

# UMĚNÍ POHYBU

Novinky a zajímavosti  
ze světa Holdingu Šmídl

**Kateřina Hořeňovská**

Kolona Východ letos poroste.

*Čtěte na straně 6*

**Miroslav Krýsa**

Projekt mezinárodního obchodu.

*Čtěte na straně 8*

**Daniel Kopecký**

Chceme být na technologické špičce.

*Čtěte na straně 14*

# Umění podpory 2020/2021

## 2020/2021

I v letošním roce pokračujeme v našem unikátním projektu Umění podpory, v rámci kterého čtvrtletně odměňujeme vybrané projekty, které nám navrhnou naši zaměstnanci. Pojdme se podívat na výsledky letošního prvního kola, ve kterém **3 vítězné projekty** získaly shodně částku 15 000 Kč.



### Karel Šťastný

Karel Šťastný pracuje v tovačovské pobočce NIKY Logistics jako řidič VKD již devátým rokem. Ve svém volném čase se věnuje olympijskému amatérskému boxu. Vzhledem ke svému věku a loňskému vážnému úrazu ruky již aktivně nesoutěží, ale udělal si trenérskou licenci. „Máme malou, ale docela dobře zařízenou boxárnu a velké množství aktivních členů včetně mládeže. Příspěvek využijeme na modernizaci vybavení boxárny, obnovu pomůcek a na reprezentační dresy pro mládež. Máme štěstí, že jsou u nás firmy jako Holding Šmídl, díky jejichž projektům mohou malé sporty nejen přežívat, ale dostat se i na vyšší úroveň,“ uvedl Karel Šťastný.



### Lumír Salač

Lumír Salač pracuje jako řidič ve Šmídl s.r.o. Kromě toho je vášnivým modelářem, který ve volném čase staví modely kamionů. Na modelářských vystoupeních díky tomu propaguje Šmídl hned dvakrát: jako řidič i jako modelář. Nyní se chystá na stavbu dalšího kamionu, tentokrát v barvách NIKY. „Model bude vybaven sklápěčím návěsem a bude navíc schopen i jízdní ukázky. Cena za stavbu takového modelu se jen v materiálu vyšplhá na téměř 20 tisíc korun,“ uvedl Lumír Salač, kterého jsme podpořili také proto, že se podílel na akci Vánoční kamion dětem pořádané naší společností.



### Soňa Zahradníková

Soňa Zahradníková pracuje na pozici manažerky dopravy logistiky v Logistickém centru Vysoké Mýto. Její velkou vášní je fotbal, který aktivně provozuje v FK Choceň Spartak – Ženy. Právě tento třetiligový tým získal díky nominaci od Soni naše hlasy. Finance použije na podporu mladých spoluhráček, na nové dresy a další vybavení pro trénování: kužele, překážky, nové míče, vybavení lékárničky.

# Co vás v tomto čísle čeká?



strana

2

**Umění pohybu  
2020/2021**



strana

4

**Příběh  
Kariéerní růst  
Soňa Zahradníková**



strana

6

**Rozhovor  
Plány kolony Východ  
Kateřina Hořeňovská**



strana

8

**Obchod  
Projekt mezinárodního obchodu  
Miroslav Krýsa**



strana

10

**Rozhovor  
Trenér řidičů  
Michal Kuvik**



strana

12

**Personalistika  
Nábor řidičů v době pandemie  
Edita Gabrielová**



strana

12

**Představujeme  
Projektový specialista  
Daniel Kopecký**

Vážené kolegyně, vážení kolegové,

dnes Vám chci především poděkovat za vysoké pracovní nasazení a součinnost při dodržování koronavirových opatření. Sami víte, jak je dnešní doba nevyzpytatelná a že vyžaduje další povinnosti nad rámec toho, na co jsme byli zvyklí.

Velký dík patří zejména řidičům, kteří kvůli testování a všudypřítomným kontrolám na hranicích neprožívají právě lehké období. Zároveň zde nemohu nevyzdvihnout také personální, obchodníky, dispečery, skladníky a ostatní kolegy, kteří nepodléhají všeobecné skepsi a snaží se odvádět svou práci na 100 %. Navíc se ke mně z různých stran dostávají informace, že vnitřní spolupráce probíhá i v této složité době na velmi dobré úrovni, že si vzájemně dokážeme vycházet vstříc a táhnout za jeden provaz. Tyto informace mi v kontextu ostatních zpráv z „okolního světa“ dodávají optimismus.

Vedení společnosti pak dělá vše pro to, abychom současnou dobu přestáli bez větších ztrát. Investujeme do nákupu nových kamionů a hledáme nové zakázky i pracovníky, kteří je budou realizovat.

Ještě jednou Vám děkuji, společně to zvládneme.

Martina Šmídlová





Soňa Zahradníková

## Rozhovor

# sklad

## V pětadvaceti manažerkou dopravy logistiky. Přečtěte si příběh Soni Zahradníkové

Soňa Zahradníková chtěla být odmala veterinářkou. Vystudovala střední veterinářskou školu a šla pracovat do soukromé ordinace. Po roce, na doporučení tatínka, našeho řidiče, nastoupila na pozici **dispečera skladu**. A od té doby už je součástí našeho holdingu.

### Doprava je vnímána spíše jako mužský obor. Jak jste se k ní dostala?

Úplnou náhodou, jak už to v životě často bývá. Vlastně by mě nikdy nenapadlo, že budu v dopravě pracovat, neměla jsem k ní žádný bližší vztah. Ještě do teď vzpomínám, že když jsem do Šmídlu nastoupila, neznala jsem ani termín „eurovka“. Vždy mě to rozesměje. Vystudovala jsem totiž střední „veterinu“ a po roce v soukromé veterinární ordinaci, což nebyla procházka růžovým sadem, jsem hledala stabilní příjem. Můj táta už ve Šmídlu pracoval, a tak mi řekl o volné pozici dispečera. Odpověděla jsem tedy na inzerát a přihlásila se. Sice to nevyšlo, ale zhruba za týden mi zavolali z personálního a nabídli pozici dispečera skladu. Rozhodla jsem se to zkusit a práce ve Šmídlu mě chytla. Po třech letech jsem dostala nabídku přejít na logistiku jako dispečer a nyní už přes rok zastávám pozici vedoucí.

