www.przewoznik.zmpd.pl sierpień/wrzesień 2012 numer 4 (25)

1957 ZMPD RAZEM OD 55 LAT

przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

Raport o drogach 6-18

50+ za kierownicą 56

Lekko i precyzyjnie 62

Ograniczenia ruchu drogowego
obowiązujące na obszarze Europy w 2012 r.

zamów już dziś!

Broszura dostępna w ZMPD
i punktach kontaktowych ZMPD

Promocja

10,00 zł
cena brutto do 10 szt.

8,00 zł
cena brutto powyżej 10 szt.

Koszt wysyłki do 10 szt. od 14,50 zł brutto.
* Cena wysyłki może ulec zmianie.

Z A M Ó W I E N I E

Nazwa firmy

Adres do korespondencji

Nr. Członkowski | NIP | Ilość (szt.)

Sposób wysyłki: UPS | Poczta Polska | Podpis

Zamówienia prosimy wysyłać na adres emailowy: **sklep@zmpd.pl** lub faxem: **022 536 10 66**
Dodatkowe informacje: tel. 022 536 10 87

PREFINANSOWANIE ZWROTU PODATKU

VAT %

Nowa oferta
Taniej niż fakturowanie netto

Nie czekaj na zakończenie kwartału

odzyskaj podatek VAT błyskawicznie

Obsługujemy faktury wszystkich dystrybutorów kart paliwowych.

* taniej niż „fakturowanie netto”
* niska stawka prowizyjna
* minimum formalności

Więcej informacji na ***www.uslugi.zmpd.pl***

O F E R T A S E K C J I S E R W I S O W E J Z M P D

tel. 022 536 10 31, fax 022 536 10 66
e-mail: zwrotvat@zmpd.pl
www.uslugi.zmpd.pl

1957 ZMPD RAZEM OD 55 LAT

Jan Buczek

Czy Komisja Społeczna dobrze reprezentuje przewoźników?

Sytuacja z zezwoleniami jest trudna. Zezwolenia nie są jeszcze wydane tym przewoźnikom, którzy trzymają swoje limity na stałe kontrakty; inni swoje już wykorzystali, mimo że klienci domagają się wywiązywania się z umów przewozowych. Jedni drugim mogliby użyczyć, bo ponoć jest wolność gospodarcza. Przecież tajemnicą poliszynela jest to, że paryskie porozumienie ministrów transportu Polski i Rosji z 2011 roku jest nieżyciowe. Korekty paryskich ustaleń chcą i Polacy, i Rosjanie. Jednak mimo płynących ze środowiska postulatów komisja nie zgodziła się na użyczenia i wymiany zezwoleń. To budzi niezadowolenie. W zeszłym roku nie wykorzystano prawie dwóch tysięcy zezwoleń rosyjskich. Oczywistym jest więc, że zgoda na wolnorynkową wymianę zezwoleń między firmami zapobiegnie takiemu, mówiąc wprost, marnotrawstwu. Ale wymiany nie będzie, bo niektórzy członkowie komisji uznali, że zgoda na to może doprowadzić do handlu zezwoleniami.

Wychodzą z założenia, że lepiej biernie przyglądać się, jak niedoskonały system dystrybucji, zresztą stworzony przez tę samą komisję, marnotrawi deficytowe dobro, jakim są zezwolenia rosyjskie, niż dać przedsiębiorcom szansę do elastycznego działania. A przecież w trudnych momentach odchodzą od przewoźników ich klienci! Nie tego oczekiwali przewoźnicy od swoich przedstawicieli. Członkowie komisji, wskazani ministrowi przez środowisko, zamiast zatroszczyć się w tej niezwykle trudnej chwili o interes przewoźników, zadziałali na ich szkodę.

Szkopuł tkwi w zasadach pracy komisji. Nie ma szansy na zbiorową mądrość, czy też lepszy wybór. Wszystkie decyzje komisji muszą być podejmowane jednogłośnie, a gdy nie ma jednomyślności, nie ma decyzji. Siedmiu członków komisji niechętnie mówi o kulisach swojej pracy, twierdząc, że sposób podejmowania decyzji to sprawa wewnętrzna. Chyba zatem przyszedł czas na poważną dyskusję o roli i odpowiedzialności komisji ds. współpracy z administracją w zakresie dystrybucji zezwoleń. Nie mniej ważną kwestią jest postawa administracji, która wręcz przerzuciła całą swoją odpowiedzialność za marnotrawienie zezwoleń na komisję społeczną.

Osobiście wystąpię do Koordynatora Forum Transportu Drogowego z wnioskiem, aby na jednym z najbliższych posiedzeń rozpocząć dyskusję, która od nowa zdefiniuje misję Komisji Społecznej i nie pozwoli jej członkom zapomnieć, że reprezentują przewoźników, a nie urzędników. Może warto doprowadzić do zmian w składzie komisji, skoro część jej obecnych członków zapomniała dla kogo pracuje. Zapraszam do takiej dyskusji i oferuję łamy „Przewoźnika", a także nasz portal www.zmpd.pl, jako miejsce publikacji ocen, uwag i wniosków. Chciałbym, żebyśmy kierując się dobrze pojętym interesem polskich przewoźników drogowych ocenili to, co mamy święte prawo oceniać. Zbierzmy wnioski środowiska i przekażmy je zainteresowanym. Jestem przekonany, że możemy w tej sprawie dokonać zmiany na lepsze.

Jesteśmy przygotowani na wszystkie scenariusze

6

Firmy budowlane żądają od nas dopłat do wykonywanych kontraktów. A czy pan, jako podatnik, zgadza się, żeby dopłacać z pańskich pieniędzy wykonawcom? Przecież firmy same określały stawki za wykonanie konkretnych prac w konkretnych terminach na konkretnych zasadach. Obowiązkiem tych firm było przewidzieć wzrost kosztów - mówi dyrektor Lech Witecki z GDDKiA

Wielka Wojna

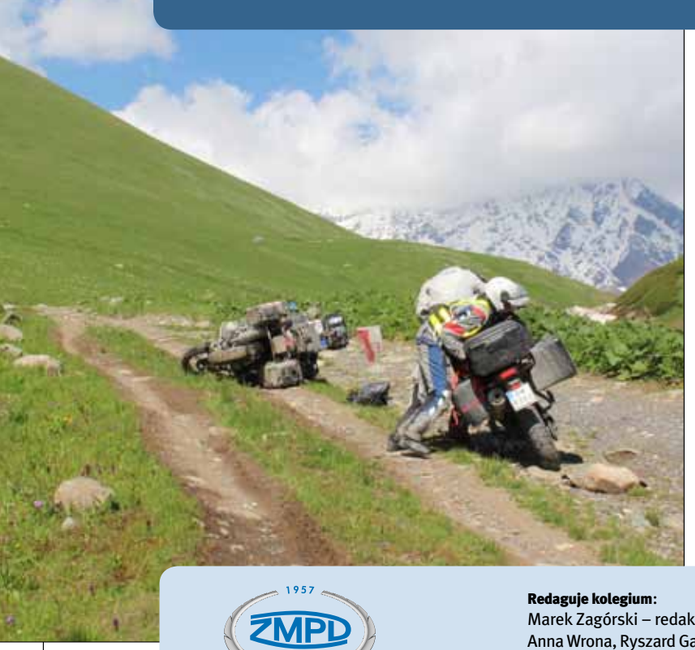
50

Niemcy rozpoczęli atak na Verdun. Przez 300 dni i nocy trwały śmiertelne zmagania. Prowadzili natarcie w nadziei, że jeżeli padnie Verdun, padnie też Francja. Obrona twierdzy zależała od dostaw amunicji. Do twierdzy prowadził jeden tor kolejki wąskotorowej. To nie wystarczyło do utrzymania odcinka, trzeba było skorzystać z ciężarówek.

Prowadzę, więc nie piję

16

Niezdecydowanie powoduje, że jesteśmy podatni na różne sugestie. I nie chodzi tylko o kwestię namawiania do picia, lecz także choćby o podatność na różne reklamy, które chcą nam wmówić, co jest dla nas dobre. Dlatego miejmy swoje zdanie, przynajmniej w kluczowych dla siebie kwestiach, a taką na pewno jest picie alkoholu: kiedy, gdzie, ile?



Pasje. Motocyklem w nieznane

74

W Gruzji spędziliśmy trzy dni. Zobaczyliśmy miejscowości Mestia i Użguli ze słynnymi wieżami-domami. To są dwie górskie wioski, które nie dały się podbić żadnej armii świata. Wieże warowne wybudowane przez górali mają ok. 15 m wysokości. W razie zagrożenia mieszkające w nich rodziny wciągały swój dobytek, zapasy żywności i zwierzęta na wyższe piętra, a dolną część wraz z wejściem zasypywały kamieniami.

Jesteśmy przygotowani na wszystkie scenariusze	6
Autostrady i drogi ekspresowe w Polsce	10
Więcej zaufania	12
Autostrada się opłaca	14
Prowadzę, więc nie piję...	16
Fotomorgana. Ocieplenie klimatu	20
Wydarzenia. Komisja mieszana. Zjazd w Ostrołęce. Decyzja UOKiK	24
Zawód kierowcy. Zawód przedsiębiorcy...	26
Nie musimy przepraszać za sukces	28
Pożyteczne i ciekawe	30
Bezpieczna jazda z psychologiem	32
ITS. 60 lat minęło	34
Sprzedaż opon odzwierciedla koniunkturę w transporcie	38
100 warsztatów dla przewoźników (III)	40
Bałkańskim szlakiem	44
Retro. Wielka Wojna	50
50+ za kierownicą	56
Ryczałt w transporcie a podatek dochodowy	60
Tymczasowa ochrona prawna w Niemczech. Decyzja sądowa tego samego dnia	64
Leasing a podatki	68
Master Truck 2012	72
Pasje. Motocyklem w nieznane	74
Trening na sucho	78
Po godzinach... Driftingowy ciągnik siodłowy Volvo FM12	80
Karetka to za mało	82

1957 ZMPD RAZEM OD 55 LAT

Dwumiesięcznik ZMPD Przewoźnik
ISSN 1899-9719
Wydawca: Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, 00-175 Warszawa, Al. Jana Pawła II 78
Prezes ZMPD: Jan Buczek

Redaguje kolegium:
Marek Zagórski – redaktor naczelny, Anna Wrona, Ryszard Gałczyński, Jarosław Jakoniuk, Sławomir Jeneralski, Tadeusz Wilk,
Współpracują: Aleksandra Donocik, Kacper Jeneralski, Roman Jüngling, Roman Kowalik, Klaudiusz Madeja, Tomasz Małyszko, Krzysztof Matuszewski, Anna Piotrkiewicz, Robert Przybylski, Monika Ucińska
Ogłoszenia i reklamy:
Agnieszka Kurdziel
e-mail: agnieszka.kurdziel@zmpd.pl
Katarzyna Milczarek
e-mail: katarzyna.milczarek@zmpd.pl
Projekt graficzny: Tomasz Bogusławski
Grafika i skład: Adrian Podbielski
Druk: Zakłady Graficzne Taurus Sp. z o.o.

Prawa autorskie zastrzeżone. Redakcja zastrzega sobie prawo do skrótów nadesłanych tekstów. Zdjęcia niepodpisane pochodzą z archiwum dwumiesięcznika „Przewoźnik". Przedruki za zgodą redakcji. Redakcja nie odpowiada za treść artykułów promocyjnych, ogłoszeń i reklam.

temat numeru

Jesteśmy przygotowani na wszystkie scenariusze

z **Lechem Witeckim**, Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad, rozmawia Robert Przybylski

przewoźnik nr 25

W Polsce jest już 2 039 kilometrów autostrad i dróg ekspresowych.

- **Autostrada A2 nareszcie została oddana do użytku, ale na blisko 30-kilometrowym fragmencie między Łodzią a Łowiczem jeszcze nie mogą jeździć ciężarówki. Kiedy to się zmieni?**

Wykonawca, którym jest Eurovia, ma termin na dokończenie całego odcinka do 15 października. To sporo czasu i myślę, że firma bez problemu zdąży. Eurovia zdecydowała się na dokończenie najpierw dróg dojazdowych, choć według mnie miała możliwość położenia jeszcze przed czerwcem także warstwy ścieralnej i z ruchem ciężarówek nie byłoby kłopotu. Sąsiednie odcinki, także „pocovecowy" odcinek C, budowany przez Boegl & Krysl, są w całości przejezdne dla transportu ciężkiego.

- **Euro 2012 już za nami, czy zatem tempo prac na budowach zwolni?**

Mamy taką samą determinację jak na poprzednim etapie robót, tempo budowy dróg nie spadnie. Przede wszystkim chcemy do października tego roku zakończyć budowę 80-kilometrowego odcinka A1 ze Strykowa do Kowala. W Kowalu kierowcy zjeżdżaliby z autostrady na starą drogę krajową nr 1 i dojeżdżali 60 km do autostrady zbudowanej przez GTC. Także jesienią zostanie otwarta dla ruchu właśnie przebudowywana do standardu drogi ekspresowej droga krajowa nr 8. Tak więc w październiku i listopadzie oddamy dodatkowe kilometry dróg. Dla kierowców będzie sporo powodów do radości.

- **A jaki wpływ na ciągłość prac będą miały liczne w tym i poprzednim roku bankructwa wykonawców?**

Firmy budowlane żądają od nas dopłat do wykonywanych kontraktów. A czy pan, jako podatnik, zgadza się, żeby dopłacać z pańskich pieniędzy wykonawcom? Przecież firmy same określały stawki za wykonanie konkretnych prac w konkretnych terminach na konkretnych zasadach. Obowiązkiem tych firm było przewidzieć wzrost kosztów budowy. Było oczywiste, że ceny materiałów wzrosną, skoro w jednym czasie buduje się 2 tysiące kilometrów autostrad, o czym przecież wszyscy wiedzieli.

Niektóre firmy tracą zresztą pieniądze często w głupi sposób. Dam jeden przykład: polska spółka hiszpańskiego koncernu wygrała przetarg na A2. Zgodziła się też na zapis w kontrakcie, że przekaże nam harmonogram prac, a za każdy dzień spóźnienia zapłaci 80 tys. zł. Minął termin jego oddania, wielokrotnie upominaliśmy się o harmonogram, którego nie otrzymaliśmy. Droga wykonana jest na czas, ale kara narosła do 26 mln zł. O tyle jest mniejszy zysk firmy. Czy to jest przykład dobrego zarządzania projektem? Czy w takiej sytuacji podatnik ma ponosić odpowiedzialność za błędy firmy?

Inny przykład: firma buduje nasypy niezgodne z warunkami umowy. W konsekwencji musi rozebrać nasypy i zbudować je od nowa. To są wymierne straty dla wykonawcy. A zadaniem GDDKiA nie jest pilnowanie interesów wykonawców, lecz budowa dobrych jakościowo dróg – to jest nasz priorytet.

Oczywiście, jeżeli wina nie jest po stronie wykonawców, wówczas inwestor uznaje roszczenia. Tak było w przypadku projektu fragmentu autostrady A4. Zmienił się poziom wód gruntowych i trzeba było zmienić projekt, konieczna była dopłata 40 mln zł. Jeśli jakiś wykonawca nie będzie w stanie podołać budowie drogi, mamy procedury działania przewidziane przez warunki kontraktu.

- **Tylko czy będzie miał kto te drogi budować, skoro firmy padają?**

Popatrzmy na sprawę w szerszej perspektywie. W 2008 roku zliberalizowaliśmy prawo dopuszczające do udziału w przetargach. Zrobiliśmy to w porozumieniu m.in. z Ogólnopolską Izbą Gospodarczą Drogownictwa, aby uwolnić rynek i umożliwić dostęp do kontraktów z pierwszej ręki także średnim firmom. Zmiany przyniosły oczekiwany skutek: liczba podmiotów uczestniczących w przetargach wzrosła z 28 do 147. W ten sposób w przeciągu 4 lat mogliśmy zająć się budową blisko 3 tys. km autostrad i dróg ekspresowych. I to wszystko robiliśmy w jednym terminie, bo ze względu na konieczność wykorzystania środków UE nie było możliwości, aby rozłożyć roboty w czasie.

Dzięki temu nie straciliśmy unijnego dofinansowania. Co więcej, część środków już została rozliczona z Brukselą, która przekazała do polskiego budżetu 20 mld zł refundacji. To sukces wykonawców, regionalnych dyrekcji ochrony środowiska i GDDKiA. Wtedy wszystkie ręce były na pokładzie. Teraz również jesteśmy w gotowości do natychmiastowego ogłaszania nowych przetargów, niezwłocznie po decyzji.

- **Ale padły nawet duże przedsiębiorstwa, jak PBG. Czy Dyrekcja rozważa możliwość wspomożenia ich?**

Ciekawym głosem w tej dyskusji jest wywiad dyrektora Skanskiej, opublikowany w jednym z dzienników, który nie zgadza się na udzielanie państwowej pomocy branży budowlanej. Skanska bierze udział w przetargach i zarabia na nich, twierdząc że potrafi przewidzieć ryzyko i wlicza je w koszt kontraktu. Ten głos jest ważny, bo to duża firma, która realizuje duże kontrakty budowlane.

- **Ale zapewne Dyrekcja też może poprawić procedury i warunki współpracy?**

Poprawiamy płynność finansową wykonawców, bo na to branża naj-

bardziej się skarży. Będziemy wypłacać zaliczki, szczególnie dla średnich firm, zapłacimy też za materiały od razu po tym, gdy znajdą sie na placu budowy. Już teraz skracamy terminy płatności z 40 dni do zaledwie jednego. Ale warunki współpracy muszą poprawić sami wykonawcy, zwłaszcza w zakresie wewnętrznej organizacji prac. Firma zdobywa kontrakt np. w lutym lub marcu. Deklaruje na etapie składania oferty, że ma np. 300 maszyn i samochodów oraz tysiąc pracowników, a po podpisaniu umowy ruch na budowie zaczyna się dopiero w czerwcu lub lipcu, bo firma nie radzi sobie z organizacją pracy. W ten sposób traci większą część sezonu budowlanego i tak rodzą się opóźnienia. Potem drogowcy zwalają winę np. na archeologów.

> Zawsze bolało mnie to, że drogi objęte były zaledwie roczną gwarancją. Inwestycje warte setki milionów złotych były objęte krótszą gwarancją niż... buty. Jak budowana jest droga, która ma wytrzymać tylko rok? W takich warunkach nie ma pewności solidnej roboty.

- **Czy te pospiesznie budowane drogi będą trwałe?**

Właśnie dla zapewnienia jakości wydłużyliśmy gwarancje do dziesięciu lat. Zawsze bolało mnie to, że drogi objęte były zaledwie roczną gwarancją. Inwestycje warte setki milionów złotych były objęte krótszą gwarancją niż... buty. Jak budowana jest droga, która ma wytrzymać tylko rok? W takich warunkach nie ma pewności solidnej roboty.

Stworzyliśmy też system mierzący jakość prac. W 2009 roku Ministerstwo Infrastruktury dało 120 mln zł na wyposażenie laboratoriów, które umożliwiły nam niezależną ocenę jakości pracy wykonawców. Dlaczego nikt z poprzedników tego nie stworzył? W 2011 roku laboratoria już w pełni funkcjonowały, dzięki czemu możemy na bieżąco sprawdzać jakość wykonywanych robót drogowych. Od pewnego czasu publikujemy też rankingi jakości wykonawców, bo zależy nam, aby wykonawcy sami mogli weryfikować swoich pracowników. Trzeba zauważyć, że to wykonawcy opłacają naprawy gwarancyjne. Branża do tej pory nie brała tych kosztów pod uwagę, a są to znaczące sumy: rozebranie wadliwego nasypu z 75 tys. metrów sześciennych ziemi i ponowne jego wykonanie to kilka mln zł. Kontrolujemy do 10 procent wszystkich wykonywanych badań. Nasze działania przynoszą oczekiwany skutek, rejestrujemy coraz mniej niedociągnięć i błędów. Robimy to na bieżąco, w trakcie prac, dzięki czemu mogą być niemal od ręki poprawiane.

- **Jakie zatem są perspektywy w kolejnych unijnych rozdaniach i czy drogi będą w przyszłości sprawniej budowane?**

Będzie łatwiej, bo mamy gotowe projekty na nową perspektywę unijną, zgodne z dostosowanym unijnym prawem, w tym w zakresie ochrony środowiska. Jesteśmy też przygotowani na różne scenariusze, będziemy mogli wykorzystać nawet więcej pieniędzy niż obecnie. Ponieważ projekty są gotowe, unikniemy takiego spiętrzenia robót jak w okresie 2009-2012. Będziemy mogli rozłożyć realizację prac na 20-25 projektów rocznie, a nie 147 na raz, jak to miało miejsce w okresie 2009-2010. Wytyczne Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wskazują, że będziemy uzupełniać już istniejące ciągi autostradowe.

