

Brubet rodzina na swoim

Czy rodzinne przedsiębiorstwo w małej miejscowości to ekonomiczny wzorzec biznesu w branży betonowej? Jak radzi sobie w otoczeniu silnej konkurencji? W Międzyrzeczu w lubuskim działa **Brubet**, rodzinna firma pp. Winnickich. Na markę pracują: ojciec i założyciel Ryszard Winnicki, matka i szefowa finansów Małgorzata oraz synowie Grzegorz (odpowiedzialny za produkcję betonu) i Michał (ekspert od mas bitumicznych). Za księgowość odpowiada Iwona, żona Michała! Oczywiście ktoś musi jeszcze dostarczać wyprodukowane surowce: to pracownicy, 24 osoby. Większość pracuje u Winnickich od początku istnienia firmy, czyli ponad 20 lat.

Historia Brubetu przypomina trochę dawne czasy, gdy zdolny i ambitny młody człowiek trafiał na prowincję i tam po latach ciężkiej pracy odnosił sukces, a miejsce zesłania stawało się jego nową ojczyzną. Nie inaczej było z panem Ryszardem, z pochodzenia szczecinianinem, który w czasach poprzedniego ustroju został skierowany po „drogownictwie” na placówkę Rejonu Dróg Publicznych do Międzyrzecza. Po zakończeniu obowiązkowego stażu postanowił działać na własną rękę. Na początku lat 80. z kilku ludźmi, paroma łopatami i taczka zaczął świadczyć

drobne roboty drogowe: układać płyty chodnikowe. Potem nadarzyła się okazja popracować w Niemczech, jako podwykonawca. Była to świetna okazja do zaobserwowania dobrych wzorców, które zapragnął przenieść na polski grunt. Z czasem kupiono pierwsze budowlane Stary. Beton w firmie pojawił się dosyć przypadkowo: był potrzebny do budowy dróg, a ówczesne post-socjalistyczne betoniarnie były trudne we współpracy. Dlatego powstała pierwsza, bardzo prosta wytwórnia betonu, na bazie urządzeń polskiego ZREMB-u. Dusza drogowca spowodowała, że oferowany beton zaczął liczyć się w okolicy. Do dzisiaj, w firmie wytwarza się beton „z sercem”, wg nie tylko najlepszych możliwości, ale i chęci. W przeciwieństwie do koncernów betoniarskich, przemnażających każdy kg cementu przez produkcję i liczbę oddziałów na całym świecie, Brubet nie skąpi na jakości, ale stara się przedkładać zadowolenie klientów nad rekordy finansowe. Inaczej pracuje się „na siebie”, niż na korporacyjne słupki i wykresy.

Wracając do historii firmy, nadszedł czas na profesjonalną wytwórnię. Wykorzystano upadek zagranicznej firmy betoniarskiej próbującej sił w Polsce.

Kupiono od niej prawie nowy węzeł betoniarski, który posłużył do produkcji bloczków betonowych. Był to także czas zmian rodzinnych, gdyż na stałe do firmy dołączyła pani Małgorzata Winnicka. W latach 90. flotę firmy stanowiły nieodżałowany Mercedes SK „pompo-gruszka” i 2 Scanie 3. generacji, w tym jedna z silnikiem przed kabiną. Początek lat 2000 to zakup „gruszki” na podwoziu Kamaz. Zmieniło się też zapotrzebowanie na produkty Brubetu: beton towarowy wziął górę nad bloczkami. Najbardziej poważnym cywilizacyjnym krokiem, jak to określają w firmie, było kupienie pompogruszek.

Kolejną zmianę wniósł zakup konkurencyjnej wytwórni, wystawionej na sprzedaż w sąsiednim Grabowie. To też był „strzał w dziesiątkę”, gdyż nowy zakład pozwolił zrealizować pierwszą w okolicy drogę o nawierzchni betonowej. W 2009 r. powstała 3. wytwórnia w Myszęcinie. Dzięki temu zbliżono się do klientów i zabezpieczono przed ekspansją koncernów. Sumaryczna produkcja wszystkich 3 węzłów to 50-70 tys. m³ betonu rocznie. Jednak okolica nie sprzyja „betoniarzom”: region jest mało uprzemysłowiony i zurbanizowany, konkurencja silna, a nie ma kruszyw. Lokalne ziemie kryją tylko piaski, żwir

Gdy wytwórnia Brubetu w Myszęcinie pracuje na pełnych obrotach, w każdej godzinie trzeba wywieźć z niej 110 m³ betonu. Dzielic to na 9 m³ objętości przeciętnej betonomieszarki, otrzymuje się ruch jak w godzinach szczytu!



