

UMĚNÍ POHYBU

Novinky a zajímavosti
ze světa Holdingu Šmídl

Jak se jezdí u Šmídlu?

Zeptali jsme se nejzkušenějšího
řidiče Ivana Jurajdy

Čtěte na straně 6

Nový bagr v NIKA Logistics

Stavební divizi posílí bagr
za 6 milionů

Čtěte na straně 8

Reportáž ze školicího centra

Na zkušenosti jsme se zeptali
vedoucího i řidiče

Čtěte na straně 12

8. ROČNÍK

RALLYE ŠMÍDL



SOBOTA 27. 4. 2019

START 9:00, DÍLNY STŘEDNÍ ŠKOLY AUTOMOBILNÍ ÚSTÍ NAD ORLICÍ - HYLVÁTY



Co vás v tomto čísle čeká?



strana

4

Rozhovor

Pavlína Štýbarová:
I v logistice se dá podnikat ekologicky



strana

6

Rozhovor

„Řidič kamionu musí být stále připraven učit se novým věcem,“ říká Ivan Jurajda, nejzkušenější řidič holdingu



strana

8

NIKA Logistics modernizuje techniku ve středisku Stavební mechanizace



strana

9

„S novými kamiony musí být spokojeni i jejich řidiči,“ říká Vítězslav Kalous, výkonný ředitel NIKA Logistics



strana

10

Rozhovor

Hana Hlavová:
U nás děláme vždy něco navíc



strana

12

Reportáž

Školící centrum Šmídl: unikátní program pro začínající řidiče



strana

13

Rozhovor

Absolvent školícího centra: Získal jsem zkušenosti i sebejistotu



strana

15

Benefity pro zaměstnance

Vážení zaměstnanci
a příznivci Holdingu Šmídl,

máte před sebou první číslo firemního časopisu *Umění pohybu*, který chceme vydávat pravidelně, čtyřikrát ročně. Možná se ptáte, proč má logistický holding vydávat časopis. Jak všichni víte, je tomu něco přes rok, co se naše počty téměř zdvojnásobily. To s sebou přineslo řadu výhod a také řadu výzev. Jednou z nich (a zároveň i mým osobním přáním) je, abychom se všichni cítili jako součást jednoho týmu a měli v sobě i jistou hrdost, že tím týmem je Holding Šmídl. K tomu nechť nám pomůže i tento časopis, ve kterém Vás chceme informovat nejen o zajímavostech z našeho oboru a dění ve firmě, ale také o příbězích lidí, kteří za ní stojí.

Když jsem začínal podnikat v autodopravě, bylo mým snem mít jednou flotilu 50 kamionů. Dnes jsme na desetinásobku, ale není to jen úspěch můj, ale nás všech, každého ze zaměstnanců, kteří se svojí prací a pílí podíleli na tom, že jsme se vypracovali až na jedničku na trhu.

Přál bych si proto, aby po dynamickém období, které máme za sebou, pro Vás byla četba tohoto časopisu příležitostí se zastavit a na chvíli se ohlédnout za tím, co jsme dokázali a dokazujeme každý den.

Pokud byste i Vy chtěli přispět do některého z dalších čísel, kontaktujte prosím kolegy z oddělení marketingu, kteří se s Vámi domluví na podrobnostech.

Věřím, že se v *Umění pohybu* dozvíte leccos zajímavého, a přeji Vám příjemné čtení.

Vladimír Šmídl





Rozhovor

Pavlína Štýbarová: I v logistice se dá podnikat ekologicky

Holding Šmídl provozuje tři velká logistická centra a denně vysílá na cesty stovky aut. Pro veřejnost tedy může, stejně jako ostatní dopravní firmy, na první pohled představovat velkou zátěž pro životní prostředí. Existuje ale mnoho způsobů, jak negativní ekologické dopady minimalizovat. Jaké konkrétní kroky Holding Šmídl, který si dlouhodobě zakládá na moderním vozovém parku a každý rok rozšiřuje svá ekologická opatření o další aktivity, v této oblasti podniká, prozradila **manažerka kvality Pavlína Štýbarová**.

Celý Holding Šmídl má vozový park, čítající více než 500 vozů. Největší ekologická zátěž u vás tedy pravděpodobně vzniká při silniční přepravě. Jak se negativní dopad na životní prostředí snažíte minimalizovat?

Hlavním pilířem jsou investice do kvalitních moderních technologií. Většina vozidel Šmídl nejedí déle než tři roky. Kupujeme je od výrobců, kteří nabízejí kvalitní auta s nízkou spotřebou a moderními spalovacími motory. U vozového parku NIKY, který se před časem stal součástí holdingu, zavádíme samozřejmě stejná pravidla a věříme, že se nám vše podaří co nejdříve sjednotit. Kromě toho se snažíme také motivovat řidiče, aby jezdili co nejefektivněji a měli co nejmenší spotřebu nafty.

