

ZPRAVODAJ

PRO PŘÍZNIVCE FIRMY SCHENKER

zima 2006

VÝZNAMNÉ UDÁLOSTI ROKU 2006 PRO SCHENKER



Rozhovor s Nikolou Sudovou na str. 14–15

Dodavatelský řetězec roku 2020	2
Rapid a jeho bratříček	5
Kostičky do celé Evropy	6–7

15 let v životě SCHENKER	12
Mýtné v ČR	16
MS motocyklů MOTO GP	19



“Schenker a BAX Global svým spojením zmenšují vzdálenosti. **Good for me.**”

Zaujímají nejvýznamnější pozici v oblasti pozemního transportu v Evropě, stojí na druhém místě v globální letecké nákladní přepravě a jsou číslem 3 v námořní nákladní přepravě. **Good for your business.**

Tím, že Schenker a BAX Global spojily své síly a staly se vedoucí firmou logistiky pro průmysl, vylepšily propojení ve světě. Máme přes 1 500 poboček ve 150 zemích na celém světě, jsme všude tam, kde byste měli být. Náš tým se skládá z více než 50 000 školených profesionálů, kteří Vám nabízejí nejširší paletu služeb – ať již multimodálních nebo s přidanou hodnotou stejně jako integrovaná řetězová řešení v dosud nebývalé míře. Obráťte se na firmy Schenker a BAX Global a zjistíte, že jsou zdrojem, na který čekáte a který přiblíží důležitá místa ve Vašem světě. **Good for your business.**

www.baxgoesschenker.com



Milí čtenáři,

čas letí, vodu v dlaních člověk taky neudrží, tak proč se v tomto předvánočním čase zlobit, že už je další rok za námi, že je to čím dál tím horší, že nic nestíháme a máme všichni strašně moc práce... Ano máme, všechno platí, ale kdybychom si každé Vánoce nemuseli trochu „zasloužit“ shonem a sebezapřením, snad bychom si těch svátečních chvil klidu, pohody a uvolnění ani nevážili. I proto jsou tak výjimečné, alespoň pro mě osobně, že jsou jakousi pomyslnou tečkou za blázincem běžných pracovních dnů a vyvrcholením celého roku. Mám Vánoce nesmírně ráda, i když se můj vztah k nim měnil. Jako dítě jsem dostávala spousty dárků, moje maminka vždycky dokázala zabalit každou drobnost a já měla radost z té obrovské hromady. Pak jsem si lehla pod rozsvícený stromek a dívala se nahoru do větví. Kdybych měla velký strom, dělám to dodnes. Teď jsem spíš na ty vůně Vánoc, znáte to – perníčky, vánočka...

Tak co, už jsem Vás trochu vánočně naladila? Nebylo to příliš sentimentální? I kdyby, promiňte mi, mně se to psalo

dobře – sama sobě jsem udělala radost. Jako už tradičně jsme pro vás připravili číslo plné odborných informací, zajímavostí a rozhovorů. Zaujal mě článek o „voňavém přístavu“ Hong Kongu – ideální pro ty, kterým se nezdají pracovní podmínky. Také nevynechte 15letou historii Schenkeru ČR. Je to trochu úsměvná paralela – v patnácti letech jsme všichni byli hrozní pubertáči, rychle jsme rostli, byli jsme dospělejší ve vlastních očích než ve skutečích, všechno jsme chtěli mít hned, měli jsme obrovské plány a všechno jsme chtěli změnit... nepřipadá Vám to trochu jako Schenker? Tak mu přecejte dopřejme tohle krásné období překotného růstu, dospívání a vzdělávání se! Vyrostete nám pod rukama zdravá, silná a sebevědomá firma. Článek o grantu napoví, že vzdělávání bude plná nuše na dva roky. Všem, kteří investují své úsilí do rozvoje firmy patří dík, uznání a odměna. No, a protože jsem „finančák“, tak dodávám: „...se ještě uvidí, podívejte se, mám kolem sebe jen pár drobných...“ Přeji Vám všem, zákazníkům i pracovníkům Schenker nejen jménem svým, ale



i v zastoupení celého vedení společnosti opravdu nádherné Vánoce, dobrý start do nového roku a pevné zdraví.

Ing. Bohdana Mottlová
ředitelka ekonomického úseku



Kostičky do celé Evropy



Dojmy z „voňavého přístavu“



MS motocyklů MOTO GP

Obsah

Dodavatelský řetězec roku 2020	2	ESF přispívá na vzdělávání / Norma ISO 14001	13
Evropskou logistickou společností / RFID	3	Jak to vidí Nikola Sudová	14–15
Noční život na HUBu / „Tady je Krakonošovo“?	4	Mýtné	16
RAPID – distribuční systém	5	Nova Author Cup	17
Kostičky do celé Evropy	6–7	Zajímavé přepravy	18
Nová linka ČB–Soluň / Přímý let spojuje Schenker a BAX	8	MS motocyklů a formule A1 Brno 2006	19
Jablonex Group – krása pro ženy celého světa	9	Tip na zahraniční dovolenou – Anglie	20–21
Představujeme: Pavel Skřivánek, Tomáš Juha	10	Schenker – má vášeň	21
Zahraněční zpravodajové – Hong Kong	11	Historie automobilové dopravy / AETR	22–23
15 let Schenker v ČR	12	Soutěž	24

Zpravodaj naleznete také na: www.schenker.cz
zpravodaj@schenger.cz, tel.: 485 210 310, fax: 485 104 358
Zpracoval Kalendář Liberecka, spol. s r. o., www.kallib.cz

Redakční rada:
Martin Bacílek, Linda Havránková, Růžena Pileková, Petr Sláma,
Ivana Šnaidaufová, Tomáš Ťok

Dodavatelský řetězec roku 2020

„Nedávno publikovaná zpráva Technologického institutu v Massachusetts s názvem: *Dodavatelský řetězec r. 2020 – přehled názorů na budoucnost dodavatelského řetězce*, představuje několik klíčových vlivů na dodavatelský řetězec blízké budoucnosti. Níže bych se rád hlouběji zabýval těmi faktory, které jsou pro společnosti BAX Global a Schenker klíčové a budou mít na jejich společný růst největší vliv,“ říká Joey Carney, prezident a předseda představenstva BAX Global a člen představenstva Schenker AG.

Zkrácení životního cyklu produktů
Je obtížné si představit, že se věci mohou měnit ještě rychleji, než se děje dnes. Mobilní operátoři nemají ani čas představit zákazníkům nový mobilní telefon a přesvědčit je ke koupi a už je na trhu jiný s lepší technologií. Podle jistého italského producenta kosmetiky byly kosmetické firmy zvyklé uvádět na trh jeden nový produkt ročně, nyní jich představují deset za rok. Výrobci jsou tak nuceni zvyšovat své produkční tempo a výrazně investovat, aby tyto požadavky uspokojili. Současně jsou vystaveni tlaku na snižování nákladů při udržení vysoké kvality produkce. Východiskem z jejich situace je vyčlenění některých činností mimo firmu, tzv. outsourcing. Trend outsourcingu bude i nadále dominantním silícím trendem.

Dokončení produktů až u zákazníka
Aby výrobci maximálně uspokojili potřeby zákazníků a současně minimalizovali náklady, bude dokončení produktů probíhat co nejbližší zákazníkovi. Příkladem může být společnost DELL, která je lídrem na trhu osobních počítačů. DELL produkuje a dodává počítačové komponenty do celého světa, ale finální sestavení počítače probíhá na tzv. montážních místech, kde je přesně dle požadavků zákazníka sestaven počítač na míru. Výhodou tohoto systému je individuální přístup ke každému zákazníkovi a minimalizace nákladů na logistické operace a skladování pro DELL. Dalším příkladem je high-tech společnost Microsoft, pro niž BAX Global zajišťuje logistiku v regionálních skladech a dodávky montážním místům. To poskytuje Microsoftu možnost pružně reagovat na změny na regionálních trzích a současně redukovat logistické náklady na minimum. Kromě high-tech průmyslu je tento trend patrný ve velké míře také v automobilovém průmyslu. Tento trend umožňuje na straně výroby minimalizovat náklady, avšak na straně prodeje vyvolává potřebu mít zajištěnou spolehlivou distribuci k zákazníkům

a poskytovat jim služby s přidanou hodnotou. Hlavním cílem společností Schenker a BAX je proto nabídnout řízení celého dodavatelského řetězce.

Technologie RFID

Skutečnou revoluci v dodavatelském řetězci však způsobí technologie automatické identifikace využívající radiové frekvence, tzv. RFID (radio-frequency identification). Nejde o nic jiného než o mikročip s anténou, který bude součástí obalu výrobků. Firmy tak budou mít v reálném čase kompletní informace o každém produktu. Budou vědět, kde se produkt nachází, zda je čerstvý (u potravin) a zda za něj již zákazník zaplatil. Tato technologie povede k „dodavatelskému řetězci snů“, kde nebude potřeba žádná zásoba v místě prodeje a jediná časová prodleva od výroby ke spotřebě bude dána rychlostí dodání výrobku. Samozřejmě to vyvolává tlak na společnosti jako Schenker a BAX, aby propojily své systémy se systémy zákazníků, aby následná implementace takové technologie byla možná. Přesto, že dosud nebyla technologie RFID přijata širokou podnikatelskou veřejností, je téměř jisté, že její nástup můžeme v blízké budoucnosti očekávat. Společnost Schenker již začala technologii testovat, prozatím v námořní dopravě na trase Hamburg–Hong Kong.

Vratná logistika

Můžeme očekávat zvýšení odpovědnosti výrobců za odpady, vztahující se k jejich výrobě a výrobkům. Středem pozornosti se stane recyklace a nalezení nových forem využití odpadu. V Evropě již existují standardy WEEE (Waste, Electrical and Electronic Equipment Directives), které nutí výrobce k dosažení určitých cílů v oblasti znovuvyužití a recyklace odpadu z jejich produkce. Společnosti jako Sun Microsystems očekávají, že tyto standardy budou v příštích letech zavedeny do celého světa. Společnost BAX již vratnou logistiku provozuje pro americkou společnost



Joey Carney

CE Medical. Vratná logistika zde spočívá v návratu použitého lékařského vybavení z klinik a nemocnic do regionálních opravárenských center a zpětné dodání opravených nástrojů do zdravotnických zařízení.

Spolehliví a důvěryhodní partneři pro podnikání

Důležitým aspektem v rozhodování zákazníků při koupi produktu bude i nadále důvěra ve značku. Proto budou výrobci velmi závislí na své pověsti při uvádění nových produktů na trh nebo vstupování na nové trhy. Aby si udrželi dobrou pověst, budou se spoléhat pouze na důvěryhodné a spolehlivé partnery. Na společnost Schenker již řadu let s důvěrou spoléhají firmy jako je např. Nike, LGE, Siemens, Ford, Kraft Foods, Preciosa, Jablonex Group a další. Společnost BAX Global již dlouhá léta spolupracuje s high-tech firmami Microsoft a DELL nebo s oděvní firmou Liz Claiborne.

Společnosti Schenker a BAX Global budou i nadále monitorovat měnící se potřeby zákazníků a vyhodnocovat, jak tyto změny ovlivňují dodavatelský řetězec. Naše schopnost poskytovat zákazníkům stejnou kvalitu a spolehlivost služeb při právě probíhající integraci BAX do Schenker nejlépe ilustruje hodnotu, kterou naše společná organizace přináší na tento dynamicky rostoucí trh. ■

(rr)



Schenker – Evropskou logistickou společností roku 2007

Společnost Schenker se stala držitelem titulu „Evropská logistická společnost roku 2007“, který uděluje Institut řízení přepravy (Institute of Transport Management – ITM) se sídlem v Birminghamu. Hlavním důvodem udělení této ceny je podle ITM nedávné propojení společnosti Schenker s BAX Global, čímž se stala špičkovým světovým dodavatelem služeb v oblasti evropské silniční přepravy, globální letecké přepravy a námořní přepravy. Společný obrat je 11,2 mld. Euro, počet zaměstnanců 50 000 a globální síť tvoří více než 1 500 poboček ve 150 různých zemích světa.

Hlavním impulsem pro sloučení společností Schenker a Bax byla reorganizace mateřské společnosti Deutsche Bahn. Společnou vizí propojených společností Schenker a Bax je stát se předním poskytovatelem integrované logistiky v globálním měřítku. Díky propojení obou společností Schenker výrazně posílí svoji pozici mezinárodního poskytovatele logistických služeb na klíčových trzích v Asii, oblasti Pacifiku, Číně a USA. Při udělování této ceny společnosti Schenker, pan Patrick Sheedy, ředitel pro média a PR ITM, řekl: „Na takto náročném trhu je ve stále větší míře důležité, aby se výrobci, distributoři a prodejci zaměřili

na efektivitu při vyhledávání řešení, která splní jejich specifické přepravní požadavky. V mnoha případech to znamená pečlivý výběr nejvhodnějšího námořního nebo leteckého přepravce nebo úzkou spolupráci s poskytovatelem logistických služeb, aby bylo možné celý proces zvládnout. Využitím sofistikovaných logistických postupů Schenker mohou společnosti zrychlit tok surovin, montážních činností a doručení hotových produktů. Tento postup může snížit provozní náklady, zlepšit služby pro zákazníky a poskytnout významné konkurenční výhody.“ Politika společnosti Schenker trvale investovat do informačních technologií



a systémů RFID s cílem snižovat přepravní náklady a zvyšovat kontrolu nad zásilkami, byla rovněž jedním z důvodů nominace Schenker v této kategorii. Pan Sheedy pokračoval: „Aby společnosti dosáhly v celosvětovém měřítku skutečné konkurenceschopnosti, musí investovat do progresivního řízení svých přeprav. Z tohoto hlediska zůstávají Schenker a BAX v čele technologických inovací a používání systémů pro optimalizaci zásilek, modernizaci dodávek, sledování stavu zásilek a modernizaci účtování přepravy. Představuje to významné úspory nákladů pro Schenker, které jsou dále přenášeny na zákazníky.“ ■

(rr)

Schenker testuje RFID v praxi

V hamburském přístavu uvedla společnost Schenker do oběhu kontejnery vybavené čipy pracující na principu RFID technologie, tj. identifikace pomocí radiové frekvence. Má se za to, že tato technologie do pěti let nahradí používání čárových kódů k identifikaci zásilek.

