

Zwierzęce podróże

Z krowami w zakręt trzeba wchodzić bardzo łagodnie, pojazd z prosiakami sprawia mniej problemów

- jest bardziej stabilny. Z siedlecką firmą Marwer zwierzęta podróżują m.in. dwoma nowymi Actrosami.

Ich kierowcy doskonale wiedzą, że ten rodzaj transportu wymaga szczególnych umiejętności ▶

Bezproblemowo w akcji

Należący do firmy Marwer nowy Actros Euro VI z naczepą sprawdził się w najcięższych trasach w Azji Środkowej



MARWER

www.marwer.com.pl

PL

WSI-88F2

MARWER



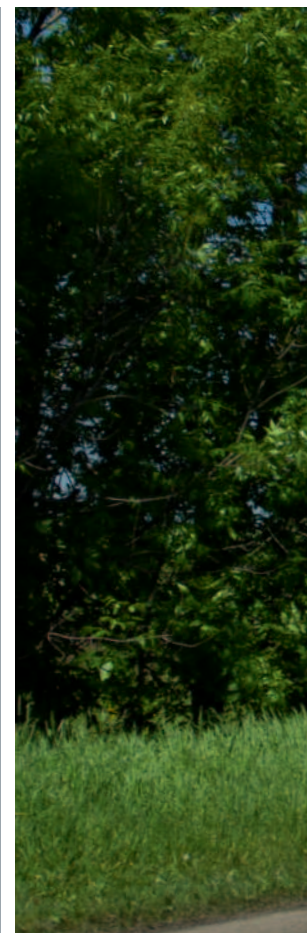
Fan nowego Actrosa: Michał Wereszczyński, pełnomocnik firmy Marwer, już pod wpływem pierwszego wrażenia zdecydował o kupnie nowych Actrosów – i od razu z powodzeniem wystąpił je do Uzbekistanu

TRANSPORT SPECJALISTYCZNY ___ Jak się jeździ ze zwierzętami? To zależy. Z krowami jest gorzej, prościej ze świniami. Kiedy naczepa ma załadowane cztery pokłady, jest bardziej stabilna, krowy muszą mieć więcej przestrzeni, a że są duże, to i cały ładunek zachowuje się inaczej, mniej przewidywalnie. – Trzeba wiedzieć, że z krową inaczej się wchodzi w zakręt, ze świnia inaczej – opowiada Zbigniew Sala, kierowca z siedleckiej firmy Marwer, który od sześciu lat prowadzi ciągniki z żywym ładunkiem. Jego ojciec ma gospodarstwo, więc Sala wie, jak obchodzić się z inwentarzem. To ważna kwestia w przypadku kandydatów na kierowców takich transportów. – Jak się tego nauczyć? Włożyć gumki i działać... – śmieje się Sala. – Ale tak na poważnie, faktycznie dobrze coś wiedzieć o zwierzętach. Przecież rozładunkiem i wyładunkiem zajmuje się kierowca, który musi być także opiekunem zwierząt, a czasem nawet weterynarzem. Jednym z elementów wyposażenia kabiny jest apteczka z lekami weterynaryjnymi.

Zanim można przejąć trasę, trzeba przejść specjalne przeszkolenie, nie tylko z techniki jazdy, ale i z obsługi naczepy, której mecha-