Ročně se vám u vašeho vozového parku daří snižovat průměrnou spotřebu paliva. Čím řidiče k ekologické a ekonomické jízdě motivujete?

Výši spotřeby pečlivě monitorujeme a řidičům, kteří jezdí úsporně, se to každý měsíc projeví ve výplatě. Pořádáme také roční soutěž, kdy nejefektivnější řidiči kromě finanční odměny získávají i hodnotný zájezd pro celou rodinu. A to, že jsou naši řidiči opravdu profesionálové, potvrzují jejich velmi dobré výsledky v soutěži efektivnosti jízdy Scania Co2ntrol Cup.

Učí někdo vaše řidiče, jak jezdit efektivně?

Vzdělávání řidičů je pro nás velice důležité, a proto máme zkušené trenéry efektivní jízdy proškolené přímo od výrobců vozidel. Ti se věnují jak našim nováčkům ve školicím centru, kde se připravují na ostrý provoz, tak našim



zkušeným řidičům, pro které jsou cenou oporou při hledání dalších způsobů pro zvyšování efektivnosti jízdy a snižování spotřeby. Navíc ještě řidiče školíme, jak zasáhnout v případě nehody, kdy začnou z auta vytékat provozní kapaliny, aby došlo k co nejmenším škodám.

A co péče a údržba aut? V takovém množství může být i toto ekologickou zátěží.

Platí zde stejný princip jako při pořizování nových vozů. I stroje na údržbu a péči vybíráme z nových, moderních technologií. Například naše nejstarší automyčka je v provozu pět let a stejně jako všechny ostatní disponuje vlastní čističkou odpadních vod.

Jak nakládáte s ojetými pneumatikami?

O pneumatiky se nám stará externí dodavatel, kterého pečlivě vybíráme s ohledem na to, zda recykluje nebo jinak druhotně využívá použité produkty. Tímto způsobem vybíráme veškeré naše partnery a dodavatele. V rámci celého holdingu pak recyklujeme nejen již zmíněné pneumatiky, ale i autobaterie, a vůbec veškerý odpad jak ze silniční dopravy, tak i z logistických center a z administrativních budov.

Vaším cílem pro rok 2019 je snížení spotřebovaných energií v logistických centrech a kancelářích o deset procent. Jak toho chcete docílit?

Spouštíme interní energetický program, který obsahuje velké i menší úsporné projekty. Mezi ty největší patří výměna klasického osvětlení v logistických centrech za LED svítidla. Dále se například snažíme snižovat spotřebu papíru, a proto podporujeme elektronickou fakturaci a využíváme oboustranný tisk. Kromě třídění odpadů, které je u nás již samozřejmostí, se pokusíme celkový objem odpadů minimalizovat. Do našeho energetického programu samozřejmě patří spousta dalších menších věcí, jako je například nákup úsporných spotřebičů do kanceláří. Moderní technologie zkrátka chceme využívat nejen v autodopravě.

Myslíte, že je reálné, aby v blízké budoucnosti nahradily spalovací motory například elektromotory nebo jiná alternativní technologie?

V tuto chvíli nejsme ve fázi, kdy by zavádění elektromotorů mělo být na spadnutí. Existuje mnoho vizionářských pohledů na alternativní pohon kamionů, ale v tuto chvíli jsou to vize budoucnosti. Ničemu se ale nebráníme. Přicházející technologie jsme společně s našimi partnery a výrobci aut ochotni testovat.



Moderní kamiony jsou jedním z pilířů ekologické jízdy. Druhým jsou proškolení řidiči.

„ Výši spotřeby pečlivě monitorujeme a řidičům, kteří jezdí úsporně, se to každý měsíc projeví ve výplatě. Pořádáme také roční soutěž, kdy nejefektivnější řidiči kromě finanční odměny získávají i hodnotný zájezd pro celou rodinu...



Rozhovor

„Řidič kamionu musí být stále připraven učit se novým věcem,“ říká Ivan Jurajda, nejzkušenější řidič holdingu

Za volantem strávil Ivan Jurajda, který pro společnost Šmídl jezdí již 26 let, celou svou profesní kariéru. „Mám najeto téměř tři a půl milionu kilometrů a s kamionem jsem projel snad celou Evropu,“ říká služebně nejstarší řidič holdingu. Změnila se podle něj profese řidiče za tu dobu, a jak se vůbec k profesionálnímu řízení dostal?

Jaký je podle vás největší rozdíl v ježdění s kamionem dnes a před dvaceti lety?

Rozdílů je celá řada. Dnes je všechno mnohem rychlejší. Kromě toho, že máme mnohem kvalitnější a rychlejší auta, zrychlil se například také průjezd přes hranice. Dříve jsme na



Rok 2011: Ivan Jurajda (vlevo) přebírá plaketu za 2 000 000 kilometrů bez nehody.



