Magazín společnosti Šmídl Provozní Holding s.r.o.

č. 1/2022

UMĚNÍ POHYBU

Novinky a zajímavosti ze světa Holdingu Šmídl

Rallye Šmídl

Ohlédnutí za letošním, 9. ročníkem

Čtěte na straně 2

Miroslav Uhlíř

Naše logistika je v dobré kondici

Čtěte na straně 6

Radek Odstrčil

Investice pokračují podle plánu

Čtěte na straně 8

9. ROČNÍK

RALLYE

23. 4. 2022

V dubnu jsme ve spolupráci s městem Žamberk a Sborem dobrovolných hasičů z Ústí nad Orlicí I. uspořádali další ročník této tradiční akce.

Start byl letos umístěn do areálu dílen střední školy automobilní v Hylvátech, ale než se k němu mohly soutěžní posádky dostavit, musely absolvovat jízdu zručnosti, střelbu a dopravní testy.

Jakmile byly disciplíny splněny, mohly posádky vyrazit na závodní trať. Itinerář s mapou, za pomoci které se závodníci museli orientovat a plnit nejrůznější úkoly, byl předáván až v prostoru startu.

Rallye byla jako tradičně velice napínavá a posádky předvedly své nejlepší výkony.

Vítězům všech kategorií gratulujeme!

Po skončení závodu jsme se přesunuli do centrály firmy Šmídl v Žamberku, kde byl připraven bohatý doprovodný program. Děkujeme za přízeň a budeme se na Vás těšit na startu již 10. ročníku!

Podívejte se na video z akce:

Co Vás v tomto čísle čeká?

strana 4

Pavel Fajt
Ohlédnutí za působením ve firmě

strana 6

Miroslav Uhlíř
Představujeme nového ředitele logistiky

strana 8

Radek Odstrčil
Navzdory zdražování budeme investovat

strana 10

Richard Macko
Nakoupili jsme nové DAFy

strana 12

Tomáš Martinek
Pomohli jsme rodinám našich řidičů z Ukrajiny

strana 14

Umění podpory
Představujeme podpořené projekty

Naftu za 50 korun jsme přežili

Kdyby mi někdo ještě před rokem řekl, že brzy budeme tankovat litr nafty za cenu 50 korun, myslela bych si, že se zbláznil. Jenže co se ještě před pár měsíci zdálo za hranicí i těch nejpesimističtějších prognóz, se letos na jaře stalo tvrdou realitou.

Považuji proto skoro za zázrak, že jsme toto skokové zvýšení cen dokázali „přežít“ a pohybujeme se v černých číslech. Podařilo se nám to i díky tomu, že jsme již před lety zavedli systém vyhodnocování jízdního stylu našich řidičů a vždy vybírali vozidla s důrazem na ekonomiku jízdy neboli na jejich spotřebu PHM. Kromě toho jsme na denní bázi společně s oddělením dopravních systémů analyzovali ceny nafty u čerpacích stanic, abychom měli přehled o tom, kde můžeme výhodněji tankovat, což sehrálo v době, kdy rozdíly v ceně paliva byly i v řádu desítek procent, podstatnou roli. Dosažené hospodářské výsledky jsou tak naším společným úspěchem.

Oddělení obchodu navíc udělalo maximum pro to, aby nám pomohlo promítnout rostoucí náklady do přepravních cen. Díky jejich úsilí jsme u většiny zákazníků dokázali zavést týdenní palivové doložky. To nám alespoň z části kompenzovalo růst nákladů. Bohužel však nemůžeme zvýšené náklady jednoduše připočítat do cen našich služeb v plné výši. V dnešní době je, a to více než dříve, vyvíjen velký tlak na efektivitu celého logistického procesu a schopnost minimalizovat plýtvání, zejména palivy a primárními energiemi, tedy položkami, které se drží na špičce inflačního žebříčku.

Složitou situaci a prvotní šok jsme naštěstí zvládli a doufejme, že už máme to nejhorší období za sebou. A pokud by tomu tak nebylo, jsme alespoň mnohem lépe připraveni na další růst cen, jehož konec je bohužel stále v nedohlednu.

Ještě jednou upřímně děkuji všem zaměstnancům za usilovnou práci, díky které se nám podařilo splnit plán tržeb ve všech měsících. V době, kdy se na nás valí negativní zprávy ze všech stran, si toho cením o to více.

Přeji všem, pokud možno, klidné léto, příjemnou dovolenou a spoustu kilometrů bez nehod.

Martina Šmídlová

Pavel Fajt

Rozhovor

Pavel Fajt: Mám dobrý pocit z toho, co jsme ve firmě Šmídl za 20 let dokázali

Na oddělení logistiky firmy Šmídl došlo po 20 letech k významné změně – její dosavadní ředitel Pavel Fajt totiž odešel do penze. Při této příležitosti jsme jej požádali o krátké ohlédnutí za jeho dvěma dekádami ve Šmídlu.

Ze Šmídlu jste odešel prakticky v den Vašeho pracovního výročí, byl to plán, nebo jen shoda náhod?
Ve skutečnosti jde o shodu náhod. Do firmy Vladimír Šmídl – Transport Žamberk jsem opravdu nastoupil před 20 lety, konkrétně 3. dubna, ale v důchodu jsem již od loňského roku. V té době jsem však měl ještě několik rozpracovaných projektů, které jsem chtěl dotáhnout do konce, a proto jsem ve firmě zůstal o něco déle. V průběhu prvního čtvrtletí letošního roku jsme však všechno důležité zvládli dokončit, např. výstavbu nové haly nebo obhajobu některých důležitých spoluprací (samozřejmě, že se něco důležitého děje neustále, ale to bych nemohl odejít nikdy), a proto jsme se s vedením dohodli právě na tomto termínu, který zároveň shodou okolností koresponduje s dvacátým výročím mého působení ve firmě Šmídl.

