

SPEDYCJA, TRANSPORT, SERWIS

TEKST: Jacek Dobkowski
ZDJĘCIA: T&M

Z Arkadiuszem Milewskim, z zarządu Przedsiębiorstwa Spedycyjno-Transportowego Spedex ze Stobna koło Piły w województwie wielkopolskim rozmawia Jacek Dobkowski.

Jacek Dobkowski: – Spedex ma w nazwie „Przedsiębiorstwo Spedycyjno-Transportowe”. W praktyce to bardziej spedycja czy transport?

Arkadiusz Milewski: – *I to, i to, ciężko powiedzieć, co przeważa. Patrząc na obroty, to chyba bardziej spedycja.*

JD: – Czyli spedycja jest bardziej dochodowa?

AM: – *Nie, bardziej jest rozbudowana, tak to się „naturalnie” rozwinęło.*

JD: – Sporo mówi się ostatnio o pakiecie mobilności. Czy pakiet zagraża transportowcom już teraz?

AM: – *Myszę, że to jest odłożone w czasie. W tej chwili, przynajmniej dla naszego sposobu pracy w Europie, raczej pomoże.*

JD: – Pomoże?

AM: – *Tak. Jeżeli kierowca może co dwa tygodnie pod rząd zrobić skróconą pauzę tygodniową, to dla nas jest na plus. Nie muszą kierowcy*



Arkadiusz Milewski: – *Firma wystartowała 1 lutego 1989. Zaczynał mój tata, Bolesław, który cały czas jest prezesem*

co dwa tygodnie ściągać do kraju, mogą co trzy. Oczywiście jeżeli kierowca chce w takim systemie pracować. Jeżeli jeżdżą za granicą dwa tygodnie, to w ogóle nie ma żadnego problemu. A też w takim systemie pracujemy. Wydłużony czas zjazdu na bazę jest także na plus. Przepisy te weszły teraz, 20 sierpnia. My nie trzymamy ani kierowców ani pojazdów za granicą po trzy miesiące. Sądzę, że obecnie firmy zmian jeszcze tak nie odczują. To się stanie za 18 miesięcy, kiedy wejdą drastyczne przepisy odnośnie rozliczania kierowców, kiedy na przykład trzeba będzie ściągać samochody co osiem tygodni na bazę. Wtedy rynek zdefiniuje się na nowo.

JD: – Ściąganie samochodów do bazy nie jest za bardzo ekologiczne.

AM: – *Myszę, że transport w ogóle nie jest ekologiczny, jak się spojrzy na jego strukturę w Europie. Zjazdy na bazę jeszcze bardziej popsuje ten bilans.*

JD: – Skoro weszliśmy na modny obecnie temat, co pańskim zdaniem można zrobić? TIR-y na tory, a przynajmniej naczepy?

AM: – Jest to jakiś sposób, ale wydaje mi się, że nie do końca tak ekologicznie działa. Jest gdzieś punkt przeładunkowy, ktoś musi się cofnąć 200 kilometrów na terminal, potem może znowu się cofnie z terminala rozładunkowego, więc ciężarówki i tak dalej jeżdżą. Nie wiem, jak wygląda bilans energetyczny tego wszystkiego, ale na razie pod względem czasu transport na kołach wygrywa. Jest od drzwi do drzwi i na pewno. Pociągi muszą przestrzegać rozkładów jazdy, a towarowe nie mają priorytetu. Znam firmę, która się tym zajmuje, opóźnienia pociągów się zdarzają i to spore.

JD: – Koronawirus to aktualny temat?

AM: – W tej chwili to nie jest jakiś problem, ale wiadomo, że w następnych miesiącach sytuacja może się pogorszyć. Zgadza się, zapotrzebowanie na transport trochę spadło, ale z drugiej strony trzeba to będzie nadrobić. Sierpień zawsze był w Europie czasem urlopów i zawsze trzeba to brać pod uwagę.

JD: – Jakie są jeszcze dokuczliwe sprawy dla branży transportu drogowego?

AM: – Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych podnosiło niedawno temat nieuczciwych spedycji, które nie mają kapitału i krótko funkcjonują na rynku. W tym czasie, że tak powiem, wierzycieli „natną” na parę milionów i później nagle znikają, a przewoźnicy z tym zostają. Jest też powiązana z tym kwestia płatności. Zastanawiamy się, czy nie byłoby dobrym rozwiązaniem, żeby za płatność odpowiadał przede wszystkim nadawca towaru, tak jak dzieje się na przykład we Francji. To byłoby zabezpieczenie. Nadawca by się dwa



razy zastanowił, czy korzystać z taniego pośrednika, czy jednak ze sprawdzonego, z jakimś standingiem na rynku. Podobnie jest w Polsce w budownictwie, developer musi gwarantować płatność. Kolejny temat – magnesy, kombinacje z czasem pracy. Kary są za niskie. Szacuję, że przewoźnicy korzystający z różnych „pomocy” są tańsi około 8-10 procent od nas.

JD: – Na waszej stronie internetowej można wyczytać, że działacie just in time.

AM: – Taki jest wymóg czasów.

JD: – A jeśli zdarzy się korek, wypadek, zamieć śnieżna?

AM: – To są rzeczy niezależne od nas, nie jesteśmy w stanie ich przeskoczyć. Klient musi to zrozumieć, jeżeli mamy wyliczony czas na styk.

JD: – Na wspomnianej stronie wiszą też ogłoszenia, kierowca międzynarodowy, kierowca krajowy. Dalej potrzeba ludzi?

AM: – Dobrych kierowców każdy potrzebuje.

Nie mówię, że mam złych, jestem zadowolony z kierowców, ale wiadomo, że jeżeli firma chce się rozwijać, musi zatrudniać nowych pracow-

ników. Obecnie mamy około 60 osób, ponad połowa to kierowcy.

JD: – Co z wymaganiami płacowymi kierowców?

AM: – Myślę, że się nic nie zmieniło. Wymagania zawsze się pojawiają, kwestia rozmowy i zrównoważenia tego tematu. Nie zawsze chodzi o element płacowy, także na przykład o system pracy, częstotliwość powrotu do domu. Obie strony muszą wykazać się elastycznością.

JD: – Serwis obsługuje wszystkie marki?

AM: – Głównie MAN-y, Mercedesy, DAF-y, inne marki oczywiście też. Zakres jest pełny, mamy swoje samochody, musimy sobie radzić. Najwięcej pracy serwis ma pod koniec roku i przed wakacjami, jednak w transporcie skoki i dolki są bardziej odczuwalne.

JD: – A z jakich marek samochodów korzysta Spedex?

AM: – Mamy tylko MAN-y. Kiedyś mieliśmy także inną markę, ale nie sprawdziła się pod względem awaryjności.

JD: – Skąd takie przywiązanie to MAN-a?

AM: – Tak wyszło, kwestia również historii. Ojciec zaczynał karierę z MAN-ami w latach 70., na kontrakcie w Libii. Znamy te samochody, wiemy jakie mają bolączki, jakie problemy, są dla nas najłatwiejsze do obsługi i naprawy.

JD: – Jest własna stacja paliw, więc samochody są tankowane na miejscu.

AM: – Tak, tym bardziej że mamy też samochody jeżdżące tylko po kraju. Jest to lokalna stacja przy drodze Pila – Trzcianka.

JD: – A dalej od Pily, czym kieruje się pan przy wyborze kart paliwowych?

AM: – Dostępnością stacji i ceną. Ciężko sobie wyobrazić pracę bez kart paliwowych.

JD: – Dziękuję za rozmowę.