### Nechybí Vám péče o zvířata?

O práci veterinářky jsem měla trochu jiné představy. Chtěla jsem totiž ošetřovat velká zvířata, ale dostat se k nim

nebylo vůbec snadné. Pro začátek jsem tedy chtěla začít ve veterinární ordinaci, ale tam to bylo hlavně o očkování psů a koček, což mě úplně nenaplnovalo. Zvířata jsou pořád mým velkým koníčkem, ale v dopravě jsem se našla a už si nedovedu představit, že bych obor změnila. V dubnu to bude pět let, co pracuji ve Šmídlu, a pořád mě to baví. Máme úžasný kolektiv, práce je různorodá, a hlavně jsem pořád v kontaktu s lidmi, což mi vyhovuje, protože jsem velký extrovert.

### Jak reaguje Váš otec, je na Vás hrdý?

Určitě ano. Často se ve firmě setkáváme a někdy si děláme legraci, že jsem vlastně jeho nadřízená. Ve Šmídlu pracuje zhruba devět let, dříve jezdil MKD a nyní je u nás na logistice.

### Co Vás na práci baví?

Ze začátku jsem měla strach, že jsem na tuto pozici moc mladá a lidé mě nebudou brát vážně. Naštěstí jsem narazila na skvělé kolegy, kteří se mnou stoprocentně spolupracují a nemají problém s tím, že mají mladšího vedoucího, a navíc ještě ženu. Je to právě již

zmíněná pestrá náplň práce, komunikace s lidmi, a vůbec jejich společnost, která je pro mě důležitá. Vyhovuje mi, že každý den dělám něco trochu jiného. Mám kolem sebe lidi, kteří mě podporují a s nimiž si navzájem vycházíme vstříc. Práce nám jde díky tomu dobře od ruky. Navíc mne opravdu naplňuje, když vidím, že jsou lidé kolem mě spokojení.

### To zní optimisticky, zvlášť v dnešní pandemické době...

Situace kolem koronaviru samozřejmě zasáhla i nás. Jednak administrativně, jelikož musíme vyplňovat celou řadu formulářů navíc, ale hlavně personálně, když musíme reagovat na výpadky našich kolegů nebo rušit obchodní schůzky se zákazníky. Do toho řeším testy řidičů a kolony na hranicích, což jsou starosti navíc, ale snažím se zachovat pozitivní přístup. Důležité je, že máme pro lidi práci a že mají jistotu dobrého a stabilního příjmu. Mým cílem je udržet stabilitu chodu logistiky, a to i za situace, kdy byly některé kontrakty omezeny. Je to určitě výzva, ale nesmíme se z toho hrodit.

**Do jaké míry Vás ovlivňuje zvýšená nemocnost související se současnou pandemií koronaviru?**

Určitě je to problém, jelikož hodně realizujeme denní rozvozy a spousta našich přeprav na sebe navazuje. Někdy se stane, že nám ráno řidič zavolá hodinu před příchodem, že nemůže přijít do práce, a my musíme bleskově reagovat a řidiče nahradit, abychom dostáli svým závazkům. Často kvůli tomu úplně překombinujeme celodenní plán. Například u vnitrozávodové přepravy musí řidič vykonávat celou řadu povinností, a proto není jeho nahrazení tak jednoduché, jak by se mohlo vzhledem k ujetým kilo-

metrům zdát. Často také musíme nahradit řidiče jiným, který nemá s touto konkrétní přepravou zkušenosti, a já kvůli tomu potom strávím celý den telefonováním. Za velký posun kupředu proto považuji testování, které u nás ve Vysokém Mýtě probíhá plošně již každý týden a odhalilo kolegy, kteří ani nevěděli, že jsou pozitivní. Velmi bych proto chtěla poděkovat všem našim řidičům, kteří s námi v této situaci skvěle spolupracují, čímž nám samozřejmě ušetří dosti práce a vrásek. Bez dohadů a diskuzí podstupují ochotně testy i vícekrát týdně.

**Kariéru máte v podstatě ještě před**

**sebou, kam byste to chtěla „dotáhnout“?**

Nad tím momentálně nepřemýšlím. Samozřejmě, jako každý, i já mám své priority a cíle, ale vzhledem k tomu, že mě kdysi ani nenapadlo, že bych mohla dělat manažerku dopravy na logistice, tak to asi nemá smysl moc plánovat. Život nám to stejně v určitých dávkách naservíruje sám a postupně, dle našich zásluh. Nyní jsem spokojená a řeším jen to, co je teď. Pracuji s lidmi, kteří mi rozumí a kvůli nimž chodím ráda do práce. Chtěla bych, aby nám to tady fungovalo i v téhle šílené době a abychom všechno společně, jako doposud, zvládli.

” *Ze začátku jsem měla strach, že jsem na tuto pozici moc mladá a lidé mě nebudou brát vážně. Naštěstí jsem narazila na skvělé kolegy, kteří se mnou stoprocentně spolupracují a nemají problém s tím, že mají mladšího vedoucího, a navíc ještě ženu.*



Kateřina Hořeňovská

## Rozhovor

# Kateřina Hořeňovská: Kolonu Východ chceme letos dostat do černých čísel

Kolona Východ měla v loňském roce ambiciózní plán: rozšířit počet „svých“ vozidel až na 30. **Plány ale zkřížila pandemie koronaviru**, která na tuto kolonu dolehla zřejmě nejvíce. Její vedoucí Kateřina Hořeňovská, která nastoupila do Šmídlu na konci roku 2019, se do budoucna přesto dívá optimisticky.