Pojazdy nowe kupowano w okresach największej prosperity polskiego budownictwa, przed wielkim kryzysem. W tym czasie kupiono pompę do betonu Putzmeister BSF 36.16H o zasięgu 36 m i wydajności 160 m³ betonu na godzinę, na podwoziu Scania 114C 340 6x4.

i grys trzeba sprowadzać z Niemiec. Mimo betonowej specjalizacji firmy, nie zapomniano o drogach: Brubet ma także wytwórnę mas bitumicznych. Z tym surowcem było podobnie jak z betonem: zawodzili zewnętrzni dostawcy, należało zadbać o asfalt z „własnego pieca”. I tym razem skorzystano z likwidacji konkurencyjnego zakładu. Wytwórnia mas bitumicznych Myszęcín produkuje mieszanki mineralno-asfaltowe wszystkich typów na sprzęcie WlBAU o wydajności 250 t/h. Zarówno betoniarnia, jak i zakład mas bitumicznych mają własne laboratoria, co jak na rozmiary firmy jest wyjątkowe. O jakość produktów dba etatowy technolog.

Dostawcą wytwórni betonu jest firma Ciepela Technology Promotion, a marki to włoskie Piccini i C&D Due Perfekt. Ulubionym mieszalnikiem w międzyrzeczkiej firmie jest Sicoma w układzie planetarnym. Pojemność zarobowa to 2,5 m³, bardzo dużo jak na możliwości lokalnego rynku. Zdolności produkcyjne zakładów wynoszą 50 m³/h w Międzyrzeczu, 80 m³/h w Grabowie i 110 m³/h Myszęcín. Zakład w Myszęcínie jest wyposażony w sprzęt Sicoma Perfekt i ma mieszalnik dwuwałowy 3750/2500. W zakładzie w Międzyrzeczu pracuje betoniarnia Sicoma Mobil 3 wyposażona w mieszalnik planetarny 1500/1000 z systemem sterowania Concrete DOS 2009, w zakładzie Torzym-Grabów są dwie betoniarnie: ZREMB B303 z mieszalnikiem planetarnym 1150/750 i systemem sterowania ELBET oraz Sicoma Mobil z mieszalnikiem planetarnym 1500/1000 i systemem sterowania Concrete Touch 2012. Wszystkie układy sterowania spełniają normę PN-EN-206-1

Taką masę trzeba jakoś wywieźć i podać na placu budowy. Służy do tego spora flota Brubetu: 4 betonomieszarki Iveco EuroTrakker 8x4 z „gruszką” 9 m³ Schwing-Stetter, MAN-y TGS i TGA 8x4 z zabudową Schwing-Stetter i 2 Mercedesy Actros 6x4 z pompogruszkami Putzmeister o zasięgu 21 m. Firmę wspierają podwykonawcy z podobnym sprzętem.

Najlepszą inwestycją okazał się MAN. Pompy betonu i „gruszki” to produkty z „wysokiej półki” Schwing-Stetter. Rodzinna Winnickich najbardziej ceni pompogruszki i zwykłe betonomieszarki współpracujące z klasycznymi pompami betonu. Po małym lokalnym rynku można by się spodziewać, że optymalne będą taśmociągi do betonu, ale nie przyjęły się. Przyczyną jest koniecz-



W tym okresie Brubetowi trafiła się największa w okolicy inwestycja, budowa autostrady A2 i drogi ekspresowej S3. Obecność małej firmy na tak wielkiej budowie dziwiła wielu większych konkurentów. Czym przebił się Brubet? Rodzinną elastycznością i jakością produktu. Obecnie nie jest już tak dobrze jak wtedy, ale Brubet przetrwał wielu konkurentów.



W Brubecie taśmociągi musiały ustąpić pompo-mieszarkom, podającym beton bardziej precyzyjnie, na mniejszej powierzchni i bez większych ograniczeń co do wysokości pomieszczenia.



ność posiadania dużej powierzchni operacyjnej na placu budowy. W przeciwieństwie do pompogruszki, taśmociąg pracuje wyłącznie w stanie całkowitego rozłożenia, celowanie taką „lancą” np. w piwniczne okno jest o wiele trudniejsze niż giętkim ramieniem pompy. Ostatni taśmociąg Brubetu trafił na złom dzień przed naszą wizytą...

