

UMĚNÍ POHYBU

Novinky a zajímavosti
ze světa Holdingu Šmídl



Lubomír Kozák

Nové speciály ve flotile NIKY

Čtete na straně 4

Petr Novák

Tři roky od otevření skladu v Černé za Bory

Čtete na straně 6

Martin Páleník

Představujeme oddělení controllingu

Čtete na straně 10

Podpora

Představujeme další vítězné projekty našeho dobročinného projektu Umění podpory

Vítězové letošního druhého kola Umění podpory jsou sice již vybráni, ale pokud víte o zajímavé aktivitě ve svém okolí, kterou by stálo za to podpořit, můžete ji samozřejmě přihlásit do dalšího kola našeho programu. Pro inspiraci se podívejte na tři oceněné projekty minulého kola. Děkujeme všem zaměstnancům za jejich nominace.

Podpora závodů Sdružení dobrovolných hasičů Žamberk

Projekt, který do Umění podpory přihlásila Andrea Kolářová, jsme se rozhodli podpořit sponzorským darem ve výši 10 tisíc korun. Finance budou použity na organizaci 6. ročníku závodu v požárním sportu O pohár starosty města, který SDH Žamberk pořádá. Konat se bude 17. července 2021 na provizorním místě u rozhledny Rozálka v Žamberku. „Chtěl bych všechny pozvat do našeho Hasičského muzea v bývalých Žambereckých kasárnách, kde můžete vidět mnoho kusů techniky a hasičského vybavení od 19. století až dosud. Vstup je možný kdykoliv po telefonické domluvě na čísle 603 309 331,“ uvedl za hasiče Ondřej Dlabka.



ROT Kart Fest

Druhý podpořený projekt nominoval Jiří Drozd z NIKY. ROT KART FEST je benefiční festival, jehož druhý ročník letos proběhne v Rapotíně, nedaleko Šumperka. Cílem akce je podpořit dětské hemato-onkologické oddělení FN Olomouc a plazma-feretické centrum Nemocnice Šumperk, se kterými organizátoři akce spolupracují již druhým rokem. Mimo finanční podpory sami darují krevní plazmu. Jak o sobě sami organizátoři říkají, jedná se o partu bláznů, která miluje rockovou hudbu a rozhodla se trochu pomáhat tam, kde je to zapotřebí. Jejich heslem je: „Pomáháme rockem.“ Za dobu svého působení již přispěli částkou přes 250 tisíc korun.



Pečovatel – nadační fond

„VÍME, že je naše pomoc nepostradatelná, CHCEME v ní pokračovat a pokorně VĚŘÍME, že nám pomůžete.“ Toto stojí v přihlášce projektu, který nominovala Barbora Šulcová. Nadační fond Pečovatel tvrdě postihla pandemie a nyní jim zbývají finance na zhruba tři měsíce provozu. Fond pomáhá zdravotně postiženým a seniorům ve finanční nouzi platit domácí asistenční péči. Díky tomu mohou žít doma, kde je jim nejlíp, a jejich blízcí alespoň na chvíli načerpají síly od 24hodinové péče. Celý projekt pomoci je popsán na www.pecovatel.cz, kde je také možné na asistenci přispět. Klientům putuje vždy 100 % darované částky, protože peníze na provoz zatím dokáže fond zajistit z jiných zdrojů.

Nadační fond rozděluje měsíčně zhruba 160 tisíc korun, což představuje více než 1 200 hodin asistenční péče. V rámci Umění podpory jsme jim na provoz přispěli částkou 30 tisíc korun.



Pokud i Vám dávají představené projekty smysl a chtěli byste se do Umění podpory zapojit, dejte nám o sobě vědět. Jednoduše pošlete do konce srpna svoji přihlášku do dalšího kola, ve které svůj projekt krátce popíšete, a to na e-mail podpora@smidl.cz.

Co vás v tomto čísle čeká?



strana

2

Umění podpory
Představujeme vybrané projekty z dalšího kola



strana

4

Nová technika
Vozový park NIKY Logistics posílily nové speciály



strana

6

Skladování
Hala v Černé za Bory slaví tři roky od zahájení provozu



strana

8

Investice do kamionů
Vozový park posílilo 56 nových vozidel



strana

10

Rozhovor
Martin Páleník o oddělení controllingu



strana

12

Logistika
Logistické centrum ve Vysokém Mýtě se letos opět rozroste



strana

12

Automatizace
V holdingu využíváme nejmodernější technologie pro logistiku

Vážené kolegyně, vážení kolegové,



první měsíce letošního roku pro nás bohužel nebyly příznivé, jelikož byla silná zima a přepravní práce nebyl dostatek. V březnu však naštěstí nastal zvrat a situace se zlepšila. Duben na březnový růst poptávek navázal a nám se tak podařilo dohnat schodek a vrátit se na hodnoty odpovídající původnímu plánu. Díky tomu mohu holdingové výsledky za období 1–5/2021 hodnotit optimisticky. Přesto však zůstáváme i nadále ostražití, jelikož se stále potýkáme s koronavirem, kvůli kterému neumíme dobře predikovat, jak bude vypadat ekonomika ve III. a IV. čtvrtletí.

