Magazín společnosti Šmídl Provozní Holding s.r.o.

č. 1/2020

UMĚNÍ POHYBU

Novinky a zajímavosti ze světa Holdingu Šmídl

Juraj Hargaš & Eduard Šneidar

Tři otázky pro naše ředitele dopravy

Čtěte na straně 8

Kolona mechanizace

Loňský rok ve znamení práce i investic

Čtěte na straně 12

Generální ředitel Radek Odstrčil

Plány holdingu na rok 2020

Čtěte na straně 14

Vánoční kamion opět rozdával radost. Děkujeme zaměstnancům a obchodním partnerům za podporu.

Každý rok naplníme jeden z našich návěsů vánočními dárky, abychom je předali dětem, jež nemohou trávit Vánoce tak, jak by si přály. Loni jsme v rámci této tradiční akce navštívili ve dnech 18. a 19. prosince stacionáře, azylové domy a nízkoprahová zařízení. Všude jsme přivezli nejen spoustu dárečků, ale hlavně dobrou náladu a vánoční atmosféru. Moc děkujeme všem zaměstnancům, kteří se na loňském, sedmém ročníku dobrovolně podíleli. Podívejte se na několik fotografií a zapojte se do příštího ročníku i Vy – má to smysl!

Stacionář v Ústí nad Orlicí

Stacionář v Ústí nad Orlicí

Cesta pro rodinu, Žamberk

Realizační tým

Šance pro tebe, Hrochův Týnec

Cesta pro rodinu, Žamberk

Stacionář Berenika, Vysoké Mýto

Co vás v tomto čísle čeká?

strana 4
Umění podpory
Jak dopadlo druhé kolo?

strana 6
EKO program - vyhodnocení ekologických projektů pro rok 2020

strana 8
Rozhovor
Tři otázky pro naše ředitele dopravy

strana 10
Referenční spolupráce - WIENERBERGER

strana 12
Kolona mechanizace: Jaký byl uplynulý rok?

strana 14
Radek Odstrčil: Plány na rok 2020

strana 15
Pojistné události - pomáháme řidičům je řešit

Vážení a milí zaměstnanci,

v letošním roce oslaví naše společnost 30 let svého působení na dopravním trhu v České republice a také v Evropě.

Mám raději sny o budoucnosti než příběhy z minulosti, a proto věřím, že nás v novém roce čekají lepší věci než ty, které zůstaly za námi. Přáním nás všech je lepší budoucnost, a proto si ji pojďme společně vytvořit.

Oslavy nového roku jsou za námi a nás opět čeká stereotyp všedních dní. Pokud si pravidelně dáváte novoroční předsevzetí, jistě se mnou budete souhlasit, že splnit je není nikdy jednoduché. K úspěchu je potřeba velké dávky odpovědnosti, důslednosti a preciznosti. Stejné vlastnosti jsou pak nezbytné také v naší profesi, kde bez nich není možné uspět. V současné době prožíváme příjemné ekonomické období a věřím, že to tak vnímá většina z nás. I přesto bude potřeba zapojení nás všech, abychom se v roce 2020 mohli posunout zase o kousek dál.

Nyní mi dovolte alespoň v krátkosti zhodnotit uplynulý rok. Mezi naše největší úspěchy patří vysoké investice do vozového parku a nemovitostí, úspěšné začlenění a adaptace společnosti NIKA Logistics do struktury Holdingu Šmídl, stabilizace a zaplnění všech našich skladů. Bohužel se nám nepodařilo dosáhnout plánovaného stavu zaměstnanců a snížení fluktuace. Také škody na vozidlech a zboží byly nadprůměrné. V této souvislosti se mi jen těžko poslouchají výmluvy typu „Kdo nic nedělá, nic nepokazí“. Většina zaměstnanců má naštěstí velmi nízký škodní průběh, ale najdou se bohužel i tací, kteří za sebou zanechávají více škod, než je akceptovatelné. Očekávám, že v roce 2020 dojde v této oblasti ke zlepšení, prostor pro něj zde určitě je.

Chtěl bych Vám tímto také poděkovat za Vaši práci v roce 2019. Jak jsem se zmínil již v úvodu, oslavíme letos významné výročí naší firmy. Dne 14. 6. 2020 bude firma Šmídl působit na dopravním trhu již 30 let. Patříme tedy do skupiny služebně nejstarších dopravců v České republice. Firmu jsem zakládal velmi brzy poté, co se otevřela možnost samostatného podnikání. Mou první firmou byla společnost Vladimír Šmídl – TRANSPORT Žamberk, která působila na trhu 12 let. Poté jsem již založil firmu Šmídl s.r.o., která je dnes součástí holdingu s více než 500 vozidly, sklady o rozloze 48 000 m2 a 851 kmenovými zaměstnanci. Na začátek roku 2020 patří optimistická vize. V holdingu už léta platí zásada, že vydělané finance putují zpět do firmy. Někdy si kladu otázku, co bych dělal, kdybych měl neomezené finanční prostředky. Určitě bych s nimi nezaplatil veškeré dluhy. Jednak z důvodu, že dnes jsou peníze levné, a jednak proto, že bych je raději směřoval do investic. A stále platí, že chceme být odpovědnou firmou a samozřejmě udržet naši pozici největšího českého dopravce.