Ivan Jurajda se účastní i dobrovolných aktivit. Mimo jiné řídí vánoční kamion plný dárků.

hraničních přechodech běžně stáli hodiny, někdy dokonce i několik dnů. Jednou při cestě do Bulharska jsem tam strávil dokonce čtrnáct dní, než nás celníci pustili. Dodnes vlastně nevím, co tam bylo za problém.

Zmínil jste kvalitnější auta. Jaké technické novinky jsou tedy podle vás pro řidiče nejužitečnější?

Když srovnám kvalitu aut, se kterými jsem začínal jezdit ještě před revolucí u ČSAD, je to obrovský rozdíl. Tehdy snad nebylo jízdy, abych nemusel řešit nějakou opravu. Dnes jsou ale auta mnohem spolehlivější. Navíc u Šmídlu je kvalita vozů, stejně jako servis, který firma poskytuje, na vysoké úrovni. Já např. denně na cestách oceňuji vychytávky, jako jsou nejrůznější asistenti řízení nebo automatická převodovka, které řidičům zpřijemňují a usnadňují práci. Skvělá je také technika, která

nám během cest usnadňuje administrativu.

Změnili se kromě aut také samotní profesionální řidiči?

Dříve jsem se na cestách potkával většinou s vychovanými, zkušenými řidiči, kteří si vážili své práce. Byli nejen takzvaně vyježdění, ale i zodpovědnější a přátelštější. Dnes potkáte za volantem kamionu hlavně kluky, kteří sotva udělali autoškolu. Často ale mají sebevědomí, jako by najeli miliony kilometrů. Pak se vám lehce stane, že jedete v zimě na sněhu do kopce a předjíždí vás kamion s řidičem, u kterého na první pohled vidíte, že má problém auto ukočirovat. Vůbec si neuvědomují, co svým chováním můžou způsobit.

Jak by se podle vás měli vychovávat noví řidiči?

Důležité je, aby měli čas nasbírat

zkušenosti. Jezdit se zkušenými řidiči, naučit se ovládat auto za nejrůznějších podmínek. Myslím, že dobře k tomu přistupují v našem školicím centru.

Jak jste se vůbec dostal k profesionálnímu řízení?

O auta a poznávání zahraničí jsem se zajímal již od mládí. Za minulého režimu jsme neměli možnost vycestovat za hranice, a právě ježdění s kamionem mi tuto příležitost poskytl. Díky své profesi jsem projel celou Evropu.

V jaké zemi se vám líbilo nejvíc?

Hodně se mi líbila Sardinie, kterou jsem projel úplně celou, a pak Helsinky, kde jsem měl i čas více se podívat po městě.

U Šmídlu pracujete už téměř dvacet sedm let. Neměl jste někdy chuť dělat něco jiného?

Já nic jiného neumím (*usměje se*). Navíc jsem hodně věrný člověk a neměním práci ani partnery. S manželkou jsem ještě déle než se Šmídlm.

„*Dřív jsem se na cestách potkával většinou s vychovanými, zkušenými řidiči, kteří si vážili své práce...*“



NIKA Logistics modernizuje techniku ve středisku Stavební mechanizace

Součástí portfolia činností společnosti NIKA Logistics jsou i zemní a demoliční práce, se kterými zde mají dlouholeté zkušenosti. Tuto část svého byznysu NIKA úspěšně rozvíjí i po svém vstupu do Holdingu Šmídl.

V letošním roce se proto rozhodla modernizovat svůj strojový park investicí do nákupu nového pásového bagru KOMATSU PC290LC-11 v částce přesahující 6 milionů korun.

V souladu s environmentální politikou holdingu, zaměřenou na snižování uhlíkové stopy, je nový bagr osazen nízkoemisním motorem o výkonu 159 kW, dvojicí pásů o šířce desek 60 centimetrů a podkopo-

vou lopatou o objemu 2 krychlové metry. Součástí výbavy jsou hydraulický demoliční drtič a hydraulické demoliční kladivo, které umožní široké nasazení tohoto stroje v rámci stavebního sektoru.

„Se značkou KOMATSU máme dlouholeté zkušenosti a z naší praxe víme, že jejich technika je výkonná a spolehlivá. To nám umožňuje poskytovat našim zákazníkům vysoce

kvalitní služby na míru jejich požadavkům,“ uvedl vedoucí střediska Vladimír Michalec.

V letošním roce se NIKA ve spolupráci s jejím významným zákazníkem podílí například na výstavbě dálnice D35 v úseku Časy–Ostrov, kde má nasazenu velkou část strojového parku. NIKA zde zabezpečuje nejen stavební práce a terénní úpravy, ale i převozy materiálu. Takto komplexní spolupráce je možná především díky tomu, že součástí jejího střediska Mechanizace je přeprava sypkých hmot. V této oblasti provozuje 40 dopravních jednotek všech typů, které za rok zvládnou převézt více než 1 000 000 tun sypkých materiálů.