Plánovaných cílů v oblasti tržeb a zisku dosahujeme zejména díky kvalitní práci našich řidičů a dispečerů. Aktuálně máme přibližně 7 % neobsazených vozidel, avšak ta zbývající nám naštěstí pomáhají výpadky nahradit a my díky tomu můžeme plnit stanovené plány. Pamatuji si ale velmi dobře období roku 2009, kdy jsme byli kvůli nedostatku práce nuceni propouštět. Dnes naštěstí řešíme situaci opačnou, kdy máme dostatek, někdy dokonce až přebytek, práce a nedostatek řidičů. Kvůli tomu často od našich řidičů slyším, že nestačí ani zamést ložnou plochu a musí zase letět na nakládku. Chápu, že je to náročné, ale věřte, že je to určitě lepší, než kdyby se opakoval rok 2009. Věřím, že se nám podaří tento stav na počátku druhého pololetí díky úspěšnému náboru změnit a co nejdříve přivítáme v našich řadách nové řidiče.

Nemohu se zde nezmínit také o novém vozidle od společnosti DAF, které mi udělalo radost, jelikož našim řidičům přináší řadu velkých zlepšení. Mají se opravdu na co těšit.

Všem našim řidičům bych velmi rád poděkoval za to, že dlouhodobě udržují vysoké pracovní nasazení. Děkuji rovněž našim partnerům, kteří nám dodávají techniku a dovedli zachovat ceny na dobré úrovni, což v této době není vůbec snadné.

V nadcházejícím období nás pak čeká velká výzva: firma Goldbeck, největší klient Holdingu Šmídl, získala opravdu velkou zakázku a my v ní musíme uspět. Přestože bude realizována v letním období, ve kterém čerpají dovolenou i naši řidiči, budeme ji muset zvládnout za pomoci vozidel obou společností včetně našich smluvních dopravců. Když se nám podaří zakázku úspěšně zrealizovat, bude to pro naši spolupráci s firmou Goldbeck představovat velký bonus, a to i pro další roky.

Závěrem bych chtěl poděkovat všem, kteří se osobně podíleli a podílejí na našich dobrých výsledcích.

Vladimír Šmídl



Lubomír Kozák

Nová technika

Letošní rok je rokem speciálů

Investice do vozového parku NIKY pokračují i v roce 2021. Za zmínku stojí zejména **speciály**, které v naší flotile dosud chyběly.

První novinkou, která NICE umožní nabízet zákazníkům komplexnější portfolio služeb, jsou dva roztahovací návěsy lucemburské značky Faymonville. Ložná plocha těchto speciálních návěsů má základní délku 13,6 metru, která však může být díky výsuvu prodloužena o dalších 15,8 metru. Díky tomu mohou být návěsy využívány pro přepravu nadrozměrných

nákladů až do délky 29,4 metru. V NICE budou převážet zejména ocelové konstrukce a betonové prvky, čemuž odpovídá i nosnost návěsu, která se díky třem nápravám zvýšila na více než 36 tun. Všechny osy jsou vzduchově odpružené a nuceně hydraulicky řízené, což umožňuje, vzhledem k délce ložné plochy, nečekaně dobrou manipulaci s vozidlem.

Druhou novinkou ve flotile NIKY je speciál značky DAF 8x2 FAQ Tridem. Zajímavostí tohoto vozidla je zadní vodící náprava, která zajišťuje výbornou manévrovatelnost. Díky její kombinaci s řízenou upevněnou vlečnou nápravou je zajištěn dostatečný potenciál pro přepravu těžkých nákladů po nezpevněných cestách. Tomu odpovídá i robustní podvozek s vnitřními výztuhami.



Lubomír Kozák, ředitel technického oddělení

„Nové speciály nakupujeme vždy na základě konkrétních požadavků našich zákazníků, kterým se snažíme vyjít maximálně vstříc. Standardně se dodací lhůty u speciálních vozidel pohybují v řádu minimálně šesti měsíců, ale v poslední době se tyto termíny bohužel protahují, kvůli čemuž musíme nová auta objednávat s opravdu velkým předstihem. Zatím jsme ale vždy dokázali novou techniku zajistit v souladu s našimi investičními plány, které naštěstí koronavirus nezastavil. Překvapivě musím v této souvislosti konstatovat, že je naopak nezbytné objednávání nových vozidel zrychlit. Na podzim proto naši modrou flotilu rozšíří čtyři MANy, které jsme vybrali na základě předchozího testování našimi řidiči.

Zkrátka ale nepřijde ani středisko mechanizace: do našich bagrů Komatsu jsme totiž v letošním roce pořídili nové GPS jednotky, které strojníkům zásadně ulehčí práci, a navíc díky jejich použití odpadne potřeba zeměměřiče, jelikož výšku i trasu bagrování místo něj ohlídká počítač.“

V první polovině roku 2021 se vozový park NIKY Logistics rozrostl mimo již zmíněné speciály také o techniku, která je našim řidičům důvěrně známá. Jednalo se o 14 nových tahačů značky DAF, 16 kusů přípojně techniky značky Schwarzmüller a 3 značky Faymonville.

Konkrétně pak bylo do flotily NIKY zakoupeno v rámci investic do motorové techniky 5 návěsů 4x2 standard, 1 návěs 4x2 lowdeck, 1 sklápěčka 8x4, 1 nákladní vozidlo typu plato CF FAQ 8x2, 5 tahačů 6x2 a jedno nákladní vozidlo s hydraulickou rukou.



