

UMĚNÍ POHYBU

Novinky a zajímavosti
ze světa Holdingu Šmídl

Podnikání s vizí

Chceme růst i nadále, říká generální ředitel Radek Odstrčil.

Čtěte na straně 4

Rozhovor s dispečerkou

Miroslava Rabasová: Po 19 letech v NICE mě jen tak něco nepřekvapí.

Čtěte na straně 10

Ohlédnutí do minulosti

Jaká je historie našeho holdingu? Podívejte se na archivní fotografie.

Čtěte na straně 12

UMĚNÍ PODPORY

*nový projekt
pro zaměstnance v oblasti
dobročinných aktivit*

Naším cílem je podporovat projekty, do kterých jsou zaměstnanci sami aktivně zapojeni, nebo se podílejí na jejich realizaci. Nežádáme Vás tedy pouze o tipy, kam peníze darovat, ale o společnou podporu konkrétního projektu.

Jak můžete žádost podat?

V každém čtvrtletí můžete žádost o podporu Vašeho projektu zaslat na e-mail podpora@smidl.cz. Z došlých přihlášek pak komise složená ze zástupců Šmídlu a NIKY vybere jeden nebo více projektů, které si rozdělí **50 000 Kč**. Ke všem přihlášeným projektům bude komise přistupovat individuálně.

Co musí Vaše žádost splňovat?

Jediná podmínka spočívá v tom, že se musíte na projektu osobně podílet. Na stejný projekt pak můžete získat podporu maximálně dvakrát.

Do kdy musíte žádost podat?

Uzávěrka podání přihlášek je **30. září** a pak vždy k poslednímu dni následujícího čtvrtletí.



Co vás v tomto čísle čeká?



strana

4

Rozhovor

Radek Odstrčil: Holding Šmídl má jasnou vizi a budoucnost



strana

5

Naše poslání



strana

6

Rozhovor

„S našimi zákazníky je radost spolupracovat,“ říká speditér Jiří Adam



strana

8

Ohlédnutí za 8. ročníkem Rallye Šmídl



strana

10

Rozhovor

„Pro komunikaci jsem se zkrátka už narodila,“ říká dispečerka Miroslava Rabasová



strana

12

Historie našeho holdingu



strana

14

Představujeme

Projekt Východní kolona

Holding Šmídl: Jistota v rozbouřeném moři logistiky

Vážené kolegyně, vážení kolegové,

pracujeme v dynamickém oboru, v němž musíme kromě rozdílných požadavků našich zákazníků řešit i neustále se měnící legislativní požadavky ve všech zemích, kde působíme. Když jsme dokončovali toto vydání časopisu, měli jsme čerstvě dosazeného ministra dopravy, a co platilo včera, dnes již neplatí. Jak bude například vypadat výběr mýta příští rok, to si nikdo netroufá odhadovat.

Nechci si ale stěžovat, naopak. Všichni dopravci jsou na tom stejně. My máme oproti nim výhodu v tom, že jsme největším českým dopravcem na trhu. Naší dlouhodobou strategií je být zodpovědnou firmou, která hájí zájmy svých zaměstnanců a která svého postavení na trhu využívá ke zlepšování mediální pověsti řidičů profesionálů a bojuje za férové podmínky na českém logistickém trhu. Za tímto si stojíme, a Vy se tak můžete spolehnout na to, že Holding Šmídl bude i v budoucnu představovat jistotu v rozbouřeném moři logistiky.

Naši pozici lídra českého logistického trhu chceme i nadále posilovat a jsme rádi, že jste u toho s námi.

Přeji Vám čtení plné inspirace.

Martina Šmídllová





Rozhovor

Radek Odstrčil: Holding Šmídl má jasnou vizi a budoucnost

i

Radek Odstrčil

Do společnosti Šmídl nastoupil v roce 2009 na pozici generálního ředitele. Jeho hlavním úkolem bylo převést firmu do holdingové struktury a připravit ji pro další růst. Jeho životní tempo odpovídá firemnímu sloganu „The Art of Moving“. Původem je z Brna, nyní bydlí ve středočeském kraji a přes týden se pohybuje zejména po pobočkách holdingu ve východních Čechách.

Šmídl se díky spojení s NIKA Logistics stal největším českým dopravnělogistickým holdingem s více než 530 vozidly a 800 zaměstnanci.

Jak obtížné bude navázat na úspěšnou historii a kde vidí budoucnost holdingu jeho generální ředitel Radek Odstrčil? Zeptali jsme se.