Věřím, že se činnost „mého“ střediska v rámci holdingu podaří nadále rozvíjet, a nákup nového bagru nebude poslední investicí do techniky, která nám pomáhá trvale zkvalitňovat služby poskytované zákazníkům, uzavírá Vladimír Michalec.



Vlevo Mgr. Vítězslav Kalous, výkonný ředitel NIKA Logistics, uprostřed Vladimír Michalec, vedoucí střediska Stavební mechanizace, a vpravo zástupce dodavatele nového bagru, Ing. Jiří Bosák, ředitel pobočky KUHN-BOHEMIA Pardubice.



Tři divize pro široké spektrum přeprav

Vozový park NIKY je rozdělen do tří divizí. První z nich je Mezinárodní kamionová doprava, která vytěžuje zhruba 120 vozidel. Většina nově nakoupené techniky míří právě do této divize, protože zajištění zahraničních přeprav vyžaduje nejmodernější a nejspolehlivější vozidla. Po zhruba třech až čtyřech letech se tahače i s návěsy přesouvají do divize Vnitrostátní kamionové dopravy, která provozuje přibližně 90 vozidel. Ta v rámci České republiky spolehlivě a bezpečně zajišťuje přepravy těmito vozidly ještě dalších 5–7 let. Poté jsou prodána, protože již nevyhovují přísné ekologické politice Holdingu Šmídl, jehož je NIKA součástí. „Z hlediska péče o náš vozový park je určitě výhodou, že si servis z velké části zajišťujeme sami, a máme tak dobrý přehled o kondici jednotlivých vozů,“ vysvětluje Vítězslav Kalous.

Třetí divizí je takzvaná stavební řada, která je zaměřena na zemní a demoliční práce a přepravy sypkých hmot. Tato činnost je velice specifická, a to i v rámci celého holdingu. Středisko stavební mechanizace provozuje v současné době 40 sklápěčích vozidel a 8 stavebních strojů, určených pro úpravu terénu (bagry, dozery), které se obměňují individuálně, podle potřeby a specifického využití. Do této divize, která se úspěšně rozvíjí, bude Holding Šmídl letos

„S novými kamiony musí být spokojeni i jejich řidiči,“ říká Vítězslav Kalous, výkonný ředitel NIKA Logistics

Ve flotile modrých kamionů firmy NIKA Logistics najdete nejčastěji tři značky vozidel renomovaných dodavatelů. Kromě DAFu a Scanie můžete při svých cestách potkat také tahače značky Volvo. Na to, podle čeho se nové kamiony vybírají a jak v NICE probíhá obměna vozového parku, jsme se zeptali výkonného ředitele Vítězslava Kalouse.

značně investovat. Nová technika bude využita například při plánované výstavbě dálnic D35 a D11, na které se bude NIKA ve spolupráci s jejími významnými zákazníky aktivně podílet. „Ve čtvrtek 21. 3. jsme si v Hrochově Týnci převzali nový pásový bagr Komatsu, ke kterému bude nakoupeno i veškeré příslušenství, jako jsou demoliční nůžky, bourací kladivo a jiné. Věříme, že nám pomůže nadále zkvalitňovat naše služby, poskytované na míru zákazníkům stavebního sektoru,“ uvedl Vítězslav Kalous.

Přísné testování samotnými řidiči

Nákup nových vozidel probíhá v holdingu centrálně. Součástí každého výběrového řízení je jejich důkladné testování. To znamená, že nám dodavatel, který se výběrového řízení účastní, zhruba na jeden měsíc vybrané vozidlo zapůjčí. Během této doby s ním zkušený řidič jezdí v běžném provozu, díky čemuž získáme reálný obraz o tom, zda vozidlo vyhovuje našim přísným kritériím. Zajímá nás samozřejmě nejen spotřeba paliva, ale i celá řada dalších technických parametrů. Hodnotí se také ergonomie a pohodlí pro řidiče. Právě řidiči a jejich preference hrají při nákupu vozidel velkou roli. NIKA Logistics se,

stejně jako Šmídl, snaží svým řidičům nabízet nejen spolehlivá, ale zároveň i bezpečná a pohodlná vozidla. „Naši řidiči tráví ve svých kabinách většinu pracovní a často i mimopracovní doby, takže kabiny jsou v podstatě jejich druhým domovem. Proto je pro nás jejich názor při nákupu nových vozidel velice důležitý,“ vysvětlil Vítězslav Kalous.

Úspory i ekologie

NIKA Logistics, stejně jako celý Holding Šmídl, nakupuje pouze nejnovější kamiony splňující aktuálně nejprísnejší emisní třídu. Jak ale upozorňuje Vítězslav Kalous, nízké emise jsou jen jedním z předpokladů ekologie. Tím dalším je pak školení a vzdělávání řidičů v ekonomice jízdy. Právě díky tomuto komplexnímu přístupu se NICE daří snižovat nejen spotřebu pohonných hmot, ale i emisní stopu, přesně v souladu s environmentální politikou celého holdingu.