V rámci investic do přípojně techniky značky Schwarzmüller byly do vozového parku NIKY pořízeny 2 plachtové návěsy typu standard, 1 plachtový

návěs v provedení lowdeck, 10 plošinových návěsů, 1 hliníkový sklápěcí návěs a 2 plošinové přívěsy.





Petr Novák

Skladování

Zájem o skladování v našich logistických centrech nezastavila ani pandemie

Od otevření naší **skladovací haly v Černé za Bory** v Pardubicích uplynuly již tři roky. Původní sklad v Opočínku, který se tehdy pohyboval na hranici rentability, jsme přesunuli na druhou stranu Pardubic, a to do nově postavené budovy. Od té doby si na přebytek volných skladovacích prostor nemůžeme stěžovat.

Rozdíl ve vytiženosti obou hal je dán zejména poptávkou po skladovacích prostorech, která je v Černé za Bory obecně vyšší, než tomu bylo v Opočínku. Kromě toho je celý areál velmi dobře vyřešen také logisticky, jelikož se v jeho blízkém okolí nachází napojení na dálnici a je zde vysoká koncentrace výrobních firem. Tomu pak odpovídá skladba zákazníků, kteří téměř 15 tisíc pardubických paletových míst využívají. Největším z nich je Amcor Flexibles CZ z nedalekého Nového Bydžova, následovaný výrobcem automobilových zámků Kiekert Přelouč a producentem tlumičů KYB. „Poptávka po skladování v našem logistickém centru je opravdu vysoká. Zažili jsme dokonce situaci, kdy jsme již neměli žádné volné kapacity. Abychom nemuseli odmítat zakázky, pronajali jsme si ve vedlejší hale 1 200 metrů čtverečních, které nabízíme potenciálním i stávajícím zákazníkům jako dodatečnou skladovací kapacitu. Nyní jednáme ještě o pronájem externího skladu typu C, abychom vyhověli i menším zákazníkům,“ uvedl vedoucí Logistického centra Pardubice Petr

Novák, který v holdingu pracuje již pátým rokem.

Obsazenost skladů naštěstí příliš neovlivnila ani pandemie koronaviru. Podle Petra Nováka se sice činnost logistického centra při jarním lockdownu na chvíli v podstatě zastavila, ale s příchodem druhé, podzimní vlny se zájem o skladování naopak zvýšil. V současnosti je pak pohyb ve

skladech pomalejší a zboží se v nich zdrží delší dobu. Ne však z důvodu koronaviru, ale spíše kvůli nedostatku některých komponentů, například čipů, který brzdí výrobu.

V logistickém centru v Černé za Bory pracuje celkem 22 lidí v třísměnném provozu. Pro evidenci skladovaného zboží zde využívají čárové kódy a zákazník si vždy může pro vzájemnou



komunikaci zvolit jeden ze tří samostatných systémů. Výběr konkrétního systému pak záleží čistě na preferencích daného zákazníka.

Pardubický areál navíc splňuje podmínky pro uskladnění potravinářského zboží. „Zkušenosti se skladováním tohoto typu zboží máme již z Opočinku, a tak nám nedělá problém jak pravidelné kontrolování teploty a vlhkosti ve skladu, tak dodržování přísných hygienických předpisů. Nikdy se nám také nic neztratilo ani nic nepřebývalo. Inventury děláme pravidelně, a tak mohu s trochou nadsázky říci, že nám nikdy neproklouzla ani myš,“ dodal Petr Novák.

Nejzajímavějším zbožím v Černé za Bory jsou pravděpodobně pětítunové svítky, které zde má uskladněny firma Nedcon. Při manipulaci s nimi musí být nasazena speciální sedmitunová „ještěrka“.

Ale ani naše původní skladovací hala v Opočínku nezůstala nevyužita. Před třemi roky ji totiž bývalý majitel NIKY Logistics prodal Policii České republiky, která zde v současnosti skladuje testy a zdravotnické pomůcky pro boj s pandemií.





Richard Macko

Vozový park

Na rozhodnutí o podobě obnovy vozového parku má názor řidičů zásadní vliv

Vozový park Šmídlu a NIKY se letos rozrostl celkem o 56 kamionů.

Holdingová flotila tím překročila hranici 580 vozidel a po sedmi letech se do ní vrátily tahače značky MAN.

„V rámci pravidelné obnovy techniky vždy pořizujeme pouze stejný typ návěsu, jelikož značka motorového vozidla nehraje při výběru až tak zásadní roli. To znamená, že nový tahač může, ale nemusí být od stejného výrobce. Motorovou techniku obnovujeme pravidelně po čtyřech letech a návěsy po osmi.

Pokud se však jedná o rozšíření vozového parku, zajímají nás zejména požadavky našich zákazníků. Obrací-li se na nás často s potřebou převést na jednu větší objem nákladu, znamená to, že bychom měli začít uvažovat o pořízení návěsu typu lowdeck, který má větší nákladový prostor. Na druhou stranu ale musíme zvážit také nevýhody tohoto typu návěsu, mezi které patří hlavně vyšší provozní náklady.

