

Lekkie zestawy, ciężkie ładunki

W niewielkim Krzecznowie koło Świdnicy, niemal u podnóży Śląży, swoją siedzibę i bazę ma firma Pol Mack Poland. To prężne rodzinne przedsiębiorstwo zajmujące się międzynarodowym transportem ciężarowym od niemal 30 lat. Firma nie tylko wozi towary, ale też sama dba o swoje pojazdy. Dysponuje świetnie wyposażonym serwisem aut ciężarowych i doświadczonymi mechanikami.



„Jesteśmy innowacyjną i niezależną firmą transportowo-spedycyjną, która specjalizuje się w transporcie drogowym ładunków całopojazdowych, neutralnych, a także materiałów niebezpiecznych (ADR). Nasz zespół powstał z pasji i zamiłowania do tego, co robimy, dzięki czemu możemy zaproponować swoim kontrahentom znacznie więcej niż rzetelną realizację zleceń” – takie zdanie można znaleźć na powitalnej stronie internetowej Pol Macku. Po rozmowie z jego szefem, **Kamil Skrzypek**, szybko dochodzi się do przekonania, że to zdanie określa całą filozofię tego biznesu.

NAJPIERW BYŁY CYTRUSY

Firmę w 1989 roku założył **Władysław Skrzypek**, człowiek, który w tamtym czasie przemian, jakie następowały w naszym kraju, dostrzegł dla siebie szansę. Już kilka lat wcześniej był tzw. prywaciarzem i prowadził różne przedsięwzięcia. W 1985 roku założył hurtownię owoców cytrusowych i korzystając ze swoich kontaktów w Grecji, zaczął importować do Polski pomarańcze i manda-

ryny. W tym celu kupił pierwszy samochód ciężarowy marki Scania i dwuosioową naczepę chłodniczą. Wypuszczony socjalistyczną gospodarką rynek wchłaniał każdą ilość cytrusów, więc interes szybko się rozwijał. Pojawili się też nowi dostawcy owoców w Hiszpanii.

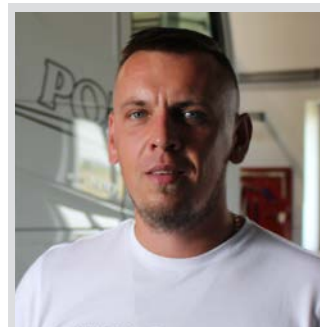
Razem z firmą rósł także jej tabor transportowy, w którym pojawiły się ciągniki siodłowe Scania i Volvo. By nie jeździć „na pusto” Władysław Skrzypek zainteresował się pozyskiwaniem ładunków do krajów, z których odbierał owoce. Szybko okazało się, że transport międzynarodowy to intratne zajęcie i od 1991 roku Pol Mack stał się firmą stricte transportową. W latach 90. ciężarówki dolnośląskiej firmy zaczęły wozić dużo ładunków do Rosji – do Moskwy, Rostowa nad Donem, a nawet do położonej 1500 km za Uralem Ufy. – W 1996 kupiliśmy pierwszą nową naczepę chłodniczą Schmitza – miała podnoszoną pierwszą oś, zawieszenie na poduszkach i ABS. Wtedy to był „full-wypas” – wspomina Kamil Skrzypek, syn założyciela Pol Macku, który dzisiaj zarządza firmą. – Mieliliśmy wtedy

chyba 8 samochodów, głównie Volvo i Scania.

NA CZYSTYM OLEJU

Dobre czasy dla transportowców w Rosji jednak się skończyły. Kiedy zaczęły się problemy gospodarcze tego wielkiego kraju, siłą rzeczy odbiło się to także na naszych przewoźnikach. – *Samochody stały nawet miesiąc w urzędzie celnym w Moskwie. To nie miało żadnego sensu ekonomicznego. Wróciliśmy na zachodnie kierunki – opowiada Kamil Skrzypek. – Zaczęliśmy jeździć głównie do Hiszpanii, Niemiec i Włoch. W tym czasie próbowaliśmy różnych samochodów i naczep.*

Władysław Skrzypek w środowisku transportowym stał się wtedy znany jako kolekcjoner Scanii V8. Do taboru Pol Macku trafiał zawsze pierwszy ciągnik siodłowy tego typu, jaki szwedzki producent wprowadzał na nasz rynek. Te samochody przejeżdżały po milion kilometrów, zanim trzeba było w nich cokolwiek robić z silnikiem. Teraz jest inaczej. – *Zanim kupimy nowe ciągniki, przez kilka tygodni dokładnie testujemy je na naszych trasach. Zbieram*



KAMIL SKRZYPEK
szef Pol Macku

– *W naszej flocie jeździ 60 ciągników siodłowych DAF, Volvo i Scania. Wyznajemy zasadę, że „jak się dba, tak się ma” – nikt tak nie zadba o nasz sprzęt jak my sami.*

też opinie od innych użytkowników – mówi Kamil Skrzypek. – *Dzisiaj w naszej flocie jeździ 60 ciągników siodłowych DAF, Volvo i Scania. Wyznajemy zasadę, że „jak się dba, tak się ma” – nikt tak nie zadba o nasz sprzęt jak my sami, dlatego sześć lat temu zdecydowaliśmy się na wybudowanie własnego warsztatu, w którym sami zajmujemy się obsługą serwisową i naprawami wszystkich pojazdów. Na przykład olej w silnikach wymieniamy co 45 tys.*



Założyciel firmy, Władysław Skrzypek, w środowisku transportowym stał się znany jako kolekcjoner Scanii V8.