Optymalną „gruszką” jest 9 m³ na podwoziu 8x4. Mniejsze podwozia 6x4 nie są tak atrakcyjne, koszt dostawy betonu w przeliczeniu na „kubik” jest wyższy. Natomiast betonmieszarki na podwoziach naczepowych nie wchodzi w rachubę, chyba, że na podwoziu 2-osowym z 2-osowym ciągnikiem siodłowym. Na razie to zbyt droga inwestycja. By maksymalnie wykorzystać powiększającą się flotę i coraz większy obszar

dostaw betonu, wprowadzono monitoring GPS, który on-line podaje położenie samochodów i historię przebytej trasy. Umożliwia to kontrolę floty i lepsze jej wykorzystanie, przez zwykły smartfon. Dzięki temu udało się ograniczyć niezliczone rozmowy telefoniczne z kierowcami pod tytułem: „gdzie jesteś?”.

Brubet ma własny warsztat, który wykonuje najprostsze naprawy, w tym lakierowanie zabudów. Współpracujący mechanik dojeżdża samochodem serwisowym do pojazdów Brubetu. Jego usługi nie są najtańsze, ale jest bardzo dobry i niezawodny, a to w betoniarstwie się ceni. Serwisant dba też o zakup części i ich dostawę: w sumie bardzo wygodne rozwiązanie. Najczęstsze awarie dotyczą resorów piórowych. Filozofią firmy jest utrzymywanie pojazdów

w jak najlepszym stanie. Najstarszy pojazd sięga 2007 r., ale biorąc pod uwagę wahania rynku budowlanego, może pojeździć jeszcze kilka ładnych lat. Oleje są wymieniane raz do roku i to bez względu na przebieg konkretnego pojazdu. Preferowanymi środkami smarnymi są Castrol lub Shell 5W30, w pełni syntetyczne. Średnie roczne przebiegi pojazdów sięgają 20-30 tys. km, mimo małego obszaru działania: to wynik dwuzmianowej pracy kierowców. Podobnie jak w dużych miastach, beton jest zamawiany najczęściej w 2. części dnia.

Odstępstwem od reguły wielu firm budowlanych są opony bieżnikowane na osiach napędowych, których używa Brubet. Dostawcą takich opon jest hiszpańska firma Insanturbo. Na koła kierowane są stosowane opony Matador.

Najbliższe planowane zakupy to tylko jeden pojazd, MAN TGS 8x4 „pompo-gruszka” z zabudową Schwing-Stetter o zasięgu 21 m. Będzie to pojazd z „drugiej ręki” z 2010 r.: komuś się nie powiodło. W branży betoniarstwie kłopoty jednego z producentów „szarego złota”, są świetną okazją do zwiększenia lub modernizacji floty innego, w lepszej sytuacji.

Brubet to nie tylko sukcesy. W trakcie wizyty w przedsiębiorstwie poruszano temat przegranego przetargu na dużą inwestycję drogową (planowaną na 2 lata). Firma zdobyła 2. miejsce, za to nie ma pieniędzy, ani medali. Różnica pomiędzy Brubetem, a zwycięzcą wyniosła aż 1,2 mln zł, natomiast 3. oferta była droższa o jedynie 30 tys. zł... Zwycięzca nie ma w okolicy inwestycji ani węzła betoniarstwie, ani wytwórni mas, co powinno znacząco podrożyć jego ofertę. Winnickich nie stać na dokładanie do interesu miliona złotych, mimo znacznych oszczędności wynikających z własnego zaplecza blisko budowy. Niewielka różnica pomiędzy 2. a 3. miejscem pokazuje, czyja oferta była rzeczywista, a czyja „pod przetarg”. Nie można winić za taką sytuację wykonawców, raczej przepisy przetargowe, w których liczy się tylko cena, nierzadko „z kapelusza”. Na szczęście w takich przypadkach Brubet bardzo często zostaje podwykonawcą zwycięzcy i wszystko wskazuje, że będzie tak i w tym przypadku. Winnicy nie opuszczają rąk. Wszystkie kredyty mają spłacone, są w lepszej pozycji niż niektóre większe, ale zadłużone firmy. Rodzina jest na swoim.

Grzegorz Teperek



Mając jednocześnie wytwórnię mas asfaltowych i betonu, Brubet może nie tylko zaopatrywać innych w materiały, ale i samodzielnie budować drogi. Flota firmy to także wywrotki do asfaltu, rozścielacze i walce. Przy większych zleceniach firma korzysta z wynajętych przewoźników, przy mniejszych transport zostaje w Brubecie.