V roce 2020 nás bohužel budou stále trápit problémy spojené s brexitem a duelem Čína–USA, jejichž vliv se projeví v ekonomice jak Evropy, tak ČR. Naštěstí stále platí, že na hospodářském oslabení evropské ekonomiky mohou vydělat firmy, které jsou silné, a my mezi ně patříme. V příštím roce se chceme zaměřit na naplnění stavu pracovníků, jelikož kvalitní zaměstnanci jsou firemní poklad. Jsem, stejně jako celý management, optimistou a věřím, že se nám podaří docílit toho, aby celý Holding Šmídl fungoval jako tým, který táhne za jeden provaz.

Vladimír Šmídl

Umění podpory

Druhé kolo projektu Umění podpory zná své vítěze. Bude mezi nimi příště i ten Váš?

V loňském roce spustil Holding Šmídl unikátní charitativní projekt, do kterého se mohou zapojit všichni jeho zaměstnanci. V druhém kole s uzávěrkou 30. 9. se sešlo hned osm projektů z různých oblastí. Komise, jež z nich vybírala ty, které si podporu nejvíce zaslouží, tedy opět neměla s rozdělením 50 000 korun jednoduchou práci. Stejně jako v kole prvním ale nakonec vybrala tři vítězné projekty, které Vám představujeme níže.

TJ Hrušová

30 000 korun získal **David Anděl** pro podporu **TJ Hrušová**, v níž je členem. Aktivně se podílí na přípravách plesů, dětských karnevalů, cyklovýletů a dalších aktivit, které mají děti a koneckonců i dospělé vytáhnout z online světa mobilů a počítačů.

Za získané peníze budou pořízeny cvičební pomůcky pro rozvoj pohybových dovedností.

Plavecký klub Vysoké Mýto

10 000 korun si převzal **Aleš Vepřek** a použije je na nákup klubových triček pro **Plavecký klub Vysoké Mýto**, ve kterém je jeho desetiletý synovec Tomáš aktivním plavcem s mnoha úspěchy.

Stará garda Ovčáry

10 000 korun putovalo i na konto sportovního spolku **STARÁ GARDA OVČÁRY**, který přihlásil **Přemysl Podnecký**. Finance budou použity na nákup dvou sad dresů a několika míčů.

Víte o projektu, který by si zasloužil podpořit?
Přihlaste jej co nejdříve do dalšího kola Umění podpory.

Možnost zúčastnit se a získat finanční podporu až 50 tisíc korun mají všichni zaměstnanci holdingu, uzávěrka příštího kola je **31. 3. 2020**. Představení projektu posílejte na e-mail **podpora@smidl.cz.**

Ekologie

Richard Macko: Ekologie pro nás neznamená jen snižování spotřeby nafty

Téma ekologie v posledních měsících silně rezonuje společností. Ponechme nyní stranou globální pohled a složitá politická rozhodnutí a podívejme se, co můžeme pro ekologii udělat my sami. Nemusí přitom jít o nějaká přehnaně „zelená" opatření, ale o použití zdravého selského rozumu.

Holding Šmídl dlouhodobě usiluje o minimalizaci dopadů svého podnikání na životní prostředí. V loňském roce jsme proto zavedli EKO program s jasně definovanými cíli, které se týkají všech zaměstnanců holdingu. Zjednodušeně řešeno nám jde o snížení spotřeby jak pohonných hmot, tak energií a produkce odpadů.

V rámci EKO programu jsme v roce 2019 připravili soutěž pro zaměstnance, jejímž cílem bylo navrhnout projekt, nebo jen jednoduché opatření vedoucí ke snížení energetické závislosti. Na konci roku jsme všechny došlé nápady vyhodnotili a zde jsou projekty, které chceme v letošním roce realizovat:

Nakupujeme pouze nová vozidla: Letos například DAFy v barvách NIKA Logistics

Instalace úsporného venkovního LED osvětlení v logistickém areálu

Na základě tohoto podnětu vyměníme venkovní osvětlení, jemuž již končí životnost, za LED lampy. Ročně tak ušetříme 2/3 nákladů na osvětlení parkovacích a příjezdových ploch, což představuje 65 000 Kč ročně v podobě elektřiny, která se nebude muset vyrobit.

Menu boxy

Každý den jsou zaměstnancům NIKY dováženy obědy v jednorázových plastových obalech, které se vymývají a třídí do plastů. V tomto roce chceme přejít na kvalitní obědové menu boxy, jež lze používat opakovaně. Díky tomuto kroku opět ušetříme desítky kilogramů plastového odpadu.