Vraťme se teď do roku 2002. Jak vypadal Šmídl, do kterého jste tenkrát nastupoval?
Za těch 20 let se Šmídl proměnil prakticky k nepoznání. Když jsem nastupoval, bylo ve firmě 80 pracovníků a dnes nás je 800. Řádově se zvýšila i velikost firmy, máme jiné procesy, řízení i technologie… Firma je dnes, jednoduše řečeno, výrazně jiná, a to prakticky ve všech aspektech. Pokud se ale podívám pouze na logistiku, kde nás je aktuálně zhruba 130, musím konstatovat, že velikost oddělení je podobná velikosti celé firmy v době mých začátků ve firmě Vladimír Šmídl – Transport Žamberk. Já jsem totiž tenkrát nastupoval do Žamberka, protože ve Vysokém Mýtě jsme v té době ještě žádnou pobočku ani oddělení logistiky, natož logistické centrum, neměli. Moje první pozice ve firmě byla výkonný ředitel a měnila se v průběhu času podle toho, jak firma rostla a rozvíjela se. Vždy jsem ale měl blízko k řízení provozu, a to i v době, kdy jsem zastával pozici finančního ředitele.

Dnes je už opravdu těžké si představit, že žádné logistické centrum ve Vysokém Mýtě neexistovalo…
To je pravda. Já si ale pořád velmi dobře pamatuji, že dříve bylo na místě dnešního logistického centra pouze pole, jinak nic. Místní letiště ho pak využívalo pro svá nouzová přistání. Dodnes si občas vzpomenu na to, jak jsme při plánování výstavby nového areálu bojovali s místním letištěm a Úřadem civilního letectví v Praze-Ruzyni. Nakonec jsme však „zvítězili“ a výstavba mohla začít. Po čase se do nových prostor ve Vysokém Mýtě přesunul také hlavní provoz. Díky tomuto kroku nastala ve firmě Šmídl, řekl bych, první zlomová chvíle. Na jaře roku 2003 se nám totiž podařilo uspět ve výběrovém řízení v tehdejší Karose. Na základě tohoto impulsu se firma začala významně měnit, protože jsme se vedle klasické kamionové dopravy postupně začali ve velké míře zabývat také logistikou. Spolupráce byla úspěšná prakticky od začátku, a to navzdory tomu, že jsme v té době příliš nevyužívali spedici, neměli jsme žádné sklady a neznali většinu procesů v Karose. Vše jsme se vlastně naučili postupně a za pochodu.

Od zahájení spolupráce s Karosou se pak odvíjel i začátek provozování logistického centra?
To ne, logistické centrum přišlo až později s tím, jak se začala pobočka ve Vysokém Mýtě velmi dynamicky rozrůstat. Nejdříve jsme získali v aukci areál tehdejšího ČSAD Vysoké Mýto (v současné době je zde areál nákupního centra). Potom jsme vyhráli výběrové řízení na logistického dodavatele pro tehdejší Karosu, což v praxi znamenalo, že jsme v podstatě ihned museli začít řešit veš-

kerý pohyb materiálu v prostorách firmy – jak dovnitř, mezi halami, tak i ven z výroby. Navíc jsme ale museli dodržovat smlouvy s původními dodavateli, a to minimálně ještě rok. Díky tomu jsme ale měli určité přechodné období, ve kterém jsme mohli vysledovat, jak všechny procesy zajišťují původní dodavatelé. Něco jsme od nich „okoukali“ a převzali, ale část procesů jsme dál zajišťovali externě, a to ve spolupráci s tehdejšími dodavateli. Logistické centrum jsme začali budovat až později, a to pro zakázku od firmy WestRock, která s námi mimochodem spolupracuje dodnes.

Logistiku jste se tedy učil až za pochodu?
Ano. Než jsem nastoupil do Šmídlu, měl jsem s dopravou a logistikou minimální zkušenosti. Hlásil jsem se tehdy na pozici výkonného ředitele a rozuměl spíše číslům a provozu z oboru strojírenského. Pravidla fungování dopravní firmy jsem se učil od pana Šmídla nebo od dispečerů. Když přijdete na nové místo, tak se učíte, zpracováváte nové vjemy a vše je do jisté míry vzrušující. Po nějaké době vám obvykle práce zevšední. Mně se to nestalo hlavně díky tomu, že s Karosou přišel nový impuls, který mi dodal chuť v oboru pokračovat. Karosa je totiž velká „fabrika“, která vás zásobuje každý den něčím novým, jiným, prostě se nejedná o rutinní práci. Možná právě to mě ve firmě udrželo tak dlouho.

Je tedy pravda, že obě firmy rostly vedle sebe? Pokud vím, i Iveco (dříve Karosa) prošlo za posledních 20 let velkým vývojem...
Ano, je to tak. Když jsme začínali spolupracovat, vyráběli šest autobusů denně. Dnes jich už denně produkují 22. Několikrát se u nich změnilo vedení firmy i střední management a s tím i pravidla a procesy. Museli jsme se kvůli tomu naučit rychle reagovat a přizpůsobit. Dřív jsme jednali o všech podmínkách spolupráce ve Vysokém Mýtě, ale dnes už je běžná komunikace pouze operativní záležitostí s tím, že všechny zásadní podmínky spolupráce řešíme s Ivecem přímo v Itálii, v Turíně. Řekl bych, že obě firmy (Iveco i Šmídl) urazily od začátku spolupráce ohromný kus cesty. Pro nás pak spolupráce s tímto partnerem představuje významný mezník v historii firmy, srovnatelný s nákupem firmy NIKA Logistics.

