NADRESÁČIK

ročník 6. číslo 1 - december 2020

Pavol Kosík – rozhovor s generálnym riaditeľom strany 2 - 3

Náborová kampaň strana 10

Z kabíny – naši vodiči strany 12 - 15

Šťastný nový rok

Milá rodina Nadresákov,

samotárske povahy, ktoré sa musia dlhé hodiny učiť byť v stiesnenom priestore len sami so sebou. Niekedy im spoločnosť robí rádio, hudba alebo telefonát s rodinou či priateľmi. Je im otupno, keď týždeň nevidia blízkych. Introverti – premýšľaví, mlčanliví, ktorí majú svoj vlastný vnútorný svet. Fyzicky zdatní – treba vyložiť/naložiť, odviezť/priviezť paletu, zdvihnúť/položiť tovar. Na cestách stále v strehu, sedenie dlhé hodiny, nemôžete prižmúriť oči, musíte zachovať pokoj aj v zložitých situáciách. Sociálne zariadenia na odpočívadlách, jedlo prihriate alebo z reštaurácie, prevažne parkoviskoví kamaráti, alebo kolegovia z depa. Mnohým rodinné vzťahy stroskotali, iní našli spôsob, ako sa domov stal pre nich oázou pokoja, oddychu. Mladí si nevedia dať večer rande, lebo po polnoci už „vozia“. Bicyklujú, hrajú futbal, majú motorku, chodia na výlety s rodinou. Niektorí si chodia „spraviť ďalšie ticho na ryby“, mnohí sa starajú o záhradku, chodia cvičiť. Takí sú vodiči nákladnej dopravy. „Mladí, starí, chudí, skromní, slušní, pokorní, hanbliví, vyzerajú ako normálni ľudia“, takto nejako vnímajú kamionistov ľudia mimo firmy. Profesia vodič je povolanie, ale aj diagnóza. Volant je návykový.

Vedenie opakovane ďakuje vodičom za každý prejdený kilometer, za každú vyloženú paletu. Skladajú im obdiv. Uvedomujú si, že v dopravnej firme sú to práve vodiči, ktorí „držia kľúče od miešačky“. Bez ich prístupu, nadšenia, srdca by firma bola len značkou bez duše. „Sú náš najväčší kapitál,“ hovorí generálny riaditeľ Pavol Kosík. „Ako vedenie neustále hľadáme riešenia, aby sa každý vodič v NAD-RESS cítil dobre, mal všetky podmienky na prácu – bezpečné vozidlo, mzdy načas, kvalitný sociálny program, istotu stabilnej práce.“ Rok 2020 postavil vodičov nákladnej dopravy do prvej línie spolu s lekármi, zdravotníkmi. Ľudia im tlieskali. Vážnosť, hodnota profesie vodič nákladnej dopravy stúpla. Získala kredit, hodnotu, stala sa poslaním. Každý z vás vodičov je jedinečný, výnimočný, vzácny originál s veľkou hodnotou. Máte náš rešpekt a obdiv.

Barbora Žiačiková,
editorka Nadresáčika

Zaparkovali sme v roku 2020

Je december, a ako vždy na konci roka, držíte v rukách nové číslo Nadresáčika. Opäť v ňom nájdete rubriku Z kabíny, kde predstavíme štyroch vašich kolegov. Pozrieme sa, ako to vyzeralo pri nakrúcaní spotov náborovej kampane. Predstavíme vám nového vedúceho dopravy Richarda Kečkéša, ale aj nášho jubilanta Štefana Karaffu. Čo nás čaká v novom roku 2021, aj ako dopadol rok 2020, vám v rozhovore pre Nadresáčika povie generálny riaditeľ Pavol Kosík. Od ľudí mimo firmy sa dozviete, ako vás vidia, ako podľa nich vyzerá typický kamionista. NAD-RESS koketuje s eko dopravou, a tak jej venujeme dve strany.

Píšte nám, fanúšikujte náš Facebook, sledujte Instagram a pozrite si videá na YouTube. Robíme to pre vás, aby ste vedeli, čo sa deje, a zabavili vás. V Nadresáčiku na vás čaká aj originálne nadresácke horoskopové sudoku a na posledných stranách blahoželanie a Záverečník s veľkým poďakovaním.

PF 2021, milí Nadresáci.
A zachovajte nám priazeň.
Redakčná rada Nadresáčika

Lajkujte nás na Facebooku
NAD-RESS Senica, a. s.

Sledujte nás na Instagrame
@nadresacik

Pozerajte nás na YouTube
NAD-RESS Senica, a. s.

Naši zamestnanci, ich skúsenosti, kvalita,

Bývalý profesionálny futbalista presedlal od športu za kancelársky stôl. V NAD-RESS Senica, a.s., pracuje viac ako 16 rokov, v posledných rokoch na pozícii obchodného riaditeľa. V súčasnosti je generálnym riaditeľom. Pavol Kosík dobre vie, že profesionalita a zodpovednosť každého jednotlivca posunie na výslnie celý kolektív. My sme sa s ním zhovárali nielen o vývoji spoločnosti, ale aj o nových výzvach a plánoch, ktoré NAD-RESS čakajú.

Rok 2020. Priraďte mu slová a súvislosti, ktorými sa odlišuje od ostatných rokov.

Pomenujem rok štyrmi slovami – covid, telemetria, Billa, eko.

Keď sme sa takto pred rokom rozprávali, aký bude rok 2020, určite som si nemyslel, že sa bude absolútne vymykať z toho, čo sme doposiaľ zažili. Celý náš život a celý svet sa točí okolo covidu. Nechcem sa však príliš zaoberať covidom, aj keď je jasné, že nás vo všetkom ovplyvňuje. V roku 2020 sme zosúladili a rozbehli monitorovanie všetkých vozidiel a elektronickú stazku na všetky vozidlá. Boli sme vo výberovom konaní na predĺženie zmluvy s našim top zákazníkom Billou – a úspešnom, pretože predlžujeme zmluvu o 6 rokov. Od septembra sme výraznejšie rozšírili spoluprácu so spoločnosťou Scheaffler Skalica a intenzívne pracujeme na projekte eko vozidiel.

Korona veľa firiem zabolela. Mnoho firiem už možno nebude figurovať v obchodných registroch, veľa ľudí stratilo prácu. Čo spravila korona s NAD-RESS?

Prišlo niečo, na čo sa nedá pripraviť a plánovať. Bola to úplne nová situácia, ktorej sme sa museli prispôsobiť. Na začiatku to bol strach z neznámeho a obava, pretože správy z médií boli katastrofálne. Obava našich zamestnancov, ktorí boli a sú v prvej línii a nemôžu si dať home office, bola zrejmá a pochopiteľná. Ja im však musím všetkým poďakovať, majú môj obdiv, ako to do jedného zvládli, pretože u nás s nástupom covidu prišiel obrovský nárast objemu dopravy. Marec bol jednoznačne výkonovo najsilnejší mesiac v našej existencii. Samozrejme, že hovorím o doprave potravín, ostatní zákazníci, mali opačný problém. Potom však prišiel pokles a mesiace apríl a máj, hlavne v medzinárodnej kamiónovej doprave, boli veľmi zlé. S druhou polovicou roka môžeme byť už viac spokojní, aj keď paradoxne prišla silnejšia druhá vlna.

Ako ste sledovali situáciu, ktorá bola neprehľadná, stále sa meniaca?

Na začiatku sme riešili krízové plány, ktoré sme však nemuseli použiť. V prvej vlne sme nemali ani jeden pozitívny prípad, takže nám nikto nevypadol. Aj pokles práce bol len na MKD a krátkodobý v mesiacoch apríl, máj. Najväčší problém bol zo začiatku asi len s ochrannými pomôckami, ktorých bol nedostatok, a cena vystrelila tak, akoby sme ich kupovali zlaté. Našťastie, aj toto sa rýchlo upravilo. Obava bola určite pred plošným testovaním, ale aj tu sme mali minimum prípadov a dokázali sme to vykryť. Je jasné, že by sa nám všetkým pracovalo lepšie, keby sme mali jasné pravidlá zo strany štátu, ktoré by sa každý týždeň nemenili. My sme sa v prvom rade snažili upokojovať, nevytvárať zbytočne paniku a dodržiavaním všetkých opatrení minimalizovať riziko.

Ako sú na tom vaši klienti? Prežili koronu v zdraví? Väzby medzi nimi a NAD-RESS sa prehĺbili, alebo máte aj straty?

Je to veľmi individuálne. Segmenty, ako potraviny, stavebníctvo, obalový materiál, idú v lepších číslach ako predchádzajúce roky, ostatné majú však významný prepad. Verím, že sa čo najskôr vrátime do normálu a každý sa bude môcť sústrediť v pokoji na svoju prácu, a všetci sa dostaneme do lepších ekonomických ukazovateľov.

Čo vám dala korona z hľadiska obchodu, komunikácie s klientom?

V komunikácii sme sa prispôsobovali klientom. S niektorými sme robili telekonferencie, obmedzovali sa osobné stretnutia. Musím však povedať, že osobný kontakt a stretnutie nič nenahradí.

Budete v novej pozícii pokračovať aj naďalej v obchodných aktivitách?

Samozrejme starostlivosť o našich zákazníkov a vyhľadávanie nových možností na trhu je pre firmu dôležité. A niečo som si už v tejto oblasti „odžil“, vybudoval si vzťahy, postavenie. Máme nosných 9-10 klientov, s ktorými máme podpísané rôzne kontrakty. Poskytujeme im presne dopravu podľa ich potrieb a požiadaviek. V podstate si zákazník pošle objednávku a my mu ju zabezpečíme. Ľahké, že?! Ale je za tým neskutočne veľa malej, dielčej práce všetkých našich pracovníkov. Je dobré, že sa na všetkých dá bezproblémovo spoľahnúť. Všetci robia kus dobrej roboty. Samozrejme je veľa menších zákazníkov, nie úplne na pravidelnej báze, ktorí nám pomáhajú s vyťažovaním, dopĺňaním v prípade voľných kapacít. A samozrejme hľadáme nových potenciálnych, či už na naše rozrastanie, alebo takých ktorí by nám priniesli určitú synergiu do našich dopravných tokoch.

Do akej miery sa vo vašom sektore prejavuje podnikateľská rivalita?

Doprava je segment, kde bol v predchádzajúcom období veľký pretlak. Ak chcete byť úspešný, musíte byť lepší ako konkurencia, musíte vedieť ponúknuť niečo viac zákazníkovi, nejakú pridanú hodnotu a samozrejme minimalizovať náklady a dokázať ponúknuť zaujímavú cenu. Postupne sme sa prepracovali do pozície, keď dokážeme pomocou nášho vozového parku zabezpečiť aj

lojalita sú naším bohatstvom

väčšie dopravné koncepty. Práve to je naša filozofia. Zabezpečiť zákazníkovi komplexnú službu, pre neho takmer bez starostí: Vy viete kam, my vieme ako.

V ostatných rokoch sa NAD-RESS významne zameral na ekológiu. Prečo? Ako chcete ďalej pokračovať pre mnohých touto veľmi odvážnou cestou? Je na to Slovensko pripravené?

Ekológia je téma, ktorá na jednej strane spája, ale aj rozdeľuje svet. Samozrejme, všetkým nám záleží na tom, ako bude naša planéta vyzerať o 20, 30, 50 rokov. Ale zatiaľ nie je svet nastavený na úplne rovnakú cestu. Keď to zobe-

riem z pohľadu dopravy, tak smer, ktorý je ekologický pri prevádzke, má zlé parametre pri výrobe. Iný smer zase v sebe skrýva veľa otázok, na ktoré ešte nemáme úplne jasné odpovede. V každom prípade pracujeme na projekte ekologických vozidiel, ktorý plánuje výmenu približne 75 vozidiel na pohon LNG v najbližších troch rokov. Musíme mať však stopercentnú istotu, že ich prevádzka bude spoľahlivá a bude mať aj určitý ekonomický zmysel. Intenzívne komunikujeme s našimi zákazníkmi, s dodávateľmi vozidiel, distribútormi paliva a, samozrejme, aj so štátnou správou, bez podpory ktorej ten ekonomický zmysel ťažko nájdeme. Zatiaľ je podpora len v rovine úvah.

Aká je atmosféra medzi vodičmi? Sú naklonení tejto myšlienke?

Čo sa týka vodičov, je to taká obava z neznáma. My však pôjdeme do toho len vtedy, keď bude všetko nastavené a obavy nebude musieť mať nikto.

Na pozícii generálneho riaditeľa zastupujete Petra Halabrína. Čo sa zmenilo na chode firmy?

V našej spoločnosti NAD-RESS Senica, a.s., som už viac ako 16 rokov a tím zamestnancov je veľmi stabilný a smerovanie jasne nastavené. Každý vie, akú má úlohu, takže o nejakých veľkých zmenách nemá zmysel hovoriť, momentálne nemajú žiadne opodstatnenie.

Ako tieto posuny vnímajú ľudia vo firme? Ako sa k tomu postavili klienti?

Chcem všetkých ubezpečiť, že táto situácia absolútne nebude mať vplyv na našu spoločnosť a jej smerovanie. Okolo seba mám vynikajúci tím ľudí, ktorí sú zárukou a istotou, že tak bude. Na druhej strane som presvedčený a viem, že sa čoskoro všetko vysvetlí.

Čo je najväčšie bohatstvo firmy NAD-RESS?

Naši zamestnanci, ich skúsenosti, kvalita, lojalita, vďaka čomu vieme poskytovať pre zákazníka špičkové dopravné služby. Za to musím opäť všetkým poďakovať, od prvého až po posledného.

Ako sa cítite vy v novej pozícii? Aký budete šéf? Aké sú vaše plány? Čo chcete dosiahnuť?