Schenker, jako první spediční společnost na světě, učinil první krok v praktickém testování této nové technologie v globálním dodavatelském řetězci. Kontejnery budou v této fázi využity pro přepravu sběrných zásilek mezi přístavy Hamburg a Hong Kong. Víceprezident pro námořní přepravu ve společnosti Schenker AG, Dr. Wolfgang Dräger, k této události poznamenal: „Smyslem použití RFID čipů je výrazně zpřehlednění dodavatelského řetězce. To

v praxi znamená, že informační štítek s údaji o zásilkách v kontejneru bude automaticky registrován v místech, kde dochází ke změně odpovědnosti za zásilky. Celý náklad tak bude okamžitě a snadno rozeznán na složitých křižovatkách dodavatelského řetězce.“ Testování se prozatím účastní packing centra v přístavech, v další fázi bude spolupráce rozšířena na kontejnerové terminály. Kromě RFID technologie testuje společnost Schenker také několik nových



bezpečnostních prvků, např. speciální elektronickou pečeť, která dokumentuje veškerá otevření a uzavření kontejneru. ■

(rr)

Noční život na HUBu

Hauptumschlagsbetrieb = denní spojení s celou Evropou

Pro někoho známá zkratka, většina z vás ji ale pravděpodobně vidíte poprvé. Již před několika lety začal Schenker v Německu používat HUB ve Friedewaldu jako centrální překladiště vnitrostátních zásilek pro celé Německo. Následovalo rozšíření i o mezinárodní linky. Takže například Schenker CZ využívá HUB ve Friedewaldu jako překladiště svých exportních i importních zásilek, které z důvodu urychlení dodání nesmí čekat na nejbližší pravidelnou mezinárodní sběrnou linku – přes HUB máme denní spojení s téměř celou Evropou.

Na základě těchto zkušeností začal i Schenker CZ postupně budovat svůj vlastní vnitrostátní HUB v Rudné u Prahy. Filialky z Čech i Moravy mají každodenní spojení mezi sebou navzájem právě přes HUB Rudná. Den co den vypraví filialky svůj pravidelný kamion či dva do HUBu v Rudné. Tyto kamiony mají stanovený pevný jízdní řád: sleduje se garantovaný dojezd do HUBu a garantovaný odjezd z HUBu. Všechny kamiony přijíždějí do HUBu v noci, nejpozději ve 2.00 hod. odjíždí poslední kamiony zpět do filialek, aby brzy ráno stály u ramp svých domovských filialek.

A co se děje v noci na HUBu?

Všechny zásilky, přijíždějící z filialek, se z kamionů vyloží, na pár chvil se uskladní do filialkových „figur“ a poté naloží na kamiony do filialek.

Příklad: Kamion z Českých Budějovic přiveze do HUBu směs zásilek určených pro příjemce v celé republice (vyjma regionu ČB, které si filialka ČB rozváží sama). Poté, co je kamion vyložen, jsou na tento naloženy všechny zásilky, které přijely na ostatních filialkových kamionech s místem doručení region jižní

Čechy. Každou noc se v intervalu pouze pár hodin takto vyloží a naloží všechny kamiony se všemi zásilkami, které firma Schenker ten den obdržela v importu či odesílá v exportu. **Jen pro vaši představu** – přes noc se takto zmanipuluje 14 přijíždějících (tím pádem i odjíždějících) plných 13,6m dlouhých návěsů se stovkami zásilek. Ráno pak již tyto plné kamiony stojí u ramp domovských filialek, kde jsou vyloženy a okamžitě nakládány na menší rozvozová auta.

V době, kdy naprostá většina z nás spí, kamiony jsou na cestách a největší ruch u firmy Schenker CZ je právě na HUBu: směna skladníků musí rychle všechny kamiony vyložit, jednoznačně identifikovat místo určení každé zásilky, každého kartonu a pak stejně rychle a neomylně naložit do příslušného směru. K tomu slouží část skladu vymezená právě pro noční manipulaci (viz foto), tým zkušených skladníků, dispečerek a dispečerů, samozřejmě za podpory vymožeností techniky – nejen skladové, ale i elektronických systémů dat s možností kdykoli identifikovat jakoukoli zásilku z kteréhokoli koutu republiky do jiného koutu republiky.



Sklad pro noční manipulaci

A ideální stav po 2.00 hodině ranní?

Všechny kamiony jsou z HUBu pryč a skladová plocha HUBu je prázdná – což je dokladem toho, že žádná zásilka nepřebývá a všechny se vešly do přistavených kamionů. A ani zrno prachu není rozvířeno, protože ihned po odjezdu kamionů je sklad uklizen a směna skladníků již vykládá první kamion s náhradními díly Ford, který den co den dojíždí kolem 3.00 hodiny ranní. Další část již vychystává zboží na třináct rozvozových aut určených pro rozvoz zásilek zákazníkům z oblasti Prahy a středních Čech. S příchodem ranního rozbřesku je činnost HUBu ukončena – začíná normální každodenní provoz skladu, ale tentokrát skladu sběrné služby.

A vy, zákazníku, ať jste kdekoli v republice, vaše zásilka je již na cestě k vám. Takže dočtete – protože ten, kdo zvoní, je náš řidič, vezoucí vám zásilku. A teď už víte, jakou cestu k vám zásilka absolvovala během posledních pár hodin. ■

Ing. Zdeněk Zavadil
vedoucí sběrné služby Rudná



Milan Hajs – skladník

překvapení jsou velice, že sněh zasypal jim silnice“, práce na filialce Schenker Trutnov se nezastaví, a to zásluhou všech, kteří se tu rozhodli obléci bary Schenker a usednout za volant vysokozdvizného vozíku nebo za klávesnici počítače.

Všichni z Trutnova vám přejeme pohodovou zimu a nezapomeňte se cestou za zimními radovánkami zastavit někdy v Trutnově! ■

Dušan Drábek
projektový manažer

„Tady je Krakonošovo“?

Tedy v zasněžených kopcích za branou areálu Siemens VDO Trutnov snad ano, ale v logistických prostorách, kde vzduch rozrývají svištěcí „ještěrky“ řízené zkušenými skladníky firmy Schenker, tomu tak rozhodně není. Tady bdí sokolím okem nad každým pohybem naši směnoví vedoucí, kteří odpovídají za hladkou návaznost všech skladových činností a kteří zároveň odpovídají na dotazy členů svých směn, pokud se zrovna něco odchytil od standardních procesů. O to, aby v našem „království“ měla každá paleta svůj „pas“ a své místo, se starají naše administrátorky, které rovněž neopomenou svým úsměvem odměnit kolegy za náročnou práci.

Od počátku projektu na zajištění kompletní vnitřní výroby logistiky pro Siemens VDO Trutnov v květnu 2006 jsme se rozrostli. Náš tým čítá už přes dvacet členů a nadále se rozšiřuje. V říjnu 2006 jsme úspěšně zahájili nepřetržitý provoz a dbáme tak na to, aby výrobní linky

našeho zákazníka měly svůj materiál vždy po ruce a hotové produkty byly včas zabaleny a připraveny k expedici.

„...v zimě tam dlouhý noci jsou a tuhej mráz...“ a ač noční směny jsou opravdu dlouhé, cesty sněhem zaváté, mráz kreslí obrazy na oknech kamionů a „silničáři

RAPID a jeho bratříček – rozšíření distribučního systému v ČR

V květnu 2004 zavedla naše společnost na tuzemský přepravní trh vlastní distribuční systém SCHENKER*rapid*. Jelikož se snažíme naše služby neustále inovovat s cílem maximálně uspokojit zvyšující se potřeby a nároky zákazníků, připravujeme od roku 2007 několik významných novinek.

V současné době tvoří základní páteř celého systému denní spojení ze všech našich filiálek do centrálního překladiště na Rudné (jak vás informujeme na str. 4). Zde jsou během nočních hodin veškeré kamiony (tzv. shuttly) přeloženy a v ranních hodinách se vrací do regionálních distribučních center zpět, aby zásilky byly dodány konečným příjemcům, resp. naloženy do dále pokračujících exportních sběrných linek (viz www.schenker.cz/e-services).

Od nového roku připravujeme tyto významné novinky:

- reagujeme na zvyšující se poptávku po ryzé tuzemských přepravách; mezi regionálními distribučními centry budou jezdit přímá spojení, kapacita systému bude tudíž významně navýšena
- v rámci zvyšování kvality dopravní obslužnosti plánujeme zřídit nové

regionální pracoviště v oblasti Vysočiny

- doposud jsme nabízeli sledování zásilek na internetu (tracking) pouze pro mezinárodní sběrnou službu, v roce 2007 bude tato bezplatná služba dostupná i pro tuzemské přepravy
- další zásadní novinkou je zavedení elektronického přepravního listu (e P.O.D.)

Výčet kroků, které jsme doposud učinili s cílem maximálně uspokojit potřeby našich zákazníků, by nebyl kompletní, kdybychom se nezmínili o nově zavedeném produktu SCHENKER*rapiddirect*, což je řekněme mladší bratříček SCHENKER*rapid*. Jedním z úkolů „direktu“ je obsluha specifického spektra zásilek některých našich logistických zákazníků. Dále však právě SCHENKER*rapiddirect* bude přepravovat tzv. nesystémové zásilky (jedná se např.

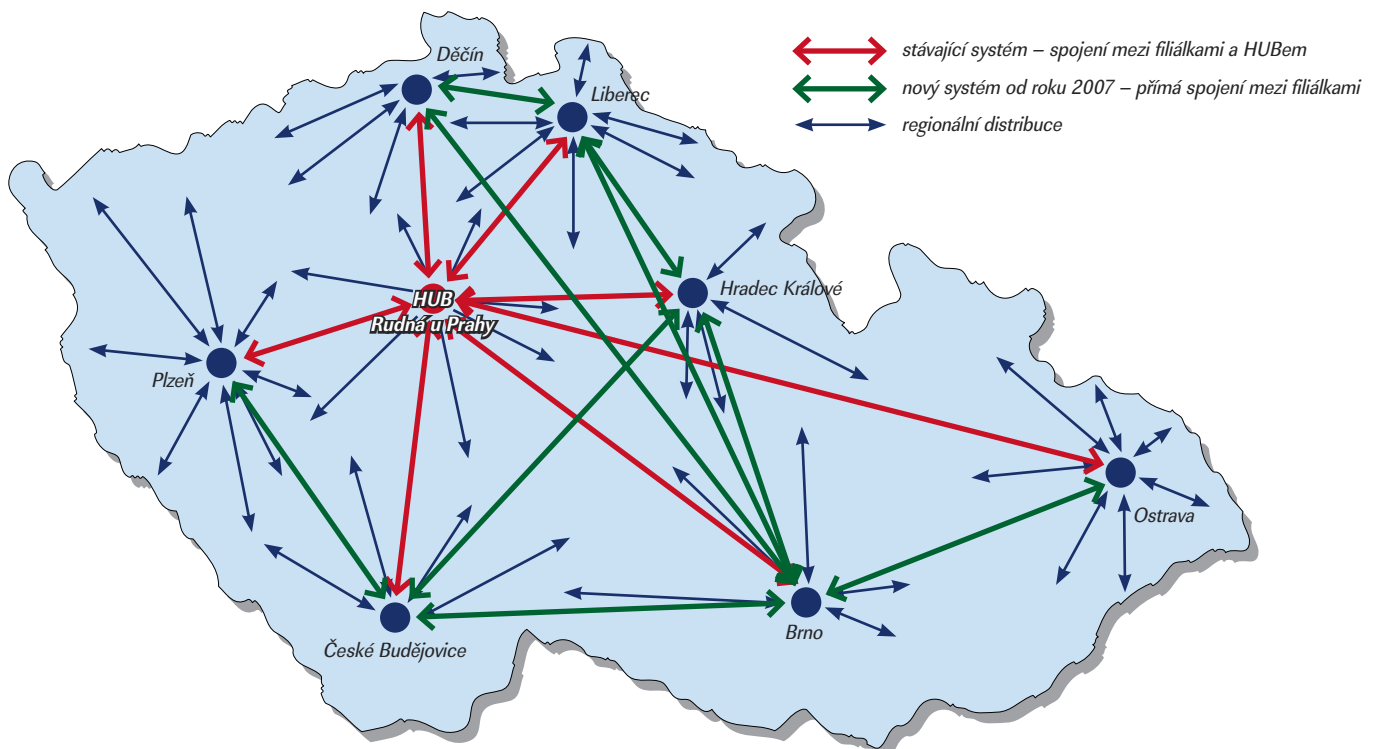


o ložné kusy o délce více jak 2,4 m, zásilky těžší než 2 500 kg, jejichž manipulace je v centrálním překladišti problematická či dokonce pro zboží samotné nebezpečná).

Motto ředitele společnosti Ing. Tomáše Holomouckého: „Přepravíme jakékoli zásilky“ se daří naplňovat vrchovatou měrou – objem přepravených zásilek oproti roku 2004 byl na podzim 2006 dvojnásobný. ■

Peter Papan
manažer SCHENKER*rapidu*

Porovnání stávajícího a plánovaného tuzemského distribučního systému SCHENKER*rapid*.



Kostičky do celé Evropy

Informace o logistickém projektu společnosti DHL Logistics v Jimech u Prahy pro společnost LEGO již proběhly mnoha deníky. O milionech kostiček, tisících stavebnic a celém tom hemžení uvnitř distribučního centra už veřejnost něco ví. Dnes vám na stránkách Zpravodaje přinášíme pohled na proces, který se odehrává od okamžiku, kdy je naložen kamion se zbožím pro zákazníky. Na této části procesu se podílí i tým společnosti Schenker, a to významným dílem.