Korzyści wynikające z eksploatacji lekkich naczep Bergera skłoniły przewoźnika do wymiany całego taboru. Dzisiaj wszystkie naczepy Pol Macku to produkty tej marki.

km, a nie jak zalecają niektórzy co 90 czy 100 tys. km. Dlaczego? A chciałby pan jeść frytki smażone na tygodniowym oleju?

SERWIS W BAZIE

Ten „warsztat” to duża (ponad 400 m²) i świetnie wyposażona hala, której nie powstydziłby się żaden serwis renomowanych marek. Mieści się w niej jednocześnie kilka pojazdów ciężarowych. Nie ma wprawdzie kanału, ale właściciele Pol Macku postawili wysoki obiekt i wykorzystują nowoczesne, zdalnie sterowane hydrauliczne podnośniki Stertil Koni, które umożliwiają podniesienie na wysokość roboczą każdego pojazdu w dowolnym miejscu. Z boku hali znajduje się też całkiem bogaty magazyn

części zamiennych, urządzenia do wymiany olejów, a także kompletny serwis oponiarski, z montażownicą i wyważarkami. – Pracuje tutaj stale dwóch mechaników, a jak trzeba, to i ja do nich dołączam. Robimy naprawy i serwis aut ciężarowych już tyle lat, że dajemy sobie radę ze wszystkim. Poza tym wykonujemy to lepiej i taniej niż niejeden autoryzowany serwis – dodaje K. Skrzypek. – Wiele rzeczy robimy zapobiegawczo, np. wymianę sprzęgła – wtedy kiedy ciężarówka ma określony przebieg – nie czekamy, aż „padnie” na drodze. Radzimy sobie także z remontami silników. To wszystko powoduje, że nasi kierowcy mogą bez obaw o stan techniczny jechać w każdy zakątek Europy.



Hydrauliczne podnośniki Stertil Koni umożliwiają podniesienie na wysokość roboczą każdego pojazdu w dowolnym miejscu.

Kamil Skrzypek transport ma niejako we krwi. Uczył się go od dziecka w firmie i w domu. Większość działań Pol Macku to efekty własnych doświadczeń. Podobnie jest z doborem naczep. – Przeciwczyliśmy niemal wszystko, co się nadaje do obsługi naszych zleceń – kontynuuje przewoźnik. – Mieliśmy naczepy Schmitz i Krone. Mieliśmy też pojazdy Wieltonu, bo były polskie i bardzo mocne. Były też dość ciężkie, co ograniczało ładowność naszym zestawom, a my musimy zabierać jak najcięższe ładunki. Parę lat temu zaczęliśmy testować naczepy austriackiego Bergera. Skusiła nas ich niska masa własna, trzeba było jednak je sprawdzić. Po kilkutygodniowych testach kupiliśmy cztery takie naczepy. Trafiły na siodła ciężkich Scanii V8, żeby poprawić ich bilans ładowności.

LEKKIE, ALE MOCNE

Szefowie Pol Macku pilnie obserwowali, co się dzieje z nowymi naczepami – Berger był jeszcze kilka lat temu dopiero raczkującym na naszym rynku producentem. Rychło okazało się, że jego naczepy są nie tylko lekkie, ale też – tak jak obiecywał importer – mocne i odporne na trudy ciężkiej eksploatacji. W zależności od ciągnika, ładowność poszczególnych zestawów wzrosła od 800 do 1500 kg, a kierowcy chwalili dobrą trakcję

austriackich naczep. Zauważalnie spadło też zużycie paliwa. – Żeby nie obciążać na postoju poduszek zawieszenia nasze naczepy na parkingu stoją na rozkładanych nogach podporowych – mówi Kamil Skrzypek. – Zamówiłem więc takie dodatkowe podpory i stwierdziłem, że samo je sobie zamontujemy. Kiedy do nas dotarły, okazało się, że mimo iż mamy świetne narzędzia, nie jesteśmy w stanie przewiercić ramy, by je zamocować śrubami. Musiałem kupić specjalne wiertła z węglików spiekanych, by to zrobić.

Wszystkie korzyści wynikające z eksploatacji lekkich naczep Bergera skłoniły przewoźnika do wymiany całego taboru. Dzisiaj wszystkie naczepy Pol Macku to produkty tej marki. Mają firmowe barwy firmy z Krzczonowa – białe plandeki i czerwone ramy podwozia, a także podnoszone dachy. – Podoba mi się prostota wielu zastosowanych w nich rozwiązań, dobry dostęp do części zamiennych i odporność. My nie wozimy „lekką”, a mimo to po nawet po naczepach, które pracują u nas już ponad cztery lata nie widać specjalnie zużycia. Mają dużo punktów mocowania ładunku, co ułatwia kierowcom pracę i skraca czas, jaki jest na to potrzebny – opowiada Kamil Skrzypek. – W tej chwili mamy naczepy standardowe i meggi. Część z nich ma coilmuldę do wożenia stali w zwojach. W najnowszych trzyosiowych naczepach zamawiamy system podnoszenia dwóch osi, co pozwala nam przy pustych przejazdach oszczędzać opony i paliwo. Kupiliśmy też niedawno 14 naczep dwuosiowych na wzmocnionych osiach. Wyniki z ich użytkowania wyglądają obiecująco – pusty zestaw waży zaledwie 13,5 tony. Ładujemy na nie spokojnie 25,5 tony i mieścimy się w normach nacisków na oś. W porównaniu zużycia paliwa zestaw z dwuosiową naczepą jest o litr lepszy od tego z trzyosiową. A do tego płacimy niższe myto.

Sławomir Rummel
Fot. Autor, Pol Mack