Musím povedať, že necítim momentálne nejakú významnú zmenu a v takom tom každodennom živote sa nič významné meniť nebude. Tak, ako som povedal, smerovanie spoločnosti je jasne nastavené, a v tom budeme pokračovať. Sme špičková dopravná spoločnosť, a tou chceme byť stále. Pre mňa je dôležité, aby sa dodržiavali nastavené pravidlá, ktoré platia pre každého, zodpovednosť a poctivý prístup k povinnostiam. Potom nebude problém.

Aké má NAD-RESS plány na rok 2021 smerom k zamestnancom?

Bohatstvo spoločnosti tkvie práve v ľuďoch. Bez nich to nepôjde, a to si uvedomujeme. Momentálne rozbiehame náborovú kampaň, aby sme doplnili vodičov a mohli sme rásť. Samozrejme, pokračujeme vo všetkých nastavených istotách a benefitoch tak, aby všetci, ktorí si plnia svoje povinnosti, boli u nás spokojní.

Čo sú ciele smerom ku klientom?

Úlohou číslo jeden v tomto roku bolo predĺžiť spoluprácu s naším top klientom Billou. To sa nám podarilo. Samozrejme, vážime si každého klienta. Posledné mesiace nám ukázali, že je priestor na rozširovanie. Naše portfólio klientov je dosť rôznorodé, čo je našou výhodou, aj keď vo vnútroštátnej budú určite top komoditou potraviny. Ku každej možnosti pristupujeme individuálne. Sme však v prvom rade dopravca, ktorému ide o kvalitu a dlhodobú spoluprácu. Takéto partnerstvá sú pre nás dôležité, a týmto smerom ideme.

Čo si vy želáte do budúceho roku?

Zdravie pre všetkých, potom všetko spolu zvládneme. Samozrejme, aby sme dostali túto epidémiu pod kontrolu a aby sa všetko vrátilo do starých koľají. Aby všetci mohli pracovať vo svojej oblasti a byť spokojní so svojou prácou a netrápili nás žiadne obmedzenia.

Ste známy tým, že varíte doma výbornú vianočnú kapustnicu. Navaríte ju vašim ľuďom aj tento rok, ako sa to stalo zvykom po ostatné roky?

Budem rád, ak na to bude príležitosť. Nechceme však zamestnancov vystavovať nejakému zbytočnému riziku, takže sa rozhodneme podľa aktuálnej situácie. Musím však povedať, že u nás vo firme je kapustnica doménou nežnejšej časti a robia ju vždy fantasticky.

Bez nafty to ešte (dlho) nepôjde

Testovali sme Scaniu 410, Volvo 460 a Iveco S Way s palivom LNG

Blíži sa koniec roka a v tomto predvianočnom vydaní Nadresáčika nebudeme rozoberať výkony našej spoločnosti za rok 2020, ale venujeme sa viac téme, ktorá v NAD–RESS rezonovala po celý rok. Je ňou ekológia. Pozrime sa na ňu trochu z iného uhla.

V priebehu tohto roku na cestách po celom Slovensku upútali pozornosť nákladné vozidlá s výraznou jasne zelenou potlačou na návesoch. Oslovili sme všetkých výrobcov LNG ťahačov vybavených technológiou dostupnou na slovenskom trhu a otestovali sme vozidlá Scania 410, Volvo 460 a Iveco S Way. Musíme uznať, že úvodné rozpaky a obavy nad technológiou sa rýchlo pominuli.

Vozidlá sa navonok líšili len nádržami, a bežný človek by ten rozdiel ani nespoznal. Interiéry kabín LNG ťahačov boli také isté ako pri naftových verziách. Samozrejme, displej neukazoval spotrebu v litroch na 100 kilometrov, ale spotrebu v kilogramoch na 100 kilometrov. Nízkou spotrebou nás tieto vozidlá očarili hneď na začiatku. Jazdili sme po celom Slovensku. Dalo by sa toho napísať veľa a každé z testovaných vozidiel malo svoje výhody, a nevýhody a preto by sa jednoznačný víťaz hľadal ťažko.

Iveco s verziou S Way pôsobilo nádherným dojmom a malo 400-kilogramové nádrže, čo umožňovalo zo všetkých troch testovaných ťahačov najväčší dojazd. V našich podmienkach to bolo až do 1 700 kilometrov. Kráľovná ciest Scania dokázala s 300-kilogramovými nádržami prejazdiť 1 300 kilometrov, a nakoniec Volvo, ktoré riešilo program LNG z iného uhla, malo k dispozícii 200-kilogramové nádrže, ale najmenšiu spotrebu a možnosť dojazdu na naftový pohon v obmedzenom režime. Vyberajte si...

Ako sme tankovali?

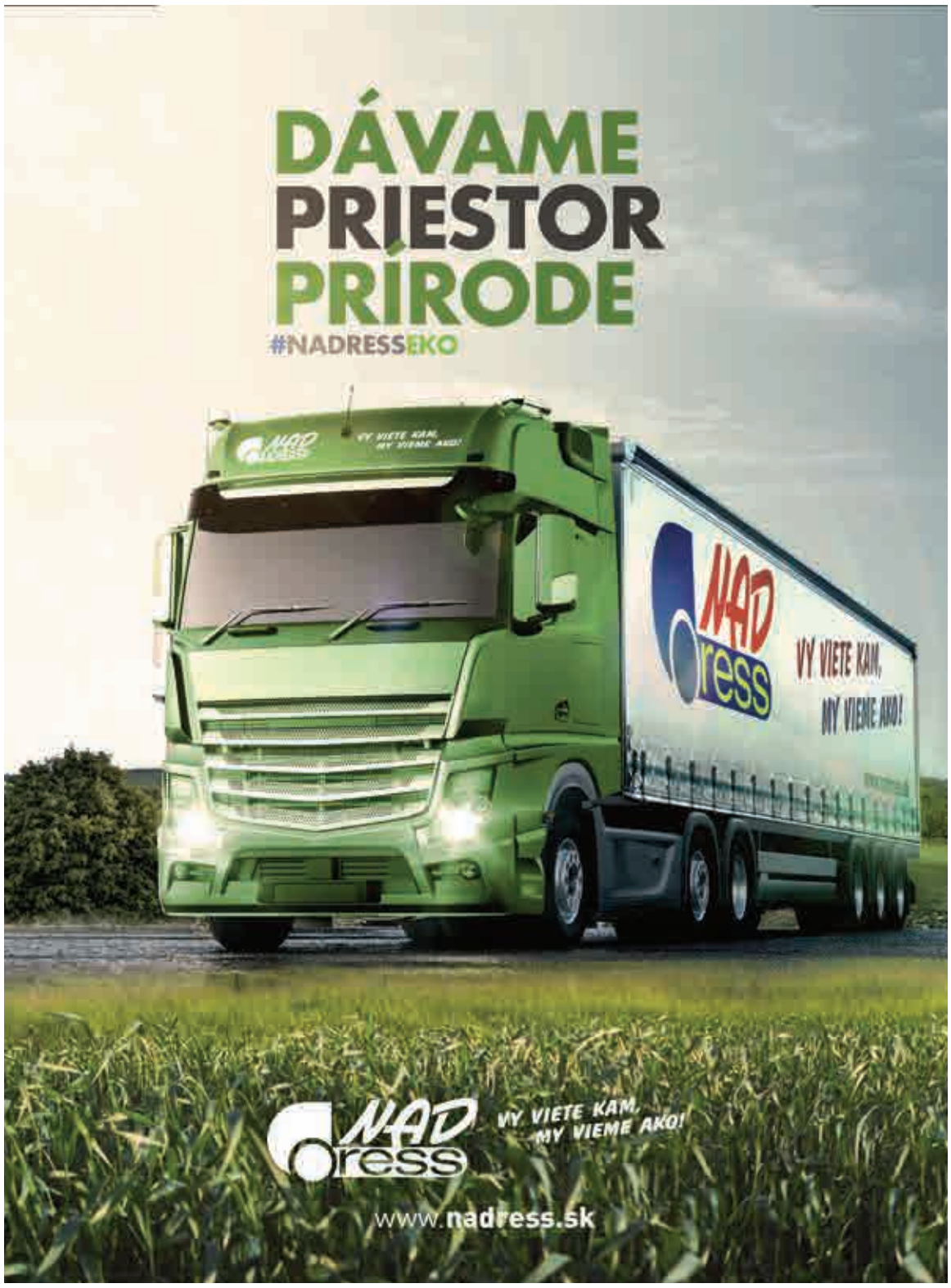
Všetky vozidlá sme tankovali v Bratislave, kde je nateraz jediná stanica na tankovanie LNG na Slovensku. Tankovanie pripomína časti filmu Terminátor, kde sa presunom paliva všetko mení na ľad a sneh. Tu je to však znakom, že všetko funguje správne. Plniaca teplota sa pohybuje v rozmedzí mínus 130 až mínus 180 stupňov Celzia. Výhodami celého systému LNG je výrazne nižšia spotreba, nižšie emisie, tichší chod v mestských častiach. Nevýhodou je slabší dojazd, vysoká obstarávacia cena, takmer žiadna infraštruktúra a na Slovensku zatiaľ nulové zvýhodnenie od štátu, čo neplatí vo vyspelejších štátoch Európskej únie. To sú problémy, ktoré sa musia vyriešiť, ak o ekológii nechceme len snívať. Pokiaľ sa to nezmení, uvidíme len, ako sa LNG ťahače ponáhľajú k susedným hraniciam čo najrýchlejšie do Nemecka, kde sú EKO vozidlá najviac zvýhodnené, a na Slovensku budeme robiť fotky a promo do časopisov bez výrazného efektu na ekológiu. Tak či onak je v LNG budúcnosť a minimálne na niekoľko rokov to bude medzistupeň k iným technológiám, o ktorých dnes svet hovorí.

Elektrické nákladné vozidlá by boli fajn, ale DNES ich nebudete môcť parkovať pri jadrovej elektrárni v Mochovciach, aby ste ich boli schopní nabiť pri extrémnych nárokoch na prívod pre viac ako jedno vozidlo. Vodíkové články sú tiež fajn, ale to je level 3, a my sme ešte nedohrali level 1. Dnešné naftové motory by mnohí už chceli vytláčať z miest, ale bez nich to zatiaľ tiež nepôjde. Stále sú najdostupnejšie, majú infraštruktúru a s technológiami, ktoré dnes máme, vedia byť úspornejšie ako kedykoľvek predtým.

Už v minulých číslach Nadresáčika sme sa zaoberali spotrebou a nákladmi. Povedzme si, že ekológia sa dnes dá výrazne riešiť aj na naftových motoroch. Na portáli www.autolexicon.net sme našli informáciu o spaľovaní nafty a výpočte emisií CO_2 pre naftový motor. Dovoľujeme si z nej citovať: **Jeden liter nafty váži 835 gramov, obsahuje 86,2 % uhlíka, čo zodpovedá 720 gramom uhlíka v každom litri nafty. Na spálenie jed-**

Čo je LNG a čo CNG?

Laika zaujíma rozdiel medzi technológiami LNG a CNG. V princípe ide len o skupenstvo zemného plynu. Pri technológii CNG je plyn v nádrži vozidla v plynnom skupenstve a pri technológii LNG je vysoko zachladený a udržiavaný v nádrži vozidla v kvapalnom skupenstve. Vďaka tomu možno výrazne zvýšiť množstvo paliva v nádrži a spolu s tým sa, samozrejme, zvyšuje aj dojazd vozidla. Zemný plyn je ekologickejšie palivo pre spaľovacie motory, ktoré prináša významné environmentálne výhody. Zlepšuje kvalitu ovzdušia a takmer eliminuje látky znečisťujúce ovzdušie, vrátane veľmi nízkych emisií oxidov dusíka. Vďaka znižovaniu emisií oxidu uhličitého (CO_2) prispieva k zmierňovaniu globálneho otepľovania. Navyše dokáže výrazne znížiť hlukovú záťaž v centrách miest a pri nočnom rozvoze napríklad potravín či ďalšieho tovaru do obchodov alebo nočného zásobovania automobiliek komponentmi. Keďže vozidlá jazdia cez deň i v noci, zníženie hlučnosti len na 71 dB (A) je ďalším krokom na zvýšenie kvality života v mestách i obciach. (Podľa magazínu FORBES)



> **Výhodami celého systému LNG je výrazne nižšia spotreba, nižšie emisie, tichší chod v mestských častiach. Nevýhodou je slabší dojazd, vysoká obstarávacia cena, takmer žiadna infraštruktúra a na Slovensku zatiaľ nulové zvýhodnenie od štátu, čo neplatí vo vyspelejších štátoch EÚ.**

> V LNG je budúcnosť, a minimálne na niekoľko rokov to bude medzistupeň k iným technológiám, o ktorých dnes svet hovorí.

ného litra nafty treba 1 920 gramov kyslíka. Vzniknutý oxid uhličitý sa teda rovná súčtu 720 gramov uhlíka a 1 920 gramov kyslíka. To je 2 640 gramov CO_2 z jedného spáleného litra nafty.

Čo z toho vyplýva?

To, čo vždy: ide len a len o spotrebu. A ako spotrebu ovplyvňujeme? Presne tak: technikou jazdy. Hmotnosť, topografiu, počasie, premávku a iné ukazovatele neovplyvníme, ale ovplyvniť vieme to, ako sa prispôsobujeme systémom vozidla, rýchlosti, spomaleniu, starostlivosti o vozidlo (pneumatiky, ukotvenie, rozloženie materiálu a podobne).

Techniku jazdy teraz rozoberať nebudeme – netreba sa báť. Poukážeme na extrémne rozdiely oproti časti konkurencie, ktorá má zatiaľ naftové motory. Polovica našich vozidiel má značku Volvo a druhá polovica sú vozidlá Mercedes Benz. Prešli sme z fabrických telemetrií na jednu, ktorá nám umožňuje vozidlá spracovať po dispečerskej aj nákladovej (technika jazdy) stránke. Je to Webdispečing.