Můžeme říci, že Šmídl je dnes největší českou dopravnělogistickou firmou na českém trhu. Podařilo se vám tedy naplnit cíle, které jste si předsevzal?

Pro mě je cílem cesta, kterou se neustále posouváme vpřed. To, že jsme jedničkou, mě samozřejmě těší, ale určitě to neznamena, že „máme splněno“. Naopak, je to pro nás závazek k dalšímu růstu. Mám rád přísloví „Co se nerozvíjí, zahyne“. My chceme růst dále a uděláme pro to maximum.

Dá se ale růst donekonečna?

To je spíše filozofická otázka, ale my se o to chceme snažit. Chceme se posouvat vpřed jak v kvantitě, tak v kvalitě. Chceme být lepším dodavatelem i zaměstnavatelem. Zatím se nám to daří, což znamená, že jsme našli zákazníky i zaměstnance, kterým tento přístup dává také smysl. Proto jsem optimistický a věřím, že limity růstu jsou ještě daleko. Jak jsem ale

naznačil v předchozí odpovědi, důležitější než samotný růst je právě cesta, jakou jej dosahujeme. Naší filozofií je podnikat s vizí.

Můžete tu vizi rozvést?

Začnu tím nejdůležitějším, našimi zaměstnanci. Těm vděčíme za náš úspěch. Řidiči nás reprezentují před zákazníky, dispečeri organizují přepravy a pomáhají řidičům na cestách, pracovníci ve skladech zajišťují hladký chod skladů, servis se stará o bezpečnost a spolehlivost našich vozidel a vedoucí oddělení a management to vše koordinuje a řídí. Chceme, aby maximum zaměstnanců v holdingu bylo spokojeno a dělali profesionálně svoji práci, bez ohledu na pozici či na to, jestli jsou členy týmu Šmídl nebo NIKA. To není důležité, jsme jeden tým.

Spokojenost, úsilí a profesionalita našich zaměstnanců nám přináší spokojené a loajální zákazníky. My nechceme konkurovat cenou, ale nadstandardním přístupem. Když slyším od zákazníků pochvaly na naše služby i přístup konkrétních kolegů, mám z toho upřímnou radost.

Mezi další principy, kterými se řídí naše podnikání, patří silné investice, kdy dlouhodobě dodržujeme zásadu, že všechny vydělané peníze se vrací zpět do firmy. Zakládáme si na nízkém průměrném stáří naší spolehlivé flotily

vozidel. Investujeme do moderních a ekologických technologií, které nám pomáhají snižovat spotřebu pohonných hmot a dalších energií.

Pokud to shrnu, tak náš dlouhodobý cíl růstu a rozvoje stojí na pěti základních pilířích. Spokojený zákazník, spokojený a loajální zaměstnanec, silné investice, být maximálně ekologicky šetrní vůči životnímu prostředí, a to vše v naprostém souladu se všemi legislativními normami.

Čili v této firemní politice budete pokračovat i do budoucna...

Ano, firma se sice mění a roste jako živý organismus, ale toto zkrátka platí a bude platit i nadále. Navzdory velikosti holdingu si navíc chceme udržet osobní přístup, flexibilitu a rychlost v rozhodování.

Počítáte do budoucna s nějakými dalšími akvizicemi firem?

V tuto chvíli potřebujeme holding po všech změnách spíše stabilizovat, a proto nyní nejsme proaktivní při vyhledávání možných dalších firem, díky jejichž akvizici bychom holding rozšířili. Ale do budoucna je to logicky v souladu s naší vizí růstu.

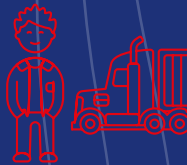
Naše poslání

Hlavním cílem aktivit a činností Holdingu Šmídl je trvalý růst a neustálé zlepšování v oblasti dopravy a logistiky při dodržování všech závazných požadavků. Tohoto cíle chceme dosáhnout zejména díky dodržování pěti základních pilířů naší práce.



1. Spokojený a loajální zákazník

Jednou ze základních priorit je poskytovat nadprůměrně kvalitní a spolehlivé služby a udržovat vysokou spokojenost našich zákazníků nad 90 %. Nechceme být nízkonákladovým poskytovatelem služeb, kvalitu upřednostňujeme nad kvantitou.



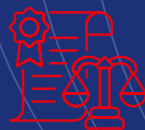
2. Spokojený a loajální zaměstnanec

Trvale budujeme tým kvalitních zaměstnanců, který je schopen poskytnout zákazníkům kvalitní a profesionální službu. Velký důraz klademe na bezpečnost při práci a ochranu majetku.



