddělení Šmídlu a NIKY musí fungovat ve vzájemné synergii, protože jedině tak dokážeme využít co nejvíce obchodních příležitostí. Abychom mohli této synergie dosáhnout, potřebovali jsme zejména sjednotit dosud používané obchodní systémy, a získat tak jeden nástroj pro sledování a sdílení obchodních aktivit, který by ušetřil čas jak obchodníkům, tak dispečerům i speditérům. Nyní se nám to konečně podařilo. Každý zákazník i obchodní kontakt má v novém CRM systému svou interní historii spolupráce, a to včetně záznamů, které byly vedené v předchozích CRM systémech.

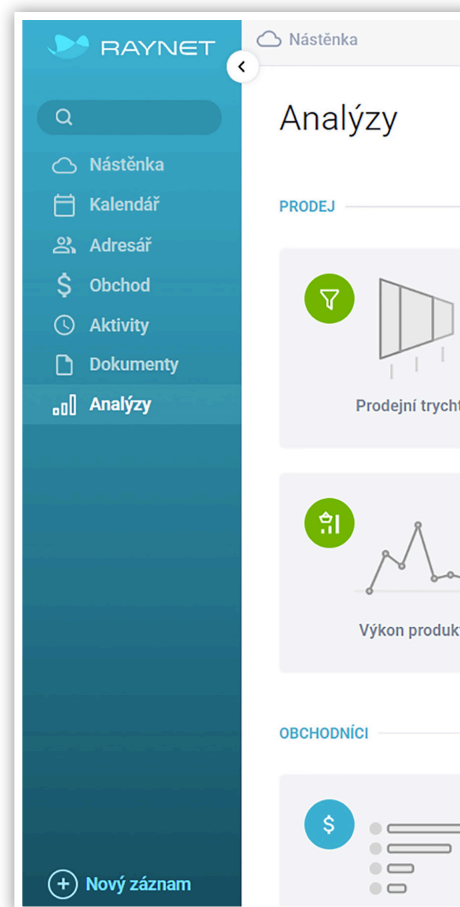
### Jak bylo zavádění systému náročné?

Výběrem ideálního řešení jsme strávili několik měsíců. A napoprvé to

bohužel nevyšlo. Až druhý dodavatel byl schopen nabídnout řešení podle našich představ. Implementace rozhodně nebyla jednoduchá, ale vyplatila se. Intuitivní systém s množstvím automatizovaných úkonů nás vysvobodil z bludiště excelových tabulek. Celý systém navíc neběží na našich serverech, ale je v cloudu, přístupný odkudkoliv.

### Není rizikem mít tak citlivá data v cloudu?

Bezpečnost systému jsme intenzivně řešili a mohu s čistým svědomím říci, že je na dosud nejvyšší úrovni. Díky zalogování má každý obchodník v systému dohledatelnou historii. Nechceme, abychom při odchodu obchodního zástupce přišli i o veškeré kontakty a rozjednané spolupráce. Zároveň není žádoucí, aby obchodní nabídky odcházely z firmy mimo jed-