V jakém stavu je nyní logistika ve Šmídlu?
Pokud pominu současnou situaci na Ukrajině, musím konstatovat, že jak začátek letošního roku, tak i celý rok loňský byly velmi náročné. V roce 2021 jsme se zúčastnili hned sedmi výběrových řízení, která pro nás byla zásadní, a „zaplaťpánbůh“ jsme všechna vyhráli. Z tohoto pohledu by měla být situace letos trochu klidnější, díky čemuž budeme mít více času na zvýšení efektivnosti a dodělání různých interních „restíků“. Můj nástupce, pan Miroslav Uhlíř, tak bude mít prostor se trochu aklimatizovat a zorientovat, což je určitě dobře, protože hned příští rok čekají naši logistiku další významná výběrová řízení. V rámci skladování má snad nový projekt Turecko největší komplikace také za sebou. Když to shrnu, odcházím s dobrým pocitem, že je logistika v dobré kondici a má ještě kam růst a posilovat. Vytrvalý a stabilní růst bych přál celému holdingu a moc rád bych se dočkal toho, že Šmídl otevře pobočku nebo dceřinou firmu v zahraničí.

Nebude Vám práce chybět?
Myslím, že mi bude chybět kontakt s lidmi ve firmě, obchodní jednání i taková ta přirozená soutěživost. Jsem celoživotní sportovec, takže mám rád pobyt v kolektivu a stejně tak výzvy související s vývojem. Na druhou stranu si chci užít ve zdraví důchodu, neboť jsem ve sportu stále celkem aktivní. Těším se také na četbu knih, na které se mi už dlouho práší v knihovně. A nesmím zapomenout na cizí jazyky. Kromě angličtiny a oživení ruštiny si chci stále zlepšovat italštinu, kterou jsem se začal kdysi učit mimo jiné i z důvodu jednání s italskými partnery v Ivecu. I když teď něco končí, něco jiného zase začíná, a navíc tu po mně zůstane i pár „pomníčků“ v podobě našich hal. A proto budu na uplynulých dvacet let rád vzpomínat i přesto, že ne všechny dny byly zalité sluncem.

Děkujeme mockrát nejen za rozhovor, ale i, a to především, za Váš velký přínos k rozvoji logistiky Holdingu Šmídl.

Miroslav Uhlíř

Rozhovor

Představujeme Miroslava Uhlíře – nového ředitele logistiky firmy Šmídl

Miroslav Uhlíř má s logistikou dlouholeté zkušenosti, protože pracoval na obdobných pozicích hned v několika mezinárodních firmách. Od začátku letošního roku pak své znalosti uplatňuje na pozici ředitele logistiky firmy Šmídl. V jakém stavu pozici přebírá a jaké má plány do budoucna? Zeptali jsme se…

Nemohu začít jinou otázkou: Jaká byla Vaše cesta do Šmídlu?
Zcela standardní, přes výběrové řízení. Nicméně jsem hned od prvního kontaktu s managementem věděl, že má smysl o tuto pozici bojovat. Společnost Šmídl jsem totiž vnímal jako stabilní českou firmu. Věřil jsem, že právě díky českým vlastníkům zde budou interní procesy i řízení fungovat jinak, než tomu bylo a je v zahraničních korporacích. Nyní už mohu říci, že společnost Šmídl dostála své pověsti. Jsem příjemně překvapený například z toho, jak se zde investuje do zaměstnanců, do vozového parku i do logistického centra. Samozřejmě i tady od zaměstnanců slýchám, že nemáme kvalitní auta a podobně, ale mám možnost srovnání a mohu všechny ujistit, že u jiných firem je kvalita techniky výrazně horší.

Ve Šmídlu jste zatím pouze pár týdnů, jaké jsou Vaše první dojmy?
Určitě pozitivní. Dosud jsem vždy pracoval pro velké nadnárodní společnosti, kde mi vadilo neúměrně dlouhé schvalování prakticky jakýchkoliv požadavků, procesů, změn. Tady je to naštěstí jinak, a to i přesto, že společnost Šmídl už dávno není malou firmou. Je zde však pořád cítit historie rodinného podnikání. Komunikace je velmi rychlá a přímá, reakce dostávám prakticky ihned, což je po korporátní byrokracii velmi příjemná změna. Velký dojem na mě určitě udělaly přátelská atmosféra a důraz na zdravý rozum. Takže první dojmy jsou velmi pozitivní.

Je naopak něco, co Vás překvapilo, třeba i negativně?
Pokud jde o Šmídl a jeho logistiku, tak ne. Současná logistika se totiž dělá, řekl bych, všude hodně podobně. Ve Šmídlu pak v rámci oddělení logistiky zastřešujeme skladovou logistiku, zajišťujeme přepravy pro naše skladové zákazníky a máme zodpovědnost za vedení celého areálu. Náplň práce je tak hodně podobná tomu, na co jsem byl zvyklý.

V kontextu celosvětového dění mě nepříjemně překvapila, až zaskočila, naprosto zbytečná válka na Ukrajině, která prakticky okamžitě začala ovlivňovat celý svět. Logistika je nyní náročnější, ale věřím, že vše zvládneme. Společnost Šmídl je v dobré kondici, má vyvážené portfolio zákazníků a velmi dobré jméno na trhu. A to vše je, nejen v této složité době, velmi důležité.

Nastoupil jste v turbulentní době, proto je asi těžké předpovídat, jak budou vypadat obchodní výsledky na konci letošního roku…
Předpovědět výsledky ročního hospodaření je složité vždy, nejen v turbulentní době. Určitě tu ale nejsem proto, abych stanovené cíle neplnil nebo se vymlouval na současnou situaci.