Zelené střechy

Při rekonstrukci nebo výstavbě nových budov a skladovacích hal se budeme snažit o realizaci konceptu tzv. zelených střech. Ty mají vliv na snížení teploty v halách a okolí, čímž přispějeme jak k lepšímu životnímu prostředí, tak ke zlepšení pracovního prostředí lidí pracujících v těchto budovách. Díky zeleným střechám totiž snížíme nutnost použití klimatizace v letních měsících a v těch zimních naopak potřebu vytápění. Tyto projekty jsou navíc podporované státem, a pokud by se nám podařilo získat dotaci, dokázali bychom tak kompenzovat část nákladů na výstavbu této unikátní technologie.

UP-CYCLING

Jedná se o ekologické zpracování odpadů v podobě jejich dalšího využití neboli o vyšší stupeň recyklace. Up-cycling znamená nevyhodit, ale přetvořit na produkt s vyšší přidanou, a hlavně užitnou hodnotou. Jako příklad mohu uvést staré plachty z návěsů, které je možné využít na výrobu kabelek nebo venkovních ubrusů. Oslovili jsme firmu zabývající se touto činností a budeme s ní jednat o konkrétní formě spolupráce. O výsledku těchto jednání Vás samozřejmě budeme informovat.

Představené projekty jsou jen čtyřmi dílčími kroky na cestě ke snížení spotřeby a omezení plýtvání. Jak šetřit, víme všichni z našich domácností, kde si své účty platíme sami. V zaměstnání by měla platit stejná pravidla. I když účet platí zaměstnavatel, v konečném důsledku se na něj skládáme všichni. Odpovědným chováním šetříme nejen finance, ale i přírodní zdroje, které jsou často k nezaplacení. Mějte prosím na paměti, že i malé kroky, jako je vypínání monitoru při odchodu z práce, mají smysl.

Rozhovor

Juraj Hargaš: 3 otázky pro ředitele dopravy Šmídl

Jak spekulace kolem brexitu ovlivňují Vaši práci? Dojde podle Vás k brexitu?

O tom, jak brexit dopadne, bych nerad spekuloval. Ostatně dnes to neví zřejmě nikdo. Každopádně ho pociťujeme již nyní, a to ještě ani nenastal. Vždy když padne nějaké konkrétní datum, přijde od našich zákazníků velká vlna poptávek po přepravách z nebo do Anglie. Všichni se snaží vyexportovat či dovézt na poslední chvíli co nejvíce zboží nebo materiálu. Jakmile dojde k posunutí termínu, jejich zájem zase opadne. My se v této situaci musíme naučit, jak s těmito výkyvy pracovat a jak se jim flexibilně přizpůsobovat. Pokud by díky brexitu mělo přibýt „papírování“ nebo povinnost předkládat celní prohlášení, tak by to pro nás samozřejmě znamenalo zvýšenou administrativní zátěž. Kontroly kamionů i nákladu na cestě do Anglie probíhají už nyní, takže z mého pohledu by brexit přinesl především zbytečnou administrativu navíc.

Česko přechází na výběr mýta pomocí satelitní technologie, je to podle Vás krok správným směrem?

Na Slovensku trvalo několik měsíců, než začal systém spolehlivě fungovat, takže důvod k nervozitě určitě je. Trápí mě zejména nový ceník pokut, které budou uplatňovány přímo vůči řidičům, což považuji za nespravedlivé. Jak budeme dokazovat, že systém nefungoval? Problémy jsou přitom již nyní. Už při registraci dochází k výpadkům, ale v médiích se dočtete, že dopravci nejsou schopni se včas zaregistrovat. Není to pravda a jen to posiluje mé obavy ohledně spolehlivosti celého systému. Přechod na nový systém je pro nás nezanedbatelnou organizační zátěží a přitom už nyní vidíme, že technické řešení mělo být nastaveno lépe. Už jen nezbytnost mít na palubní desce další velkou mýtnou krabici, navíc ještě s potřebou zapojení do zapalovače, považuji za krok zpět. V každém případě zvýší zpoplatnění nových silnic už tak vysokou nákladovost silniční přepravy a bude mít pro menší české dopravce v podstatě likvidační důsledky. A když se stát pyšní tím, kolik vybere, tak by měl současně také sdělit, kolik z vybraných peněz bude zase investovat do našich silnic.

Nahradí někdy řidiče kamionů samoříditelná auta?

Řidiče nákladní dopravy minimálně v nejbližších 15 až 20 letech nic nenahradí. Jejich práce opravdu nespočívá jen v tom, že ve vozidle sedí a ovládají jej, ale musí také zajistit nakládku, vykládku, rozložení a fixaci nákladu a péči o vozidlo. Navíc chybí potřebná infrastruktura, parkoviště, legislativa atd. V naší zemi nás to určitě brzy nepotká. Každopádně platí, že technické vybavení vozidel šlo za poslední roky ohromně dopředu a řídit kamion je komfortnější. Tímto způsobem nám rozvoj technologie opravdu pomáhá. Ale nahradit řidiče tak brzy možné nebude, protože řidič umí myslet, improvizovat a flexibilně řešit problémy. Když se píchne kolo na cestě, tak ho počítač nevymění, stejně jako nedolije olej do motoru, nesmete sníh z plachty, nedomluví se se skladníkem a podobně.