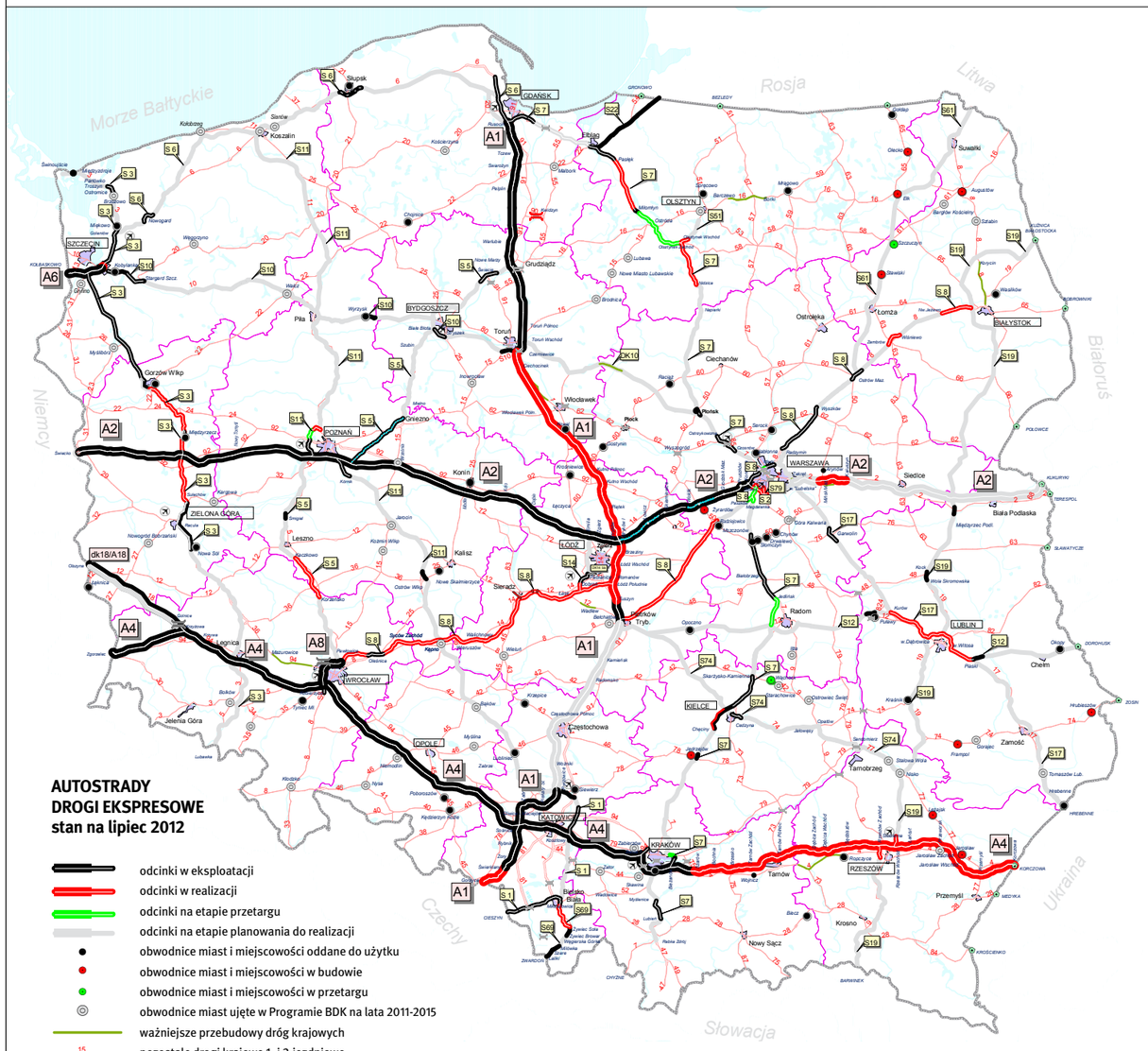
- **A jakie są plany na najbliższe dwa lata i czy będą pieniądze na budowy?**

Tegoroczny budżet wynosi około 27 mld zł. To, co nie będzie wydane w tym roku, przejdzie na przyszły. Na 2013 rok mamy zaplanowane wydanie 16 mld zł. Jeżeli Ministerstwo Finansów zapewni finansowanie, ruszymy z budową wylotówki z Warszawy od strony Janek, możliwe, że także od strony Marek, zakończymy budowę obwodnicy Poznania.

Także remonty dróg krajowych będą dawały zatrudnienie branży. Ministerstwo TBiGM zaproponowało, aby pieniądze z Krajowego Funduszu Drogowego mogły być wydawane także na remonty, nie tylko na budowy nowych dróg. GDDKiA pokazała również, że nie jest instytucją wyłącznie czekającą na pieniądze, ale że potrafi zarabiać: system opłat drogowych viaTOLL przyniósł blisko miliard zł przychodów i w tym roku inwestycja powinna się zwrócić. Z dzierżawy Miejsc Obsługi Podróżnych (MOP) mamy ok. 100 mln zł przychodów. Jesteśmy zatem w stanie zapewnić finansowanie projektów, a drogi, które mamy, umiemy chronić. Wprowadzamy preselekcję, aby uniemożliwić niszczenie dróg przez przeciążone samochody. Zapewniliśmy w ten sposób narzędzia dla Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego i mamy nadzieję, że je wykorzysta.

Autor jest dziennikarzem "Rzeczpospolitej"

Autostrady i drogi ekspresowe w Polsce



AUTOSTRADY
DROGI EKSPRESOWE
stan na lipiec 2012

- odcinki w eksploatacji
- odcinki w realizacji
- odcinki na etapie przetargu
- odcinki na etapie planowania do realizacji
- obwodnice miast i miejscowości oddane do użytku
- obwodnice miast i miejscowości w budowie
- obwodnice miast i miejscowości w przetargu
- obwodnice miast ujęte w Programie BDK na lata 2011-2015
- ważniejsze przebudowy dróg krajowych
- pozostałe drogi krajowe 1- i 2-jezdniowe
- przejścia graniczne
- granice województw (oddziałów GDDKiA)
- miasta
- wody
- przejezdność drogi - na podstawie Ustawy z dnia 30 marca 2012 r. o zmianie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych

Źródło: GDDKiA

Twoja zyskowność jest naszym priorytetem

Prezentujemy program ATe, DAF Advanced Transport Efficiency.
To kompletna gama innowacji podkreślających nasze oddanie sprawie zwiększenia wydajności, optymalizacji kosztów i minimalizacji wpływu na środowisko naturalne.
Te doświadczenia staną się Twoim udziałem w wersjach specjalnych modeli XF105 oraz CF85 marki DAF.
Skontaktuj się z lokalnym dealerem DAF lub odwiedź stronę **www.daftrucks.pl/ate**
Twoja zyskowność jest naszym priorytetem.

driven by quality

TB
www.TB.eu

DAF
A PACCAR COMPANY

TB Lease
www.TB.eu

przewoźnik nr 25

temat numeru

Więcej zaufania

Polską branżę budowlaną zalało tsunami bankructw. Sytuacją w drogownictwie zaniepokoili się także parlamentarzyści. Poseł Janusz Piechociński, wiceprzewodniczący sejmowej Komisji Infrastruktury, przygotował wraz z zespołem raport na temat rynku budownictwa infrastrukturalnego w 2012 roku. Prezentujemy najważniejsze spostrzeżenia.

Robert Przybylski, Rzeczpospolita

Chociaż wartość produkcji budowlano-montażowej na obiektach inżynierii lądowej i wodnej, wg. danych GUS, wzrosła w latach 2006-2010 o ponad 81 proc. - do 49 mld zł, to sytuacja wykonawców jest niepokojąca, twierdzi Piechociński. „... nie należy się cieszyć po ogłoszonym przetargu, rozstrzygnięciu, że ktoś wygrał na poziomie 40 proc. ceny kosztorysowej – bo to oznacza poważne kłopoty podczas realizacji, to oznacza poważne napięcia, które najczęściej kończą się sądem i dramatami" – upominał Piechociński w wystąpieniu na Samorządowym Forum Drogowym w lutym 2010 roku. Jego słowa potwierdziło życie już pod koniec tego samego roku, gdy wartość produkcji budowlano-montażowej na autostradach i drogach zmalała z 19,8 mld zł w 2009 roku do 18,2 mld zł w kolejnym. Liczba firm działających w drogownictwie zmalała w tym okresie z 3 969 do 1 877. Liczba firm dużych, zatrudniających ponad 49 osób, zmniejszyła się z 718 do 614.

Fala bankructw przetacza się przez branżę także w tym roku. Wiosną zbankrutowała pracująca przy południowej obwodnicy Gdańska firma Wakoz, następnie budująca A1 firma Unidex, firma Budbaum z tej samej autostrady, Hydrobudowa, także z A1, firma Radko z A4, likwidowane są: Budostal-5 oraz Poldim. Według Korporacji Ubezpieczeniowej Kredytów Eksportowych fala bankructw w budownictwie jest najwyższa od czterech lat.

Piechociński wskazuje, że budownictwo wykazuje się niską rentownością: po pierwszym kwartale 2011 roku wynosiła 1,5 proc. a po trzech zwiększyła się do 2,2 proc. Na dodatek zatory płatnicze w trzech pierwszych kwartałach powiększyły się o 60 proc. Raport wskazuje, że w takiej sytuacji liczba firm przynoszących straty sięgnęła w 2001 roku 44 proc. spośród 1 783 przedsiębiorstw zatrudniających powyżej 49 osób. Tymczasem zaledwie dwa lata wcześniej ten odsetek nie przekraczał 19 proc. Wg GUS, po trzech kwartałach 2011 roku wynik netto dla przedsiębiorstw zatrudniających pow. 9 osób wyniósł 1,7 mld zł, na co składała się strata netto 1,6 mld zł oraz zysk netto wynoszący 3,3 mld zł.

Inwestycyjna fala

Przyczyny złej sytuacji branży budowlanej Piechociński upatruje w huśtawce inwestycyjnej, czyli spiętrzeniu inwestycji, oraz w sztywnym, nieprzystosowanym do zmiennych warunków budowy prawie. Niemal wszystkie inwestycje drogowe rozpoczęły się wiosną 2010 roku, a więc popyt na te same usługi i kadrę przypadł w tym samym czasie. W pierwszym sezonie wszyscy prowadzili prace ziemne, w drugim układali masy bitumiczne. „Można było przesunąć część kontraktów o kilka mieisięcy, zamiast pozwolić, aby rynek lub zwykły przypadek decydował o tym, co uda się zrobić na Euro". Według Piechocińskiego choroba, która trapi branżę, to brak chęci i możliwości podejmowania szybkich decyzji przez inwestora, inżyniera kontraktu, projektantów, a także personel generalnych wykonawców „w odpowiedzi na zmieniające się warunki rynkowe oraz nieprzewidzine kontraktem sytuacje (np. uwarunkowania środowiskowe, warunki gruntowe, wpływ stron trzecich na inwestycje, błędy projektowe itp.)".

Piechociński uważa, że zatory płatnicze są skutkiem strat ponoszonych przez generalnych wykonawców. „Winni są temu po części sami wykonawcy i wojna cenowa z lat 2009 oraz 2010". Sytuację branży pogorszyła dodatkowo drożyzna paliw i materiałów używanych do budowy dróg. W okresie 2009-2012 stal zbrojeniowa podrożała z 1600 do 2500 zł za tonę. „Jeżeli na 20 km odcinku autostrady mamy kilkanaście obiektów inżynierskich i zużycie 20 tys. ton stali, strata na jednej pozycji wyniesie 18 mln zł netto. Ceny asfaltu wzrosły przez 2 lata od 45 do 52 proc. Ceny paliw, stanowiące ok. 30 proc. kosztów robót ziemnych, wzrósły w półtora roku o ponad 40 proc.". Piechociński zapewnia, że żaden z wykonawców nie mógł przewidzieć takiego wzrostu kosztów. Uważa, że ryzyko inflacyjne powinno być podzielone pomiędzy zamawiającego i wykonawcę.

Elastyczne umowy

Poseł wskazuje, że kryterium najniższej ceny okazuje się wyjątkowo kosztowne i to na wszystkich etapach prowadzenia inwestycji. Np. przetargi na projekty rozstrzygane wyłącznie na podstawie najniższej ceny dają drobne oszczędności w zamówieniach publicznych, a „powodują często gigantyczny wzrost kosztów na budowie". „Umowy na projektowanie powinny umożliwiać zamawiającemu zmiany w trakcie trwania procesu (np. dodatkowe analizy, ekspertyzy, dodatkowe warianty projektu). Zamawiający musi mieć możliwość poszerzenia zakresu umowy w trakcie oraz przedłużenia jej na kolejny etap projektu". Tymczasem w Polsce dominuje system tradycyjnych kontraktów budowlanych (tzw. czerwony FIDIC). W tym systemie ważniejsze od analizy kosztów jest unikanie drobnych błędów i niedociągnięć, bo one wykorzystywane są przez wykonawców w roszczeniach, które zamawiający może przenieść na projektanta. Wykonawca i projektant są więc po przeciwnych stronach barykady. Co więcej, „w interesie biura projektowego nie jest tani projekt" – zauważa Piechociński. Dodaje, że restrykcyjne i źle rozumiane prawo zamówień publicznych doprowadziło do wykreślenia z czerwonego FIDIC-a możliwość racjonalizacji i optymalizacji. Ze strachu przed korupcją ograniczono także uprawnienia inżyniera kontraktu, który w imieniu inwestora powinien podejmować decyzje. Na dodatek polskie prawo budowlane ogranicza możliwości wprowadzania zmian w projekcie po wydaniu zezwolenia na budowę. W rezultacie „zmiany, o których w krajach anglosaskich decydują młodzi projektanci i inżynierowie budowy, w Polsce urastają do rangi problemu, który rozstrzygnąć może jedynie warszawska centrala", pisze Piechociński.

Natomiast w projektach „projektuj i buduj" projektant pracuje dla wykonawcy i razem poszukują najtańszych rozwiązań.

Hiszpański dorobek

Piechociński pisze ze smutkiem, że po latach inwestycyjnego boomu Hiszpania dorobiła się kilku potężnych koncernów budowlanych. Polska fala inwestycji zamiast rozkwitu przyniosła bankructwa. Poseł ma raczej pesymistyczne spojrzenie na przyszość branży. W scenariuszu najlepszym, ale i najmniej realnym GDDKiA godzi się na rozpatrzenie części roszczeń, których zamierzała bronić w sądach. Wykonawcy dokończą inwestycje, natomiast urzędnicy będą narażeni na niekończące się kontrole i będą musieli bronić aneksów do umów oraz wzrostu kosztów inwestycji.

Drugi możliwy scenariusz na nadchodzące miesiące i lata, to zerwanie kontraktów, nowe przetargi i wieloletnie opóźnienia. Kończone na nowo inwestycje będą dużo droższe. Taki bieg wypadków korzystny jest dla dużych firm – zauważa Piechociński – które odbiją sobie straty, kiedy same zostaną na rynku.

> Zmiany, o których w krajach anglosaskich decydują młodzi projektanci i inżynierowie budowy, w Polsce urastają do rangi problemu, który rozstrzygnąć może jedynie warszawska centrala", pisze Piechociński.

Trzeci scenariusz to zerwanie kontraktów i przydzielenie wykonawstwa z wolnej ręki, jak to miało miejsce w przypadku odcinka A2 po firmie Covec. UE może zarządać zwrotu dofinansowania, gdy jej urzędnicy zorientują się, że w Polsce nagle wysypały się wielomiliardowe kontrakty z wolnej ręki. Poseł podkreśla, że jest to kuriozalna sytuacja, bo właśnie konflikty powstają z powodu braku zapłaty za drobne prace, które powinny być wykonywane z wolnej ręki.

Uwagi „na wczoraj"

Do praktyki inwestycyjnej powinny być jak najszybciej – zdaniem Piechocińskiego – wprowadzone następujące rozwiązania:

- przetargi w walucie krajowej,
- waloryzacja cen podstawowych surowców, materiałów i energii wg wskaźnika GUS,
- odejście od najniższej ceny jako jedynego kryterium wyłaniania wykonawcy.

Piechociński podkreśla, że relacje pomiędzy zamawiającym i wykonawcą powinny być partnerskie. Pod tym pojęciem kryje się przede wszystkim obopólne zrozumienie i zaufanie. Umowy zaś powinny zakładać realne terminy realizacji inwestycji. Inżynier kontraktu powinien być wskazywany przez obie strony, a zasady rozwiązywania roszczeń zgłaszanych przez wykonawcę w trakcie realizacji umowy muszą być jasne i precyzyjne.

Obecnie funkcjonujący model sprawia, że przygotowanie inwestycji zajmuje 4-5 lat, zaś jej realizacja 2-2,5 roku. W Polsce kryterium najniższej ceny z możliwością wykorzystania użyczonych referencji blokuje możliwość racjonalego wyboru wykonawcy. W rezultacie prace trwają długo i nie zapewniają wysokiej jakości.

Zastosowanie modelu „projektuj i buduj" może zdaniem posła istotnie skrócić cały cykl inwestycyjny.

Piechociński kończy raport ostrzeżeniem, że perspektywy branży w Europie w najbliższych dwóch latach są złe. Specjaliści przewidują spadek budownictwa inżynieryjnego w najbliższych trzech latach o 1,4 proc. Średni poziom budownictwa w Europie powróci do poziomu z 2008 roku dopiero w 2023 roku. Na szczęście w Polsce przewidywany jest w tym okresie nawet dwuprocentowy wzrost inwestycji.

Autostrada się opłaca

Gdy w 1924 roku inż. Piero Puricelli uruchomił pierwszą na świecie drogę dla samochodów, skromne 77 km z Mediolanu do Como, mało kto przewidywał, że autostrady staną się niezbędnym czynnikiem wzrostu państw oraz symbolem nowoczesności.

Robert Przybylski, Rzeczpospolita

Ćwierć miliarda zarejestrowanych w unijnych krajach aut osobowych i blisko 35 milionów ciężarówek może korzystać z sieci blisko 70 tys. km autostrad, którymi dysponują państwa Unii Europejskiej. Ta długa, ale i kosztowna w budowie i utrzymaniu siatka dróg wymaga od wszystkich zmotoryzowanych sporych opłat w postaci podatków lub ściąganego za przejazd myta. Według obliczeń Komisji Europejskiej z 2003 roku, opodatkowanie ciężarówek wynosiło 30,7 centów za km w Niemczech, 27,3 centy w Wielkiej Brytanii oraz 24 we Francji. W październiku 2009 roku Komisja Europejska przyjęła program wprowadzenia jednolitego systemu poboru myta na wszystkich unijnych drogach płatnych, aby – jak zapewniają politycy – zapewnić pieniądze na utrzymanie dróg. Prace są opóźnione, ale narodowe rządy zebrane z opłat drogowych pieniądze inwestują głównie w remonty – większość państw kontynentu zakończyła tworzenie podstawowych sieci autostradowych. Najbliższe lata nie zapowiadają gruntownej zmiany priorytetów, mimo że drogi często zablokowane są kilometrowymi korkami. Politycy jednak skoncentrowali się na wspieraniu kolei.

W dekadzie lat 90. rządy wydały miliardy na wciąż deficytowe szybkie koleje, których długość linii wzrosła w okresie 1990-1996 ponad trzykrotnie, a w całej dekadzie blisko 4-krotnie. W tym samym okresie długość zatłoczonych autostrad zwiększyła się o 35 proc. Wydatki na infrastrukturę w latach 50. i 60. w państwach Europy Zachodniej sięgały do 2 proc. PKB. Jeszcze w 2004 roku we Włoszech dochodziły do 0,96 proc. PKB, w Niemczech od 0,85 proc., w Rosji do 0,81, w Chinach do 0,74, w Kanadzie od 0,6, w Danii do 0,5, w Wielkiej Brytanii do 0,3 proc. Wraz z najdejściem kryzysu budownictwo infrastrukturalne zamarło. Wydatki na nie zbliżone są dziś do poziomu, jaki notowano w Wielkiej Brytanii w 2004 roku.

Klienci wolą ciężarówki

Przedstawiciele Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego IRU narzekają, że politycy są nieczuli na rzeczowe argumenty. Wystarczy popatrzeć na liczby: w 2009 roku w krajach UE-27 przewozy towarów transportem drogowym wyniosły 1 690,1 mld tonokilometrów oraz 510,4 mld pasażerokilometrów. W tym samym roku koleje w krajach UE wykonały pracę transportową sięgającą 359,9 mld tkm oraz w transporcie pasażerskim 369,1 mld pasażerokilometrów. Zatem ze statystyki wynika, że ciężarówki wykonują ponad pięciokrotnie większą pracę przewozową od kolei. Drogami przemieszcza się także większość podróżnych. Zatem brak autostrad nie tylko spowalnia obrót gospodarczy i zwiększa niewygodę obywateli, ale też niszczy środowisko naturalne. Na zatłoczonej drodze 40-tonowe samochody ciężarowe spalają do 52 l/100 km, jeżeli muszą zatrzymywać się co kilometr. Taka sama ciężarówka jadąca ze stałą prędkością 50 km/h bez zatrzymywania się zużyje zaledwie 24-28 l/100 km. Jeżeli będzie zatrzymywać się dwukrotnie na każdym kilometrze, spalanie wzrośnie do 84 l/100 km.

Co ważne, nic nie zapowiada, aby dominacja ciężarówek w transporcie miała zmaleć. Wielkie koncerny logistyczne otwarcie mówią, że koleje są zbyt mało elastyczne, aby można z nich korzystać w podobnej skali do transportu samochodowego. W UE-27 udział transportu drogowego w przewozach rzeczy sięga 76,5 proc., a dla Polski, w której duże przewozy węgla zapewniają przecież kolejom stały dopływ zleceń, nawet 81,2 proc.

Bezpiecznie i komfortowo

Gęstość sieci autostradowej w krajach Europy Zachodniej wynosi, według danych z 2009 roku, ok. 20-60 metrów na kilometr kwadratowy. Np. w Holandii są to 63 metry, w Belgii 58, w Niemczech 36 m, w Wielkiej Brytanii 16. W nowych krajach unijnych te wskaźniki w najlepszym razie sięgają 8 (Czechy i Węgry), w Bułgarii 4, na Łotwie 5, zaś w Polsce 2 i w Rumunii 1. Jednocześnie wskaźnik gęstości sieci kolejowej nie odbiega od zachodnioeuropejskiego. Tyle że infrastruktura kolejowa ma mniejsze znaczenie społeczne od dróg, bo obciążona jest mniejszym ruchem. Jednocześnie nie sposób nie zauważyć, że wraz z wydłużaniem się dróg dla samochodów spadała liczba wypadków śmiertelnych. Jeżeli za 100 przyjąć długość autostrad i liczbę wypadków w 1990 roku, to w 2006 roku autostrady wydłużyły się o 51 proc., natomiast liczba ofiar zmalała o 44 proc. Wyraźna jest także odwrotnie proporcjonalna korelacja pomiędzy liczbą wypadków oraz długością autostrad. Autostrady to także komfort i oszczędność czasu. Samochody ciężarowe w Europie Zachodniej dzięki autostradom uzyskują średnią prędkość 70-80 km/h, gdy np. w Polsce, kraju pozbawionym sieci autostrad, dużym wyczynem jest uzyskanie 50 km/h. Tymczasem oczekiwania użytkowników co do szybszego przemieszczania się rosną z każdym pokoleniem. Gdy w 1926 roku autostradą zbudowaną przez Puricellego jechała Maria ze Zdziechowskich Sapieżyna, jej ojciec rozpędził auto do niesłychanej prędkości 100 km/h. „Poczuliśmy się bohaterami" – wspomina.