Dnes nám na ukážku poslúži report, ktorý zasiela Mercedes vo svojej službe Fleetboard pod názvom Executive report. Uvedieme report z novembra 2019, ktorý slúži ako celosvetové porovnanie všetkých vozidiel Mercedes Benz v správe telemetrie Fleetboard. Prečítajme si pozorne aspoň jej úvod.

Tento report hovorí, ako si NAD–RESS vedie v rebríčku firiem z celého sveta podľa známky za techniku jazdy. Fajn. Report nezohľadňuje, koľko vozidiel majú firmy pred nami, to je však nepodstatné. No poukazuje na to, akú má spotrebu flotila našej spoločnosti, aj to, akú spotrebu má priemer všetkých flotíl a ich vplyv na ekológiu.

> Môžeme jazdiť na LNG, naftu, CNG, benzín, LPG, elektrinu, vodík, alebo aj plachtiť na vzduchu, ale ak to nebudeme robiť rozumne, nikdy sa to neprejaví na životnom prostredí a ani na ekonomike.

Čítanie v reporte

V novembri 2019 bola priemerná známka 8,07. Tú dosiahla flotila v poradí na mieste 1 785. NAD-RESS mal známku 9,51 a pri 85 vozidlách Mercedes Benz sme boli celosvetovo na 31. mieste. Pýtate sa, no a čo? Čo z toho?

Vysvetlenie vidno v uverejnenej tabuľke.

V priemere sme na jedno vozidlo v novembri 2019 najazdili 8 580 kilometrov a pre celú našu flotilu vozidiel Mercedes Benz sme dosiahli priemernú spotrebu 24,7 litra na 100 kilometrov. Svetový priemer na jedno vozidlo bol 8 951 kilometrov, ale priemerná spotreba až 32,9 litra na 100 kilometrov. Rozdiel je 8,2 litra na 100 kilometrov. To už je veľký extrém.

Emisným výpočtom to je (8,2 x 2 640) /100 = 216,48 gramu CO_2 na kilometer menej oproti priemeru na svete. Násobme to kilometrami a dostaneme sa do strašidelných čísiel. Čiže ísť napríklad 85 kilometrov namiesto 90 kilometrov za hodinu, nestrácať čas, zachovať si vysokú priemernú rýchlosť a mať nižšiu spotrebu je pre ekológiu dopravy to najjednoduchšie, čo môžeme urobiť.

FLEET BOARD, prehľad vozového parku

	Štýl jazdy	Obťažnosť nasadenia	Trasa jazdy v km	Priemerná spotreba jazdy v l/100 km	Celková priemerná spotreba v l/100 km	Celková spotreba v l	Tono-kilometre v t*km
Priemer vozový park	9,51	4,50	8 580	24,5	24,7	2 116	223 802
Priemer FleetBoard	8,07	4,90	8 951	31,4	32,9	2 929	259 614

Samozrejme, tento extrém v spotrebe je taký veľký, že je na zamyslenie, čo robia ostatní, respektíve nerobia. Keby bol priemer 2 000 flotíl s 50 000 vozidlami (dvadsaťpäť na flotilu) a nájazdom 9 000 kilometrov mesačne na vozidlo, k akým úsporám nafty a emisií by sme sa na celom svete dostali?

MESAČNÁ SPOTREBA NAFTY

Flotíl 2 000, priemer vozidiel vo flotile 25, spolu 50 000 vozidiel, priemer 9 000 km/mesiac vozidlo	Spotreba nafty za mesiac v litroch
Spotreba 24,7 l/100 km na flotilu	111 150 000
Spotreba 32,9 l/100 km na flotilu	148 050 000
Spotreba 1,5 l/100 km na flotilu	6 750 000
Rozdiel medzi spotrebami, priemer v NAD-RESS a priemer vo svete	36 900 000

ZDROJ: Mercedes Fleetboard, Executive report, november 2019

Krátky a rýchly záver

Môžeme jazdiť s LNG, naftou, CNG, benzínom, LPG, elektrinou, vodíkom, alebo aj plachtiť na vzduchu, ale ak to nebudeme robiť rozumne, nikdy sa to neprejaví na životnom prostredí a ani na našej ekonomike. Ak chceme byť ekologickými, na začiatok skúsme nenaštartovať auto, a potom sa vykecávať s cigaretou a kávou v ruke. Tak premrháme desať minút a neprejdeme ani kilometer. Ak by sme na to pamätali, ušetrili by sme mesačne na celom svete milióny litrov nafty a iných palív a pomohli by sme planéte Zem, pretože by sme vypustili do ovzdušia o milióny ton CO_2 menej.

Motor sa zohrieva nie na voľnobeh, ale plynulou jazdou.

A ropu, z ktorej je nafta, možno použiť skutočne efektívnejšie v chemickom, strojárskom, farmaceutickom a inom priemysle.

Pavol Cibulka,
technický riaditeľ
NAD–RESS

Parkoviskové reči chcem posunúť

Richard Kečkéš patrí v NAD-RESS medzi služobne najstarších zamestnancov. Ako dispečer sa naučil riadiť, kontrolovať a organizovať dopravu, pohyb vozidiel. Z hlasov vodičov dokázal odhadnúť aj to, či je vodič v poriadku, nemá nejaký problém, ktorý sa možno bojí povedať, akú má náladu, alebo či ho niečo netrápi. Pre mnohých bol dôverníkom cez telefón. Richard Kečkéš bude od januára vodičom ešte bližšie. V novej pozícii vedúceho dopravy má zastrešovať všetko, čo sa týka dopravy v NAD-RESS Senica, a. s., teda od vodičov, cez dispečing až po zákazníka.

Čo všetko vás čaká v novej pozícii?

Mojou úlohou bude sceliť jednotlivé dispečingy s prácou vodičov. Chcem veľa hovoriť s vodičmi, aby som zistil ich požiadavky, potreby, ktoré často zostávajú skryté len v rozhovoroch medzi nimi, a ťažko sa dostávajú tam, kam majú – k vedeniu alebo k dispečerom, ale aj ku klientom. Chcel by som, aby komunikácia vo firme fungovala lepšie. Sú vodiči, ktorí majú isté nedostatky, alebo majú problém a nechcú komunikovať, alebo si nevedia nájsť cestu, ako to povedať. Pokúsim sa o zmenu.

Ako chcete vodičom načúvať?

Osobným kontaktom. Chcel by som ísť medzi vodičov, priblížiť sa im a viac sa s nimi rozprávať. V terajšej pozícii som nemal priestor na takúto komunikáciu, bol som zaťažený inými vecami, čo sa týka dopravy, a riešeniami problémov v dispečingu. Teraz by som sa chcel posunúť inam a viac byť s ľuďmi. Je to pre mňa výzva. Rád by som bol, aby sme niečo dosiahli a dokázali sa zlepšiť. Spolu. Budem spokojný, ak budú ľudia spokojní a budú mať radosť z toho, že idú do práce. Nebudú brať prácu ako povinnosť. Mali by sa v NAD-RESS cítiť ako v rodinnej firme.

Čo vás práca dispečera naučila pre novú pozíciu?

Dispečer by mal mať silné komunikačné vlastnosti a analytické myslenie, mal by vedieť riešiť krízové situácie a konflikty, byť kreatívny s aktívnym a zodpovedným prístupom. To všetko verím, že zužitkujem v novej pozícii.

Prečo chcú ľudia pracovať v NAD-RESS?

Máme tu veľa starších zamestnancov. Tí sú tu asi preto, lebo ich práca baví a nevedia si predstaviť, že by robili niečo iné. Sú v NAD-RESS dlho, často viac ako 10 rokov, tak tí by nemenili, pretože sú spokojní s prácou, ktorú robia. Niektorí spravili len zmenu, že prešli z vnútroštátnej na medzinárodnú dopravu. A opačne, ak jazdili dlhé roky v zahraničí, tak prešli na vnútroštátnu, aby boli aspoň cez víkendy doma. Aj takto – výmenou práce medzi jednotlivými strediskami by sme radi vodičom vyšli v ústrety. Zvlášť takým, ktorí sú v NAD–RESS dlho. Urobíme s vedením všetko možné pre to, aby vodič, ktorý pracuje dlhé roky v NAD-RESS, bol spokojný s prácou, aj so mzdou.

Prečo vodiči z NAD-RESS odchádzajú? Čo sú najčastejšie dôvody? Ako ich budete motivovať, aby zostali?

Toto je ťažká úloha. Väčšinou odchádzajú v prvých mesiacoch, keď sa im niečo nepáči alebo niečo nevyhovuje. Zistia, že to nie je systém práce, ktorý im vyhovuje. Alebo im jednoducho nevyhovuje práca vodiča ako taká. Ďalším dôvodom môže byť, že im nevyhovujú parametre, ktoré sú pre vodičov NAD-RESS nastavené. Napríklad nie každému sa páči sledovanie cez telemetriu. Chcú mať voľnosť, tak ako to bolo v NAD-RESS pred niekoľkými rokmi. Z našej strany má telemetria však určitý význam a dôvod. Dokážeme ňou šetriť peniaze, ktoré sa nám potom vracajú naspäť. A tým aj vodičom, ktorí tieto pravidlá dodržiavajú.

Čo budete robiť, aby vodiči zostali, keď je u nich dôvodom práve telemetria?

Pozorne a s osobným prístupom ku každému vodičovi zvlášť budem sledovať, ako vnímajú telemetriu. Prečo sa s ňou nechcú alebo nemôžu kamarátiť. Sú nastavené isté pravidlá, mantinely, ktoré majú svoju logiku, opodstatnenie. Spoločne s vodičom sa budem snažiť nájsť odpovede na otázky, ktoré ich trápia, aby obidve strany – aj firma, aj vodič, boli spokojné. Bude to o kompromisoch. Každý človek je iný. S určitými ľuďmi sa dá robiť viac, s inými je to ťažšie. Verím, že pre každého sa pokúsime individuálne nájsť tie jeho podmienky. Pokiaľ sa komunikuje, dá sa všetko vyriešiť.

Vodiči si vraj sťažujú, že dispečeri majú obľúbencov, ktorým dávajú lepšie trasy a jazdia kontinuálnejšie. Je to niečo, čo budete riešiť so šofármi? Považujete to za nedostatok?

Každý to vidí inak. Z pozície dispečera sa to snažíme napasovať tak, aby to vyhovovalo celému systému a boli dodržané veci, za ktoré sme zodpovední, aby sa tovar dostal načas na miesto, kde je určené. Dispečerom nejde o to, či je niekto viac alebo menej obľúbený. Pozerajú sa na to z dlhodobého hľadiska. Ak je niekto zvýhodnený, tak to nie je len kvôli tomu, že sa nejako volá alebo je niekoho kamarát. Je zvýhodnený tým, že viem, čo bude robiť ďalšie dni a potre-

do dobrých riešení pre vodičov

bujem si ho tak nastaviť. Toto je problém, ktorý ďalší vodiči nevidia. Nevedia, čo je za tým. Myslím si, že to je z našej strany zadelené rovnomerne a nikto z dispečerov nerobí nikomu napriek.

Budete individuálnejšie pracovať s vodičmi na trasách, na ktorých vozia? Chystáte sa meniť alebo v súčinnosti s dispečermi im nastaviť cesty tak, aby to každému vodičovi vyhovovalo čo najviac, aby na „nepopulárnych“ trasách vodiči aspoň trochu rotovali, prípadne by boli pre vodičov kompenzované inak?

Určite áno. Často sú vodiči nespokojní s nastavením trás. Niektorým vodičom sa dá vyjsť v ústrety, pretože pokiaľ máme niekde pre nich vhodnú prácu a dokážeme ich týmto smerom vyslať, je to výhoda. Vodič je spokojný. Aj my sme spokojní. Viacerým vyhovuje takýto spôsob práce a majú priestor byť aj doma s rodinou. Budeme sa snažiť, aby tých spokojných bolo čo najviac.

Budete viac navštevovať vaše pobočky? Napríklad aj na východe?

Určite áno. Na východe je to dobré. Je tam menej práce ako na západe. Sú tam stabilní vodiči. Pre mňa je dôležitý každý človek, ktorý tu je. Chcel by som byť k nim bližšie. Pôjdem za nimi aj priamo tam, ak bude treba. Aby sme si vysvetlili veci, ktoré treba spraviť, a vedeli k sebe nájsť cestu. Komunikácia je alfa omega všetkého. Za tie roky, čo tu pracujem, mi vedenie dôveruje. Dokážem sa s ľuďmi rozprávať, či už sú takí, alebo onaký. Viem im porozumieť, baviť sa s nimi a rešpektujú ma. V tomto smere nevidím problém.

Je príčinou nedostatku vodičov vo firmách situácia a podmienky na trhu dopravných spoločností, alebo je vodičov celkovo čoraz menej? Ako je na tom NAD-RESS?

Určite to je tým trhom. Dnes je už málo vodičov, a tí dobrí si môžu vyberať. Ak sa im niečo niekde nepáči, alebo vycítia čo i len malý problém, tak sa snažia ísť za lepším a nájsť si cestu k svojej spokojnosti. Často hľadajú riešenia, aby si prácu vedeli skĺbiť aj s osobným životom. Chcú lepšie podmienky práve pre osobný život, pre istý druh „pohodlia“. Ako príklad je NAD-RESS, kde je mnoho vodičov z regiónu, kde sídlime, a aj odtiaľ sa nám vodiči zháňajú lepšie, pretože sú aj viac doma, a je to pre nich praktickejšie.

Máte vo firme vodičov aj zo zahraničia. Je to pre firmu dobrá voľba?

