

UMĚNÍ POHYBU

Novinky a zajímavosti
ze světa Holdingu Šmídl

Radek Odstrčil

Ochlazení trhu zvládneme

Čtěte na straně 4

Petr Koblížek

Zavádění telematiky v NICE

Čtěte na straně 6

Michal Kyrál

Novinky v servisu vozidel

Čtěte na straně 12

Nová posila ve flotile NIKA Logistics: Speciální návěs Innenlader

Vozový park NIKY se letos rozrostl o speciální návěs pro nadrozměrné přepravy po celé Evropě. S ložnou plochou přes 13 čtverečních metrů je vhodný pro přepravu hutního materiálu, ocelových, betonových a dřevěných konstrukčních prvků nebo objemných strojů a zařízení. Tomu odpovídá i nosnost přes 24 tun. Největší výhodou návěsu je však užitná výška, která umožňuje transport až 4,2 metru vysokých předmětů (v zahraničí 3,7 metru).

„Tento návěs rozšiřuje naše portfolio služeb o další nadrozměrné nebo speciální přepravy, které jsme dosud nemohli realizovat. Podle našich odhadů není v České republice takových návěsů více než deset. Innenlader jsme přivezli z Lucemburska začátkem měsíce března a už jej využíváme k naší plné spokojenosti,“ uvedl ředitel dopravy NIKA Logistics Eduard Šneider.

Součástí návěsu jsou i speciální hydraulická upevňovací zařízení. Cena soupravy je zhruba 5 milionů korun. Na fotografiích z prvních zakázek, realizovaných zejména pro společnost Goldbeck, můžete vidět, jak to Innenladeru v modré barvě sluší.



Co vás v tomto čísle čeká?



strana

4

Rozhovor

Radek Odstrčil: Koronavirus s trhem zatřásl, ale ochlazení zvládneme



strana

6

Technika

Moderní technologie v dopravě: telematika



strana

8

Umění podpory

Představujeme vítězné projekty z dalšího kola Umění podpory



strana

10

Reference

Goldbeck: V logistice rozhoduje především čas



strana

12

Představujeme

Michal Kyrál: Technický dispečink není jen o znalostech, ale také o komunikaci



strana

14

Rozhovor

Životní cesty řidičů jsou často nevyzpytatelné

Vážené kolegyně, vážení kolegové,

v první řadě bych Vám chtěla poděkovat za Vaše pracovní nasazení v této pro všechny nelehké době.

Kvůli tomu, že je současná pandemie způsobena virovým onemocněním, které se rychle a snadno přenáší během užšího kontaktu s nakaženou osobou, jsou naši řidiči bohužel v podstatě v první linii. Zároveň jsou však jednou z klíčových profesí pro zachování chodu celé společnosti a prakticky i celé Evropy. Nastalá situace tak pro ně představuje neobvyklou pracovní zátěž, ale totéž samozřejmě platí i pro ostatní zaměstnance holdingu. Já sama řeším koronavirus od rána do večera a už se neskutěčně těším, až se zase budu moci vrátit k běžné práci.

Zatím se nám nákaza naštěstí vyhýbá a i díky tomu se nám daří dostát závazkům, které máme vůči našim zákazníkům. V posledních dnech však pociťujeme snížený objem nových objednávek, což se bohužel projeví v našich hospodářských výsledcích. Díky naší velikosti a širokému portfoliu služeb, které nabízíme, máme šanci tento rok zvládnout a pevně věřím, že bez zásadních hospodářských ztrát. Řada menších podnikatelů pravděpodobně bude bojovat o své místo na trhu a o svoji budoucnost v podnikání. Ekonomické výsledky ale nejsou všechno, a tak bude důležité zejména to, zda se z této pandemie poučíme a co uděláme pro to, abychom byli příště lépe připraveni.

Celé vedení Holdingu Šmídl intenzivně pracuje na zajištění vlastních zásob ochranných pomůcek, protože už víme, že se nemůžeme spolehnout ani na stát, ani na jejich dostupnost na trhu. Zdraví našich zaměstnanců pro nás je a bude i nadále na prvním místě.

Před měsícem jsme Vás prostřednictvím interních časopisů a e-mailů informovali o výsledcích průzkumu spokojenosti. Velmi dobré výsledky, kterých jsme dosáhli, jsou pro nás nejen oceněním, ale také závazkem do budoucna. Děláme vše pro to, abyste i po skončení této mimořádné situace byli v Holdingu Šmídl minimálně stejně spokojeni jako před jejím propuknutím.

Martina Šmídllová





Rozhovor

Radek Odstrčil: Koronavirus s trhem zatřásl, ale ochlazení zvládneme

Radek Odstrčil, generální ředitel

Generálního ředitele Holdingu Šmídl je v těchto dnech těžké zastihnout. Kromě běžné pracovní agendy mu přibýlo mnoho nových úkolů, **souvisejících s řešením situace kolem koronaviru**. Náš rozhovor se tak nemohl týkat jiného tématu.

Začneme od začátku. Do roku 2020 jste už vstupovali s určitou nejistotou, jak se situace vyvíjela?

