

6,50 zł  
(w tym 8% VAT)

PRAWO: TRANSPORT W FACHOWYCH RĘKACH STR. 22

INDEKS 32423X  
ISSN 1507-9961

NUMER 147

9/11

Wrzesień  
2011

# CIEŻARÓWKI

TRANSPORT - SERWIS - SPEDYCJA



SCANIA

Uniwersalny  
ciężarowiec

MERCEDES-BENZ

Spełniona  
obietnica

MAN

Przyszłość  
w hybrydach

Bezstresowa  
jazda  
w kolumnie



20 lat CMT Chojnice

# Nie ma rzeczy niemożliwych

Chojnicka spółka CMT – producent nacze, przyczep i zabudów samochodów ciężarowych – obchodzi w tym roku jubileusz 20-lecia działalności. I chociaż w ostatnich trzech latach odczuwa skutki recesji gospodarczej i kryzysu w branży transportu drogowego, to jednak lat tłustych było w dziejach firmy znacznie więcej niż chudych. Jej produkty mają niezaprzeczalne atuty – trwałość, bezawaryjność, a przede wszystkim dostosowanie do specyficznych potrzeb przewozowych. Tutaj wsłuchują się w życzenia klientów poszukujących nietypowych środków transportu i podsuwają im rozwiązania techniczne.

Jubileusze skłaniają do wspomnień. Przypomnijmy zatem, że firma CMT (skrót oznacza Chojnickie Maszyny Transportowe) powstała 3 października 1991 roku. Firma będąca spółką cywilną czterech osób, a od 1994 roku trzech – **Czesława Faryny, Ireneusza Klundera i Januarego Mięskowskiego** – na początku zajmowała się konstruowaniem i budową linii transportowych dla przemysłu spożywczego. Jej dziełem były m.in. systemy przenośników kulek, ślimakowych czy taśmowych wykorzystanych w przemyśle spożywczym, m.in. zainstalowane w dużych cukrowniach w Unisławiu i Ostrowitem, należących do holdingu Sugarpol.

Z czasem firma zmieniła profil produkcji skłaniając się w stronę środków transportu drogowego. Zmiany wymusił rynek. Na początku lat 90. dyrektywa 89/461/EWG umożliwiła zwiększenie długości zestawu ciągnika siodłowego z naczepą do 16,5 m. Reakcja przewoźników była natychmiastowa - zlecali przedłużanie dotychczas użyt-



Przez ponad 10 lat firma z Chojnic była spółką cywilną. W roku 2002 wniesiono ją aportem rzeczowym do nowego podmiotu o nazwie CMT Chojnice Sp. z o.o., z kapitałem zakładowym przekraczającym 4 mln zł.

kowanych nacze w celu zwiększenia ich możliwości transportowych. Firma CMT stała się w tym czasie specjalistą od wydłużania nacze. Był to pierwszy krok we właściwym kierunku.

## Zdobywanie doświadczenia

W listopadzie 1994 roku właściciele spółki wykupili tereny z budynkami przy ul. Zakładowej 6 w Chojnicach, gdzie firma mieści się do dzisiaj. W tym samym roku zakład opuściły pierwsze wyprodukowane a nie przerebione naczepy skrzyniowo-plandekowe. Ich użytkownikami były m.in. firmy transportowe z Radomia i Koszalina, które zaufały początkującemu producentowi, a po pozytywnych doświadczeniach z eksploatacji pierwszych pojazdów, zaczęły zamawiać następne. W ciągu kilku lat obaj przewoźnicy zamówili ich dziesiątki. Oczywiście krąg odbiorców tradycyjnych „skrzyniówek” systematycznie się powiększał.

W 1995 roku w CMT wyprodukowano pierwszą naczepę wywrotkę, a z biegiem czasu firma stała się specjalistą w ich wytwarzaniu, z dominującym udziałem tego typu pojazdów w sprzedaży. Nie oznaczało to bynajmniej pójścia w kierunku wąskiej specjalizacji. Przeciwnie – paleta produktów stawała się coraz szersza. Tradycyjne naczepy plandekowe typu NSP-24 szybko doczekały się wariantu Jumbo na kołach



Po oddaniu do użytku w 2004 r. nowej hali o powierzchni 2.200 m<sup>2</sup>, łączna powierzchnia produkcyjna CMT w dwóch lokalizacjach (Chojnice, Brusy) wynosiła w latach prosperity ok. 4.500 m<sup>2</sup>.