Pokiaľ je vodičov nedostatok, tak určite áno. Môžeme sa uberať aj týmto smerom. Máme ľudí zo Srbska, ktorí nám jazdia na vnútroštátnej aj v medzinárodnej doprave. Radšej by sme však mali stabilných ľudí z nášho regiónu, ktorým môžeme ponúknuť prácu.

Máte projekt Mladý vodič. Vedenie pripravuje od nového roku náborovú kampaň. Ako chcete získať nových vodičov?

Projekt Mladý vodič je dobrý projekt, ktorý má určite význam a chceme v ňom pokračovať. Mladí ľudia však nemajú extra záujem o prácu vodiča. Náborová kampaň nám, verím, prinesie novú krv, ale pre mňa je tiež podstatné, aby hlavne ľudia, ktorí v NAD-RESS pracujú, tu aj zostali. Aby sme ich presvedčili, že NAD-RESS je ich pravá firma.

Čo sú výhody práce v NAD-RESS? Čo viete ponúknuť šoférom? Niečo špeciálne, čo inde nie je?

Pre vodičov je najdôležitejšie, že majú výplatu načas a majú ju na páske, a sú v trvalom pracovnom pomere. Dôležitá je aj stabilita a istota v práci. Toto sú najdôležitejšie veci, vďaka ktorým tu ľudia sú, alebo chcú prísť. Výhoda je, že obmieňame pomerne často vozidlá, máme vlastný servis.

Ste hrdý, že pracujete práve v NAD-RESS?

Som hrdý predovšetkým na svojich spolupracovníkov – dispečerov, ktorí odvádzajú prácu na profesionálnej úrovni. Mimoriadne oceňujem vodičov, lebo viem, že sa na nich môžem vždy spoľahnúť a prácu si odvedú na sto percent. A je to veru ťažká práca.

Za prvých 10 mesiacov sme prešli 14 129 223 km, čo je približne 37x vzdialenosť na Mesiac. „Tento rok sme už boli 37x na Mesiaci.“

Vyplatili sme na mzdách za 10 mesiacov 3 376 291 eur, čo je skoro toľko, čo sme museli zaplatiť štátu za mýto, dane a odvody – presne 3 131 200 eur.

Odviezli sme 715 327 ton nákladu, ak zoberieme do úvahy priemernú váhu človeka 75 kg. „Tento rok sme previezli všetkých ľudí z Českej republiky.“

Nástupy do zamestnania pracovníkov NAD-RESS Senica, a. s.

Stredisko	Nástup			
110	29	53	6 opakovaných nástupov	110 - 2 120 - 3 150 - 1
120	9		47 novoprijatých	
150	15			

„Viac ako 92 % zamestnancov pracuje vo firme viac ako jeden rok. Stabilita je pre NAD-RESS Senica, a. s., veľmi dôležitá.

Stredisko	Celkom/ vodiči
110	133
120	59
150	42
Spolu	234
2020	
Stabilita	92,13 %
počet zamestnancov, ktorí pracujú 1 a viac rokov/ počet zamestnancov ku koncu roka 2019	

Odchody zo zamestnania pracovníkov NAD-RESS Senica, a. s.

Stredisko	Odchod		Skončenie v skúšobnej lehote	Skončenie do 1 roka	Skončenie po 1 a viac rokoch	Umrtie	Odchod do dôchodku	Zo zdravotných dôvodov
110	17	33	6	5	5	1		
120	6		1	1	2		2	
150	10		5	1	3		1	
			12	7	10	1	3	0

Priemerné hrubé mzdy a stravné vodičov NAD-RESS Senica, a. s., za január až október 2020 rozdelené podľa jednotlivých typov vozidiel a stredísk.

Typ dopravy	Počet vodičov	Hrubá mzda	Stravné	Spolu
Vnútroštátna doprava	**121**			
Ťahač + Náves chladiarenský	59	1 588,80	297,46	1 886,26
Ťahač + Náves plachta, resp. skriňa	33	1 406,12	348,3	1 754,42
Valník – sólo vozidlo	29	1 297,35	266,2	1 563,55
Medzinárodná doprava	**52**			
Ťahač + Náves plachta	52	899,09	834,05	1 733,14
Zásobovanie	**39**			
Valník – sólo vozidlo COOP VOZ	30	1 277,94	241,4	1519,34
Valník – sólo vozidlo Grafobal	9	815,64	232,27	1 047,91

Ako sa stal z vodiča mechanik

Štefan Karaffa vstúpil do klubu nadresáckych štyridsiatnikov

Medzi ľudí, ktorí vo firme a u jej predchodcov pracujú už štyri desaťročia, vstúpil mechanik opravár Štefan Karaffa tento rok v apríli, ale korona väčšiu oslavu nedovolila. Tak oslávil prácou. Rodák z Jablonice má šesťdesiatjeden a do dôchodku by mal ísť o dva roky. Nevie si to však predstaviť.

Ak by slúžilo zdravie a bola robota, uvažuje, že by zostal ešte trochu dlhšie. Bolo by mu veľmi ľúto za prácou, ktorá ho stále baví, aj za kolegami, zväčša rovesníkmi. Dielňa je vo veľkej firme taký malý ostrovček, dobrá sedemčlenná partia – piati mechanici a dvaja „gumári“. Nik nemusí nikoho o nič prosiť, každý každému pomôže, všímajú si, kto robí a čo potrebuje. „Vieme si to dobre zorganizovať, keď vidím, že kolega ide robiť brzdy, ak ide okolo, prinesiem mu vercajk, ďalší donesie súčiastku, aby sa nemuselo zbytočne pobehovať, nech robota odsýpa,“ hovorí Štefan Karaffa.

Vo firme sa nevyučil, ale v okresnom stavebnom podniku a po vojenčine sa stal vodičom. Jazdil v kameňolome v Jablonici na nákladniaku, sklápači, vozil kameň cestárom a pre iné firmy. Práca v kameňolome sa však skončila, keď vznikli stanice technickej kontroly a každý nákladniak nimi musel pravidelne prejsť. Ten jeho starý z kameňolomu by však neprešiel. Ale navyše časom preň už ani nebola robota.

Hľadanie vhodnej práce

Prešiel teda do vtedajšieho ČSAD. Keďže predtým robil na nákladniaku, pridelili ho na čas k zbernej doprave, a potom ponúkli diaľkovú. Táto práca mu neprekážala, mal však doma malé deti a chcel byť viac s rodinou, ktorá ho každý deň potrebovala. Preto po pätnástich rokoch odišiel od volantu do dielne. Nezačínal tam však od začiatku, v práci mechanika sa vyznal. Napokon, aj keď jazdil, musel si s každou poruchou poradiť zväčša sám. Keď ho pred štyridsiatimi rokmi prijímali u predchodcu súčasnej firmy, nemusel si baliť veci. Zostal na jednom dvore, v tej istej hale. Išlo len o transformáciu a privatizáciu dopravcu.

> **Vodič si na ceste dokáže akurát vymeniť koleso s defektom. Na iné nemá náradie ani prax. Na to sú profesionálni mechanici.**

Každý deň je iný a treba zvládnuť každú robotu. Kým sa v dielni začal tento rozhovor, pomáhal elektrikárovi vymeniť dve batérie, zreparoval obrysové svetlo s ohrdzavenými káblami, menil olej, z návesu dával dolu dvere, lebo sa mali vymieňať stĺpiky, vozíkom prevážal materiál. A to ešte nebolo poludnie.

Baví ho zváranie, rezanie, práca, pri ktorej si treba namáhať hlavu. Napríklad pri haváriách, keď sú viaceré dielce pokrútené, zlomené a treba to opraviť tak, aby nik nevidel, že vozidlo bolo poškodené. Vie zvládnuť všetko, čo príde. Aj elektriku, hoci tú veľmi nemusí. Sú to titerné vecičky, na ktoré už dobre nevidno, a preto zničí ročne aj päť, šesť okuliarov. Zoderú sa, padnú na zem, oprie sa o ne. Nové okuliare kupuje v supermarkete jedny za tri eurá. Našťastie má obe oči rovnaké, kedysi mal jeden a polky a teraz potrebuje dvojky.

Keď prišiel do firmy, vari pol roka museli robiť aj vonku na dvore, lebo sa pristavovala dielňa. Na liazky stačila, ale návesy by sa už dnu nevmestili. Vonku si čosi pretrpeli, ale potom prišli do dielní, kde sa pracuje dobre.

> **Ak treba, aj vycestujú opraviť poruchu. On bol naposledy v Bratislave. Jazdia za poruchami po celom Slovensku, bol aj vo Francúzsku a v Nemecku.**

Čo sa zmenilo za 25 rokov?

Štefan Karaffa aj kolegovia tvrdia, že jednoznačne technika. Konštrukcie áut išli míľovými krokmi vpred. Dnes už len mávajú rukami, čo to boli za autá československé liazky. Prezývali ich dymovnice. Keď jeden nákladniak vošiel do dielne, ľudia najradšej utekali von, lebo vnútri sa nedalo dýchať. Nemali totiž kvalitné motory a ani katalyzátory, ktoré by zachytávali splodiny a všetok dym ide do nosa. Ale ešte stále na dvore NAD–RESS Senica vídavajú posledné liazky z Technických služieb, prichádzajúce na estékáčku. Dožili sa úctyhodného veku, ale len preto, lebo už nenajazdia toľko ako kedysi a majiteľ sa o ne stará. Sú už dávno zaplatené, ale nech ešte čosi odslúžia. Sú stále lacnejšie než nové auto.

Ktoré značky sú podľa Štefana Karaffu v súčasnosti najlepšie? Všetky sú vymakané, ale páčia sa mu mercedesy. S čím je teraz v dielni najviac roboty? S brzdami a vzducharinou v starších autách. Ale všetci trpia po našich alebo českých cestách. Skáču a vždy niekde niečo povolí. Našťastie autá nie sú také poruchové ako kedysi, motory, prevodovky držia, ako autá starnú, začínajú im odchádzať katalyzátory.

> **Dielňa je vo veľkom NAD–RESS-e taký malý ostrovček, dobrá sedemčlenná partia – piati mechanici a dvaja „gumári“.**

Vodič už nie je opravárom

Na ceste si dokáže akurát vymeniť koleso s defektom. Na iné nemá náradie ani prax. V kabíne má však telefónne čísla do firmy, kde poradia, a ak treba, aj vycestujú opraviť poruchu. Štefan Karaffa bol naposledy v Bratislave. Na firemnom volve odstránil problém z brzdami a ešte sa stihol vrátiť do dielne. On aj kolegovia jazdia však po celom Slovensku, bol aj vo Francúzsku a v Nemecku. Aby problémov na ceste bolo čo najmenej, mechanici sa v dielni snažia o prevenciu. Na kanáli prelustrujú všetko od predku auta až po koncové svetlá, opravia, čo sa im nezdá, aby nemuseli za nimi vycestovať.

Z chlapcov, kvôli ktorým kedysi vymenil kabínu auta za dielňu, sú už dospelí chlapi, ktorým sa v živote darí. Jeden vyštudoval elektrotechniku, dvaja nastavujú počítače v robotoch, za prácou chodia po Európe, jeden aj do Číny, a momentálne mu ponúkli prácu v USA. Teší sa z nich. A keď sa rozhodne pre odchod do dôchodku, chce najmä kočíkovať vnučku, ktorá sa narodila 11. 11. Bude však aj dosť roboty okolo domu v Jablonici, záhradného domčeka v Cerovej a veľkej záhrady s ovocnými stromami. A chce pomáhať aj manželke. Navyše si kúpil aj malotraktor a pracuje aj pre susedov. Tak, aká penzia?

Naši vodiči v hlavnej úlohe

S príchodom nového roka ľudia zvyknú prehodnocovať svoj život a udalosti uplynulých mesiacov. Ciele, ktoré si dali a čo všetko sa im podarilo dosiahnuť. Rozmýšľajú aj o svojej práci, či sú v nej spokojní, či netúžia po zmene profesie, či vôbec majú prácu a ako si ju prípadne nájsť. „Popri projekte Mladý vodič sme sa rozhodli budúci rok osloviť aj hotových vodičov, ktorí možno rozmýšľajú o zmene firmy, pre ktorú pracujú, alebo náplni šoférskej práce, ktorú doteraz robia, prípadne chcú do lepšieho. Vzhľadom na to, že sa dopyt po našich službách zvyšuje a chceme mať stopercentne vykryté požiadavky našich zákazníkov, rozhodli sme sa rozšíriť naše rady o nových vodičov a spustiť k tomu náborovú kampaň," povedal o kampani Pavol Kosík, generálny riaditeľ spoločnosti.

Ján Stuller, vodič

Predtým pracoval v gastre. Práca tam a v NAD-RESS sa nedá porovnať. Predtým nemal istotu a výplatu často nedostával načas. Teraz je zamestnaný na TPP a peniaze má na účte vždy 14-teho.