Ano, již na přelomu roku jsme cítili určité ochlazování trhu. Práce bylo méně, a proto jsme kromě nedostatku kvalitních pracovníků museli řešit i to, jak získat dostatečné množství pře-

prav. Udělali jsme hodně kroků, abychom si s nedostatkem pracovních sil a poklesem poptávky poradili, ale pak bohužel přišel koronavirus a všechno je jinak. Priority se změnily.

Do jaké míry pracujete právě s globálními výzvami, jako jsou dopady

brexitu nebo koronaviru, dá se na ně vůbec nějak připravit?

Brexit pro nás nyní není na prvním místě. Ale koronavirus, to je jiná. Přišlo to rychle. V den, kdy děláme tento rozhovor, bylo vyhlášeno vládou ČR omezení volného pohybu obyvatel České republiky. Jak se to bude vyvíjet, to si nikdo netroufne odhadnout. Pro zajištění provozuschopnosti celého holdingu ale děláme maximum. Přijímáme opatření, snižujeme rizika, komunikujeme se zákazníky, sháníme ochranné pomůcky, uklidňujeme paniku a mnoho dalšího. Hlavní prioritou je situaci zvládnout co nejlépe.

Co byste Vy osobně chtěl, aby se v tomto roce povedlo?

Nyní je odpověď na tuto otázku opravdu jednoduchá: Co nejlépe zvládnout koronavirus a také vše, co bude v souvislosti s ním následovat.

Celkově se ale nechceme svých cílů na nejbližší období vzdát. Jen zřejmě budeme muset vše přehodnotit v čase a některé projekty budou realizovány později. Rozhodně musíme dotáhnout do finále projekt implementace jednotného informačního systému pro celý holding (sjednocení po akvizici NIKA



Logistics). Jsme těsně před dokončením projektu a toto bude mít opravdu vysokou prioritu.

Jaká je aktuální situace na trhu, kterým oborům se daří?

Pokud to vztáhneme na období „před koronavirem“, pak se dařilo zejména logistice a v oblasti specializovaných přeprav. Horší situace na trhu byla v oblasti mezinárodní kamionové dopravy, protože čelíme nejen nedostatku pracovních sil (v tomto případě kvalitních řidičů), ale bojujeme i s konkurencí z jiných zemí, kde jsou některé podmínky pro dopravní společnosti výhodnější. Tudiž nemáme rovné podmínky a hledáme cesty, jak uspět. Jak to bude vypadat v období „po koronaviru“, na to mám sice osobní názor, ale nechci si hrát na prognostika.

Můžete alespoň naznačit, na co se chcete zaměřit? Kde jsou příležitosti k úspěchu v této nelehké době?

Zcela jednoznačně budeme hledat nové obchodní příležitosti v oblasti mezinárodní kamionové dopravy. A zaměříme se na složitější přepravy s vyšší přidanou hodnotou. Vedle toho

„

Brexit pro nás nyní není na prvním místě.

Ale koronavirus, to je jiná. Přišlo to rychle.

V den, kdy děláme tento rozhovor, bylo vyhlášeno vládou ČR omezení volného pohybu obyvatel České republiky.

budeme investičně podporovat produkty, kterým se nyní daří.

Je podle Vás nyní výhoda být velkým hráčem na trhu?

Zejména v těchto dnech, kdy se jednomu produktu daří, ale druhý kolísá, je názorně vidět, jak je důležité stát na „více nohách“. Flotila 540 vozidel nám navíc dává příležitost zvládnout i opravdu složitější a velké projekty, respektive zákazníky.

Nedojde k ohrožení plánovaných investic, jako například revitalizace areálu v Hrochově Týnci?

Tento projekt probíhá podle plánu, aktuálně jsme dokončili celkovou rekonstrukci a rozšíření administrativních prostor. Nyní jsme ve fázi příprav na výstavbu nového servisu pro naši

techniku. Tento investiční projekt běží dál a současná nestabilní doba způsobená pandemií COVID-19 by neměla mít na harmonogram projektu zásadnější vliv. Cílem je zahájit výstavbu ve druhé polovině roku 2020.

Padlo již rozhodnutí o výstavbě nové haly ve Vysokém Mýtě?

V tomto případě ještě definitivní rozhodnutí nepadlo, protože podmínkou výstavby je získání dostatečně velké zakázky. Máme rozjednáno několik výběrových řízení v různém stadiu. Pokud uspějeme, budeme stavět. Jsme na to připraveni.





*Petr Koblížek, vedoucí oddělení
dopravních systémů*

Technika

Moderní technologie v dopravě: telematika

Technologický pokrok posouvá všechna odvětví ekonomiky stále dopředu a ani náš obor není výjimkou. Mnozí řidiči si ještě možná vzpomenou na dobu, kdy se jezdilo podle papírové mapy, či dokonce bez mobilního telefonu. Doba se ale mění, a kdo se chce udržet na trhu, musí využívat technologické možnosti na maximum. Jednou z těch hlavních je v oblasti dopravy moderní telematika.