Zleva: Simona Kašparová (přepravy LEGO), Pavel Lauda (vedoucí celozozových přeprav), Tomáš Ťok (vedoucí projektu), Michal Ksandr (celozozové přepravy) a Ivana Marušincová (přepravy LEGO – fakturace)

zákazník své zboží nedostane včas, nebo je není schopen převzít.

Tým firmy Schenker je mezinárodní. Jedna jeho část sídlí v dánském Koldingu. Jedním z úkolů je vyjednávání termínů vykládek u velkých odběratelů, jakmile je zboží připraveno k expedici. Z laického pohledu jde možná o zbytečnou činnost, ale stačí uvést fakt, že v sezoně před Vánoci je expedováno k jednomu velkoodběrateli několik kamionů v jednom dni. To je množství, jehož vykládku je nutné zorganizovat předem, protože kamiony nemohou dlouho čekat a musí se rychle vrátit zpět pro další zboží. Další úlohou dánského týmu je zpracovávání KPI statistik o přepravním procesu, který je neustále vyvíjen, aby byl přesnější a spolehlivější. Poslední úlohou je koordinace činností distribučních center ve svěřených zemích a výměna EDI dat, převzatých od DHL. Toto je zvláště citlivý článek řetězce, protože zboží je na vstupu skenováno a pokud neproběhne EDI bezchybně, není

Rozsah projektu a přepravované objemy jsou tak obrovské, že si často položíte otázku, kolik lidí si musí každý den koupit stavebnici LEGO. Proto se na přepravním procesu podílí hned několik významných spedičních firem. Schenker byl nominován společností LEGO jako partner pro země Maďarsko, Itálie, Rakousko, Chorvatsko, Švýcarsko, Francie, Španělsko a Portugalsko. A nejde jen o samotnou přepravu. V každé zemi zodpovídáme také za provoz distribučních center pro zásilky, směřující k drobným zákazníkům. Významným odběratelům, jako jsou obchodní řetězce, je zboží doručováno přímo a k tomu je potřebné sjednat termín a čas vykládky. Významnou roli zde hraje také otázka výměny dat, označení palet atd. Seběmenší chybička v nesmírně složitém systému na kterékoli straně způsobí, že



Lucie Kupčíková zodpovídá za zpracování objednávek, aktualizaci přehledu o přepravách a reporting



dopravní firmy rostou, nároky na kvalitu práce také a přitom klesá počet řidičů a zpřísňují se podmínky na silnicích. V souvislosti s tím rostou tržní ceny přeprav. To nás nutí hledat nové a oboustranně efektivní způsoby dlouhodobé spolupráce s dopravními firmami a zkvalitňovat tok informací o přepravním procesu. LEGO je typickým příkladem toho, že pojem konkurence je za jistých okolností relativní, a může být snadno nahrazen slovem tým.

Náš tým přeje všem čtenářům hezké chvíle u stavebnic firmy LEGO! ■

Tomáš Ťok
vedoucí projektu



David Jirásek, náš detašovaný specialista na Itálii a Rakousko

Alena Havlíčková, náš styčnický důstojník v Jirnech. Ráda si hraje, ale není na to moc času...

vykládka kamionu a následná distribuce k odběratelům možná.

Tento projekt vznikl a rozvíjí se v době, která je velmi citlivá s ohledem na situaci našeho dopravního trhu. Kapacitní požadavky na

Náš tým v ČR zajišťuje vlastní přepravní proces a také máme jednoho pracovníka přímo v Jirnech, což je z hlediska náročnosti celého projektu nezbytné. Pět spolupracovníků – Alena, David, Lucka, Ivana a Simona se přímo podílí na organizaci přeprav a výměně souvisejících informací o časech přistavení, příjezdů a odjezdů kamionů jak směrem do Dánska, tak směrem k DHL. Pro představu se jedná o 20 až 50 kamionů denně, v závislosti na sezonních špičkách. Stáváme se tak významnými partnery pro Schenker v mnoha evropských zemích, kteří stále více využívají naše kamiony k přepravám zboží zpět do ČR. LEGO se tak stalo klíčovým pilotním projektem pro koordinaci přepravních kapacit v rámci sítě. Díky denní komunikaci s Dánskem se náš tým postupně učí této severské řeči, která není právě snadná. A naopak, „dobry den“ se často ozývá směrem z Dánska. Požadavky na kvalitu práce narůstají, nakládky a vykládky jsou naplánovány s přesností na hodiny, a to je u velkých vzdáleností tvrdý oříšek pro všechny – od dispečerů až po řidiče. Taková je ale budoucnost celozozových přeprav pro náročné zákazníky.



Nová linka České Budějovice–Soluň

Dobrá zpráva pro zákazníky a příznivce firmy Schenker přichází z jihu Čech. Prostřednictvím filiálky České Budějovice byl po letošních prázdninách zprovozněn nový přímý spoj mezi ČR a Řeckem na trase České Budějovice–Soluň (Thesaloniki).

Přepravy zásilek na této relaci nejsou žádnou novinkou. Dosud byly přepravy zásilek organizovány ve spolupráci s kolegy v Schenker Salzburg. To znamená, že jejich cesta vedla nejprve na terminál v rakouském Bergheimu. Odtud dále pravidelnými spojeními na terminály v Aténách a Soluni. Na začátku myšlenky rozšíření stávajícího servisu a jeho zefektivnění stál náš bývalý kolega Martin Hrubý, který v letošním roce odešel pracovat k barvám Schenkeru do řecké Soluně (viz letní číslo Zpravodaje).

Po úspěšných jednáních mezi našimi zástupci a vedením Schenker Thesaloniki padla volba právě na provozovatele stávajícího spojení, filiálku České Budějovice. Ta disponuje největšími zkušenostmi s přepravami do této atraktivní destinace. Od nové služby očekáváme podstatné zkrácení přepravní doby a trasy, snížení překládkových rizik. Navíc v době stálého nárůstu přepravních nákladů přinášíme i zlevnění servisu pro naše zákazníky. Zahájení zkušebního provozu a dosažené



výsledky nám dokazují, že jdeme správnou cestou.

Každý pátek odjíždí z Českých Budějovic kamion s řeckými zásilkami na přímou vykládku do Soluně. A protože požadavky a nároky našich zákazníků jsme povinnováni naplňovat, bude nadále fungovat i páteční systém se svými denními odjezdy do a ze Salzburgu. Přímý odjezd chápeme jako velmi efektivní a flexibilní doplnění stávajícího zákaznického servisu. ■

Stanislav Rychnavský
ředitel filiálky Č. Budějovice

Přímý let spojuje síť Schenker a BAX

Každý víkend nově spojuje přímý cargo let německý Frankfurt a americké Toledo. Od léta tohoto roku operuje letoun DC-8-71-F jako kyvadlová přeprava mezi americkým Toledem a letištěm Hahn ve Frankfurtu. Každou sobotu přiveze tento letoun 40 tisíc tun zboží ze Spojených států, kde ho přebírají zaměstnanci Schenker a je dále rozváženo kamiony po celém Německu. Druhý den opět odlétá znovu naložené letadlo zpět přes Atlantik.



Od zahájení integrace BAX Global do společnosti Schenker v tomto roce se integrační týmy obou firem mohly již několikrát přesvědčit o správnosti tohoto

rozhodnutí. Tento pravidelný týdenní let je jeden z dalších produktů tohoto spojení. Výhody transatlantického spojení jsou jasné: Schenker je nyní schopen

nabídnout úplný servis tzv. door-to-door v kratším čase a za méně peněz. Tam, kde Schenker dříve ztrácel drahocenný čas během transportu do USA, zejména v případech, kdy cílová destinace byla vzdálena od mezinárodního letiště nebo se zásilka překládala do jiného letadla, dnes specialisté ze Schenker transportují tyto urgentní zásilky přímo svým kolegům z BAXu a distribuce může začít okamžitě. Použitím tohoto systému se ušetří někdy až celý den, což je v prostředí letecké přepravy celá věčnost.

Společnost BAX je také spokojená. Přímé spojení mezi Frankfurtem a Toledem je pro ni velkou příležitostí. Vzhledem k tomu, že tento uzel byl dříve používán zejména pro distribuci na území USA, znamená toto spojení přiblížení se evropským trhům. A to zvláště, když je Schenker jedničkou na evropském kontinentu v pozemních přepravách.

Na druhé straně i BAX přináší svoje silné stránky do tohoto partnerství. Zejména jde o užší propojení sítě distributorů v USA. BAX je ve Spojených státech to, co je Schenker v Evropě, perfektně se tedy doplňují. ■

(rr)



JABLONEX Group – *krása pro ženy celého světa*



JUDr. Pavel Kopáček

Jablonex Group je silné průmyslové uskupení s více než 3,5 tisíci zaměstnanci a s obratem cca 3 miliardy korun, mezi jehož hlavní cíle patří nadále rozvíjet jedinečnou tradici sklářské a bižuterní výroby v jabloneckém regionu a stát se nejvýznamnějším světovým dodavatelem kvalitních skleněných polotovárů a módní bižuterie. Světově jedinečná tradice sklářského a bižuterního řemesla na Jablonceku sahá až hluboko do 16. století, kdy se ve Mšeně – shodou okolností jen nedaleko od dnešního sídla společnosti – rozhořela první sklářská huť. Od té doby uplynulo v křišťálově průzračných bystřinách okolních Jizerských hor již mnoho vody, ale světový věhlas jabloneckého skla a bižuterie se šíří stále dál a dál. Požádali jsme proto pana JUDr. Pavla Kopáčka, ředitele marketingu, o bližší informace:



Čeho si nejvíce ceníte na spolupráci s firmou Schenker?

Schenker je dlouholetý obchodní partner naší firmy. Je to globální hráč s komplexními službami a dobrým servisem.

Jak dlouho pracujete pro Jablonex?

Do Jablonexu jsem nastoupil v roce 1973 a strávil jsem v něm celý dosavadní pracovní život. Měl jsem to štěstí pracovat na různých pozicích doma, třikrát jsem pracoval dlouhodobě v zahraničí. Firma je můj život a díky práci v ní jsem poznal bižuterní svět se všemi krásami i starostmi.

Jak se chystáte na blížící se vánoční svátky? Jak je prožíváte?

Vánoce jsou pro mne symbolem klidu a rodinné pohody. Prožívám je doma v rodinném kruhu. Přípravy jsou jednoduché, dárky obvykle kupuji na poslední chvíli.

Děkujeme za rozhovor. ■

(rr)

Jaké je postavení skupiny Jablonex Group ve světě?

Jablonex Group patří ve světovém měřítku mezi největší výrobce rozsáhlého sortimentu kvalitních skleněných perli a perliček. Mezi další produkty patří zejména hotová bižuterie, galanterní sortiment, sklo pro bižuterní a technickou produkci a kovodíly. V roce 2006 otevřel Jablonex Group dvě nová zastoupení v Rusku a Hong Kongu. V obou případech se jedná o perspektivní teritoria pro distribuci hlavních produktů firmy.

Kdo ve vaší branži určuje nové módní trendy? Jak se dělá móda?

Práce s módou je složitý proces, začíná sběrem informací o módních trendech, pokračuje jejich vyhodnocením a určením hlavních témat. Poté následuje příprava a tvorba kolekce. To vše trvá šest měsíců a děje se dvakrát ročně. Tedy – nekonečná práce... Například již nyní pracujeme na kolekci podzim/zima 2007.

Mohou čtenáři vaše výrobky někde vidět a třeba si je koupit?

Jablonex Group postupně rozvíjí prodej v České republice a připravuje otevření nových obchodů Jablonex. Naše hlavní referenční prodejna je v Praze v Domě módy na Václavském náměstí.

Jak připravujete módní přehlídky ve světě?

Módní přehlídka „Jablonex“ je každoročně připravována ve spolupráci s předními českými oděvními návrháři. Naše firma jejich prostřednictvím prezentuje hlavní produkty. V letošním roce shlédli přehlídku zákazníci ve Velké Británii, Rusku, Číně, Srbsku, Polsku a na mnoha akcích v České republice. Tradičními partnery jsou ČSA a Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR.

Kam všude vyvážíte vaše výrobky?

Naše firma vyváží zboží do 85 zemí celého světa, mezi přední trhy patří USA, Německo, Francie, Velká Británie, Indie a Japonsko.



Pavel Skřivánek – Information Security Manager

„V naší společnosti zastávám funkci vedoucího oddělení správy systémů,“ říká Pavel Skřivánek: „Oddělení má čtyři lidi a naším úkolem je mimo jiné i ochrana sítě a firemních dat před hackery. Jestli bych uměl hackovat? No, řekněme, že když nás chci před hackery chránit, tak musím znát principy jejich práce,“ říká s úsměvem.



V září tohoto roku se Pavel Skřivánek zúčastnil týdenního školení, které se zabývalo bezpečností v oblasti informačních technologií (IT). Konalo se ve španělském

městečku Sitges a zúčastnilo se ho patnáct IT specialistů z celého světa – Američané (včetně účastníků z firmy BAX), zástupci z Kanady, Argentiny, Švédska, Finska, Německa, Asie, Španělska a z České republiky. Pořadatelem byl Alexander Tsolkas, který zastává v Schenker funkci „Corporate Information Security Officer“. Vlastní školení prováděl zástupce firmy Innomenta GmbH, což je firma spolupracující s významnými bankovními domy a je to také konzultant v otázkách bezpečnosti pro německou armádu. Probíraná témata obsahovala vše potřebné a po týdenním trýznění (německý školitel neuznával španělskou siestu) v sobotu dopoledne proběhla certifikační zkouška: „Tu jsem úspěšně složil a stal se tak certifikovaným Information Security Managerem,“ říká Pavel Skřivánek a dodává: „V dnešní době je tato oblast velmi rozsáhlá, a je čím dál tím složitější a nákladnější zabezpečit nejvyšší kvalitu. Zabezpečení IT procesů má přímou souvislost se zabezpečením obchodních procesů. Chrání



společnost před obchodními ztrátami a umožní zákazníkům využívat našich služeb bez přerušení.“

Jako správný počítačový mág, nejdřív zapíná notebook a až pak si svléká kabát. Na otázku, čeho se při své práci bojí nejvíc, odpovídá: „Že bych se vyloženě něčeho konkrétního bál, to se říct nedá. Naše systémy jsou zabezpečeny proti všem běžným i méně běžným hrozbám. Víc zabezpečení stojí víc peněz. Je nutné najít optimum mezi požadovanou bezpečností a náklady na pořízení.“ ■

(rr)

Co si myslím já...