■ **MARWER PRZEDSIĘBIORSTWO TRANSPORTOWE**

Firma Marwer została zarejestrowana w sierpniu 1985 roku w Siedlcach pod nazwą „Usługi Transportowe Marek Wereszczyński”. Przedsiębiorstwo posiadało wówczas jeden samochód ciężarowy z przyczepą i świadczyło usługi w Polskiej Spedycji Krajowej. Za kierownicą siedział sam właściciel. W 1987 r. Wereszczyński zamienił ciężarówkę na ciągnik siodłowy z naczepą do przewozu cementu, co okazało się doskonałym posunięciem. W 1989 r. firma poszerzyła swoją ofertę o transport międzynarodowy, a w 1992 r. całkowicie zrezygnowała z kursów po kraju, współpracując z niemieckim spedytorem BDS. Od 1998 r. właściciel zmienił nazwę na Marwer Przedsiębiorstwo Transportowe. Jednocześnie firma zaczęła specjalizować się w przewozach chłodniczych, a w 2007 r. poszerzyła ofertę o długodystansowy transport zwierząt. Po śmierci Marka Wereszczyńskiego w 2011 r. firmę przejęła jego żona, Ewa Wereszczyńska. Obecnie większość przewozów odbywa się na trasach Europy Zachodniej, krajów WNP i Azji. Marwer jest częścią grupy transportowej, w skład której wchodzi jeszcze firma Imperial należąca do Michała Wereszczyńskiego i Lemar należąca do jego siostry, Martyny Melaniuk oraz jej męża Mateusza Melaniuka. W grupie jeździ 60 zestawów, w tym osiem do przewozu zwierząt. Firmy zatrudniają łącznie ok. 80 kierowców. Firma Marwer przez wiele lat była zarejestrowana pod numerem 1 w Zrzeszeniu Międzynarodowych Przewoźników Drogowych.
www.marwer.com.pl



nika nie należy do mało skomplikowanych. Ustawianie i zabezpieczanie pokładów, przegród, regulacja wentylacji – tego wszystkiego nie ma w normalnych naczepach. Dlatego obowiązuje zasada „mistrz-uczeń”: doświadczeni przekazują wiedzę tym, którzy są gotowi na takie wyzwanie.

– Ci kierowcy to elita, najlepsi z najlepszych, tych kilkunastu chłopaków, którzy jeżdżą ze zwierzętami, to stała ekipa, nikt się nie wykrusza – mówi z dumą Michał Wereszczyński, pełnomocnik firmy Marwer, którą prowadzi jego mama Ewa, a założył jego ojciec Marek jeszcze w 1985 r.

Wszystko zaczęło się od jednego samochodu i transportu krajowego, ale decyzja o tym, by firma ruszyła za granicę, zapadła bardzo szybko, bo już w 1989 r. Na początku bez wyraźnej specjalizacji – drobnica, cysterny z parafiną na Białoruś, transporty chłodnicze. W końcu na długi czas stanęło na przewozach chłodniczych – dziś z Siedlec rusza w świat 50 zestawów z naczepami-chłodniami, jadąc z owocami i warzywami głównie na Wschód, do Rosji czy Kazachstanu.



Mało autostrad, wiele kilometrów

Nowe Actrosy Marwera jeżdżą głównie w trasy na Wschód, do Rosji i dalej

- Transportem zwierząt zainteresowaliśmy się w 2007 r. Widzieliśmy, że trwa boom na połączenia z Rosją, z którego korzystali zachodni przewoźnicy. Widać było na drogach duży ruch głównie niemieckich i holenderskich ciągników ze specjalistycznymi naczepami, ciągnących na Wschód. To przykuło naszą uwagę, zaczęliśmy się temu przyglądać - opowiada Wereszczyński, który ma także własną firmę „Imperial”, wchodzącą w skład grupy transportowej pod flagą Marwera. - Najpierw zaczęliśmy jeździć jako podwykonawca dla jednej z niemieckich firm - w kwietniu 2007 r. nasz pierwszy transport pojechał do Rosji. W tej branży nie jest łatwo pozyskać nowych klientów. To zamknięty krąg, więc o własne umowy było trudno. Ale powoli zyskiwaliśmy renome, stawaliśmy się znani jako spedycy zwierząt i dostaliśmy pierwsze zlecenia. Z niektórymi firmami współpracujemy już ponad sześć lat.

Obecnie z logo Marwera na spojlerze kursuje osiem zestawów wyposażonych w specjalistyczne trzy- i czteropokładowe naczepy do przewozu zwierząt. Wśród ciągników - dwa nowe Actrosy, jeden spełnia normę Euro V, a drugi Euro IV. Najnowocześniejsza i naj-