Nová motorová technika je vždy zakoupena se servisní smlouvou na celou dobu provozu, a to včetně plné záruky,“ vysvětluje Richard Macko, technický ředitel.

V rámci rozhodování o podobě letošního plánu obnovy jsme měli možnost testovat také nové modely MAN TGX, určené pro dlouhé přepravy a vybavené komfortní kabinou. Testování pro-



”

Řidiči, kteří pamatují ještě starou generaci MANů, by mohli potvrdit, že nová vozidla mají nejen moderní vzhled, ale i logické uspořádání a intuitivní ovládání.

bíhalo v posledním čtvrtletí loňského roku, a to po dobu dvou měsíců. Výsledky testů byly výborné, a to jak po stránce ekonomiky jízdy, tak komfortu z pohledu řidičů, kteří hodnotili velice pozitivně zejména pohodlnost a vybavenost kabiny německé značky, ergonomii a bezpečnostní prvky. To vše nás vedlo k rozhodnutí, že MANY vrátíme po sedmi letech do naší flotily. Deset Scanií proto nahradí právě MANY, a to v provedení 5x standard a 5x lowdeck. Kromě MANů jsme in-

vestovali ještě do tahačů značky Iveco, na které jsou naši řidiči zvyklí.

„Řidiči, kteří pamatují ještě starou generaci MANů, by mohli potvrdit, že nová vozidla mají nejen moderní vzhled, ale i logické uspořádání a intuitivní ovládání. Inovace se projevily prakticky ve všech parametrech, ať se jedná o ergonomii ovládání, odpočinkovou oblast, či bezpečnostní prvky. Ostatně právě MAN TGX získal prestižní ocenění International Truck of the

Year 2021.“

„Nové MANY mají komfortní kabinu, která je při srovnání s největší dostupnou verzí o něco menší. Tento rozdíl však řidičům plně kompenzuje intuitivní, bezpečné a pohodlné ovládání. Interiér vozidla je totiž pro řidiče jak pracovištěm, tak životním prostorem a nový MAN díky svému provedení zpříjemní našim řidičům i opravdu dlouhé cesty,“ uzavírá náš rozhovor Richard Macko.





Martin Páleník

Rozhovor

Představujeme oddělení controllingu

Oddělení controllingu většinou není moc vidět a celá řada kolegů (zejména řidičů) o jeho existenci proto ani neví. Ve skutečnosti však jde o oddělení, které je pro firemní řízení a budoucí rozvoj klíčové.

Na úlohu controllingu v našem holdingu jsme se zeptali Martina Páleníka.

Mohl byste na začátek oddělení krátce představit a vysvětlit, k čemu vlastně controlling ve firmě slouží?

Název našeho oddělení je možná trochu zavádějící, a proto bych hned na začátku rád vysvětlil, že opravdu nekontrolujeme ostatní oddělení firmy, nebo dokonce jednotlivé kolegy. Obecně se dá říci, že oddělení controllingu zajišťuje finanční řízení společnosti. Mojí oblíbenou a podle mě i výstižnou definicí controllingu je: „Controlling je jako kormidelník lodi, který otáčí kormidlem tak, aby loď jela do určeného cíle, a neustále kontroluje a informuje o tom, zda je cesta správná.“ Od roku 2017 funguje celý controlling holdingově, což znamená, že i přesto, že já působím v Hrochově Týnci a kolega Michal Kubišta v Žamberku, jsme v kontaktu prakticky denně a úzce spolupracujeme na všech úrovních.

Proč je vlastně důležité mít oddělení controllingu?

Velké společnosti potřebují řídit své finance a právě k tomu controlling využívají. Na rozdíl od účtárny, která

v podstatě zapisuje minulost, se my díváme dopředu a ve spolupráci s managementem připravujeme analýzy, odhady, plány hospodářského výsledku nebo strategie. Nastavujeme měřitelné cíle a zajišťujeme jejich vyhodnocování: co se podařilo a kde máme naopak rezervy.

Předpokládám, že loňský rok byl z pohledu plánování hodně náročný. Musely se vzhledem ke koronaviru plány v průběhu roku aktualizovat?

Plány jsme naštěstí přehodnocovat nemuseli. Významné dopady na společnost měl koronavirus zejména v oblasti tržeb a jen díky obětavé práci všech kolegů (a některým makroekonomickým vlivům, jako je například kurz koruny a cena nafty) jsme neskončili v oblasti hospodářského výsledku pod plánem. To považuji vzhledem k celosvětové pandemii koronaviru za obrovský úspěch a důkaz stability naší firmy. Pro letošní rok máme v plánu další růst, jak v oblasti obrátu, tak i v oblasti tržeb, a to o 6 % u obou společností.

Liší se nějak controlling v NICE a ve Šmídlu?

V loňském roce jsme přešli na společný informační systém, což nám umožnilo nastavit společný holdingový reporting a jednotné controllingové a účetní procesy. To znamená, že principiálně pracujeme v obou společnostech stejně. Samozřejmě vnímáme konkrétní odlišnosti, například v NICE středisko mechanizace, ale v podstatě je naše práce stejná. Troufám si říci, že se obě firmy doplňují, což vedení holdingu vnímá jako výhodu a snaží se jí využít. Obě společnosti jsou finančně zdravé a v dobré ekonomické kondici, což z nás dělá atraktivní obchodní partnery, například v oblasti bankovníctví.