Rozhovor

Eduard Šneidar: 3 otázky pro ředitele dopravy NIKA Logistics

Jak spekulace kolem brexitu ovlivňují Vaši práci? Dojde podle Vás k brexitu?
Modelové výsledky ukazují, že dopady brexitu na českou ekonomiku nejsou zanedbatelné. Při té nejhorší variantě, kterou je odchod bez dohody, by brexit dlouhodobě snížil český HDP zhruba o 0,2 %. V absolutním vyjádření jde o 10 mld. Kč přidané hodnoty. Dohodu potřebnou k řízenému brexitu, který má aktuálně nejzazší termín ke konci ledna 2020, budou v Anglii schvalovat nově zvolení poslanci. Navíc není vyloučeno ani nové referendum. Proto je nyní těžké předvídat, jak celá situace dopadne a jaké bude mít pro ekonomiku následky. Já osobně věřím, že tok zboží z a do Anglie se nezpomalí, protože by to přineslo obrovské ztráty a nikomu by to neprospělo. Už jen zdržení kamionů na hranicích by v dnešní „just in time“ přepravě způsobilo firmám v Anglii obrovské ztráty. Nás jako dopravce by to však nemělo ohrozit. NIKA jezdí do Anglie v jednotkách přeprav týdně, což by nebyl problém nahradit. Navíc pokud se změní celní podmínky, tak se změní všem. Zkrátka musíme být schopni se přizpůsobit a přežít.

Česko přechází na výběr mýta pomocí satelitní technologie, je to podle Vás krok správným směrem?
Jednoduše se dá odpovědět tak, že pro toho, kdo platí, je lepší mikrovlnný systém a pro toho, kdo vybírá, je lepší systém satelitní. Proč? Mikrovlnný systém totiž není tak flexibilní, pokud se jedná o další nová rozšíření, jako ten satelitní. U satelitního systému lze naopak předpokládat, že se budou zpoplatněné úseky rozšiřovat mnohem rychleji.

Dopravci mají v celém systému roli výběrčího. Tím chci říct, že jakékoliv rozšíření zpoplatněných úseků, změna mýtných sazeb apod. nepůjdou v konečném důsledku k tíži dopravců, ale budou přeneseny ve většině případů dále. A kdo to nakonec zaplatí? No přece každý z nás, např. i v té poslední cihle, kterou koupí ve stavebninách. Bude to sice znamenat jen nepatrný nárůst cen přepravovaného zboží, v konečném důsledku to ale státu přinese dohromady pořádnou sumu peněz. Pokud se tyto finance efektivně využijí a investují do údržby a rozvoje infrastruktury, nemám s tím problém.

Nahradí někdy řidiče kamionů samořiditelná auta?
Jednou určitě ano, to si troufnu říct téměř s jistotou. I když je otázkou, kdy a v jaké podobě. Budou vypadat kamiony tak jako dnes, nebo se spojí více inovací a přeprava bude vypadat úplně jinak?

Autonomní kamiony ve standardním provozu a zcela bez řidiče jsou dle mého názoru hodně vzdálenou budoucností. Pokud bude některá z těchto vizí realizovaná dříve, tak pravděpodobně pouze na destinacích z bodu A do bodu B, na speciálních komunikacích nebo tratích. Ve standardním provozu si to v nejbližší budoucnosti neumím vůbec představit. Žádná současná, byť sebelepší, technologie nedokáže reagovat na nevyzpytatelné chování ostatních účastníků silničního provozu či nepříznivé přírodní vlivy.

Myslím si, že se v blízké budoucnosti bude směr ubírat podobně jako u řízení dopravních letadel, kde piloti vstupují do řízení při manipulaci na ploše, startu a přistání. V průběhu letu přepnou na autopilota. Nějak podobně bych si představoval nejbližší vývoj v silniční kamionové dopravě, kdy se řidič účastní nakládky a manipulace, výjezdu na hlavní komunikaci, přepnutí na autopilota a následně po dojetí do cílové destinace vykládky atd. Myslím si, že se řidiči nemusí bát, že by v budoucnosti neměli práci.

Rozhovor

Očima našich zákazníků: Radim Fojtík, ředitel logistiky společnosti Wienerberger

Již více než 10 let nám NIKA Logistics zajišťuje přepravu hotových výrobků, a to jak cihlového zboží, tak stropních konstrukcí. Období, kdy byla NIKA na prodej, ale nebylo jasné, kdo ji koupí, pro mě znamenalo velkou nejistotu. Po vstupu Holdingu Šmídl se situace stabilizovala, a my tak můžeme naši spolupráci dále rozvíjet. Z pohledu zákazníka mohu potvrdit, že jsme změnu majitele prakticky nepoznali. Jezdí k nám stále ti samí řidiči i kamiony v barvách NIKY.