Vodiči pred profesionálnou kamerou

Náborové reklamné spoty sa nakrúcali v novembri. Ich súčasťou boli práve vodiči NAD-RESS, aby sa potenciálni uchádzači o prácu pre NAD-RESS mohli cez vyjadrenia od zamestnancov dozvedieť, čo ich drží vo firme, čo majú radi na práci vodiča. Na jeden deň si mohli šoféri vyskúšať, aké to je byť hercami pred kamerou a pracovať s profesionálnym štábom. „Okrem firemných stálic boli do kampane zapojené aj mladšie ročníky, a my sme veľmi radi, že sa každý z nich odhodlal a tohto projektu zúčastnil. Spoločne takto môžeme odprezentovať NAD-RESS Senica aj pred Slovenskom." Vodiči v spotoch povedali viac o tom, ako vnímajú prácu kamionistu a tiež spomenuli dôvody, pre ktoré by odporučili prácu u nás aj iným vodičom. Celé náborové video je postavené práve na nich a na ich skúsenostiach, pretože oni predstavujú základ našej firmy. V čom oni sami vidia výhody zamestnania u nás, zo svojej vlastnej predchádzajúcej skúsenosti, alebo že by mohli u nás začať s profesiou vodiča. Vieme, že niekedy nie celkom súhlasia so všetkými pravidlami, ale naším cieľom je vždy hľadieť na funkčnosť celej spoločnosti, udržať stabilné pracovné miesta, nastaviť udržateľné mzdové ohodnotenie a v prípade možností dopriať odmeny všetkým, ktorí svoju prácu robia poctivo a nadštandartne. Na trhu sme už viac ako 20 rokov, a za ten čas sme prešli dlhým vývojom. Rozrástli sme sa flotilou, aj zamestnancami... a stále rastieme. Nič to však nemení na našom pôvodnom zámere, a to zachovať si rodinné hodnoty, ktoré sa odrážajú v starostlivosti o zamestnancov. Vodiči sú u nás na prvom mieste. Napriek tomu, že sme veľká spoločnosť, vnímame každého vodiča individuálne a chceme, aby sa cítili ako členovia jednej veľkej rodiny. Je jasné, že je nemožné skĺbiť všetky predstavy všetkých zamestnancov, ale chceme, aby hlavne cítili v rozhodnutiach dodržiavanie nastavených pravidiel, spravodlivosť, objektívnosť a nezaujatosť. " vysvetľuje Pavol Kosík.

Naše kamióny potrebujú vodičov

„NAD-RESS sa snažíme neustále posúvať dopredu, udávať trendy v doprave a hľadieť do budúcnosti. Spoločnosť venuje väčšiu pozornosť ekológii a životnému prostrediu. Potrpí si na technickú vybavenosť a tiež na kvalitný stav vozidiel. „Jazdiť však samy nedokážu. Na to potrebujeme vás, zodpovedných a spokojných vodičov. Uvedomujeme si, že práve vďaka vám môžeme rásť, poskytovať kvalitné služby našim klientom, udržiavať s nimi výbornú dlhoročnú spoluprácu a ponúkať stabilné pracovné pozície nielen vám, ale aj novým zamestnancom. Nový rok sa preto bude niesť v téme náboru. Ak aj vy máte vo svojom okolí niekoho zodpovedného, o kom viete, že hľadá stabilnú prácu, pokojne ho k nám nasmerujte. Ste našimi rovnocennými partnermi a spolu vieme posunúť spoločnosť NAD-RESS Senica ešte ďalej," uzatvára Pavol Kosík.

Emil Žák a Jozef Goldsmid, dielňa výmena pneumatík

Vo videu si zahrali servisákov, ktorí sa o všetky vozidlá pravidelne starajú. Vo videu hovoria o tom, že vo firme funguje systém zamestnaneckých zliav na opravy súkromných áut. Emil je aj ochotnícky divadelník, takže nám veľmi oduševnene zahral rolu aj v náborovom videu.

Jozef Misal, vodič

Vo firme pracuje už 28 rokov, kedysi dávno odišiel a vrátil sa. Jazdí trasu Slovensko – Francúzsko, a je tu spokojný. Keby nebol, tak by v NAD-RESS nepracoval. Najviac ocenil to, že ho tu servisáci nikdy nenechali v štichu.

Mário Pagáč, vodič

V NAD-RESS je dlho. Už viac ako 10 rokov. Vo videu hovorí o zabezpečenom dôchodku, pretože všetky peniaze má na páske, a k tomu vo firme fungujú rôzne príplatky – ako napríklad za ekonomickú jazdu, za životné jubileum a vianočné bonusy.

Jakub Martiš, vodič

Absolvoval projekt Mladý vodič – vo firme ho naučili jazdiť, zaplatili mu šoferák, a dokonca tu pracuje aj jeho otec Rado Martiš ako vodič a školiteľ. Má 23 rokov a pre NAD-RESS jazdí už 2 roky.

JEDNODUCHÉ SUDOKU

5	9	1		8			7	
		3			2	1	6	
	6							
9				6	4			
3	4						1	5
			5	3				9
							8	
	5	2	4			9		
	3			2		4	5	1

	4	3	1		6	8		
	2		3			1		
1							2	
5			7				3	8
				1				
8	3				9			2
	9							4
		6			1		8	
		8	9		5	2	6	

	2	4	6		3		5	
			7					1
	8				2			
3		8					2	
	5	2				9	8	
	6					1		5
			9				4	
9					7			
	4		8		1	3	7	

1			6	8			9	
5			2					4
	8			7			6	
	1							9
		2		4		8		
7							1	
	7			6			2	
2					9			6
	6			5	2			1

Kozorožec

Čaká vás krásny rok plný kilometrov najazdených bez škrabanca či nehody. Na Kysuciach, Orave a Liptove si dávajte dobrý pozor na váš zadný náves.

Vodnár

Venujte pozornosť vašej boľavej platničke, ktorá sa opäť ozýva. Na jar a v lete si ustriehnite vyššiu spotrebu, ktorá nebude spôsobená len rýchlou jazdou.

Ryba

Nenechajte sa zmiasť krásnou paňou v kabriolete, ktorá bude fingovať defekt, mohlo by vás to stáť veľa peňazí. Pri šoférovaní si často krémujte ruky.

Baran

Pokiaľ prevážate zeleninu, koncom zimy ju lepšie strážte na odpočívadlách severnej D1 s množstvom hladnej zveri. Začnite cvičiť tvárovú gymnastiku.

STREDNE ŤAŽKÉ SUDOKU

2	8				5		1	
9								6
	4				6			2
			8	6			7	
	3			4			2	
	2			1	3			
3			6				5	
7								3
	5		7				9	1

	1	3			6			7
5			4				3	
			9			2		
		4		8		5	2	6
1	2	7		6		3		
		1			5			
	6				1			2
7			6			8	5	

5								
	3				2	9		
		6		8	1		7	
1			2				8	
6				7				1
	5				8			6
	8		4	5		7		
		2	3				5	
								3

9	7			3				8
		8			5		9	
4	5					2		
		1			6			7
				5				
7			8			4		
		4					7	2
	2		7			1		
6				4			5	9

Býk

Starší vodič zelenej Škody vám v auguste spôsobí chaotickou jazdou komplikácie. Nenastavujte si klimatizáciu pod 21°C, vaše hrdlo sa vám poďakuje.

Blíženec

V máji nedôverujte slepo vašej navigácii, mohli by ste sa ocitnúť v slepej uličke. Pri pocite ťažkých nôh si pravidelne máčajte nohy v lavóre s morskou soľou.

Rak

Nízky tlak v pneumatikách vás nepríjemne prekvapí začiatkom školského roka. Na zlepšenie zraku pravidelne konzumujte lesné čučoriedky.

Lev

Na Donovaloch stretnete človeka, ktorý vám zmení život. Dvere vodiča otvárajte v marci opatrne, nepríjemne zacvaknutý palec by vás mohol bolieť až do Vianoc.

ŤAŽKÉ SUDOKU

			5			3	2	
3	8							6
2							8	
		7	1	5				
	1		7	4	2		3	
				6	3	7		
	2							4
8							5	3
	4	5			1			

				8		4	2	
					4	5		
	9	4		6		3		
			3	7				2
6				5				4
7				4	1			
		2		9		8	5	
		1	8					
	7	8		3				

	3	2			6			
			1		8		3	7
		8		3			4	2
				4	9		1	
9								4
	6		3	5				
1	2			8		7		
8	9		6		4			
			2			4	8	

4	1		5	7		3	2	
3					9			4
	5		9	1	6			
6								1
			2	8	7		6	
9			7					3
	8	1		3	5		9	7

Panna

Pozor si dajte na voľne pobehujúce psy a mačky na juhu Európy, ich majitelia by vám mohli skomplikovať cestu. Pri kúpaní myslite na možnú infekciu ucha.

Váhy

V júli buďte obozretný pri kontakte s tureckými kamionistami a pravidelne si dezinfikujte ruky. Na utuženie zdravia vymeňte obľúbené cigarety za žuvačku.

Škorpión

Osemdesiaty siedmy kilometer neurčenej cesty prvej triedy vás prekvapí malým darčekom. Pri žalúdočných ťažkostiach pite mätový čaj s medom.

Strelec

Pred každou jazdou si skontrolujte hudobnú priehradku, aby ste Spievankovo nepočúvali dookola až do Nemecka. Pri pocitoch únavy zvýšte príjem vitamínu C.

Na konte má už tri milióny kilometrov

Keby nebol kamionistom? Pavol Čobrda starší sa smeje: Asi traktoristom.

Za volantom prešiel kus západnej Európy, Škandináviu, Balkán, Turecko, jazdil aj po Sahare. Odhaduje, že sú to aj tri milióny kilometrov. Tento rok totiž oslávil šesťdesiatku a v NAD–RESS robí vyše šestnásť rokov. K priezvisku pridáva aj slovko starší, lebo má aj syna Pavla, ktorý mu šéfuje ako dispečer či špeditér, a syn Peter je tam vodičom.

Do dnešného nadresáckeho dvora prišiel mládenec z Hlbokého a dnešný Seničan, keď mal pätnásť rokov. Prišiel za učňa do vtedajšej ČSAD. Tam sa stal aj vodičom autobusov, vozil hokejistov, senických futbalistov, volejbalovú reprezentáciu aj turistov na poznávacie zájazdy až po Londýn. Časom tam však podľa neho zavládli čudné praktiky, prácu si museli vodiči zháňať väčšinou sami, vedenie mu rušilo program, ktorý si vytvoril, mal nacvičený, tak sa porúčal. Potom dva roky vozil z Maroka do Bratislavy rajčiny, papriky, uhorky, a teraz ťahá sedemnásty rok v NAD–RESS.

Vraví, že má rád skôr dlhšie trasy. Má dušu diaľkového jazdca, kratšie cesty ho tak trochu ubíjajú, ale nerepce. Zvláda ich. Teraz jazdí na kamióne a vozí z Prievidze a Serede k Prahe do českých distribučných skladov slovenské výrobky koncernu Nestlé. Príležitostne prepravuje aj obaly zo skalického Grafobalu výrobcovi populárnych skladačiek Lego do Kladna a rozváža pre predajne potravín v sieti Billa i ďalšie spoločnosti. Na Slovensku však skutočne dlhé trasy nie sú.

Autá sú jeho koníčkom od malička a nevedel si predstaviť, že by robil niečo iné. Mama ho často hrešila, že by sa mohol niekedy pozrieť aj do školských učebníc, ale on sa učiť nechcel a hneď zo školy vždy utekal za dedom na družstvo, k traktoru, povoziť sa. Mohol by podľa mamy byť aj niekde inde, napríklad na vysokej škole, ale jej povedal, že vysoká škola by bola zbytočná, lebo aj tak by išiel robiť vodiča. Kým by bol, keby nebol kamionistom? Smeje sa, že nevie, ale asi traktoristom. Aj ten má motor.

Svet spoza volantu

Za krásne miesta spoza volantu považuje Vysočinu na hraniciach Čiech a Moravy, najmä v zime, keď sú lesy a lúky namrznuté. Zážitkom je aj cestovanie pod Vysokými Tatrami a na juhu zasa Soroška.

K jeho veku prislúcha aj prísnejší názor na to, čo vidí. Tvrdí, že rozum sa mu zastavuje, keď vidí, aký neporiadok dokážu robiť v Česku na parkoviskách bulharskí a rumunskí vodiči. Keď jazdil do severnej Afriky a prišiel nový vodič, pozdravil sa, predstavil a všetkým podal ruku. V súčasnosti nie vždy platí, že slušnosť káže, ak niekto niekam príde a pozdraví, odzdraviť sa mu. Ale podľa neho u nás mnohým mladým chýba vojna, kde by človeka vycepovali.

> **Má rád skôr dlhšie trasy. Má dušu diaľkového jazdca, kratšie cesty ho tak trochu ubíjajú, ale nerepce. Samozrejme ich zvláda.**

Každý vodič chtiac-nechtiac hodnotí parkoviská. Vie, že v Česku po štvrtej popoludní nezaparkuje. Nemá šancu. Chváli si však dobré parkoviská v Nemecku a veľké vo Francúzsku, kam sa vmestí aj 150 kamiónov a šokujú úžasným vybavením – aj so stolným futbalom. U nás ešte nie je motorest ani dostavaný, a už je tam tabuľa Zákaz kamiónom. Problémy sú aj s parkovaním pri nákupných strediskách, aby si vodič nakúpil potraviny, nieto ešte odbehol na záchod.

Kým ho nepostihli zdravotné problémy, jeho jedálnemu lístku v kabíne vládli všelijaké paštéty a lepeňáky. Potom si doma začal variť polievku, naporcioval do pohára a dal do chladničky. Tak má každý deň zaručenú teplú stravu. Teda aspoň polievku. Na cestu si berie aj rôzne jogurty a banány. Ak je to čo len trochu možné, ide sa na ceste niekam normálne naobedovať.

Za volantom po Slovensku mu robí kontakt so svetom Rádio Expres alebo Európa 2, v Česku zasa Frekvence 1. Rád má rock aj pop. Prepína však na iné stanice, ak sa v Rádiu Expres začne Téma dňa.

Boli aj Vianoce mimo domova

Počas prestávok je rád, keď si pospí. Keď čaká na vykládku alebo na nakládku, občas si prezerá Facebook, ale ten už minimalizuje, lebo obsah ide človeku na „bedňu“. Siahne aj po knihe. Minule si zobral od syna knihu, ktorú dostal pod stromček. Prečítal ju za poldruha dňa. Bola o legendárnom fínskom šampiónovi Formuly 1 Kimi Räikkönenovi.