Předání mé pozice bylo dobře připraveno, a navíc jsem měl možnost spolupracovat až do konce března se svým předchůdcem, panem Fajtem. Díky tomu proběhlo vše prakticky bez komplikací. Logistiku navíc přebírám v dobré kondici, je tu velmi dobrý tým lidí a vcelku dobře nastavené procesy. I přesto nás čeká ještě hodně práce. Nyní mám několik měsíců na to se zorientovat, abych mohl začít podávat

Miroslav Uhlíř

Pochází z Pardubic, je ženatý a má 3 děti. Pokud mu zbyde volný čas, tráví jej nejraději na horském kole nebo při crossfitu. Na logistice oceňuje pestrost práce a každodenní výzvy.

„Přebírám zdravý tým a kolegové, se kterými jsem v přímém kontaktu, jsou na správných místech. Těším se na další spolupráci, a to nejen s nimi.

přesvědčivé výsledky a plnit stanovené cíle.

Půjdete tedy spíše cestou postupných změn a žádná revoluce se konat nebude?
Revoluce určitě ne! Řekněme spíše evoluce. Budu pokračovat v nastoleném trendu a dále dlouhodobě rozvíjet logistické centrum ve Vysokém Mýtě. V této souvislosti bych si dokázal představit výstavbu další haly, ačkoliv jsme právě teď jednu zkolaudovali. Pozemky máme a chceme se rozvíjet, neustrnout na místě. Pokud bych měl zmínit naše aktuální prioritní cíle, těmi hlavními jsou a budou: udržet pozitivní trend výsledků hospodaření, dokončit nastavení procesů a plnohodnotně začlenit novou halu do našeho logistického centra, což znamená zaplnit ji a přestěhovat stávající zákazníky mezi jednotlivými halami, protože se nám díky jejímu otevření změnilo rozložení zákazníků v celém vysokomýtském areálu. A hned poté vše stabilizovat. To je základ, kterému se pro začátek budu věnovat.

Dá se v logistice vůbec ještě přijít s nějakou významnou inovací?
Určitě ano, je to neustále se vyvíjející obor. Hlavní směr vývoje se dnes zaměřuje na zvyšování efektivity, což je nikdy nekončící proces. Teď jsme bohužel poznamenáni situací na Ukrajině, což nám další plány poněkud ztěžuje. Na začátku roku jsme si mysleli, že máme největší komplikaci v podobě pandemie koronaviru konečně za sebou a budeme se moci bez větších omezení věnovat naší činnosti. Naneštěstí ale došlo k válce na Ukrajině, která však představuje daleko závažnější problém, který nás ovlivní minimálně na několik dalších let, a jejíž všechny dopady si ještě možná ani neuvědomujeme. Dnešní logistika je v podstatě globální a jakákoliv změna tak vyvolává řadu důsledků napříč celým světem. Pro představu stačí zmínit zdražování cen paliv, které se promítá do většiny odvětví, nebo výpadky zaměstnanců z třetích zemí (zemí mimo EU). Reagovat na tyto výkyvy nás stojí opravdu velké množství energie.

Čili je asi předčasné se Vás ptát na další cíle…
Kdyby mi někdo ještě před dvěma měsíci řekl, jaká bude dnes situace, tak bych se tomu jenom zasmál, nevěřil bych. V této souvislosti je velmi obtížné stanovovat další plány. Nicméně to, že se logistický areál ve Vysokém Mýtě rozšíří o další halu, je neměnný fakt. Otázkou je, zda k tomu dojde o rok dříve, nebo později. Chceme určitě dlouhodobě růst a posilovat, a to navzdory případným krizím. Logistika má jednu obrovskou výhodu: vždy tu byla, je a bude. Ať se stane téměř cokoliv, zboží bude třeba skladovat i převážet a jeho pohyb efektivně řídit. To je fakt, který mi dává smysl a dodává pocit jistoty a stability.

Děkujeme za rozhovor.

Radek Odstrčil

Slovo generálního ředitele

Investice nejen v roce 2022

Holding Šmídl vždy patřil k firmám, které ve své dlouhodobé strategii plánují růst, nikoliv stagnaci. Abychom mohli tohoto cíle dosáhnout, musíme plánovat a realizovat celou řadu investic do nejrůznějších oblastí našeho podnikání, zejména však do techniky a rozvoje nemovitého majetku.

V uplynulých letech jsme jednali podle jednoduchého schématu – investici jsme schválili, naplánovali, řádně vysoutěžili a realizovali. Současná doba je však jiná – je velice turbulentní a těžko předvídatelná, což nám realizaci investic poněkud ztěžuje. To ale neznamená, že bychom měli v plánu investice nějak omezovat. Takto opravdu postupovat nechceme, protože bychom pak nedokázali udržet dlouhodobý růst. Proto se snažíme novým podmínkám co nejlépe přizpůsobit – měníme zavedené postupy, více improvizujeme, a hlavně máme vždy k dispozici plán B.