Oceňuji skutečnost, že my, zaměstnanci, můžeme také prostřednictvím Zpravodaje vyjádřit své pocity.



obklopený stresem všedních dní. Jedná se o období, na něž se těší především naše

Po roce je tu opět zima a s ní neodmyslitelně spojené Vánoce, v časovém pojetí jakýsi ostrůvek klidu a pohody, ze všech stran

ratolesti, zvláště kvůli dárkům, které jim přináší různí vánoční mužíčkové. U nás Ježíšek, v Rusku děda Mráz, v Americe Santa Claus. Přesto však existuje někdo, kdo roznáší zásilky-dárky takřka po celém světě a nejen v „krásném“ období plískanic či sněhových bouří. Mám na mysli společnost, zajišťující služby, na nichž jsou její zákazníci mnohdy existenčně závislí. Ano, uhodli jste správně, řeč je o firmě Schenker, v jejímž mladém kolektivu pracuju již víc než rok jako disponent. Během tohoto roku

jsem díky své pracovní náplni získal praxi v logistice a zpracovávání statistik, v ovládnání počítačového programu SAP, nemluvě o možnosti uplatňovat ústní i písemnou znalost anglického jazyka prakticky neustále. Závěrem bych však nechtěl opomenout, že i přes drobné problémy a neshody, které provází pracovní poměry lidí nepochybně všude, je mi velkou ctí pracovat v pohodovém prostředí tak prosperující společnosti. ■

Tomáš Juha
disponent Plzeň

Dojmy z Voňavého přístavu

V průběhu srpna opustil naše řady další kolega s tím, že odjíždí získat zkušenosti do zahraničí a také šířit pověst o tom, že dobrý český člověk si vždy poradí a nikde se neztratí. Tím kolegou je Filip Kotrányi a místem jeho tříletého pobytu je Schenker Hong Kong (v češtině „Voňavý přístav“). Dnes přinášíme první díl jeho seriálu z této exotické a zajímavé destinace. Týká se prvních dojmů ze změn v prostředí tak odlišném od naší země ve středu Evropy.

Velké město na malém ostrově

Prvním překvapením pro oči Evropana je rozloha. Vtěsnat sedmimilionové město na malý ostrov a blízké okolí vyžaduje mnoho pečlivého plánování, stavebního umu, skromnosti, ukázněnosti, kompromisů a ohromné dávky schopnosti šetřit místem. Hong Kong drží několik primátů: např. v počtu obyvatel na m² a největší hustoty zalidnění (0,81 m² na osobu).

cedulí s příkazy, zákazy a nařízeními nelze nikde jinde vidět. Za odhození odpadku, kouření či plivání jsou vysoké pokuty (v přepočtu 5–15 000 Kč). Každé volné místo je zkrášlováno upravenou zelení a květinami.

Přes toto všechno dostává návštěvník po přiletu několik šoků – vše je zahaleno do oblaku hluku, prachu, smogu, horka a vysoké vlhkosti. Od března do října teplota kolem



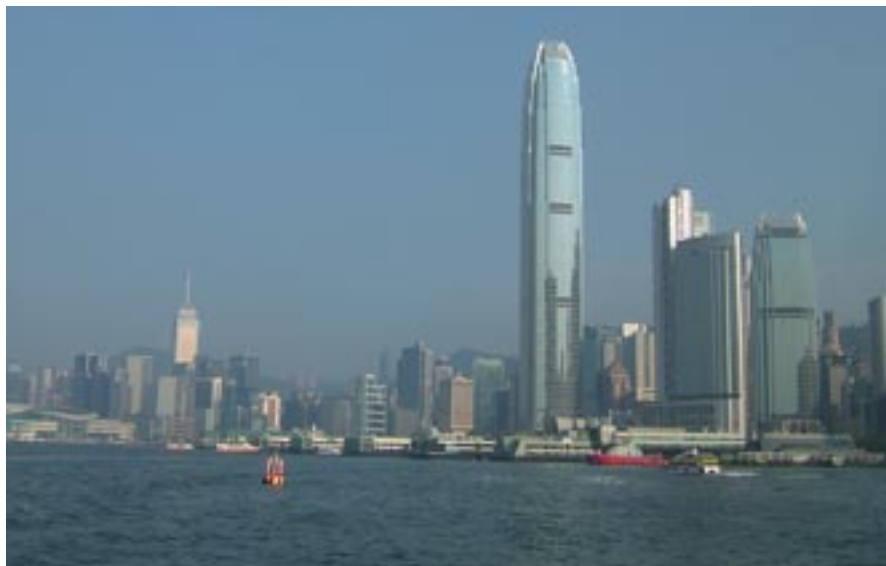
nejdražší položkou oproti lidské síle. Sehnat tu postel nebo boty, do kterých se vejdu, je opravdové umění (ano, naši menší postel tu zvou „Queen size“), a to jsem, podotýkám, menší postavy (178 cm). Naopak ve výtahu si spravují sebevědomí a v metru dokáží navázat oční kontakt i s dalším Evropanem, byť stojí na opačném konci vagonu. V úzkých uličkách se proplétají dvoupodlažní autobusy, jenž tu vypadají ještě užší. V kanceláři mi musí stačit 1 m² a perfektně sem sedí můj miniaturní notebook.

Jiný čas

Město neustále tepe jako seřizený stroj. Lidští mravenci, uzavření do sebe, se tlačí do dalšího metra poslušni ukazatelů směru fronty, uhybají vozům, vyplouvajícím odněkud z podzemních garáží řízených „zastavovači“ davů, pod sluchátky iPodů, jenž přehluší hluk ulice a výkřiky prodavačů ranních novin, a usedají k činnostem, které svědomitě vykonávají den co den včetně sobot od rána do pozdního večera. I čas tu zrychluje. Co si neurve, to nemá. A tak pospíchá, jako všichni... alespoň budu dřív doma.

To be continued... ■

Filip Kotrányi
Schenker Hong Kong



Z východu na západ lze přejet autobusem za 30–40 minut a ze severu na jih je to podobné (nepočítaje protilehlý Kowloon). Mnoho pater pod zem a spousta se jich doslova drápe k mrakům – proto „mrakodrapy“, že?

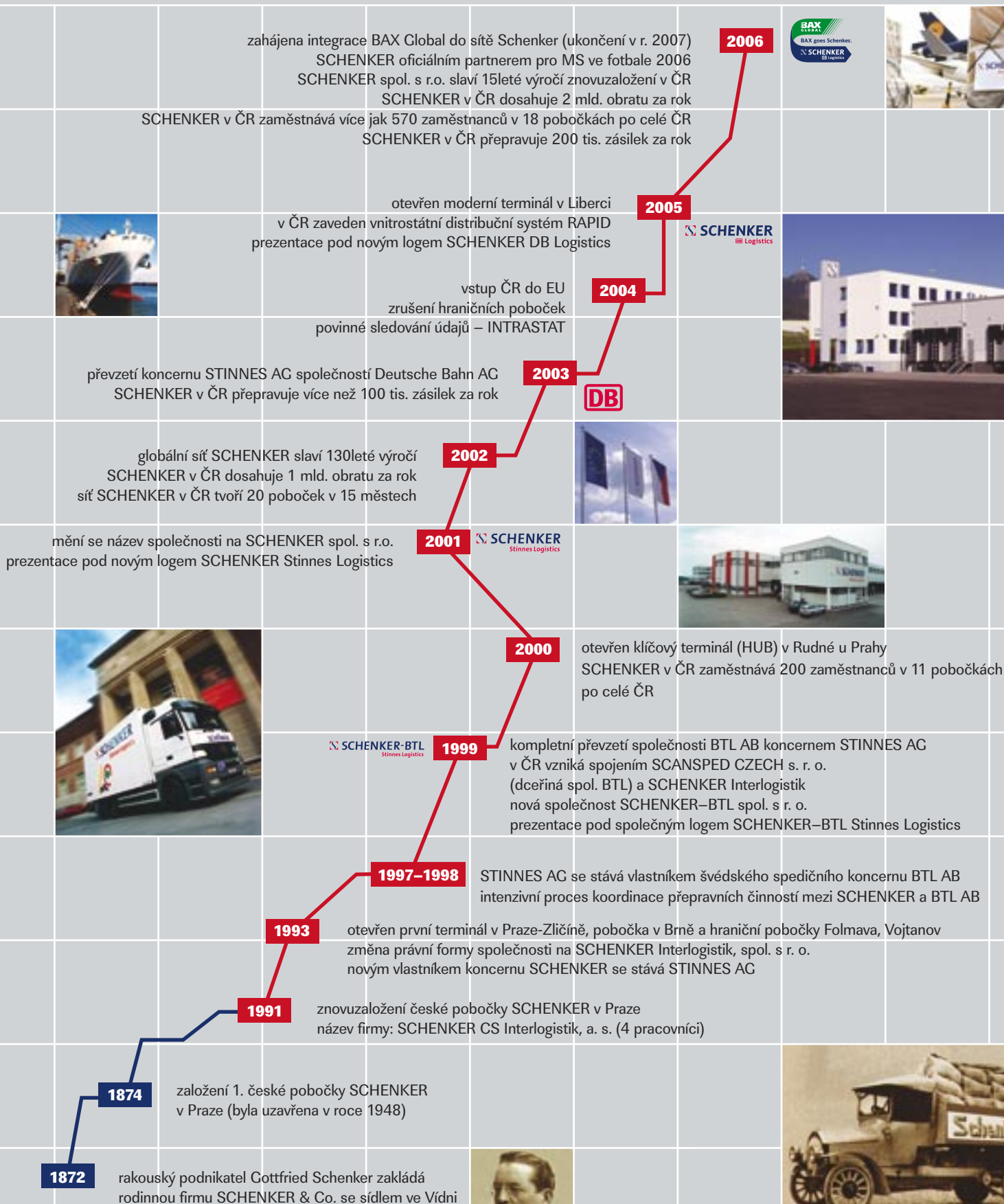
Orientace je však velmi snadná a hromadná doprava na úrovni, jenž by měla mnohá evropská města mít za vzor. Dvoupatrové tramvaje, autobusy i trajekty doplněné lehkými minibusy, moderním metrem a rychlovlakem působí natolik synchronizovaně a přesně, že je to nejjednodušší a nejpříjemnější způsob cestování. Doplníte to levnými taxíky (tři druhy, tři barvy, tři oblasti působnosti) a je vám jasné, že auto používá jen několik eskamotérů, kteří přeci jen někde svá Porsche, Ferrari, Lamborghini a hlavně Rolly a Bentleye ukázat musí... Dbá se tu hodně na čistotu a pořádek. Tolik

28–33 °C ve dne v noci, vlhkost 80–100 %. V dopravních prostředcích, obchodech a kancelářích vás doslova fackuje nízká teplota, způsobená za každých okolností naplno běžící klimatizací. V noci bez ní nejde spát a vlastně ani s ní, protože je hlučná... Hluk a spousta lidí je v ulicích přítomno takzvaně 24/7 „twentyfour seven“. Tedy 24 hodin denně, sedm dní v týdnu. Dolní část Václavského náměstí v turistické sezoně a Jižní spojka v ranní špičce se zdají být v celku odpočinkovým místem...

Menší a ještě menší

Pro dokreslení pitoresknosti Hong Kongu nutno uvést další příklady skládající celkové puzzle. Byty, jenž svou velikostí soupeří s obydlími panenky Barbie, přičemž ty největší hravě strčí do kapsy garsonky na Jižním městě, ne však cenou. Prostor je tu

15 úspěšných let v životě SCHENKER v ČR



Evropský sociální fond přispívá na vzdělávání a rozvoj zaměstnanců Schenker ČR



Efektivní trénink a rozvoj zaměstnanců není levná záležitost, stojí čas a nemalé peníze. V posledních dvou letech počítáme v budgetu s 2,5 % mzdových nákladů na rozvoj a vzdělávání (pro srovnání firmy v průměrných zemích EU vydávají více než 3 %).

Jiné srovnání říká, že zatímco v ČR je věnováno podnikovému vzdělávání v průměru 43 hodin na zaměstnance ročně, v 19 evropských zemích je to 69 hodin. V loňském roce jsme udělali první pokus prolomit obávanou evropskou byrokratickou bariéru a zúčastnili se grantového schématu: *Adaptabilita a podpora konkurenceschopnosti podniků a organizací s tématem Zvýšení adaptability zaměstnavatelů a zaměstnanců na změny ekonomických a technologických podmínek, podpora konkurenceschopnosti*. První pokus byl neúspěšný, ale velmi nás obohatil a připravil na druhou výzvu v témže schématu.

V letošním roce jsme spojili síly s agenturou zkušenou v získávání podpory z Evropských sociálních fondů (ESF) a byli jsme stoprocentně úspěšní! Náš projekt **Schenker nezná hranic** v celkové hodnotě 7,7 mil. Kč na období dvou let, je spolufinancován Evropským sociálním fondem a státním rozpočtem České republiky ve výši 6,7 mil. Kč, spoluúčast Schenkeru činí cca 1 mil. Kč. Je to projekt nadregionální – to znamená, že je určen zaměstnancům a manažerům našich provozních a obchodních center po celé republice. Naším dozorem je implementační oddělení MPSV. Projekt je zaměřen na zavedení moderních způsobů

řízení, zvyšování manažerských dovedností všech úrovní manažerů a na rozvoj profesních dovedností zaměstnanců. Celkem projekt počítá s cca 700 účastníky a bude trvat 21 měsíců. Projekt řídí realizační tým, který se musí vypořádat se všemi úskalími financování, monitorování a vyhodnocování, musí vyhovět všem přísným požadavkům, které EU vyžaduje. Pro naše zaměstnance a vedoucí pracovníky z toho vyplývá potřeba organizovat svou práci a spolupracovat s realizačním týmem tak, aby všichni zaměstnanci měli možnost účastnit se plánovaných tréninků a zákazník pocítil až pozitivní důsledky absolvovaného školení. ■

Ing. Zuzana Hönigová, MBA
personální ředitelka

Chráníme životní prostředí – implementace normy ISO 14001

Na základě narůstající spoluodpovědnosti každého z nás za stav životního prostředí jsme se v průběhu loňského roku rozhodli zavést v rámci naší společnosti systém environmentálního managementu, který by plně odpovídal požadavkům normy ISO 14001.