> **Na veľké parkoviská vo Francúzsku sa vmestí aj 150 kamiónov a šokujú úžasným vybavením – dá sa tam hrať aj stolný futbal.**

> **Kým ho nepostihli zdravotné problémy, jedálnemu lístku v kabíne vládli všelijaké paštéty a lepeňáky. Potom si doma začal variť polievku, ktorú si naporcioval do pohára. Tak má každý deň zaručenú teplú stravu.**

Keďže sa blížia Vianoce, hovorí, že ich trávi doma s rodinou. Vtedy má byť podľa neho každý doma, neuznáva, aby sa na Štedrý deň chodilo kade-tade. Mimo domova sa na Vianoce cíti akosi čudne. Teraz prídu k nim na Štedrý večer vnúčence. Vlani Štedrý večer trávili u mladšieho syna, lebo sa nasťahovali do nového domu, tak boli tam.

Vodič si však niekedy nemôže vybrať. Keď vozil do Švajčiarska volejbalistky, na prvý sviatok vianočný vyrážali a na Štefana tam dorazili. Z tejto krajiny má aj zvláštny postreh: rodiny chodili cez sviatky do reštaurácie. Dvoje Vianoc prežil v Maroku, ale na Silvestra bol už doma. Pred mnohými rokmi neprišiel z východného Slovenska domov na Štedrý deň, ale neskoro večer. Vtedy Billu zásobovali aj cez soboty a nedele. Majitelia obchodných sietí mali predstavu, že ich obchody musia byť otvorené aj na Štedrý deň popoludní. Ale to bolo už dávno...

A čo si želá do nastávajúceho roku? Aby sa skončila korona, aby sa všetko upokojilo a mohli sme opäť normálne žiť, lebo tento stav je už neúnosný. Aby sa darilo firme, veď roboty je momentálne dosť. A aby sme boli všetci zdraví. Aj deti, vnuci, vnučky.

Keby nebol kamionistom, bol by kombajnistom

Erik Farkaš si nevie predstaviť, že by mohol robiť aj niečo iné

Čím by bol, keby nebol kamionistom? „Asi kombajnistom," smeje sa tridsaťštyriročný Erik Farkaš z Hurbanovej Vsi. Bol to od detstva jeho sen. Už ako malému faganovi sa mu páčili veľké autá. V rodine mal samých šoférov. Otec jazdieval v štátnych majetkoch, Erik vyrastal na niekdajšom bratislavskom ČSAD. A jazdil aj jeho dedo.

Najobľúbenejšími hračkami boli autíčka. Obdivoval tie kolosy. Keď ich zbadal, vždy sa s úžasom pozeral, ako taký malý človek v kabíne dokáže na centimetre presne veľké auto všade napasovať. Túžil začať jazdiť čo najskôr. Už ako osemnásťročný.

V NAD-RESS je päť rokov. Predtým jazdil v slovenskej pobočke rakúskej firmy a už ako mladý vodič veľmi skoro spoznal problémy povolania. Nielen on, ale vari každý rovesník s čerstvým vodičákom počúval, že treba prax, prax a prax. Keďže ju nemal, museli pomôcť známosti. Jazdil na päťtýždňové turnusy, a preto mu stroskotal vzťah s dievčaťom. Našiel si však inú ženu a je s ňou dodnes. Chcel si nájsť prácu, aby bol čo najviac doma. Preto si našiel slovenskú firmu, ale o prácu prišiel, keď zrušili dopravu a vodičov prepustili. Prišiel do NAD-RESS, ktorého značku poznal z videnia, lebo predchádzajúca firma sídlila neďaleko.

Vozili pre Billu, na ten čas mali parádne autá, ale mal smolu. Firma mala práve plné stavy a nových ľudí vtedy nepotrebovala. Po čase zavolal kamarátovi, u ktorého začínal ešte na dodávke, a popýtal sa, ako to v NAD–RESS funguje. Ten mu vysvetlil a odporučil zavolať pánovi Kosíkovi. Prijali ho. Pre kamarátov, ktorí sa ocitli bez práce, bol takým testovacím jazdcom, kým si tiež nenašli pracovnú perspektívu v NAD–RESS.

Čo má na práci najradšej?

„Baví ma," hovorí. „Vždy som to chcel robiť a neviem si predstaviť, že by som robil niečo iné. Istý čas, keď som v zahraničí skončil, skúšal som aj iné. Ale keď som išiel po meste a videl tie kamióny, lákalo ma vrátiť sa za volant." A na otázku, či je to ešte stále vysnené povolanie, odpovedá dnes, že všetko má plusy aj mínusy. Ale jazdí ďalej. Vo vnútroštátnej doprave. Má v nej rád plynulú jazdu prírodou. „Slovensko je krásne," vyznáva sa. „Tie pohoria, hrady, ktoré si človek okukuje, pekná príroda, povie si, že aj tu sme boli, aj tu... Vidíte horizonty, všetko ako na dlani, pozeráte sa a predstavujete si, kde ste, aký ste."

> **Vždy sa s úžasom pozeral, ako taký malý človek v kabíne dokáže na centimetre presne také veľké auto všade napasovať.**

Keď prejde reč na zahraničných kolegov, vraví, že najohľaduplnejší vodiči boli asi vo Francúzsku a Nemecku, a najhorších, ktorých stretol, boli asi Rumuni a Slovinci.

Medzi vodičmi má veľa priateľov, veľa z nich spoznal práve vo firme. Priateľstvá vznikajú podľa správania ľudí, ako sa kto snaží s ostatnými vyjsť. Keď príde niekto arogantný a začne ľudí posielať do kelu, kamarátov si asi nenájde. Za volantom vydrží bez rozhlasu a cédečiek. Väčšinou mávajú ako partia konferenčné hovory, volajú si po celé hodiny, predebatujú všetko možné. Tak ani nevie, že existuje aj rádio.

Každý má však aj nejaké nepríjemné zážitky v práci. Erik už nevie presne, ktoré to boli. Ale asi začiatky na novom. Človek sa učil. No potom prišlo stretávanie sa s kolegami po víkendoch, kopec zábavy. Chodievali vtedy aj po vonku na prechádzky. Ale to už sa nejako skončilo.

> **Ak vodič, ktorý trávi väčšinu dňa v kabíne a sám, ide na ryby, tak asi preto, lebo pri vode je ticho, nehučí nijaký motor, nič.**

Aké sú dobré parkoviská?

Takých je podľa Erika Farkaša na Slovensku dosť málo. A večerné parkoviská sú celoeurópsky problém, ak hľadáte miesto, kde sa chcete zastaviť v neskoršej hodine. Často je problém aj s vybavením. Po Slovensku vidí často zatvorené záchody. Alebo na pumpe ho nevpustia dnu. A toaleta? Sprcha? Vyhovárajú sa na koronu. Ale na mnohých miestach sa vyhovárali aj pred koronou.

Počas pracovnej prestávky často hľadí na displej telefónu, alebo si zájde niečo zjesť. Niekam si sadnúť. Aj s kolegami. Je to aj o ľudských kontaktoch. Pri zastávkach si nevarí, ak sa nejde najesť, niečo má z domu. Ale vždy to nepotrebuje, lebo na cestách nocuje iba štyri až šesť ráz do mesiaca. Vtedy si otvorí niečo zavarené v skle, alebo si kúpi v obchode. Pretože zásobujú predajne Billa, po poslednej vykládke vie presne, ku ktorému pultu ísť, rýchlo nakúpi a má čo jesť. Dá sa však objednať aj čerstvá pizza a ďalšie teplé jedlá.

Záľuby vodičov?

Aké majú záľuby, koníčky? Erik vraví, že sú to najmä bicykle, ryby, výlety. Ryby možno mnohých čitateľov z nešoférskych rodín prekvapia. Ale vodič, ktorý trávi väčšinu dňa v kabíne sám, ide na ryby asi preto, lebo pri vode je ticho. Nehučí nijaký motor, nič, človek je v tichu, sám, vychutnáva si to. Aj on chodieval na ryby, ale teraz už nie, lebo sa chce a rád venovať rodine, dvom deťom. Obdeň si chodí zacvičiť a s manželkou veľa bicyklujú. Naložia bicykle na auto a povedia si, kam to bude.

Teraz pred Vianocami si viacerí vodiči skrášľujú kabíny. Dávajú si tam aj malé vianočné stromčeky, vyzdobia si ich, vysvietia. On mával kedysi taký stromček. Počas Vianoc nejazdí, trávi ich v kruhu rodiny. S kým nie je pri štedrovečernom stole, ide ho počas sviatkov aspoň navštíviť, ak robota dovolí.

Na Nový rok si ľudia dávajú rôzne želania, ale na rozdiel od mnohých iných nad nimi nemáva rukou. Po mnohých rokoch prestal fajčiť a už dva roky to dodržiava.

Život za volantom je návykový

Marián Hudec už nevie, čo by dnes robil, keby nebol kamionistom

„Najradšej mám, keď nám deti zamávajú," smeje sa 38-ročný vodič Marián Hudec. Aj on im zamáva a zatrúbi. Je to príjemný zážitok za volantom. On ako dieťa nemával, vtedy totiž ešte také krásne kamióny neboli, iba staré autá. No ako chalani behávali za smetiarskymi autami, a on chcel byť smetiarom rovnako ako mnohí jeho rovesníci.

Na prácu profesionálneho vodiča sa dal v roku 2014. Úplne náhodou. S kolegom pracoval v esbéeske a povedali si, že si pôjdu urobiť vodičák a zmenia zamestnanie. V SBS totiž zarábali málo. Pýtali sa v rôznych firmách a vodičský preukaz im umožnili robiť v NAD–RESS Senica. Na vlastné náklady. Kamión ho nikdy predtým nelákal, vodičom chcel byť skutočne iba kvôli financiám. Potom však zistil, že za volantom ho to baví.

> **„Nestretol sa ešte ani s jedným kolegom z inej firmy, ktorému by nejako záviel.**

Prácu s kolegom hľadali u viacerých autodopravcov. Aj v NAD–RESS. Bola to totiž senická firma a oni dvaja boli tiež zo Senice a možnosť, že budú robiť doma, sa im pozdávala. Dostali sa k Pavlovi Kosíkovi a on im povedal, že si to rozmyslí, pretože ešte neprijímal uchádzačov bez praxe, bez skúseností. O týždeň im však zavolal, že to s nimi teda skúsi. Nasledoval pohovor aj u Pavla Cibulku, potom išli za dispečermi a následne do zácviku k skúsenému vodičovi. Zácvik trval asi päť mesiacov a Mariána trápilo hlavne cúvanie. Keď sa o tom rozprával s ľuďmi, hovorili mu, že aj ich začiatky boli ťažké.

Profesionálny vodič je tiež stresujúce povolanie. Človek si však nesmie stres ešte umocňovať. Keď je niekde napríklad havária, treba si povedať, že nič sa nedá robiť, len trpezlivo čakať. Na cestách stretáva vodičov rôznych národností aj rozličnej kvality. Slovákov pokladá za najlepších. Poliaci jazdia neraz ako kaskadéri, ale nerád by zovšeobecňoval alebo súdil, lebo sto ľudí máva neraz sto chutí a názorov.

Asi každý začiatok je ťažký

Nevie, čo by dnes robil, keby nebol kamionistom. Vyskúšal si túto prácu a tvrdí, že život za volantom je návykový. Spočiatku si myslel, že asi nie, ale veľmi rýchlo si povedal, že práca vodiča je to, čo mu vyhovuje. Fascinuje ho voľnosť, je totiž sám sebe pánom, nik mu nestojí za chrbtom. Urobí si svoju prácu a má pokoj. Jazdí vo vnútroštátnej doprave, vozí potraviny a rôzny tovar pre predajne Billa.

Rôznymi trasami, zo Senca aj na Kysuce, na Oravu, na východ, aj okolo Bratislavy. Dispečeri sa im snažia trasy spestrovať, dlhé s krátkymi. Nestáva sa, že by mal vodič jeden týždeň iba všetky dlhé trasy a potom zasa iba krátke. Svoju prácu nepokladá až tak za fyzicky náročnú. „Tie palety predsa vždy utiahnem," vraví.

Ambíciu jazdiť medzinárodnú dopravu nemá, neláka ho. Práve vnútroštátna mu vyhovuje. Je doma na Slovensku, nemá žiadnu jazykovú bariéru. Navyše od kolegov na parkoviskách počul, že sa tam aj kradne.

Vie pozorovať, a preto tvrdí, že na Slovensku sú firmou, ktorá má najmodernejšie autá. Ráno vyráža naložený zo základne v Senci, a tam sa najčastejšie aj popoludní či navečer vracia. Na základni v Senci majú vodiči prakticky všetko, čo vo všedný deň na život potrebujú. Strechu nad hlavou, sprchu, toalety, posteľ, kuchynku, kde si môžu, ak chcú, pripraviť raňajky i večeru. Vo voľnom čase si Marián Hudec rád chodí zaplávať do akvaparkov, napríklad v Trnave, alebo zájde do kina. Kedysi si rád zahral futbal a dnes si aspoň rád pozrie v televízii zápasy.

Za jazdy rád počúva hudbu z YouTube. Každú, okrem ľudoviek. Počas prestávky na ceste je na internete, niekedy si pozrie nejaký film. Akurát nečíta knihy. Stravu si väčšinou objednáva, ale ak sa mu chce, niečo si aj sám uvarí. Nepotrebuje nejaké bodovanie za to, aký má v kabíne poriadok, lebo poriadok by mal byť prirodzený. Veď človek tam žije po celý týždeň a nemôže byť jedno, v akom prostredí.