### Loňský rok byl v silniční dopravě hodně náročný. Jak pandemie ovlivnila kolonu Východ?

Kolona Východ se v loňském roce postupně rozšiřovala, ale bohužel ne tempem, které jsme očekávali. V jarní vlně pandemie jsme měli málo zakázek a poté, co se situace na trhu zlepšila, zase nemohli zahraniční zaměstnanci přijet do Čech. Složitější byl také jejich nábor, přibyla nám administrativa, která je v porovnání například s Polskem katastrofální. Všechno trvá násobně déle.

### Pokud ještě někdo nezná kolonu Východ, můžete ji prosím ve zkratce představit?

V koloně Východ máme, kromě jednoho, pouze řidiče hovořící rusky, a to převážně z Ukrajiny, ale několik jich pochází také z Ruska. Tento rok bychom chtěli mít v naší koloně celkem 23 zaměstnanců a stejný počet vozidel. Když jsem nastupovala, měli jsme 12, přechodně i osm, aut, ale od té doby jejich počty už jen navyšujeme. Několik řidičů, kteří začínali v koloně Východ, kde se osvědčili,

a rozumí česky, se časem přesunulo do jiných kolon.

### Co brání většímu rozvoji kolony Východ?

Největším problémem je nabrat spolehlivé řidiče, ale to ostatně platí i v ostatních kolonách. Zkušených řidičů je na domácím pracovním trhu bohužel nedostatek a ani v zahraničí to není o moc lepší. Od nového roku máme svého prvního zákazníka, což nám jistě pomůže vylepšit hospodaření, ale bohužel pro něj zajišťujeme jen krátké přepravy, převážně do Německa. Pro náš další rozvoj bychom proto potřebovali získat dalšího partnera se vzdálenějšími destinacemi. Ve srovnání s rokem 2020, kdy bylo na volném trhu k dispozici jen málo přeprav, a ještě špatně placených, a i v ostatních kolonách byl nedostatek zakázek od smluvních partnerů, se situace našťáší zlepšuje. Navíc mají letos kolegové z kolon IT a FR přeprav nadbytek, a proto některé zakázky vytěžuje naše kolona, což našemu hospodaření také pomáhá. Za tuto spolupráci, která je výhodná pro obě strany, jsem velmi

vděčná. Již na konci loňského roku jsme byli v kladných číslech, která si chceme udržet. Díky plánovanému rozšíření počtu vozidel bychom pak v letošním roce mohli dosáhnout ještě lepšího hospodářského výsledku naší kolony. Samozřejmě bude záležet na situaci kolem covidu-19 a na souvisejících opatřeních, která nás významně ovlivňují. Například dnes, když přijede zahraniční pracovník z dovolené do Čech, musí jít automaticky na pět dní do karantény, což nám zvyšuje náklady a komplikuje práci.

### Zmínila jste, že je obtížné sehnat řidiče, jak tedy nábor řešíte?

Dříve jsme využívali služeb personálních agentur, ale ukázalo se to jako slepá cesta, která s sebou nese celou řadu problémů: agentury jsou drahé a často nedodrží to, co slíbily. Pokud už se nám podařilo touto cestou nějaké řidiče zaměstnat, většinou nikdy nejezdili v Evropské unii. A to je pak velmi náročné pro dispečera, který musí neustále kontrolovat, zda řidič jede po správné trase. Navíc je mu potřeba detailně vysvětlovat, co má



” Již na konci loňského roku jsme byli v kladných číslech, která si chceme udržet. Díky plánovanému rozšíření počtu vozidel bychom pak v letošním roce mohli dosáhnout ještě lepšího hospodářského výsledku naší kolony.

dělat ve firmách při nakládce a vykládce. Nyní proto sháníme řidiče, kteří již pracovali u nějaké jiné české nebo evropské dopravní společnosti, a snažíme se je k nám „přetáhnout“, což je i administrativně jednodušší. Při náboru řidičů využíváme také doporučení našich zaměstnanců. Jsme aktivní i v různých fórech, protože chceme, aby se o nás vědělo také v online světě.

**Předpokládám, že umíte velmi dobře rusky... Kde jste vlastně působila před nástupem do Holdingu Šmídl?**

Ruštinu jsem se učila ještě na škole, kde jsem získala potřebné základy. Pak jsem s ní přišla čas od času do kontaktu i ve svém předchozím zaměstnání, kde jsem strávila 20 let, z toho 9 na pozici vedoucí logistiky.

Po tak dlouhé době jsem již cítila, že se potřebuji posunout dál, a proto jsem hledala novou výzvu. Ve Šmídlu tehdy sháněli rusky mluvícího vedoucího kolony a já tuto výzvu přijala. Samozřejmě jsem se musela spoustu věcí doučit. Naštěstí je jedním z mých kolegů rodilý mluvčí Kyrýlo Serbin, který mi pomáhá zejména při řešení technických otázek, jelikož některé odborné termíny zatím neznám. Když mi tedy řidič zavolá, že má technický problém na autě, odkazuji ho právě na Kyrýla. V začátcích, které nebyly snadné, mi byli oporou i další kolegové, kteří se mi snažili se vším pomáhat a předali mi své zkušenosti.