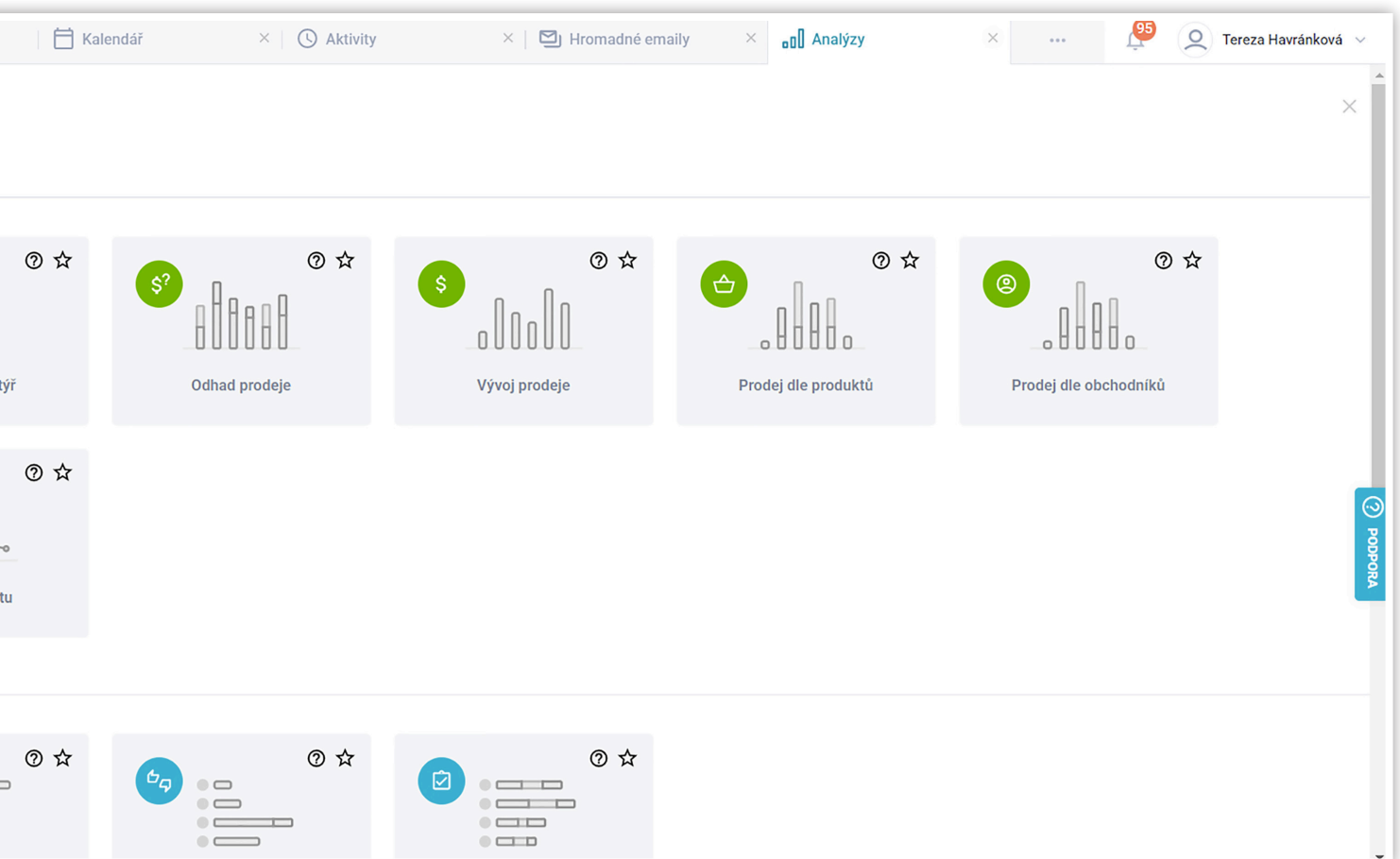




notný systém. Díky nastaveným opatřením není možné data ze systému stahovat a cloudové řešení nám pak zajistilo jejich větší bezpečí.

**Pocítí změnu nějak Vaši zákazníci?**  
Primárně ne. Na druhou stranu si však od nového systému slibujeme, že obchodní nabídky zpracujeme rychleji a s lepšími podklady pro cenotvorbu, tudíž k vyšší spokojenosti zákazníka.

Hlavní přínos systému je ale interní: Při výběru dodavatele jsme si dali záležet, aby nový CRM systém nebyl pro své uživatele zbytečnou zátěží, ale naopak užitečným pomocníkem. Kromě intuitivního ovládání a přehledného reportování budeme mít přehled nad kompletní historií zakázek, cenových nabídek a uzavíraných smluv. To nám usnadní práci s jejich dalším zpracováním. Snižujeme tím rutinní práci a zlepšujeme profesionalitu svých obchodníků.