Jednou z mnoha oblastí, ve kterých jsme museli zaběhnuté postupy změnit prakticky od základu, jsou nákupy motorové a nemotorové techniky, kde došlo k velkým změnám jak v oblasti cen, tak u dodacích lhůt. Bývaly doby, kdy mezi jednotlivými roky k žádným nárůstům pořizovacích cen vůbec nedošlo nebo se jednalo maximálně o jednotky procent. Nyní však řešíme nárůst pořizovacích cen techniky ve srovnání s předchozím obdobím o desítky procent. U dodacích termínů pak pozorujeme výrazné prodloužení oproti předchozím rokům. Dříve jsme techniku běžně objednávali jen

Nová skladovací hala ve Vysokém Mýtě: poslední z dosud realizovaných velkých investic

čtyři měsíce před plánovaným dodáním, ale nyní vše musíme řešit již rok dopředu. Právě proto jsme museli začít řešit investiční plán na rok 2023 již v březnu letošního roku, což je tak trochu paradox. Navzdory všem komplikacím ale původní plán investic na rok 2022 v celkovém počtu 105 kusů techniky držíme (jedná se o celkové číslo za holding a motorovou i přípojnou techniku dohromady). Pokud jde o rok příští, připravujeme se ve výhledu spíše na nadprůměrné nákupy tahačů i návěsů. A v tuto chvíli jednáme rovněž o poměrně velké investici do speciální stavební techniky pro středisko mechanizace. Rád bych vás ujistil, že uděláme maximum, abychom všechny nákupy techniky realizovali, protože jakékoliv odkládání v čase by způsobilo, že bychom byli v této oblasti „podinvestovaní“. A to je nežádoucí fakt, který by se nám negativně vrátil v budoucnu.

V oblasti investic do nemovitého majetku je situace mírně odlišná. Hlavními problémy jsou zde dostupnost a ceny materiálu, se kterými jsme se sami potýkali v rámci stavby nové haly v logistickém areálu ve Vysokém Mýtě, kterou jsme zkolaudovali před několika málo měsíci. Když tuto investici hodnotím zpětně, musím konstatovat, že se nám její načasování povedlo, jelikož dnes už by celá výstavba byla o mnoho dražší, a navíc bychom mohli mít problém se zajištěním stavebního materiálu, kterého je nedostatek. Mimo tuto stavbu jsme pak s menším časovým zpožděním nedávno dokončili úplnou rekonstrukci a rozšíření čerpací stanice v Hrochově Týnci. Z dalších investic zmíním pokračující projekt nového servisu v Hrochově Týnci, kde jsme právě ve fázi výběru zhotovitele stavby. Zde máme rovněž časové zpoždění oproti původním plánům, jelikož se nyní ceny stavebních prací pohybují bohužel velmi vysoko. Ale nebudu předbíhat, jak tato investice dopadne, protože musíme počkat na výsledek výběrového řízení, které teprve proběhne.

Kromě výše zmíněných významných investic máme rozpracováno rovněž několik menších, zejména úplnou rekonstrukci topného systému v Žamberku, instalaci LED světel na několika místech v našich areálech a pracujeme rovněž na možnostech investic do fotovoltaiky. Pokud se nám tyto investice povede realizovat, dokážeme splnit jeden z holdingových cílů, kterým je alespoň 15% úspora spotřeby energií, konkrétně plynu a elektřiny.

Rád konstatuji, že navzdory nestabilní době jedeme dál.

Richard Macko

Vozový park

Novinka DAFu míří k našim řidičům

Hned sedm tahačů značky DAF rozšíří v tomto roce vozový park Holdingu Šmídl. Půjde o model DAF XG 480 FT, který získal ocenění Truck of the Year 2022. Mimo ně plánujeme letos nakoupit pro naši flotilu ještě dalších téměř 70 vozidel.

Nová osobní auta nejsou a totéž platí i o těch nákladních, jejichž výrobci hlásí na rok 2022 prakticky vyprodáno. Rozhodnutí o nákupu nových vozidel kvůli tomu padlo již v září loňského roku, ale první DAFy nakonec dorazily ke svým řidičům až letos na jaře. Jako jedni z prvních dopravců v ČR jsme pak dostali příležitost posílit naši flotilu o nový model DAF XG 480 FT, který byl dosud na silnicích k vidění jen v barvách zahraničních dopravců.

„Společnost DAF Trucks přišla na trh jako první s vozidly homologovanými podle nové evropské legislativy, ve které již není klíčová celková délka soupravy, ale poloměr jejího otáčení. To umožnilo konstruktérům výrazně zlepšit aerodynamické vlastnosti tahače. Mimo to byla provedena řada dalších inovací, což novému DAFu umožnilo dosáhnout až 10% úspory paliva oproti stávající modelové řadě. Obrovské úsilí vývojářů bylo korunováno ziskem titulu The International Truck of the Year 2022," uvedl generální ředitel společnosti DAF Trucks CZ Luděk Šlajer.

„Naše společnost patří v oblasti přepravy zboží mezi inovátory, a proto chceme technologické novinky samozřejmě vyzkoušet jako první. Kromě toho neustále hledáme cesty k vyšší efektivitě a DAF nám svým novým modelem jednu z nich nabídl. Tudíž když vloni společnost DAF představila jako první na trhu novou generaci vozidel, u kterých deklarovala úsporu paliva až 10 % oproti stávající řadě, chtěli jsme tato vozidla samozřejmě co nejdříve zařadit do naší flotily, abychom si toto jejich tvrzení ověřili i v praxi a mohli se tak rozhodnout, zda nový model pořídíme i v našich barvách. Protože již předchozí řada tahačů DAF získala díky svému poměru ceny a výkonu stálé místo v naší flotile, máme od nové generace velká očekávání. Nejen z hlediska ekonomiky, ale i komfortu řidičů," uvedl generální ředitel Holdingu Šmídl Radek Odstrčil.