Rozhovor

Hana Hlavová: U nás děláme vždy něco navíc

Holding Šmídl je největší českou logistickou firmou. Své úspěchy ale nestaví jen na výborné obchodní politice, důležitý je pro něj také nadstandardní přístup k zaměstnancům, důraz na ekologii nebo podpora dobročinných aktivit. Právě ty spadají do agendy Hany Hlavové, která je v Holdingu Šmídl oním „dobrým andělem“, který tyto prostředky předává na patřičná místa. Věčně usměvavé referentky marketingu a obchodu jsme se zeptali, jaké novinky chystá holding v této oblasti.

Ve Šmídlu máte na starosti mimo jiné dobročinné aktivity, o co konkrétně se jedná?

Dlouhodobě podporujeme především děti se zdravotním postižením. Snažíme se pomáhat zejména ve východních Čechách, jelikož právě zde má holding v rámci ČR nejvíce poboček, a my tak přesně vidíme, kam naše podpora směřuje a jak pomáhá. Ze všech akcí bych zdůraznila Kamion vánočních dárků dětem, kdy navštívujeme denní stacionáře, nízkoprahová centra nebo třeba azylové domy a obdarováváme ty, kteří to podle nás nejvíce potřebují. Letos jsme vyrazili už pošesté a rozdali přes 1 000 vánočních dárků. Akci spolufinancují naši partneři a já s kolegy se podílíme zejména volným časem a energií.

Dostáváte hodně žádostí o podporu? Není těžké z nich vybírat?

Žádosti o podporu dostáváme skutečně hodně. Určitě bychom je rádi podpořili všechny, ale to bohužel není

možné, a proto musíme některé projekty odmítnat. Přemýšleli jsme proto, jak si ve sponzoringu udělat systém, zda by nebylo například vhodné zaměřit se jen na jednu oblast a tu podporovat dlouhodobě.

A vybrali jste nějakou konkrétní oblast?

Nakonec jsme se rozhodli více zapojit zaměstnance. Nechceme totiž budit dojem, že jen rozdáváme peníze



Vánočně vyzdobený kamion rozdává radost už při příjezdu.

„V každém čtvrtletí budeme od zaměstnanců přijímat žádosti o podporu konkrétních projektů. Z nich pak vybereme jeden nebo více projektů, které si rozdělí 50 000 korun.

a sami se nedokážeme do pomoci zapojit. Proto dáme všem kolegům příležitost nominovat projekty, které si podle nich naši podporu zaslouží. Tento projekt jsme nazvali Umění podpory.

Kdo se může do projektu Umění podpory zapojit a jak?

V každém čtvrtletí budeme od zaměstnanců přijímat žádosti o podporu konkrétních projektů. Z nich pak vybereme jeden nebo více projektů, které si rozdělí 50 000 korun. Uzávěrka prvního kola je 30. 6. 2019, a proto bych chtěla touto cestou vyzvat všechny holdingové kolegy: Pokud máte ve vašem okolí projekt, který byste touto formou chtěli podpořit, napište nám o něm stručné

informace a pošlete je na e-mail hana.hlavova@smidl.cz.

Jsou projekty nějak omezeny?

Rozhodli jsme se, že žádosti nebudeme nijak omezovat, a z toho důvodu chceme ke všem přihláškám přistupovat individuálně. Jedinou podmínkou je, že se zaměstnanec holdingu, který žádost podává, musí na projektu osobně podílet. Ať už finančně, nebo svým časem, osobním zájmem apod. Nechceme jen tipy, kam poslat peníze, chceme společně s přihlašujícím podpořit konkrétní věc. Na stejný projekt je možné žádat o podporu maximálně dvakrát a o tom, který projekt se podpoří, bude rozhodovat komise složená ze zástupců Šmidlu i NIKY.



Rallye Šmidl: orientační automobilový závod pro každého

Poslední dubnová sobota bude již poosmé patřit Rallye Šmidl, amatérské automobilové orientační soutěži pro širokou veřejnost. Letos poprvé na akci spolupracuje Střední škola automobilní, a startovat se proto nebude v Žamberku, ale v Ústí nad Orlicí.



Na posádky opět čeká předem neznámá trať plná zajímavých úkolů a soutěží. Vítězové se mohou těšit na hodnotné ceny a všichni účastníci na bohatý doprovodný program a občerstvení v cíli závodu, kterým je centrála Šmidl v Žamberku.



Všichni jste srdečně zváni. Akce se koná za každého počasí a uzávěrka přihlášek je 27. 4.



Reportáž

Školící centrum Šmídl: Unikátní program pro začínající řidiče

Třináct let jezdil s kamionem po celé Evropě a nyní předává své zkušenosti začínajícím řidičům ve školícím centru Holdingu Šmídl. Martin Severa v něm za necelého půl roku vychoval plnohodnotné řidiče již z osmnácti nováčků a dalších pět je nyní v zácviku. „Školící centrum je velkým přínosem pro začínající řidiče i pro celý holding,“ říká.