V současnosti pro nás NIKA realizuje zhruba 1 000 až 1 200 přeprav měsíčně, což představuje cca 30 procent naší produkce. V České republice máme 7 výrobních závodů, ze kterých NIKA rozváží naše výrobky zákazníkům po celé republice.

Na NICE si ceníme zejména flexibility

Zhruba před třemi lety jsme přešli na digitální způsob nahlašování kamionů na jednotlivých závodech a současně s tím jsme zavedli časová okna. Ani jeden z našich požadavků nepředstavoval pro NIKU problém. Nedávno jsme změnili také některá procesní nastavení týkající se informování našich zákazníků. I v této oblasti jsme s NIKOU našli velice brzy společnou řeč a bez problémů se na všem domluvili. Rychlá adaptace na naše nové procesy však není jediné, v čem nám NIKA vychází vstříc. V loňském roce jsme například řešili zajiš-

„V NICE máme zkušeného partnera s profesionálním přístupem a orientací na potřeby zákazníka, který je ochotný učit se nové věci. Z mého pohledu je spolupráce nadstandardní.

tění mimořádného zásobování stavby v Českých Budějovicích, kde máme sídlo. Prakticky ze dne na den bylo třeba sehnat několik aut pro přepravu materiálu z východočeských Holic do Českých Budějovic. NIKA nejen pružně zareagovala a narychlo vyčlenila potřebné kapacity, ale navíc flexibilně nasadila dva řidiče na jedno auto, a to se tak mohlo otočit několikrát. Tento přístup oceňuji a vnímám jako důkaz příkladné spolupráce.

O společnosti Wienerberger s.r.o.

Wienerberger působí v České republice od roku 1992. Sídlo má v Českých Budějovicích, odkud řídí výrobu a prodej výrobků z kompletního sortimentu moderního systému Porotherm pro pozemní stavby. V šesti závodech vyrábí cihelné bloky pro vnější a vnitřní zdivo, keramobetonové překlady a keramické polomontované stropy značky Porotherm. Pro náročnější zákazníky nabízí lícové cihly, obkladové pásky Terca a cihlové dlažby Penter. Po převzetí společnosti Tondach se firma stala největším výrobcem keramických střešních krytin v České republice.

4 logistické otázky pro Radima Fojtíka z Wienerbergeru

Co je pro Vás v logistice nejdůležitější?
Z pohledu výrobního podniku chápu logistiku jako komplexní disciplínu, jejímž hlavním posláním je zajistit efektivní vynaložení prostředků tak, abychom získali přidanou hodnotu k našim výrobkům. Jedná se především o služby v oblasti skladování, přepravy, vnitropodnikového pohybu materiálu a v neposlední řadě o správné a včasné přenášení informací ke všem relevantním oddělením v naší společnosti, dodavatelům různých služeb, včetně těch dopravních, a samozřejmě i k našim zákazníkům.

Co je z pohledu logistiky důležité pro Vaše zákazníky?
Jako první zákazníci logicky vnímají, zda jim objednané zboží dorazí ve správný čas ve správném množství a kvalitě. V posledních letech je však kladen stále větší důraz na efektivní komunikaci a včasné informování zákazníků o tom, co se s jejich zbožím aktuálně děje. Tuto informovanost vnímáme jako nedílnou součást logistického řetězce, a proto se ji snažíme neustále zlepšovat, například zaváděním nových informačních kanálů směrem k našim zákazníkům.

Jaké požadavky očekáváte od logistických dodavatelů?
V odvětví produkce stavebních materiálů je obecně kladen vysoký nárok na maximální flexibilitu dodávek. Pokud definici logistického dodavatele zúžím na poskytovatele přepravních služeb, pak je právě jistá míra flexibility důležitým faktorem. Protože dodáváme naše produkty primárně přímo na stavby, je nutné si uvědomit, že plánovanou výstavbu rodinného domu nebo vysokopodlažní budovy ovlivňuje mnoho faktorů, ať už je to počasí, stavební připravenost, nebo předchozí práce ve výstavbě, před použitím zdiva nebo střešní krytiny. U staveb dochází často ke zpoždění, proto musí poskytovatel dopravních služeb umět reagovat na nenadálé posuny v dodacích termínech velice pružně.

Jak to vidíte ve Vašem oboru s logistikou do budoucna? Kam bude nutné směřovat, na co je třeba se připravit, kde budou větší nároky apod.?
Stavebnictví je obecně považováno za velmi konzervativní odvětví, byť i v něm se začínají prosazovat nové přístupy, jako je například využití robotů při výstavbě, nebo stále více skloňovaná digitalizace různých podpůrných procesů, převážně v oblasti přenosu informací. Za sebe cítím větší nutnost dívat se do budoucnosti právě v tomto. Musíme hledat možnosti, jakými způsoby zajistit efektivní přenos informací napříč všemi jednotkami začleněnými v distribučním procesu, tedy mezi výrobcem–dopravcem–zákazníkem. V oblasti přepravy jako takové nevidím vzhledem k povaze našich výrobků – velkoobjemové a těžké dodávky – prostor pro alternativní postupy. Jako nejefektivnější se i do budoucna jeví celokamionová přeprava zboží přímo na stavby k našim zákazníkům.