3. Technika a investice

Maximum vydělaných prostředků investujeme zpět do rozvoje firmy. Investice do vozového parku jsou nadprůměrné a trvale snižujeme průměrné stáří našich vozidel. Péče o vozový park (provoz a údržba) je také na vysoké úrovni.



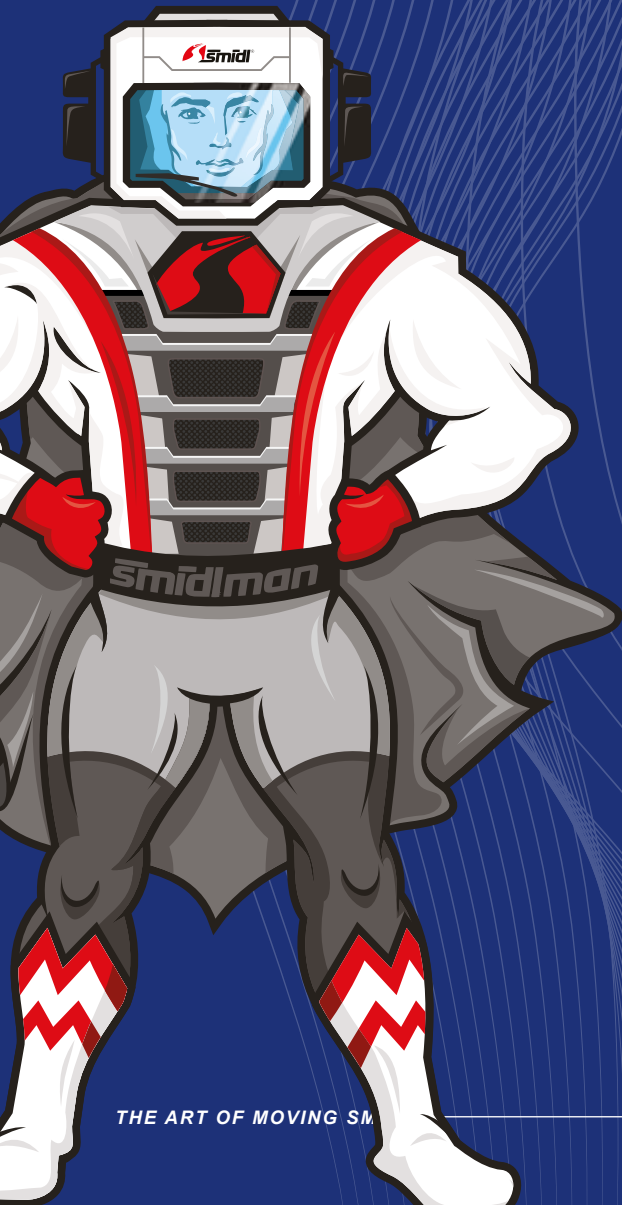
4. Legislativa

Při našem podnikání důsledně dodržujeme veškeré legislativní normy, a to ve všech oblastech.



5. Životní prostředí

Vzhledem k oblasti podnikání trvale usilujeme o minimalizaci dopadů na životní prostředí. Snižujeme produkci CO₂, velmi důsledně pracujeme se spotřebou pohonných hmot, redukuje se spotřebu dalších energií.





Rozhovor

„S našimi zákazníky je radost spolupracovat,“ říká speditér Jiří Adam

Jiří Adam pracuje pro dopravnělogistickou firmu Šmídl jako speditér na pobočce ve Vysokém Mýtě téměř čtyři roky. Na starosti má vybrané zákazníky, pro něž zajišťuje logistické služby přesně podle jejich představ. Během společného rozhovoru jsme probrali mimo jiné výzvy, které Jiřímu práce speditéra přináší, nebo nejzajímavější požadavek zákazníka, s nímž se během své kariéry setkal.

Co přesně znamená být speditérem? Představuji si vás jako styčného důstojníka, který komunikuje se zákazníky, poté předává informace dovnitř firmy a organizuje přepravy...

Přesně tak. Zákazníci většinou preferují možnost řešit veškeré provozní záležitosti s jedním člověkem, který tak má přehled o všech jejich požadavcích a je kdykoli připraven jim poskytnout nejnovější informace o stavu zakázky. Ať jde o upřesnění specifik přepravy, technické zajištění, nebo reporting o dodání zboží, při všech těchto krocích vzájemné spolupráce je speditér komunikačním můstkem k zákazníkovi.