Takže jsou firmy stabilní a banky se jim díky tomu nebojí půjčit peníze na další růst?

Ano. Jako silná společnost máme u bank lepší vyjednávací pozici a díky tomu dokážeme získat velmi výhodné podmínky. Tuto stabilitu podpořily akvizice nových zákazníků, zkvalitnění

logistiky, zvýšení marží u některých typů přeprav, ale také vnitřní optimalizace. Díky detailnímu reportingu se můžeme zaměřit na slabá místa, ať už střediska, nebo i konkrétní přepravy. A to je důležité nejen pro samotnou ekonomickou kondici, ale umožňuje nám to investovat a vytvářet rezervy pro složitější období, jako byl například loňský rok.

Poznají dobrou ekonomickou kondici i zaměstnanci?

Samozřejmě. Pokud se dívám pohledem běžného zaměstnance, vidím výrazný posun k lepšímu, protože holding využívá volné zdroje k investování zpět do společností. V NICE probíhají například rozsáhlé přestavby areálu: vzniklo zázemí pro dispečink i řidiče, zrekonstruovala se administrativní budova, připravuje se výstavba nového servisu... Těch změn je celá řada a jsou vidět. Totéž platí ve Šmídlu, kde se v logistickém centru jen letos spouští tři významné projekty: chemický sklad, nová hala H4 a nástavba třetího patra administrativní budovy. To opravdu nejsou drobnosti. Celková výše investic jen v LC Vysoké Mýto bude přesahovat 100 milionů korun, a to jsem se ještě nezmiňoval o investicích do vozového parku, které probíhají v obou firmách, covidu navzdory. Myslím si, že je radost jezdit s novou technikou, pracovat v prostředí pěkného areálu a zároveň mít jistotu, že společnost „šlape“, že je stabilní a že budu mít práci i v případě nějaké krize.

Čili se další krize neobáváte?

To bych neřekl. Přistupujeme k budoucnosti s pokorou a snažíme se odhalovat rizika ještě předtím, než nás ovlivní. Jednoduše řečeno, musíme pracovat a neusnout na vavřínech. Ve Šmídlu jsme například před třemi lety řešili odchod jednoho významného zákazníka logistiky, který způsobil citelný propad tržeb. Chvilí trvalo, než se nám podařilo ztráty vyrovnat a nastavit procesy tak, abychom se vrátili do očekávaných čísel.

Pokud totiž není logistický areál využíván na maximum, zůstávají nám fixní náklady v plné výši: nájem, odpisy, mzdy. To samé platí i u vozového parku. Neustále se proto snažíme shánět práci, nové zákazníky, optimalizovat a růst, abychom tyto náklady dokázali uhradit a zbylo nám na investice. Stejnou snahu vyvíjíme i dovnitř holdingu – každý zaměstnanec je pro nás důležitý. Krize může přijít, ale velikost a stabilita našeho holdingu je velkou výhodou a určitě ji zvládneme lépe než jako samostatné firmy.

Může se stát, že je některá spolupráce ztrátová? Co se stane, pokud to zjistíte?

Stát se to může a naší prací je nákladovost co nejpodrobněji hlídat. Zejména

doprava je nízkonákladový byznys ve vysoce konkurenčním prostředí a my musíme umět správně vyhodnotit, do čeho jít a do čeho ne. Pro představu uvedu jeden konkrétní případ: Řešili jsme přepravy, u kterých byla velmi dobrá cena na kilometr, ale když jsme udělali analýzu ziskovosti, zjistili jsme, že je zákazník ztrátový. Přestože byla cena na kilometr slušná, přepravy z různých důvodů trvaly velmi dlouho a tím, jak se prodlužovaly v čase, nám neúnosně rostly náklady vztažené na přepravu. Naší snahou je proto být o krok napřed a do podobných situací se vůbec nedostávat. Z tohoto důvodu pomáháme našim obchodníkům správně nastavit nacenění tak, aby pro nás bylo ziskové a zároveň jsme byli lepší než konkurence.



„Na rozdíl od účtárny, která v podstatě zapisuje minulost, se my díváme dopředu a ve spolupráci s managementem připravujeme analýzy, odhady, plány hospodářského výsledku nebo strategie.“



Pavel Fajt

Logistika

Logistické centrum ve Vysokém Mýtě čeká další rozšíření

Dlouho připravovaná výstavba nové haly by měla být zahájena již o prázdninách a její dokončení je plánováno na konec letošního roku. Na novinky z **Logistického centra ve Vysokém Mýtě** jsme se zeptali ředitele logistiky Pavla Fajta.

O výstavbě další haly se mluvilo již v minulosti, projekt se ale spouští až nyní. Co Vás nakonec přesvědčilo?

Projekt na halu H4 jsme měli připravený zhruba pět let, a to včetně stavebního povolení. S výstavbou jsme však nechtěli začínat spekulativně, ale až v reakci na konkrétní poptávku. Hledali jsme proto nejdříve vhodného partnera, který by nové prostory využil. V letošním roce jsme se s naším významným zákazníkem IVECO dohodli na dalším rozšíření spolupráce a právě díky tomu mohla být výstavba nové haly již zahájena.