> **Keď bude firma prosperovať, bude aj zamestnancom, čiže aj vodičom dobre**

> **Na cestách stretáva vodičov rôznych národností aj rozličnej kvality. Slovákov pokladá za najlepších.**

Je rád, kde pracuje

Na seneckej základni sa mu páči. Vodiči z iných firiem im ju závidia, lebo oni nič také nemajú. Od zamestnávateľa len počujú, že jeho nezaujíma, ako si prestávky vyriešia, nech odstavia auto na parkovisku, oddychujú a hotovo. Nestretol sa ešte ani s jedným kolegom z inej firmy, ktorému by nejako záviel. Určite si nevymýšľa, lebo na parkoviskách s kolegami síce predebatujú všeličo, ale napokon sa všetko zvrtne na robotu, pomery v zamestnaní, ako sa komu vodí a ako je spokojný. Možno vo svete je to ináč, chlapi si počas prestávok viac varia, ale na Slovensku si človek urobí povinnú pauzu a ide preč.

Keď tak porovnáva, myslí si, že výhodou firmy, kde pracuje, je starostlivosť o zamestnancov. Má trvalý pracovný pomer, istotu, ani raz sa nestalo, že by výplata neprišla načas každého štrnásteho v mesiaci.

Ľudskosť a srdečnosť sú vlastnosti, ktoré podľa neho NAD–RESS charakterizujú. Má pocit, že pracuje v rodinnej firme, necíti, že by mu dal niekto najavo, že je trebárs riaditeľ a Hudec je iba šofér. Nemá rád, keď sa niekto povyšuje, váži si, že ľudia sú ľudskí a normálni. Dispečeri sú v pohode, dá sa s nimi porozprávať aj o tom, ak niekto má doma nejaký problém. Aj vedenie je v pohode.

Spokojný je v NAD-RESS aj s dobre premysleným sociálnym programom s rôznymi benefitmi, ktorý okrem iného zohľadňuje aj výhodnejšie služby pre súkromné vozidlá zamestnancov.

Nuž preto si do nového roku želá, aby firma prosperovala. To je základ. Keď bude firma prosperovať, bude aj zamestnancom, čiže aj vodičom dobre.

Z fabriky prešiel radšej za volant

Michal Mihál nasledoval prácou otca aj dvoch bratov

Takmer trinásť rokov pracoval Michal Mihál vo fabrike, ale potom sa rozhodol pre zmenu. Chcel bývať bližšie k bydlisku k Šajdíkovým Humenciam, nuž sa dal na prácu vodiča a jazdí za NAD–RESS. Toto povolanie si vybral vraj aj preto, aby nebol čiernou ovcou rodiny. Obaja bratia – vodiči kedysi jazdili v NAD–RESS, a otec po celý život jazdil s autobusom.

Otec, neskôr brat ho brával aj na cesty. Bol s nimi v Nemecku, Taliansku a Francúzsku, a motory si obľúbil, hoci po skončení školy si našiel inú robotu. Čas však prináša zmeny, jeden z bratov sa odsťahoval k Trenčínu, a tam aj pracuje, druhý jazdí v Malackách, a Michal sa zamestnal v Senici. Do autobusu ho to neťahalo, na otcovi videl, ako musí šofér pracovať s cestujúcimi, aké je to neraz komplikované, a jemu sa takto robiť nechcelo. Priťahovali ho nákladné vozidlá. Vodičské oprávnenie bolo na nákladniak dostupnejšie a preukaz pre skupinu C+E získal už pred nástupom do NAD–RESS. Autodopravca mu autoškolu zaplatil.

Spomína si, že nejaký čas ho to ťahalo aj k medzinárodnej doprave. Možno aj kvôli financiám. Ale bol si vedomý, že by prišiel domov až po pracovnom týždni, prípadne ešte po dlhšom čase. Zaúčal sa u chlapov v zásobovaní, a v súčasnosti jazdí vo vnútroštátnej doprave pre COOP Jednota a hlavne pre Grafobal, kde sa dostane aj do Česka a Maďarska. Večer je teda zvyčajne doma, na cestách prespáva iba málokedy.

Začiatkom augusta mu uplynul prvý rok v NAD–RESS. Neľutuje, že sa tak rozhodol, hovorí o stabilite vo firme, výplatách presne na termín. Jeho manželka tam tiež pracuje, už jedenásť rokov, a výplatu mala tiež vždy načas. To u ľudí zaváži.

Tí, ktorí vozia výrobky z Grafobalu, fyzicky pracovať nemusia. Pristavia auto k rampe, kde im ho naložia, v cieli iní zasa vyložia a hotovo.

„Pri zásobovaní v COOP Jednote musí vodič nakladať, tam sa trošku namaká, ale nie je to nič zložité, dá sa to zvládnuť," hovorí tridsaťštyriročný Michal Mihál. Spoznal, že vo firmách, pre ktoré jazdia, majú nadresácki vodiči dobrý imidž. Kvôli spoľahlivosti.

Sloboda v práci

Čo má na tejto práci najradšej? „Slobodu," tvrdí. „Predtým som pracoval takmer trinásť rokov vo fabrike a človek bol neustále obmedzovaný všelijakými hlúposťami. Tu človek dostane robotu a ide. Nikto sa nezaujíma, kde si obedoval, alebo kde stojíš, alebo niečo. Človek tu má takú slobodu, by som povedal. Nie trochu slobody, má jej dosť."

Obľúbené trasy nemá. Jazdí však radšej po tých menej náročných, mimo dedín a po diaľniciach. Vodičov z rozličných krajín, ktorých stretáva na cestách a parkoviskách, je vraj veľmi ťažké hodnotiť, vidí korektných aj hlupákov, národnosť nerozhoduje. Zdá sa mu však, že napríklad Poliaci bývajú dosť arogantní, takí „machri".

> **„Človek má za volantom takú slobodu. Nie trochu, slobody má dosť.**

Od ľudí z iných povolaní dostáva občas otázku, či mu nie je za celé hodiny v kabíne otupno. Priznáva, že občas, ale voláva si s kolegami, porozprávajú sa, zavolá domov manželke, tak čas ubehne. Kamarátov z parkovísk veľmi nemá, stihnú prehodiť medzi sebou pár slov, ale s chalanmi v senickej centrále sú celkom dobrou partiou. Na otázku, ako to vyzerá na parkoviskách, odpovedal: „V Česku na D1 je hustejšia premávka a je zložitejšie zaparkovať. Ale v Maďarsku je miest na parkovanie dosť, aj celkom slušných. Aj na Slovensku."

Keď zaparkuje, počas prestávky nechce len sedieť v kabíne s mobilom v ruke. Urobí poriadok v aute, očistí zašpinené sklá, zrkadlá, ale to je desaťminútová záležitosť. Naje sa, dá si kávu. Na dlhšie cesty si vezie niečo z domu, na kratších dá prednosť reštauráciám, ale nech nemajú iba jedlá pripravované z polotovarov ako na benzínkach, alebo bagety, ktoré si môže kúpiť aj v potravinách. Ak môže, rád sa zastaví tam, kde dobre varia. Nech je to čerstvé jedlo z čerstvých surovín a nie je vyprážené, lebo to mu pripadá počas jazdy ťažké. Dáva prednosť skôr ryži s mäsom na šťave.

> **„Keď v lete odvezie syna do Senice na futbalový tréning, zoberie si korčule a vyrazí na cyklotrasu pri Kunovskej priehrade.**

> **„Do autobusu ho to neťahalo, na otcovi videl, ako musí šofér pracovať s cestujúcimi, aké je to neraz komplikované.**

Teraz počas korony je to zložitejšie, lebo jedlo iba balia.

Ako si udržať kondičku

Na parkovisku počas prestávky je väčšinou každý vo svojom aute. Je tam aj veľa zahraničných vodičov, takže ťažko s nimi nadväzovať nejaký kontakt. Aj kvôli jazyku.

Na výber hudby počas jazdy si nepotrpí. Je mu to jedno, vyslovene obľúbený žáner nemá, na deväťdesiatdeväť percent si naladí Rádio Express.

Cez prestávky si nedáva čas na cvičenie, rozhýbanie tela, doma má však činky, aby sa udržal trochu v kondícii. Keď je čas, snaží sa zájsť v Senici do fitka. Ale keď ich korona zatvorila, alebo v prevádzke sú len v obmedzenom režime, je to náročnejšie na čas. Na skutočný pohyb je však čas cez víkend. Kedysi hrával aj hokej, počas štúdia v Brezovej pod Bradlom a v Šajdíkových Humenciach hrával futbal. Bol brankárom, na poste, ktorý je veľmi náročný na pohyb a sledovanie všetkého, čo sa pred ním na trávniku deje. Je to vraj trochu iný uhol pohľadu, než má futbalista v poli. Teraz to sleduje v televízii. Ale zápas bez divákov, to nie je ono.

V lete chodí rád na bicykli, alebo na kolieskových korčuliach, napríklad na päťkilometrovú trasu zo Šajdíkových Humeniec do Borského Mikuláša. Keď v lete odvezie syna do Senice na futbalový tréning, zoberie si korčule a vyrazí na cyklotrasu pri Kunovskej priehrade.

Idú Vianoce a tie majú u Mihálovcov tradičný program. Väčšinou doma, v rodinnom kruhu, potom ku svokrovcom a na návštevu k sestre a bratom. Sú to pekné sviatky, najmä pre deti. Hoci syn má už desať rokov a už vopred vie, čo mu „donesie Ježiško". Darčeky si od neho objednáva sám, už po druhý rok.

A novoročné želanie? Hlavne zdravie a pokoj. Nech táto koronová doba konečne prejde, aby už ľudia mohli začať normálne žiť, bez obmedzení. A stabilné zamestnanie.

Ako nás vidia iní

Vodiči nákladnej dopravy, kamionisti, truckeri... Riadia neprehliadnuteľné autá na cestách. Zavadzajú? Ako si ľudia predstavujú typického vodiča nákladného vozidla? Majú túžbu sadnúť si k nim do kabíny a vyraziť na cesty pozerajúc sa na cestu z výšky sedadla v kabíne? Spýtali sme sa:

1. Okrem toho, že občas zavadzajú na cestách, ako vnímate kamióny?
2. Ako by ste opísali typického kamionistu?
3. Existuje nejaký cieľ cesty – destinácia, do ktorej by ste sa chceli dopraviť v kabíne kamióna?

Doprial by som im bytového architekta na kabíny

Michael Szatmary

Standup komik, novinár, bývalý televízny spravodajca a muzikant.

1. Mne veľmi nezavadzajú, teda pokiaľ sa na diaľnici držia v pravom pruhu a nerozhodnú sa predbiehať ďalší kamión, ktorý ide o kilometer za hodinu pomalšie. Som krásne rozbehnutý, na tempomate bezpečných 150 a musím pustiť z ruky cigaretu a bagetu, brzdiť a držať volant. Ale nie, žartujem, kamióny prevážajú suroviny, ktoré potrebujeme, prípadne nepotrebujeme, ale chceme. Možno, keby sme ich nevyžadovali, kamióny by nám neprekážali. Raz som videl, ako havaroval kamión, ktorý prevážal hodiny, stálo nás to všetkých veľa času.

2. Viete, prečo majú radi kamionisti 8. september? Lebo sa už len štyrikrát vyspia a budú Vianoce. A tak nejako ich aj vnímam. Unavení, v sandáloch alebo kroksoch, stravujúci sa na pumpách, prípadne sediaci vedľa svojich strojov a sú večne sami.

3. Asi nie, ja po zemi najradšej cestujem tak, že sedím za volantom, inak sa nudím. Aj keď ma vždy fascinovala kabína a posteľ za vodičom. Chcel by som však vidieť, ako to majú zariadené a či tam majú útulne, alebo či využili aj bytového architekta. Cesta kamiónom je dlhá, pomalá a veľmi náročná. Predstava, že by som mal s ním cúvať, ma vyložene desí. Nedávno som sa sťahoval a požičal som si veľkú dodávku. Ak som odbočoval doľava, nič som nevidel. Neviem si predstaviť, ako to kamionisti zvládajú. Možno len route 66 za volantom nejakého supetrucku. To by sa mi asi páčilo.

Asi sa maskujú – vyzerajú ako obyčajní ľudia

Miroslav LAKI Sloboda

Slovenský motocyklový pretekár, ktorý sa ako prvý Slovák zúčastnil na legendárnych pretekoch TT na ostrove Man.

1. Trávime veľa času cestovaním po pretekoch, takže často stretneme aj nejaký ten kamión. Vnímam kamióny ako súčasť života. Nikdy neviete, či sa v ňom nevezie váš nový, nádherný pretekársky diel alebo večera.

2. Mám veľa kamarátov kamionistov, viem presne, ako vyzerá taký kamionista. Oni sa normálne maskujú a vyzerajú ako bežní ľudia.

3. Jednu dlhšiu cestu kamiónom už mám za sebou a musím povedať, že som si to naozaj užíval. Z Bratislavy do LeMans. Išli sme na vytrvalostné preteky motoriek. Cestovanie kamiónom, keď sa ide na preteky, je paráda, ale ako zamestnanie by som to nechcel robiť. Je to náročná práca.

No na taký zimný tréning do Portugalska kamiónom by som sa určite nechal nahovoriť. Kamión s návesom som už šoféroval a nebola to žiadna zábava. Chce to naozaj veľa skúseností, hlavne na tých našich cestách.

Nadresácki kamionisti robia prácu s láskou

Barbora Žiačiková

Redaktorka a moderátorka športovej redakcie RTVS.

1. Priznám sa, asi ako väčšina ľudí, nemám ich na cestách príliš rada. Sú pomalé, ťažko sa obiehajú a niektorí, väčšinou Rumuni alebo Poliaci, prípadne iní, jazdia nebezpečne a proti pravidlám. Necítim sa pri nich bezpečne. Uznávam však ich prínos. Viem, že niektoré druhy tovarov sa inak ako kamiónom nedajú prepraviť, prípadne sa vedia dostať na miesta, kam by sa vlaky, lode či lietadlá nedostali. Nadresácki kamionisti sú super, vždy, keď vidím kamión NAD-RESS, potešším sa a pozerám do kabíny, či náhodou nepoznám vodiča. Myslím si, že svojou disciplinovanosťou zlepšujú pohľad verejnosti na kamionistov.