Ve Vysokém Mýtě působíte jako jediný speditér, ke kterému se sbíhají veškeré požadavky zákazníků, nebo máte práci rozdělenou s dalšími kolegy, třeba podle teritorií? Podle teritorií práci rozdělenou nemáme. Ve Vysokém Mýtě jsme celkem tři speditéři a každý máme své zákaz-

níky. Běžně se zákazníci (mimo VIP klientů) rozdělují podle toho, kdo má zrovna čas a kapacity. Někdy hrajeme o čas, a díky tomuto rozdělení probíhá spolupráce efektivně.

Jak vypadá taková typická spolupráce?

Modelů vzájemné spolupráce je více. Máme třeba zákazníky, jimž zajišťujeme pravidelné přepravy, které se nemění. Jako příklad uvedu zákazníka z Rakouska, kterému organizuji jeho přepravy do Bratislavy, kam dováží zboží z Maďarska a Rakouska. Dalším typem spolupráce je pak logistické zajištění větších projektů zákazníka. Tento model funguje třeba u „mého“ klienta realizujícího veletržní expozice po Evropě. Tam už je to složitější, protože přepravy nejsou pravidelné. Zákazník mi například řekne, že od 20. do 29. března bude potřebovat odvézt patnáct kamionů z Česka do Frankfurtu, přičemž se musí zarezervovat „okna“ a zajistit registrace. To už je komplikovanější.

Každý zákazník je specifický, je to hodně různorodá práce.

Co považujete za největší výzvu, se kterou se při práci potýkáte?

Mým úkolem je vyjít zákazníkům maximálně vstříc a potvrzené přepravy opravdu zařídit. Naštěstí se mi nikdy nestalo, že bychom něco nezvládli doručit. Občas se ale stává, že z důvodu státních svátků, sněhové



kalamity nebo jiných nečekaných situací dojde ke zpoždění zásilky. V takovém případě musím zákazníkovi ihned informovat, komunikovat s ním. Je třeba umět popsat vzniklou situaci a najít schůdné řešení. Mám velké štěstí, že se se svými zákazníky vždy na všem domluvím. Jsou to moc fajn lidi, a i díky tomu je výsledek vždy pro obě strany pozitivní.

Změnila se nějak vaše práce za ty téměř čtyři roky, co ve Šmidlu pracujete?

Poslední dobou cítíme vlivem zahraniční konkurence tlak na cenu. Na trh pronikají dopravci z východní Evropy, kteří nabízejí velmi nízké ceny. Jenže ty jsou nereálné a za tři měsíce tito dopravci zjistí, že svým závazkům nemohou dostát, protože jsou v minusu. Takže odřeknou zákazníkovi přepravu. Ten pak zavolá nám a chce po nás přepravu zajistit za „východní ceny“, protože už je má v rozpočtu. Jenže my nechceme konkurovat cenou, ale kvalitou služeb a jejich spolehlivostí.

Takže pro vás dopravci z východní Evropy nejsou až tak významnou konkurencí?

Naštěstí máme dlouhodobé zákazníky, s nimiž máme vybudovaný vztah, a oni vědí, že se jim vyplatí dát více peněz, protože dostanou požadovanou kvalitu. Mají to bez starostí a strachu, že nedostojíme našim závazkům. Chápu, že někdy je lépe zaplatit více a tím si snížit náklady na případné problémy s jejich odběrateli, než kdyby platili méně a stal se průšvih, kvalita služby byla mizerná a pak se to něčím dodatečně lepilo.

To jsme zase u té komunikace...

Ta je základ. Zákazník musí vždy vědět, co se děje. Rozhodně se ale nemá zatěžovat „pátráním“, kdo z dispečerů nebo řidičů má konkrétně na starost přepravu jeho zboží. Komunikaci s klientem vždy zajišťuje pouze jeden člověk, který mu dá cenu, auta, informace a vše zařídí. Tím člověkem jsem já nebo kolegové ze spedice.

Zajišťujete také zpětné vytižení vozidel, aby se z exportních přeprav nevracela prázdná?

Samozřejmě, zajišťuji jak exportní, tak importní přepravy, obojí je důležitou součástí mé práce. Mám na starosti jak zákazníky, kteří mají jenom exportní práci, tak i ty, kteří mají exportní i importní zakázky anebo do Čech vůbec nejezdí a fungují mezi státy po Evropské unii. Ale čistě importní práce je málo, je to vzácné ovoce.

Na závěr se musím zeptat – s jakým nejzajímavějším požadavkem od zákazníka jste se setkal?