> W Unii Europejskiej udział transportu drogowego w przewozach rzeczy sięga 76,5 proc., a dla Polski, w której duże przewozy węgla zapewniają kolejom stały dopływ zleceń, nawet 81,2 proc.

Droga to najlepsza inwestycja

Politycy oraz pozarządowe grupy nacisku jako jedną z przyczyn niechęci do rozbudowy dróg podają zbyt dużą tzw. terenochłonność autostrad. Jednak dane zebrane przez IRU wskazują, że drogi zajmują w Europie średnio 0,5 proc. powierzchni kontynentu. Najbardziej zabudowana drogami jest Holandia (1,4 proc. powierzchni pod asfaltem), Dania (0,8) i Niemcy, Francja i Wielka Brytania – po 0,7 proc.). Politycy wskazują, że linią kolejową lub tramwajową można przetransportować więcej ładunków lub osób niż drogą. Nawet jeżeli przepustowość linii kolejowych jest wyższa (w przeliczeniu na metr kwadratowy zajmowanej powierzchni), to i tak nie da się ukryć faktu, że drogi opłaca się budować. Według danych Banku Światowego stopa zwrotu z inwestycji kolejowych sięga 12 proc., gdy z drogowych 29 proc. i jest najwyższa spośród wszystkich inwestycji banku.

OFIARY WYPADKÓW DROGOWYCH W 2010 ROKU

Państwo	Ofiary śmiertelne na mln mieszkańców	Autostrady na 1 000 km kw.
Polska	102	2
Łotwa	197	-
Bułgaria	103	4
Węgry	74	14
Rumunia	111	1
Holandia	32	64
Niemcy	45	35
Francja	62	20
Hiszpania	54	27

Źródło: Eurostat

DŁUGOŚĆ AUTOSTRAD W NIEKTÓRYCH PAŃSTWACH EUROPEJSKICH W 2010 ROKU W KM

Państwo	Długość w km
Czechy	734
Niemcy	12 819
Hiszpania	14 262
Włochy	6 668
Austria	1 719
Portugalia	2 737
Wielka Brytania	3 673

Źródło: Eurostat (W czerwcu 2012 roku w Polsce było 1 234 km autostrad.)

Prowadzę, więc nie piję...

Tyle razy pewnie już gdzieś to hasło widzieliśmy, a jednak ciągle policja ujawnia każdego dnia setki nietrzeźwych kierowców. Złośliwi mówią, że większości nie złapano...

Klaudiusz Madeja

Nie rozpatrujmy jednak tego zagadnienia w kategoriach czy mnie złapią, czy nie. Jeśli ktoś miał okazję przetestować tzw. alkogogle lub „pojechać" symulatorem jazdy z funkcją „po wypiciu alkoholu" (są różne „dawki" np. 2, 3 piwa, itd.), ten się przekonał, że czas reakcji, orientacja i zdolność postrzegania spadają. Tłumaczenie, że kiedyś mi się zdarzyło jechać „po jednym" albo „na kacu" i wcale takich odruchów nie miałem, nie jest właściwe. Po pierwsze, mogliśmy mieć szczęście, że akurat nic na naszej drodze się niespodziewanego nie wydarzyło, więc nie było okazji do sprawdzenia refleksu.

- Należy też pamiętać, że ta sama dawka alkoholu u tego samego człowieka może za każdym razem wywołać inne skutki – mówi Wojciech Pasieczny, radca prawny, przez wiele lat policjant ruchu drogowego. Niejeden wypadek widział i niejednego kierowcę za jazdę w stanie nietrzeźwym złapał, więc doskonale wie, o czym mówi. - Gdybym miał opowiadać, jakich to ja się tłumaczeń nie nasłuchałem, to można by chyba całą książkę napisać... - żartuje i zaraz dodaje z lekkim zdziwieniem - właściwie nie ma podziału, bo przeróżne historyjki wymyślają młode kobiety i starsi mężczyźni, zawodowi kierowcy i okazjonalni szoferzy, robotnicy i ludzie z wyższym wykształceniem.

Czy więc naprawdę jest z nami tak źle, że nie potrafimy oddzielić picia od jeżdżenia? W pewnym sensie to prawda, bo anatomia człowieka jest przecież ta sama, tylko w głowie może być inaczej. Ale też nie do końca, bo każdy z nas może sobie pewne nawyki wyrobić.

- Zacznijmy od tego, że nie ma alkoholi „lekkich" i „mocnych" - przestrzega Miłosz Brzeziński, psycholog, trener personalny, doradca w zakresie psychologii biznesu. - Alkohol jest zawsze alkoholem, tylko jego zawartość w różnych napojach jest inna. Ale to nie będzie później miało żadnego znaczenia, jeśli alkomat i ewentualnie badanie krwi wykażą jego zawartość we krwi. Dla kontrolującego kierowca popełnił wykroczenie i musi ponieść tego konsekwencje, a czy wypił, jak mówi „jedno piwko do obiadu", czy kieliszek lub więcej czystej wódki, albo np. butelkę szampana z radości (obojętnie jakiej), w żaden sposób nie wpływa na dalszy tok postępowania. Pamiętajmy o tym! Każdy napój alkoholowy zawiera ten sam alkohol, tylko mniej lub bardziej rozcieńczony.

Dlatego nawet „piwko do obiadu" przed lub w przerwie jazdy samochodem jest niedozwolone. Jednak zdarza się, że jesteśmy namawiani, a co gorsza poddajemy się tym sugestiom. Ale później to my utracimy prawo jazdy, nie ci „serdeczni", którzy tak dla nas „dobrze" chcieli. Jak odmawiać?

- Czasem przyczyna leży jeszcze w naszym dzieciństwie – kontynuuje Miłosz Brzeziński. - Wówczas rodzice nam mówili, co dobre, co złe, co ładne, co nie. W efekcie część dorosłych tak naprawdę nie wie dokładnie, czego chce... To „niezdecydowanie" powoduje, że jesteśmy podatni na różne sugestie. I nie chodzi tylko o kwestię namawiania do picia, lecz także choćby o podatność na różne reklamy, które chcą nam wmówić, co jest dla nas dobre. Dlatego miejmy swoje zdanie, przynajmniej w kluczowych dla siebie kwestiach, a taką na pewno jest picie alkoholu: kiedy, gdzie, ile? Jeśli w nieznanych zagadnieniach możemy się posiłkować opiniami fachowców, znajomych, sami coś poczytać, o tyle przy piciu alkoholu nie ma wielkiej filozofii. Wszyscy znamy jego skutki i dobrze wiemy, kiedy można się napić.

- Tutaj pojawia się kwestia naszej samooceny. Innych oceniamy: „bo on taki jest", zaś w stosunku do siebie zawsze mamy wytłumaczenie: „bo mieliśmy jakiś powód, byliśmy zmuszeni, itd. - zauważa Miłosz Brzeziński. - Tutaj występuje też inny aspekt. Mianowicie zmiana własnego poglądu, zdania na jakiś temat powoduje pewien dyskomfort w naszym mózgu. Myśleliśmy, że „wszystko wiemy" i doskonale sobie poradzimy, a tu nagle ktoś lub coś nas z tego samozadowolenia wyprowadza. Niestety najczęściej jest tak, gdy nam czegoś zabraniają lub odmawiają. A spróbujmy ten sam dyskomfort w sobie znaleźć, gdy ktoś nam próbuje wmówić, że „przecież jeden kufel lub kieliszek nie zaszkodzi". To też jest zmiana naszego poglądu, bo wyjechaliśmy z domu na jakąś uroczystość autem z nastawieniem, że nie będziemy pić. I tu dochodzimy do jeszcze jednego, bardzo ważnego punktu: na decyzję o niepiciu jest odpowiedni czas przed imprezą, a nie już w czasie jej trwania. Wówczas jest to prawie niemożliwe.

> Na decyzję o niepiciu jest odpowiedni czas przed imprezą, a nie już w czasie jej trwania. Wówczas jest to prawie niemożliwe.

W tym miejscu warto sobie do tego dodać, nie tylko przed „imprezą", ale w ogóle przed wyjazdem w trasę. Ile znamy takich przypadków, że na parkingu, przed planowanym noclegiem kierowcy kupują sobie jedno lub dwa piwa, bo „przecież to mi nie zaszkodzi, wyśpię się i rano pojadę". Niestety czasem na takiej dawce się nie kończy... A później trzeba rano ruszyć w trasę, bo termin goni, dyspozytor widzi naszą pozycję dzięki GPS ... I dochodzi do tragedii.

- Człowiek nie ma cały czas tak samo silnej woli. Jej natężenie słabnie w niektórych momentach – informuje Miłosz Brzeziński. - Dlatego właśnie nigdy nie wolno nam się zastanawiać, czy możemy „jednego", że „nam nie zaszkodzi". Nie dopuszczajmy do siebie żadnych tłumaczeń własnych lub innych osób, bo najdą nas wątpliwości. Po prostu nie jadę po alkoholu, bo nie! I koniec!

Psycholog
Miłosz Brzeziński

Statystyki policyjne

Optymistyczne ostatnie pół roku

W 2011 roku, w porównaniu z rokiem 2010, nastąpił wzrost liczby ujawnionych kierujących pojazdami pod wpływem alkoholu (w stanie po użyciu oraz w stanie nietrzeźwości) z 165 885 do 183 488 osób (+17 603).
W porównaniu do roku ubiegłego zwiększyła się liczba wypadków z udziałem osób nietrzeźwych o 448 (+9,9 %) z 4 524 do 4 972 (12,4 % ogółu wypadków), śmierć w nich poniosło 559 osób (13,3 % ogółu zabitych), a 6 075 osób odniosło obrażenia (12,3 % ogółu rannych).
W 2011 roku nietrzeźwi uczestnicy ruchu spowodowali 3 893 wypadki (9,7 % ogółu), w których zginęło 450 osób (10,7%), a rannych zostało 4 820 osób (9,7 %).
Najliczniejszą grupę nietrzeźwych sprawców wypadków stanowili kierujący pojazdami. Byli oni sprawcami 2 717 wypadków, w których zginęło 300 osób, a ranne zostały 3 753 osoby. W odniesieniu do ogólnej liczby wypadków spowodowanych przez kierujących, nietrzeźwi stanowili 8,4 %. W porównaniu do 2010 roku nastąpił wzrost liczby wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących o 262 (+10,7 %).
W grupie nietrzeźwych kierujących największe zagrożenie bezpieczeństwa stanowili kierowcy samochodów osobowych, którzy spowodowali 2 075 wypadków (76,4 % wszystkich wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących). Następną grupą nietrzeźwych użytkowników, stwarzającą zagrożenie, byli rowerzyści. Spowodowali oni 244 wypadki (9 %), w których zginęło 12 osób (4 %), a 240 zostało rannych (6,4 %). Samochodem ciężarowym w stanie nietrzeźwym wypadki spowodowało 50 kierujących (1,8 %), zginęły w nich 4 osoby (1,3 %), zaś 80 zostało rannych (2,2 %). Najwięcej wypadków nietrzeźwi kierujący spowodowali na skutek niedostosowania prędkości do warunków ruchu, nieudzielenia pierwszeństwa przejazdu oraz jazdy niewłaściwą stroną drogi.
Piesi będący pod działaniem alkoholu spowodowali 1 106 wypadków, w ich wyniku śmierć poniosło 139 osób, a 987 zostało rannych. W porównaniu do roku 2010 nastąpił wzrost liczby wypadków spowodowanych przez tę grupę uczestników ruchu o 146 (+15,2 %).
Ogółem wszystkich kierujących, którzy po alkoholu zostali ujawnieni przez policję w pierwszym półroczu 2012 r. (styczeń - czerwiec), było 82 874 osoby. Dla porównania w analogicznym okresie 2011 r. liczba ta wyniosła 88 349 osób.

Użycie a nietrzeźwość

Z nietrzeźwością mamy do czynienia, gdy zawartość alkoholu we krwi jest wyższa od 0,5 ‰ lub 0,25 mg w 1 dm^3 wydychanego powietrza.
Alkohol etylowy C_2H_5OH (nadający się do celów spożywczych) należy do związków chemicznych, które szybko wchłaniają się do organizmu. Już w ciągu 5 - 10 minut po spożyciu można go wykryć we krwi, zaś po 15 minutach wchłonięciu ulega 50 % wypitej dawki.
Stan powyżej 0,5 ‰ stanowi przestępstwo, zagrożone karą pozbawienia wolności do lat 2 oraz środkiem karnym w postaci zakazu prowadzenia pojazdów na czas od 1 roku do 10 lat. Za spowodowanie wypadku po pijanemu grozi nawet do 12 lat. Jeśli zaś w wypadku są ofiary śmiertelne lub ktoś doznał trwałego kalectwa, kodeks karny przewiduje możliwość dożywotniej utraty prawa jazdy oraz karę więzienia do 15 lat. Grzywnę wymierza się w wysokości od 20 do 5 000 zł.
Za kierowanie pojazdem mechanicznym w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka podobnie działającego do alkoholu, grozi utrata 10 punktów. Tyle samo traci się w przypadku nieudzielenia pomocy ofiarom wypadków. Za spowodowanie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego grozi 6 punktów karnych.
Wysokość kar finansowych oraz punktów karnych może w najbliższym czasie ulec zmianie.

Źródło: www.policja.pl

Ku przestrodze...

UBEZPIECZENIA DLA CIEBIE I RODZINY

Dom•mieszkanie•OC

Samochód

Zdrowie•NNW

InterRisk najlepszą instytucją finansową według dziennika „Rzeczpospolita"

Spółka została doceniona za wieloletni, konsekwentny i efektywny wzrost oraz spektakularne wyniki w 2010 roku.

www.interrisk.pl

InterRisk
VIENNA INSURANCE GROUP

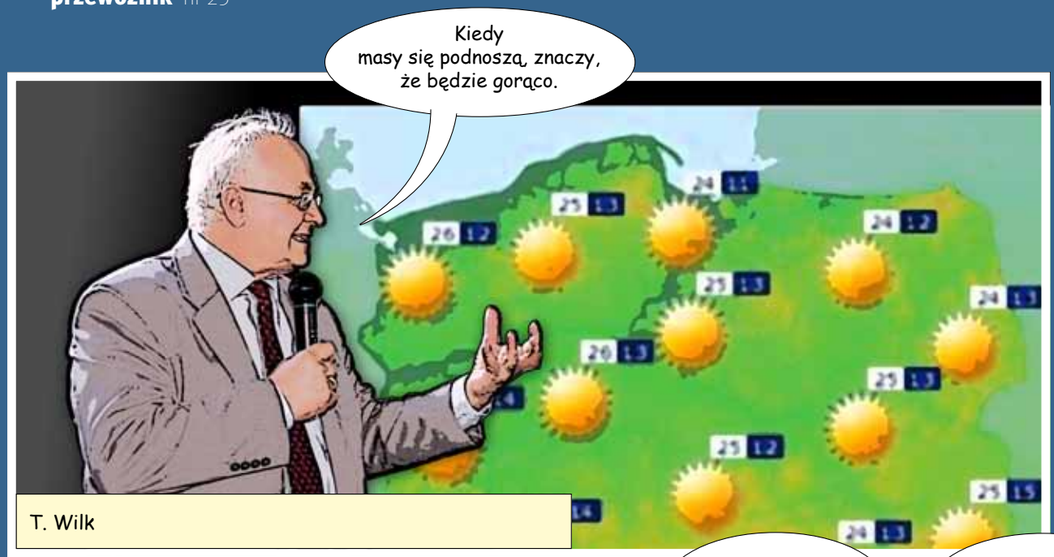
fotomorgana

Ocieplenie klimatu

Ułani zasławscy

Andrzej Szabłowski, Jan Buczek

Tadeusz Wilk, Wiesław Starostka



T. Wilk

Waldemar Jaszczur

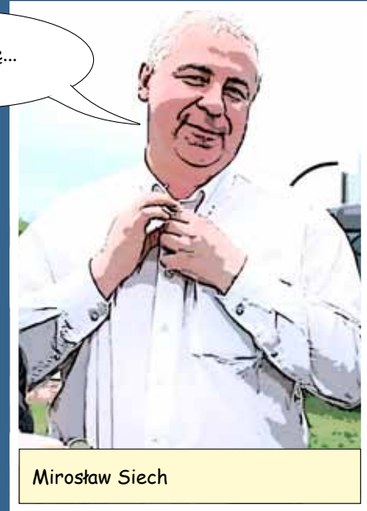
W. Starostka, Adam Byglewski

Aleksander Reisch

Ks. Witold Kamiński, A. Byglewski, J. Buczek

Andrzej Bogdanowicz, Tomasz Połeć, Andrzej Kania, A. Reisch

Sławomir Jeneralski



Mirosław Siech

policja do J. Buczka i W. Jaszczura

Andrzej Kondracki

Ryszard Sidorzak

Jarosław Jakoniuk, A. Szabłowski

Jan Buczek

Tadeusz Jarmuziewicz

przewoźnik nr 25

wydarzenia

Komisja mieszana. 70 000 dodatkowych zezwoleń z Soczi

1-2 sierpnia

Odbyło się posiedzenie polsko-rosyjskiej Komisji Mieszanej ds. międzynarodowych przewozów drogowych. W rozmowach strona polska reprezentowana była przez sekretarza stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusza Jarmuziewicza, delegacji rosyjskiej przewodniczył Mikołaj Assauł, wiceminister Transportu Federacji Rosyjskiej. Uczestniczyli też w nich przedstawiciele przewoźników, w tym delegacja ZMPD z prezesem Janem Buczkiem. W Soczi zadecydowano o wymianie dodatkowej puli zezwoleń na rok 2012, w wysokości 70 000. Konkretnie oznacza to, że polscy przewoźnicy otrzymają 50 tys. zezwoleń dwustronnych i 20 tys. zezwoleń Polska - kraje trzecie. Ponadto ustalono, że przy towarach załadowanych w Polsce nie będzie brany pod uwagę kraj pochodzenia towaru i kraj firmy dokonującej obrotu tym towarem. Podczas posiedzenia wynegocjowano również, że w każdym z kolejnych 3 lat (2013 do 2015) polscy przewoźnicy otrzymają 45 000 zezwoleń do i z krajów trzecich oraz ustalono, że zezwolenia dwustronne i tranzytowe nie będą limitowane.
W wyniku trudnych rozmów udało się wypracować stanowisko, że określenie rodzaju przewozów może nastąpić tylko na podstawie listu przewozowego CMR. Przyjęto zasadę takiego opisywania tego dokumentu, aby wszystkie zapisy i uwagi dały się łatwo odczytać, natomiast pole "podpis i stempel nadawcy" powinno zawierać odcisk pieczęci zgodnej z informacjami zawartymi w polu "nadawca". Zawarte w nim informacje mają być czytelne i muszą zawierać istotne dane o firmie (w tym obowiązkowo: nazwę, adres i numery telefonu lub faksu). W tym polu musi znajdować się również nazwisko i podpis osoby, która odpowiada wobec nadawcy za sporządzenie listu przewozowego. Ponadto obowiązkowo należy wypełnić pole "miejsce i data załadowania", które jest właściwym polem do potwierdzenia faktu o miejscu załadunku towaru.
W przypadku, gdy ładunek wysyłany jest z Polski na zlecenie właściciela towaru, informacje zawarte w polu „nadawca” (nazwa, adres, kraj) listu przewozowego CMR powinny być zgodne z informacją zawartą w polu „podpis i stempel nadawcy”. Jeżeli nie są zgodne, to w polu „postanowienia specjalne” należy dokonać adnotacji o tym, że „wysyłka ładunku z terytorium Polski jest uzgodniona z właścicielem ładunku”.
- Jesteśmy usatysfakcjonowani, ponieważ pierwszy raz w rozmowach ze stroną rosyjską udało nam się osiągnąć wszystko, co sobie zaplanowaliśmy - mówi Jan Buczek, prezes ZMPD. - Jest to skutkiem zdecydowanej postawy polskiej delegacji, dobrej współpracy z administracją, ale również efektem solidarnych działań podjętych przez środowisko przewoźników przed trzema miesiącami.

Zjazd w Ostrołęce

14 lipca

14 lipca w Nowogrodzie koło Ostrołęki odbył się VI Zjazd Przewoźników Drogowych, zorganizowany przez Zrzeszenie Przewoźników Drogowych w Ostrołęce.
Zjazd rozpoczęła msza święta z okazji święta Św. Krzysztofa, patrona przewoźników i kierowców. Następnie odbyła się sesja plenerowa pod hasłem „Integracja Stowarzyszeń Transportowych impulsem do tworzenia przyjaznego prawa”. Referat na temat miejsca i pozycji polskiego transportu drogowego w obecnej sytuacji ekonomicznej i gospodarczej w Europie wygłosił prezydent IRU, wiceprezes ZMPD dr Janusz Łacny. W zjeździe poza grupą blisko 300 przewoźników, prezesów stowarzyszeń przewoźników z całej Polski oraz przewodniczących Regionów ZMPD, uczestniczyli również między innymi parlamentarzyści, przedstawiciele władz państwowych i samorządów: wiceprzewodniczący Komisji Infrastruktury poseł Stanisław Żmijan, poseł Andrzej Kania, senator RP Robert Mamontow, Tomasz Połeć, Główny Inspektor Transportu Drogowego w Polsce, prezydent IRU, dr Janusz Łacny, prezes ZMPD Jan Buczek, przewodniczący OZPTD Bolesław Milewski. Obecni też byli wicestarosta ostrołęcki Krzysztof Parzychowski i prezydent Ostrołęki – Janusz Kotowski. Licznie przybyli także przedstawiciele zrzeszeń przewoźników z Białej Podlaskiej, Siedlec, Łodzi, Szczecina.
Impreza odbywała się w pięknej scenerii plenerowej przy hotelu Zbyszko w Nowogrodzie nad Narwią.
W zjeździe uczestniczyło ponad dwudziestu wystawców. Głównym sponsorem i wystawcą była grupa DBK – DAF przedstawiciel z Olsztyna.