K čemu bude IVECO halu využívat?

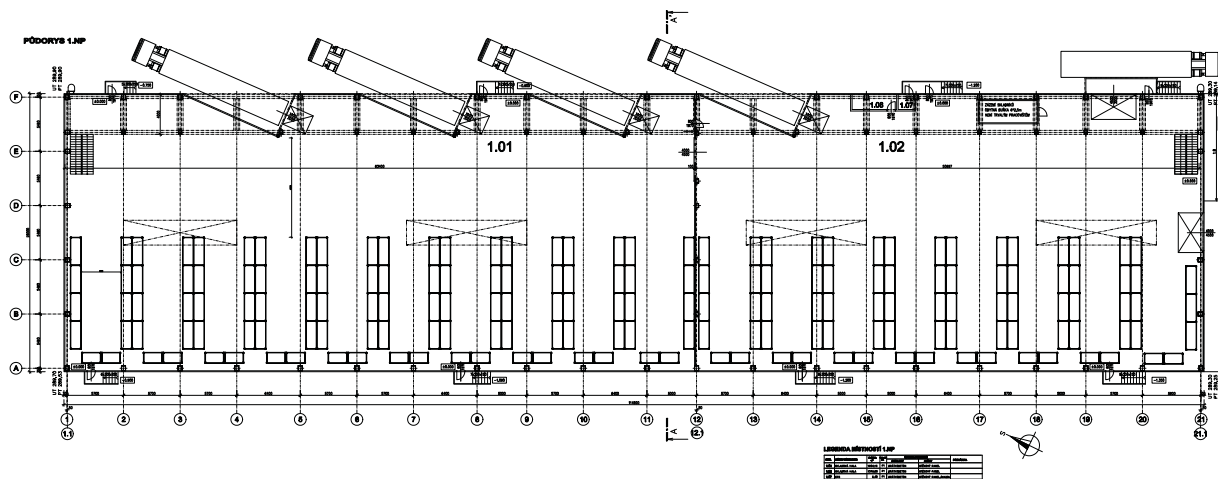
Projekt je oficiálně pojmenován jako „Konsolidační centrum“, a to z toho důvodu, že v jeho rámci budeme kompletovat (konsolidovat) díly autobusů od jednotlivých dodavatelů a následně je posílat do Turecka. Právě v tureckém městě Sakarya bude IVECO vyrábět autobusy, pro které ve Vysokém Mýtě nezbyvají výrobní kapacity. Jedná se o zcela nový logistický model. IVECO si na umístění konsolidačního centra nechalo zpracovat mezinárodní výběrové řízení a my jsme v něm uspěli.

Jak tedy bude Konsolidační centrum fungovat?

Jedná se o jediné konsolidační centrum IVECA v České republice. Dosud jsme pro IVECO zajišťovali dopravu dílů od dodavatelů přímo do výroby, ale nyní budeme část z nich vozit do Konsolidačního centra, kde je přebalíme a zkompletujeme podle jednotlivých typů autobusů. Následně budou expedovány do Turecka.

Stávající spolupráci s IVECEM to neovlivní?

Ne, protože Iveco Vysoké Mýto bude pokračovat ve výrobě autobusů jako



doposud. Po určitém snížení výroby v období pandemie dochází v současné době naopak k navýšení poptávky, která již překračuje možnosti závodu ve Vysokém Mýtě, a proto se menší část autobusů bude vyrábět nově v Turecku. Součástí výroby autobusů (ve Vysokém Mýtě i v Turecku) budou i nadále díly převážně od dodavatelů z České republiky, a proto dává smysl je zkompletovat u nás a vozit do Turecka již smontované.

Jak bude nová hala velká?

Hala bude mít rozlohu 3 tisíce metrů čtverečních. Zčásti bude využita pro skladování, ale bude zde i velký manipulační prostor pro kompletování, etiketování a zejména vychystávání dílů pro nakládku. Technologie samotné stavby bude stejná jako u našich ostatních hal, tedy železobetonový skelet s panelovou výplní.

Jaký je harmonogram výstavby? Kdy by měla být hala hotova?

Smlouvu o spolupráci jsme s IVECEM podepsali na začátku letošního roku. Následně jsme oživilí projekt pro stavbu, znovu připravili dokumentaci a vyhlásili výběrové řízení na generálního dodavatele stavby. Než bude hala plně v provozu, což plánujeme ke konci letošního roku, budeme nový projekt realizovat v menším rozsahu ve stávajících halách.

Obsazenost LC Vysoké Mýto je tedy taková, že by projekt Konsolidačního centra nemohl být bez výstavby nové haly plně realizován?

Je to tak. Dokážeme sice fungovat v provizorních prostorách stávajících hal, ale pouze v menším rozsahu a určitě jen přechodně. Novou budovu pak potřebujeme jak kvůli samotnému prostoru, tak i kvůli povaze spolupráce, ve které nejde pouze o skladování,

ale i o služby s přidanou hodnotou, pro jejichž realizaci potřebujeme otevřený prostor. A právě ten nám v současných halách chybí. Jejich obsazenost se navíc pohybuje nad hranicí 80 % a to nám již neumožňuje plnohodnotně a dlouhodobě zajistit fungování nového konsolidačního centra.

Kolik kolegů najde práci v nové hale?