**Zeptám se ještě naopak: nemají rusky mluvící řidiči problémy s komunikací u zákazníků? Předpokládám,**

**dám, že jezdí i do zemí, kde se rusky nemluví...**

Je to tak. Kolona Východ opravdu neznamená, že bychom jezdili jen tam, kde se mluví rusky. Naši řidiči zajišťují běžné zakázky, se kterými většina z nich jezdí po celé Evropě. Soustředíme se hlavně na Německo, Itálii a Francii. A třeba v německých skladech nebývá s ruštinou skoro žádný problém, jelikož v nich pracuje spousta zahraničních zaměstnanců z Ruska, Běloruska nebo Ukrajiny. Někteří řidiči z kolony Východ navíc umí anglicky anebo si prostě dokáží nějak poradit. A pokud ne, tak nám zavolají, a my vše vyřešíme po telefonu. To se ale stává jen výjimečně. Naši řidiči si velmi váží práce, chtějí jezdit a vydělat si. Téměř všichni se opravdu snaží a já i kolega Kyrýlo jsme s jejich prací spokojeni.



Miroslav Krýsa

## Miroslav Krýsa: Nový Projekt mezinárodního obchodu nám umožní maxi- málně podpořit získání importních přeprav

Pokud se podíváme do makroekonomických čísel, snadno zjistíme, že je Česká republika zemí exportní. Pro nás jako dopravce to znamená, že o importní zakázky a s nimi spojené další služby musíme více bojovat. Kamiony prostě nemohou jezdit domů (polo)prázdné a řidiči nechtějí v zahraničí čekat na to, až se nám podaří zajistit importní přepravu. **Nový Projekt mezinárodního obchodu** nám má pomoci tuto situaci co nejdříve vylepšit.

V rámci tuzemského trhu je Holding Šmídl jednou z nejznámějších dopravně-logistických společností, ale v zahraničí tomu tak zatím bohužel není. Proto jsme se rozhodli posílit naše napojení na firmy, které importují své výrobky a zboží do Česka. Díky několikaměsíční spolupráci provozu a obchodního oddělení se nám podařilo stanovit hlavní země a destinace pro oslovení potenciálních partnerů. Abychom mohli naše cíle v těchto oblastech naplnit, spustili jsme na konci loňského roku nový Projekt mezinárodního obchodu.

### Nové zákazníky hledáme aktivně sami

Nyní tedy před sebou máme dlouhodobý úkol: oslovovat a získávat zahraniční zákazníky, kterým chceme nabídnout kromě importních přeprav řadu dalších služeb s přidanou hodnotou. Například skladování, crossdocking nebo distribuci zboží. Realizace

není snadná, jelikož v současné pandemické situaci, která s sebou nese omezené možnosti cestování, jde o mravenčí práci. „Mezi naše prioritní destinace patří země, kde se pohybuje nejčastěji: tedy Německo, Belgie, Francie, Rakousko a nově i Velká Británie. Zde se postupně snažíme navázat spolupráci s novými klienty, a to i s těmi, kteří nemají v České republice pobočku, popřípadě s mezinárodními firmami, jejichž pobočky působí nezávisle,“ popisuje Miroslav Krýsa, vedoucí projektu.

### I v zahraničí máme co nabídnout

Jako jeden z mála dopravců nabízíme jak závoz materiálu do výroby, tak skladování a následný vývoz hotových výrobků. Naše vlastní logistická centra představují velkou konkurenční výhodu. Chceme, aby nás zákazníci nebrali pouze jako dopravce, ale jako partnera, který je pro ně schopný zajistit celý

řetězec logistických operací. Prvním krokem je dát o sobě v zahraničí vědět. Každý člen obchodního týmu má nově na starosti určitou zemi nebo region, kterému se věnuje, a ve kterém oslovuje vybrané firmy. Hlavními zeměmi, na než se zaměřujeme, jsou Německo, Francie, Rakousko a Belgie. Všechny důležité informace se sbíhají v zákaznickém centru, kde se vyhodnocují, a obchodní oddělení s nimi následně pracuje.

### Pomáhají i zkušenosti z online obchodu

„Práce se zahraničními klienty je dlouhodobá a náročná. Než se dostaneme ke správným kontaktním osobám, trvá to často velmi dlouho, nebo se to ani nepodaří. Situaci komplikuje také současná pandemická situace, kdy musíme vše řešit na dálku. Osobní kontakt je přitom pro rozvoj dalšího byznysu a spolupráce naprosto klíčový,“ uvedl Miroslav Krýsa. „V loňském roce jsme



”

*Jako jeden z mála dopravců nabízíme jak závoz materiálu do výroby, tak skladování a následný vývoz hotových výrobků. Naše vlastní logistická centra představují velkou konkurenční výhodu.*

ale dokázali část obchodních aktivit přesunout do online prostředí a o totéž se snažíme i v rámci Projektu mezinárodního obchodu a mohou konstatovat, že se první výsledky již dostávají.“

### **Naším dalším cílem je posílení zahraničního marketingu**

Projekt mezinárodního obchodu nezačal od nuly, ale navázal na důkladnou a poctivou práci našich dispečerů. „Díky tomu můžeme oslovit jak potenciální partnery z logistiky, tak i místní dopravce a spedice. Případně kontaktujeme i zahraniční spediční firmy, které nepůsobí v České republice, a to u přeprav, kde bychom se napřímo ke klientům jinak nedostali. Chceme být prvním partnerem, na nějž se zákazník s důvěrou obrátí, a ne tím, ke kterému se zakázka dostane po přeprodání na trhu přeprav. V současné době se do povědomí těchto firem dostáváme zejména díky využívání sociálních sítí, především LinkedInu, kde se dokážeme dostat přímo ke konkrétní kontaktní osobě, které můžeme předložit naši nabídku na spolupráci. Abychom do budoucna zvýšili naše šance na získání dalších importních zakázek, chceme se v letošním roce zaměřit také na naši zahraniční prezentaci, přeložit webové stránky do vybraných jazykových mutací, publikovat informace v angličtině a obecně posílit marketing směrem k zahraničí,“ uzavřel Miroslav Krýsa.