Systém environmentálního managementu představuje aktivní přístup naší organizace ke sledování, řízení a postupnému snižování dopadů naší vyvíjených činností na životní prostředí a přispívá tak k neustálému zlepšování našeho „environmentálního chování“. Zahájili jsme proto v uplynulém roce postupné kroky, které vedly k získání Certifikátu v souladu s požadavky normy ISO 14001 (tedy k vytvoření, dokumentování, uplatňování a udržování systému environmentálního managementu). Jsme rádi, že vás nyní můžeme informovat o úspěšné implementaci normy ISO 14001 na našem „pilotním“ pracovišti v regionálním provozním centru v Liberci, která byla zakončena

prověrkou funkčnosti systému ze strany našeho externího auditora – renomované certifikační společnosti TÜV AUSTRIA. V současné době probíhá implementace normy ISO 14001 na ostatních regionálních provozních centrech a odloučených pracovištích s cílem jejich začlenění do systému environmentálního managementu nejdéle do konce tohoto kalendářního roku. ■

„Za lepší životní prostředí našich generací“

Ing. Tomáš Holomoucký, MBA
ředitel společnosti
a Petr Hejzlar
představitel vedení pro jakost a Environment



Petr Hejzlar

Nikola Sudová – akrobatka s nehasnoucím úsměvem

I když lyžuji od pěti let, jsem pořád tzv. lyžař-trémista. Ve svahu stále myslím na to, jestli mám kolena dostatečně u sebe, jestli mi támhle na tom ledu neujedou hrany lyží a děsí mě představa, že by mě někdo viděl vyválenou. Akrobatická lyžařka Nikola Sudová asi také párkrát spadla, ale kolena umí na svahu držet u sebe jako nikdo z nás. A když si k tomu svahu přimyslíte desítky boulí a dva odrazové můstky, zjistíte, že akrobatické lyžování je sport pro nás ostatní přijatelný pouze v televizi.

Firma Schenker vám není neznámá – jako výhradní dovozce sportovního oblečení značky Nike vám vozí oblečení, které oblékáte na závodech a trénincích. Jak k této spolupráci došlo?

To, že mi oblečení vozí Schenker je spíš náhoda nebo shoda okolností. Dopravce si zařizuje Nike. A když jsem hledala sponzora na lyžařské oblečení, Nike mi vyšla vstříc. Spolupracujeme spolu asi dva roky a jsem s nimi moc spokojená.

Kolik bund a oteplováků potřebujete na sezonu?

Není to na počet, spíš je důležité, jak to oblečení má vypadat. My freestyleisté preferujeme spíš volnější oblečení, do snowboardova, to ne každá firma umí splnit. Taky potřebujeme mít zvýrazněná kolena kvůli rozhodčím. Loni jsem měla čtvery kalhoty, dvoje na svěťák a dvoje na olympiádu, kde nesměly být reklamy. Nike má ohromný výběr v sortimentu, takže můžu snadno zkombinovat dámské bundy a pánské širší kalhoty.

Na webu jsem se dočetla, že jste prošla baletním tréninkem, co jste se naučila?

Na klasických hodinách baletu jsem byla jen párkrát, byla to spíš taková průprava. Dřív



existovala disciplína balet na lyžích, s tou jsem začínala. Paradoxem je, že mě balet příliš nebavil, i když jsme v něm měla nejlepší výsledky. Když tahle disciplína nebyla přijata jako olympijská, tak postupně zanikla, a já jsem se začala specializovat jen na boule. Ale balet na lyžích měl skvělý vliv na lehké ovládní lyží a hraní si s nimi.

Jste studentkou Pedagogické fakulty Technické univerzity Liberec obor tělovýchov–zeměpis. Chtěla byste se v budoucnu postavit před tabuli a učit?

V tuhle chvíli jsou pro mě lyže přednější, a zatím si nedovedu představit, že bych učila. Ani si neumím představit, že by ze mě měly mít děti teď respekt. Jednou bych chtěla určitě učit, ale pokud se nezlepší podmínky ve školství, tak se mi před tabulí nechce, i když mám děti moc ráda a učení mě baví.

Když stojíte na kopci, před sebou ty šílené boule, na co myslíte, a na co musíte myslet?

Musím myslet tak dvě tři boule dopředu, když už vyjedu, tak jde nervozita stranou. Vnímám, že mi k jízdě hraje hudba i co se děje kolem tratě, ale kdyby se mě na to někdo zeptal dole, tak vůbec nevím, co mi hráli, ani že na mě někdo křičel.

Máte k závodu hudbu? To z přenosů vůbec není poznat... Je to kvůli rytmu mezi boulema?

Ne, to ne. Nedílnou součástí všech našich závodů je hudba, je to v pravidlech. Proto mě mrzelo, že když jsme viděla záznam z olympiády, tak tam hudba vůbec nebyla slyšet. Má to úplně jinou atmosféru, je ozvučený celý kopec, lidi se baví...

Nejde vám z těch boulí hlava kolem?

Ne, ony jsou strojově udělaný rolbou, takže



se překrývají. Kde byla v první řadě nahoře, tam je ve druhé dole. Vznikne cestička právě pro lyžaře. Nejezdí se po boulich, ale mezi nimi. Takže nejjednodušší cestou.

Přirovnejte jízdu v boulich k něčemu.

To se dá těžko k něčemu přirovnat, dneska je trend rovného carvingového lyžování, ale dalo by se to přirovnat k neupravené přemrzlé černé sjezdovce. Dřív si ale lyžař musel vybírat cestu, v našich boulich ne. Já sama jsem začínala s boulema právě na neupravené černé sjezdovce v Harrachově – některé černé sjezdovky, kam se nedostane rolba se neupravují ani dneska.



Takto možná vypadaly začátky Nikoly Sudové na jabloneckých svazích...

Tak to je strašná představa... Jako rodilá Jablonečanka jste určitě začínala tak, že na vás stejně jako na většinu malých Jablonečáček křičel táta na svahu „kolenááá, rucééé dopředúúú, neseď jak na záchodě...“

No jasně, táta mě učil od malička, ale oficiálně je mým trenérem můj strejda Petr Vokatý.

Jak vznikla vaše mediální přezdívka – slečna Helikoptéra? Říká vám tak někdo?

Ne, neříká. Já ani nevím, jak to vzniklo. Je to tak, že novináři potřebují něco, co by si lidé přečetli.



Mají závodníci v bouřích nějaké speciální požadavky na lyže?

Máme speciální lyže, ale třeba v Americe jsou běžně dostupné. Jsou to lyže s minimálním profilem, které nemají carvingový oblouk, jsou rovné, většinou jsou to vyšší lyže než závodník. Já jezdím na 170kách a měřím 162 centimetrů.

Často jezdíte po světě, převážíte spousty věcí. Kdo vám tyhle věci zařizuje? Máte tým?

Ne, nemám. Letos jsme se dostali s lyžařským svazem do takového křížku, že si nejsem jistá, jestli vůbec někde odjedu, doufám, že jo. Běžně by to měl zajišťovat úsek akrobatického lyžování na svazu lyžařů, ale snažím se tyhle věci zařizovat sama co nejjednodušeji, zařizují si letenky, hotely... Spolupracujeme s rakouským týmem, abychom ušetřili, hodně cestujeme dohromady. Sice mám daleko víc starostí, ale je to lepší než někoho úkolovat a nechávat to na třetí osobu.

Nemáte tedy spediční tým, který by vám naložil lyže a do druhého dne byste je měla na druhém konci světa...

Kdepak. Bohužel, takového partnera nebo sponzora bych potřebovala. Vozíme toho s sebou hodně a málokdy se vejde do požadovaných 20 kil. A víte, co se zaplatí na nadváze? Mám štěstí nebo se tak smutně

koukám, že se mi často podaří na přepážce projít a neplatit. O spedicích nevím nic, ale Schenker by mohl mít zájem o sponzoring akrobatického lyžování, co vy na to? (smích...) Sponzoři se shánějí, kde se dá. Partnera na materiál najdu lehce, bunda a oteplováky nikoho nepoloží, ale sehnat firmu, která by mi dala peníze, to není jen tak.

Zkusím to navrhnout. S vaším skvělým výsledkem na olympiádě i ve světovém poháru se nic ohledně sponzoringu nezměnilo? Jste už docela známá tvář.

To je na tom to nejhorší, že právě ne. Můj generální sponzor je RWE Transgas, jinak je to bída. S fotbalem nebo hokejem se to nedá srovnat.

Jak odpočíváte, jedete si zalyžovat?

Ne, já to moc nestíhám, když začínáme v listopadu se světovým pohárem, tak tady ještě sníh není a v březnu, když končíme, tak už tu není. Někdy si zajdu zalyžovat na Špičák s rodiči, ale po třech jízdách mě to už nebaví. Po zimě mívám lyží dost a jsem ráda, že je odložím do kouta. Když si chci odpočinout, tak nejraději jedu za teplem, takže moře. To mi dává nejvíc. Loni jsme byli týden na Havaji, protože bylo deset dní místo mezi světovým pohárem v Americe a Japonsku, tak abychom nemuseli létat tam a zase zpátky, vzali jsme to přes Havaj, což bylo úžasný. Sice jsem tam musela trénovat, ale bylo tam teplo a to mi stačí.



Tak to je přímo logistické řešení. Máte ráda zimu? Nebo ji berete jako nutné zlo a součást toho, že se váš sport odehrává v zimě...

Jo, mám ráda zimu. Třeba jsem měla strašnou radost, když včera začalo v Jablonci sněžit (31. října, pozn. red.). Sníh mám spojený se všemi těmi lidmi. Jsme taková velká rodina, vždycky se na holky, se kterými závodím, těším. Troufám si říct, že mám víc kamarádů na světových pohárech než v Čechách – je to tím, že v Čechách tolik nejsem, ale s většinou těch holek se dá bavit úplně o všem. Jsou lidé, se kterými vycházím líp, s některými hůř. S Jennifer Heil jsem si nikdy moc nepokecala, zato jsem si skvěle rozuměla s Kari Traa, ta ale skončila. S Kari a ještě s Margarit Marbler jsme tvořily takový evropský tým. Rusky se moc nebaví, ale to je spíš tím, že neumí anglicky, Francouzky si taky moc nepokecaj.

Děkuji za rozhovor. ■

(hs)

Nikola Sudová

- Narodila se 17. března 1982 v Jablonci nad Nisou ve sportovní rodině
- Absolventka sportovního gymnázia v Jablonci nad Nisou
- V březnu 1997 získala první zlatou medaili v kombinaci na Mistrovství světa juniorů ve finském Javeskille
- Od roku 2001 závodí za Duklu Liberec
- Studuje na Pedagogické fakultě TU v Liberci, obor tělesná výchova–zeměpis
- 3. místo v celkovém hodnocení Evropského poháru 2000/2001
- 19. místo na ZOH v Salt Lake City 2002
- 4. místo v celkovém hodnocení světového poháru 2004/2005
- 6. místo na ZOH v Turíně 2006
- Mezi její koníčky patří horské kolo, horolezectví, squash, tenis a in-line brusle



Jaké bude počasí aneb Mýtné v ČR



Začátek spuštění výběru mýta se mi zdá být poněkud nejasným. A nejen ten. Nejistota nás provází celým průběhem zavádění výběru mýtného v ČR od zadání výběrového řízení po termín spuštění.

Pro osvěžení jen krátká rekapitulace:

- Zadání výběrového řízení provázela diskuse o upřednostnění mikrovlnného systému před satelitním
- Vítězná firma KAPSCH byla prohlášena za vítěze po odstoupení konkurentů z výběrového řízení a prohlášení nabídek ostatních zbylých za formálně neplatné
- Úprava sazeb dle úseků na jednotnou sazbu za úsek
- Zrušení rozlišení sazeb den–noc
- Pozastavení stavby na základě rozhodnutí nejvyššího soudu
- Dodatky ke smlouvě
- Nedokončené legislativní úpravy

Výběr mýtného by tedy měl začít 1. 1. 2007. Ministerstvo dopravy na tomto termínu trvá. Firma Kapsch však požádala o odklad o tři týdny z důvodu zpoždění, které vzniklo přerušením stavby z nařízení nejvyššího soudu a které interpretuje jako zásah vyšší moci. Ministerstvo tento výklad nesdílí a požaduje 5 mil. Kč za každý den zpoždění. Kapsch zase přidává do hry dodatek ke smlouvě, o kterém Ministerstvo dopravy nevědělo. Ministerstvo dopravy zahájilo vyjednávání s firmou Kapsch o úpravě dodatku a firma Kapsch zase zvýšila úsilí na dobudování sítě mýtných bran a testování systému. Z tohoto a absence konečného

rozhodnutí o odkladu spuštění výběru mýtného můžeme usuzovat, že termín spuštění k 1. 1. 2007 je platný. Jak za těchto podmínek zkalkulovat vliv mýtného na ceny v dopravě, potažmo na cenu zboží a důkladně se připravit na tuto změnu není opravdu jednoduché. Jak se bude účtovat? S jakým DPH? Ani na to zatím neznáme odpověď. S čím tedy můžeme počítat? Ze zatím schválených sazeb jsme zkalkulovali, že nárůst ceny přepravného může činit až 25 %.