Představujeme

Vladimír Michalec: Kolona mechanizace má za sebou rekordní rok

Dálnice D35, která je právě ve výstavbě a jejíž trasa vede v blízkosti poboček Holdingu Šmídl v Hrochově Týnci a Vysokém Mýtě, podstatně uleví řidičům, a to nejen těm našim, kterým zjednoduší jejich práci. Velký přínos pro Holding Šmídl ale představuje již nyní, a to díky tomu, že se koloně mechanizace NIKY Logistics na jaře loňského roku podařilo získat významné zakázky při stavbě D35 v úseku Časy–Ostrov a Opatovice–Časy. Zde zajišťuje velké objemy přeprav sypkých materiálů včetně jejich následného zpracování a ukládání do vrstev.

Kolona mechanizace má za sebou rekordní rok. K jejím výborným výsledkům přispělo mimo výše uvedené účasti při výstavbě D35 i to, že se podařilo zajistit práci pro techniku i v období zimních měsíců, které jsou tradičně v oblasti stavebnictví slabší. Pomohly např. přepravy nebezpečných látek z pardubického Parama a další, s nimi související, sanační práce.

Kolona mechanizace je v současné době tvořena 43 řidiči a strojníky, dvěma dispečery, třemi THP pracovníky a provozuje celkem 36 vozidel a 27 stavebních strojů. Její vedoucí, Vladimír Michalec, v ní působí již dvanáctým rokem. „Pamatuji si doby, kdy jsem tu byl v kanceláři prakticky sám. Jako dispečer jsem měl na starosti zajištění provozu celé kolony. To by dnes již nebylo možné, jelikož se díky přibývajícím zakázkám celé oddělení postupně rozrostlo až do současné podoby a dnes jeho chod „z kanceláře“ zajišťuje celkem 5 zaměstnanců. Spojení NIKY a Šmídlu pro mě znamenalo poměrně velkou změnu. Na začátku se hodně zjišťovalo, co umíme a dokážeme. Díky našemu úsilí a úspěchům se nám podařilo vedení Holdingu Šmídl přesvědčit, aby naši kolonu nejen zachovalo, ale také investičně podpořilo. Tak se mohlo naše středisko dále rozvíjet,“ uvedl Vladimír Michalec.

Na rok 2020 je plánována další obměna techniky, konkrétně se jedná o jeden bagr a jedno vozidlo. Zároveň by se měl o pět kusů navýšit počet vozidel, aby kolona byla schopna nabídnout zákazníkům dostatek kapacit i v plné sezóně. „Se sezónností bojujeme hodně. V letních měsících obvykle nestíháme, ale přelom roku bývá hodně závislý na počasí. V případě nepříznivých klima-

tických podmínek musíme naše volné kapacity vytížit i v jiném segmentu než obvykle. Každopádně věříme, že se nám podaří zajistit vytíženost vozidel i v prvním kvartálu roku 2020.“

V loňském roce se kolona mechanizace podílela také na rekonstrukci areálu v Hrochově Týnci, konkrétně na obnově administrativní budovy. Další část projektu by měla být realizována letos, kdy na řadu přijde servis, parkovací plochy a okolí budov. „V NICE pracuji 15 let a minimálně 14 z nich slyším o nové lince, novém servisu nebo školicím středisku. V roce 2019 se však konečně začalo s realizací těchto dlouholetých plánů a jsem opravdu rád, že jsem u toho a můžu konečně zažít situaci, kdy se zisky, které NIKA vytvoří, částečně vrací zpět do našeho areálu. Tohle vnímám velmi pozitivně,“ uzavírá Vladimír Michalec.

> *„Se sezónností bojujeme hodně. V letních měsících obvykle nestíháme, ale přelom roku bývá hodně závislý na počasí. V případě nepříznivých klimatických podmínek musíme naše volné kapacity vytížit i v jiném segmentu než obvykle.*

Vladimír Michalec

Do NIKY nastoupil jako řidič MKD, po dvou letech však přešel na středisko přeprav sypkých hmot, kde působil čtyři roky na pozici řidiče. V současné době zastává osmým rokem funkci vedoucího střediska sypkých hmot (nově kolony mechanizace). Přesto si čas od času připomene, jak se stavební stroje řídí, a to když zaskakuje za některého z nepřítomných kolegů.

plány

Radek Odstrčil

Hlavní cíle holdingu v roce 2020

Začíná rok 2020, a jak to vypadá, nebude vůbec lehký. Z trhu, médií, od našich zákazníků i dodavatelů cítíme určitou opatrnost. Navzdory tomu jsme optimističtí a plánujeme i v tomto roce růst, konkrétně o 5 % za celý holding. V obratu to znamená meziroční nárůst +107 milionů korun na celkové 2 miliardy a 250 milionů korun.

