



Sprzęt musi na sobie zarobić

Szczecińska spółka Baltic Forwarding Company należy do największych firm transportowo-spedycyjnych na Pomorzu Zachodnim. Jej flota składa się z ponad osiemdziesięciu zestawów drogowych przeznaczonych do transportu kontenerów oraz ładunków drobnicowych.

Grzegorz Rutka (tekst i zdjęcie), BFC (zdjęcia)



Cezary Sylwestrzak zdecydował się na zakup naczepek BERGERecotrail, ponieważ pozwalają one na przewiezienie nawet dwóch ton ładunku więcej

Rodzinna firma Baltic Forwarding Company Sp. z o.o. założona została w 1990 roku w Szczecinie. Z racji położenia, podstawą jej działalności są przeładunki i obrót towarami na styku transportu morskiego i lądowego. Oprócz działalności strictly transportowej i przeładunkowej, BFC zajmuje się również składowaniem, konfekcjonowaniem i paletyzowaniem różnego rodzaju towarów. Firma dysponuje własnym nabrzeżem portowym, terminalem kontenerowym, magazynami oraz urządzeniami przeładunkowymi. Od kwietnia 2009 działa także Agencja Celna BFC.

— Jeśli chodzi o transport kontenerów, to w chwili obecnej około 80% naszych zestawów obsługuje porty w Hamburgu, Bremerhaven, Antwerpii i Rotterdamie. Pozostałe 20% jeździ do i ze Szczecina. Ładunki drobnicowe wozimy głównie na trasach łączących północ z południem Europy, głównie na kierunku Niemcy-Włochy,

mówi Cezary Sylwestrzak, Prezes BFC.

Ostatnio można zauważyć, że coraz częściej kontenerowy transport drogowy jest wypierany przez połączenia kolejowe. W związku z tym od pewnego czasu zaczęliśmy specjalizować się w kontenerowym przewozie ładunków masowych.

Konfekcjonowanie i sam przewóz już skonfekcjonowanych towarów, takich jak np. nawozy sztuczne jest dość drogi, stąd rosnące zapotrzebowanie właśnie na kontenerowy przewóz ładunków sypkich. Do tego celu zakupiliśmy już kilka specjalistycznych samowładowczych naczepek podkontenerowych, wyjaśnia Cezary Sylwestrzak.

ZNACZĄCA część przewożonej przez firmę drobnicy stanowi stal zbrojeniowa. Jest ona transportowana z niemieckich hut do odbiorców m.in. we Włoszech i w Polsce. Z myślą o tego typu ładunkach w ubiegłym roku firma zakupiła jedenaście austriac-

kich naczepek kurtynowych BERGERecotrail. Naczepek te, dzięki swojej wyjątkowej konstrukcji są dużo lżejsze od standardowych pojazdów tego typu.

— W przypadku takich ładunków jak stal, przy transpo-

rtach której zarobek jest uzależniony od każdej przewiezionej tony, dysponowanie naczepekami o niższej masie własnej daje nam przewagę nad konkurencją. Jeśli ładunek zostanie dobrze rozłożony na wszystkie osie zestawu,

to możemy załadować na Bergera około 26-27 ton stali zbrojeniowej, czyli nawet o dwie tony więcej niż na naczepę konkurencyjną. Mimo, iż austriackie naczepek są droższe od standardowych wyrobów oferowanych przez konkurencję, to zwiększone możliwości transportowe jakie oferują dość szybko zrekompensują większy wydatek poniesiony przy ich zakupie, mówi Prezes BFC.

— **NA POCZĄTKU** musieliśmy przyzwyczaić się do pewnej elastyczności naczepek BERGERecotrail. Jest to szczególnie widoczne podczas załadunku, gdy nierówno obciążona konstrukcja w widoczny sposób ugina się. Szybko jednak przekonaaliśmy się, że tak naprawdę nic złego się nie dzieje, a naczepa po równomiernym załadunku od razu wraca do „normy”. Jej elastyczność jest także odczuwana przez kierowców podczas jazdy. Taka naczepa płynnie reaguje na wszelkie nierówności nawierzchni, co podnosi komfort jazdy. Jak do tej pory, nie mieliśmy żadnych problemów w naczepekami BERGERecotrail. Bardzo wysokiej jakości materiały użyte do ich budowy oraz przemyślana konstrukcja powodują, że nic w nich nie pęka i nic się nie łamie. Z pewnością coś więcej będzie można o nich powiedzieć po upływie trzech lat, kiedy naczepek będą miały przebieg rzędu 300-400 tysięcy kilometrów, wyjaśnia Cezary Sylwestrzak.

W tym miejscu warto wspomnieć, że firma Berger Fahrzeugtechnik GmbH od ponad 20 lat specjalizuje się w produkcji wyłącznie lekkich naczepek, a BERGERecotrail powstał w wyniku wieloletniego projektu którego celem była optymal-

zacja masy własnej pojazdu. Na rynku można spotkać nawet kilkunastoletnie lekkie naczepek rodem z Rattenbach, które przy właściwej eksploatacji wiernie służą swoim użytkownikom.

OBECNIE tabor Baltic Forwarding Company składa się w przeważającej liczbie z ciągników marki Volvo. Najstarszy zestaw z naczepą kurtynową ma pięć lat.

Oprócz tego w firmie jeździ także 16 Scanii oraz 15 DAF-ów, które głównie ciągną naczepek podkontenerowe marki Kögel oraz Sommer. Wśród nich są także naczepek z agregatami prądotwórczymi umieszczonymi na ramie, pozwalające na przewóz kontenerów chłodniczych, oraz wspomniane już podkontenerówki z hydraulicznie podnoszoną ramą marki LAG i MAF.

— Wychodząc z założenia, że „tylko bogatych stać na kupowanie taniego sprzętu”, przez lata naszej działalności sami przekonaaliśmy się na jakich produktach możemy polegać. Ciągniki pracują u nas nawet 12 lat. Po 5-6 latach intensywnej obsługi tras z naczepekami kurtynowymi, auta trafiają następnie na linie kontenerowe, gdzie kursy nie są już tak intensywne. Pod koniec służby mają one więc z reguły nie więcej niż 1,5 mln. km przebiegu, mówi prezes Sylwestrzak. Ich właściwy stan techniczny jest na bieżąco utrzymywany przez nasz warsztat, dodaje.

O STAN ogumienia w firmowej flocie dba firma Michelin, której specjaliści co miesiąc dokonują inspekcji wszystkich opon zarówno w ciągnikach jak i naczepek. Sprawdzany jest stan opon, głębokość bieżnika oraz ciśnienie w oponach. Zgodnie z przyjętym założeniem cały tabor porusza się na ujednoliconym ogumieniu klasy premium. Pozwala to np. na bezproblemowe użyczenie zapasu na trasie innemu pojazdowi z licznej floty BFC.

Mimo, iż w chwili obecnej polscy przewoźnicy dominują w Europie, to łatwo przewidzieć, że ten stan nie potrwa wiecznie. W kolejnych latach koszty zatrudnienia kierowców w Polsce zbliżą się do tych panujących na zachodzie kontynentu. Wtedy konkurować na europejskim rynku przewozowym będzie znacznie trudniej, a w walce o każde euro zarobku będą mogły pomóc choćby takie naczepek jak BERGERecotrail, w które zainwestowała szczecińska spółka Baltic Forwarding Company. □



Ażurowa rama charakteryzująca konstrukcję BERGERecotrail, wykonana jest z trwałszych stopów 5700, dzięki czemu naczepa waży tylko 4.740 kg