*Firma Skwarek Logistic była w 1994 r. jednym z pierwszych odbiorców naczep skrzyniowo-plandekowych z Chojnic.*

o średnicy obręczy 17,5 cala, gdzie na pierwszym poziomie podłogi o długości ok. 9600 mm uzyskano wysokość wewnętrzną ok. 3050 mm, a na drugim poziomie (tzw. balkon) o długości ok. 4000 mm – wysokość wewnętrzną ok. 2600 mm. Zaoferowano również klientom naczepę Jumbo w wersji z platformą do przewozu maszyn budowlanych, o wzmocnionej konstrukcji, która w opcjonalnej kompletacji mogła mieć m.in. najazdy i osie samoskrętne sterowane hydraulicznie i rozciąganą ramę. Pojawiła się też odmiana Mega naczepy plandekowej NSP-24 o zwiększonej przestrzeni ładunkowej. Klienci zaczęli też zamawiać różnego typu przyczepy centralnoosiowe typu tan-

dem czy triadem ze skrzynią lub platformą ładunkową, a także przyczepy samowyładowcze – tylnozsypowe i trójstronne. Oferta wzbogacona została także o 3-, 4-osiowe przyczepy z obrotnicą, wyposażone w najazdy hydrauliczne, do przewozu maszyn.

*– Byliśmy w gronie pionierów na rodzimym rynku producentów naczep i jak każdemu na początku działalności, i nam zdarzały się potknięcia. Ewentualne usterki w naczepach zawsze były usuwane w ramach obsługi posprzedażnej, a my wyciągaliśmy z nich wnioski i dopracowywaliśmy nasze konstrukcje. Nasze doświadczenie jest atutem w rozmowach z klientami – podkreśla Janu- ary Mięsikowski, prezes CMT.*



*Od wielu lat naczepy samowyładowcze są sztandarowym produktem CMT, sprzedawanym w największej liczbie egzemplarzy, cenionym przez użytkowników za wysoką wytrzymałość przy zachowaniu ograniczonej masy własnej i dużej ładowności. Na zdjęciu – naczepa ze skrzynią z paneli aluminiowych. Dla ograniczenia masy własnej zastosowano m.in. obręcze kół z lekkich stopów.*



*W 1997 r. dla poczty ukraińskiej wykonano 12 naczep z nadwoziem furgonowym z paneli aluminiowych i podwójnymi drzwiami – do transportu paczek.*

## W świat szeroki...

Od 1997 r. CMT zaczęło sprzedawać swoje wyroby na rynkach zagranicznych. Dla poczty ukraińskiej wykonano naczepy z nadwoziem furgonowym z paneli aluminiowych – do transportu paczek. W celu przeciwdziałania kradzieżom zabudowa została wyposażona w podwójne drzwi. Pojazdy wykazały się tradycyjną chojnicką solidnością – eksploatowane są do dziś.

Dwa lata później liczba zamówień od zagranicznych odbiorców gwałtownie wzrosła. Pojazdy z Chojnic zaczęły być wysyłane m.in. do Wielkiej Brytanii, Niemiec, Szwecji, Norwegii, Danii, Rosji, na Litwę. Produkcja eksportowa korzystnie wpłynęła na wizerunek firmy, co przysądzało się w rozmowach z nowymi klientami, a po drugie zagraniczni nabywcy skłonni byli za dobre produkty zapłacić więcej niż krajowi.

CMT szybko zyskało renomę wśród zagranicznych użytkowników środków transportu. Przez ostatnią dekadę udział eksportu w całości sprzedaży wynosił w granicach 40-50%. Najsilniejsze okazały się kontakty z firmami ze Skandynawii, które zamawiały głównie naczepy i zabudowy samowyładowcze. Np. do Szwecji wysłano sporo naczep z systemem przesuwanych osi, co dostosowuje pojazd do tamtejszych przepisów drogowych, czy naczep/przyczep do transportu kontenerów rolkowych.