Pro představu uvedeme příklad stokilové zásilky z Brna do Prahy:

Cena SCHENKER*rapid*: 400 Kč

Mýtné v ČR od 1. 1. 2007: 58 Kč

Vliv mýtného na navýšení ceny za dopravu: 14,5 %

Částka za mýtné se tímto stane významnou a nedílnou položkou na fakturách za dopravu.

Plánované rozšíření sítě zpoplatněných úseků o silnice I. třídy od 1. 7. 2007 a eventuelní rozšíření zpoplatnění vozidel od 3,5 t od roku 2008 budou dalšími faktory zvyšujícími částky vybraného mýtného a tím i zvyšujícími náklady na dopravu.

Věřím, že až budete číst tyto řádky, budou všechny zmíněné neznámé známé a neznámé budete mít jen pod stromečkem v podobě vánočních dáreků.

Štěpán Šteinfest
produktový manažer pozemních přeprav

Sazby mýtného pro dálnice a rychlostní silnice od 1. 1. 2007

Tabulka mýtných sazeb (Kč/km)					
Emisní třída do Euro II			Emisní třída Euro III nebo vyšší		
Počet náprav					
2	3	4<	2	3	4<
2,30	3,70	5,40	1,70	2,90	4,20

Sazby mýtného pro silnice I. třídy od 1. 7. 2007

Tabulka mýtných sazeb (Kč/km)					
Emisní třída do Euro II			Emisní třída Euro III nebo vyšší		
Počet náprav					
2	3	4<	2	3	4<
1,10	1,80	2,60	0,80	1,40	2,00



Vaše dotazy zodpoví naši odborníci na e-mailové adrese mytne@schenker.cz



60 km Jizerskými horami aneb Nova Author Cup 2006

Sportovního ducha pracovníci Schenker potvrzují už léta na různých akcích či setkáních, a proto přihláška „Schenker týmu“ na 11. ročník Nova Author Cupu nikoho nepřekvapila. A tak 14. října za krásného slunečného počasí stálo na startu i pět mužů ve firemním dresu s odhodláním dosáhnout co nejlepšího výsledku. Pro některé účastníky to byl křest ohněm. Náš tým dojel a umístil se uprostřed hodnocených týmů, což je pro nás velký úspěch. Zeptali jsme se našich závodníků na zážitky a pocity:

„Jsem rád, že se naše společnost rozhodla zúčastnit. Právě start firemního týmu mne vyprovokoval se po šesti letech opět zúčastnit tohoto závodu a uvítal jsem start firemních týmů z první vlny, tedy s profesionálními cyklisty. Tempo bylo po startu přímo vražedné. Hned v prvním kopci se ale startovní pole začalo třídit. Já jsem bohužel patřil k těm ‚vytríděným‘:-) Věřím, že pojedeme i v příštím roce, a že se podaří sestavit silný tým.“

Ondřej Babiček, PM Logistika

„Na závod jsem se moc těšil, na kole jezdím rád a toto byla jedna z posledních příležitostí zazávodit si v letošní sezoně. Navíc zúčastnit se jako člen Schenker týmu, tudíž mít příležitost startovat z první vlny. O tuto výhodu



Zleva: Ondřej Babiček, Jan Plhal, Ladislav Tesař, Jaromír Vítek

jsme se nakonec bohužel s kolegou připravili. Špatně jsme načasovali příjezd a tak jsme do závodu vyrazili až ze třetí vlny. Ihned v úvodu nás rozeběřalo první táhlé stoupání. Celá trasa byla lehce kopcovitá a vedena po zpevněných cestách, tudíž měl závod velice rychlý průběh. Vzhledem k tomu, že jsem letos neměl příliš mnoho najetých kilometrů, tempo pro mě bylo vyčerpávající a v cíli jsem jako většina závodníků po kterémkoli závodě přísahal, že už nikdy. Pocit se ale brzy měnil v nadšení a radost z úspěšně zakončeného závodu bez defektu a zranění. I počasí nám přálo. Byl to skvělý zážitek. Kolu zdar!“

Jaromír Vítek, RAPID Rudná

„Překvapilo mě, že se nejedná o klasický závod na horských kolech, jelo se po širokých lesních a asfaltových jizerskohorských cestách. Při závodě nás provázelo skvělé počasí a dobrá atmosféra. Potěšilo mě, že celý Schenker tým závod dokončil. Překvapil mě ale start firemních týmů z první vlny, tzn. spolu s profesionálními závodníky. S umístěním svým i týmu jsem byl absolutně spokojen, snad jen příští rok více tréninku zaručí ještě lepší výsledek.“

Jan Plhal, disponent Děčín

„Na start jsem nastoupil bez zkušenosti s podobnou akcí, takže mě provázela nervozita a očekávání, jak se s tím poperu. Mým mottem bylo: ‚Nepřehnat začátek a pokusit se dojet,‘ čemuž jsem po prvních 10 kilometrech neustálého stoupání přestal věřit. V průběhu závodu jsem se zařadil do skupiny sobě rovných a začal jsem bojovat sám se sebou a s vůlí dojet. Paradoxně, čím víc mi ubývaly síly, má mysl byla bojovnější a stával jsem se odhodlanějším dojet za každou cenu. Asi 15 km před cílem jsem se dostal na hranici fyzických sil, ale to už jsem věděl, že je jen jedna cesta, a to dojet. Poslední kilometry si ani nepamatuji pro celkové vyčerpání, které po projetí cílem vystřídal pocit naprostého osvobození a i touha na další ročník 2007, na který se určitě poctivě připravíme tak, aby naše družstvo lépe obstálo v tak silné konkurenci.“

Ladislav Tesař, ved. odd. export Rudná

„Je to 60kilometrový náročný závod s vysokým převýšením (1 197 m). Jelo se za nezvykle nádherného počasí. Udělal jsem velkou chybu v tom, že jsem jel na vypůjčeném kole, které jsem před závodem vůbec nevyzkoušel! Navíc se projevila i má nezkušenost se závody tohoto typu. Nakonec jsem byl rád, že jsem závod dojel v časovém limitu. Příští rok se rád tohoto závodu, pokud mi bude přát zdraví a vejdu se do nominace, znovu zúčastním a doufám, že záročím získané poznatky z letošního ročníku.“

Ing. Zbyněk Sklíba, prodejní odd. Děčín ■



Pátý člen týmu – Zbyněk Sklíba

Invaze do Evropy s Bezhlavým rytířem

Po několika letech se opět setkaly cesty společnosti Schenker a Naivního divadla Liberec – špičkového loutkářského profesionálního souboru. Tentokrát v rámci projektu „Invaze do Evropy“ realizovaného ve spolupráci s Divadelním ústavem a za podpory Ministerstva kultury České republiky a hlavního města Prahy, ve kterém se v roce 2006 představily v různých koutech Evropy špičkové české soubory z oblasti performing arts – scénického umění.

Schenker podobně jako v minulých letech při cestách do Kanady, pomohl Naivnímu divadlu Liberec formou sponzorské účasti při transportu výstavy z jeho archivu loutek a rekvizit do španělského města Alicante. Díky podpoře i přesné spolupráci, ve které společnost Schenker prokázala, že zaujímá první příčku na žebříčku evropských

pozemních dopravců zcela oprávněně, se mohli španělští návštěvníci těšit pohledem na více než 60 loutek, plakátů a fotografií z nedávné historie divadla. Výstava se uskutečnila v rámci mezinárodního loutkářského festivalu, pořádaného radnicí města Alicante, a pro Naivní divadlo Liberec i pro celé české loutkářství byla účast na



Foto – archiv Naivního divadla

tomto festivalu mimořádnou poctou. Kromě výstavy, na které zaujímalo logo společnosti Schenker spolu s dalšími partnery čestné místo, se Naivní divadlo Liberec představilo ve městech Alicante, Tolose, Eibar a Sestao se španělskou verzí hry na motivy českých lidových loutkářů Bezhlavý rytíř. ■

Stanislav Doubrava
ředitel Naivního divadla Liberec

Převáželi jsme papamobily pro Benedikta XVI.

Německý Schenker měl na starosti transportní logistiku nejznámějších vozidel křesťanské části světa, papamobilů papeže Benedikta XVI. při jeho srpnové návštěvě rodného Německa.



Dvě vozidla, každé dlouhé čtyři a půl metru, široké více než dva metry, vysoké skoro tři metry a vážící 4 330 kg, převážel mega-trailer Schenker na 950 km dlouhé trase mezi Vatikánem a Bavorskem. Oddělení logistiky mělo na starosti převážení vozidel mezi čtyřmi papežovými zastávkami, např. Regensburgem a Mnichovem, kde hlavu katolické církve přivítaly statisíce

věřících. A jak konstatoval Michael Korn z vedení Schenker Deutschland: „Na základě těchto poznatků jsme rádi, že jsme opět mohli dokázat, že i tyto mimořádné přepravy s extrémně vysokými bezpečnostními opatřeními jsou součástí našeho každodenního provozu. Jsme pyšní a děkujeme za důvěru, kterou nám tímto jako společnosti Schenker projevil úřad ve Vatikánu a Arcibiskupství v Mnichově.“ ■

Kolem světa na lidský pohon

„Kolem světa na lidský pohon“ se jmenuje plán 38letého britského světoběžníka Jasona Lewise, který probíhá mimo jiné za podpory poboček Schenker v Singapuru a Thajsku. Od momentu, kdy před jedenácti lety vyjel z Londýna, urazil Lewis více než 35 000 mil. Má za sebou tři čtvrtiny ze své cesty kolem světa bez pomoci motoru nebo větru, pouze pěšky nebo šlapáním na kole a na speciální lodi.

Pro představu: pro překonání oceánů a moří používá na míru postavenou šlapací loď, se kterou již přeplul Pacifik, vzdálenost 8 000 námořních mil zvládnul za 178 dnů. V poslední části této dobrodružné expedice je Schenker v Singapuru poskytovatelem

logistické podpory, zajišťující například přepravu jeho speciální lodi ze Singapuru do indického státekku Bombaje, kde musí být loď připravena pro pokračování Lewisovi cesty do Djibouti ve východní Africe. „Schenker byl ke mně od začátku velmi vstřícný. Je pro mě velmi důležité, že se



Schenker se svými globálními logistickými zkušenostmi stal partnerem mé expedice. S jeho pomocí jsem si jistý, že je reálné, abych dokončil svoji cestu kolem světa v létě 2007,“ říká Jason Lewis. ■

(rr)

MS motocyklů *MOTO GP* a *World Cup* formule A1



Miroslav Horák a „Vali“

„K nám do Brna se sjíždí svět rychlých kol,“ zpívá se ve známé písni a nejinak tomu bylo i letos. V již tradičním termínu koncem srpna se jel v Brně závod MS motocyklů a poprvé v historii také počátkem října závod World Cup formule A1.

Naše oddělení získalo na obě akce lukrativní zakázky a měli jsme možnost zajišťovat veškerou manipulaci s vybavením závodních týmů, včetně závodních strojů, televizní techniky a mnoho dalších zásilek, které jsou

naprosto nezbytné pro zajištění akcí, které sledují miliony lidí na celém světě. Organizaci MS motocyklů má na starosti španělská firma DORNA Sports, s. l., a ta byla naším partnerem v náročné, ale zajímavé činnosti. Týden před konáním

závodu se v objemu 36 kamionů navezlo veškeré vybavení, které jsme ihned po skončení závodu připravili na další cestu do Jakarty v Indonésii.

Hvězdou celého motocyklového světa je sedminásobný mistr světa Valentino Rossi. Jeho výjimečnost je poznat i v pozorně střežených prostorách paddocku, kde se bez problémů pohybují všichni jezdci a celebrity, ale pokud se někde objeví Vali, okamžitě je středem obrovského zájmu. Letos nám hodně radosti udělal i náš Lukáš Pešek, který byl továrním jezdce a hvězdou španělského výrobce motocyklů DERBI. Závody série formule A1 jsou velmi zajímavé ve srovnání s F1, neboť zde jsou jednotlivé týmy jako zástupci zúčastněných států a vítěze není možné předem tipovat. Jak ukázaly dosud odjeté závody, každá trať vyhovuje jinému jezdci. K objektivitě pomáhá i úplně stejné základní vybavení vozů, motorů a servisu od organizátora série formule A1 World Cup. ■

Miroslav Horák
ředitel filiačky BVV



The Land's End – *Konec světa*

Sedím v útulné hospůdce, upíjím pomalu ze své sklenice, rozhlížím se kolem sebe a naslouchám. Lidé kolem mě mluví zvláštní angličtinou, které není jednoduché rozumět. Od postaršího páru u vedlejšího stolu, se kterým se dávám do řeči, se dozvídám, že lidé tu mluví zvláštním dialektem, řečeným cornish. Mně to místy připadá spíše než jako dialekt jako naprosto cizí řeč, v níž angličtinu hledám jen obtížně. To si ovšem nechávám pro sebe. Pár se rozhovoří, povídá mi o sobě, o Anglii, o moři a vůbec o všem možném. Rád naslouchám. Na mé občasně zdvořilé namítnutí, že jim ne úplně rozumím, jen mávnou rukou, prý at' si s tím nelámu hlavu. Cornish prý nerozumí ani samotní „mimocornwallští“ Angličané, kteří sem občas zavítají. Čas běží pomalu a bezstarostně. Z otevřených oken doléhá dovnitř pravidelný a uklidňující zvuk oceánu, který jen čas od času protne křik sea galla, tedy racka, jak mu tu říkají. Spokojeně se nechávám ukolébávat atmosférou a (cornish) angličtinou, která je zpěvná a bujará. Připadám si jako na konci světa, což je do jisté míry i pravda...