Původní provedení tahačů DAF bylo v případě nového modelu zcela přepracováno. Jedná se tak o novou generaci nákladních vozidel této značky, která nabízí tři druhy kabin, které jsou moderní a nabízejí dokonalou aerodynamiku. Mimo to splňují samozřejmě i nové požadavky bezpečnosti a přímého výhledu. Ve vozidlech jsou použity nové technologie pro maximální úsporu paliva, zvýšení bezpečnosti řidiče i ostatních účastníků provozu. Uspořádání a provedení interiéru kabiny včetně přístupu do vnějších úložných prostor a nastupování bylo vyvinuto s maximálním ohledem na požadavky řidičů.

Konkrétně kabina zakoupeného modelu XG poskytuje značně větší prostor jak pro práci, tak odpočinek řidiče, dokonce více místa, a to i při srovnání se stávající XF Super Space Cab. Navíc je možné zvolit si otočná sedadla řidiče i spolujezdce nebo polohovací spodní lůžko ve dvou variantách. „Čekají nás první reálné zkušenosti s tímto novým modelem značky DAF a pevně věřím, že potvrdí avizované přednosti. Těšíme se na pozitivní reakce našich řidičů," uvedl technický ředitel Richard Macko.

Tomáš Martinek

Pomoc potřebným

Pomáháme rodinám našich řidičů

Protože nám osudy našich zaměstnanců nejsou lhostejné, rozhodli jsme se aktivně zapojit do pomoci našim ukrajinským řidičům. Prioritou bylo zajištění bezpečného zázemí a důstojného života jejich rodin. V krátké době po vypuknutí ruské invaze jsme proto oslovili naše řidiče ze zasažených oblastí a nabídli jim pomoc se začleněním jejich rodin do běžného života v České republice. Dosud jsme pomohli 20 rodinám našich řidičů, přičemž celkem se jednalo asi o 50 lidí.

A jak celý proces probíhal? Příchod lidí z Ukrajiny jsme monitorovali již během jejich cesty, abychom dokázali na případné potíže obratem reagovat, což naštěstí nebylo potřeba. Protože jsme museli naši pomoc v rámci holdingu důsledně plánovat, zřídili jsme speciální pozici koordinátora pomoci, do které jsme uvolnili Tomáše Martinka, našeho projektového manažera. Dnes se již situace stabilizovala, a proto se Tomáš může vrátit ke své běžné práci. Ještě předtím jsme ho ale požádali, aby se s námi podělil o své zážitky z uplynulých dvou měsíců.

Musím říci, že se zpočátku situace velmi rychle měnila a museli jsme improvizovat prakticky každý den. Hned v únoru jsme vypravili k ukrajinským hranicím kamion s materiální pomocí, ale jelikož se konflikt protahoval, rozhodli jsme se nakonec jít ještě dál a pomáhat adresně. Spojili jsme se proto s příbuznými našich řidičů, kteří byli již v té době na útěku před válkou. Hned po jejich příjezdu do České republiky jsme je vyzvedli na nádraží a dovezli do provizorního ubytování v kempu v Seči u Chrudimi. Zde jsme jim zajistili dostatek jídla, oblečení a hygienických potřeb a pomohli jim s vyřízením nezbytných dokumentů.

Někteří z nich si sami rychle našli trvalé ubytování, ale ostatním bylo třeba s tímto krokem pomoci. Naštěstí se nám díky dobrým kontaktům podařilo pro několik rodin zajistit trvalejší ubytování v rekreačním areálu ve Vysokém Chvojnu.

„Rád bych prostřednictvím našeho časopisu poděkoval všem dobrovolníkům z Holdingu Šmídl za jejich obětavou pomoc. Moje role totiž spočívala především v koordinaci jejich pomoci, ať už se jednalo o sbírky potravin a ošacení, převozy a ubytování lidí, nebo obecně organizaci a komunikaci, která byla potřeba asi nejvíce v prvních dnech po invazi. Vážím si toho, že v holdingu pracuje tolik kolegů, kteří jsou ochotni nezištně pomoci lidem v nouzi – není to určitě samozřejmost," uvedl projektový manažer Tomáš Martinek.

Petr Koblížek

Test novinky

Byli jsme u testování nového DAFu XG+

Nizozemský výrobce nákladních vozidel DAF nedávno představil nový model svých tahačů – DAF XG+, na jehož testování jsme měli možnost podílet se i my. Testovaný tahač nové generace, vyvedený příznačně ve zlaté barvě, nás na první pohled zaujal především velikostí své kabiny. Co dalšího nás na novém modelu překvapilo/potěšilo a jaké byly první dojmy z reálné přepravy?

Testování trvalo pět dní a nejednalo se o žádné laboratorní zkoušky. DAF XG+ jsme totiž hodnotili během reálné přepravy nákladu. Za volant usedl redaktor webového portálu Transport a Logistika, který má s řízením kamionu dlouholeté zkušenosti. A v čem tedy spočívá unikátnost tohoto modelu?

Novinka od DAFu je prvním tahačem s upravenou aerodynamikou kabiny, což umožnily nedávné změny v evropské legislativě. Díky nim mohla být kabina prodloužena o 90 cm. Toto prodloužení umožnilo výrobci zvýšit deformační zóny a bezpečnost vozidla a dosáhnout snížení odporu vzduchu během jízdy. DAF, který se z výrobců rozhodl tuto změnu využít jako první, ohlásil po interním testování nad očekávání dobré výsledky: změny by měly vést ke snížení spotřeby až o 10 %.

Výše popsané změny si všimnete na první pohled. Kabina nového tahače je totiž ještě o něco vyšší než u modelu XG, který již v naší flotile nějakou dobu najdete. To se samozřejmě projevuje i ve vnitřním prostoru. Jeho objem se totiž, oproti standardnímu DAFu XF, zvýšil o téměř 3 kubické metry, na neuvěřitelných 12,5 m^3. Kabina testovaného modelu působila, i díky použité zlaté barvě, opravdu majestátním dojmem. Nás zaujalo také obří čelní sklo, zajišťující vynikající výhled. Uvnitř je pak dostatek prostoru na stání i velkou postel, a to o rozměrech 220 × 80 cm. DAF se přitom poučil z dříve vytýkaného nedostatku úložných prostor, a proto jich jejich novinka nabízí hned několik. Všechny jsou přitom dobře přístupné a patřičně objemné.