Byl to asi převoz tří palet dámských hygienických vložek na Floridu. Nebo převoz celého obchodu do Řecka. Vezli jsme jeho vybavení, nábytek i zboží. Zkrátka celé vybavení obchodu se naložilo, přemístilo, a bylo to. Kupodivu na to byl potřeba jenom jeden kamion.

„Mým úkolem je vyjít zákazníkům maximálně vstříc a potvrzené přepravy opravdu zařídit. Naštěstí se mi nikdy nestalo, že bychom něco nezvládli doručit...“

THE ART OF MOVING_SMIDL



Rallye

Ohlédnutí za 8. ročníkem Rallye Šmídl

Letošního již 8. ročníku naší zábavně - soutěžní Rallye Šmídl se zúčastnilo 38 posádek. Odpolední program, který se konal tradičně v naší pobočce v Žamberku, si nenechalo ujít více než 500 návštěvníků. Nechyběly ukázky hasičské techniky, stánek BESIPu, Českého červeného kříže, Albertina Žamberk, taneční vystoupení, malování na obličeje, a v neposlední řadě také představení vozu Škoda Scala a Mercedes – Benz Actros 5. Těšíme se na Vás při 9. ročníku Rallye Šmídl!







Rozhovor

„Pro komunikaci jsem se zkrátka už narodila,“ říká dispečerka Miroslava Rabasová

Práce dispečera vyžaduje nejen skvělé komunikační a organizační schopnosti, ale i odpovědnost a odolnost vůči stresu. **Miroslava Rabasová, která tuto pozici u NIKY zastává už 19 let, splňuje všechny tyto požadavky na výbornou.** Za tu dobu si zvykla snad úplně na vše a jen tak něco ji nerozhodí. A jak sama říká, komunikace s lidmi jí přirostla k srdci. Proto jsme se jí zeptali, jak vypadá její pracovní den.

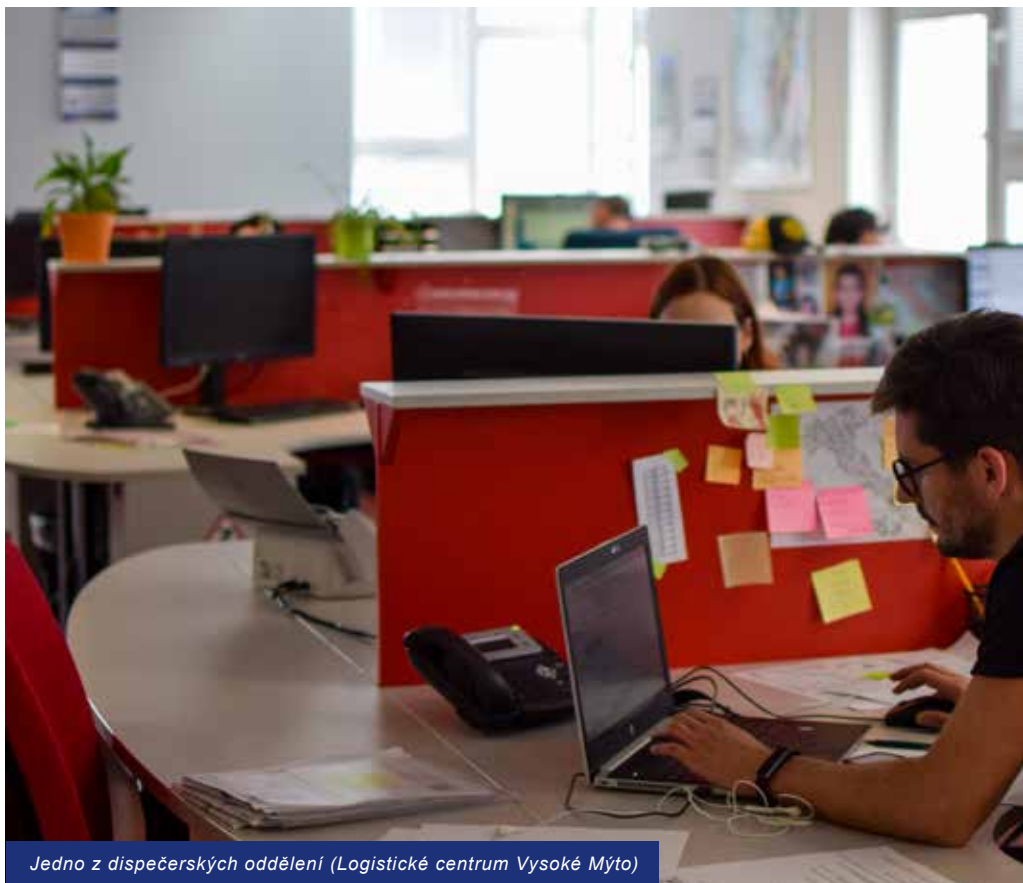
Mimo Wienerbergeru spolupracujeme s dalšími výrobci stavebních materiálů po celé republice.