Pro daný projekt bude třeba zajistit dvousměnný provoz. Počítáme s tím, že náš tým personálně podpoří tři až čtyři administrativní pracovníci a zhruba osm skladníků, které budeme potřebovat již ke konci letošního roku. A pokud by se spolupráce v budoucnu ještě rozšiřovala, budeme náš nový kolektiv samozřejmě dále posilovat.

Děkujeme za rozhovor.



„Hala bude mít rozlohu 3 tisíce metrů čtverečních. Zčásti bude využita pro skladování, ale bude zde i velký manipulační prostor pro kompletování, etiketování a zejména vychystávání dílů pro nakládku.“



Tomáš Martinek

Automatizace

Automatizace nám umožňuje soustředit se na odbornou práci a věnovat se kreativním úkolům

Obor dopravy a logistiky se dynamicky vyvíjí. V poslední době přibývá zejména administrativy, potřeby komunikovat a sdílet informace. Technologické výzvy k nám pak často přichází také od našich zákazníků. A právě proto je v holdingu věnována velká pozornost **automatizaci procesů**, díky které je možné odbourávat „zbytečné“ operace, které se dříve dělaly ručně. My i naši zákazníci pak máme více času na vlastní odbornou práci a profesní rozvoj.

„Chceme, aby zákazníci hodnotili spolupráci s naším holdingem jako vysoce profesionální, ať jde o samotné služby, nebo nastavené procesy. Nechceme je zatěžovat složitým zasíláním dokumentů nebo zbytečnými telefonáty, když většinu dat máme v našem informačním systému a můžeme je jakkoli sdílet,“ konstatuje Tomáš Martinek, projektový manažer, který má v našem holdingu automatizaci na starosti.

„V loňském roce jsme přešli na jednotný informační systém a nyní již ve všech společnostech používáme vylepšenou verzi osvědčeného systému Prytanis. Díky tomu mohu zodpovědně říci, že dnes máme nejvyspělejší dopravní systém na trhu. Holding nabízí široké portfolio služeb a systém Prytanis nám pomáhá řešit a sledovat každou z nich,“ uvedl Tomáš Martinek.

Automatizaci vnímáme jako nikdy nekončící proces, jelikož je stále co zdo-

konalovat. Jak se vyvíjí okolní svět, tak se i nám rozšiřují možnosti, jak technologie více zapojit do naší každodenní práce. Abychom mohli pracovat opravdu efektivně, musíme sdílet všechna data, dokumenty a informace. Čím je totiž společnost větší, tím větší výhodu sdílením získává. Proto také využíváme jednotný holdingový systém a snažíme se vzájemně podporovat. Přestože jsme velká firma se spoustou zaměstnanců, dokážeme fungovat flexibilně a rychle. Snažíme se vzájemně učit a inspirovat, takže co funguje lépe v NICE, zavedeme do Šmídlu a naopak. Díky tomuto přístupu se posouváme rychle vpřed.

Jaké technologické novinky nás čekají v tomto roce?

Již před nějakou dobou jsme v rámci holdingu začali přecházet na elektronickou komunikaci se zákazníkem, což se netýká jen objednávek, ale i faktur a přepravních dokladů, které jsou zasílány bez tištěných kopií buď e-mailem, anebo přímo z našeho informačního systému do systému zákazníka a naopak. V letošním roce bychom tento způsob chtěli začít využívat u většího množství partnerů.

Mimo to plánujeme spustit řadu nových aplikací pro chytré telefony,

„*V loňském roce jsme přešli na jednotný informační systém a nyní již ve všech společnostech používáme vylepšenou verzi osvědčeného systému Prytanis. Díky tomu mohu zodpovědně říci, že dnes máme nejvyspělejší dopravní systém na trhu.*“

teré budou řidiči moci využívat na cestách. Půjde jak o pracovní nástroje, tak i o aplikace pro zábavu a odpočinek.

Pro naše dispečinky jsme pak připravili nástroj sdílené burzy volných přeprav mezi firmami Šmídl a NIKA, jehož cílem je usnadnit kolegům z dopravy a spedice komunikaci a vzájemné předávání objednávek dopravy, a to pouhým stisknutím jednoho tlačítka.

Každá novinka s sebou samozřejmě nese nároky na nové znalosti potřeb-

né k jejich ovládnutí. Při výběru nových technologií proto dbáme na to, aby bylo jejich používání co nejjednodušší a ovládnutí intuitivní, abychom kolegy místo zefektivnění jejich práce nezahltili nadbytečnými požadavky. Někdy to bohužel není až tak snadné, ale bez moderních technologií bychom v dnešní době byli jen těžko konkurenceschopní.

„V loňském roce jsme v NICE v oblasti technologií, které usnadňují práci řidičům, udělali velký krok vpřed díky

zavedení elektronické stazky, kterou již dříve úspěšně využívali kolegové ve Šmídlu. Tato aplikace všem řidičům významně zjednodušila jejich práci tím, že již nemusí ručně vypisovat takové množství informací jako dříve, protože se v elektronické stazce data generují a posílají do systému automaticky. Chceme, aby se naši řidiči mohli věnovat řízení a nemuseli vyplňovat stohy papírů,“ uzavírá Tomáš Martinek.