” *Bezpečnost systému jsme intenzivně řešili a mohu s čistým svědomím říci, že je na dosud nejvyšší úrovni.*



Daniel Ďuriš

## Servis

# Naše vozidla nemají na STK nikdy problémy

Daniel Ďuriš pracuje ve Šmídlu od července 2017, kdy nastoupil na pozici **vedoucího servisu**. Mezi přejímáním nových tahačů jsme se bavili o nejčastějších závadách na vozidlech a také o tom, která značka je nejvíce poruchová.

### Servisní smlouvy dopravcům nepokryjí vše

Vlastní servis provozuje Šmídl od roku 2000. V současné době jej kromě vedoucího a asistentky tvoří čtyři mechanici v Žamberku a dva pracovníci myčky ve Vysokém Mýtě. Oddělení funguje pouze interně, což znamená, že pečuje výhradně o vozidla Šmídlu, a to na základě objednávky

technických dispečerů. O vozidla NIKA Logistics se pak starají mechanici v Hrochově Týnci.

V servisu panuje stále čilý ruch, a to i přesto, že jsou v současnosti všechna firemní vozidla kupována na servisní smlouvu. „Někdo by si proto mohl říci, že firma díky této smlouvě ani servis nepotřebuje, ale opak je pravdou. Základem naší práce totiž nejsou pouze opravy, ale především

přijem nových vozidel, příprava a zajištění STK, drobné servisní práce, řešení oprav po nehodách, celková roční kontrola a v neposlední řadě také výstupní kontrola před zpětným odkupem,“ vyjmenovává Daniel Ďuriš. Kromě motorových vozidel má jeho oddělení na starosti také technický stav návěsové techniky značek Schwarzmüller a Schmitz.





„Jen v srpnu prošlo žamberským servisem 33 nových kamionů a k tomu dalších 20, které mířily na prodej. Aby byl čas, který stráví vozidlo na dílně, co nejkratší, pracovalo se i o víkendech.“

## Minimální poruchovost díky pravidelnému servisu

Jen v srpnu prošlo žamberským servisem 33 nových kamionů a k tomu dalších 20, které mířily na prodej. Aby byl čas, který stráví vozidlo na dílně, co nejkratší, pracovalo se i o víkendech. Všechny servisní práce musí být dokonale naplánované, čemuž pomáhá i speciální program. Detailní servisní plán pak připravují techničtí dispečeré

až tři měsíce dopředu. „Nová vozidla se kupují ve vlnách, což pro nás představuje nárazově velké množství práce. Zároveň díky tomu víme, že nás stejný objem práce čeká za rok znova, jelikož vozidlům končí STK ve stejný den. Naštěstí se nám dosud ani při tak velkém počtu vozidel nestalo, že bychom nechali některá z nich jezdit s propadlou STK, to si samozřejmě pečlivě hlídáme. A díky poctivé přípravě projdou naše vozidla technickou kontrolou vždy napoprvé,“ vysvětluje Daniel Ďuriš. Jak sám při-

znává, velký podíl na tomto úspěchu má i stáří vozidel: „Veškerou techniku kupujeme novou, a proto nás jen málokdy něco překvapí. Standardně probíhá technická prohlídka tak, že řidič přistaví jeden den kamion do Žamberka, druhý den projde stanicí technické kontroly a poté pokračuje rovnou k zákazníkovi.“

## Komplexní servis jako služba pro řidiče

Navzdory rostoucímu počtu vozidel se ve Šmidlu daří držet servis na operativní úrovni. Co se dá outsourcovat, to zajišťují dodavatelé, ať se jedná o výměnu pneumatik, nebo pravidelné servisní prohlídky. „Snažíme se řidičům zajistit ideální podmínky pro práci: vozidla v perfektním stavu a zároveň minimální čas strávený v servisu. Většina vozidel projde interním servisem jedenkrát ročně, bez ohledu na značku. Ať se jedná o DAF, SCANII, Mercedes, nebo IVECO, jejich spolehlivost je srovnatelná, protože se jedná o nová, bezporuchová vozidla,“ uzavírá Daniel Ďuriš.