Decyzja UOKiK

20 lipca

Decyzją z dnia 20 lipca 2012 roku Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów zakończył trwające od października 2011 roku postępowanie w sprawie ZMPD. Postępowanie dotyczyło stawek opłaty manipulacyjnej pobieranych za dystrybucję karnetów TIR wydawanych podmiotom innym niż członkowie ZMPD.
UOKiK uznał uchwalone przez Zgromadzenie Ogólne Członków ZMPD stawki opłaty manipulacyjnej za wyraz praktyki ograniczającej konkurencję. Urząd zakwalifikował naruszenie jako „mniej poważne”, m.in. ze względu na nieznaczny wpływ stawki opłaty manipulacyjnej na całość kosztów działalności. Nie bez znaczenia pozostaje również marginalna skala skrytykowanego przez UOKiK zjawiska - opłatę manipulacyjną wyższą o 32,50 zł pobrano w 2011 roku od 87 na 275 700 wydanych karnetów.
Budzące zastrzeżenia UOKiK stawki opłaty manipulacyjnej zostały obniżone do równej wysokości uchwałą Zarządu ZMPD z października 2011 roku, niezwłocznie po wszczęciu postępowania przez Urząd.
W tej sytuacji, mając również na uwadze orzeczenie kary pieniężnej bliskiej dolnej granicy ustawowej, Zarząd ZMPD podjął decyzję o nieskładaniu odwołania od decyzji UOKiK.

1957
ZMPD
RAZEM OD 55 LAT

W 2012 roku Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce obchodzi 55-lecie istnienia.

Z tej okazji w Centrum Targowo - Kongresowym MT Polska w Warszawie 12 października br. odbędzie się uroczystość jubileuszowa.
Impreza składać się będzie z części oficjalnej oraz uroczystej Gali uświetnionej występami znakomitych artystów.

Informacje dotyczące uczestnictwa znajdą Państwo w insercie załączonym do tego numeru „Przewoźnika” oraz na stronie

www.zmpd.pl

Zapraszamy...

Zawód kierowcy. Zawód przedsiębiorcy...

Czy jest szansa na to, że w polskich szkołach publicznych będzie można zdobyć zawód kierowcy samochodu ciężarowego? Ministerstwo Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej rozpoczęło prace, których celem jest wprowadzenie do klasyfikacji zawodów szkolnictwa zawodowego zawodu „kierowca samochodu ciężarowego". Zdobycie tej profesji ma uprawniać do wykonywania przewozu ciężarowego rzeczy. ZMPD od wielu lat zgłaszało stronie rządowej konieczność takich działań, a teraz aktywnie wspiera resort.

Sławomir Jeneralski

Aż trudno uwierzyć, że w Polsce, kraju będącym transportową potęgą Europy, w którym międzynarodowy transport drogowy stał się narodową specjalnością eksportową, nie ma ani jednej szkoły publicznej kształcącej kierowców tirów. Nie ma, ponieważ w wykazie zawodów Ministerstwa Edukacji Narodowej taki zawód po prostu nie istnieje.

Czym w takim razie zajmują się istniejące w każdym większym mieście szkoły samochodowe? Cytujemy zapis ze strony internetowej jednej z takich szkół: „Misją Zespołu Szkół Samochodowych (...) jest osiąganie jak najwyższego poziomu zaspokajania potrzeb uczniów i ich rodziców oraz umożliwienie rozwijania wszechstronnej aktywności i zainteresowań uczniów". O potrzebach rynku i polskich przedsiębiorstw ani słowa. Przedsiębiorcy płacą podatki i martwią się, skąd wezmą wykwalifikowanych pracowników, polska młodzież dorabia „na zmywaku" w Dublinie, a szkoły samochodowe zaspakajają potrzeby uczniów i ich rodziców. Zdaniem fachowców ze środowiska transportowego, obserwujących rynek pracy, bez dopływu świeżej krwi branży grozi katastrofa.

Józef Stelmachowski przewodniczący regionu opolskiego ZMPD i jednocześnie prezes Opolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych wspomina, że w przeszłości system szkolenia kierowców radził sobie z potrzebami rynku pracy.

- W latach przed transformacją istniał dobrze funkcjonujący system kształcenia kierowców samochodów ciężarowych z dodatkową kwalifikacją mechanika. Właśnie taka konfiguracja, kierowca - mechanik, jest najbardziej korzystna. Wtedy finansowanie kształcenia było obowiązkiem wydziałów oświaty, ale praktyczną część kształcenia realizowały duże przedsiębiorstwa, np. PKS. Przez długie lata absolwenci tamtego systemu kształcenia stanowili podstawową grupę pracowników firm transportowych, ale obecnie z naturalnych przyczyn odchodzą. Branży grozi katastrofa.

Józef Stelmachowski

Dyskusje z rządem o przywróceniu kształcenia kierowców – mechaników prowadzone były przez środowisko przez wiele lat. Obecne działania MTBiGM odebrane są przez branżę z nadzieją. Sławomir Kostjan z Ogólnopolskiego Stowarzyszenia na Rzecz Obrony Przewoźników chwali inicjatywę ministerstwa.

- To krok w dobrym kierunku, realizacja postulatów zgłaszanych od dawna. Skoro rozpoczęły się takie prace warto, żeby administracja pamiętała o dyskusjach prowadzonych ze środowiskiem. Byłoby dobrze, gdyby ministerstwo uwzględniło postulaty kierowane pod adresem obecnego systemu szkoleń. Wykorzystanie tych postulatów może doprowadzić do stworzenia systemu służącego rynkowi pracy. Zwłaszcza, że wiele z tych postulatów sprzyjało racjonalizacji kosztów i podnoszeniu jakości kształcenia.

Sławomir Kostjan

Dzisiaj kształcenie kierowców odbywa się na komercyjnych kursach. Nie ma wątpliwości, że w miarę kurczenia się unijnych pieniędzy, które dziś jeszcze dofinansowują ten proces, będzie coraz drożej. A pieniądze z Brukseli nie będą płynąć wiecznie. Potrzeba zatem pilnych rozwiązań.

Andrzej Bogdanowicz, dyrektor Departamentu Transportu MTBiGM, nie ukrywa, że prace ministerstwa wymusiła sytuacja branży.

- Jest to postulat organizacji branżowych i wynika z niedostatku na rynku pracy kierowców wykonujących przewóz drogowy, co negatywnie wpływa na rozwój polskich firm transportowych. Podstawowym założeniem nowego zawodu ma być przygotowanie młodego człowieka do wykonywania zawodu kierowcy. W ramach obowiązkowych zajęć młody człowiek powinien uzyskać prawo jazdy kategorii B i kwalifikację wstępną oraz, jeżeli uczeń osiągnie wymagany wiek, także prawo jazdy kategorii C.

Andrzej Bogdanowicz

Czy takie szkolenie spełni oczekiwania rynku? Dzisiaj młodzi Polacy szukają pracy za granicą pustosząc krajowy rynek zatrudnienia.

- Polskie firmy szukają ratunku zatrudniając kierowców z innych krajów, zwłaszcza z Ukrainy, Białorusi i Rosji – mówi Józef Stelmachowski. - W niektórych firmach mojego regionu liczba kierowców z tych państw przekracza 30 procent.

Jak branża przyjmie powstanie nowego systemu?

- Trzeba, żeby przedsiębiorcy przeanalizowali możliwość wspierania nowego systemu – twierdzi Sławomir Kostjan. - Firmy mają doświadczenie, wiedzą, jakiego pracownika potrzebują, na co powinno zwrócić się szczególną uwagę w procesie kształcenia. Oczywiście za wcześnie dziś mówić, jakie formy może mieć takie wsparcie.

- Zawód „kierowcy samochodu ciężarowego" wyposaży absolwenta szkoły zawodowej w umiejętności, wiedzę i kwalifikacje niezbędne do wykonywania przewozu drogowego rzeczy- mówi Andrzej Bogdanowicz. - Pozwoli ominąć trudną do przezwyciężenia przeszkodę w postaci barier finansowych, uniemożliwiających młodym ludziom uzyskanie odpowiednich uprawnień w ramach zajęć pozaszkolnych. Otworzy także możliwość wykonywania trudnej i odpowiedzialnej pracy. Pozytywnie wpłynie na zaspokojenie potrzeb kadrowych firm branży transportowej i przygotowanie kierowcy do bezpiecznego uczestniczenia w ruchu drogowym.

> Cytujemy zapis ze strony internetowej jednej z takich szkół: „Misją Zespołu Szkół Samochodowych (...) jest osiąganie jak najwyższego poziomu zaspokajania potrzeb uczniów i ich rodziców oraz umożliwienie rozwijania wszechstronnej aktywności i zainteresowań uczniów". O potrzebach rynku i polskich przedsiębiorstw ani słowa!

Nie musimy **przepraszać za sukces**

z **Adamem Byglewskim,** wiceprezesem ZMPD ds. finansowych rozmawia Ryszard Gałczyński

Złota Odznaka IRU „Road Transport Top Manager" jest przyznawana za szczególne osiągnięcia w dziedzinie transportu. To bardzo prestiżowe wyróżnienie, które można otrzymać tylko raz. Na ostatnim ZOD byliśmy świadkami wręczenia Panu tej odznaki...

Jest to dla nas, to znaczy dla całej firmy ADAMPOL, wyjątkowe wyróżnienie, którego się nie spodziewaliśmy. Była to przemiła niespodzianka. Takie wyróżnienie jest czymś wyjątkowym, a dla nas stanowi potwierdzenie, że na rynku przewozów jesteśmy zauważalni i nasz zespół ma się czym cieszyć. Bez dobrego zespołu współpracowników i ich zaangażowania w naszą sprawę nie byłoby takiego wyróżnienia, nie byłoby też innych nagród. To oczywiste, że na sukces pracują wszyscy i nie jest on rezultatem działań jednej osoby.

Osiągnął Pan sukces w czasach, gdy bardzo wielu przedsiębiorców z różnych branż odnotowało straty. Czy koniunktura w transporcie poprawiła się w ostatnim roku?

Uważam, że w porównaniu do okresu kryzysowego, który u nas rozpoczął się w październiku 2008 r., bardzo się poprawiła. Dotyczy to naszej specjalności, czyli przewozu samochodów osobowych. Co nie znaczy, że wróciliśmy do koniunktury na poprzednim poziomie. To oczywiste, że w świecie przewozi się bardzo dużo towarów, bez względu na okoliczności. Chodzi tu zarówno o produkty codziennego użytku, jak i dobra luksusowe, bez których teoretycznie można się obejść. Ale tylko teoretycznie, ponieważ bez samochodu czy karty kredytowej człowiek już dzisiaj obejść się nie jest w stanie. W związku z tym samochody muszą być produkowane i dostarczane. Można jeździć trochę dłużej swoim samochodem: nie pięć, a dziesięć lat. Wtedy powstaje luka i dochodzi do zachwiania rynku. Taka sytuacja zdarza się co jakiś czas i paradoksalnie ożywia konkurencyjność. Natomiast nie zmienia to faktu, że takie przewozy muszą być wykonywane. Myślę, że każda z firm ma przygotowaną strategię na trudne czasy, by utrzymać się na rynku. I my też potrafiliśmy zrobić to w kryzysie. Mam nadzieję, że także przez następne lata dalej będziemy mogli funkcjonować. Poza tym jestem przekonany, że branży transportowej nie należy nazywać biznesem. Jestem zwolennikiem nazywania naszego zajęcia rzemiosłem, a dobry rzemieślnik to taki, który nie przychodzi do pracy między 8 a 16, ale pracuje tyle, ile trzeba.

Poza swoją pracą związaną z prowadzeniem firmy, pełni Pan także funkcje społeczne; myślę o zasiadaniu w zarządzie ZMPD jako wiceprezes ds. finansowych. Jak Pan to godzi?

Jest taka anegdota o człowieku, który miał bardzo dużo zajęć i mało czasu; w konsekwencji nie dawał sobie z tym wszystkim rady. Poradzono mu wówczas, żeby znalazł sobie jakieś kolejne zajęcie. Był bardzo zdziwiony, ale po namyśle podjął kolejne wyzwanie. I jak się pan domyśla, świetnie sobie poradził, ponieważ rozsądnie zorganizował swoje działania. Wyzwania mobilizują, pozwalają być wynalazcą w zakresie gospodarowania własnym czasem. To jest uwaga natury ogólnej. Natomiast co się tyczy mojej funkcji, to chciałbym bardzo mocno podkreślić, że mam szczęście współpracować ze znakomitymi fachowcami i to dzięki ich rzetelności i profesjonalizmowi mogę tę funkcję efektywnie pełnić. Pani Bożena Chmielewska, która pracuje na stanowisku dyrektora ds. finansowych wraz z całym zespołem ludzi, dzięki wieloletniemu doświadczeniu, wiedzy i sprawności, świetnie i czytelnie przygotowuje wszelkie dokumenty związane z budżetowaniem. Nad utrzymaniem dyscypliny kosztowej czuwa również Rada i Komisja Rewizyjna ZMPD. Dzięki temu funkcja, którą sprawuję, nie jest obarczona niezliczonymi obowiązkami. Pracujemy, rozmawiamy ze sobą i rozumiemy się dobrze na podstawie materiałów przygotowanych przez panią dyrektor i jej zespół. Jeszcze raz chcę podkreślić, że z przyjemnością przeglądam nasze dokumenty księgowe, z przyjemnością patrzę na to, jak stajemy się silni. Dzisiaj możemy się poszczycić niezachwianą sytuacją finansową.

Delegaci ZMPD, też oczywiście mają świadomość tego stanu rzeczy. Należy pamiętać, że to nie jest nam dane raz na zawsze i samo się nie zrobiło. Dzięki działaniom podjętym przez Zrzeszenie, że wymienię tu dwa nazwiska: Wiesława Starostki i Andrzeja Lenkiewicza, bez obciążania naszych członków możemy mówić o wzroście przychodów. Było to możliwe dzięki podjęciu się pośredniczenia pomiędzy operatorem opłat drogowych a przewoźnikiem. Gdyby nie my, tę rolę wypełniałaby jakaś inna firma lub organizacja nastawiona wyłącznie na zysk. Myślę, że doprowadziłoby to do znacznie większego wzrostu kosztów przewoźników niż w chwili obecnej. Chciałbym podkreślić, że cena karnetu i składka członkowska pozostają na stałym poziomie. Jest to możliwe dzięki podjęciu tej działalności. Wierzyliśmy w to, że praca nad projektem pośredniczenia pomiędzy operatorem a przewoźnikami da dobre efekty. Zachowaliśmy się przy tym bardzo konserwatywnie - w dobrym znaczeniu tego słowa. Gdyby to się nie udało, bylibyśmy naturalnie posądzeni o brak profesjonalizmu i działanie na szkodę naszego Zrzeszenia. W tym momencie myślę, że należą się całemu zespołowi słowa uznania i tu chylę czoła przed olbrzymią pracą, która została wykonana. Myślę, że koledzy także powinni to głośno przyznać i umieć powiedzieć: OK, udało się - jesteśmy zadowoleni.

Natomiast grupa 50 delegatów z nieznanych mi powodów podczas ostatniego ZOD konsekwentnie głosowała przeciw wszystkiemu. Przy czym, ku mojemu zdziwieniu, ich decyzje w czasie rożnych głosowań wykluczały się wzajemnie. Nie padła z ich strony żadna konstruktywna propozycja lub wniosek. Wydaje mi się, że to postawa bierna, zwłaszcza, że dotyczy walnego zgromadzenia, które decyduje o ważnych dla nas sprawach. Pozwolę sobie w tym miejscu na dygresję dotyczącą czasów, których doczekaliśmy. Zbyt rzadko chyba cieszymy się tym, co mamy, co odzyskaliśmy. Łatwo zapominamy o tym, że udało nam się odzyskać niepodległość jako kraj, wolność jako ludzie. Może warto skupić się na wykorzystaniu dobra, jakie się z tym wiąże. Współczuję tym ludziom, którzy wolność słowa sprowadzają do prezentowania wyłącznie swego niezadowolenia.

Stanowisko „nie, bo nie" niczego nie wnosi do dyskusji. A przecież chodzi o to, by w sprawach, w których mamy odmienne zdanie, dochodzić do konsensusu, wypracować wspólne rozwiązanie, a nie wszystko negować. Wierzę w naszą narodową mądrość. Należę do tych, którzy nieodmiennie doceniają możliwości, jakie pojawiły się u nas dwadzieścia kilka lat temu. Nie do końca byłem przekonany co do słuszności twierdzenia, że mądrość społeczna jest wartością samą w sobie. I jeżeli ona w narodzie jest, to również jest obecna wśród członków takiej organizacji jak nasza. ZMPD liczy ponad 4 800 członków, reprezentuje ich 220 delegatów. Jeżeli większość opowiada się za linią działań, którą proponujemy, to będę się z tego powodu cieszył, bo uważam, że mamy rację. Świadczą o tym wyniki naszej pracy; stanowią potwierdzenie, że idziemy właściwą drogą. Oczywiście nie ignorujemy głosów przeciwnych i nie twierdzimy, że wszyscy są zadowoleni. Jeżeli 50 delegatów, z których każdy reprezentuje 20 przewoźników, czyli reprezentacja 1 000 naszych członków jest niezadowolona, to trzeba się zastanowić, dlaczego tak jest i jak przekonać innych do naszych propozycji. Może udałoby się dojść do jakiegoś kompromisu. Natomiast nie usłyszałem żadnych konstruktywnych wniosków, do których mógłbym się odnieść, więc o czym my mówimy? Zaczynamy błądzić we mgle.

A czy wierzy Pan w możliwość porozumienia?

Uważam, że nie tylko jest możliwe, ale wręcz stuprocentowo pewne. Będziemy jeszcze ze sobą rozmawiać w wielu kwestiach. Nie można żyć w ciągłym konflikcie. Przez cały rok musimy przecież normalnie pracować. Dlatego powinniśmy zażegnać nieporozumienia. Bo tylko na drodze dialogu można poszukiwać pozytywnych rozwiązań, które zostaną poddane weryfikacji delegatów na Zgromadzeniu Ogólnym. Dlatego dajmy szansę niezadowolonym kolegom, żeby powiedzieli wyraźnie, czego oczekują i co według nich należy zmienić. Zwracam się do tych osób z prośbą o konkretne wnioski, konkretne postulaty.

> Współczuję tym ludziom, którzy wolność słowa sprowadzają do prezentowania wyłącznie swego niezadowolenia Stanowisko „nie, bo nie" niczego nie wnosi do dyskusji.

Pożyteczne i ciekawe

z Euzebiuszem Jasińskim, dyrektorem Centralnego Ośrodka Szkoleń ZMPD, rozmawia Anna Wrona

Bezpłatne szkolenia organizowane przez COS wspólnie z Ogólnopolskim Centrum Rozliczania Kierowców gromadzą duża liczbę uczestników. Skąd taka popularność wśród przewoźników?

OCRK to profesjonalna, a przy tym największa i najnowocześniejsza firma outsourcingowa w tej branży, od lat działająca na rynku polskim, a także za granicą. Współpracowaliśmy z nią jeszcze wtedy, gdy nazywała się PC NET Service. Firma ta zajmuje się w szerokim zakresie czasem pracy kierowców, stworzyła oprogramowanie do analizy i kontroli czasu pracy kierowców. Jego walory docenili także przewoźnicy z innych krajów, w tym m.in. z Niemiec, Austrii, Litwy, Łotwy, a ostatnio także z Wielkiej Brytanii. OCRK posiada więc kompetencje, aby nauczyć przewoźników, jak bronić się przed nieuczciwymi pracownikami. W dzisiejszych trudnych czasach to sprawa, która dla pracodawców jest bardzo istotna. Dlatego członkowie ZMPD postulowali, aby nasz ośrodek zajął się tym tematem. Powszechne zainteresowanie już przeprowadzonymi szkoleniami spowodowało, że będziemy je kontynuować w innych miejscach Polski. Jeszcze w sierpniu odbędą się trzy kolejne: w Szczecinie, Bydgoszczy i Poznaniu, następne 3 we wrześniu, a potem w kolejnych miesiącach. Informację oraz formularze zgłoszeniowe można znaleźć na portalu ZMPD w części: Szkolenia. Udział w nich jest bezpłatny, bo w ten sposób realizujemy misję ZMPD. Chciałbym poinformować, że w tym roku w tej nowej formule COS przeszkolił już ponad 2 300 osób.

Na naszej stronie internetowej informowaliśmy też o współpracy ZMPD z Wyższą Szkołą Marketingu i Zarządzania w Sochaczewie.

Efektem tej współpracy ma być innego rodzaju oferta dla przewoźników i kierowców. Nasz wspólny plan to stworzenie studiów podyplomowych dla pracowników z branży transportowej, których koszt byłby minimalny, w wysokości najwyżej 20 - 30 procent pełnej odpłatności. WSMiZ planuje też wystąpienie do Mazowieckiej Jednostki Wdrażania Programów Unijnych z wnioskiem o sfinansowanie szkoleń pracowniczych. Jakie są aktualne potrzeby w zakresie nauczania w firmach transportowych chcielibyśmy się dowiedzieć od przewoźników z województw mazowieckiego i lubelskiego, do których poprzez nasz portal przewoźników www.zmpd.pl skierowaliśmy odpowiednią ankietę. Urlopowy czas może nie sprzyja myśleniu o nauce, ale całkowicie bezpłatne szkolenia językowe i komputerowe pewnie zainteresują pracodawców i pracowników.