Hrabství Cornwall, které jsem v červenci měl možnost navštívit, leží v nejjihozápadnější části Anglie. Angličané, s jejich pověstným patriotismem a svérázným pojetím zeměpisu ho

nazývají The Land's End, tedy něco jako „konec světa“. Považují ho – pokud ne přímo za samotný konec světa – tak za nejzápadnější místo a poslední výspu Evropy určitě. Není to tak docela pravda, protože pozornější nahlédnutí do mapy a ověření polohy nejzápadnějšího kousku Portugalska tento fakt místním vyvrací. S tím si však v Cornwallu nikdo hlavu neláme. Kontinentální Evropa kdesi za mořem je nechává klidnými a příliš se o ni nestarají. Hrabství Cornwall je výspa v oceánu, cípek země, kde lidé žijí po staletí v souladu s mořem a přizpůsobili své životy jeho pozvolnému rytmu. Nikdo nikam příliš nespěchá a většina lidí vypadá neuvěřitelně vyrovnaně. Moře dává místním obyvatelům zvláštní klid, sebejistotu a pověstný nadhled. Je to místo, kde je vzduch prosycený oceánem. Místo, kde starousedlíci rozhodně nejsou zvyklí na cizince...

Kde a proč jsem se tam vlastně vzal já a proč mluvím tak zvláštní angličtinou, byla věc, která je nepřestávala udivovat (místní lidé prostě nepřipouští, že by se jinde mluvilo jinak než anglicky a už vůbec nepřipouští, že by někdo anglicky neuměl). Samotný Cornwall, potažmo ospalé přímořské přístavní městečko Porthleven leží 800 km jihozápadně od Londýna. Autobusem se tam dá dostat po



ose Londýn–Southampton–Plymouth–Penzance a cesta trvá dobrých deset hodin. Cornwall se rozkládá na poloostrovku, jakoby zapuštěném do oceánu. Celé pobřeží je protkáno poměrně slušně udržovanými a označenými turistickými stezkami. Výlety podél pobřeží jsou opravdu nádherné a působivé a pokud máte rádi moře a fascinuje vás pobřeží, zátoky, útesy, jste v Cornwallu na správné adrese. Míst, která tu stojí za to vidět, je opravdu spousta.

Pestrá paleta cornwallská

Mezi nejzajímavější místa patří bezesporu St. Michael's Mount, opevněný kostel na ostrově, který má bohatou historii a v současnosti funguje jako muzeum. Zajímavé je toto místo mimo jiné i proto, že při odlivu se k němu dá dojít pěšky, případně autem po malé silničce. Za přílivu je průliv mezi pevninou a ostrovem 2–3 metry pod vodou. Zajímavé je i to, že podobný kostel se stejnými dispozicemi i názvem se nachází ve Francii.

Velmi zajímavé je i jezero The Loe, které je odděleno od moře asi jen sto metrů širokou pláží, která funguje jako přirozená hráz, samotné jezero a jeho okolí si však vytvořilo vlastní unikátní flóru a faunu, odlišnou od zbytku Cornwallu.

Oblast Praa Sand – tříkilometrová písčná pláž není v této části Anglie typická, pobřeží je zpravidla kamenité či útesovité a i tato pláž byla uměle vytvořena navezením písku odjinud. V červenci a srpnu nejsou neobvyklé teploty nad 30 stupňů a ačkoli je moře studené, tak je tato pláž plná lidí, kteří





vypijí skleničku a poklábosí. Místo, které rozhodně stojí za to vidět a na které jen tak nezapomenu. ■

Karel Konečný
disponent CVZ Brno

se opalují a koupou. Podél celého pobřeží se nachází několik zátok, kam připlouvají z volného moře obrovští žraloci, kteří dorůstají délky deset až patnáct metrů a živí se planktonem. Hledět na děs nahánějící hřbetní ploutve nad hladinou a siluety obrovských žraloků mi zabralo notnou část odpoledne a nepřestávalo mě fascinovat. Tito žraloci jsou býložraví, a na člověka neútočí, nicméně do moře se mi ten den už příliš nechtělo...

Pro Cornwall stejně jako pro celou Anglii je typická rychlá změna počasí a časté přeháňky a deštíky nejsou nic neobvyklého. Vyrazet proto na výlet bez pláštěnky není

zrovna nejrozumnější nápad. Cornwall je přitažlivý i díky svým pověstem a příběhům, které se o tomto hrabství vyprávějí. Za ty vděčí častým a velice hustým mlhám, které se tvoří nad místní krajinou. Za soumraku či rozbřesku dodávají krajině neuvěřitelný, tajuplný až strašidelný nádech a není divu, že historiky o psu baskervillském pochází právě z těchto míst.

Cornwall rozhodně nepatří mezi typické turistické destinace, kam by se hrnuly tisíce turistů a potkali byste víc Čechů než Angličanů. To ale nemění nic na faktu, že je to nádherný a fascinující kus země, kde jsou lidé sdílní, upřímní a s cizinci si rádi

Schenker – má vášeň

Již od svého dětství sbírám modely aut. V období dospívání ustoupila chuť k hrám a začal jsem se vážně zajímat o modely osobních a závodních aut různých velikostí značek Mercedes a Porsche. K modelům nákladních aut jsem se ve svých úvahách zatím nedostal.



Jmenuji se Haiko Waic (55) a jsem od roku 1984 zaměstnán v koncernu – nejprve v daňovém oddělení společností Rhenus AG a Stinnes AG. Již několik let se zabývám daňovými záležitostmi v souvislosti se správou pozemků u firmy Stinnes Immobiliendienst (reality), a kromě jiných také u firmy Schenker Grundstücke (pozemky).

Rok 1989 byl pro mou sběratelskou vášeň jedním z rozhodujících, neboť jsem dostal

první model nákladního auta s nápisem Rhenus-Weichelt „just in time“. Ovšem ještě v poměru 1:50. V menším poměru 1:87 následovaly poté další modely s potiskem tehdejšího koncernu Rhenus. Od tohoto okamžiku jsem se zcela nakazil nákladním modelem Bazillus.

Přitom jsem se soustředil převážně na modely těch nákladních vozů, které ve skutečnosti opravdu jezdily pro tento koncern. Poté, co se společnost Schenker stala součástí koncernu Stinnes, rozšířila se moje sbírka ohromnou rychlostí.

Schenker měl už tenkrát dlouhou tradici ve vytváření reklamních modelů. Také v oblasti obchodu existovala řada modelů nákladních vozů různých výrobců potištěných tehdejším logem společnosti Schenker, zeměkoulí a barevným provedením ve žluté a zelené barvě.

Následně se k tomu připojily modely v bílé barvě, ze začátku jako „Schenker Eurocargo“ až k dnešním modelům „Schenker DB Logistics“.

Mezitím se do mé sbírky zařadily také modely železničních vagonů s logem Schenker ze všech období. Tímto způsobem jsem shromáždil přibližně 650 modelů koncernu Schenker.

Netradiční záliby



Proto jsem nemohl jinak, než se blíže zabývat historickým vývojem firmy Schenker. Po fascinujícím studiu historie firmy jsem začal sbírat vše, co má něco společného s firmou Schenker. Například fotky vozů Schenker, historické spisy, staré a nové firemní časopisy, prospekty, kalendáře a jiné reklamní předměty. Můj archiv stále roste a roste.

Při těchto všech dosavadních a také budoucích změnách v koncernu, zůstává historie firmy mojí zálibou a doufám, že se moje sbírka bude i nadále obohacovat o další pěkné modely nákladních vozů. ■

Haiko Waic

Stovky koní *pod kapotou*

Dámy, vzpomínáte na hodinu autoškoly, kdy se vám učitel marně snažil vysvětlit rozdíl mezi přívěsem a návěsem? Pánům–klukům zářily oči při představě, jak se se svým chromově lesklým, opečovaným „truckem“ s návěsem i přívěsem řítí po americké „highway“... Ale začněme od začátku.



Povozy, koně a věčný Řím

Když lidé přišli na to, že valit kulaté věci je snazší než smýkat hranaté, vzniklo první kolo. Už 3 000 let před naším letopočtem začali rolníci zapřahat do jednoduchých dvoukolových kár domácí zvířata, systém dopravy na živý pohon byl na světě. První nákladní povozy měly výkon jeden, maximálně dva koně nebo spíš voly. Ani antiku nemůžeme nechat stranou. Římané totiž dotáhli systém silnic k dokonalosti. Původně byly stavěny k vojenským účelům, později však přibýly i účely ekonomické a spojovací (státní pošta). Hlavní silnice byly svěřovány do péče cenzorům, za císařství pak kurátorům. Byly široké okolo deseti metrů a dobře udržované. Římské silnice byly ale strmější než dnes. Za tím stojí názor vojáků, kteří radši zdolávali kopce kratší i když strmější cestou. Postupně byly stavěny další a další silnice. Jenom ze samotného Říma vycházelo ve 4. století našeho letopočtu devětadvacet silnic různého významu. Se svými 85 000



kilometry pokládaly základ celému obrovskému systému dopravních staveb římské říše, kterou naše epocha dohonila až ve 20. století. Některé z nich se používají dodnes, například ve Španělsku. Jediným problémem těchto silnic jsou starodávné vyjeté koleje, které na nich najdeme. Doba se řítí dál, ale způsob dopravy se příliš nemění – koně, povoz, kočí. Na 55 000 amerických osadníků přejíždělo Nový svět v povozech s charakteristickými půlkruhovitými obručemi potaženými plachtou.

Víc než dva koně

Ale skočme rovnýma nohama do 20. století. Jeden z prvních nákladních vozů vznikl ve Švédsku už v roce 1903, jeho délka činila 4,5 metru a nosnost byla půl druhé tuny. Měl rámový podvozek z oceli a na něm pak dřevěnou přepravní plošinu. Motor v přední části vozu poháněl zadní kola. Vůz nazvaný Vabis „1 1/2“ dosahoval rychlosti 20 kilometrů za hodinu, konstrukci sice nechybělo částečné odpružení, řidič byl ale na jakémsi kozlíku vystaven rozmarům počasí, což ve Švédsku neznamenovalo příjemnou projížďku ranními červánky.



První nákladní automobily počátku 20. století byly poháněny benzinovými motory nebo parním kotlem. Naftové vznětové motory byly však výkonnější a umožňovaly dojet s nákladem dále.

V roce 1922 ve Francii vyjel do ulic čistící vůz De Dion Bouton. Pohon zametacího kartáče byl spřažen s pohonem vozidla, což znamenalo, že dokud vůz jel, tak i zametal. O prvním kamionu v pravém slova smyslu můžeme mluvit od roku 1949, kdy na britské silnici vyjel Scammel Scarab. Jeho výhodou bylo zejména to, že se díky důmyslně zkonstruovanému pivotovému čepu a jen jednomu přednímu kolu dokázal otočit na poměrně malém prostoru. Neocenitelná byla rovněž možnost využití tahače s různými návěsy podle okamžité potřeby přepravce či zákazníka.

Koráby silnic

Soudobé nákladní vozy nebo chcete-li trucky mohou mít konstrukci dvojího typu – buď s jediným podvozkem, společným pro kabinu

i ložnou plochu, anebo konstrukci spojenou ze dvou částí – z tahače s motorem, kabinou a hnacími koly, nebo z připojeného návěsu (semitraileru) nebo také zcela samostatného přívěsu (traileru). Peterbilt trucky – proslulé americké koráby silnic s mohutnou kapotáží a charakteristickými chromovanými



výfuky, čnějícími nad kabinu řidiče se staly legendou. Jejich délka dosahuje 12,5 metru, uvezou více než 40 tun nákladu a dosahují maximální rychlosti 96 km/hod., ale zkuste si je předjet na dálnici.

O kuriozity v oblasti nákladní dopravy není nouze. Vedle prakticky využívaných nákladních trucků se někteří konstruktéři snaží postavit i auta opravdu ryze jednoúčelová. Tak například nejdelším automobilem světa je monstrum, které zkonstruoval Američan Jay Ohrberg. Jeho „mazlíček“ měří úctyhodných 30,5 m, má 24 kol a na palubě je mimo jiné i malý plavecký bazén. Po silnicích sice jezdit nemůže, ale v garáži o rozměrech hokejového hřiště mu to určitě taky sluší... ■



(hs)

AETR – práce osádek vozidel

Jen těžko by asi vozka na kozlíku svého potahu v dobách dávno minulých domyslel, že provozování jeho živnosti dozná v průběhu 20. století tak revolučních změn a jeho pokračovatelé se díky nezastavitelnému technickému pokroku jednou budou muset řídit přísnými pravidly.



Již v roce 1947 byla při OSN založena Ekonomická komise pro Evropu (ECE), česky též Evropská hospodářská komise (EHK). Mezi hlavní oblasti činnosti ECE patří mj. i podpora rozvoje obchodu, průmyslu a podnikání, péče o životní prostředí a doprava. Své záměry uskutečňuje především prostřednictvím analýz a uzavíráním dohod, regulačních opatření a zaváděním standardů přispívá k odstraňování překážek a zjednodušování obchodu.

Dne 1. července 1970 byla v Ženevě sjednána Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR). Listina o přístupu k této dohodě, obsahující prohlášení, že tehdy

Československá socialistická republika se necítí některými ustanoveními být vázána, byla uložena u generálního tajemníka Organizace spojených národů dne 5. prosince 1975. Tím se stalo, že od roku 1976, kdy vstoupily vyhlášky federálního ministerstva zahraničních věcí a dopravy v platnost, byli čeští řidiči mezinárodní dopravy po následujících devatenáct let povinni dodržovat socialisticky modifikovaná pravidla pro práci osádek vozidel. Ve vyhlášce ministra Chňoupkova s úvodem: „Smluvní strany, přejíce si podpořit rozvoj...“ se objevily termíny té době vlastní, například *osobní kontrolní knížka*, jejíž užití a popis, jak provádět *výkazy během a před nástupem řidiče do služby*, byl přílohou vyhlášky nebo výjimky úmluvy platné pro *pohraniční pásmo*. Vyhláška byla novelizována odstraněním prorežimních „vylepšení“ AETRu v květnu roku 1994, měsíc po schválení Zákona o silniční dopravě.