Richard Macko

## Technika

# servis

## Koronavirus naše investice do vozového parku naštěstí nezastavil

V srpnu jsme převzali rekordní počet vozidel jedné značky v barvách Šmídlu, 33 nových DAFů. Letos šlo přitom již o druhý nákup tahačů této značky. Na to, proč se letos kupovaly zejména DAFy a zda tomu bude stejně v dalších letech, jsme se zeptali **technického ředitele Richarda Macka**.

### Kolik nových vozidel se tedy letos pro Šmídl nakupovalo?

Na jaře tohoto roku jsme do Šmídlu nakoupili 28 DAFů s výkonem 480

koní a prostornou kabinou Super Space Cab. Na konci léta k nim přibýlo dalších 33 kusů. Totožný typ vozidel, pouze v odlišném barevném provedení, se pak kupoval i do NIKA Logistics. Velikost vozového parku se

těmito nákupy ale nezměnila, jelikož se jednalo o výměnu „kus za kus“, tedy o obnovu převážně čtyřletých vozidel, kupovaných opět na čtyři roky, včetně servisní smlouvy.



### Proč se letos nakupovalo tolik DAFů? Podle čeho jste nová vozidla vybírali?

Vozidla značky DAF jsme dlouhodobě testovali a výsledky byly více než dobré. Svoji roli hrála i zpětná vazba od řidičů, kteří jsou s touto značkou velmi spokojeni. DAFu se mimo jiné podařilo vyvinout opravdu prostornou a chytře řešenou kabinu. Díky speciálně tvarovanému deflektoru v horní části nemá nová kabina ve srovnání s menšími modely větší odpor vzduchu, a tím pádem ani větší spotřebu. Při větším objemu nákupu jsme se samozřejmě dostali i na lepší cenu a servisní podmínky.

### V holdingu nyní provozujete čtyři značky kamionů, bude to platit i nadále?

Není to tak, že bychom nakupovali už jenom DAFy, takto o tom neuvažujeme. Nákup vozidel se plánuje rok dopředu podle investičního plánu a víceméně se snažíme držet obnovu v rámci stejné značky. O rozšíření o další značky vozidel neuvažujeme, spíše bychom se v budoucnu rádi dostali na značky dvě, což by bylo efektivnější z hlediska nákupu i servisu-



vání. Ale vždy záleží na tom, s jakou nabídkou přijdou výrobci a dodavatelé. O nákupu se rozhoduje v podstatě jen pár týdnů předem, takže je vše otevřené.

### Jak je logisticky náročné obměnit tolik vozidel najednou?

Dříve jsme vozidla stahovali z provozu zhruba deset dní dopředu, abychom měli dostatek času na jejich přípravu pro zpětný odkup. Dnes máme naštěstí u dodavatelů silnější pozici, díky které můžeme vozidla vrátit do 14 dnů od nákupu nových. Celý proces je tak mnohem plynulejší. Namísto čtyř až pěti dnů vše vyřídíme za jedno odpoledne, a to včetně zaškolení řidičů na nové typy tahačů. Naši zákazníci tak z plánovaných obměn

vozového parku nemusí mít žádné obavy. Například letošní srpen byl, co se přeprav týče, mimořádně silným měsícem, a přesto naši zákazníci nepocítili žádné změny v realizovaných přepravách. Jsme opravdu rádi, že se vše podařilo naplánovat a zrealizovat ke spokojenosti všech stran.

### Jsou pro tento rok plánovány ještě další nákupy vozidel?

Obnova vozového parku bude pokračovat podle schváleného investičního plánu. Další nové DAFy bychom tedy měli převzít na podzim tohoto roku. Poslední část obměny se vzhledem k letošní situaci posunula na příští rok. Koronavirus tedy obnovu našich vozidel sice zbrzdil, ale nezastavil.