## Pierwsze w rankingu

Odbiorcy pojazdów z Chojnic wysoko cenią naczepy wywrotki z serii CMT W 25-50. Oferowane są ze skrzyniami o długościach od 7500 do 13.000 mm i pojemnościach od 25 do 70 m<sup>3</sup>, ścianami o wysokościach 1400, 1650, 2200 i 2500 mm. Rama w postaci dwóch belek rozstawionych o 1300 mm wykonana jest ze stali, a skrzynia (ściany i podłoga) mogą mieć różne grubości)

## PRODUCENCI

z wysokogatunkowej stali konstrukcyjnej, stali szwedzkich o zwiększonych parametrach wytrzymałościowych lub aluminium. Na życzenie odbiorcy szerokość wewnętrzna skrzyni może mieć wymiar „paletowy” – 2440 mm, na bocznej ścianie można zamontować drzwi, co zwiększa uniwersalność zastosowań, a także wyposażyć je w plandeki zamykane manualnie lub elektrycznie. W zależności od materiału użytego do wykonania skrzyni, wywrotki z tej serii mogą służyć do przewozu prawie każdego ładunku, m.in. piasku, kruszyw, mas bitumicznych, soli kamiennej, odpadów mięsno-kostnych, węgla, zboża, innych płodów rolnych itp.

### Na wozie i pod nim

Z roku na rok produkcja wzrastała – dla firmy przyszły złote czasy. Gdy macierzysty zakład przestał nadążać z realizacją zamówień, wydzierzawiono dodatkową halę w oddalonych o 30 km Brusach. Na miejscu w Chojnicach w 2004 r. oddano do użytku nową halę o powierzchni 2.200 m<sup>2</sup>, co dało łączną powierzchnię produkcyjną ok. 4.500 m<sup>2</sup>. Praca w obu zakładach odbywała się pełną parą w systemie dwuzmianowym. Planowano uruchomić trzecią zmianę, do czego ostatecznie nie doszło z powodu braku fachowców na lokalnym rynku pracy.

W 2005 r. wdrożono system zarządzania jakością zgodny z normą ISO 9001:2000. Z małego, liczącego kilkanaście osób zakładu, powstała firma zatrudniająca w latach 2005-2006, czyli w okresie największej prosperity – ok. 230 pracowników.

Niestety, po tłustych przyszły lata chude. Załamanie popytu odnotowane w trzecim kwartale 2008 r. było na tyle dotkliwe, że cały rok zakończono wynikiem ok. 25% słabszym niż poprzedni. W kolejnym roku zlikwidowano produkcję dwuzmianową, zredukowano zatrudnienie, zamknięto filię w Brusach. Pomimo to skutki kryzysu w transporcie CMT odczuło łagodniej niż więksi producenci. Przyfabryczny plac nie został zapełniony niesprzedanymi pojazdami, bo ta firma nigdy nie produkowała „na plac”, tylko realizowała indywidualne zamówienia klientów.

Dzisiaj załoga CMT liczy 105 osób, z których ok. 60% zatrudnionych jest przy produkcji i jej przygotowaniu. Na podkreślenie zasługują duża liczebność (8 osób) i wysokie kwalifikacje pracowników działu konstrukcyjno-technologicznego, który zawsze pozostawał silny w firmie realizującej w głównej mierze indywidualne



Wiele osób z załogi związanych jest z firmą od wielu lat. Na zdjęciu od lewej: Jerzy Wasielewski (szef produkcji), Janusz Kozuch i Stanisław Psuj.



Jedną z ciekawostek z palety producenta jest naczepa samowyładowcza o poj. 43 m<sup>3</sup> z wywrotem jednostronnym, wykonana na zamówienie przewoźnika transportującego kisonkę kukurydzy dla biogazowni. Z lewej strony aluminiowej skrzyni zamontowano dwie burty, przy czym położona wyżej jest otwierana do góry, a druga do dołu. Dolna burta jest otwierana hydraulicznie i blokowana przy wysypie.

życzenia klientów. – Ktoś obserwując poczynania naszej firmy z zewnątrz mógłby powiedzieć, że przepaliśmy swój najlepszy czas, że mogliśmy osiągnąć więcej. Nie czuję niedosytu. Postawiliśmy na powolny rozwój, na stopniowe poszerzanie asortymentu z dbałością o jakość. Nie chcieliśmy bowiem firmy rozkręcać na siłę, co w zderzeniu z kryzysem okazało się słuszne. Bardziej

bolesny jest upadek z wysokiego konia niż z kucyka, a nam przytrafiło się tylko to drugie – zauważa January Mięsikowski. Szef firmy ma nadzieję, że rok 2011 uda się zakończyć z zyskiem, a w kolejnym zacznie się proces systematycznego wzrostu produkcji.