V investicích plánujeme odvážně 252 milionů korun do 134 kusů motorové a přípojné techniky. Další velká porce investic bude směřovat do nemovitostí, pokud vše půjde hladce z pohledu přípravy a veškerých schvalovacích legislativních procesů. Konkrétně mám na mysli pokračování revitalizace areálu v Hrochově Týnci a možné rozšíření logistického areálu ve Vysokém Mýtě o další halu.

Opravdu velkou prioritu bude mít přechod na grafický Prytanis a jednotný telematický systém Echotrack. Tím zakončíme mnohaměsíční úsilí projektového týmu a budeme všichni pracovat s jedním informačním systémem.

Cílů a úkolů pro rok 2020 je mnohem více, ale nemám tolik prostoru, abych je vyjmenoval všechny. A budeme je postupně prezentovat na všech poradách a využijeme všechny další komunikační možnosti.

Začal jsem konstatováním o opatrnosti trhu. To platí i pro nás. Proto máme i my plán B, který použijeme, kdyby nešlo vše tak optimisticky, jak jsme si naplánovali. Ale věřím, že s kvalitním týmem, který máme, se nám naše cíle podaří naplnit.

Rozhovor

K pojistným událostem dochází bohužel čím dál častěji, ale stavíme se k nim čelem

Na pozici referentky pojistných událostí pracuje Jana Kráčmerová ve Šmídlu od roku 2007. Svým kolegům pomáhá s vyřizováním pokut a řešením škodních událostí, ať již na majetku, vozidlech, nebo při skladování.

Paní Kráčmerová, začnu s otázkou na tělo. Jaké to je, řešit v práci jen problémy?
Máte pravdu, je to trochu nevděčná práce, jelikož musím řešit samé nepříjemné situace. Někdy je to sice trochu deprimující, ale svoji práci beru spíše jako pomoc druhým. Naštěstí to většina řidičů a kolegů vidí stejně a chápou, že jim nechci přidělávat práci, ale naopak usnadnit řešení jejich problému.

Můžete nám tedy popsat svoji každodenní činnost?
Z větší části se jedná o administrativu, protože u 90 % pojistných událostí je škoda odhadnuta na méně než 20 000 korun a jsou to nejčastěji jen takové „ťukance“, způsobené zejména neopatrností, špatnou manipulací s nákladem nebo vozidlem a podobně. Řidič mi v těchto případech posílá pouze doklady a evidenci z místa nehody a já už zařídím veškeré papírování i komunikaci s pojišťovnou. Řidič má u nás vlastně takový full servis. Navíc přispíváme i na pojištění odpovědnosti, takže řidiči nemusí mít ani žádné vlastní pojistky, ani si nemusí nic oběhávat, všechno funguje přes firmu.

A jak je tomu u řešení pokut?
Povinností řidiče je každou pokutu nahlásit. Pokud ji musí řidič zaplatit na místě, poskytneme mu samozřejmě patřičnou pomoc, aby mohl jet dál. V zahraničí je totiž běžné, že pokud na úhradu pokuty nemáte dostatek peněz, odstaví vám vozidlo, což je pro nás nemyslitelné. Pokud by řidič dostal pokutu za špatný technický stav vozidla, tuto skutečnost samozřejmě prověříme a pokutu uhradíme. Může se pak stát, že za něj pokutu zaplatí firma. Samozřejmě děláme vše proto, aby naše vozidla byla v perfektním stavu, ale někdy záleží na tom, na koho narazíte. Například stav pneumatik je hodně diskutabilní, ale než abychom šli do soudního sporu s příslušnou policií, raději pokutu zaplatíme.

Pokuta, která přijde rovnou k nám do firmy, se v 90 % týká překročení rychlosti. V tomto případě zjišťuji, kdo v té době vozidlo řídil, o všem ho informuji, pokutu zaplatíme z firemního účtu a následně strhneme ze mzdy řidiče. Hodně pokut nám v poslední době chodí z Francie, Itálie nebo Německa. Rychlost se totiž hlídá čím dál častěji a trestá se i malé překročení. I v Česku se rozšiřují městské radary, a proto stále nabádáme řidiče, aby rychlost vždy dodržovali.

A poslouchají vaše doporučení?
Jak kteří. Pokud bychom se podívali do statistik, zjistili bychom, že práce mám bohužel čím dál více. Četnost pojistných událostí se za těch více než deset let, co jsem ve firmě, zvýšila. Je to dáno tím, že máme více řidičů, bereme i nováčky bez patřičné praxe, neustále se zvyšuje hustota provozu na komunikacích a dalším faktorem je rostoucí lehkovážnost některých řidičů. Tady vidím nejvíce prostoru pro zlepšení.