Michal Kuvik

## Rozhovor

# Řidiči se musí neustále učit novým věcem, říká jejich školitel Michal Kuvik

Řidičům Šmídlu asi není potřeba Michala Kuvika dlouho představovat, potkali se s ním totiž prakticky všichni (řidičům NIKY Logistics je na obdobné pozici k dispozici Martin Severa). **Michal Kuvik má za sebou více než desetiletou praxi v mezinárodní kamionové dopravě, kde dosahoval velmi dobrých výsledků ve spotřebě nafty.** Díky tomu školí od roku 2012 v zásadách ekonomické jízdy další řidiče, a jak sám říká, „stále je čemu se učit“.

### Jak se spotřeba našich vozidel vyvíjí a proč je důležité ji snižovat?

Našemu holdingu se spotřebu pohonných hmot daří dlouhodobě snižovat. To je dáno dvěma faktory: nákupem nových vozidel s moderními motory a dlouhodobou snahou o dodržování pravidel ekonomické jízdy. Výsledkem našeho snažení je snižování každoroční průměrné spotřeby našich vozidel o 0,5 litru na 100 kilometrů, přičemž v loňském roce jsme se poprvé v historii dostali s celofiremním průměrem pod hranici 27 litrů na 100 kilometrů. Tento trend představuje kromě provozních úspor, které mimo jiné zvyšují naši konkurenceschopnost, také menší opotřebení vozidel. V neposlední řadě má nižší spotřeba výrazný ekologický efekt.

### Může tento trend pokračovat?

Snižovat spotřebu určitě nejde donekonečna, a ani to není naším cílem. Chceme však omezit nadspotřebu, která

vzniká v podstatě zbytečně. Jde o dlouhodobý proces, který začíná už u nábory řidičů. Noví kolegové totiž často nastupují s tím, že všechno umí a mají roky praxe. Když si potom ale společně sedneme do kabiny, často se nestačí divit: špatné nájezdy k rampě, nedostatečné předvídání situace v provozu, přílišné zrychlování nebo dobrzdování na poslední chvíli. Každý rok máme pár případů, kdy se kvůli špatnému jízdnímu stylu s řidičem na spolupráci nedohodneme. Ale stále platí, že žádný učený z nebe nespádl, a proto našim řidičům nabízíme kromě zácviku také pravidelné konzultace nebo jízdy se školitelem. S naprostou většinou řidičů pak nejsou starosti žádné. Díky výše zmíněným tréninkovým programům jsou řidiči jezdící ve Šmídlu nad průměrem běžného řidiče kamionu, kterého za volantem potkáváte. Na tomto přístupu si dlouhodobě zakládáme a věřím, že to cítí i samotní řidiči. Ostatně, mojí prací je hlavně být tu pro ně.

### Jak tedy s řidiči pracujete?

Každého řidiče čeká po nástupu takové kolečko: podepíše smlouvu, vyřídí si BOZP a já se s ním potom projedu. Není to ale tak, že bych s ním seděl celý den v kabině a koukal mu pod ruce. Projedeme se třeba deset kilometrů a já hned vidím, jestli řidič umí to, co tvrdí. Pokud je zkušený, může nastoupit rovnou na vlastní vozidlo. Pokud však mám nějaké pochybnosti, doporučím ho do zácviku. To není žádná ostuda, naopak. S naším zkušeným řidičem se nováček prvních pár dní střídá a během té doby si mohou vyměnit různé praktické tipy. Vše domlouváme individuálně. Dříve jsme provozovali i školicí centrum, určené pro více nováčků najednou, ale v současné pandemické době jsme museli tuto činnost bohužel pozastavit.

Kromě nových kolegů se samozřejmě setkávám i se stávajícími řidiči, kteří se ke mně dostanou v případě nějakého nestandardního chování. Postup je



„ Snižovat spotřebu určitě nejde donekonečna, a ani to není naším cílem. Chceme však omezit nadspotřebu, která vzniká v podstatě zbytečně.

stejný. Nejdříve se společně projedeme a hledáme, co by se dalo ještě zlepšit. Někdy se dokonce ozyvají sami řidiči.

#### **Je snazší dosáhnout dobré spotřeby s moderními vozidly?**

Teoreticky ano, ale rozhodující prvek je vždy mezi volantem a pedály. V rámci naprosto stejných typů kamionů evidujeme rozdíly ve spotřebě u jednotlivých řidičů plus minus dva litry na 100 kilometrů, takže to není jen o technice. Samozřejmě adaptivní tempomaty, automatické převodovky a další technické vychytávky práci řidiče podstatně zpříjemňují, ale je třeba umět je správně využívat.

#### **Školíte i zkušené řidiče při přechodu na nová vozidla?**

První školení absolvují všichni řidiči od dealera dané značky rovnou při předávání vozidel. Potřebují-li další, mohou se již obrátit přímo na mne. Pokud jde o ekonomickou a bezpečnou jízdu, pomůžu jim dostat z techniky maximum. Ovládání každého vozidla je třeba si trochu osvojit, i když už máte praxi. Stále

je tedy čemu se učit. Takže říct, že řidič v kamionu jen točí volantem, může jen ten, kdo to nikdy nezažil. Je to náročná práce, kterou nemůže dělat každý.

#### **Jakým způsobem vyhodnocujete jízdní styl řidiče?**

Máme vlastní systémy, které nám ukazují jízdní styl každého řidiče v závislosti na trase, kterou jede. U hornatých regionů samozřejmě počítáme s vyšší spotřebou. Navíc nám každá automobilka dává vlastní telematický systém přímo do vozidel. Většinu věcí tak vidíme doslova online a zbytek se dá vytáhnout z řídicí jednotky v kabině nebo návěsu. Neutají se v podstatě nic. Někdo může mít pocit, že se jedná o neustálý dohled ve stylu „Velkého bratra“, ale nic nesledujeme bezúčelně a podrobná data stahujeme z jednotek teprve v případě nějakých pochybností. Dá se na to dívat i opačně. Pokud se na vozidle nebo návěsu vyskytne provozní závada, tak díky tomu, že kupujeme výhradně novou techniku, se vše řeší v rámci záruky. Výrobci pak samozřejmě zkoumají, jestli závada nebyla

způsobena nesprávným zacházením, jelikož se na ni pak záruka nevztahuje. To, že řidič nikde nepochybil, jsme schopni dokázat právě díky tomu, že máme k dispozici telematická data.