Technologie GPS byla pro komerční využití uvolněna přesně před 20 lety, 1. května 2000. Od té doby je technicky možné určit polohu vozidla kdekoli na světě, a to s přesností na zhruba 5 metrů. Od prvních GPS navigací byl už jen malý krok k dálkovému přenosu informací o geografické poloze, tedy k počátku moderní telematiky. Dnešní telematické systémy dokáží daleko více než jen přenést informace, které pak řidič vidí na palubní desce. K jednotce je totiž možné připojit celou řadu periférií, například palivové sondy, čidla otevření návěsu, čidla teploty v nákladovém prostoru a mnoho dalšího.

Šmídl využívá telematiku již desátým rokem

Ve Šmídlu se využívá telematika již od roku 2010, s výraznější inovací v roce 2014. V současné době zavádíme tento systém také do NIKY. Důvody pro tento krok jsou jednoduché. Systém se ve Šmídlu osvědčil a je pro nás strategické mít jedno technické řešení. V NICE jsme

v únoru ukončili základní testování a začínáme zkušební provoz u dispečerů. Následně přijdou na řadu řidiči a v létě by mělo být vše „doladěno“ a v provozu. Přestože půjde o technologicky shodné řešení, jaké využívá Šmídl, bude systém fungovat samostatně, tedy s vlastní databází i vlastním dispečinkem.

Moderní technologie zjednoduší řidičům práci

Z pohledu řidiče je největším benefitem elektronická stazka. Vyplňování papírů nemá rád snad nikdo, zbytečně to bere čas a vytváří prostor pro chyby.

Telematika představuje vlastně takový řídicí nástroj pro dispečink. Je to program, díky kterému všichni vidí objednávky na jednom místě. Dispečer je může flexibilně plánovat podle aktuálně dostupných vozidel a jejich polohy. Díky tomu můžeme efektivně rozdělovat přepravy, plánovat objednávky nebo minimalizovat prostoje řidičů.

Data, která z vozidel získáme, využíváme pro přesnější plánování další práce.

Vše se přitom děje na jednom místě, na dispečinku. Ke každé objednávce přiřadíme SPZ a pošleme informace do terminálu v kabině řidiče. Pokud je jednou objednávka vozidlu přiřazena a zaslána, tak o ní řidič ihned ví. Během realizace přepravy odpadá řidičům spousta administrativy, nemusí řešit kilometry, zapisovat časy, přejezdy hranic nebo pauzy. To vše za ně hlídá a zaznamenává GPS jednotka. Na základě těchto kroků se vytváří elektronická stazka, kterou na konci přepravy řidič ukončí. Pokud ji následně schválí dispečer, jsou na jejím základě data vložena do systému jako podklad pro mzdy a fakturaci. Vyúčtování je pro zákazníka maximálně transparentní, takže se minimalizuje prostor pro případné spory.

Sjednání systémů proběhne na jaře

Ve Šmídlu se využívá systém telematiky od roku 2010, kdy se začalo se sledováním GPS pozic vozidel. V roce 2014 byl rozšířen o tvorbu elektronické

stazky a další funkcionality pro řidiče. Reakce řidičů na změnu byla zpočátku váhavá. Při zavádění bylo 80 % řidičů proti, protože za tím viděli nejen zbytečné sledování, ale někteří i konec možnosti manipulovat s daty. V praxi brzy zjistili, že výhody automatizace administrativních povinností převážily nad pocitem přílišného dohledu, a situace se obrátila. Po půl roce již více než 80 % řidičů změnu vítalo. Vidíme to i dnes, když je elektronika ve voze na chvíli nefunkční a řidič je kvůli tomu dočasně bez telematiky. Sám nás kvůli opravě „uhání“, protože to už nechce dělat ručně.

Zavedení stejné telematiky, kterou využívá Šmídl, i do NIKY bylo nevyhnutelné, jelikož není praktické udržovat uvnitř holdingu dva různé systémy organizace práce. Na tento krok jsme technologicky připraveni. Řidiče budeme školit tak, aby jim vše přinášelo více výhod než omezení a aby se se systémem naučili rychle pracovat. Věřím, že postupem času inovaci ocení i dispečeré, kteří budou objednávky vytvářet rovnou elektronicky. Nová

„*Při zavádění bylo 80 % řidičů proti, protože za tím viděli nejen zbytečné sledování, ale někteří i konec možnosti manipulovat s daty. V praxi brzy zjistili, že výhody automatizace administrativních povinností převážily nad pocitem přílišného dohledu, a situace se obrátila..*

technologie nenahrazuje lidskou práci, jen ji zpřesňuje a zkvalitňuje.

Nehodnotíme jen spotřebu, ale i jízdní styl

Díky telematice můžeme samozřejmě vyhodnocovat i spotřebu nafty. Nafta je jednou z našich výrazných nákladových položek a dlouhodobé snižování její spotřeby nám přináší nejen ekonomický benefit, ale také snižuje dopady našeho podnikání na životní prostředí. Nejde přitom jen o hodnocení spotřeby v absolutních číslech. Jsme si dobře vědomi skutečnosti, že některé trasy jsou na spotřebu nároč-

nější, že rozdíl ve spotřebě je způsoben i různými značkami vozidel nebo hmotností nákladu. Proto nepracujeme pouze s absolutním číslem spotřeby, ale vyhodnocujeme jízdní styl jako celek. Telematika nám umožňuje sledovat nejen spotřebu, ale i chování řidiče: jeho schopnost předvídat situaci, jet plynule a hospodárně. Spotřeba 28 litrů na 100 kilometrů tak může být jak výborný výsledek, tak i „tragický“ výkon, jelikož vždy záleží na konkrétní situaci. Díky telematice jsme schopni tyto situace vyhodnocovat a objektivně posuzovat.