Jaké jsou v této oblasti cíle pro rok 2020?
Budeme se dál snažit o maximální prevenci. Já osobně vítám vznik školicího centra. K takovým aktivitám totiž přihlíží i pojišťovny, preventivní aktivity hrají v náš prospěch, na rozdíl od rostoucích cen pojištění. Další prevencí k bezpečné jízdě napomáhá pozice školitele v naší firmě. Řidičům, kteří mají opakující se pojistné události, je doporučeno absolvování jízdy s tímto firemním školitelem. Vše je hodně i o individuální práci. Já to vidím tak, že jsme všichni na jedné lodi a cíl pro rok 2020 máme všichni stejný: způsobit co nejméně škod a pokut.

Šmídl®

WWW.SMIDL.CZ

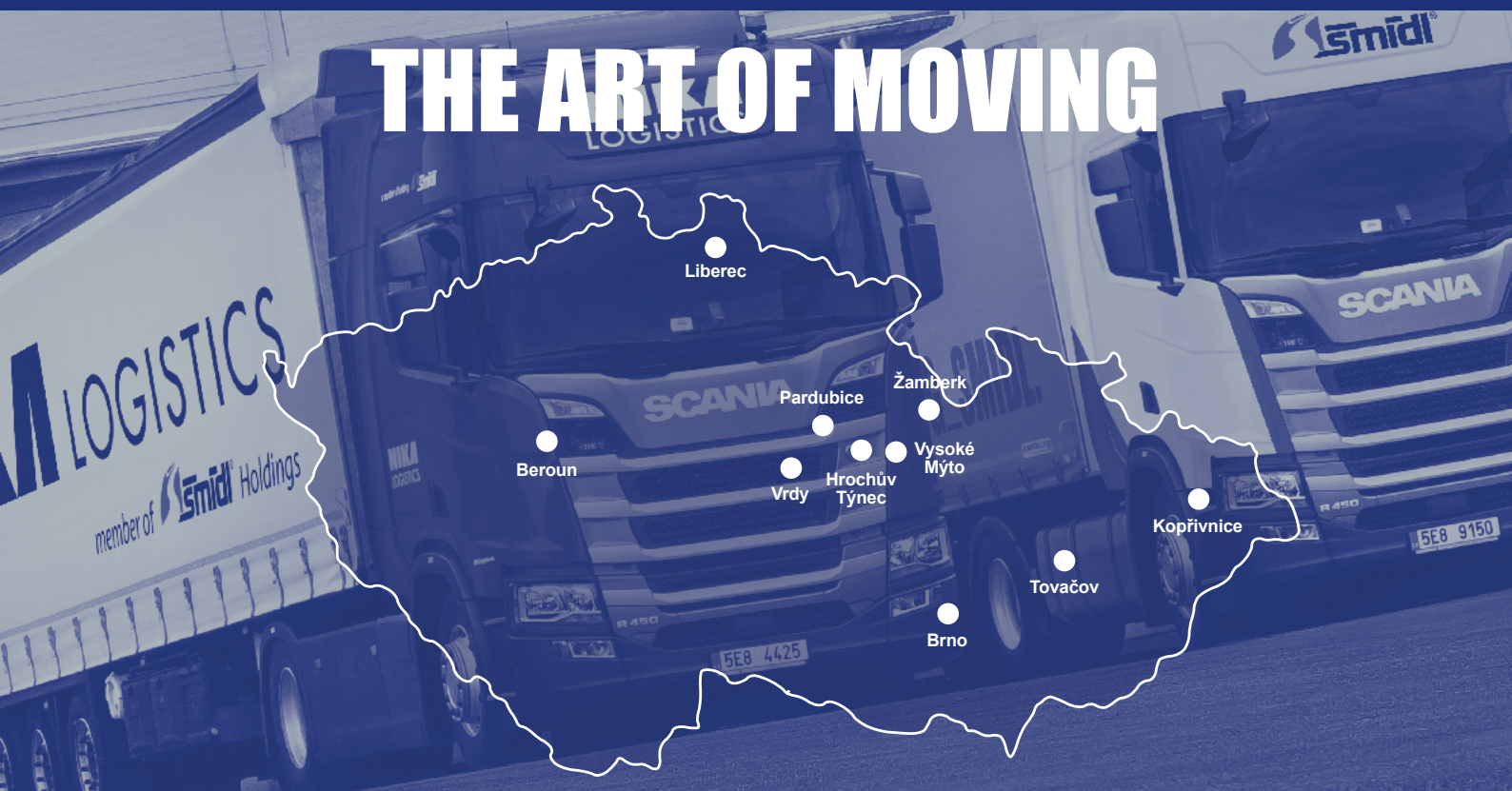
Šmídl s.r.o.

Šmídl Provozní Holding s.r.o.

NIKA LOGISTICS

WWW.NIKALOGISTICS.CZ

NIKA Logistics

NIKA Logistics a.s.

THE ART OF MOVING