Holding Šmídl založil školící centrum především kvůli dlouhodobému nedostatku zkušených řidičů na trhu. „Chodili k nám kluci, kteří dřív pracovali ve fabrikách, a s řízením měli zkušenosti pouze z autoškoly. O kurtování nákladu nevěděli často vůbec nic. Pustit takové řidiče na silnici je riskantní (i když se to v jiných dopravních firmách děje), protože častěji bourají nebo nedokážou převézt náklad bez komplikací,“ vysvětluje Severa.

Ve spolupráci s analytikem dopravy Petrem Koblížkem sepsali osnovy, které si nechali schválit vedením, a začali s tréninkem nováčků. „Já dal dohromady své zkušenosti z praxe, Petr jim

dal formu a vše zpracoval do finální podoby, kterou průběžně upravujeme podle aktuálních předpisů a našich potřeb,“ popisuje hlavní školitel.

Celý školící cyklus trvá čtyři týdny a začínající řidiči se během něj naučí nejen ovládat auto, ale také řešit běžné i méně časté situace, které během přepravy mohou nastat. „Když jsem začínal, byla profese řidiče mnohem klidnější. Dnes je ale daleko větší provoz i méně možností, kde s kamionem zaparkovat. Proto řidičům radím i s tím, jak správně najíždět do zatáček, nebo jak najít vhodné místo na parkování. Zácvik je pro ně mnohem zajímavější, když se kromě teorie dozví i spoustu informací a skutečných zážitků ze služebních cest,“ konstatuje Severa.

Kromě výše zmíněné teoretické části čeká na nováčky samozřejmě také praxe, kterou absolvují v posledním týdnu školení, a během níž vyrazí se zkušenými řidiči na cesty po Evropě. „Jejich školící cyklus tím sice končí, ale než se z nich budou moci stát plnohodnotní řidiči, čeká je ještě dalších pět až osm týdnů ježdění pod dohledem zkušeného řidiče. Ve chvíli, kdy nám potvrdí, že je nováček připraven jezdit sám, ho znovu přezkouším, a pokud obstojí, může sám vyrazit na cestu,“ popisuje školitel.

Ani pak ale jeho péče o začínající řidiče nekončí. „Minimálně prvního půl roku na ně ještě dohlížím. Jsem s nimi v kontaktu během cest, zda je vše



Třináct let jezdil s kamionem. Nyní své zkušenosti předává dál.

v pořádku. Můžou mi volat čtyřicet hodin denně, s jakýmkoliv problémem,“ vysvětluje Severa.

Podle něj není práce řidiče vhodná úplně pro každého, a proto s každým zájemcem o přijetí do školícího centra nejdříve absolvuje vstupní pohovor, během kterého zjistí, zda daný člověk vše bez problémů zvládne. „Často se totiž hlásí lidé, kteří o tu práci vlastně ani nemají zájem, vidí v tom jen možnost slušného výdělků. Neuvědomují si, že je to náročná práce, během níž jste pořád mimo domov, a očekává se od vás určitá zodpovědnost. Za absolvování školení dostávají nováčci plat ve výši okolo třiceti tisíc korun,“ uzavírá Severa s tím, že investice do školení se podle něj firmě vrátí přibližně během tří měsíců, kdy řidiči začnou jezdit samostatně.



Rozhovor

„Získal jsem zkušenosti i sebejistotu“, potvrzuje absolvent školicího centra Martin Galád

Martin Galád si řidičský průkaz na kamion udělal ve svých 48 letech na vlastní náklady a splnil si tak klukovský sen. Brzy po nástupu do první dopravní společnosti ale přišlo zklamání. Nejen, že ho bez potřebných zkušeností hned vyslali na cestu, ale nesplnili také domluvené podmínky. Po dvou měsících proto firmu opustil a přihlásil se do Šmídlu. „Tady je to úplně o něčem jiném. Pan Severa mi ve školicím centru předal za pár týdnů tolik zkušeností, že bych je v předchozí firmě získával během cest snad celý rok,“ popsal svou zkušenost.

Proč jste se rozhodl přihlásit na pozici řidiče právě do Šmídlu?

Po získání řidičáku jsem nastoupil do firmy, kde mě rovnou hodili do vody. Dali mi auto, a jeď! Neuměl jsem pořádně kurtovat náklad, nevyznal se v papírech, které musím během cesty vyplňovat. Dozvěděl jsem se, že Šmídl má pro začínající řidiče tréninkový program, což bylo přesně to, co jsem v danou chvíli potřeboval.



Nízký počet účastníků jednotlivých turnusů umožňuje individuální přístup.



„Když jsem byl mladý, kamarádi si kupovali časopisy o rychlých autech, já vždy o kamionech. Jezdit s nimi bylo mým snem...”

Splnilo školicí centrum vaše očekávání?

