

Wózki widłowe Yale zapewniają transport wewnętrzny w fabryce warzyw Bonduelle w Gniewkowie

Poligon doświadczalny

Zanim „przebojowe warzywa” Bonduelle trafią na nasze stoły, jak w każdym procesie logistycznym, od produkcji po wyrób gotowy, muszą przejść długą i skomplikowaną drogę. Na dłużej zatrzymują się m.in. w Gniewkowie pod Inowrocławiem, gdzie zlokalizowana jest jedna z fabryk francuskiego koncernu. Rocznie zakład, którego tradycje przetwórcze sięgają końcówki XIX w., przerabia około 30 tys. t warzyw. Sprawną logistykę transportu wewnętrznego zapewnia producentowi firma Emtor z Torunia, która od kilkunastu lat jest dostawcą floty kilkudziesięciu wózków widłowych Yale.

Fabryka Bonduelle w Gniewkowie produkuje przede wszystkim warzywa mrożone, konserwy warzywne ku zaskoczeniu wielu są dopiero na drugiej pozycji. Wszystkie warzywa przetwarzane na mrożonki przechodzą standardowe etapy dla tego rodzaju produkcji, począwszy od mycia, poprzez blanszowanie i finalne zamrażanie w tunelach zamrażalniczych. Następnie gotowe produkty przechowywane są w temperaturze -18°C. Zamrożone warzywa przechowywane są w opakowaniach o pojemności tysiąca pięciuset litrów i składowane w chłodniach.

Dla zapewnienia całorocznej dostępności wyrobów przy krótkim, bo 1–2-miesięcznym, okresie zbioru firma utrzymuje niezbędne zapasy. Korzysta w tym celu również z chłodni zewnętrznych.

Długoletnia współpraca

Historia współpracy fabryki w Gniewkowie z Emtorem sięga roku 1999. Wówczas zawarto pierwszy kontrakt na dostawę wózków widłowych marki Toyota, którymi wówczas handlowała firma z Torunia. Współpraca rozszerzona została w roku 2004, kiedy to fabryka zwiększyła flotę do 30 wózków, a od 2008 roku, odkąd Emtor stał się dystrybutorem Yale na polskim rynku, zakład w Gniewkowie korzysta z wózków tej marki. Obecnie flota wynosi około 40 pojazdów w wynajmie długoterminowym. – *Z wózków marki Toyota korzystaliśmy od wielu lat na poziomie całej Grupy Bonduelle. Nasza współpraca z Emtorem układała się bardzo poprawnie. Zażyczyło to na tym, że moment przejścia na markę Yale również odbył się płynnie i bez zakłóceń. Pamiętam wizytę właściciela Emtoru, pana Jerzego Holca, w naszej firmie, który*

poinformował nas o zakończeniu współpracy z Toyotą i związaniu się z nową marką. Złożył nam propozycję dalszej współpracy już z wózkami Yale. Zaufaliśmy mu, mając na uwadze dotychczasowe nienaganne relacje i kompetencje firmy – wspomina Wiktor Kwiatkowski, Kierownik Transportu w Bonduelle. – Nasze ustalenia stanowiły, że nadal korzystaliśmy z wózków Toyoty do czasu wygaśnięcia umów i w tym momencie przechodziliśmy na wózki Yale – dodaje. Ustalenia dotyczące serwisu, bez względu na to, której marki w tamtym czasie dotyczyły, pozostały niezmienione. Od tamtej pory do dziś Emtor gwarantuje serwis stacjonarny w Gniewkowie, w osobie jednego mechanika przez cały rok. Natomiast w głównym okresie kampanii, w którym trwają najbardziej intensywne prace, zespół serwisowy powiększony jest o dwie dodatkowe osoby na stałe w fabryce.



Fabryka w Gniewkowie stanowi dla Emtoru pokazny poligon doświadczalny, jeżeli chodzi o warunki pracy i zakres dostarczonych wózków. Część maszyn Yale w fabryce pracuje w warunkach chłodniczych, czyli w temperaturze 0–4°C, a część przeznaczona jest do zadań wykonywanych w mroźni, czyli w temperaturze sięgającej –18°C.

W okresie podejmowania strategicznej decyzji o powiększeniu floty wózków dla fabryki w Gniewkowie kierownictwo Bonduelle brało pod uwagę również inne marki i dostawców. Jak wspomina Wiktor Kwiatkowski, do pozostania przy Emtorze przekonało firmę elastyczne podejście i trafność w odpowiadaniu na potrzeby klienta. – *Wartością dodaną, jaką czerpiemy ze współpracy z Emtorem, jest niewątpliwie osoba pana prezesa, z którym miałem okazję wielokrotnie się spotykać. Tym, co zawsze szczególnie doceniam we współpracy z nim, jest umiejętność podejmowania szybkich i trafnych decyzji* – mówi Wiktor Kwiatkowski.

Dodatkowo nie bez znaczenia w kooperacji między firmami jest

bliskość geograficzna, dzięki której dostawca wózków ma możliwość bardzo elastycznego reagowania na doraźne potrzeby użytkownika, głównie serwisowe. Jak już wspomnieliśmy, na miejscu funkcjonuje serwis stacjonarny, a w przypadku bardzo skomplikowanych awarii firma może liczyć na podstawienie wózka zastępczego. – *Dysponujemy bardzo dobrze wyposażonym magazynem części zamiennych. Ponadto mamy potężny stan wózków zastępczych, dlatego też jesteśmy w stanie sprawnie dokonać naprawy lub w razie potrzeby podstawić wózek zastępczy – tłumaczy tajniki wyjątkowej elastyczności Emtoru Dariusz Czaplicki, doradca techniczno-handlowy, który odpowiada za*

współpracę z Bonduelle. – *Doradcy techniczno-handlowi mają u nas w firmie większą swobodę działania w kształtowaniu oferty dla klientów. Emtor jest firmą rodzinną, w której proces decyzyjny jest niewątpliwie krótszy niż w korporacji, stąd też wynikają nasze zdolności elastycznego dostosowania się do potrzeb naszych klientów* – dodaje Dariusz Czaplicki.