Umění podpory

Představujeme vítězné projekty z dalšího kola Umění podpory

Poslední loňské kolo projektu Umění podpory bylo trochu netradiční. Rozhodli jsme se totiž podpořit pouze organizace z našeho okolí. Ani tak ale nebylo rozhodování jednoduché. Byli jsme sami překvapeni tím, kolik **skvělých projektů se tady realizuje a kolik milých lidí se snaží udělat z našeho regionu lepší místo**, a to často bez nároku na adekvátní odměnu. Sami uvidíte, že někdy se opravdu stačí pouze rozhlédnout kolem sebe a příležitost pro zapojení se do podpory dobrých věcí čeká v podstatě „hned za rohem“...



Oblastní charita Ústí nad Orlicí

Nejvyšší částkou, **30 000 Kč**, jsme se rozhodli podpořit projekt Oblastní charity Ústí nad Orlicí, na nějž nás upozornila naše kolegyně Klára Fišerová. Jedná se o akci s názvem TERÉNNÍ AUTOMOBIL PRO DOMÁCÍ HOSPIC ALFA-OMEGA. Domácí hospic Alfa-Omega umožňuje těžce nemocnému člověku strávit poslední dny života doma, v kruhu jeho blízkých. Domácí hospicová péče nabízí umírajícímu a pečující osobě odbornou zdravotní, sociální a psychologickou pomoc, stejně jako duchovní podporu. Je to nesmírně náročná práce, která se nedá dělat pro peníze, ale z přesvědčení. Od roku 2010 pomohl domácí hospic na území Orlickoústecka již stovkám umírajících a jejich rodinám. Náš příspěvek byl využit na pořízení automobilu pro hospicové sestry, jimž pomůže při výkonu jejich práce, aby mohly za pacienty dojíždět bezpečně, v jakoukoliv hodinu a za jakéhokoliv počasí.

Rodinné centrum Srdíčko

Druhým podpořeným projektem bylo Rodinné centrum Srdíčko, které se nachází v Ústí nad Orlicí nedaleko centra města. Do Umění podpory jej nominoval Michal Kubišta, jenž nám představil současnou akci Rodinného centra s názvem KOMUNITNÍ MINIFARMA – OVEČKY, KRÁLÍČCI A VČELKY V CENTRU MĚSTA, která je určena nejen dětem, ale i nám, dospělým. Zahrada nejstaršího domu bratrského sboru z 16. století leží v samém srdci města. Již více než 10 let je přístupná veřejnosti a stojí na ní dětské hřiště. Od zástupců centra Srdíčko jsme se dozvěděli, že se nechali inspirovat komunitní farmou z velšského Swansea a chtějí městským dětem zpřístupnit to, co ve městě zažijí jen stěží: kontakt se zvířaty, který podpoří jejich vztah k přírodě i živým bytostem obecně. Těm větším pak chtějí umožnit, aby se na péči o ně podíleli. O minifarmu se budou starat dobrovolníci, kterým pomůže místní komunita, a bude využívána i školami v rámci vzdělávacích exkurzí. Tento projekt jsme podpořili částkou 10 000 Kč.



Rytmus Východní Čechy, o.p.s.

Třetí projekt, který jsme podpořili, nám představila Hanka Hlavová. Jedná se o KÁVU S PŘÍBĚHEM. Tuto akci zaštiťuje obecně prospěšná společnost Rytmus Východní Čechy. Získaných 10 000 Kč poputuje na nákup nového kávovaru, s nímž se pak můžete setkat na různých místech východních Čech. A o co vlastně jde? Poprosili jsme Tomáše, který bude nový kávovar obsluhovat, o krátké představení: „Kafebar je mým splněným snem. Vše vzniklo tak, že jsem začal chodit do Rytmu. Řekl jsem, že bych chtěl prodávat, že mě baví komunikace s lidmi a počítání. Tak vymysleli projekt pro mě přímo dělaný, že bych prodával kávu.“ Rytmus Východní Čechy, o.p.s., provozuje od roku 2015 sociální podnik zvaný KAFEBAR. Jedná se o přenosný stánek s kávovarem, který obsluhuje člověk se zdravotním znevýhodněním.



S vyhodnocováním Vašich projektů budeme samozřejmě pokračovat i v letošním roce. Své tipy na zajímavé projekty, na kterých se sami podílíte, proto pošlete i nadále na e-mail podpora@smidl.cz.



Reference

Goldbeck: V logistice rozhoduje především čas

Firma GOLDBECK, jeden z našich největších zákazníků, je stejně jako Holding Šmídl původně rodinným podnikem. Jedná se o předního výrobce železobetonových konstrukčních prvků a dodavatele železobetonových a ocelových nosných konstrukčních systémů na klíč. Zákazníkům nabízí komplexní servis zahrnující vypracování projektové dokumentace, výrobu dílů na míru a jejich montáž přímo na stavbě. Jedním z hlavních požadavků odběratelů firmy Goldbeck je mít celou stavbu vyřešenou rychle, kvalitně a úsporně, čehož by nebylo možné dosáhnout bez kvalitně zajištěné logistiky. Během našeho rozhovoru s panem **Tomášem Vítkem**, prokuristou společnosti, jsme se zaměřili právě na toto téma.