” Vozidla značky DAF jsme dlouhodobě testovali a výsledky byly více než dobré. Svoji roli hrála i zpětná vazba od řidičů, kteří jsou s touto značkou velmi spokojeni.



## Umění podpory

# Představujeme podpořené projekty z dalšího kola Umění podpory

Vyhodnocení dalšího kola Umění podpory je za námi. Ani tentokrát to nebylo jednoduché, protože byla přihlášena řada zajímavých projektů. Komise i tentokrát vybrala z došlých návrhů tři nejzajímavější.

Děkujeme všem, kteří se do Umění podpory zapojili, a vyzýváme k účasti i ostatní. Pokud Vám není lhostejné, co se děje ve Vašem okolí, nebo se sami aktivně zapojujete do dobročinné aktivity v libovolné oblasti, dejte nám o sobě vědět a přihlaste svůj projekt.



### SDH Svítkov – Popkovice

Vítězný projekt tohoto kola Umění podpory přihlásil technický ředitel společnosti Šmídl Richard Macko. **Podporu 30 000 Kč získal pro SDH Svítkov – Popkovice.** Richard Macko je dlouholetým členem SDH, aktivně pracuje ve vedení sboru ve funkci KRR (předseda kontrolní a revizní rady) a pomáhá i při práci s mladými hasiči. Je členem výjezdové jednotky Sboru dobrovolných hasičů města Pardubice. Spolu s ostatními členy prochází pravidelným odborným školením, jako je např. obsluha motorových píl, nositel dýchací techniky, záchrana na vodě, kurz potápění atd. V letošním roce se pak spolu s ostatními členy jednotky aktivně účastnil boje s onemocněním covid-19, když pomáhal přerozdělovat zdravotnický materiál.

SDH Svítkov – Popkovice použije podporu jednak na vybavení mladých hasičů na závody v požárním sportu, ale hlavně na soutěže TFA Junior, kde se účastní soutěží i mimo Pardubický kraj. Finanční prostředky budou použity také na pořízení dresů a závodních rukavic nutných pro účast v soutěžích.

## FbK Orlicko-Třebovsko

Podporu 10 000 Kč pak získal pro nové naděje florbalového týmu FbK Orlicko-Třebovsko dispečer ze Šmídl s.r.o. Daniel Suchý, který v klubu funguje jako trenér mládeže. Společně s kolegy z vedení týmu se snaží dětem dopřát ty nejlepší podmínky k trénování, a jak sám přiznává, leckdy je těžké mládež k pohybu vůbec přitáhnout. Finanční podporu použije na nákup sportovního vybavení, tedy na různé kužely, erární florbalové hole, florbalové míčky nebo vybavení pro gólmány.





## Azylový dům Centra J. J. Pestalozziho v Chrudimi

Posledním projektem, který v uplynulém kole získal podporu 10 000 Kč, je Azylový dům Centra J. J. Pestalozziho v Chrudimi. Tento projekt navrhla manažerka personalistiky Holdingu Šmídl Edita Gabrielová. Azylový dům v Chrudimi funguje od roku 2012. V současné době je to jedno ze dvou zařízení tohoto typu v Pardubickém kraji, která poskytují pomoc a podporu rodinám s dětmi, a to nejen matkám samoživitelkám, ale i otcům samoživitelům či celým rodinám. Zároveň jde o jedno ze dvou zařízení registrovaných v tomto kraji pro oběti domácího násilí. Od roku 2019 v Azylovém domě nabízí rodičům možnost využít spolupráci s odborným pracovníkem zaměřujícím se na práci s dětmi. V důsledku nedostatku financí, způsobeného koronavirem, byla však tato aktivita omezena. Částka, kterou Azylový dům získal, bude použita právě na další rozvoj práce s dětmi.