„V rámci společnosti Šmídl byl nový model otestován během přepravy papírových rolí do Amsterodamu a zpět. Testovaný model pak nebyl v námi běžně nakupované specifikaci 480k, ale byl vybaven výkonnějším agregátem 530k. Hlavní benefity nového tahače vidíme zejména v prodloužené kabině, její velikosti, moderním pojetí a aerodynamice, díky čemuž má řidič v kabině více vnitřního prostoru, což mu zpříjemňuje a zkvalitňuje chvíle odpočinku.

Autor fotografie: M. Štengl

Největší výhoda nového modelu (z pohledu firmy) pak spočívá v nižší spotřebě nafty, čehož je dosaženo snížením odporu vzduchu. Musím konstatovat, že jsme díky testování nového tahače za účasti nezávislého řidiče získali na toto vozidlo další zajímavý pohled, a to i přesto, že již nějakou dobu v holdingu dva DAFy XG používáme. A i takové zkušenosti jsou pro nás do budoucna cenné," uvedl vedoucí oddělení dopravních systémů Petr Koblížek.

Představujeme letošní projekty z Umění podpory

I přes napjatou situaci vyvolanou konfliktem na Ukrajině nepřestáváme pomáhat potřebným. A pomoci je nyní bohužel potřeba víc než kdy dříve. Při výběru projektů do dalšího kola Umění podpory jsme se tentokrát inspirovali na Burze filantropie, kde své projekty prezentují neziskové organizace z Pardubického kraje.

DoŽÍT MEZI SVÝMI

Je to už více než půl roku, co ve svitavské Charitě začala fungovat nová služba – domácí zdravotní péče: terénní služba, v jejímž rámci jezdí zdravotní sestry k pacientům domů. Tím jim umožní stonat a také umírat v jejich domovech, zkrátka DoŽÍT mezi svými. Služba je pro pacienty zdarma, protože je hrazená ze zdravotního pojištění, ale vstupní náklady na pořízení nezbytného zdravotnického vybavení, automobilů, polohovacích postelí a dalších pomůcek si Charita musela uhradit ze svých prostředků. Proto jsme za Šmídl Provozní Holding s.r.o. přispěli na domácí zdravotní péči darem 5 000 Kč.

Komunitní život je základem

Organizátorem projektu je Květná Zahrada, z.ú., která se od roku 2005 zaměřuje na pomoc a podporu ohrožených dětí, jejich rodin a mladých lidí opouštějících po dosažení zletilosti školská zařízení pro výkon ústavní nebo ochranné výchovy, zařízení pro péči o mládež či pro ochrannou léčbu. V rámci nového projektu si dal spolek za cíl zrenovovat a vybavit místní komunitní místnost, která je jediným velikostně vyhovujícím prostorem v obci Květná sloužícím k setkávání jak cílových skupin, tak občanů místní komunity.

Tento projekt jsme podpořili částkou 20 000 Kč, která bude použita na nové vybavení komunitní místnosti.

Lesní klub Blatouch

Na jaře začal na kraji Moravské Třebové vznikat Lesní klub Blatouch, který je určený pro děti předškolního věku, jež rády tráví čas venku a místo plně organizovaného času raději volí volnou hru v přírodním prostředí. Celý den jsou dětem k dispozici dvě „průvodkyně“, které jim pomáhají a dohlíží na jejich bezpečnost. Dne 25. března 2022 proběhlo za velkého zájmu slavnostní otevření s táborákem. Provoz klubu byl zahájen v dubnu. Zázemí se rozšířilo ještě o pravé indiánské teepee, které si děti ihned oblíbily. Ani o letošních letních prázdninách nebude lesní klub prázdný, protože v jeho areálu proběhnou dva příměstské tábory pro předškolní děti. Blatouch jsme podpořili částkou 10 000 Kč, která bude použita na nákup dalšího vybavení pro děti.

Bikrosaři Součkovi

I díky naší loňské podpoře se mohli bratři Součkovi zúčastnit všech tuzemských závodů a vybojovat několik umístění na stupních vítězů. Za zmínku stojí především druhé místo mladšího Tomáše na Mistrovství ČR. V podpoře mladých závodníků pokračujeme i letos, kdy jsme jim přispěli na vybavení částkou 5 000 Kč. „V letošní sezóně bychom chtěli minimálně obhájit umístění z předešlého roku anebo zkusit i nějaký evropský závod anebo MS, které se bude konat ve Francii... Samozřejmě s logem Šmídl na helmě.“

Ela Holíková

Ela oslavila teprve 2 roky, ale už má za sebou boj s těžkou nemocí, který bohužel ještě neskončil. Lékaři jí diagnostikovali spinální svalovou atrofii nejtěžší formy, kdy dochází k nevratnému ochabování svalstva po celém těle. Ela má za sebou čtyři lumbální punkce a před několika měsíci podstoupila i nejdražší genovou léčbu. K tomu, aby jednou mohla zažít, jaké to je stát na vlastních nožičkách, jí bohužel jen léčba nestačí. Proto jsme rodičům Ely přispěli částkou 20 000 Kč na nákup pomůcek k domácímu rehabilitování, neurorehabilitační pobyty a pravidelné speciální terapie.