2. Pred tým, ako som spoznala nadresákych kamionistov, typického kamionistu som si predstavovala ako veľkého starého chlapa s bruchom, s reťazou na krku, v bielom tielku, spod ktorého trčia chlpy. Možno ostatní takí sú, neviem, ale bola som veľmi milo prekvapená, keď som sa zoznámila s nadresáckymi kamionistami. Mladší, starší, chudí, väčší..., ale všetci mimoriadne slušní, väčšinou otcovia rodín, skromní, pokorní hanbliví chlapíci. Klobúk dolu pred ich prácou, ktorú odvádzajú, týždne bez svojich rodín, prespávajú na parkoviskách... A čo sa mi najviac páči, a to nielen na kamionistoch, ale celkovo v živote, keď niekto robí svoju prácu s láskou, a nadresácki kamionisti ju tak robia.

3. Určite by ma to ťahalo do nejakých teplých prímorských krajín. Mojou srdcovkou je Taliansko. A najdokonalejšie by bolo, keby som si v tej destinácii mohla zahrať golf. Na rozdiel od môjho milovaného malého autíčka, do kamióna by sa môj golfový bag určite bez problémov zmestil. Tiež by možno bolo zaujímavé previezť sa v kamióne na Rally Dakar. Z vozidiel, ktoré sa tejto súťaže zúčastňujú, si myslím, že kamión je asi najbezpečnejší. Ale iba jednu etapu a stačilo by.

Kamión niekedy rýchlejšie nejde

Stanislav Gális

Stano Gális, moderátor a prezident MUFUZA (Mužstva futbalových zázrakov).

1. Mne kamióny vôbec nezavadzajú na cestách, ani nevadia. Som pokojný typ vodiča, netrúbim, nehulákam, a je mi jasné, že niekedy kamión rýchlejšie nejde.

2. Týchto chlapov dosť obdivujem, stovky kilometrov, deň-noc, v každom počasí, tak to nedá hocikto. Klobúk dole.

3. Peknou kamionistkou by som sa pokojne nechal zaviezť na krásne miesto, kde je teplo, voda a dobré pivo. A kam? To je jedno, nech si vyberú dámy.

Plechovkári musia prácu milovať

Patrik Cvengroš

Patrik Cvengroš pochodil na motorke kus sveta. Okrem vášnivého motorkára a cestovateľa je aj konateľom spoločnosti board.sk, s. r. o., zaoberajúcej sa správou IT vo firmách.

1. Áno, takto som ich hlavne vnímal ako vodič auta. Mám však veľmi pozitívnu skúsenosť z Ďalekého východu z Ruska, keď sme dostali defekt na obávanej Ceste kostí. Zastavil pri nás kamionista s otázkou, či nechceme pomôcť. Aj keď sme pomoc nepotrebovali, uvaril nám priamo čaj na ceste, pomohol s nafúkaním kolesa a počkal, kým všetko opravíme. Keď sme sa ho pýtali, prečo je ochotný pomôcť, odpovedal: „Tu sme na obávanej Kolyme, Ceste kostí, tu si musíme všetci pomáhať. Dnes pomôžem ja tebe, zajtra ty mne.“ Bol to naozaj neopísateľný a nie jediný pozitívny zážitok na cestách s „plechovkármi“ (takto voláme my motorkári šoférov v autách).

2. Už ako dieťa som hľadel na kamionistov s obdivom ako na dobrodruhov, ktorí môžu kamkoľvek cestovať (hlavne pred rokom 1989). Viem, že to nemajú ľahké skĺbiť najmä prácu s rodinou. Určite sa však nebudem mýliť, ak poviem, že je to práca, ktorú proste musíte milovať. Pri pohľade na niektoré autá okamžite viem, čo je ich koníček. Ako motorkár vnímam kamionistu ako človeka, na ktorého by som sa mohol obrátiť v prípade problémov na cestách.

3. Pri cestovaní na motorke intenzívnejšie vnímate okolitú prírodu a rôzne scenérie. Cítite okamžite rôzne vône lesa či rozkvitnutých lúk. Priznám sa, že v sedle kamióna som ešte nesedel, aspoň teda nie na dlhšej trase. Určite by som rád absolvoval nejakú zaujímavú trasu. Možno horské trasy, ktoré obľubujú motorkári by boli pre kamión trápením, ale nevadili by mi ani nekonečné diaľnice francúzskeho Provensálska, južného Španielska, až na pobrežie Atlantiku do Portugalska. No najviac by som sa tešil na spanie v aute, „kempovanie“ a varenie na parkovisku. Duša cestovateľa sa nezaprie.

Bez kamiónov by sme boli stratení

Martina Janíková

Policajtka, ktorá dlhé roky pracovala na hraničnom priechode.

1. Je to druh vozidla, v ktorom má vodič „trvalý pobyt bez luxusu“. Chodia tam, kam sa vlak nedostane. Dosť často zavadzajú, ale bez kamiónov by sme boli hádam stratení. Dovážajú, prevážajú, slúžia pre obchodné reťazce, ktoré zásobujú každý deň.

2. Kamionistu vnímam normálne. Je to taký istý človek ako jeden z nás. Občas sú nervózni a drzí, najmä keď nestíhajú vykládku a nakládku, lebo každá minúta sa pre nich počíta. Odmietajú zbytočné zdržiavanie a brzdenie. Vedia, že také pribrzdenie ich môže stáť život. Roky som pracovala na hraničnom priechode, a s kamionistami mám veľa humorných zážitkov. Každé ráno, keď som mala službu, mi na kontrolu prišiel jeden starší pán z Česka, ktorý ma každé ráno pozdravil so slovami: „Bozkávam.“ A ja som mu vždy zo žartu odpovedala:

„Necítim.“ Až kým mi na kontrolu neprišiel jeden Slovák. Tiež ma tak pekne pozdravil, tiež som mu žartom opätovala takú istú odpoveď. Jeho reakciu som však nečakala. Vtom, ako som mu povedala, že necítim, otvoril dvere kabíny a začal rytmicky brázdiť schody smerom nadol. Na moju výzvu, že môže pokračovať v ceste, nereagoval. V panike som sa rýchlejším krokom presunula na stanovište osobnej dopravy, kde som mu cez okienko, ktoré som brala ako úkryt, povedala, že to bol žart a že má odísť. Po dobrej chvíli to pán pochopil, a verte, že odvtedy som už týmto slovom „necítim“ neodpovedala.

3. Mojou vysnívanou destináciou je Francúzsko, kde by som zaparkovala rovno pred Eiffelovou vežou. Rada by som si v návese kamióna zopakovala aj cestu do Chorvátska po starých cestách. Rozplývala by som sa nad krásami prírody a predstavovala si, ako sa v nej nakrúcal Winnetou.

P. S.: Nezabúdajte sa vždy rozlúčiť so svojou rodinou, i keď sa stihnete trochu pohádať, lebo nikdy neviete, kde je osud každého človeka.

Chcem zo srdca popriať všetkým kamionistom pevné zdravie, pevné nervy za volantom, aké my vodiči „v malých autách“ potrebujeme na nich. A aby sa vždy zdraví a živí vrátili k svojim rodinám, lebo na nich doma netrpezlivo vždy čakajú.

Prácu kamionistov si vážim

Ľudovít Jakubove Mravec

Moderátor a herec.

1. Prácu kamionistov si vážim, lebo doprava bez nich by nám v žiadnom prípade nefungovala, a tým ani obchody, a celá tá logistika, ktorá je veľmi komplikovaná. Je to zodpovedná práca.

2. Mal by som jednu protiotázku: Viete, ako zastaví juhoamerický Indián kamión? Neviete? No, stúpi na brzdový pedál. Kamionista môže vyzerať rôznorodo. Od oblekového „týpka“, hipstera, až cez mladú blondavú dámu, ktorú som nedávno videl prechádzať u nás z Dúbravky do Lamača, na obrovskom dlhom kamióne s návesom, a nemala s tým problém.

3. Keď som bol malý, tak som chcel byť šofér autobusu. Veľmi sa mi to vtedy páčilo, a myslel som si, že toto by som raz chcel robiť. Veľmi som po tom túžil, samozrejme, tak do desiatich rokov. Voziť v kamióne by som sa trochu asi bál. Služby sa tam veľmi naťahujú, človek je dlho na cestách, prechádza cez hranice, kde nikdy nevie, čo sa môže stať. Ja sa tejto práci klaniam, tak ako mnohým iným, keď robia dobre. Keby som ja mal ísť niekam kamiónom, rád by som si prešiel severské krajiny. Užíval by som si krajinu tak, ako si ľudia u nás doma, cez koronu, užívajú mňa – pretože pracujem doma.

Byť kamionistom je životný štýl

Oľga Belešová

Oľga Belešová je herečka, moderátorka. Na RTVS už štvrtý rok moderuje reláciu Generácia – zlaté roky života.

1. Kamiónov je veľmi veľa. Pred 30-timi rokmi tých kamiónov na cestách tak veľa nebolo. Väčšina vecí sa prepravovala nákladnými vlakmi. Nechápem, prečo sa od toho upustilo. Myslím si, že to by pomohlo odľahčiť dopravu.

2. Ja poznám kamionistku. Možno jedinú kamionistku zo Slovenska, ktorá je seniorka. Nakrúcali sme s ňou reláciu. Môžem povedať, že to je jedna dobrodružná osoba. Myslím si, že aj muži, kamionisti, sú ľudia, ktorí túžia po dobrodružstve. Túžia po spoznávaní krajín, ale musia byť aj seriózni a zodpovední, lebo majú obrovskú zodpovednosť za tovar, ktorý prepravujú. Musia radi šoférovať. Kamionistka nám porozprávala, že to bola jej celoživotná túžba – kamiónom precestovať svet, a to sa jej splnilo. Musí to byť veľmi náročné hodiny a hodiny šoférovať a byť v strehu. Musíte ovládať predpisy aj cudzích krajín. Často ste v nepohodlí. Ona tvorila tím s mužom. Ukazovali nám, ako sa na cesty pripravujú. Do mraziaku si berú so sebou jedlo. Byť kamionistom, to musí byť aj životný štýl.

3. Pokojne by som sa nechala nahovoriť na jeden turnus – tri mesiace cestovať po svete kamiónom. Muselo by to byť možno spojené aj s nejakou skúsenosťou, o ktorú by som sa podelila s ostatnými. Ja som predsa len herečka a novinárka a rada sa podelím o nejaké zážitky, ktoré zažijem. Možno tie tri mesiace som prehnala, povedzme tri týždne. Toto dobrodružstvo by som aj nejakým spôsobom zaznamenala. Môj vytúžený cieľ sú severské krajiny – Nórsko a Švédsko. Aj Francúzsko a Taliansko by som chcela spoznať z výšky kamióna. Ten pohľad z výšky je úžasný. Je to iný pohľad než z osobného auta.

BLAHOŽELÁME

K PÄŤDESIATKE!

PNEUSERVIS

Vážené kolegyne,vážení kolegovia,

blížia sa vianočné sviatky, aj koniec ďalšieho roka. Pri každoročnom koncoročnom bilancovaní sa vždy snažíme vo vedení nájsť v kalendári výnimočný medzník, ktorý firmu posunul o krok ďalej. Tento rok to robiť nemusíme, pretože celý rok 2020 bol výnimočný. Aj keď nie v pozitívnom zmysle slova. Pandémia nepoznaného vírusu sa prevalila celým svetom ako ničiaca vlna cunami a brala ľuďom to, čo vďaka pokroku medicíny považujú dnes v civilizovanom svete za samozrejmosť – nielen zdravie, ale aj životy. Ľudia boli vydesení, ale zdravotníci, učitelia, policajti a my spolu s vami, našimi vodičmi, sme nemohli zostať zaskočení.

Všetkých nás ovplyvnila situácia, na ktorú sme neboli pripravení, a ktorú sme si ani nevedeli predstaviť, že môže prísť. Zo dňa na deň sme museli riešiť zavretie škôl, škôlok, obchodov, reštaurácií, všetkého okolo nás, jednoducho sa svet zastavil.

Pavol Kosík,
generálny riaditeľ spoločnosti

Vy, naši vodiči, naši zamestnanci ste však museli zostať v prvej línii a zabezpečiť zásobovanie ľudí v našej krajine. Tento rok ukázal, že význam vašej každodennej práce je momoriadne dôležitý. Máte za to náš obdiv a veľkú vďaku.

Ďakujeme všetkým zamestnancom NAD-RESS Senica, a. s., že sme vďaka vám zvládli asi najšpecifickejší rok 2020.

Pre nás ste hrdinovia VY – naši vodiči a vy – naši zamestnanci, ktorí aj napriek prvotnému strachu ste zostali všetci v práci a zabezpečovali dopravu pre všetkých.

ĎAKUJEME VÁM a prajeme vám do nového roku 2021 hlavne pevné zdravie, k tomu šťastie, lásku, silu, pozitívne myslenie a radosť zo života.

NADRESÁČIK – noviny pre zamestnancov NAD-RESS Senica, a. s., vydáva: NAD-RESS Senica, a. s. Adresa vydavateľa: NAD-RESS Senica, a. s., Železničná 329/21, 905 01 Senica.
Telefón: +421/34/694 26 13, e-mail: sekretariat@nadress.sk. Vedúci redakčnej rady: Ing. Pavol Kosík. Redakčná rada:Ing. Hana Búzeková, Ing. Pavol Cibulka, Barbora Žiačiková.
Hlavní redaktori: Ján Blažej, Kristína Brezová. E-mail: nadresacik@nadress.sk. Redakčná a grafická príprava: Advantage, spol. s r. o., Bratislava. Foto: archív NAD-RESS Senica, a. s.
Uzávierka čísla: 14. 12. 2020, ZADARMO, náklad: 500 kusov.