młodsza naczepa we flocie jest firmy Pezzaioli. Można w niej przewozić 600 sztuk prosiąt, 200 sztuk trzody chlewnej lub 33 sztuki bydła. Wszystkie naczepy są wyposażone w czujniki temperatury, poidła i wentylatory. Ta najnowsza, z której Michał Wereszczyński jest bardzo dumny, ma także własny agregat webasto, dzięki któremu w zimie na każdym pokładzie jest zawsze ciepła woda dla zwierząt. Wszystkie są przystosowane do długodystansowego transportu zwierząt zgodnie z obowiązującymi rozporządzeniami Wspólnoty Europejskiej. Zintegrowany system GPS umożliwia kontrolę przejazdu i temperatury wewnątrz naczepy bezpośrednio z biura. Można również kontrolować otwarcie i zamknięcie jej drzwi. W ramach wymiany sprzętu, w lipcu firma zacznie użytkować kolejne dwie nowe naczepy Pezzaioli - naczepy z roku 2007 pójdą w odstawkę.

- W przypadku chłodni jeździmy głównie na Wschód. Jeśli chodzi o zwierzęta - decyduje klient - opowiada Michał Wereszczyński. - Wschodu nie ma się co bać, choć te trasy wymagają wiedzy i doświadczenia. Wiadomo, że kierowca musi mieć informacje o potencjalnych ►



Przyjazny dla zwierząt i efektywny

W transporcie zwierząt Marwer stawia na specjalistyczną naczepę marki Pezzaioli

zagrożeniach, ale my się dobrze w tym czujemy. Przez pierwsze cztery miesiące 2013 r. Wschód był także głównym kierunkiem w transporcie zwierząt. Od maja zaczęły dominować kursy do Polski. Zaczęliśmy wozić prosiaki z Litwy, Łotwy, Danii, Niemiec i Finlandii, bo nagle zrobił się na nie popyt wśród naszych rolników.

Najbardziej egzotyczne trasy, w które wyruszały w tym roku należące do Marwera ciągniki z naczepami, to Kazachstan i Uzbekistan, dokąd trafia bydło hodowlane. Najdłuższy kurs to licząca ponad 13 tys. km pętla aż pod granicę z Kirgistanem. Były tam w tym roku dwa nowe Actrosy, które służą w firmie od pół roku. Jeden jest wyposażony w spełniający normę Euro VI silnik o mocy 350 kW, drugi osiąga moc 330 kW i spełnia normę Euro V. – Oba sprawdziły się doskonale – podsumowuje krótko Wereszczyński. – Miałem pewne obawy, związane z wysyłaniem w dalekie stopy tak nowoczesnego pojazdu, gdzie wcześniej nie wiadomo choćby, jak wygląda kwestia czystości paliwa. Ale zaufałem i jestem bardzo zadowolony, bo nic się nie dzieje.

– Jeździłem wieloma samochodami ciężarowymi. Nowy Actros? Przede wszystkim wygoda, wyjątkowo duża. A przy taki długich trasach to naprawdę ważne – dodaje Zbigniew Sala, kierowca, który już kilkakrotnie wyruszał do Azji z transportami zwierząt. Sala ma w firmie największe doświadczenie, to on poprowadził pierwszy zestaw wiozący zwierzęta do Rosji w 2007 r., i to on patrzył na ręce starszym wygom z tej branży.

Michał Wereszczyński o każdym transporcie zwierząt lubi wiedzieć z wyprzedzeniem co najmniej dwóch, trzech tygodni. Bo trzeba się do niego specjalnie przygotować, np. zrobić przegląd naczep, zaplanować całą logistykę. Ten rodzaj przewozów podlega restrykcyjnym przepisom Unii Europejskiej, które określają m.in. odpowiednią ilość odpoczynku dla zwierząt, ale i otwierają przed samochodami, które je transportują, szybkie ścieżki na granicach.

– Możemy jechać tylko przez 24 godziny, potem trzeba wyładować zwierzęta na specjalnych licencjonowanych punktach na odpocznik. Na każdym z nich czeka lekarz, podobnie jest podczas załadunku i rozładunku. Nie jest to prosty transport, to nie to samo, co