ZMPD systematycznie rozszerza swoją ofertę szkoleniową, nie tylko zwiększając liczbę firm, z którymi kooperuje, ale także zakres tematyczny szkoleń. Ale przypomnijmy; są także firmy i instytucje, z którymi ZMPD współpracuje od lat. Jedną wskazaliśmy już wcześniej, przypomnijmy, że bodaj od początku swego istnienia COS kooperuje z Instytutem Transportu Samochodowego.

Nasza współpraca z ITS sięga roku 2000, kiedy podpisaliśmy ze sobą odpowiednie porozumienie. Wspólnie z ITS-em zajmowaliśmy się na przykład zagadnieniami dotyczącymi opiniowania projektów ustaw i rozporządzeń dotyczących kwestii szkoleń kierowców. Współpracowaliśmy przy wspólnym projekcie dotyczącym szkolenia instruktorów obsługi symulatorów jazdy samochodem ciężarowym, w czym uczestniczyła również Akademia IRU. Obecnie współpracujemy z ITS-em w zakresie badań psychologicznych kierowców zawodowych. Kierowcy zatrudnieni w firmach członkowskich ZMPD, którzy skorzystają z testów wykonywanych przez pracownie badań psychologicznych w ITS, otrzymają rabat od ceny podstawowej. Zapraszamy do korzystania z tych usług, które - zapewniamy - wykonane zostaną bardzo profesjonalnie.

Słyszałam, że COS organizuje dużą konferencję we wrześniu.

Konferencja zaplanowana jest na 28 września, a kierujemy ją do wszystkich operatorów i uczestników transportu, w tym do przewoźników, spedytorów i innych osób działających w łańcuchu logistycznym. W związku z tym obejmuje dość rozległy zakres tematyczny, od spraw dotyczących kosztów i odpowiedzialności za przewóz, przez kwestie techniczne, na przykład dotyczące mocowania ładunków aż do wywołującej dużo emocji kwestii interpretacji unijnego rozporządzenia 1071. Zaprosiliśmy jako prelegentów m.in. posła Janusza Piechocińskiego, przedstawicieli Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Głównej Inspekcji Transportu Drogowego, terminala kontenerowego DCT Gdańsk. W formule konferencji przewidzieliśmy utworzenie tzw. stolików eksperckich, co daje uczestnikom możliwość skorzystania z bezpośredniej rozmowy z prelegentami i przedstawicielami firm oraz instytucji. Niedługo szczegółowe informacje w tej sprawie będziemy przekazywać za pośrednictwem portalu internetowego ZMPD.

Obecnie realizowana jest cała seria spotkań w stowarzyszeniach przewoźników, poświęcona sprawom rosyjskim.

Ta tematyka chyba od zawsze wywołuje emocje, szczególnie kiedy dotyczy zezwoleń. Od połowy lipca na wniosek przewodniczących regionów, ZMPD, a konkretnie COS przy współpracy z Departamentem Transportu, organizuje spotkania dotyczące rynku rosyjskiego. Przekazujmy podczas nich m.in. informacje dotyczące realizacji umowy transportowej polsko - rosyjskiej, ustalania kontyngentów zezwoleń i rozdziału zezwoleń przez komisję społeczną. W trakcie spotkań przewoźnicy proponują również szereg własnych rozwiązań, które ich zdaniem unormowałyby rynek zezwoleń. Chciałem zaznaczyć, że w tych szkoleniach czynny udział bierze prezes ZMPD Jan Buczek.

Czy COS planuje jakieś szkoleniowe nowości?

Myślę, że kadrę zarządzającą i wielu naszych partnerów na pewno zaciekawi cykl szkoleń i ćwiczeń z komunikacji publicznej, zachowania w sytuacjach kryzysowych, kontaktów z mediami i mowy ciała. Z uwagi na wyjątkowo specjalistyczną znajomość tych zagadnień, szkolenia te niestety nie będą oferowane nieodpłatnie. W naszej ofercie, którą polecamy obecnie, mamy do dyspozycji specjalistów z najwyższej półki w tego rodzaju szkoleniach. Uchylę rąbka tajemnicy, że pozyskaliśmy do współpracy jednego z najlepszych specjalistów w tej dziedzinie - Andrzeja Komorowskiego. Jest to osoba znana, medialna i wyjątkowo rozpoznawalna, zespół jaki stworzył może podjąć się każdego szkolenia w zakresie, o którym wspomniałem. Dodam, że udało się nam wynegocjować przystępne ceny za wysokiej jakości szkolenie. Namawiamy do skorzystania z naszej oferty.

Lata współpracy

Ogólnopolskie Centrum Rozliczania Kierowców – OCRK rozpoczęło współpracę ze Zrzeszeniem Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w 2008 r. W ramach tej współpracy organizowany jest cykl darmowych szkoleń dla członków ZMPD, podnoszących kwalifikacje z zakresu rozliczania i analizy czasu pracy kierowców oraz z obsługi tachografów analogowych i cyfrowych. Szkolenia te mają na celu przedstawienie praktycznych sposobów na zminimalizowanie kosztów związanych z kontrolami Inspekcji Transportu Drogowego oraz Państwowej Inspekcji Pracy. Korzystając z doświadczenia pracowników Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców OCRK, które było pierwszym Centrum Outsourcingowym zajmującym się profesjonalnie analizą czasu kierowców, wykładowcy przekazują praktyczną wiedzę popartą 5-letnim doświadczeniem, nabytym podczas szkoleń i spotkań z inspekcjami z całej Europy. Obecnie OCRK współpracuje z inspekcjami w Niemczech, Czechach, Rumunii, Estonii, na Litwie i Łotwie.
Uczestnicy szkoleń otrzymują profesjonalnie przygotowane, materiały w formie prezentacji i ciekawych ćwiczeń, które pomagają z powodzeniem wdrożyć przekazaną podczas szkolenia wiedzę i umiejętności.
Zorganizowane dotychczas szkolenia wspólnie z OCRK cieszyły się ogromnym zainteresowaniem. Widząc zapotrzebowanie na usługi i doradztwo z zakresu rozliczania i analizy czasu pracy kierowców OCRK ponownie wesprze nas swoim doświadczeniem, wiedzą i profesjonalizmem podczas konferencji dla przewoźników drogowych, która odbędzie się 28 września 2012r. Będzie możliwość skorzystania zarówno z porad prawnych z zakresu czasu pracy kierowców, jak i poznania w pełni oferty współpracy, dzięki której bezpieczeństwo i komfort pracy firm transportowych osiąga najwyższe standardy europejskie.

Bartosz Najman,
kierownik Działu Sprzedaży OCRK w firmie INELO (dawniej PC NET SERVICE)
Ogólnopolskie Centrum Rozliczania Kierowców ul. Karpacka 24 43-300 Bielsko-Biała, POLAND, www.ocrk.pl

przewoźnik nr 25

Bezpieczna jazda z psychologiem

W rozwiązywanie problemów związanych z zagrożeniem uczestników ruchu drogowego w coraz większym stopniu zaangażowana jest psychologia. A psychologia transportu jest dziedziną profilaktyki w zakresie kolizji i wypadków, która skupia się na badaniu zachowania kierowców i procesów psychicznych leżących u podstaw ich zachowań.

Monika Ucińska

Istotną rolę w systemie bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) pełnią psychologiczne badania kierujących pojazdami. Ich podstawę prawną stanowi ustawa oraz przepisy wykonawcze do tej ustawy, czyli rozporządzenia właściwego ministra. Badania te przeprowadza się wśród różnych grup kierowców m.in. wykonujących transport drogowy, kierowców pojazdów uprzywilejowanych lub przewożących wartości pieniężne, kandydatów na instruktorów nauki jazdy i egzaminatorów instruktorów oraz egzaminatorów. Ponadto na badania kieruje się osoby skierowane przez policję w związku z przekroczeniem dopuszczalnej liczby punktów karnych, spowodowaniem lub uczestnictwem w wypadku drogowym lub prowadzeniem pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem innego środka psychoaktywnego. Dotyczy to także osób kierowanych przez lekarza medycyny pracy (w tym kierowców pojazdów służbowych, pracujących w zawodzie wymagającym szczególnej sprawności psychomotorycznej).

Celem przeprowadzania badań jest stwierdzenie istnienia lub braku przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdem oraz wykonywania pracy na stanowisku kierowcy, jak również istnienia lub braku przeciwwskazań psychologicznych do wykonywania czynności instruktora lub egzaminatora nauki jazdy.

Badania psychologiczne są elementem działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Poprzez swoją rolę selekcyjną, eliminują z ruchu drogowego tych, których poziom sprawności i/lub cechy osobowości czy temperamentu dają przekonanie, że nie będą bezpiecznymi kierowcami, a w przypadku instruktorów i egzaminatorów budzą zastrzeżenia co do prawidłowości wykonywania czynności zawodowych. W przypadku kierowców z grup ryzyka (kierowanych na badania przez policję), badania mają odpowiedzieć na pytanie o związek pomiędzy zachowaniem kierowcy (sprawnościami psychicznymi) a przyczynami wypadku drogowego bądź podejmowaniem zachowań ryzykownych (np. naruszaniem przepisów ruchu drogowego).

Ważną rolą badań psychologicznych jest edukacja. Polega ona na dostarczeniu badanemu kierowcy określonej wiedzy na temat poziomu jego sprawności oraz indywidualnych mechanizmów funkcjonowania w ruchu drogowym. Uświadomienie kierowcy jego mocnych i słabych stron oraz sposobów kompensowania może przyczynić się do lepszego funkcjonowania w ruchu drogowym bądź efektywniejszego działania w zawodzie. Świadomy kierowca będzie zdawał sobie sprawę z tego, iż umiejętności rozwijają się i zmieniają nierównomiernie w trakcie całego życia. Będzie rozumiał wpływ pogody, podatność organizmu na zmiany ciśnienia atmosferycznego, znaczenie stresu, zmęczenia i odpoczynku, wpływu leków, alkoholu czy innych używek na swoją sprawność za kierownicą.

Metodyka badań kierowców dopasowana jest do celu i zakresu badania, ale zawsze odnosi się do sprawdzenia trzech sfer funkcjonowania psychicznego osoby pod kątem spełniania się w roli kierowcy. Są to:

1. sprawność intelektualna (w tym funkcjonowanie uwagi i pamięci),
2. osobowość i temperament, które mogą wykazać trudności z przystosowaniem do funkcjonowania w ruchu drogowym,
3. sprawność psychomotoryczna i percepcyjna, m.in. szybkość reakcji i adekwatność reakcji, koordynacja wzrokowo – ruchowa, ocena odległości, ocena prędkości, widzenie zmierzchowe, wrażliwość na olśnienie (bądź widzenie kontrastu).

Wszystkie te cechy i sprawności mają bardzo duże znaczenie dla bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym. Od tego bowiem, czy kierowca posiada określoną wiedzę, umiejętność przewidywania zdarzeń komunikacyjnych, czy charakteryzuje się opanowaniem, szybką oceną sytuacji oraz właściwym działaniem zależy jego bezpieczeństwo oraz bezpieczeństwo innych uczestników ruchu.

Do przeprowadzania psychologicznych badań kierowców wykorzystywane są odpowiednie testy oraz urządzenia badawcze. Stosowane metody powinny być zweryfikowane na kierowcach oraz dopasowane do określonej grupy badanej (inne metody stosuje się dla instruktorów nauki jazdy, a inne dla sprawców wypadków drogowych).

Kierowcy samochodów ciężarowych, osobowych i autobusów stanowią najliczniejszą grupę poszkodowanych w wypadkach przy pracy ze skutkiem śmiertelnym (17% - dane za rok 2008), ciężkość wypadków z udziałem samochodów ciężarowych, jest prawie dwa razy wyższa niż dla ogółu wypadków. Stąd konieczność podejmowania działań prewencyjnych. Badania psychologiczne kierujących pojazdami wykonują pracownie psychologiczne posiadające uprawnienia do tego typu działań. Obecnie na terenie całej Polski jest ich około 1000. Jedną z nich jest Pracownia Badań Zakładu Psychologii Transportu i Fizjologii Instytutu Transportu Samochodowego, która wspólnie ze swoim partnerem ZMPD w ramach współpracy oferuje kierowcom możliwość sprawdzenia swoich umiejętności w zakresie prowadzenia pojazdu oraz otrzymania szczegółowej informacji dotyczącej mocnych i słabych stron, a także wskazówki do poprawy jakości i komfortu wykonywanej pracy.

Monika Ucińska, p.o. kierownika Zakładu Psychologii Transportu i Fizjologii Instytutu Transportu Samochodowego w Warszawie. Psychologię ukończyła na Uniwersytecie Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Warszawie, a psychologię transportu w Wyższej Szkole Przedsiębiorczości i Zarządzania im. Leona Koźmińskiego w Warszawie. Absolwentka studiów podyplomowych „Zarządzanie Zasobami Ludzkimi", organizowanych przez WAT w Warszawie. Od 2009 roku członek Polskiego Towarzystwa Badań nad Stresem Traumatycznym, a od 2011 roku członek Polskiego Stowarzyszenia Psychologów Transportu w Polsce i DGVP – Niemieckiego Stowarzyszenia Psychologii Transportu. Fanka muzyki rockowej, książek i motocykli.

TRASA PRZYJEMNA TAK,
JAK POWRÓT DO DOMU
INWESTUJEMY W TRANSPORT

LEASING

Od 15 lat jesteśmy zaufanym partnerem
w leasingu środków transportu. Teraz przygotowaliśmy
przyjazną procedurę finansowania i specjalną ofertę ubezpieczenia,
wyręczamy też Państwa w obsłudze procedur importowych.

Zapraszamy do kontaktu:
SG Equipment Leasing Polska Sp. z o.o.
Dawid Charkiewicz, +48 602 650 721, leasing@sgef.pl

www.sgef.pl

BUILDING TEAM SPIRIT TOGETHER

SOCIETE GENERALE
Equipment Finance

ITS. 60 lat minęło

Instytut Transportu Samochodowego skończył 60 lat. To więcej niż znany wszystkim Pałac Kultury i Nauki w Warszawie - żartują jego pracownicy. A tak poważnie, rocznica stała się okazją do zgłębienia historii tej, jakże zasłużonej dla naszej motoryzacji, instytucji.

Klaudiusz Madeja

To nie był w Polsce wesoły czas, pod każdym względem - 1952. Na drogach, jakiekolwiek one były, jeździły pojazdy radzieckie, amerykańskie, niemieckie, głównie pochodzące z demobilu wojskowego i pomocy UNRRA. Na warszawskim Żeraniu powstała Fabryka Samochodów Osobowych, lecz wszystko odbywało się pod czujnym okiem „wielkiego brata" zza wschodniej granicy. W takich warunkach, na podstawie uchwały nr 593 Rady Ministrów z dnia 17 lipca 1952 r., rozpoczął działalność Instytut Transportu Samochodowego (ITS) w Warszawie. Jako samodzielny ośrodek pracy naukowo-badawczej miał się zajmować badaniami dotyczącymi szeroko rozumianego transportu samochodowego, w tym m.in. podstawowymi zasadami używania samochodów oraz ekonomicznego wykorzystania już istniejącego i planowanego w przyszłości taboru samochodowego. Widać więc, że mimo niesprzyjających warunków zewnętrznych patrzono jednak z nutką optymizmu w przyszłość, skoro powołano taką instytucję, wytyczając jej ambitne zadania.

W 1954 r. ITS przeniósł się do drewnianych baraków blisko FSO na Żeraniu, dla której wraz z innymi instytucjami motoryzacyjnymi miał się stać zapleczem naukowo – badawczym. Notabene ulica nazywała się wówczas Stalingradzka (obecnie Jagiellońska).

Szereg problemów i dodatkowych zadań stojących przed placówką wynikał m.in. z faktu, że zorganizowany transport samochodowy zaczął się na dobre rozwijać u nas dopiero po II wojnie światowej. Transportowcy nie mieli zatem własnych tradycji, zaś korzystanie z wzorców zagranicznych było bardzo trudne, ponieważ Polska wraz z całym obozem bloku wschodniego znajdowała się wówczas za tzw. żelazną kurtyną. Można więc powiedzieć, że ITS zaczynał niejako od podstaw prace nad transportem drogowym i to zarówno indywidualnym, jak i komercyjnym. W archiwach ITS znajdziemy np. pracę z 1954 r. „Projektowanie i organizacja regularnych linii ciężarowego transportu samochodowego", czy skończoną w 1958 r. "Określenie potrzebnego asortymentu pojazdów w ciężarowym transporcie samochodowym w latach 1956-1960". Tego samego roku powstało opracowanie "Organizacja zaplecza technicznego taboru samochodowego". Dzisiaj u niektórych może to wywołać uśmiech na twarzy. Lecz przy ówczesnym poziomie techniki (nie tylko motoryzacyjnej) i izolacji Polski na świecie oraz uzależnienia od ZSRR, to były bardzo potrzebne badania. Zresztą stanowiły one później podstawy do rozwoju szeroko pojętego transportu drogowego. Jako ciekawostkę możemy przypomnieć jedną z ważniejszych prac ITS w tym okresie - „Mianownictwo części samochodowych" z 1955 r., które obejmowało 2 970 nazw części i zespołów samochodowych. W późniejszych latach powstał zresztą, także na bazie tego opracowania, Słownik Encyklopedyczny Transportu Samochodowego.

Przez blisko 60 lat swego istnienia ITS współtworzył historię polskiej motoryzacji po 1950 r. Wykonano tam badania techniczne setek samochodów osobowych i ciężarowych, motocykli, autobusów oraz innych pojazdów, z których część określana jest obecnie mianem kultowych.

Widać zresztą postęp w pracach ITS. Z czasem najprostsze zagadnienia zaczęły ustępować trudniejszym tematom, jako choćby olejom, paliwom, problemom bezpieczeństwa ruchu czy opracowaniom dotyczącym szczegółowych tematów z zakresu silników i konstrukcji samochodowych. W latach 60. XX wieku wytyczono nowe kierunki badań naukowych, jak ekonomika transportu, funkcjonowanie systemów transportowych i prognozowanie. Podjęto również studia nad zagrożeniem środowiska naturalnego oraz związkami transportu z przemianami w gospodarce i życiem społeczeństwa. Widać więc, że na miarę możliwości ITS podążał z duchem czasu i postępu technicznego. Na pewno dużym wyzwaniem stały się lata 70. Bo to przecież wówczas nastąpił gwałtowny rozwój polskiej motoryzacji i transportu za sprawą wybudowanych i wyremontowanych dróg. Nie będziemy tutaj oceniać tej dekady, ale wiele w tym prawdy, że „Gierek zastał Polskę drewnianą, a zostawił murowaną".

Wraz ze wzrostem ilości pojazdów jeszcze bardziej zaczęły się ujawniać problemy z bezpieczeństwem ruchu. Temu, a także m.in. natężeniu hałasu, spowodowanego przyrostem ilości samochodów na drogach, były poświęcone kolejne badania Instytutu z tego okresu. Do tego dochodziły także zagadnienia mechanizacji robót ładunkowych w transporcie i jego optymalizacji. Próbowano też spojrzeć pod kątem ekonomicznym na przewóz zarobkowy. Choć akurat w dziedzinie ekonomii to Polska lat 70. nie może zaliczyć do udanych, ponieważ długi z tamtego okresu spłacamy do dziś. Spory napływ ludności wiejskiej do miast w tamtym czasie jeszcze bardziej uwidocznił inny problem – komunikację miejską. Jej właściwemu funkcjonowaniu również poświęcano prace w ITS.

Lata 80. XX w. były dla Instytutu trudne. Kryzys gospodarczy w naszym kraju oraz izolacja ze strony zachodu (stan wojenny wprowadzony 13 grudnia 1981 r. i restrykcje w jego wyniku) spowodowały ograniczenie nakładów finansowych na działalność naukowo - badawczą, a tym samym zmniejszyły zakres prowadzonych badań. Znacznie spadła liczba realizowanych przez placówkę prac naukowo – badawczych, ale Instytut potrafił się utrzymać ze środków, które sam wypracował, a ponadto osiągał zyski z prowadzonej działalności usługowej i naukowo-badawczej. Pod koniec tej dekady, jak wszędzie, tak również w ITS wprowadzenie w Polsce gospodarki wolnorynkowej wymusiło podejmowanie nowych wyzwań służących pozyskiwaniu pozabudżetowych środków finansowych dla dalszej działalności. Instytut nawiązał współpracę z przedsiębiorstwami transportowymi, oferując im interesujące projekty wraz z ich praktycznym wdrożeniem. Wzrosła liczba opracowań mających charakter użytkowy, natomiast zmalała liczba prac badawczych. Ta „komercjalizacja" miała swoje pozytywne strony. Instytut dostosował profil swojej działalności do nowych warunków ekonomiczno – społecznych oraz rozszerzył i unowocześnił aparaturę badawczą. W rezultacie stał się cenioną placówką naukowo - badawczą, która pod względem finansowym znalazła się w pierwszej trójce

dyr. ITS Andrzej Wojciechowski, Aleksander Reisch, Euzebiusz Jasiński, Janusz Łacny

wszystkich (na blisko 250) ówczesnych podobnie działających jednostek w kraju. Pełne otwarcie granic poskutkowało również rozwojem współpracy z zagranicznymi partnerami.

Następnym krokiem milowym w historii Polski była nasza akcesja do NATO oraz UE. Niemniej ITS nadal pozostaje jedną z najlepszych instytucji naukowo - badawczych w kraju. Obecnie jego misją jest przede wszystkim dążenie do ograniczenia negatywnych skutków rozwoju motoryzacji w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska oraz poprawy funkcjonowania i organizacji transportu samochodowego. Obecnie w ITS funkcjonuje siedem akredytowanych jednostek organizacyjnych. Są to laboratoria badań materiałowych i mechatroniki, ochrony środowiska, homologacji i badań pojazdów oraz procesów diagnostyczno – obsługowych. Działa też Zakład Kontroli Jakości oraz pracownie certyfikacji wyrobów i certyfikacji osób.