Pečovatelská služba SC domácí péče

Svým klientům jsou k dispozici 24 hodin denně. Samozřejmostí je poskytování péče během víkendů i všech svátků. Řeč je o týmu pracovníků SC domácí péče o.p.s. Společnost poskytuje služby svým klientům, mezi které patří nemocní, staří, nemohoucí i umírající lidé, a to v bezpečí jejich domovů.

Podporu této služby navrhla kolegyně Tereza Havránková, která k celé problematice dodává: „SC domácí péče mi pomohla v pro mě, bez nadsázky, nejtěžším životním období. Smrtelné onemocnění mého otce propuklo nečekaně a během jednotek dnů bylo třeba zajistit kvalitní péči. Situace se navíc se zhoršujícím stavem stále měnila. Jen díky domácí péči jsme byli schopni celou situací projít a hlavně splnit otcovo poslední přání – odchod ze života v kruhu rodiny.“

V rámci holdingu vnímáme toto téma jako těžké. Obdivujeme pracovníky domácí péče, jejich nasazení i hodnoty.
Rádi proto podpoříme tento projekt částkou 20 000 Kč. Služba je mobilní, proto i do jejího hospodaření se výrazně propisují, nám dobře známé, rostoucí náklady na pohonné hmoty. Věříme, že naše podpora pomůže provozu této služby a její dostupnosti.

Martina Šmídlová v žebříčku nejvlivnějších žen Česka

Umístili jsme se na 40. místě mezi největšími rodinnými firmami v ČR

Šmídl®

WWW.SMIDL.CZ

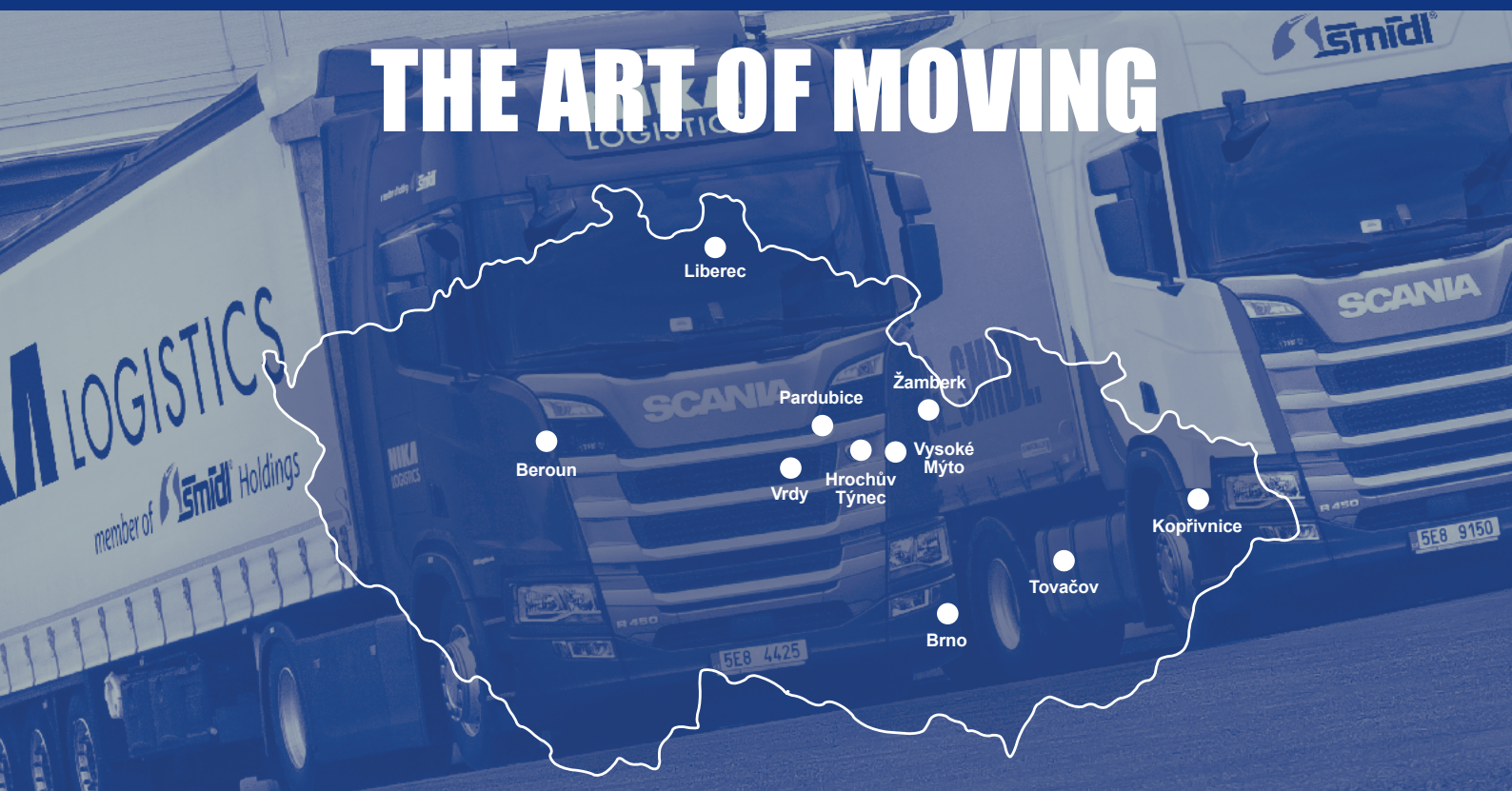
Šmídl s.r.o.

Šmídl Provozní Holding s.r.o.

NIKA LOGISTICS

WWW.NIKALOGISTICS.CZ

NIKA Logistics

NIKA Logistics a.s.

THE ART OF MOVING