Jak postupujete v nestandardních situacích, například když na cestě dojde k poruše kamionu a řidič se kvůli tomu zpozdí?

V těchto nestandardních situacích musím být především schopná najít rychlé řešení. Musím aktivně komunikovat se zákazníkem a průběžně

Říká se, že dispečer je člověk, který plánuje „cestu kolem světa“. Co práce dispečera vlastně obnáší?

Zjednodušeně řečeno má dispečer přidělený určitý počet vozidel, které musí zaměstnat. To znamená, že je musí vytížit prací odněkud někam a zase je vrátit zpátky. Já osobně mám na starost zhruba osm aut s návěsy, šest aut s hydraulickou rukou a tři auta smluvní. Každé auto musím vytížit minimálně dvakrát denně. V praxi to tedy znamená, že se vozidlo ráno naloží, dojde do místa určení, kde se náklad složí, následuje další nakládka a návrat zpět. Nejčastějším nákladem vnitrostátní kamionové dopravy je v NICE stavební materiál, zejména cihly a střešní tašky, jelikož jsme v roce 2000 zahájili spolupráci se společností Wienerberger, která má cihelny po celé České republice a pro kterou zajišťujeme převoz mezi závody a k zákazníkům.



Jedno z dispečerských oddělení (Logistické centrum Vysoké Mýto)

„Jsem neustále na telefonu a řeším veškeré možné situace – od havárek až po zpoždění, střídavě jednám s výrobcem, se zákazníky a také s řidiči. Telefon je pro mě vlastně nejdůležitějším výrobním prostředkem, díky kterému mohu vykonávat svou práci.“

jej informovat o možném zpoždění a jiném času dojezdu. Jsem neustále na telefonu a řeším veškeré možné situace – od havárek až po zpoždění, střídavě jednám s výrobcem, se zákazníky a také s řidiči. Telefon je pro mě vlastně nejdůležitějším výrobním prostředkem, díky kterému mohu vykonávat svou práci.

Je práce dispečera spíše samostatnou činností, nebo pracujete v týmu?

Práce dispečera probíhá v týmu. Sice má každý z nás svoji kolonu vozidel, své vlastní náklady a vlastní zákazníky, ale s těmi si navzájem pomáháme. Práci si rozdělujeme a snažíme se vše skloubit tak, aby zákazníci své zboží obdrželi včas

a byli maximálně spokojeni, což je vlastně na naší práci to nejdůležitější.

Popsala byste nám, jak vypadá váš běžný pracovní den?

Můj běžný pracovní den začíná o půl páté ráno a zahajuji jej zpracováním došlých e-mailů. Jakmile je vyřídím, zvedám telefon a zjišťuji, kde se nachází řidiči a auta a co je třeba zařídit. Dopoledne chodí objednávky, které průběžně zpracovávám a rozdělují na jednotlivá auta. Kolem dvanácté hodiny musím prověřit, kdy budou vozidla skutečně naložena. V průběhu celého dne pak telefonují zákazníci s nejrůznějšími dotazy. Odpoledne zpracovávám došlé požadavky na přepravy na druhý den, které rozesílám dispečerům nejen v Hrochově Týnci, ale i v Tovačově, Vrdech nebo Liberci. Díky tomu jsme schopni realizovat mnohem více poptávek, než kdybychom vše řešili jen na jedné pobočce. Mimo to aktualizujeme tabulky obsahující informace o tom, kam pojedou další auta, kam jsou nasměrovaná a podobně. Tyto údaje sdílíme v rámci celého dispečinku, aby měli všichni dispečeri zajišťující vnitrostátní přepravy přehled o aktuálním dění. Ze stejného důvodu pak zpracováváme také tabulky s tím, jaké náklady jsou již odvezené a jaké nové objednávky nám přišly.

Změnila se nějak vaše práce za tu dobu, co pro NIKU pracujete?

V podstatě dělám stále to samé, což je vývoz stavebních materiálů. A vše zůstalo „při starém dobrém“ i poté, co se NIKA spojila se Šmídkem. Snad jediné, co je jinak, je zpracování pár tabulek navíc, ale není to nic hrozného.