Poza stricte naukową i badawczą działalnością, ITS jest organizatorem lub partycypuje w organizacji imprez społecznych, konferencji, seminariów, szkoleń, wystaw i pikników naukowych. Prowadzi też szeroko zakrojoną działalność społeczną. Na uwagę zasługuje zwłaszcza Auto Mobility Centrum (AMC) służące pomocą oraz promujące mobilność osób niepełnosprawnych. AMC zostało utworzone przez Konsorcjum składające się z Instytutu Transportu Samochodowego, Automobilklubu Polski oraz Stowarzyszenia Niepełnosprawnych „Spinka". Nie ma praktycznie żadnego obszaru transportu samochodowego, w rozwoju którego ITS nie ma liczącego się udziału - mówi z dumą jego dyrektor dr inż. Andrzej Wojciechowski. Pracownicy ITS bardzo często wypowiadają się na łamach prasy, w tym także w "Przewoźniku", za co przy okazji dziękujemy. Zawsze można się tam zwrócić po fachowe informacje.

Bogate zbiory

ITS, o czym niewielu wie, ma unikatowe zbiory biblioteczne i archiwalne. Gromadzony przez lata księgozbiór liczy kilkadziesiąt tysięcy woluminów, w tym wiele fachowych czasopism zagranicznych i krajowych. Jest to jeden z bogatszych, specjalistycznych zbiorów w Polsce. Co ważne, biblioteka dostępna jest nie tylko dla pracowników, lecz dla wszystkich zainteresowanych. Instytut sam wydaje takie tytuły jak: „Zeszyty Naukowe", kwartalniki BRD (Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego) i „Transport Samochodowy" oraz dwumiesięcznik „Biuletyn Informacyjny ITS", a także katalogi i instrukcje, które są rozsyłane do wielu jednostek naukowych w kraju i za granicą. Jednym z ważniejszych wydawnictw jest „Katalog marek i typów pojazdów", przygotowany z myślą o podmiotach prowadzących Stacje Kontroli Pojazdów oraz wydających prawa jazdy i prowadzących rejestrację pojazdów. Wydawnictwo to stanowi źródło ułatwiające ustalenie danych identyfikacyjnych i technicznych pojazdu oraz umożliwiające porównanie ich z danymi określonymi w dokumentach przedstawionych do badania technicznego pojazdu. Ponadto jest chętnie wykorzystywane przez rzeczoznawców, biegłych, itp.

ITS, jako jedyna instytucja w Polsce, dysponuje bazą danych o wypadkach drogowych. Pozwala to prowadzić szczegółowe analizy stanu bezpieczeństwa na naszych drogach, także w ujęciu historycznym i statystycznym. Pracownicy Instytutu uczestniczą również w pracach oraz badaniach wielu organizacji międzynarodowych w tym zakresie.

Przez blisko 60 lat swego istnienia ITS współtworzył historię polskiej motoryzacji po 1950 r. Wykonano tam badania techniczne setek samochodów osobowych i ciężarowych, motocykli, autobusów oraz innych pojazdów, z których część określana jest obecnie mianem kultowych. Wyniki prac były przez lata przedrukowywane w prasie fachowej, m.in. w tygodniku „Motor", „Motoryzacji", „Technice Motoryzacyjnej" i innych. Obecnie zbiory Instytutu promowane i pokazywane są w Internecie na stronie Wirtualnego Muzeum Motoryzacji ITS pod adresem www.automuzeum.pl.

Przyszłość

Niewątpliwie w czasach, gdy niemal co drugi Polak ma samochód, przed zapleczem naukowo – badawczym naszej motoryzacji powstają nowe wyzwania. Podstawowym celem pracy ITS jest ograniczenie zagrożeń na polskich drogach oraz zminimalizowanie negatywnych skutków rozwoju motoryzacji. Jeśli chodzi o liczbę wypadków drogowych, to Polska znajduje się niestety nadal w czołówce tej niechlubnej statystyki wśród krajów europejskich. Społeczna i ekonomiczna waga problemów BRD determinuje tematy badań naukowych Instytutu. Oprócz analiz są także pracownie, gdzie już teraz poprawia się poziom wiedzy i umiejętności kierowców. Do ich dyspozycji są m.in. opisywany u nas (czytaj strona 80 "Trening na sucho") symulator jazdy pojazdem ciężarowym, symulator samochodu osobowego, symulator dachowania i zderzeń czołowych oraz wiele innych urządzeń pozwalających lepiej zrozumieć zagadnienia ruchu drogowego. Niektóre z tych urządzeń działają nie tylko na terenie placówki, ale są też udostępniane przy okazji imprez różnego rodzaju w całym kraju, gdzie zwykle cieszą ogromnym zainteresowaniem.

ITS realizuje obecnie szereg projektów naukowo – badawczych i rozwojowych w ramach m.in. Funduszy Strukturalnych, Programów Ramowych Unii Europejskiej oraz różnorodnych inicjatyw badawczych. Symulatory jazdy będą systematyczne wdrażane do codziennej praktyki ośrodków nauki jazdy. Poszerzony zostanie system monitorowania wypadków drogowych. W planach Instytutu znaczące miejsce zajmują także potrzeby osób starszych i niepełnosprawnych. Chodzi tu o zwiększenie ich mobilności.

Spore plany ITS wiąże także z planowanym utworzeniem Centrum Edukacji Dzieci i Młodzieży, wzorowanym na podobnych placówkach europejskich. Będzie tam prowadzone wychowanie komunikacyjne, głównie interaktywne, w formie zabaw dla młodych ludzi w zakresie bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym oraz ochrony środowiska. Planowane jest poszerzenie badań nad zastosowaniem w transporcie paliw alternatywnych, takich jak np. biometan, LPG, CNG, LNG, estry olejów roślinnych i alkohole. Przyszłość motoryzacji wymaga także prac nad diagnostyką pokładową czy nad rozwojem inteligentnych systemów transportowych.

Sprzedaż opon odzwierciedla koniunkturę w transporcie

Cały 2011 rok był dobry dla branży oponiarskiej, choć pod koniec tego okresu dostała małej zadyszki.

Klaudiusz Madeja

2011 r. zaznaczył się sporymi podwyżkami cen, sięgającymi u wszystkich producentów ok. 30 %. Ich przyczyną był znaczący wzrost kosztów głównych surowców używanych do produkcji opon. Początek ubiegłego roku charakteryzował popyt znacznie przewyższający zdolności wytwórcze fabryk ogumienia. Fabryki uruchomiły oczywiście wszystkie moce produkcyjne, by sprostać zapotrzebowaniu, jednak nie było to takie proste, jak się wydaje. Ceny kauczuku, stali i sadzy technicznej znacznie wzrosły, a zapotrzebowanie wciąż było ogromne. Przykładowo w ważącej niecałe 72 kg oponie 385/65 R22,5, przeznaczonej dla pojazdów ciężarowych, ponad 24 kg stanowi kauczuk. Jego cena na początku 2010 r. wynosiła 3 $/kg, zaś w marcu 2011 r. było to ok. 5 $/kg. Mimo to zarówno kauczuk naturalny, jak i syntetyczny były wówczas rarytasem. Mało tego, maklerzy giełd surowcowych po analizie sytuacji stwierdzili jednoznacznie, że zakupów dokonywała głównie branża oponiarska, nie było spekulacji na powyższych materiałach. Mniejszy wpływ na ceny opon miała drożejąca ropa naftowa, ale to też jeden z czynników powodujących podwyżki.

Jednak ten „szalony popyt" musiał się kiedyś skończyć. Nastąpiło to w drugiej połowie roku, choć dopiero na przełomie września i października rynek osiągnął pełną równowagę popytu i podaży W efekcie cały 2011 r. zamknął się w Europie sprzedażą prawie 11,8 mln opon ciężarowych, co oznacza spadek o 1,1 % rok do roku. Polska uzyskała na tym tle bardzo dobry wynik 860 tys. sprzedanych sztuk, czyli wzrost o 9,8 % w porównaniu do 2010 r. Ale we wrześniu zanotowano jeszcze jedno, niespotykane dotąd zjawisko, mianowicie na nasz rynek trafiło ponad 100 tys. nowych opon. To historyczny rekord. Ogólnie plasujemy się na 6. miejscu w Europie za Niemcami, Francją, Włochami, Anglią i Hiszpanią. Powoli gonimy porównywanych często z nami Hiszpanów. W kategorii opon ciężarowych wciąż prawdziwą niszą są u nas opony zimowe, których sprzedaje się bardzo mało. Być może poprawa w tym segmencie pozwoli nam wyprzedzić południowców, u których ten towar nie schodzi wcale...

Od kilku lat zdecydowaną czołówkę stanowią trzy rozmiary. Ich udział w całym rynku wygląda następująco:

1) 385/65 R 22,5 29,7 %
2) 315/80 R 22,5 17,2 %
3) 315/80 R 22,5 14,0 %

Pozostałe wymiary nie przekraczają 6 % udziałów w ogólnej sprzedaży. Zmiany rok do roku są raczej symboliczne, czemu trudno się dziwić, bo przecież to producenci decydują głównie o tym, jakiego użyć ogumienia do ich pojazdów.

SPRZEDAŻ OPON CIĘŻAROWYCH W POLSCE

Rok	Sprzedaż w tys.	Zmiana rok do roku
2007	719,7	
2008	632,6	-12,10%
2009	606,7	-4,10%
2010	783,4	29,20%
2011	860,2	9,80%

Przyjrzyjmy się jeszcze (tab. powyżej), jak w ciągu ostatnich lat wyglądała sprzedaż opon ciężarowych w Polsce.

Widać, że te wyniki pokrywają się z koniunkturą w transporcie oraz sprzedażą nowych pojazdów ciężarowych. Niemniej ogólny kierunek jest wzrostowy pod względem ilości sprzedawanych opon.

W tym roku czeka nas od początku listopada istotna zmiana. Otóż nowe opony będą miały naklejki, przypominające wyglądem te ze sprzętu AGD. Mają zawierać trzy parametry:

1) przyczepność na mokrej nawierzchni – klasy od najlepszej A do najniższej G
2) ekonomiczność – ustalana na podstawie oporów toczenia i oznaczana podobnie jak przyczepność klasami od A do G
3) hałas na zewnątrz pojazdu – wyrażany w decybelach (dB) i oznaczany graficznie za pomocą jednej, dwóch lub trzech czarnych „fal dźwiękowych". Jedna to najniższy poziom hałasu, trzy – najwyższy.

Ten wymóg nie dotyczy m.in. opon bieżnikowanych, wyścigowych, z kolcami oraz zapasowych.

Zmartwieniem branży oponiarskiej jest powolne osłabienie koniunktury, obserwowane od jesieni ubr. Zaś styczeń i luty br. tylko tę tendencję w całej Europie potwierdziły, ze spadkami odpowiednio 24 i 32 % rok do roku. W Polsce na razie nie jest tak źle, bo ubytek wyniósł tylko ok. 7 %. Niemniej przedstawiciele wszystkich znaczących producentów bardzo ostrożnie wypowiadają się na temat przewidywanej wielkości sprzedaży w 2012 r. Być może zmniejszenie popytu na opony spowoduje w dłuższym okresie niewielką obniżkę ich cen, bo i notowania surowców na giełdach powinny wówczas spaść. Choć najlepiej byłoby, żeby zbyt ogumienia rósł, bo jak widać z powyższych danych, przekłada się to zwykle także na dobrą koniunkturę w transporcie.

Źródło: Bridgestone, Continental, Goodyear i Michelin. Dane pochodzą z ETRMA (European Tyre & Rubber Manufacturers' Association).

dls Land und See Speditionsgesellschaft mbH

UWAGA !!! ATRAKCYJNE STAWKI!!!

dls jest:
liderem na rynku spedycyjno-transportowym co umożliwia nam czołową pozycję w transportach do i z EUROPY WSCHODNIEJ.

dls zaprasza:
do całorocznej współpracy przewoźników posiadających ciągniki siodłowe celem realizacji transportów **plandekowych** w relacjach:

PL - EU - PL oraz EU - WNP - EU
Oferujemy bezpłatnie naczepy plandekowe
Gwarantujemy stałe stawki za przejechany KAŻDY kilometr oraz stałe zatrudnienie w tzn. ruchu okrężnym.

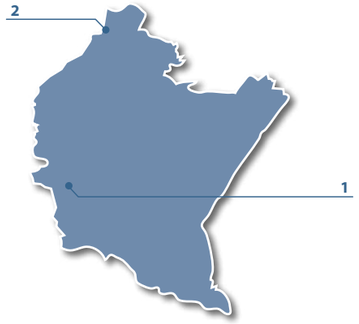
dls zapewnia:
- całoroczne zatrudnienie zestawów
- punktualną wypłatę należności frachtowych
- pomoc w rozwiązywaniu bieżących problemów eksploatacyjnych
- komunikację w języku polskim, rosyjskim, niemieckim lub angielskim
- przejmujemy również myto na terenie UE

Prosimy o telefoniczne lub pisemne skontaktowanie się:
dls Land und See Speditionsgesellschaft mbH
Jacobsrade 1, D-22962 SIEK (koło Hamburga)
E-Mail: A.Hische@dls-Deutschland.de
http:// www.dls-Deutschland.de

Andrzej Hische Tel.: 0049/4107/333 140; Fax: 0049/4107/333 159

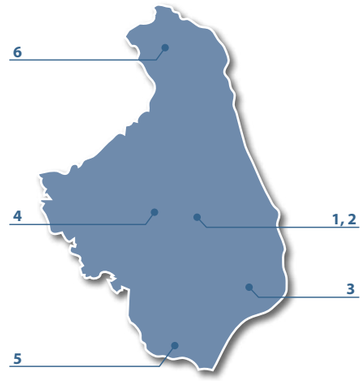
100 warsztatów dla przewoźników (III)

PODKARPACKIE



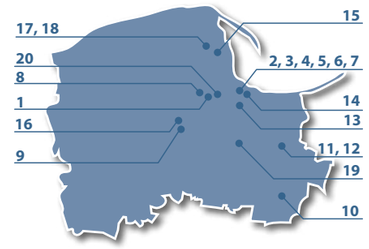
	Nazwa warsztatu	Adres	Telefon	Strona internetowa, mail
1.	Trans-Tir	38-200 Jasło, Niegłowicka 9	605 688 226	transtir@pro.onet.pl
2.	ZTE Radom Sp. z o.o.	39-432 Gorzyce, Pl.Erazma Mieszczańskiego 12	15 836 18 46	aso_gorzyce@zte.com.pl

PODLASKIE



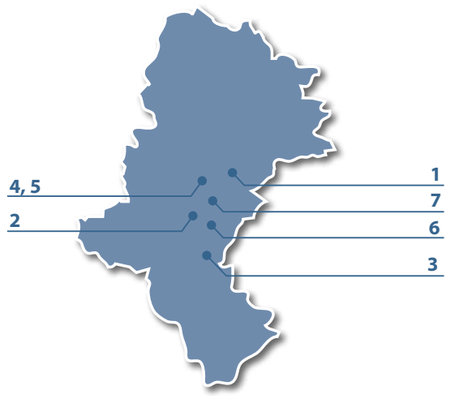
	Nazwa warsztatu	Adres	Telefon	Strona internetowa, mail
1.	Adampol S.A.	Białystok, Usługowa 3	85 740 76 23, 85 740 76 48	www.adampolsa.com.pl
2.	PHU Wimex, Tadeusz Wiszowaty	15-399 Białystok, Octowa 4	85 748 19 50, 51	www.wimex.eu.com
3.	STW Andrzej Kiryluk	Hajnówka, Wiejska 1	85 683 29 60, 600 377 520	
4.	Euro-Bial sp. z o.o.	16-080 Jeżewo Stare 5	85 718 11 81	serwis@euro-bial.pl
5.	PHU Elko Transport Józef Kobus	Siematycze, Ciechanowiecka 78	85 656 13 33, 503 091 900	elkotr@pro.onet.pl
6.	Etar S.C.	Suwałki, Utrata 205	87 566 28 91, 513 082 823	etar@wp.pl

POMORSKIE



	Nazwa warsztatu	Adres	Telefon	Strona internetowa, mail
1.	Wi-Wa Grynholewski	83-332 Dzierżązno, Kartuska 49	58 694 27 09, 516 194 840	
2.	Erka naprawa plandek	Gdańsk, Miałki Szlak 59	58 324 87 05	www.erka.gdansk.pl
3.	Serwisy Scania Polska	80-180 Gdańsk, ul. Energetyczna 17, Kowale	58 766 29 16	www.scania.pl
4.	Holservice	80-300 Gdansk, ul. Michałowskiego 41/25	58 344 68 12, 502 66 88 55	www.holservice.pl
5.	Konwoj	81-061 Gdynia, Hutnicza 40	58 781 27 62	konwoj2@o2.pl
6.	BOCAR S.C.	81-061 Gdynia, Hutnicza 14	58 625 75 75, 609 123 100	www.bocar.net.pl
7.	FRANCK i TOBIESEN Serwis Techniczny	81-969 Gdynia, Wiśniewskiego 20	58 627 87 76	fit-st@wp.pl
8.	RUS-GIF pneumatyka	Kartuzy	602 713 778	
9.	Firma Scantech - Grzegorz Liedtke	83-400 Kościerzyna, Wyspiańskiego 47	889 357 380	
10.	PPHU Inferno Dawid Gossa	82-500 Kwidzyn, Pawlice 1A	608 353 423, 604 212 093	marek@inferno-trans.pl
11.	Luki Trans	82-200 Malbork, ul.Wojska Polskiego 90A	509 494 798	warsztat@lukitrans.pl
12.	GC Serwis	Malbork ul. Zamkowa 13	502 349 250	www.gcservice.pl
13.	Autoconsult	Pruszcz Gdański, ul. Łukasiewicza 6	58 692 21 10, 682 37 28	www.autoconsult.com.pl
14.	ZPHU Warsztat „TIR-BUS” Paweł Demczuk	Przejazdowo, k/Gdańska ul. Kasztanowa	511 598 772	
15.	Nord-Rem	Rumia, ul. Sobieskiego 42	606 356 826	
16.	RUS-GIF	83-400 Kościerzyna, ul.Kościerska 1C,Skorzewo	696 087 252	www.rus-gif.pl
17.	Perfekt Auto Serwis	Wejherowo, ul. Budowlanych 4	58 677 56 97	
18.	Skalski Bros Jerzy Skalski	84-200 Wejherowo, ul. Przemysłowa 41	660 488 474	
19.	Euro Star	Zabagno 2C koło Tczewa	605 858 898	
20.	Wi-Wa Grynholewski	83-330 Żukowo, Otomino, Polna	58 694 27 09, 516 194 840	

ŚLĄSKIE



	Nazwa warsztatu	Adres	Telefon	Strona internetowa, mail
1.	P.H.U "Primax" S.C A. i D.Cieślik	42-504 Będzin, Energetyczna 10	506 185 158	www.m.primax.pl
2.	Pomoc Drogowa Truck Service, Zenon Sikora	43-190 Mikołów, Staropodleska 22	601 507 003	pomocdrogowa@cyberia.pl
3.	Transport Międzyn. i Krajowy Tomasz Dzida	43-200 Pszczyna, ul.Hallera 17	601 884 883	www.dzida.pl
4.	Cracow Truck Center sp. z o.o.	41-707 Ruda Śląska, Radoszowska 1A	32 342 77 77	www.ctckrakow.pl, firma@ctckrakow.pl
5.	Avator Transport i Logistyka	41-605 Świętochłowice, ul.E.Imieli 14	32 770 97 45, 693 452 085	biuro@avator.com.pl
6.	Epo -Trans Logisitc S.A	41-100 Tychy, Graniczna 5	602 508 803	www.epo-trans.com.pl
7.	STOPTRUCK SERWIS Dawid Rugała	40-750 Katowice, ul. Hierowskiego 2	784 026 559	www.stoptruck.pl, dawid@rugala.net

reklama

TruckStore
Używane samochody ciężarowe i serwis Mercedes-Benz

10 lat
Let's talk about trucks
www.truckstore.com

TruckStore Warszawa: ul. Inowłodzka 5, 03-237 Warszawa tel. (+48 22) 312 53 33, fax (+48 22) 312 53 38
Komorniki k. Poznania: ul. Ks. Piotra Wawrzyniaka 9, 62-052 Komorniki tel. (+48 22) 312 76 95, fax (+48 22) 312 53 35
Pyskowice k. Gliwic: ul. Gliwicka 20, 44-120 Pyskowice tel. (+48 22) 312 76 91, fax (+48 32) 494 34 39

LEASING MERCEDES-BENZ - *okres leasingu 36 m-cy, wpłata wstępna 20%, wartość końcowa 20%.*

* Miesięczna rata leasingowa

2.926 zł*
Mercedes-Benz Actros 1844 LS
oferta 123001S0215, 2007 r., 747.000 km

3.139 zł*
Mercedes-Benz Actros 1846 LS
oferta 123001S0249, 2007 r., 737.000 km

4.712 zł*
Mercedes-Benz Actros 1841 LS
oferta 123001S0276, 2009 r., 382.000 km

2.794 zł*
Mercedes-Benz Actros 1841 LS
oferta 123001S0014, 2007 r., 531.000 km

3.753 zł*
Mercedes-Benz Actros 1846 LS
oferta 113001S0764, 2008 r., 307.000 km

3.578 zł*
Mercedes-Benz Actros 1846 LS
oferta 113001S0747, 2008 r., 283.000 km

2.576 zł*
Mercedes-Benz 1844 LS nR
oferta 123001S0065, 2006 r., 689.000 km

3.152 zł*
Mercedes-Benz Actros 1841 LS
oferta 113001S0681, 2008 r., 550.000 km

2.643 zł*
Mercedes-Benz Actros 1841 LS
oferta 113001S0940, 2007 r., 556.000 km

2.727 zł*
Mercedes-Benz Actros 1841 LS
oferta 123001S0020, 2007 r., 552.000 km

3.676 zł*
Mercedes-Benz Actros 1844 LS
oferta 123001S0167, 2008 r., 370.000 km

3.866 zł*
Mercedes-Benz Actros 1844 LS
oferta 123001S0197, 2008 r., 422.000 km

WYBRANE OFERTY
SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD
Program „RAZEM W PRZYSZŁOŚĆ"

ZMPD SEKCJA SERWISOWA

TimoCom

TC Truck&Cargo® - Lider wśród giełd transportowych w Europie
- Codziennie do 300 000 aktualnych ofert frachtów i przestrzeni ładunkowych
- 85 000 użytkowników z 44 krajów Europy
- Bezpłatna możliwość składania ofert do przetargów na stałe zlecenia transportowe w całej Europie
- Atrakcyjna oferta dla członków ZMPD – użytkowników aktywnych kart VIP

Jeżeli ubezpieczenie OCP Kabotażu to LUTZ

OFERTY SPECJALNE Programu „Razem w przyszłość"

Szczegółowe informacje o wybranej ofercie dostępne na stronie internetowej www.uslugi.zmpd.pl tylko dla aktywnych użytkowników kart programu "Razem w przyszłość". W przypadku zainteresowania wybraną ofertą, należy zalogować się na ww. stronie, następnie nacisnąć przycisk "Jestem zainteresowany"znajdujący się w "szczegółowych informacjach o ofercie".