Cezary Bednarski  
Fot. CMT

# Ziemniaki na taśmociągu

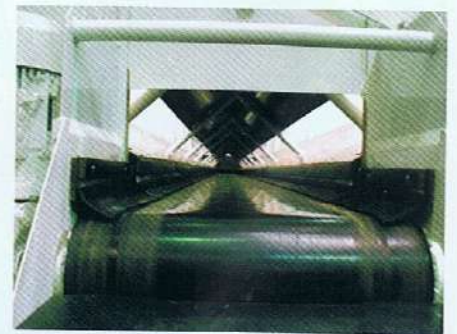
Chojnicka firma CMT słynie z tego, że konstruuje pojazdy zgodnie z indywidualnymi zamówieniami odbiorców. Produkcja pojazdów w pojedynczych egzemplarzach, według jednostkowych specyfikacji technicznych, jest znakiem rozpoznawczym pomorskiego wytwórcy. Powstało tutaj sporo pojazdów dla przewoźników obsługujących sektor spożywczo-rolny. Przedstawiamy jeden z nich, który został dostarczony krajowemu odbiorcy w kwietniu tego roku. Przewoźnik zajmuje się transportem ziemniaków, ale odebraną przez nią naczepę można z powodzeniem wykorzystywać do przewozu innych płodów rolnych luzem np. buraków, cebuli czy marchwi.

Cechą charakterystyczną tej konstrukcji jest przenośnik taśmowy umieszczony centralnie w dolnej części skrzyni ładunkowej. Taśma napędzana jest trójfazowym silnikiem elektrycznym połączonym z przekładnią ślimakową. Do rozładunku naczepy konieczne jest zapewnienie zewnętrznego źródła zasilania.

Wykorzystanie falownika w układzie sterowania pozwala na regulację prędkości liniowej przenośnika. Ponadto uzyskuje się efekt łagodnego startu przenośnika. Za pomocą przycisków na konsoli sterującej lub pilocie zdalnego sterowania można skokowo zmieniać prędkość w zaprogramowanym wcześniej zakresie. W celu ochrony płodów rolnych przed uszkodzeniami w czasie załadunku wewnątrz skrzyni montowane są specjalne „amortyzatory upadku”. Najczęściej są to podwieszane w poprzek naczepy pasy. W ten sposób podczas załadunku z użyciem zewnętrznego przenośnika warzywa nie spadają bezpośrednio z dużej wysokości na dno skrzyni, a ich upadek jest amortyzowany. Dno skrzyni i ściany boczne tworzą lej, który umożliwi osypywanie się ładunku na przenośnik. Bezpośrednio nad nim zamontowano osłonę w kształcie daszki, tak aby ciężar ładunku nie naciskał bezpośrednio na taśmę przenośnika.

Inżynierowie z działu konstrukcyjno-technologicznego CMT zwrócili szczególną uwagę na osiągnięcie jak najniższej masy własnej naczepy. Indywidualne podejście w fazie projektowania i zastosowanie stali konstrukcyjnej o podwyższonej wytrzymałości pozwoliły na uzyskanie masy własnej ok. 7000 kg – w zależności od wybranego wariantu wyposażenia. Układ jezdy stanowi zespół trzech osi renomowanego producenta o dopuszczalnym obciążeniu konstrukcyjnym 9 t. Układ hamulcowy EBS z funkcją RSS (Roll Stability System) oraz zawieszenie pneumatyczne zwiększają bezpieczeństwo i komfort użytkownika naczepy.

(C), fot. CMT



Przenośnik taśmowy wykorzystywany podczas rozładunku został uszczelniony, dzięki czemu ziemia czy piasek pozostają w naczepie.



Choć głównym przeznaczeniem widocznej na zdjęciach naczepy jest transport ziemniaków do przetwórcy, to użytkować ją mogą również firmy przewożące inne warzywa luzem.



Tylna i przednia ściana naczepy wyposażone są w drabinki i podesty robocze – można wspiąć się np. w celu naciągnięcia plandeki. Kontury pojazdu, zgodnie z nowymi wymogami unijnymi, oklejono taśmą odblaskową.

Niecodzienny kształt naczepy z pewnością zwróci uwagę innych użytkowników dróg, co w połączeniu z dużą i gładką powierzchnią ścian, które można wykorzystać na reklamę, może być dodatkowym atutem marketingowym dla firm z branży transportu płodów rolnych. Skośne położenie ścian bocznych ułatwia osypywanie się ładunku podczas opróżniania skrzyni.