#### **S negativními reakcemi ze strany řidičů se tedy nesetkáváte?**

Mám na starosti zhruba 250 řidičů. Každý jsme samozřejmě jiný, ale naši řidiči obecně chápou, že jsem tady pro ně. Snažím se je spíše motivovat než nějakým způsobem stresovat. Každý za mnou může přijít, dáme si kafe a všechno v klidu probereme. Žádné poučování. Prostě si vyzkouší moje doporučení a sami vidí, jestli mají smysl. Většinou si díky mým radám za volantem ušetří i dost nervů. Firma naší velikosti už musí na efektivitu dbát, protože jinak by nám vznikaly zbytečné ztráty a nebyli bychom schopni konkurovat zejména zahraničním společnostem, které úspor dosáhnou třeba na mzdách řidičů. Mojí výhodou pak je, že jsem sám dlouho jezdil. Bez této zkušenosti bych svou práci dělat nemohl.



Edita Gabrielová

## Rozhovor

# Představujeme: Edita Gabrielová

**Začátek byl náročný, ale časem přišlo zklidnění. Edita Gabrielová hodnotí svůj první rok ve Šmídlu.** Manažerka personálního oddělení Edita Gabrielová k nám nastoupila přesně před rokem, během první vlny pandemie. Jak hodnotí uplynulý rok a co je pro ni aktuálně největší výzvou?

**Loňský rok byl poznamenán pandemií koronaviru, což se dotklo práce nás všech. Zůstal pro vás největším úkolem nábor nových řidičů?**

Nábor nových zaměstnanců, což v našem oboru znamená především řidičů, je dlouhodobě velkou výzvou. Najít zkušené kolegy na tuto pozici je jeden z nejtěžších úkolů a pandemie situaci na trhu práce ještě zhoršila. Paradoxní také bylo, že jsem jako první po svém nástupu musela obsadit pozice ve „svém“ personálním oddělení, které se po odchodu čtyř zaměstnankyň částečně rozpadlo. Vše se naštěstí podařilo rychle vyřešit, oddělení jsme stabilizovali a mohli zase začít naplno fungovat.

**Předpokládám, že nábor řidičů, který je dlouhodobě komplikovaný, zůstává prioritou číslo jedna i v letošním roce.**

Ano, je to tak. Řidičů je na trhu práce dlouhodobě nedostatek a situace kolem koronaviru na tom nic nezměnila, spíše naopak. Bohužel se nám

v loňském roce nepodařilo zcela splnit naše cíle, a to i přesto, že byla bilance mezi nově přijatými a odcházejícími řidiči vyrovnaná. Důvodem bylo rozšíření počtu vozidel v holdingové flotile, které skutečnou potřebu řidičů navýšilo. Děláme vše pro to, aby naše auta nezůstala stát, a tak je pro nás zajištění dostatečného počtu řidičů prioritou číslo jedna.

**Jaký vliv měla pandemie na odchody zaměstnanců řidičů?**

Fluktuace nebyla vyšší než v minulých letech. Práce řidiče je totiž náročná, a ne každý ji zvládne vykonávat v kvalitě, kterou ve Šmídlu požadujeme. V současné situaci to mají řidiči ještě těžší: někteří se musí testovat i třikrát týdně, přibýlo jim administrativy. To je samozřejmě nepříjemné a náročné, zejména psychicky. Stává se i to, že řidič má v ruce dokument, který potvrzuje, že je negativní, ale po jeho předložení na hranicích se od kontroly dozví, že byl vystaven na špatném formuláři. Potvrzení o negativním testu má na-

víc omezenou platnost a bohužel se již vyskytly případy, kdy řidič stanovenou lhůtu překročil a vstup do Německa mu nebyl umožněn. Všechny tyto nové povinnosti působí na práci řidiče velmi negativně.

**Takže práce řidiče je ještě náročnější než dříve?**

Tlak je opravdu obrovský, zejména kvůli výše uvedeným komplikacím s testováním. Řidič do poslední chvíle neví, zda ho přes hranice vůbec pustí a zda má všechno v pořádku. Snažíme se proto řidiče v rámci personálního oddělení maximálně podporovat a vycházet jim všemožně vstříc. U všech testovacích míst navíc nelze s kamionem zcela bezproblémově zaparkovat, a proto vyhledáváme taková místa, která jsou pro řidiče snadno dosažitelná. Pomáháme jim s administrativou a v této nelehké době především dbáme na jejich zdraví a zajišťujeme distribuci ochranných pomůcek a dezinfekce. Pro nikoho z nás to není jednoduchá situace, ale musím říci, že pozitiv-

ních případů jsme naštěstí měli jen v řádu jednotek.

### **Je tedy nábor nových řidičů nyní těžší?**

Možnosti firemní prezentace jsou v této „koronavirové“ době velmi omezené, což nábor komplikuje. Vypadly nám veletrhy práce, různé hromadné akce, vhodné pro nábor, prezentace ve školách apod. Chybí nám rovněž osobní kontakt a možnost setkávat se. Nové kolegy jsme nabírali také díky doporučení našich stávajících řidičů, avšak kvůli omezování sociálních kontaktů z důvodu pandemie je tento zdroj rovněž omezen. Náborové aktivity tak nyní musíme realizovat pouze v online světě, a proto jsme se na tuto oblast velmi zaměřili a snažíme se být vidět všude tam, kde to jde – nejen na sociálních sítích.