Korzystanie z ofert nigdy nie było tak proste!

WWW.USLUGI.ZMPD.PL

Continental

Markowe opony w niskiej cenie

Wystarczy wskazać na stronie portalu Sekcji Serwisowej ZMPD www.uslugi.zmpd.pl „Markowe opony taniej", typ ogumienia oraz ilość i nacisnąć przycisk „Jestem zainteresowany".

Opony Continental

POŚREDNICTWO WIZOWE

Sekcja Serwisowa ZMPD świadczy członkom ZMPD i innym klientom usługi:
- pośrednictwa w uzyskaniu wiz i ubezpieczeń zdrowotnych dla kierowców zawodowych do krajów: Federacji Rosyjskiej,Republiki Białoruskiej, Republiki Kazachstanu i Turcji;
- wydaje zaświadczenia wizowe do: Federacji Rosyjskiej, Republiki Białoruskiej, Kazachstanu i Turcji.

Kontakt do Działu Pośrednictwa Wizowego ZMPD
tel. 22 / 536 10 05; tel. 22 / 536 10 52; fax. 22 / 536 10 09

Bałkańskim szlakiem

Przed wyjazdem samochodem ciężarowym na Bałkany warto poświęcić czas na zapoznanie się z ogólnymi warunkami wykonywania transportu na tym terenie. Stan głównych dróg tranzytowych jest zadowalający i z roku na rok poprawia się, ale niestety większość pozostałych dróg regionalnych i lokalnych pozostawia wiele do życzenia.

Tomasz Małyszko

Drogi położone w biedniejszych regionach państw, szczególnie w górach, są wąskie i źle oznakowane, o kiepskiej jakości nawierzchni. Kierowców mogą spotkać niespodzianki: obsypujące się na jezdnię kamienie, odłamki skalne lub głazy. Pojawiające się nagle na drodze zwierzęta, czy też pozostawione nieoświetlone duże pojazdy, piesi przekraczający drogi w niedozwolonych miejscach, w tym na autostradach, to standard. Mogą się również pojawić problemy z niewłaściwą jakością paliwa w przydrożnych i małych stacjach paliwowych, a także z naprawami samochodów ciężarowych, jeśli awaria zdarzy się na peryferiach. Nierzadko są trudności z nabyciem części zamiennych, które trzeba sprowadzić z Europy Zachodniej lub czekać na kuriera z Polski. Szczególną ostrożność należy zachować w przypadku podróży w niektóre obszary, gdzie prowadzone były działania wojenne w latach 1991-95, szczególnie w Bośni i Hercegowinie, w Kosowie i w północno-zachodniej Macedonii. Mogą tam pojawić się zagrożenia związane z niewybuchami.

W biedniejszych regionach Bałkanów nie należy być zdziwionym, gdy w trakcie rozładunku lub załadunku pojazdu okaże się, że firma przerywa te czynności, ponieważ z powodu oszczędności okresowo wyłączana jest energia elektryczna.

Do wszystkich państw na Bałkanach, z wyjątkiem Kosowa, można wykonywać przewozy pod osłoną karnetów TIR. Korzystanie z nich jest oczywiście możliwe pod warunkiem, że przekracza się jedną lub wiele granic celnych. Trzeba pamiętać, że Bułgaria i Grecja to państwa, które są członkami Unii Europejskiej i między nimi nie funkcjonują granice celne. Należy również mieć na uwadze, że w Układzie Schengen jest na razie tylko Grecja, stąd niestety na wszystkich „bałkańskich" granicach można spodziewać się szczegółowych kontroli paszportowych. Jak podaje MSZ, obywatele polscy podróżujący na Bałkany nie muszą posiadać wiz wjazdowych. Na podstawie umów międzynarodowych na wjazd do niektórych państw powinien wystarczyć dowód osobisty, lecz praktyka pokazuje, że brak paszportu w głębi kraju może przysporzyć poważnych problemów przy załatwianiu formalnych lub administracyjnych czynności.

Bałkańskie drogi nie są bezpieczne. Najgorzej wypada Czarnogóra, gdzie statystycznie na 1 000 wypadków drogowych ginie 150 osób. Statystyki również pokazują, że niebezpiecznie jest w Bułgarii, Albanii, Grecji – tam ginie 100 osób podczas 1 000 wypadków. Tymczasem średnia dla państw UE wynosi 70 ofiar i ciągle spada.

Dopuszczalne parametry pojazdów, które mogą się poruszać na drogach w państwach bałkańskich, różnią się miedzy sobą. Dotyczy to zarówno długości, nacisku osi, jak również dopuszczalnej masy całkowitej. Parametry te są inne od określonych dla państw UE poprzez dyrektywę 96/53. Dane poglądowe zamieszczono w tabeli poniżej.

Zasady wykonywania przewozów międzynarodowych do krajów bałkańskich, oprócz Kosowa, z którym polski rząd nie podpisał umowy, dla polskich przewoźników są generalnie określone. Przewozy do/z Bułgarii i Grecji do/z państw UE regulują przepisy Unii Europejskiej, natomiast w relacjach do/z tych państw z/do państw spoza UE mają zastosowania umowy bilateralne. We wszystkich państwach (oprócz Kosowa) leżących na Bałkanach honorowane jest ubezpieczenie "zielona karta", należy jednak pamiętać, że powinna ona być oznaczona symbolem kraju, do którego wykonujemy transport.

Albania

Przy wjeździe do Albanii może się okazać, że od kierowcy pojazdu tamtejsze służby będą wymagały posiadania udzielonego przez właściciela w języku angielskim potwierdzonego notarialnie upoważnienia do użytkowania pojazdu. Zaleca się, aby w tym państwie nie podróżować po zmroku ze względu na możliwe utrudnienia i zagrożenia. MSZ ostrzega przed ryzykiem kradzieży mienia i pojazdu. Za bardzo niebezpieczne regiony uważa się góry leżące na północy kraju.

Na wykonanie przewozu z Polski do Albanii potrzebne jest zezwolenie ogólne. Natomiast w przypadku wykonywania przewozu do/z Albanii z/do krajów trzecich służby kontrolne wymagają przedstawienia zezwolenia EKMT lub zezwolenia specjalnego. Niestety, jak informuje GITD, z Albanią nie prowadzi się wymiany zezwoleń specjalnych. Jeśli wybieramy się do Albanii w okresie zimowym, wówczas musimy pamiętać o obowiązkowym posiadaniu w pojeździe łańcuchów przeciwślizgowych. Trzeba je mieć w trakcie poruszania się w wyznaczonych regionach kraju w okresie od 1 listopada od 30 kwietnia. Łańcuchy powinny być odpowiednie dla wszystkich kół osi napędowych. W Albanii nie ma weekendowych i świątecznych ograniczeń ruchu dla samochodów ciężarowych.

Bośnia i Hercegowina

Przewozy z Polski do Bośni i Hercegowiny podlegają wymogowi posiadania zezwolenia ogólnego. Jeśli polski przewoźnik chciałby podjąć się przewozu z/do tego państwa do/z krajów trzecich, wówczas mógłby ten przewóz zrealizować na zezwoleniu ogólnym Bośnia i Hercegowina, o ile naturalna trasa tranzytu przebiegałaby przez terytorium Polski. W pozostałych przypadkach będzie musiał posiadać zezwolenie specjalne, albo zezwolenie EKMT. W pojazdach poruszających się po drogach pomiędzy 15 listopada a 15 kwietnia wymaga się posiadania wyposażenia zimowego, które powinno składać się z minimum jednej pary łańcuchów przeciwślizgowych odpowiednich do zamocowania na osi napędowej, łopatki, a także worka zawierającego piach w ilości od 20 do 50 kg. Samochody ciężarowe w Bośni i Hercegowinie nie mają ograniczeń ruchu, poza lokalnymi drogami, gdzie ruch regulowany jest znakami drogowymi.

Bułgaria

Bułgaria, choć jest członkiem UE, może okazać się dość niebezpieczna. Zaleca się unikania podróżowania nocą, zatrzymywania się na noclegi na niestrzeżonych parkingach, w miejscach odludnych lub przydrożnych barach. Zawyżanie rachunków, czy też niewydawanie należnej reszty dla obcokrajowców to praktyka codzienna. W przypadku podróży samochodem, którego właścicielem jest inna osoba fizyczna lub prawna, kierowca powinien mieć poświadczone notarialnie pełnomocnictwo przetłumaczone na język bułgarski, angielski, francuski lub niemiecki. Korzystanie z infrastruktury na sieciach dróg krajowych jest płatne, z wyjątkiem miejskich obszarów zabudowanych. Opłaty są wnoszone w systemie winietowym i zależą od okresu, na który opłata jest wykupiona, dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu, jak również od klasy emisji spalin. Opłatę dodatkową trzeba będzie wnieść również za korzystanie z przeprawy promowej lub mostów na Dunaju. Przy wykonywaniu przewozów do Bułgarii z/do krajów UE lub Europejskiego Obszaru Gospodarczego potrzebny jest w pojeździe wypis z licencji, natomiast jeśli firma chce wykonywać przewozy do/z krajów trzecich poza UE/EOG wówczas niezbędne jest w pojeździe zezwolenie specjalne lub zezwolenie EKMT.

Chorwacja

Zgodnie z zapowiedziami od lipca 2013 roku Chorwacja ma zostać członkiem UE. Wydaje się, że w tym państwie warunki transportowe i możliwości wykonywania przewozów są najbardziej zbliżone do standardów z Europy Zachodniej. Jednak zdarza się, że nawet najbardziej doświadczeni przewoźnicy są zaskakiwani przez działania różnych służb kontrolnych. Takie przypadki zdarzają się w czasie kontroli posiadania zezwoleń drogowych na granicach przy wjeździe do Chorwacji. Okazuje się, że tamtejsze służby celne w sposób niespotykany nigdzie indziej karzą kierowców i przewoźników. W Europie ogólnie przyjętą praktyką jest, że pojazd, w którym ujawniono brak jakichś dokumentów oczekuje na granicy na uzupełnienie tych braków, albo jest zawracany do państwa, z którego przyjechał. Tymczasem służby chorwackie wolą od razu ukarać przewoźnika karą w wysokości ponad 1 600 euro, a dopiero potem można uzupełnić brakujące dokumenty lub zawrócić pojazd. W celu uniknięcia takiego problemu, kierowcy zgłaszając się do odprawy celnej muszą upewnić się, że mają wszystkie niezbędne dokumenty i są one właściwe.

Dodatkowym ułatwieniem dla przewoźników transportujących towary do Chorwacji jest możliwość wykonywania przewozów w ramach „WPT". Od 1 lipca 2012 r. Chorwacja jest w systemie stworzonym na bazie Konwencji o Wspólnej Procedurze Tranzytowej. Istnieje już zatem możliwość wykonywania przewozów międzynarodowych do/z Chorwacji korzystając z zabezpieczenia celnego w systemie NCTS, potwierdzonego dokumentami T1 lub T2.

W przypadku przewozów bilateralnych między Polską i Chorwacją potrzebne jest zezwolenie ogólne. Należy pamiętać, że w przypadku przewozów do/z krajów trzecich potrzebne jest albo zezwolenie specjalne, albo zezwolenie EKMT. Zezwolenie specjalne uprawnia do wykonania tylko jednego przewozu, dlatego np. chcąc podjąć ładunek z Niemiec do Chorwacji, a potem z Chorwacji do Francji należy mieć dwa zezwolenia Chorwacja kr. III. W Chorwacji opłaty drogowe pobierane są na bramkach autostrad. Są one uzależniane od liczby osi pojazdu. Trzeba również zapłacić za przejazd niektórymi mostami i tunelem. Ograniczenia ruchu w Chorwacji dotyczą pojazdów powyżej 7,5 t, obowiązują one w święta publiczne, niedziele, a także są rozszerzone w okresie letnim. Są ściśle wyznaczone odcinki dróg, na których obowiązują.

W Chorwacji jest obowiązkowe posiadanie łańcuchów przeciwślizgowych w pojazdach w czasie tzw. „warunków zimowych", co jest zdefiniowane jako okres, gdy na drodze zalega pokrywa śnieżna o grubości co najmniej 5 cm lub gdy droga jest pokryta lodem. Obowiązkowe wyposażenie zimowe zawiera jedną parę łańcuchów przeciwślizgowych odpowiednich do osi napędowej oraz łopatę. Pojazdy powinny mieć co najmniej dwie zimowe opony (o oznaczeniu M+S) na osi napędowej lub letnie opony radialne na wszystkich kołach. Głębokość bieżnika wszystkich opon nie może być w okresie zimowym mniejsza niż 4 mm.

Czarnogóra

Służby kontrolne Czarnogóry mogą wymagać od kierowców, którzy nie są właścicielami pojazdu, przedstawienia notarialnie potwierdzonego upoważnienia do korzystania z pojazdu, przetłumaczonego przez tłumacza przysięgłego na język czarnogórski lub serbski. Generalnie nie pobiera się opłat drogowych, poza tunelem „Sozina" (droga od Podgoricy w kierunku morza). W Czarnogórze nie ma ograniczeń ruchu samochodów ciężarowych w święta i weekendy. Jeśli chodzi o przewozy bilateralne, to wymaga się zezwolenia ogólnego. W przypadku przejazdów do/z krajów trzecich sytuacja, co do zasady, jest taka jak w Bośni i Hercegowinie. Zezwolenie ogólne uprawnia do podjęcia ładunku do kraju trzeciego, o ile naturalna trasa przejazdu przebiega przez Polskę. W pozostałych przypadkach konieczne będzie zezwolenie specjalne lub zezwolenie EKMT.

Grecja

Grecja jest krajem stosunkowo bezpiecznym, ale mimo to nie należy pozostawiać bez nadzoru własnego mienia, rzeczy osobistych i dokumentów. Zagrożenia także pojawiają się przy przeprawie promem z Grecji do Włoch, gdzie można zetknąć się z problemem nielegalnych imigrantów, starających się niepostrzeżenie ukryć w pojazdach. Będąc w porcie lub jego okolicy trzeba zachować szczególną ostrożność. Zdarzają się przypadki, gdy za niewiedzą kierowcy nielegalni imigranci włamują się do samochodów ciężarowych i w ten sposób próbują przekroczyć granicę. Kary za przewóz nielegalnych imigrantów są bardzo surowe, łącznie z karą więzienia. Kierowca powinien kontrolować wszelkie miejsca i schowki w pojeździe, w razie podejrzeń poprosić o pomoc odpowiednie służby, natomiast przewoźnik dla własnego bezpieczeństwa, powinien udokumentować, że wprowadził wewnętrzny system kontroli. System ten może wspomagać i zabezpieczać przedsiębiorstwo przed sankcjami z tytułu zjawiska nielegalnej imigracji.

W Grecji autostrady są płatne. Opłaty są pobierane na bramkach, a ich stawki zależą od liczby osi pojazdu. Grecja wprowadziła ograniczenia ruchu dla samochodów ciężarowych o ładowności powyżej 1,5 t. Obowiązują one w ściśle określone dni oraz godziny na odcinkach głównych dróg.

Przewozy do/z Grecji z/do państw Europejskiego Obszaru Gospodarczego (państwa UE oraz Norwegia, Islandia, Lichtenstein oraz Szwajcaria) nie wymagają posiadania zezwoleń. Jedynie w pojeździe musi być wypis z licencji wspólnotowej. Natomiast gdy ładunek jest przewożony w relacji z/do Grecji do/z państwa spoza EOG, wymagane jest posiadanie zezwolenia EKMT. Grecja zastrzegła jednak i tylko część spośród wszystkich zezwoleń EKMT upoważnia do tego typu przewozów.

Kosowo

Najmłodszym państwem na Bałkanach jest Kosowo, które proklamowało niepodległość w 2008 roku. Ze względu na fakt, że Serbia nie uznaje Kosowa i traktuje jego terytorium jako własne, jest to rejon o dużych napięciach politycznych. Podróże do północnej części Kosowa to także niebezpieczeństwo znalezienia się w obszarze zamieszek na tle etnicznym. MSZ zaleca, aby unikać podróżowania przez granicę między Kosowem a Serbią. Można napotkać tam zbrojne blokady dróg i przejść granicznych. Zdarza się, że władze serbskie nie uznają kosowskich pieczęci granicznych. Tranzyt towarów przez granicę Serbii i Kosowa jest niemożliwy. Odnotowywano przypadki niewpuszczenia do Serbii, gdy pojazd wjeżdżał do Kosowa od strony Albanii lub Macedonii. Z praktyki zaleca się wjazd i wyjazd z Kosowa od strony Macedonii. Inne zagrożenia w Kosowie, to przestępczość pospolita.

Polska obecnie nie ma umowy bilateralnej z Kosowem, stąd nie ma uzgodnionych zasad wjazdu i wykonywania przewozów międzynarodowych do tego państwa. Wjazd następuje na podstawie obowiązujących tam przepisów krajowych. Z informacji, które do nas dochodzą, wynika, że polscy przewoźnicy wykonują tam przewozy sporadycznie. Kierowca, który pojawi się na granicy Kosowa, na pewno będzie poproszony o wykupienie dodatkowej polisy OC, która jest bardzo droga. Polisa ta przyda się, bowiem normalnym zjawiskiem są bardzo częste kontrole drogowe policji. W Kosowie samochody ciężarowe nie podlegają pod generalne ograniczenia ruchu w święta publiczne i weekendy.

Macedonia

Kierowcy muszą mieć się na baczności, bowiem nieposiadanie przy sobie dowodu osobistego lub paszportu jest karane mandatem w wysokości 30 euro. Kierowca prowadzący pojazd powinien również mieć stosowne upoważnienie do użytkowania pojazdu; jeśli służby kontrolne stwierdzą jego brak, wówczas grożą poważne kary, do konfiskaty pojazdu włącznie.

Autostrady w Macedonii są płatne, istnieje możliwość dokonania zapłaty za przejazd nimi walutą lokalną lub euro, ale w euro cena przejazdu jest znacznie większa. Nie ma ograniczeń ruchu dla samochodów ciężarowych. Przewoźnicy muszą pamiętać, że przy wyjeździe z Macedonii i wjeździe do Grecji może spotkać ich niespodzianka. Obowiązuje limit na import do Grecji paliwa w zbiornikach pojazdu. Ograniczenie to 200 l oleju napędowego w zbiorniku głównym oraz 150 l w przypadku zbiornika zasilającego agregat chłodniczy. Samochody ciężarowe w sezonie zimowym, tj. od 15 października do 15 marca, muszą być wyposażone w łańcuchy przeciwślizgowe, odpowiednie do zastosowania na osi napędowej. Poza wymienionym okresem łańcuchy są wymagane w przypadku wyjątkowych opadów śniegu. Opony zimowe nie są wymagane, ale jeśli już są zamontowane na kołach pojazdu, wówczas bieżnik musi mieć głębokość minimalną 5 mm. Jeśli pojazd jest wyposażony w opony zimowe, wówczas nie ma potrzeby posiadania łańcuchów przeciwślizgowych.

Przewozy z Polski do Macedonii wykonuje się na podstawie zezwoleń ogólnych. Natomiast w przypadku przewozów do/z krajów trzecich firma musi posiadać zezwolenie EKMT. Pojazdy poruszające się po autostradach podlegają pod opłaty drogowe. Wysokość stawek jest uzależniona od tego, czy samochód porusza się „solo", czy też z przyczepą/naczepą.

Serbia

Drogi w Serbii są płatne za przejechane odcinki. Wysokość opłat zależy od liczby osi pojazdu i przejechanych odcinków. W praktyce przy dokonywaniu zapłaty za przejazd należy domagać się wydania paragonu i zachować go aż do zjazdu z autostrady. W pojeździe powinna znajdować się kamizelka odblaskowa. Z infrastruktury drogowej można korzystać bez specjalnych ograniczeń, bowiem w Serbii nie obowiązują zakazy dla samochodów ciężarowych w święta publiczne i weekendy.

Dla przewozów wykonywanych z Polski do Serbii potrzebne jest zezwolenie ogólne, a gdy wykonywane są przewozy z/do kraju trzeciego może to również być zezwolenie ogólne, ale tylko w przypadku, gdy naturalna droga tranzytowania przebiega przez Polskę. W innych przypadkach kierowca musi okazać do kontroli zezwolenie specjalne lub EKMT. Jak podaje GITD, nie prowadzi wymiany z Serbią zezwoleń specjalnych. Należy też pamiętać, że przewozy po Unii Europejskiej, o ile ładunek ma status unijny, nie wymagają zabezpieczeń celnych. Natomiast w momencie kiedy towar wyjeżdża z UE, a potem wraca do UE, tak jak to ma miejsce przy przewozach z Polski do np. Bułgarii w tranzycie przez Serbię, przewoźnik powinien zgłosić się w Polsce w urzędzie celnym w celu wystawienia odpowiednich dokumentów potwierdzających, że towar ma status unijny. Mając te dokumenty Serbię przejeżdża się na wewnętrznych dokumentach tranzytowych, ale później przy wjeździe do UE unijne służby celne wymagają potwierdzenia tego statusu. Zdarzało się, gdy przewoźnik zapominał i nie zadbał o wystawienie dodatkowych dokumentów, że służby celne bułgarskie traktowały ładunek wywożony z Serbii jako import do UE i nakazywały przewoźnikowi zapłatę podatków i cła.