O společnosti Goldbeck

Minulý rok oslavil Goldbeck 25 let svého působení na českém trhu a 50 let od vzniku společnosti Goldbeck v Německu. Firma je celoevropskou jedničkou ve svém oboru a pobočky má ve většině zemí střední a západní Evropy. Jen v České republice nyní zaměstnává více než 800 zaměstnanců, úspěšně roste a rozvíjí se.

Co je pro Vás v logistice nejdůležitější?

Vyjít zákazníkovi vstříc a najít společné řešení, které odpovídá veškerým jeho požadavkům a nárokům na kvalitu služeb. Určitě nejdůležitější je ale načasování našich dodávek k zákazníkům, a to zejména kvůli nutnosti sladění našich možností ve výrobě a skladové logistice. Jen díky spolupráci téměř všech našich oddělení můžeme naši logistiku efektivně naplánovat a zajistit od výroby až po doručení hotových výrobků na stavbu.

Jak hodnotíte kvalitu služeb společnosti NIKA Logistics?

Spolupráci hodnotíme velmi pozitivně. NIKA je naším hlavním partnerem pro

realizaci přeprav už řadu let. Slovo „partner“ bych rád zdůraznil, protože se nám již řadu let daří společnými silami posouvat dopředu. Kvalitní logistika je pro nás nesmírně důležitá, protože nám umožňuje úspěšně rozvíjet spolupráci s našimi klienty, pro které je správně nastavený logistický proces velmi důležitý. Jinými slovy, můžeme mít sebelepší produkt, ale bez kvalitní logistiky s ním nemáme šanci uspět.

Čeho si na spolupráci s NIKOU nejvíce ceníte?

Je těžké vyzdvihnout něco konkrétního, ale oceňujeme zejména jejich prozákaznický přístup. Vždy se snaží co nejlépe přizpůsobit našim, někdy i nelehkým, podmínkám a flexibilně se

adaptovat na nové požadavky týkající se kvality i kvantity. Ceníme si zejména na toho, že s nimi můžeme o všem obzvláště jednat a díky tomu rychle upravit a nastavit potřebné změny vedoucí k všestranné spokojenosti. Flexibilita je občas náročná na energii a komunikaci, ale v našem oboru je klíčová. Z těchto důvodů chceme vzájemnou spolupráci i nadále rozvíjet a prohlubovat. Jako pozitivní určitě hodnotíme také rozhodnutí společnosti o pořízení „speciálního“ vozidla, tzv. Innenladeru, určeného speciálně pro naše přepravy, které bychom díky tomu mohli začít společně realizovat. Tohle je určitě další krok k úspěšnému rozvoji našeho partnerství do budoucna.

Vzpomenete si na nějakou zajímavou přepravu, kterou jste společně realizovali?

Všichni řidiči by určitě potvrdili, že s námi je každá přeprava svým způsobem zajímavá, protože se většinou jedná o nadrozměry. Víme, že tyto přepravy nejsou vždy jednoduché a mají svá specifika, ať se jedná o vyřízení povolení, nebo vlastní realizaci. Samozřejmě bývá také hodně staveb, u kterých se v průběhu realizace mění jednotlivé postupy nebo které jsou v jiném termínu než podle původního plánu. To ale zná každý, kdo někdy stavěl alespoň rodinný dům. My jsme však v pozici dodavatele, a proto se musíme všem změnám operativně a co nejrychleji přizpůsobit a vše znovu a správně naplánovat, což se nám naštěstí ve spolupráci s NIKOU daří. Další výzvou, a to pro obě strany, pak bývá vysoký počet přeprav v relativně krátkém časovém úseku (většinou v rámci jednoho týdne). V tomto přípa-

dě jsme vždy rádi, že všechny naplánované dodávky dojíždí na stavbu včas.

Co je z pohledu logistiky důležité pro Vaše klienty-zákazníky?

Navážu na předchozí odpověď. Pro všechny je nejdůležitější čas. Zákazník vždy ocení dodání zakázky v předem domluveném termínu. Proto je pro naši společnost velmi důležité, abychom si dokázali správně nastavit komunikaci jak s klienty, tak i dopravci, aby všichni splnili dané požadavky a cíle, a to v rámci celého logistického procesu.

Jaké požadavky máte na své logistické partnery?

Naši partneři pro dopravu musí splňovat zejména naše vysoké nároky na včasnost dodávek čili musí dobře plánovat příjezdy na nakládky a vykládky. Samozřejmě nesmíme zapomenout na již zmíněnou flexibilitu. Naším oborem je stavba, což je vlastně takový živý organismus, který je sice plánova-

ný a řízený, ale vstupuje do něj mnoho proměnných. Právě na ně se musí celý logistický proces připravit tak, aby se jim dokázal flexibilně přizpůsobit. I jedno malé zpoždění může narušit návaznost stavebních prací a ve finále přinést ohromné ztráty. Při přípravě a realizaci projektu se snažíme s partnery vše nastavit tak, abychom v případě nutnosti mohli co nejrychleji reagovat na případné změny.

