

BIZNES I OBYCZAJE

Chłodnie Hollexu pokonują tygodniami dziesiątki tysięcy kilometrów. Po trudnych azjatyckich drogach wożą gotowe produkty spożywcze, kwiaty i owoce. Czy Azja to trudny rynek, czy rzeczywiście niebezpieczny – odpowiadają Sławomir i Artur Wójcikowie.

Uniszowice pod Lublinem. Siedziba firmy transportowej Hollex. Na ścianie biura wielka mapa Azji z poznanymi trasami przejazdów. Cel? Gruzja, Armenia, Kazachstan, Turcja, Rosja, Uzbekistan, Tadżykistan, Azarbejdżan, Kirgistan. Nigdy dotąd, odwiedzając polskich przedsiębiorców, którzy postawili na markę Volvo, nie spotkaliśmy takiej mapy i takich tras. – To wciąż niezgłębiony rynek – mówi właściciel Hollexu, Sławomir Wójcik. – Z doświadczeń minionej epoki znam Wschód i postanowiłem wykorzystać jego potencjał. Do dziś nie mamy dużej konkurencji. Wielu przedsiębiorców boi się jazdy w tym kierunku, na tak dużych odległościach, po kiepskich drogach. Czasem więcej jest w tym strachu mitów i uprzedzeń niż rzeczywistych niebezpieczeństw. Po prostu boimy się tego,



Na zdjęciu: Sławomir Wójcik pokazuje na mapie Azji trasy przejazdów chłodni Hollexu

co nieznajome. A wystarczy dobrze poznać miejsce i ludzi, którzy tam mieszkają, by zrewidować poglądy.

W Hollexie rzeczywiście wszyscy znają Wschód. Jak w każdej firmie transportowej, również i tu logistyka odgrywa kluczową rolę. Tyle, że logistyka Hollexu to nie tylko precyzyjne ułożenie siatki zleceń i kontrola pojazdu na całej trasie. Niezwykle istotnym zadaniem jest tutaj również rozplanowanie trasy i udzielenie kierowcy szczegółowych wskazówek, co do jej przebiegu. – Każdą trasę sprawdzam osobiście. Jeśli jest szczególnie trudna, zdarza się, że jadę kilka razy – mówi Sławomir Wójcik. – Rozmawiam z naszymi klientami, dowiaduję się, którędy warto jechać, a których miejsc należy unikać. Potem sprawdzam to w praktyce. Posyłając kierowcę w podróż trwającą nawet do miesiąca, muszę zminimalizować ryzyko niespodziewanych wydarzeń. Volvo to znakomite pojazdy, ale bezawaryjność to nie tylko jakość maszyny. Trzeba wyeliminować także ryzyko błędu ludzkiego, dlatego dla każdej z tras przygotowałem szczegółową instrukcję. W niej zawarte są wytyczne dla kierowców: którymi drogami >



Pojazdy Volvo biją na azjatyckich drogach kolejne rekordy spalania. Dotychczasowy – 26 l na 100 km z pełnym obciążeniem należy do Sławomira Wójcika, właściciela firmy.



Pasję do transportu i idee, jakie towarzyszą tej pracy zaszczepiłem również u syna Artura, zięcia Andrzeja i dorastającego wnuka Daniela – mówi Sławomir Wójcik. Na zdjęciu: Sławomir i Artur Wójcikowie

„Dzięki Szkole Doskonalenia Jazdy Volvo Trucks znacznie ograniczyliśmy zużycie paliwa. Kierowcy często nie chcą wierzyć, że to możliwe, ale fakty mówią same za siebie.”

SŁAWOMIR WÓJCIK

zaprojektowana kabina nie rozbija pojazdu na znacznych wybojach, pozwoli też wygodnie odpocząć kierowcy. Znako- mite zawieszenia, amortyzowane fotele – to wszystko kwestie nie do przecenienia, jednak wciąż wracamy do puenty, że maszyna bez człowieka nie zapewni sukcesu. Dlatego każdy kierowca przechodzi szkolenia. Nigdy nie jedzie w pierwszą trasę sam, zawsze razem ze mną. I tam ćwiczymy. Nic na su- cho, tylko praktyka. Dzięki Szkole Doskonalenia Jazdy Volvo Trucks znacznie ograniczyliśmy zużycie paliwa. Kierowcy często nie chcą wierzyć, że to możliwe, ale fakty mówią same za siebie. Wprowadzenie w życie wskazówek ze szkolenia to spadek zużycia paliwa nawet o 3 l na 100 km. A jeśli każdy kierowca zużyje o 300 l paliwa mniej, to mnożąc ten wynik przez ilość samochodów, czas itp. w takiej firmie jak nasza można zaoszczędzić nawet 100 tys. euro rocznie. To niebaga- telna suma. Dlatego zachęcamy naszych kierowców do nauki, motywujemy premiami, uczulamy na to, by monitorowali swoje wyniki. Po prostu, by jeździli z głową. Bez odpuszczania sobie. Rzeczywiście wymagam od kierowców dyscypliny pra- cy. Jednak, jak mówiłem, wymagam też od siebie. Ostatnio, podczas takiej właśnie szkoleniowej trasy z nowym kierowcą, udało mi się uzyskać wynik spalania na poziomie 27 l na 100 km. Na wschodnich, dziurawych drogach, z ładunkiem 21 ton. Niedługo potem pobiłem własny rekord do 26 l na 100 km. Również w Azji. Cieszą mnie takie rekordy i chciałbym, by kierowcom ten pęd ku samodoskonaleniu też się udzielał.