■ JAK EUROPA CHRONI ZWIERZĘTA PODCZAS TRANSPORTU

Zgodnie z uchwałą Rady Rolnictwa UE z dnia 27 czerwca 1995 r. czas trwania transportu zwierząt w zasadzie nie może przekraczać ośmiu godzin, ale może być wydłużony, jeśli środek transportu pozwala na zaopatrzenie zwierząt w ściółkę, w paszę, w wodę (poidła), ma przenośne przegrody i możliwość wietrzenia. Podczas transportu niezbędne są przerwy na odpoczynek, pojenie i karmienie. Po określonym czasie (przeciętnie 24 godziny w zależności od gatunku i wieku zwierząt) konieczna jest dłuższa przerwa w transporcie. Kwestie te reguluje także rozporządzenie Rady Wspólnot Europejskich Nr 1/2005 w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu oraz dyrektywa 91/621/EWG z 19 listopada 1991 r. Polskie prawo dość dokładnie określa warunki transportu zwierząt żywych oraz odpowiedzialność przewoźników. Podstawowe kwestie określa art. 24 ustawy z dn. 27 sierpnia 1997 r. o ochronie zwierząt, natomiast szczegółowy zawiera rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 30 czerwca 1998 w sprawie szczegółowych zasad i warunków transportu zwierząt. Jego celem jest zapewnienie, by zwierzęta podczas przewozu nie były narażone na cierpienie i śmierć.



Ciepła woda również w zimie

W naczepach marki Pezzaioli można automatycznie przestawiać ściany i podłogi, a czujniki temperatury, poidła i wentylatory dbają o to, by możliwie chronić zwierzęta

chłodnia – opowiada Zbigniew Sala. – Postoje i plan trasy, których musimy się trzymać, uzgadnia się z eksporterem. Te informacje pozwalają kierowcom, którzy bardzo dobrze znają większość kierunków, tak zaplanować przejazdy, żeby były najbardziej optymalne – mówi Michał Wereszczyński.

Na dalekie trasy Marwer wysyła pojazdy w obsadach dwuosobowych. Na Wschód zawsze ruszają w konwojach – jedzie co najmniej kilka samochodów. Wtedy jest bezpieczniej, jeden drugiemu może pomóc. Do Uzbekistanu pojechało pięć zestawów. Czasem we wspólną podróż wyruszają ciężarówki kilku firm.

– Jeszcze pięć lat temu po Kazachstanie czy Uzbekistanie jeździło się fatalnie, teraz drogi stają się tam coraz lepsze, powstaje także autostrada, beton, trzy pasy w każdą stronę, tyle że bez ogrodzenia. I trzeba uważać, bo potrafią się na niej pojawić np. krowy – wspomina kierowca nowego Actrosa.

W Marwerze ciężarówki Mercedes-Benz to wciąż jeszcze nowość, przez wiele lat trzon floty stanowiły ciągniki innych marek. W 2011 r. firma zdecydowała się na zakup 17 sprawdzonych Actrosów MP3,



Odpowiedzialność i fachowość

Zbigniew Sala należy do elity kierowców, doświadczenie w opiece nad zwierzętami zdobywał w rodzinnym gospodarstwie

a pod koniec 2012 r. – dwóch nowych Actrosów. Oba jeżdżą w transporcie zwierząt.

– Byłem na testach nowego Actrosa, tam jeździliśmy zarówno sprawdzoną, jak i debiutującą wersją ciągnika Actros. Nie ukrywam, że samochód wpadł mi w oko i kiedy pojawiła się możliwość zakupu, od razu się zdecydowałem. Kupiłem jeden ciągnik spełniający normę Euro VI, aby go sprawdzić, ale wiem też, że to przyszłość. W branży spedycyjnej trzeba cały czas iść do przodu. I jeśli silnik Euro VI mi się sprawdzi w takich ciężkich trasach, to do chłodni będzie idealny. A od stycznia 2014 i tak czeka nas Euro VI. Teraz już wiem, że nie ma się co obawiać wyższej normy, bo nowy Actros jest bezawaryjny i bezproblemowy – mówi Michał Wereszczyński.

Liczy się także ekonomiczność. Transport zwierząt to dość specyficzna działalność, w jedną stronę jedzie się na ogół na pusto, a tylko w jedną z ładunkiem. Syn założyciela Marwera przynajmniej, że uwzględniając średnie zużycie, nowy Actros to bardzo oszczędny samochód. To konkluzja bardzo dziś ważna dla firm transportowych, także tych przewożących bardziej konwencjonalne ładunki. ■