U NIKY pracujete 19 let, ale oblastí dopravy se zabýváte už více než 30 let. Co vás na ní nejvíce naplňuje?

Jednoznačně to, že je to práce s lidmi. Někdy je to stresující, někdy to jde samo. Jsem neustále v kontaktu se zákazníky nebo s řidiči a dopravci. Naplňuje mě, že jsem v jednom kole a že jsem v mladém kolektivu. Je mi 64 let, ale když dělám s mladými lidmi, utvrzuje mě to v tom, že ještě nepatřím do starého železa. Mimo „dispečeriny“ pořádám letní tábor pro děti, kde dělám hlavní vedoucí. Ale i tato práce spočívá hlavně v komunikaci, která mi přirostla k srdci. Pro komunikaci jsem se zkrátka už narodila.

Určitě se vám za tak dlouhou kariéru v dopravě stala nějaká hodně kuriózní věc, na kterou vzpomínáte...

(Smích) Má práce je opravdu převážně o tom, že se snažím s lidmi domluvit. Jednou se mi stalo, že na mě pán začal řvát do telefonu. Úplně s klidem jsem mu řekla: „Pane, můžete mi říct – jste svobodný? Nebo ještě jinak, můžete mi říct, kolik vyděláváte? Vy musíte mít asi hodně velký plat, že?“ On na to, proč se ho ptám. Tak jsem mu odpověděla: „Protože vás bych chtěla za muže. Já se vždycky rozčiluji jenom do výše svého platu a Vy ho, soudě podle vašeho křiku, musíte mít asi hodně vysoký...“ Na základě tohoto rozhovoru jsme se stali nejlepšími kamarády. Práce dispečera je vždycky o domluvě a i takhle se dá s lidmi domluvit.



historie

Historie našeho holdingu

Holding Šmídl působí na českém trhu v oblasti dopravy a poskytování komplexních logistických služeb již téměř 30 let. **Jak to všechno začalo?**

1990: První kancelář firmy Šmídl byla v kuchyni rodinného domu

Společnost založil v roce 1990 Vladimír Šmídl. Z původně rodinné firmy se podnik rozrostl do holdingového uspořádání s více než deseti pobočkami po celé České republice. Mezi významné milníky historie Šmidlu patří rok 1992, kdy firma začala provozovat mezinárodní kamionovou dopravu. V roce 1999 se otevřelo truckcentrum v Žamberku a o necelých deset let později logistické centrum ve Vysokém Mýtě. V roce 2009 získala společnost v Amsterdamu ocenění v soutěži Evropský autodopravce roku.

V roce 2010 firma disponovala 200 vozidly a z malé rodinné firmy se rozrostla ve společnost s 315 zaměstnanci. Rok poté otevřela novou pobočku v Brně. V roce 2015 firma slavila jubileum – na dopravním trhu působila již 25 let.

1997: NIKA Logistics, začátky ve vesnici s 13 domy

Společnost NIKA působí v oblasti dopravy více než 20 let a ve svém vozovém parku má přes 250 vozidel různých typů a tříd. Portfolio činností navíc doplňuje železniční, námořní a letecká doprava. Jakými významnými milníky prošla tato firma?

NIKA byla založena v roce 1997 společně se servisem v Nových Holesovicích. O dva roky později byla firma prodána novému majiteli a stala





se součástí průmyslového holdingu CSG s centrálou v Hrochově Týnci. V té době společnost rozšířila vozový park z 10 vozidel na 45. V roce 2005 společnost získala ČSAD Pardubice a vybudovala novou pobočku ve Vrdech. Počet vozidel se zdvojnásobil. Tři roky poté již firma zaměstnávala přes 200 zaměstnanců a brzy nato otevřela nové pobočky v Tovačově a Liberci.

V roce 2012 NIKA začala s těžbou a prodejem písku, v následujících letech zahájila provoz logistických center v Pardubicích a Liberci a získala certifikaci na převoz potravin a krmiv.

Významným mezníkem je pro firmu datum 7. září 2017, kdy se NIKA Logistics stala součástí dopravnělogistického Holdingu Šmídl.

Současnost Holdingu Šmídl

Díky spojení největších logistických firem z východních Čech disponujeme nyní více než 530 vozidly. Stáváme se tak největším českým dopravcem na trhu s více než 800 zaměstnanci a 11 pobočkami po celé České republice. Věříme, že společně porosteme dál. V současné době holding nabízí široké portfolio služeb v oblasti mezinárodních přeprav po celé Evropě, přeprav vnitrostátních, nadrozměrných i ADR, komplexních logistických služeb či letecké, námořní a železniční dopravy. To vše pak doplňují přepravy sypkých hmot a expresní, speciální a multimodální přepravy.