Jak vidíte logistiku ve svém oboru do budoucna? Kam bude nutné směřovat, na co se připravit, kde budou větší nároky a podobně.

Logistika bude v našem oboru vždy potřeba a její vývoj bude záviset na typu výrobku, který budeme vyrábět a převážet. Tento rok bude pro naše další směřování určitě klíčový. Předpokládám, že se logistika bude více a více propojovat s moderními technologiemi, které prohloubí naše možnosti, jak danou zásilku sledovat v podstatě online. Díky tomu budeme moci průběžně plánovat i další, související aktivity. S moderními technologiemi půjdou ruku v ruce také větší požadavky na dodržování bezpečnosti při realizaci přeprav, například novější a náročnější zařízení týkající se uložení nákladu, jeho zabezpečení a další aspekty. Věřím, že do budoucna bude vše výše zmíněné velmi důležité, a my musíme být na vše dobře připraveni, abychom dokázali správně nastavit všechny kroky potřebné pro další rozvoj.





Michal Kyrál, technický dispečer

Představujeme

Michal Kyrál: Technický dispečink není jen o znalostech, ale také o komunikaci

Co máte v rámci své pozice technického dispečera na starosti?

Spolu s kolegy se staráme o technický stav vozidel firmy Šmídl. Hlavní náplní naší práce tedy je, aby vozidla byla ve 100% technickém stavu. Proto pro každé vozidlo připravujeme přesně daný servisní plán, a to na 90 dní dopředu, a následně dohlížíme na jeho plnění. Neméně důležitou součástí naší práce je řešení neplánovaných závad na vozidlech. V této oblasti nám velmi pomáhá naše interní služba „servis 24“, v jejímž rámci pomáháme řidičům s řešením vzniklých závad 24 hodin denně a 7 dní v týdnu. Toto je samozřejmě možné jen díky tomu, že se po týdnu s kolegy ze servisu střídáme. Kromě toho zajišťujeme také předávání nové techniky, vracení starších vozidel, kontrolu stavu nebo přípravu vozidla pro nového řidiče. Je toho ještě více, ale to by bylo na delší článek.

To zní jako spousta práce, jak to všechno zvládáte?

Technicky je vše zajištěno poměrně dobře. K dispozici máme speciální software, bez kterého bych si naši práci dovedl jen těžko představit, je to taková naše pravá ruka. Když se podívám do tohoto programu, snadno zjistím, kdy má jít které vozidlo na technickou, kdy na kontrolu tachografu, kdy se kontrolovaly nebo měnily brzdy, kdy se měřilo napětí baterií, v jakém stavu

bylo vozidlo v době kontroly a podobně. Díky této aplikaci pak můžeme každou opravu ihned objednat v servisu. Velká část práce je naštěstí automatizovaná, díky čemuž můžeme všechny naše činnosti bez problémů zvládnout.

Při naší práci je velice důležité na nic nezapomenout; všechny servisní intervaly a technické kontroly musí probíhat striktně podle servisního plánu. Problémem někdy bývá vzájemná komunikace, zejména z toho důvodu, že naše kamiony prakticky neustále pendlují po světě, a navíc se občas řidič na daném vozidle změní. Jsem tu rok a bohužel některé řidiče ještě ani osobně neznám.

Řízení kamionu Vám nechybí?

Občas ano. Když jsem odcházel z předchozího zaměstnání z pozice vedoucího dopravy, myslel jsem si, že se k řízení brzy vrátím. Ale protože mne moje současná pozice technického dispečera hodně naplňuje a baví, tak se asi k řízení hned tak nevrátím a u Šmídl ještě chvíli zůstanu (*směje se*). Během svého prvního roku jsem se postupně poznal s většinou řidičů a ti rychle pochopili, že mojí prací je jim pomáhat. Jsem rád, že za sebou vidím velký kus práce a že se nestal žádný větší průšvih. Navíc svoje zkušenosti s řízením velkých vozidel uplatňuji i tady, pomáhají mi v tom, že se dokážu na situaci po-

dívat i z pohledu řidiče, což je na této pozici velkou výhodou.

Co to přesně znamená?

Řidiči mají někdy pocit, že je našimi požadavky či pokyny zatěžujeme. Přitom je to přesně naopak. Snažíme se, aby se mohli věnovat pouze řízení a servisní starosti s kamionem mohli nechat na nás. Samozřejmě to z jejich strany vyžaduje nějakou součinnost a aktivitu, ale pořád je to méně práce, než kdyby si měli vše zařizovat sami. V tomto množství vozidel musíme servis řešit centrálně a systematicky, to jinak nejde, vznikl by chaos a prostor pro chyby. Jak jsem již zmínil, vše je hodně o komunikaci. Řidiči jezdí po celé Evropě, po jednotlivých pobočkách, takže komunikujeme nejčastěji telefonicky nebo prostřednictvím terminálu. To bohužel někdy vede k vzájemnému nepochopení. Ne že by člověk nevěděl, co má dělat, ale někdy už není čas si říci, proč je potřeba to udělat. Když se potom potkáme na pobočce a máme při kontrole vozidla chvíli času, o všem si popovídáme a vysvětlíme si to. A právě tady řidiči vidí, že jim rozumím, což mě opravdu těší.