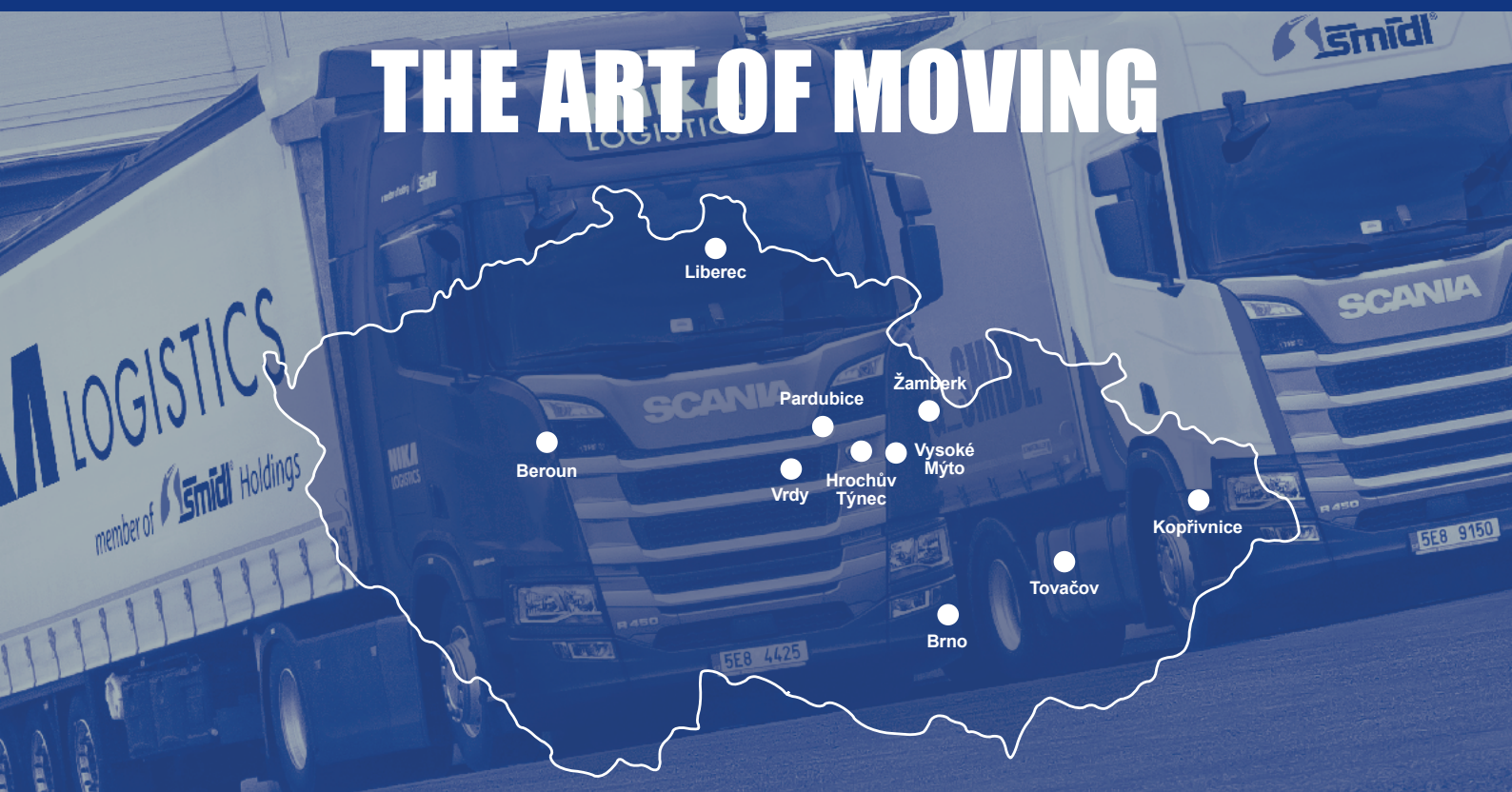
[WWW.SMIDL.CZ](http://WWW.SMIDL.CZ)

-  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