Po vstupu České republiky do EU se doprava na území ČR i mezinárodní doprava uvnitř EU řídí nařízeními EHS 3820/85

a 3821/85. Tato nařízení jsou z hlediska organizace práce řidiče prakticky identická s dohodou AETR. Podle dohody AETR se i nadále řídí mezinárodní doprava zemí EU s nečlenskými zeměmi EU, které podepsaly dohodu AETR. Do této skupiny patří např. Rusko, Bělorusko, Andora, Chorvatsko, Rumunsko, Bulharsko a Turecko. Mění se i způsob, jakým je zaznamenávána a evidována, úmluvou přesně definovaná doba řízení, doba odpočinku řidiče a přestávky. Éra osobních kontrolních knížek a s nimi spojená kontrolní agenda je tak završena, jelikož i v českém právním řádu se objevují pojmy jako záznamové listy, kontrolní přístroj, záznamové zařízení. Vyhláškou definovaná vozidla tak musí být od dubna 1995 vybavena záznamovými zařízeními.

Za blázna by vozka v dobách minulých považoval toho, kdo by tvrdil, že po cestách se budou jednou prohánět několikátunové vozy hnané stovkami koní. Vývoj technologií jde rychle kupředu a možná nebude tak dlouho trvat a přijde doba, kdy předpisy dnes platnými pro mezinárodní dopravu se budeme muset řídit všichni. Budou i po nás – „švábech“ – jak nám ne příliš lichotivě přezdívali řidiči trucků, chtít jednou strážníci čipovou kartu z našeho digitálního tachografu? ■

Štěpán Šulc
vedoucí SCHENKERrapidirect

Milí čtenáři,

a je to tu zase! Hektika v práci, „touha“ mít doma vše připraveno, naklizené, vyklizené, vyzásobeno dárky a hlavně touha prožít vánoční svátky s námi milými lidmi, vidět opět ty rozzářené oči našich dětí, vnoučátek, ale i našich rodičů, babiček a dědů. Určitě mnozí myslíme i na ty, kteří nemají to štěstí být v kruhu rodiny, ať již z důvodů nemoci, odchodem blízkých osob... Přejme si štěstí a lásku pro všechny blízké, ale i vzdálené lidi dobré vůle...

Děkujeme Vám za zaslání odpovědi na otázky z podzimního čísla Zpravodaje. Vylosovali jsme tyto výherce a předali jim ceny.

Hlavní výhru získal **pan Robert Číž** z firmy Prabos plus, a. s. Slavičín – obdržel od nás balíček z Islandu (přál by si slovník pojmů vztahujících se k dopravě a přepravě, což plánujeme na příští rok). Pan Číž doposud



se bude věnovat dlouhodobým zahraničním projektům. Ve volném čase rekreačně sportuje. Pan Číž vyhrál u nás poprvé, jeho kolegové se ale našich soutěží účastní pravidelně a do Slavičína jsme už poslali nejednu výhru.

Za správně vylouštěnou tajenku převzala cenu **slečna Michaela Javůrková**, která pracuje

zastřešoval ve firmě Prabos plus zahraniční nákupy a prodeje. Svoje zkušenosti s výrobou a prodejem specializované obuvi teď zúročí na nové pozici, kde



v zákaznickém centru našeho významného zákazníka AEC Components v Jičíně. V naší soutěži vyhrála již podruhé – tentokrát se mohla radovat z modelu železničního vagonku. Srdečně jí blahopřejeme.

Posíláme Vám malý dárek pro chvíle pohody a radosti v období adventu a přejeme Vám mnoho zdraví, pohody a pracovních úspěchů v roce 2007. ■

(rr)

Zimní soutěž – zajímavé ceny – zimní soutěž – zajímavé ceny



Milí čtenáři, tento rok nám můžete odpovídat na naše otázky či napsat, co Vás zajímá či o čem byste rádi ve Zpravodaji četli na: www.schenker.cz nebo na zpravodaj@schenger.cz.

V tomto kole můžete vyhrát atraktivní **1. cenu – balíček z Anglie** a další drobné propagační předměty pro výherce na 2. až 10. místě. Na výherce za správně vylouštěnou tajenku z naší křížovky čeká **lopata „záchranníka“**.



Celkovému výherci roku 2006 předáme **dárkovou poukázku v hodnotě 25 000 Kč** na odběr domácích elektrospotřebičů dle vlastního výběru od společnosti Baumatic (viz www.baumatic.cz). Do osudí na počátku roku 2007 vložíme jména všech nositelů správných odpovědí z celého roku 2006 – tudíž Vaše šance jsou čtyřnásobné!

Otázky zimního kola:




- 1/ Jak se jmenuje nová služba v rámci tuzemského distribučního systému SCHENKER*rapid*?
- 2/ Kolik metrů čtverečních obytné plochy připadá na jednoho obyvatele Hong Kongu?
- 3/ Co se Vám ve Zpravodaji nejvíce líbilo?
- 4/ Tajenka křížovky?

Odpovědi z tohoto kola nám můžete zasílat nejdéle do 14. 1. 2007. Přejeme Vám mnoho úspěchů v soutěži.





Staré české přísloví praví: *Jaké zimy v prosinci nás chladí,...* (dokončení v tajence)

POMŮCKA: A.D.P. SVLAK	DŘEVINA SE KMENEM	BRAŠNA	INICIÁLY REŽISÉRA KLOSE	SEVERSKÝ PAROHÁČ	VYRÁBĚT KVAS		SOUTOK	ZEVNITŘ	LÉTA PÁNĚ	JMÉNO EDISONA	KAČENKA		EPIDEMIE	ČISTIDLO NA MOTOR	ČÍŠNICKÁ BLŮZA	POVRCH PLODU
STÝSKÁNÍ						TRÁMOVÉ SPOJENÍ BRATR MOUŽIŠE						PLANETA				
1. ČÁST TAJENKY												SLOVENSKÝ „OREL“ ITALSKÝ OSTROV				
INICIÁLY CYKLISTY ŠIMŮNKA			NIŽŠÍ ŠLECHTIC ČÁST MOSKVA						2. ČÁST TAJENKY JMÉNO MEDŘICKÉ							
SMYČKY				RIVAL ŽERD				JEZEVIČÍK FRANCOUZ. ČLEN					INIC. REŽ. POPOVA MAĎARSKÝ BÁSNÍK			
JMÉNO HERCE ŠTĚPÁNKA							POPĚVEK TLOUŠTIK			BEDUÍNSKÝ PLÁŠT MPZ AUSTRÁLIE				NAŠ AEROZNAK JEŽÍŠ V KORÁNU		
	JMÉNO HEREČKY VRÁNOVÉ	PŘÍBYTEK LECH				HODNOTA ZBOŽÍ BĚLEHRAD- SKÝ VRCH					JMÉNO MANDLOVÉ NAŠ NÁKLADÁK					
INDIÁN					AKADEMIE VĚD MONARCHA			ZÁMEŽÍ VE HŘE ZVRATNÁ ČÁSTICE					INICIÁLY SIMONOVÉ LEDOVEC		TISÍC KILOGRAMŮ	JMÉNO CHÁČATUR- JANA
SYNOVEC ABRAHÁMA				HOSTINA INICIÁLY STAVITELE PARLÉRE					PYTEL NA RYBY LYŽE				TURECKY „OTEC“ HLAS ŽÁBY			
ŠPANĚLSKÝ ČLEN			NEJSTARŠÍ LES ZKRATKA SENIORA							ÚDER ROHAMA STARÉ ZÁJMENO				SUMERSKÉ MĚSTO ANNO DOMINI		
3. ČÁST TAJENKY								VÝPRAVA POUŠTÍ								
DIVADELNÍ JEDNÁNÍ				NÁTĚR				DIETLOVA HRDINKA				PRVNÍ MUŽ				

Zašlete nám znění tajenky přes internet: www.schenker.cz nebo na e-mail: zpravodaj@schenger.cz do 14. 1. 2007 a budete zařazeni do slosování o lopatu „Záchranářku“.

Filiálky Schenker spol. s r. o.

BOR U TACHOVA

CTPark Bor 19/3a
348 02 Bor u Tachova
Tel.: +420 374 732 034
Fax: +420 374 732 053
E-mail: bor@schenker.cz

BRNO

Výstaviště 1
648 30 Brno
Tel.: +420 541 159 258
Fax: +420 541 159 259
E-mail: bvv@schenker.cz

BRNO

CTPark Modřice
Evropská 868
664 42 Brno-Modřice
Tel.: +420 548 210 326
Fax: +420 548 210 324
E-mail: brno@schenker.cz

ČESKÉ BUDĚJOVICE

Pekárenská 77 A
370 04 České Budějovice
Tel.: +420 387 012 292, 261
Fax: +420 387 311 217
E-mail: cb@schenker.cz

DĚČÍN

Loubská 704/9
405 01 Děčín 1
Tel.: +420 412 589 989, 991
Fax: +420 412 589 980, 990

E-mail: decin@schenker.cz

HRADEC KRÁLOVÉ

Vážní 957
500 03 Hradec Králové
Tel.: +420 495 591 564, 565
Fax: +420 495 591 565
E-mail: hk@schenker.cz

JABLONEC NAD NISOU

Riegrova 8
466 01 Jablonec nad Nisou
Tel.: +420 483 350 764
Mobil: +420 602 189 360
E-mail: jbc@schenker.cz

LIBEREC

Průmyslová 499
463 12 Liberec
Tel.: +420 485 210 111
Fax: +420 485 104 356
E-mail: liberec@schenker.cz

MLADÁ BOLESLAV

Distribuční centrum
294 25 Katusice
Tel.: +420 326 394 978, 606
Fax: +420 326 394 606, 995
E-mail: automotive@schenker.cz

NOVÝ JIČÍN (sklady)

Kunín 291
742 53 Kunín

Tel.: +420 556 715 158

Fax: +420 556 705 416

E-mail: nj@schenker.cz

NOVÝ JIČÍN

Dukelská 526 – Šenov
742 42 Nový Jičín
Tel.: +420 556 715 158
Fax: +420 556 705 416
E-mail: nj@schenker.cz

OSTRAVA

Šenovská 101/543
716 12 Ostrava
Tel.: +420 596 232 011
Fax: +420 596 232 010
E-mail: ostrava@schenker.cz

PLZEŇ

Hřbitovní 17
312 16 Plzeň
Tel.: +420 377 478 395, 391
Fax: +420 377 478 390
E-mail: plzen@schenker.cz

PRAHA

Sídlo společnosti
K Vypichu 1087
252 19 Rudná u Prahy
Tel.: +420 311 711 111, 501
Fax: +420 311 711 598, 599
E-mail: praha@schenker.cz

PRAHA

ČSA Cargo terminál

ul. Laglerové 1075/4

160 08 Praha 6

Tel.: +420 220 116 860

Fax: +420 220 115 447

E-mail: air@schenker.cz

PRAHA

Komunardů 36
170 00 Praha 7-Holešovice
Tel.: +420 266 706 256-8
Fax: +420 266 710 290
E-mail: fairs@schenker.cz

STRANČICE

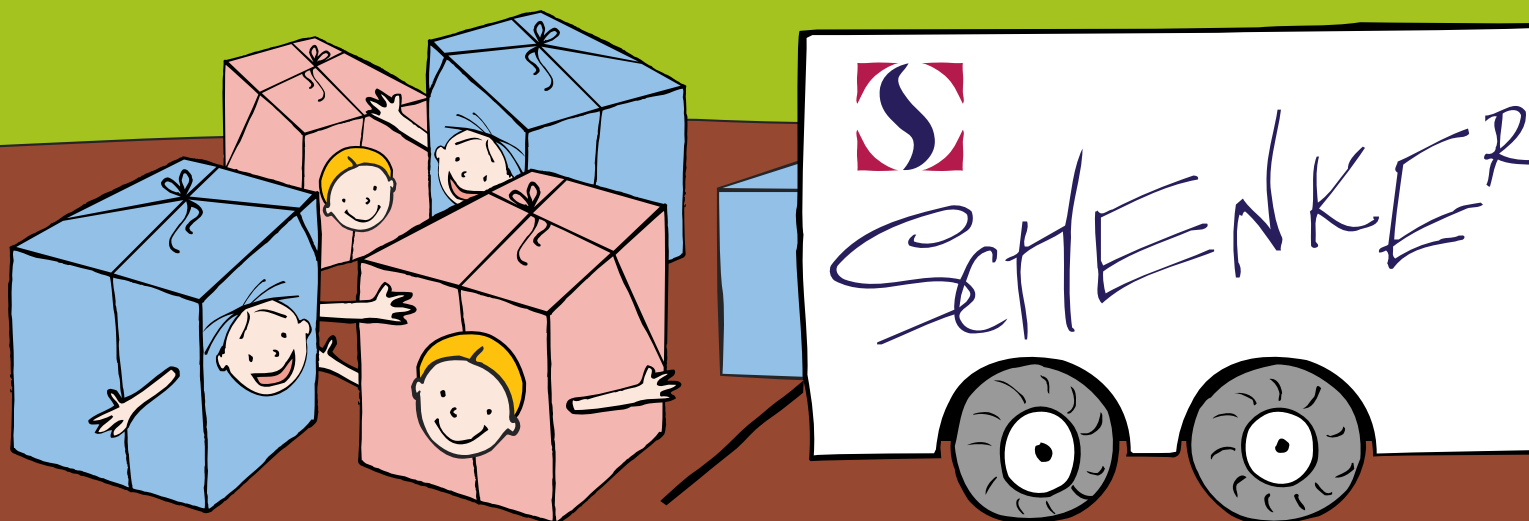
nové logistické středisko
(více info v jarním čísle 2007)

Logistický areál SouthPoint
Všechromy 65
251 63 Strančice
Tel.: +420 323 627 039
Fax: +420 323 627 029
E-mail: strancice@schenker.cz

TRUTNOV

Volanovská 518
541 01 Trutnov
Tel.: +420 499 908 031
Fax: +420 499 908 998
E-mail: trutnov@schenker.cz

Logistika pod peřinou aneb 34 nových Schenkeráčků



V roce 2006 jsme zaznamenali neuvěřitelných 34 dětí (narozených + počatých).

Toto číslo zahrnuje děti zaměstnankyní Schenker, muži-otcové nejsou zahrnuti, takže ve skutečnosti je toto číslo zřejmě daleko vyšší!

Zkrátka SCHENKER jede...