Je to podle mě skvělý nápad. Když člověk začíná, ani si neumí představit, co všechno bude během cest potřebovat znát. Nejde jen o to, umět řídit auto, ale také zorientovat se v místě vykládky, vědět, jak hledat parkování, a spoustu dalšího. Kromě znalostí získá člověk také řidičské sebevědomí a jistotu, se kterou se hned lépe jezdí.

Měl jste už během zácviku dostatek příležitostí vyzkoušet si teoretické poznatky v praxi?

To se mi právě moc líbilo. Rozhodně jsme neseděli jen v učebně, ale vždy jsme hned dostali možnost si všechno sami zkusit. Navíc i teoretická část byla díky zkušenostem

školitele Martina Severy zajímavá a přínosná.

Co vás pan Severa všechno naučil?

Naučil nás techniku jízdy, jak si správně najíždět do zatáček nebo na kruhový objezd. Ukázal nám, jak správně přikurtovat a zabezpečit náklad, vyplnit dodáky a další dokumenty, které jako řidič musím mít v pořádku v případě policejní kontroly. Kromě toho nás naučil, jak si naplánovat trasu. Všechno dohromady to dávalo smysl. Skvělé bylo, že ani po tréninku ve školicím centru nás hned neposlali samotné na cestu, ale ještě několik týdnů jsme jezdili pod dohledem zkušeného řidiče.

Zvládli zácvik všichni uchazeči, co byli s vámi ve skupině?

To je podle mě další výhoda školicího centra. Rovnou zjistíte, zda máte na to, jezdit s kamionem, nebo ne. Firma tak zabrání tomu, aby na silnici vyslala někoho, kdo může být pro další účastníky provozu nebezpečný. Z naší skupiny kurz nedokončil jeden z uchazečů.

Řidičák na kamion jste si udělal ve 48 letech. Co vás k tomu vedlo?

Jezdit s kamionem bylo od malička mým snem. Kamarádi si kupovali časopisy o rychlých autech, já vždy o kamionech. Nejdříve jsem ale pracoval v jiném oboru, protože jsem věděl, že povolání řidiče je časově náročné, a já měl v té době rodinu a malé děti. Ve 48 letech ale přišel správný čas a já si začal plnit klukovský sen.

Benefity pro zaměstnance

Systém cafeterie BENEFIT PLUS

- zaměstnanec získává body na kartu, které může využít na **libovolné produkty / služby**
- kvartální odměna pro zaměstnance ve výši 500 bodů (neplatí pro pozici řidič)
- věrnostní odměna za odpracované roky u firmy (3, 5, 7, 10, 12, 15, 20, 25, 30 let)
- odměna při životní události (svatba, narození dítěte, odchod do důchodu, platky za darování krve, kulaté a půlkulaté výročí od 50 let)



Příspěvek na stravování

- zaměstnavatel zajišťuje stravování zaměstnanců buď ve formě obědů na pobočce, nebo skrze **stravenky v hodnotě 90 Kč**
- zaměstnavatel hradí 55 % z ceny stravenky nebo oběda
- pro všechny zaměstnance, kterým nevzniká nárok na stravné (diety)

Zvýhodněné zaměstnanecké volání Vodafone

- každý zaměstnanec může čerpat až **3 SIM karty se zvýhodněným voláním**
- pro všechny zaměstnance po zkušební době



Zvýhodněné tankování SHELL

- zaměstnanec může požádat o tankovací kartu, se kterou získá **slevu na tankování**
- pro zaměstnance po zkušební době (neplatí pro pozice řidič, řidič/skladník)



SICK DAYS – zdravotní volno

- zaměstnanec může čerpat až **3 dny pracovního volna ze zdravotních důvodů**
- pro zaměstnance po zkušební době (neplatí pro pozice řidič, řidič/skladník, skladník)



Příspěvek na PENZIJNÍ připojištění

- zaměstnanec může získat **příspěvek na penzijní připojištění** ve výši 3 % z vyměřovacího základu
- pro všechny zaměstnance po zkušební době



Příspěvek na jazykové kurzy

- zaměstnavatel bezplatně zajišťuje kurzy angličtiny či němčiny, nebo zaměstnanec může čerpat příspěvek ve výši 50 % z ceny externího kurzu AJ/NJ
- pro všechny zaměstnance po zkušební době



Výhodný nákup automobilu

- zaměstnanec má možnost **nákupu automobilu ŠKODA** za zvýhodněnou cenu
- pro všechny zaměstnance po zkušební době



Poukázky CLEAN pro logistická centra a servis

- zaměstnanci logistických center a servisu mají nárok na poukázky na **čištění oděvů**
- pro zaměstnance LC Vysoké Mýto, Liberec, Pardubice a servisu v HT, po zkušební době