Šmídl je pověstný mladým vozovým parkem, to je pro Vás asi výhoda...

Je to tak, ale má to samozřejmě i druhou stránku. Musím být stále ve střehu, abych zachytil všechny novinky, se

„Během svého prvního roku jsem se postupně poznal s většinou řidičů a ti rychle pochopili, že mojí prací je jim pomáhat. Jsem rád, že za sebou vidím velký kus práce a že se nestal žádný větší průšvih.

kterými výrobci aut přicházejí. Občas se musím i něco doučit. Naštěstí je u nových vozidel technických problémů obecně méně, i když samozřejmě ani ona nejsou bezporuchová. Mám však velkou výhodu v tom, že firma Šmídl investuje také do nových technologií, díky čemuž nestojíme na místě, ale jdeme s dobou. Jen v našem servisním programu přibýlo za ten rok spoustu nových věcí, díky nimž děláme naši práci lépe a spolehlivěji.

Můžeme například ohlídat, kolik zbývá kilometrů na dojetí, z Echotracku se nám automaticky synchronizuje stav kilometrů a ukazuje zbývající intervaly. Technika nám při naší práci hodně pomáhá.

Jaké jsou Vaše plány na tento rok?

Nejdůležitějším plánem je snížit náklady, ale nikoliv na úkor servisu. Tento rok budeme vracet poslední čtyřletá motorová vozidla, která nemají servis-

ní smlouvu, a nahrazovat je novými se servisní smlouvou po celou dobu leasingu. Vozidlo pak v případě nena-dále závady můžeme nechat opravit v nejbližším servisu kdekoli v Evropě. Dalším cílem je, abychom řidiče zapojili do pravidelných měsíčních kontrol. Podle mě si těch 15 minut na kontrolu svého vozidla může najít každý. A my pak díky tomu předejdeme dohadům na téma, kdy škoda vznikla a kdo za ni může.

Michal Kyrál

Do firmy Šmídl nastoupil přesně před rokem, a to na pozici **Fleet Managera (technického dispečera)**, v jejímž rámci má na starost provozuschopnost téměř stovky vozidel. Pro tuto profesi má výborné předpoklady, neboť za volantem strávil 12 let. V roce 2014 dokonce vyhrál české kolo soutěže Mladý evropský řidič kamionu, kterého se zúčastnilo celkem 400 řidičů. Díky tomuto vítězství mohl v roce 2015 reprezentovat Českou republiku na evropském finále této soutěže, jež se konalo přímo ve švédském výrobním závodě Scania. Rozhovor s Michalem Kyralem proběhl mezi předáváním dvou kamionů.





Rozhovor

Životní cesty řidičů jsou často nevyzpytatelné

Protože rád pracuji s informacemi přímo z terénu a zajímá mě zpětná vazba našich řidičů, zavolám čas od času několika z nich, a je prakticky jedno, zda jsou u nás 6 měsíců, nebo 5 let. Na konci roku 2019 jsem telefonicky zpovídal 25 náhodně vybraných řidičů, kterých jsem se ptal na spokojenost s prací, vozidlem a na řadu dalších informací. **Velmi zajímavý rozhovor jsem vedl s řidičem Karlem Polákem.** Rád bych se o něj s Vámi, samozřejmě s jeho souhlasem, podělil.

Práci profesionálního řidiče jste před nástupem do Šmídlu, pokud vím, nikdy nevykonával a před rokem jste neměl ani potřebný řidičský a profesní průkaz. Jaké tedy máte vzdělání a předchozí praxi?

Vystudoval jsem Leteckou fakultu Technické univerzity v Košicích na Slovensku. Po ukončení studia jsem pracoval jako vojenský pilot nadzvukových letadel. Mezi mé další profese v civilním sektoru patřila pozice ředitele zahraniční pobočky ve Skandinávii a pobaltských zemích, dále post zástupce generálního ředitele Škoda-exportu a následně funkce generálního ředitele v ČKD se zaměřením na zahraniční obchod. Poslední pozicí, kterou jsem vykonával, byla funkce generálního ředitele české stavební společnosti PSJ v zahraničí, konkrétně v Rusku.

Při všech těchto pozicích byla zcela jistě nezbytná znalost cizích jazy-

ků. Kolik jich tedy vlastně ovládáte a které jste využíval nejvíce?

Dorozumím se anglicky, ruský a německy. Nejvíce jsem pak při své práci využíval angličtinu a ruštinu, zejména kvůli obchodním aktivitám v Asii.

Ale v rámci svého působení u společnosti Šmídl jsem si bohužel ani se znalostí třech světových jazyků nevystačil (*směje se*). Když jsem totiž přijel s nákladem na místo vykládky, často se mi stalo, že tamní zaměstnanci ovládali pouze svůj mateřský jazyk. Jezdil jsem často do Itálie a tam obvykle místní neuměli ani anglicky, ani německy, jen italsky. Ve Francii to bylo podobné, ale tam mi alespoň v některých případech pomohla angličtina. V Německu a Rakousku jsem se dorozuměl bez problémů, stejně jako v Belgii, Holandsku apod.