### **Řidiči dálkových autobusů, kteří jsou dnes bez práce, by stavy hol-**

### **dingových řidičů doplnit nemohli?**

Jejich práce je sice podobná, ale jen na první pohled. Řidiči autobusů nejsou zvyklí na naši složitější administrativu a na práci s nákladem nebo naším telematickým systémem. Máme informace z trhu, že jsou některé menší dopravní firmy v horší ekonomické kondici a musely začít propouštět. Snažíme se tedy tyto řidiče oslovit, ale bohužel ne každý chce jezdit „mezinárodou“ či vydržet tempo velké firmy. Nejvíce odchodů máme právě u nezkušených řidičů, často ještě ve zkušební době. Při náboru právě proto oslovujeme hlavně zkušené řidiče, které můžeme rovnou posadit za volant našich kamionů.

### **Prostor na školení nezkušených řidičů tedy nyní není?**

Bohužel ne. Musíme totiž minimalizovat kontakty na pracovišti a dělat maximum pro to, aby se u nás virus nešířil. Dovolím si konstatovat, že

se nám to daří, k čemuž nám také pomáhá pravidelné testování všech zaměstnanců. Připravili jsme se na něj důkladně a začali s ním dokonce dříve, než nám to uložil zákon. Plošné testování jsme realizovali ve všech našich pobočkách a budeme ho pravidelně opakovat. Skoro vše si zařizujeme sami a na vlastní náklady. Nejedná se o zanedbatelné částky, ale zdraví našich zaměstnanců je pro nás prioritou.

### **Jaké máte cíle pro letošní rok?**

Naším cílem je především minimalizovat odchody stávajících řidičů a tím stabilizovat tým největší skupiny našich zaměstnanců. Chceme zajistit požadovaný počet řidičů pro naše vozidla, a to jak ve Šmídlu, tak v NICE. Věřím, že současné ztížené pracovní podmínky překonáme a že se situace vrátí do běžných kolejí nejen v práci, ale také v mimopracovním životě.

” *Řidičů je na trhu práce dlouhodobě nedostatek a situace kolem koronaviru na tom nic nezměnila, spíše naopak.*





Daniel Kopecký

## Rozhovor

# Představujeme: Daniel Kopecký

Projektový specialista Daniel Kopecký je čerstvou posilou našeho týmu.

Co přesně jeho pozice obnáší a jaké má pro tento rok cíle?

Zeptali jsme se...

**Náplň práce projektového specialisty si laik zřejmě moc nepředstaví, můžete nám prosím Vaši práci popsat?**

V rámci holdingu mám na starosti zpracovávání dat a optimalizaci technických řešení. Konkrétně jde o správu, optimalizaci a vývoj dopravních a telematických systémů, které holding využívá. Mým hlavním úkolem je zpracovat a vyhodnotit co nejvíce provozních informací. Vedení holdingu pak na jejich základě přijímá opatření, která povedou k úsporám finančních prostředků nebo firemních prostor. Společně s holdingovým oddělením dopravních systémů se snažíme o zjednodušení práce našich kolegů.

**Šmídl byl ve srovnání s ostatními společnostmi holdingu v digitalizaci nejdále. Nejdou tedy stávající řešení použít v celém holdingu?**

Tak jednoduché to bohužel není, protože každá společnost v holdingu má svá specifika. I mezi Šmídlm a NIKOU existuje celá řada odlišností, ale hledáme nová řešení, která mohou být použita v obou společnostech. Rozhodující je pro nás především

inovativnost a komplexnost řešení. Ale i nám je jasné, že kolona Mechanizace v NICE nemůže být hodnocena podle stejných kritérií jako kolona MKD, ať již ve Šmídlu, nebo NICE.

**Je tedy vůbec možné dosáhnout ideálního stavu a mít jeden komplexní systém, nebo jde spíše o proces, který se neustále vyvíjí?**

Z pohledu technologií v dopravě je stále co zlepšovat a posouvat vpřed. Svět se vyvíjí stále rychleji a logistika je ukázkovým příkladem: dříve neexistoval obor, který by se konkrétně zabýval telematikou a informačními systémy v dopravě. Dnes je tomu však jinak. Nároky na digitalizaci a automatizaci se stále zvyšují, a když vidím rychlost vývoje, začínám věřit, že vize autonomních systémů, a jednou třeba i vozidel, již není budoucností zcela vzdálenou.

**Neztrácí se tím z práce řidiče určitá svoboda?**

Bohužel asi ano. Hlavní příčiny vidím v tlaku na maximální efektivitu, v agresivní konkurenci a neustálém boji o zakázky. Kdybyste dnes chtěli jezdit stejně svobodně jako v osmde-

sátých letech, nemáte šanci na trhu přežít. Ale má to i pozitivní stránku. Díky používání informačních systémů dokážeme našim řidičům výrazně zjednodušit jejich práci, a to zejména v oblasti administrativy. Zní to možná banálně, ale je potřeba si uvědomit, že řidičům v posledních letech přibyla spousta „papírování“, musí splňovat celou řadu legislativních podmínek a zpracovat velké množství informací. A proto jsme se rozhodli na tuto oblast více zaměřit.

**Čím podle Vás moderní technologie zlepšily podmínky v dopravě nejvíce?**

Určitě tím, že řidiči dnes nemusí vykazovat tolik věcí v papírové podobě. Hodně dat se navíc ukládá do systému automaticky, díky čemuž dochází k menšímu výskytu chyb a minimalizují se technické nesrovnalosti na vozidle. Již dnes dokážeme na dálku poznat, že má vozidlo jakýkoliv technický problém, díky čemuž jej můžeme začít okamžitě řešit a tím předejít vážnějším potížím. Předpokládám, že tyto nové a unikátní technologie budou za pár let běžné jako například GPS. Naším cílem je nezaspat dobu

a nenechat konkurenci získat technologický náskok.