FREE DAYS

dny volna k dovolené

- ke stávajícím 4 týdnům dovolené má zaměstnanec možnost čerpat **2 dny volna navíc**
- možnost čerpat od začátku trvání pracovního poměru
- lze čerpat až při zůstatku řádné dovolené ve výši max. 4 dny
- nevýčerpané dny se nepřevádí do dalšího roku, při ukončení pracovního poměru se neproplácují
- pro všechny zaměstnance

Firemní oblečení

- zaměstnanci, kteří standardně nedostávají pracovní oděvy, mají možnost získat **softshell bundu a triko s logem zaměstnavatele**
- pro všechny zaměstnance po zkušební době



Body do cafeterie za docházku

- zaměstnanec na pozici skladník, operátor skladu a teamleader ve skladu získává kvartální **odměnu ve výši 500 bodů na benefitní kartu za „beznmocnost“**
- pro zaměstnance logistických center po zkušební době





WWW.SMIDL.CZ

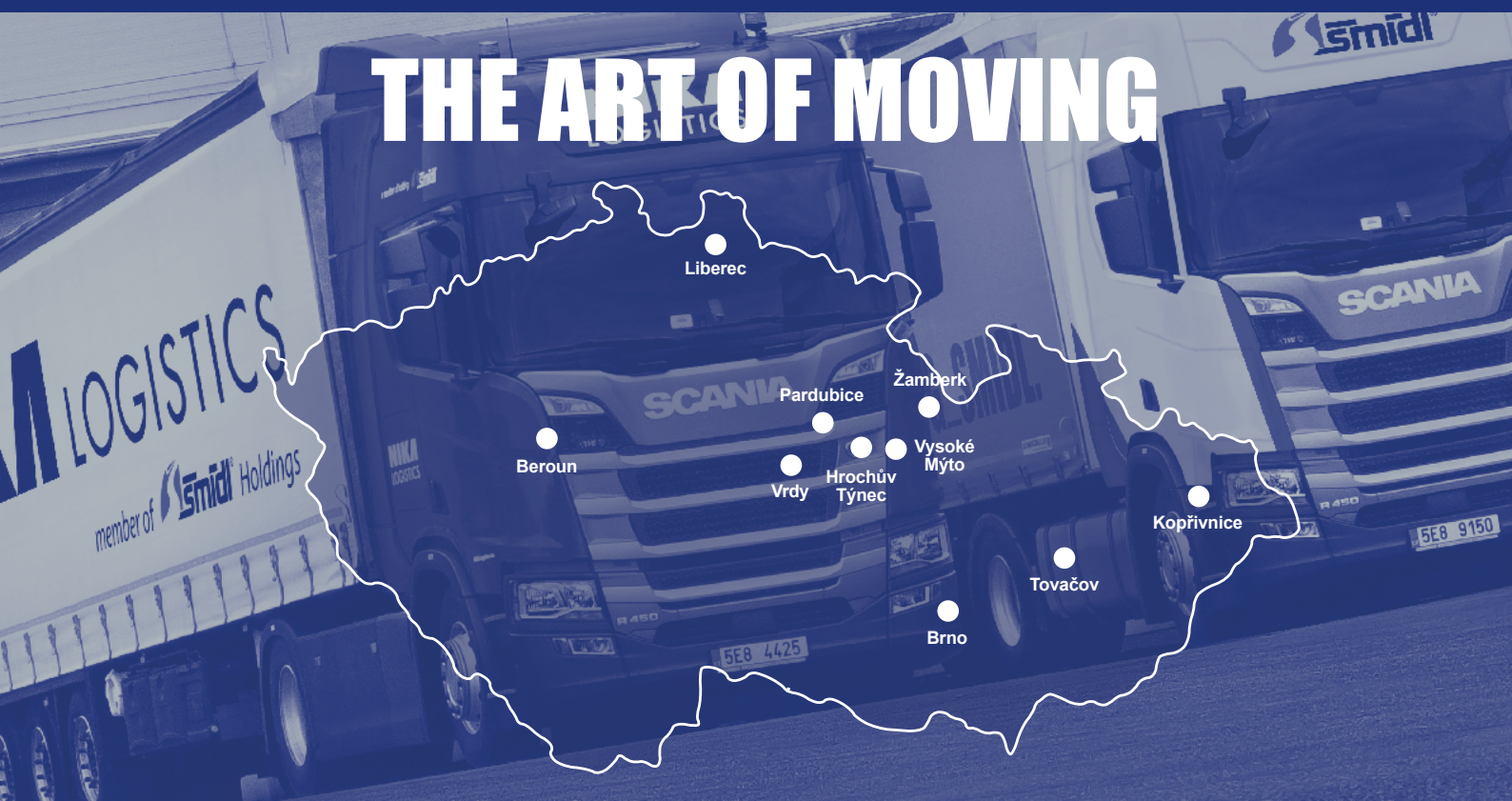
 Šmídl s.r.o

NIKA LOGISTICS

WWW.NIKALOGISTICS.CZ

 NIKA Logistics

THE ART OF MOVING



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