Specyfika wózków i potrzeby

Fabryka w Gniewkowie stanowi dla Emtoru pokazny poligon doświadczalny, jeżeli chodzi o warunki pracy i zakres dostarczonych wózków. Część maszyn Yale w fabryce pracuje w warunkach chłodniczych, czyli w temperaturze 0–4°C, a część przeznaczona jest do zadań wykonywanych w mroźni, czyli w temperaturze sięgającej –18°C. Stąd też maszyny dostarczone dla Bonduelle zostały wyposażone w specjalne kabiny własnej produkcji w wersji chłodniczej i mroźniczej z nawiewami i podgrzewanymi szybami, które gwarantują bardzo dobrą widoczność. Na tym nie kończy się



specyfikacja wózków pod konkretne potrzeby tego klienta. – *W naszej fabryce półfabrykaty składowane są na magazynie w systemie blokowym, a dopiero wyroby gotowe wędrują na regały paletowe. Stąd też zgłosiliśmy potrzebę „odchudzenia” na szerokość wózków, które będą pracowały w naszym magazynie blokowym, gdzie ścieżki robocze są ekstremalnie wąskie. Emtor podjął wyzwanie, specjalnie dla nas przygotował węższe wersje zgodne z wymogami UDT, które dobrze radzą sobie w tych korytarzach* – mówi Paweł Łyczywek, Dyrektor ds. Logistyki i Łańcucha Dostaw w Bonduelle.

Obecnie fabryka korzysta z kilku rodzajów wózków Yale. Na flotę około 40 pojazdów składają się głównie wózki typu reach-truck przeznaczone właśnie do składowania blokowego, gdzie wymagana jest obsługa ładunków na najwyższych wysokościach sięgających 8,5 m. Również te wózki wyposażone są pod klienta w specjalne maszyny HD o małej redukcji udźwigu. Ta opcja oznacza, że wózek reach-truck zachowuje taką samą zdolność udźwigu przez całą wysokość unoszenia i nie traci jej na ostatnich 2–3 metrach, jak ma to miejsce w przy-

padku standardowych masztów. Ponadto flotę uzupełniają czołowe wózki elektryczne o udźwigu 1,6 t oraz cięższe wózki z napędem LPG (1,8–2,5 t) przeznaczone do pracy na zewnątrz hal. W strefach kompletacji firma korzysta z wózków magazynowych. Są to modele MP20X, MS15X i MS12. Większość wózków pracuje w fabryce przez siedem dni w tygodniu w trybie trzymianowym. – *Cieszę się, że mamy możliwość wdrożenia tak szerokiego przekroju rozwiązań dla tego klienta. Dzięki temu testujemy wspólnie z Bonduelle różne rozwiązania, zbieramy bezcenne doświadczenia i przekazujemy wartościowy feedback do fabryk, co pozwala nam stale doskonalić nasze produkty* – mówi Dariusz Czapliski z Emtoru.

Paweł Łyczywek ceni sobie ponadto duże udogodnienia ze strony producenta w zakresie elastycznej wymiany baterii w wózkach elektrycznych. Dziś wszystkie wózki pracujące w Gniewkowie są wyposażone w boczną wymianę baterii. – *Dawniej wymiana baterii góra i manipulacja nimi na wysokości była operacją trudną, obciążoną pewnym ryzykiem. Pamiętajmy, że przekrój wózków, z jakich korzystamy, jest bardzo szeroki, od reach-*

-trucków, przez czołówki, po wózki magazynowe, dlatego ujednolicenie systemu wymiany baterii i dostosowanie go do różnych modeli, z jakich korzystamy, stanowi dla nas istotny element bezpieczeństwa – mówi Paweł Łyczywek.

Większość wózków z floty pracującej w Bonduelle funkcjonuje na kontrakcie wynajmu długoterminowego na okres pięciu lat, po upływie których wymieniane są na nowe. Krótszy, trzyletni okres wynajmu dotyczy maszyn najbardziej eksploatowanych. Taki model funkcjonuje jeszcze od czasu współpracy z Toyotą. – *Krótszy okres wynajmu dla niektórych wózków wynika z ekstremalnych obciążeń, jakim są one poddawane. Niektóre maszyny, z których korzystamy, przetransportowują w bardzo krótkim czasie ładunki o łącznej masie 15 tys. t w okresie kampanii, czyli w ciągu sześciu miesięcy. Dla tych maszyn okres wynajmu wynosi 36 miesięcy*. – mówi Wiktor Kwiatkowski.

Paweł Łyczywek w tym modelu współpracy chwali sobie przede wszystkim korzyści wynikające z pełnej obsługi serwisowej, która w rzeczywistości zdejmuje z użytkownika wszelkie problemy w przypadku awarii. – *Przekłada się to znacząco na wydajność pracy wózków. Mamy pewność, że przez pięcioletni okres eksploatacji pracujemy na maszynach względnie bezawaryjnych, a w razie konieczności możemy liczyć na błyskawiczne wyeliminowanie usterki czy wózek zastępczy, co de facto zapewnia nam nieprzerwaną ciągłość pracy* – podsumowuje Paweł Łyczywek.