Představujeme

Projekt Východní kolona

Na trhu práce chybí v současné době několik tisíc řidičů kamionové dopravy. Holdingu Šmídl, stejně jako ostatním dopravním společnostem v České republice, způsobuje tento deficit potíže zejména z důvodu trvale se zvyšujícího počtu požadavků na zajištění přeprav jeho zákazníků, ať těch stávajících, tak i těch nových, hledajících cestu, jak dopravit své zboží ke konečným příjemcům. Z toho důvodu připravil holding nový projekt s názvem Východní kolona, o němž jsme již informovali ve Šmídlčinách a Nikovinách. V jeho rámci je v Žamberku postupně budován tým tvořený řidiči a mechaniky především z Ukrajiny. „Naprostá většina našich konkurentů už řidiče z ciziny běžně zaměstnává. A právě to byl jeden z důvodů, proč jsme začátkem letošního roku přistoupili k realizaci projektu Východní kolona, který jsme připravovali již delší dobu. Nejdříve jsme přijali do Žamberka tři automechaniky z ciziny, abychom se „naučili“ zvládnout složité legislativní požadavky. Všichni se během krátké doby zapracovali a jsou přínosem pro naše servisní zázemí. Od července k nim přibude sedm nových řidičů především z Ukrajiny. Personální agentura nám je vybrala v jejich zemi, a jsou to lidé, kteří chtějí v České republice pracovat a vydělané peníze posílat domů svým rodinám,“ **popisuje Martina Šmídlová, jednatelka Holdingu Šmídl.**



„Výši spotřeby vozidel pečlivě monitorujeme a řidičům, kteří jezdí úsporně, se to každý měsíc projeví ve výplatě. Pořádáme také roční soutěž, kdy nejefektivnější řidiči získávají 20.000 Kč formou příspěvku do Cafeterie.“



Cílem projektu je rozjet do konce roku deset vozidel, na nichž se bude střídát až patnáct řidičů. Na novou kolonu se budou aplikovat všechna osvědčená pravidla a principy řízení dopravy, tedy celkové hodnocení řidičů, norma spotřeby, jízdní styl a další. Odlišovat se bude pouze tím, že řidiči budou jezdit v turnusech a na vozidlech kolony se budou střídát. „Řidiči z ciziny budou jezdit deset týdnů a poté pojedou na čtrnáct dní domů. Vždy se budou střídát pouze mezi sebou čili na vozidlech Východní kolony,“ říká Martina Šmídllová.

Šmídl Provozní Holding provozuje v současnosti čtyři kolony ve Vysokém Mýtě, a to Francouzskou,

Italskou, Kutnohorskou a Unijní. Mimo ně své přepravní služby poskytuje v devíti pobočkách po celé České republice. Nová kolona, Východní, bude řízena samostatně, tzn. že bude mít přidělenou vlastní techniku, kterou nebudou řidiči sdílet s ostatními kolonami ve firmě. Jezdit bude hlavně mezinárodně pro firmy vyvážející z České republiky do zahraničí. „Většina těchto firem jsou nadnárodní společnosti s pobočkami po celém světě a s řidiči z Ukrajiny a Ruska se běžně setkávají u jiných dopravců,“ vysvětluje Martina Šmídllová.

Kromě vlastního vozového parku bude mít kolona i vlastního dispečera. „Na tuto pozici jsme přijali

Ukrajince, který se učí česky a anglicky. Absolvoval školicí centrum a momentálně se zaučuje, aby mohl od července Východní kolonu samostatně řídit. Je to velká výhoda, protože řidiči, kteří sem přijedou, nebudou umět česky,“ doplňuje Martina Šmídllová.

Ačkoliv se v současnosti koordinátor Východní kolony zaučuje ve Vysokém Mýtě, bude kolona v budoucnu umístěna pod Žamberkem. „Zaměstnanci zde budou mít možnost parkování, dále servisní zázemí s kolegy hovořícími stejným jazykem. Také zde máme pronajatý dům, ve kterém je vybudováno zázemí pro řidiče v době odpočinku,“ uzavírá Šmídllová.



WWW.SMIDL.CZ

 Šmídl s.r.o

NIKA LOGISTICS

WWW.NIKALOGISTICS.CZ

 NIKA Logistics

THE ART OF MOVING