Tomáš Martinek

Z pozice projektového manažera již sedm let dohlíží na procesy uvnitř firmy a hledá technologie, které by je mohly zjednodušit. Komunikuje s dodavateli, koordinuje zavádění novinek a dohlíží na to, aby byly projekty dotaženy do konce.

„Nejvíce kupředu nás posunulo zavedení nového ERP systému. Stálo nás to sice hodně energie, ale výsledek mi udělal radost. V současné době už jen ‚ladíme‘ drobné systémové nuance a díky tomu máme prostor přijímat další technologické výzvy, které nám dopravní odvětví každý den přináší. Spolupráce se všemi kolegy v holdingu je vždy velmi přátelská a efektivní a toho si osobně velmi cením. Klíčovým partnerem je pro mě generální ředitel Radek Odstrčil, který má v oblasti projektů a technologií v dopravě a logistice řadu zkušeností.“





WWW.SMIDL.CZ

 Šmídl s.r.o.

 Šmídl Provozní Holding s.r.o.

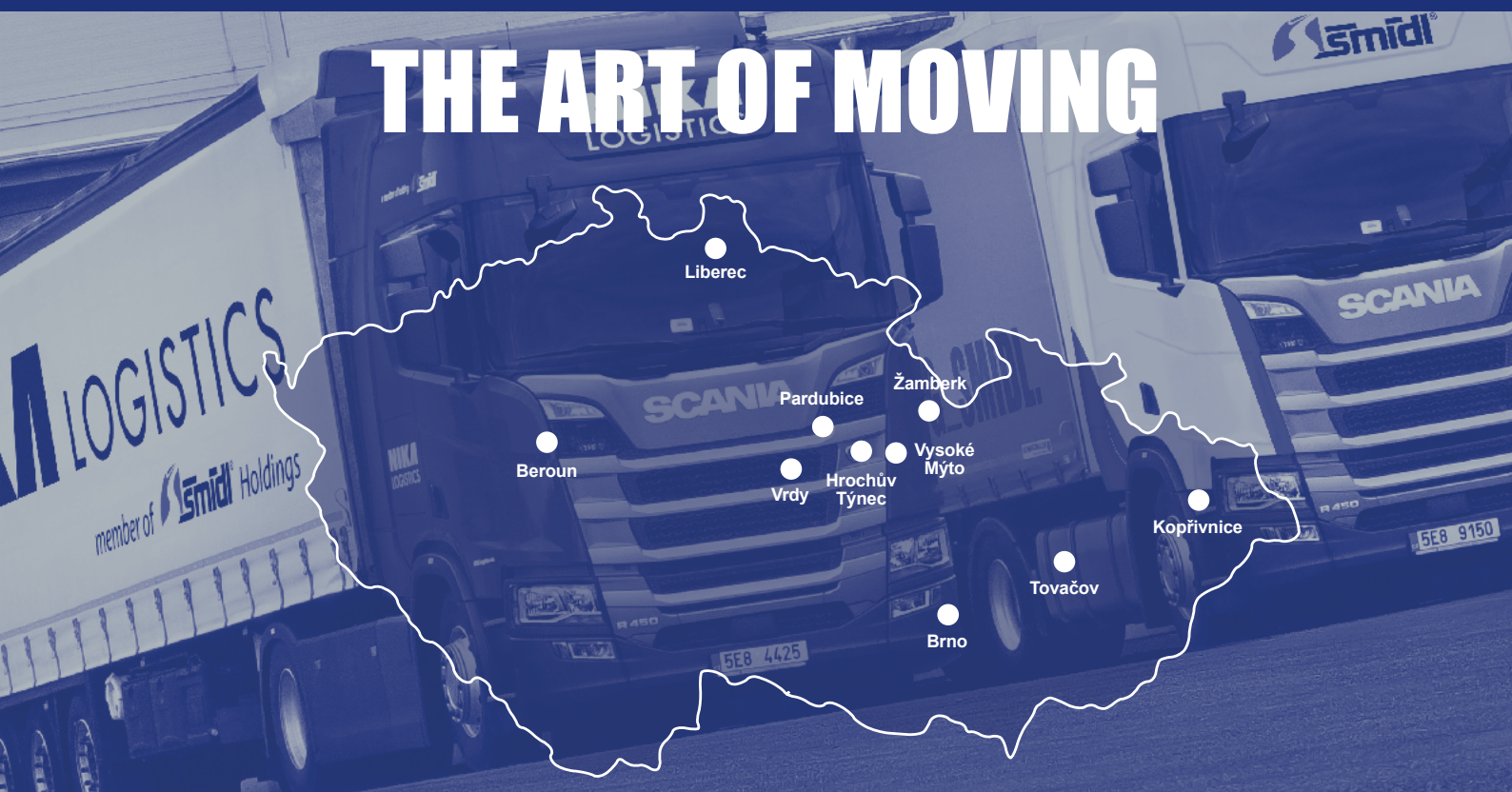
NIKA LOGISTICS

WWW.NIKALOGISTICS.CZ

 NIKA Logistics

 NIKA Logistics a.s.

THE ART OF MOVING



Liberec

Pardubice

Žamberk

Beroun

Vrdy

Hrochův Týnec

Vysoké Mýto

Kopřivnice

Tovačov

Brno