Co Vás vlastně přivedlo k profesi řidiče kamionu? Říkal jste, že jste splácel dluh svému otci. Původně

jsem si myslel, že by se asi mohlo jednat o finanční závazek, ale po výčtu Vaší předchozí pracovní kariéry si myslím, že dluh byl zřejmě jiné povahy...

Můj otec pracoval skoro 20 let jako řidič kamionu a jeho přáním bylo, abychom jednou vyrazili v kamionu spolu. Slíbil jsem mu, že se v budoucnu pokusím této profesi alespoň pár měsíců věnovat. Bohužel mne životní křížovatka zavedla jiným směrem a otec už se splnění svého přání nedožil. Na podzim roku 2018 jsem se ale rozhodl, že slib i přesto zrealizuji. Za 3 měsíce jsem si udělal řidičský průkaz C, D, E, profesní průkaz včetně psychotestů a pak jsem začal řešit, jak otcův slib naplnit.

Během života svého otce, který pracoval jako řidič kamionu, jste už získal nějaké zkušenosti v tomto oboru?

Žádné praktické zkušenosti jsem sice nezískal, ale mám dost vzpomínek

na dobu, kdy otec jezdil, a díky tomu mohu velice dobře porovnat, o kolik se dnes máme jako řidiči lépe. Tehdy byla totiž situace jiná než dnes. Když otec začínal jezdit v rámci TIR do zahraničí s Tatro 138, nebylo v ní žádné záze-
mí pro řidiče ani lůžková úprava. Pak přešel na Liazku, kde už nějaké lůžko bylo, nicméně v porovnání s výbavou současného auta a jeho spolehlivostí je to nesrovnatelné. Vozidla byla v té době hodně poruchová. Dnes už jsou naštěstí vozidla více spolehlivá, a navíc máme servis zajištěný po celé Evropě. Mohu tedy konstatovat, že dříve to byl z pohledu komfortu řidiče tvrdý život, byly to zcela jiné podmínky.

Co Vás, jako Pražáka, přivedlo do východních Čech do firmy Šmídl?

Práci řidiče jsem sháněl hned u několika společností po celé republice. Šmídl nakonec vyhrál zejména díky tomu, že mám k východním Čechům trochu blíže. Pocházím totiž právě z této oblasti, přesněji z Hořic. V tomto regionu jsem také vystudoval střední školu železniční v České Třebové, obor strojvedoucí elektrických a dieselových lokomotiv. Potom jsem dlouhá léta působil jako ředitel zahraniční pobočky a kromě jiného jsem měl na starost vývoz autobusů značky Karosa. Během mého

působení v této funkci odjelo více než 500 autobusů do Pobaltí. Sami vidíte, že důvodů pro návrat do regionu východních Čech jsem měl opravdu hodně.

Během svého ročního působení v naší dopravní společnosti jste jistě zaznamenal mnoho dobrého i špatného. Jaké vidíte klady, a naopak, co by se mělo zlepšit?

Začnu třeba tím, jak se ve Šmídlu daří zpětně vytěžovat vozidla. Jde vlastně o to, aby měl řidič co nejdříve po vykládce možnost naložit si zboží pro jinou společnost a díky tomu neztrácel čas čekáním na další práci, anebo se dokonce vracel bez nákladu. To u Šmídlu funguje výborně, protože vedoucí kolony Martin Mládek je dostatečně zkušený a znalý problematiky. I když je často obtížné zpětný náklad ze zahraničí sehnat, všichni se snaží, abychom my řidiči měli nakládku co nejdříve zajištěnou. Asi nejvíce mne potrápilo, a nebyl jsem sám, dlouhé čekání na nakládku v našem skladu ve Vysokém Mýtě, které někdy trvalo 5 i více hodin.

Zmínil bych ještě naše dispečery. Někteří bohužel neověřují adresy, které mají od zákazníků k dispozici, a pak řidičům předávají neúplné informace

či nepřesné adresy. Dispečer má přitom počítač s internetem a může si vše snadno ověřit.

Kromě již zmíněného vedoucího kolony Martina Mládka bych ocenil i Romanu Severovou, se kterou se dobře komunikuje. Vyzdvihnul bych ještě Nelu Kotovou a Martina Končinského. Jsou slušní, komunikují, předávají jasné informace a umí organizovat práci.

Začátkem roku, po roce práce řidiče kamionu, budete dle naší vzájemné domluvy odcházet na jinou pozici. Do jaké oblasti budete směřovat?

Nebudu pracovat v žádné dopravní ani logistické společnosti, i když jsem v průběhu roku dostával pracovní nabídky opravdu hodně. Všechny jsem ale odmítl, protože jsem slíbil, že práci řidiče budu vykonávat alespoň jeden rok. Nyní se tedy vrátím k tomu, co jsem dělal prakticky celý život. Tedy k projektovému řízení, které mě naplňuje nejvíce.

Pane Poláku, děkuji Vám za Vaši práci ve firmě i za tento rozhovor.

Vladimír Šmídl

” Práci řidiče jsem sháněl hned u několika společností po celé republice. Šmídl nakonec vyhrál zejména díky tomu, že mám k východním Čechům trochu blíže.





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