Tę radość widać znakomicie (wynik sfotografowany). Tak samo jak i roztropne zarządzanie, oparte o edukację na wielu płaszczyznach. Tu liczy się nie tylko ekonomia, ale i szacu- nek do wiedzy, ludzi, kultury. Do pokonywania własnych słabości, do poszukiwania sensu w pracy. Humanistyczne podejście do biznesu – oto przepis na sukces Hollexu. ■

Na co dzień granatowe samochody ciężarowe Volvo Hollexu spotkać można w dużo bardziej egzotycznej scene- rii. Jednak to, co dla jednych jest wakacyj- nym widokiem, dla floty transportowej stanowi częstokroć trudną przeszkodę.

mają się poruszać, jakie opłaty uiszczają po drodze, jakie przepisy obowiązują w każdym z mijanych państw, na jakich parkingach mają się zatrzymywać. Nic nie może być dziełem przypadku. Standard jazdy mocno odbiega od europejskie- go, to specyficzna praca i trzeba ją naprawdę dobrze poznać. Nawet najlepszy kierowca wpadnie w kłopoty, jeśli nie będzie wiedział, że nocą w Uzbekistanie często można spotkać śpiące na drogach wielbłądy. Brzmi zabawnie, ale to nasza codzienna praktyka.

Instrukcja, którą otrzymuje każdy kierowca Hollexu to kilka stron precyzyjnych, zebranych w sumaryczne punkty wska- zówek. Pod nimi – podsumowanie. „W krajach tranzytowych zawsze należy mieć na uwadze dostosowanie się do panują- cego w danym kraju porządku ustanowionego przez daną społeczność; należy być tolerancyjnym względem panujących tam obyczajów religijnych i uprzejmym dla napotkanych oby-

wateli, jak również służb publicznych.” – To również element specyfiki pracy – wyjaśnia Sławomir Wójcik, widząc nasze zdziwienie. – Nieznajomość obyczajów innych kultur to część składowa strachu, który ludzie odczuwają przed jazdą do odległych krajów Wschodu. Często jesteśmy przepełnieni stereotypami, które zewsząd słyszy się np. o muzułmanach. Tymczasem wystarczy daną kulturę poznać i szanować, by poczuć się bezpiecznie. Wtedy łatwiej zarówno o pomoc, jak i uniknięcie konfliktowej sytuacji. Wiedząc, że mamy do czynienia z krewkim narodem, unikniemy pułapki konfron- tacji, która często bywa przyczyną wypadków na drogach. Na Wschodzie krzyk nie zawsze oznacza agresję, to tylko inny sposób ekspresji. No i to wieczne wyprzedzanie... – dodaje pan Wójcik ze śmiechem. – To jeden z niewielu przypadków, w którym Volvo musi ulec słabszym od siebie. Na drodze nie wolno dać się sprowokować do wyścigu, a tego typu prowo- kacje to na naszych trasach chleb powszedni.

Edukacja kulturowa jako część przepisu na udany biznes – rzadkie i cenne zjawisko. Jak widać, rzeczywiście przynosi efekty. Zresztą cały proces kształcenia kierowcy jest w Holle- xie bardzo istotny. – Zawsze zaczynam od siebie – opowiada pan Wójcik. – Nie mogę wymagać od pracownika czegoś, czego sam nie umiem. Doskonałą technikę jazdy. – Tata brał nawet udział w ubiegłorocznym konkursie The Driver's Fuel Challenge. Był najlepszy w naszym okręgu – dodaje Artur Wójcik. – Niestety zabrakło czasu, by iść dalej – dopowiada pan Sławomir. – Ale po sobie wiem, jak ważne są szkolenia. Regularnie korzystamy ze Szkoły Doskonalenia Jazdy Volvo Trucks. To znakomicie prowadzone zajęcia i bez wątplenia warto w nie inwestować. Drogi, po których się poruszamy są wymagające. Fatalna jakość nawierzchni, góry, znaczne odległości – to wszystko sprawia, że maksymalnie eksploato- wane są zarówno maszyny, jak i ludzie. Inwestujemy w coraz lepszy sprzęt, wybraliśmy Volvo, bo jest bezpieczne. Dobrze