### **A jak na to reagují samotní řidiči?**

Je to hodně individuální, asi jako u každé změny. Nové technologie jsou největším problémem zřejmě pro naše nejstarší řidiče, kteří mají před odchodem do důchodu. I mezi nimi však najdeme výjimky, a proto bych nerad příliš zobecňoval. Mladší generace kolem 40 let už bere informační systémy jako samozřejmost. Je to „něco“, co jim pomáhá a usnadňuje práci, ale hranice mezi přínosem a přílišnou kontrolou je i pro ně velmi tenká. Za sebe mohu říct, že nejméně

problémů s přijetím moderních technologií mají mladí řidiči, kteří vše vnímají jako výzvu a snaží se dokázat, že zvládnou splnit očekávání. Obecně lze konstatovat, že řidiči chápou, že naším cílem není nesmyslně je sledovat a kontrolovat, ale že se sna-

žíme minimalizovat provozní ztráty a napomoci jim k lepším výkonům. A to je v krizi, kterou nyní procházíme, dvojnásob důležité. I díky tomu se na trhu prosazujeme a máme dostatek práce.

” *Nové technologie jsou největším problémem zřejmě pro naše nejstarší řidiče, kteří mají před odchodem do důchodu. I mezi nimi však najdeme výjimky, a proto bych nerad příliš zobecňoval. Mladší generace kolem 40 let už bere informační systémy jako samozřejmost.*





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

 Šmídl s.r.o.

 Šmídl Provozní Holding s.r.o.

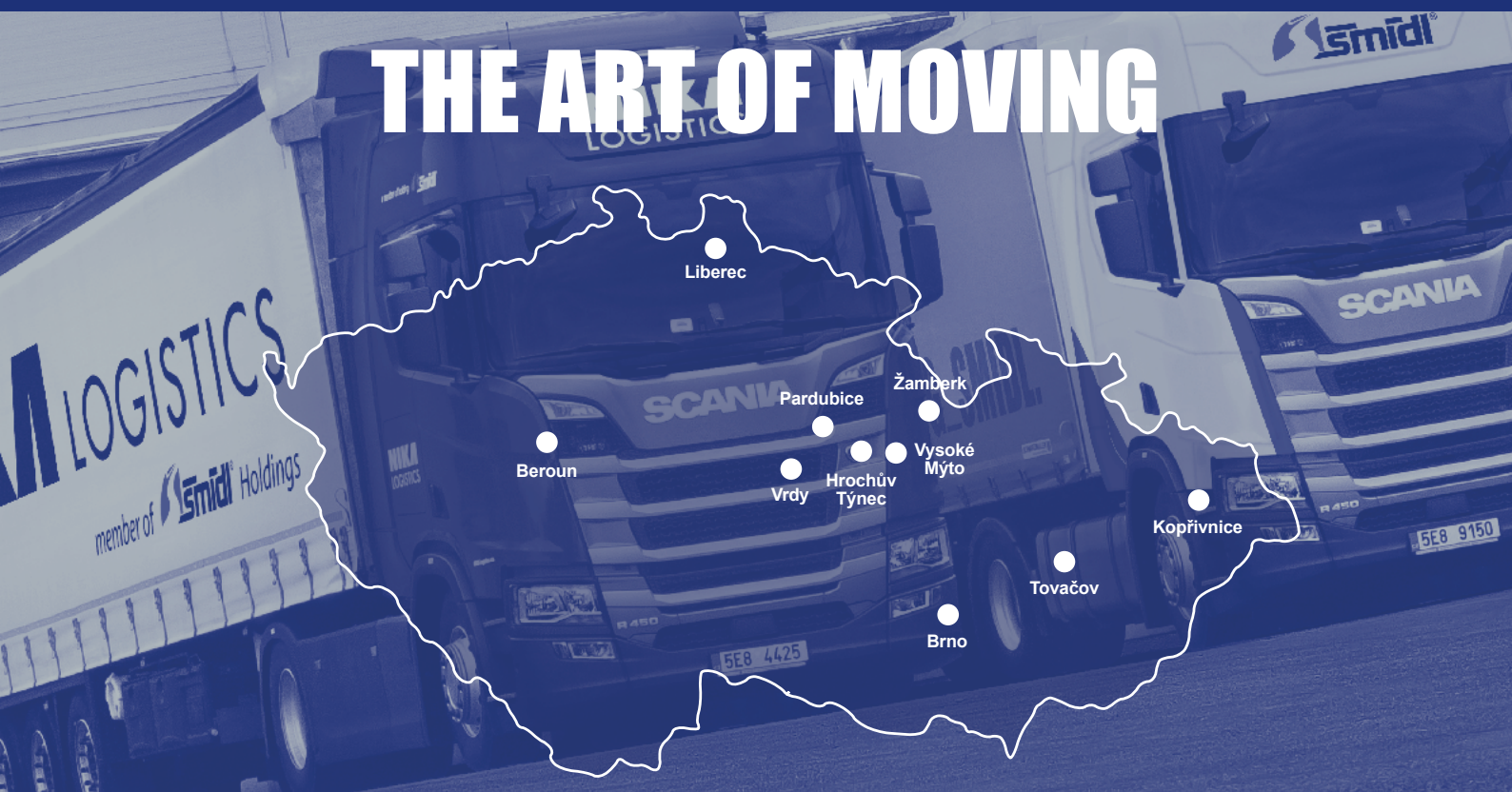


[WWW.NIKALOGISTICS.CZ](http://WWW.NIKALOGISTICS.CZ)

 NIKA Logistics

 NIKA Logistics a.s.

# THE ART OF MOVING



Liberec

Pardubice

Žamberk

Beroun

Vrdy

Hrochův Týnec

Vysoké Mýto

Kopřivnice

Tovačov

Brno