Turcja

Polscy kierowcy zawodowi udający się do Turcji muszą uzyskać wizę. Niestety nie można jej otrzymać na granicy, trzeba złożyć wniosek w Ambasadzie Republiki Turcji. Kierowca również powinien posiadać w pojeździe, o ile nie jest jego właścicielem, notarialną zgodę właściciela pojazdu na jego użytkowanie przetłumaczoną przez tłumacza przysięgłego na język turecki i, jak podaje MSZ, zalegalizowaną przez Ambasadę Turcji w Warszawie. Jak na razie do ZMPD nie zgłaszano, aby przewoźnicy mieli problemy z tego typu upoważnieniami, ale nie można zakładać, że problem taki się nie pojawi. Drogi w Turcji są płatne. Płatności dokonuje się za przejazd poszczególnymi odcinkami. Również trzeba płacić oddzielnie za przejazdy dwoma mostami na cieśninie Bosfor lub za przeprawę promową z Europy do Azji.

Przewozy wykonywane z Polski do Turcji i z powrotem nie podlegają pod wymóg zezwoleń drogowych. Natomiast w przypadku przewozu do/z kraju trzeciego lub wjazdu do Turcji na pusto niezbędne jest posiadanie w pojeździe zezwolenia specjalnego, bądź zezwolenia EKMT.

W Turcji ograniczenia ruchu odnoszą się do samochodów ciężarowych poruszających się po moście łączącym Europę i Azję (Fatih Sultan Mehmet). Ograniczenie obowiązuje w godzinach porannych i wieczornych. Natomiast samochody ciężarowe przewożące towary niebezpieczne mogą poruszać się po tym moście tylko w godzinach od 2.00 do 6.00. Na drugim moście „Bosphorus" dopuszczony jest tylko ruch lekkich samochodów ciężarowych oraz samochodów osobowych.

Wybierając się do Turcji należy pamiętać, że wymagana jest jedna para łańcuchów przeciwślizgowych w pojeździe, jednakże nie jest określony czas ani region, gdzie będą one wymagane. Przepisy mówią jedynie, że w czasie śnieżnych dni lub w czasie, gdy występują zimowe warunki drogowe, łańcuchy muszą być na wyposażeniu.

Bałkany stanowią specyficzny rynek przewozowy o zróżnicowanych wymogach i uwarunkowaniach. Nie bez znaczenia jest tutaj również mentalność mieszkańców i biznesu. Bałkany mają charakter wielonarodowy, wielowyznaniowy i wielokulturowy. To bogactwo tego regionu, ale i źródło konfliktów i napięć. Mimo wszystko niektórzy przewoźnicy wybierający ten rynek twierdzą, że łatwiej wykonać przewóz na Bałkany niż np. na wschód Europy, chociaż przyznają się, że czasami są zaskakiwani „bizantyjską mentalnością" różnych służb kontrolnych. Aby możliwie zminimalizować takie zdarzenia, bezpieczniej jest dla przewoźnika, by sprawdzić w różnych źródłach obecne wymagania i to już na etapie planowania przewozu do danego kraju. Takie aktualne informacje staramy się zamieszczać i dostarczać dla członków ZMPD. Można je znaleźć na stronie Zrzeszenia, przede wszystkim w dziale Newsletter Członkowski.

DOPUSZCZALNE PARAMETRY POJAZDÓW W WYBRANYCH KRAJACH BAŁKAŃSKICH

Państwo	Albania	Bośnia i Hercegowina	Chorwacja	Grecja	Macedonia	Serbia	Turcja
Wysokość[m]	4	4	4	4	4	4	4
Szerokość [m] Pojazd standardowy oraz pojazd chłodniczy	2,5 2,6	2,5 2,5	2,55 2,6	2,55 2,6	2,5 2,5	2,5 2,5	2,55 2,6
Długość samochodu ciężarowego [m]	12	12	12	12	12	12	12
Długości pojazdu członowego [m]	16,5	17	16,5	16,5	16,5	16,5	16,5
Długość samochodu ciężarowego z przyczepą [m]	18,35	18	18,75	18,75	18	18	18,75
Nacisk osi pojedynczej [t]	10	10	10	10	10	10	10
Nacisk osi napędowej [t]	10	10	11,5	11,5	10	10	11,5
Nacisk osi potrójnej przy odległości między osiami 1,3-1,35 [t]	18	24	24	24	24	24	24
DMC pojazdu członowego 5-cio osiowego [t]	38	40	40	40	40	40	40

przewoźnik nr 25

tekst sponsorowany

Mniej pustych przebiegów dzięki giełdzie transportowej

TimoCom

Praktyczne narzędzie do efektywnej dyspozycji

Branża transportowa stoi przed ogromnymi wyzwaniami. Rosnące ceny paliwa prowadzą nie tylko do wzrostu kosztów, ale także wzmagają konkurencję. Wiele towarów musi być możliwie najszybciej i w atrakcyjnej cenie przewiezionych z punktu A do punktu B. Tym dziwniejsze są wyniki badań zaprezentowane przez Eurostat, pokazujące, że aż 25 procent pojazdów transportowych poruszających się na europejskich drogach pozostaje w trasie bez ładunku. Jest to marnotrawstwem, gdyż każda tona dodatkowego ładunku to czysty zysk. Wydajne planowanie transportu jest więc najwyższym priorytetem. Giełdy transportowe, jak wiodąca w Europie platforma zleceń TC Truck&Cargo®, są skutecznym środkiem przeciwdziałającym pustym przebiegom. Użytkownicy mogą za jej pomocą w ułamku sekundy wyszukać ofertę frachtu lub też wprowadzić do systemu swój pusty pojazd. Dodatkowo, aby wykorzystać potencjał załadunkowy, zyskuje się lepszy pogląd na sytuację rynkową, jak również dużą liczbę potencjalnych nowych partnerów biznesowych zarówno na płaszczyźnie krajowej, jak i międzynarodowej.

Odpowiednie narzędzie robi różnicę

W Europie funkcjonuje ponad 100 różnego rodzaju giełd transportowych; począwszy od małych, wyspecjalizowanych giełd ładunków z niewielką ilością użytkowników, a skończywszy na dużych oferentach. posiadających tysiące klientów. Warto jednak w tym miejscu zauważyć, że nie powinno się automatycznie utożsamiać większej ilości użytkowników z lepszymi szansami na efektywny biznes. To nie liczba użytkowników jest bowiem decydująca, lecz ilość ofert, które użytkownicy zamieszają każdego dnia na danej platformie. Aby odróżnić skuteczną giełdę ładunków od innych, wystarczy prosty rachunek: TimoCom dla przykładu posiada 85 000 użytkowników, którzy codziennie ogłaszają do 300 000 ofert frachtów i wolnych przestrzeni w pojazdach. Oznacza to, że przeciętnie każdy użytkownik wprowadza każdego dnia minimum 3 oferty.

„Argument, że giełda transportowa jest za droga, nie jest już w obecnych czasach aktualny. Nawet gdyby użytkownik znalazł tylko jeden ładunek, to wystarczy, by zrekompensował on miesięczny abonament“, stwierdza Marcel Frings, Chief Representative firmy TimoCom.

Kiedy już pojazd jest obciążony, a ładunek załadowany, można dodatkowo zaoszczędzić na właściwym rozplanowaniu trasy. W programie niemieckiego dostawcy IT znajduje się przykładowo zintegrowany moduł kalkulacyjny tras, dzięki któremu można wcześniej nie tylko obliczyć koszty przejazdu, ale także wszystkie dodatkowe opłaty, jak np. myto dla wybranych regionów.

Stałe zlecenia gwarancją szybszego rozwoju firmy transportowej

W niemalże każdej firmie transportowej posiadanie stałych zleceń jest wysoce pożądane, ponieważ mogą one dać pracownikom więcej czasu na tworzenie nowych strategii oraz pewnego rodzaju stabilizację. Pytanie jednak brzmi: w jaki sposób bezpiecznie pozyskiwać owe kontrakty? Odpowiedzią może być stworzona w 2009 roku przez TimoCom platforma do przetargów transportowych TC eBid®. W niespełna 3 lata umożliwiła ona zrealizowanie ponad 12 000 przetargów na stałe zlecenia transportowe w całej Europie. Program jest miejscem kojarzenia firm załadowczych z przewoźnikami z 44 krajów. Korzystają z niego zarówno duże przedsiębiorstwa transportowe, jak i mniejsze, rodzinne jednostki. Często przetargi wyłaniają więcej niż jednego usługodawcę, co sprawia, że mogą brać w nich udział przedsiębiorstwa posiadające mniej liczny tabor, dzięki temu każda firma, niezależnie od ilości pojazdów, może zwrócić na siebie uwagę zachodnich załadowców.

Spokojna przyszłość

Programy firmy TimoCom są używane w 44 krajach. To daje im ogromną przewagę, ponieważ oferty z pierwszej ręki są z reguły lepiej płatne. Przetargi na platformie są wystawianie bezpośrednio przez przedsiębiorstwa produkcyjne i handlowe z całej Europy, co stanowo nie lada korzyść dla rodzimych przewoźników. W czasach, w których wciąż jeszcze słychać echo kryzysu sprzed kilku lat, pozyskanie stałego klienta może być kluczowe dla działalności firmy transportowej, a coraz aktywniejsze szukanie nowych możliwości rozwoju, nowych rynków zbytu na swoje usługi, staje się nieuniknione. Bezpośrednie zlecenia zapewniają wyższe stawki, krótsze terminy płatności i większe bezpieczeństwo transakcji. Aby zwiększać swoje szanse na kontrakt, należy jak najczęściej brać udział w przetargach, mieć wypełnioną poprawnie wizytówkę firmy, która powoduje automatyczne otrzymywanie informacji o nowych przetargach w platformie. Takie działania są gwarancją sukcesu na platformie przetargowej TC eBid® , który przełoży się na dalszy rozwój przedsiębiorstwa.

Na tym nie powinno się oszczędzać: Bezpieczeństwo

Ten, kto rozwija swoje biznesy transportowe przy udziale giełdy transportowej, powinien ponadto zasięgnąć informacji o przestrzeganych przez oferenta giełdy standardach bezpieczeństwa. Chodzi bowiem o wymianę poufnych danych i informacji. Im więcej giełda czyni w kierunku bezpieczeństwa, tym lepiej: techniczna stabilność, bezpieczeństwo IT i rozległa kontrola użytkowników efektywnie zapobiegają oszustwom.

Reasumując można powiedzieć, że każdy, kto dąży do zapobiegania pustym przebiegom, oszczędności kosztów i zasobów naturalnych, nie obejdzie się w dzisiejszych czasach bez wirtualnej giełdy transportowej.

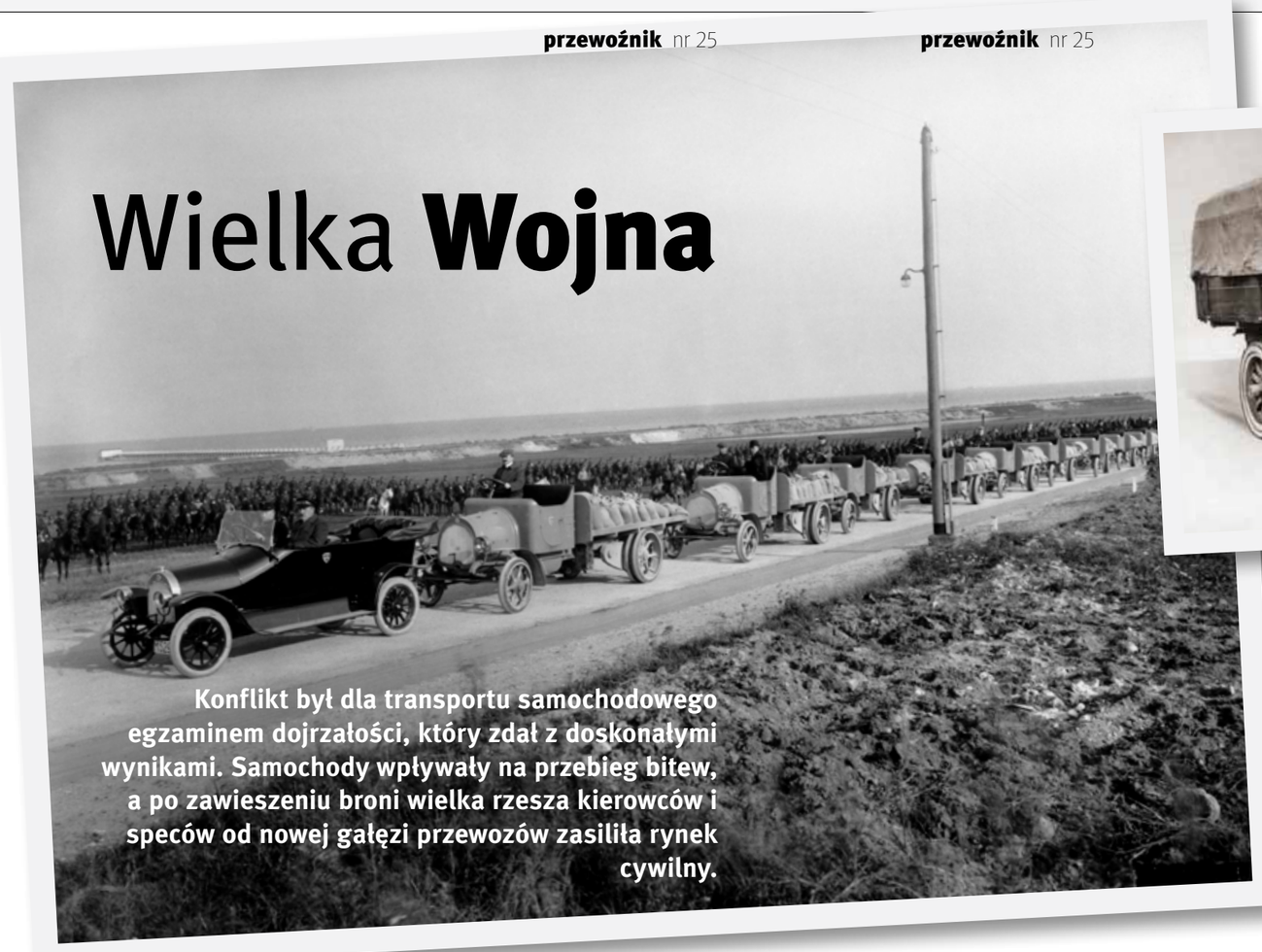
O TimoCom: Firma TimoCom Soft- und Hardware GmbH została założona w 1997 r. i jest dostawcą oprogramowania dla wszystkich przedsiębiorstw zaangażowanych w transport. W przeciągu kilku lat od startu TimoCom rozwinął się w średniej wielkości przedsiębiorstwo. Razem z dużą grupą międzynarodowych pracowników TimoCom oferuje dwie europejskie platformy: TC Truck&Cargo®, będącą liderem na rynku giełdę ofert transportowych, oraz TC eBid®, platformę online do przetargów transportowych.
W giełdzie ofert transportowych TC Truck&Cargo® znajdują się zarówno oferty ładunków, jak i wolnych przestrzeni ładunkowych w całej Europie. TC eBid® pomaga załadowcom z sektora przemysłowego i handlowego oraz spedytorom przy zarządzaniu przetargami i ułatwia przebieg procesów biznesowych pomiędzy nimi a usługodawcami transportowymi.

Kontakt dla prasy:
Klaudia Grzybowska
Manager Marketing
TimoCom Soft- und Hardware GmbH
ul. Motylewska 24
64-920 Piła
tel. +48 67 352 14 89
fax +48 67 352 14 88
kgrzybowska@timocom.com
www.timocom.com

TimoCom

przewoźnik nr 25

Wielka **Wojna**



Konflikt był dla transportu samochodowego egzaminem dojrzałości, który zdał z doskonałymi wynikami. Samochody wpływały na przebieg bitew, a po zawieszeniu broni wielka rzesza kierowców i speców od nowej gałęzi przewozów zasiliła rynek cywilny.

Już wkrótce po wybuchu wojny, którą zachodni historycy zwą Wielką Wojną, Niemcy odkryli, że mają zbyt mało ciężarówek, a istniejące fabryki nie mogą powiększyć produkcji. Dlatego rząd zachęcił duże koncerny jak GHH i MAN, do podjęcia budowy samochodów dla wojska, współfinansując wznoszenie fabryk i udzielając lukratywnych zamówień.

Nawet wojska neutralnych krajów, jak Szwecja, zainteresowały się ciężarówkami.

Robert Przybylski, Rzeczpospolita
Fot. Zbiory producentów pojazdów

Gdy w sierpniu 1914 roku zagrzmiały działa i rozpętała się wojna, armia francuska miała 6 tys. samochodów, w tym niecałe 150 ciężarowych. Brytyjskie Ministerstwo Wojny zarekwirowało cywilnym użytkownikom 850 ciężarówek i pojazdów parowych, choć na wyspach zarejestrowanych było 82 tys. pojazdów użytkowych. Były to jednak głównie lekkie samochody. Nawet agresor – Niemcy – polegał na transporcie szynowym, traktując ciężarówki jako mało znaczące uzupełnienie kolei. Jednak samochód szybko udowodnił swoją przydatność. Na koniec wojny w armii francuskiej aut było ponad piętnaście razy więcej niż na początku, czyli ok. 90 tys.; brytyjskie Ministerstwo Wojny miało na stanie 56 tys. pojazdów. Powiększyły się także szeregi wojsk samochodowych. Army Service Corps (A.S.C.), które zajmowały się lądowym transportem zaopatrzenia dla armii brytyjskiej, w sierpniu 1914 roku liczyły 6500 żołnierzy. W dniu zawieszenia broni w tej formacji służyło 325 tys. ludzi.

W przeciwieństwie do kolei samochody oferowały wojsku dużą elastyczność. Paryskim taksówkami generał Gallieni w 1915 roku przerzucił na zagrożony odcinek żołnierzy i całkowicie zaskoczył Niemców. Jednak największym dokonaniem wojsk samochodowych było zapewnienie zaopatrzenia dla twierdzy w Verdun.

Święta droga

Niemcy rozpoczęli atak na Verdun 21 lutego 1916 roku. Przez 300 dni i nocy trwały śmiertelne zmagania. Niemcy prowadzili natarcie w nadziei, że jeżeli padnie Verdun, padnie też Francja. Obrona twierdzy zależała od dostaw amunicji. Do twierdzy prowadził jeden tor kolejki wąskotorowej o zdolności przewozowej 800 ton dziennie. To nie wystarczyło do utrzymania odcinka, trzeba było skorzystać z ciężarówek. Francuzi spodziewając się ataku już 20 lutego stworzyli Commission Regulatrice Automobile (CRA) do organizacji zaopatrzenia twierdzy. Lokalna, wąska droga o oznaczeniu N35 biegła równolegle do linii kolejowej i ona przejęła ciężar zaopatrzenia Verdun. Na zapleczu frontu, w Bar-le-Duc, wojsko stworzyło wydzieloną jednostkę transportową złożoną z 3 900 ciężarówek, 300 oficerów i 8 500 żołnierzy. Nie wlicza się w to oddziałów transportowych twierdzy oraz 3 Armii, która broniła tego odcinka.

Kolejka miała przewozić żywność, natomiast ciężarówki transportowały amunicję i pozostałe zaopatrzenie. Droga dostępna była wyłącznie dla samochodów z zaopatrzeniem i nazywana „Drogą Strzeżoną” lub „Drogą”. Jej długość od Bar-le-Duc do Verdun wynosiła 70 km i dzieliła się na 6 sekcji. Szef każdej sekcji odpowiadał za płynność ruchu.

Piloci na motocyklach lub w samochodach osobowych regulowali prędkość konwojów, aby umożliwić ruch na skrzyżowaniach. Chodziło o to, aby nie zatrzymywać ciężarówek. Sekcje porozumiewały się ze sobą telefonicznie. Wzdłuż drogi zostały rozstawione specjalne znaki – były one inne od powszechnie używanych, aby nikt się nie pomylił i nie wjechał niechcący na tę zamkniętą trasę. Znaki miały kształt pudeł obciągniętych białym płótnem z czarnymi symbolami ostrzegającymi przez zakrętami, spadkami oraz sygnalizującymi limity prędkości. W nocy były podświetlane przez wstawione do środka świeczki. Prędkość ciężarówek została oganiczona do 15 km/h, ambulansów do 20 km/h, natomiast osobówek do 30 km/h.

Zazwczaj konwoje poruszały się z prędkością poniżej 15 km/h, aby zmniejszyć zużycie mechanizmów. Jednak podczas bitwy zwiększano ją do 25 km/h. Ciężarówki miały zakaz wyprzedzania, chyba że pojazd przed nimi zepsuł się.

Armia francuska przygotowywała się do wojny testując ciężarówki. Najwyższe noty zebrał Berliet z modelem CBA.

Benz był jednym z dostawcow ciężarowek dla armii kajzerowskiej. Do 1924 roku zawzięcie konkurował z Daimlerem.

Co dziesiąta ciężarówka miała z tyłu zawieszony czerwony dysk. Następna musiała zachować odstęp 50 m, aby umożliwić szybszym pojazdom wyprzedzania, a także ruchowi z poprzecznych kierunków ułatwić przejazd skrzyżowań.

Na całej drodze obowiązywał zakaz zatrzymywania się. Zepsuty samochód był zostawiany na poboczu albo na holu kontynuował podróż. Nie wolno było innym kierowcom zatrzymywać się z pomocą.

Jeżeli ciężarówki nie dało się szybko naprawić, była wpychana do rowu, aby nie blokowała ruchu. Drogę patrolowało 30 ruchomych warsztatów oraz 8 serwisów ogumienia, które na miejscu mogły naprawić zerwany masyw. Jeżeli naprawa na poboczu była niemożliwa, samochód trafiał do dwóch warsztatów na zapleczu. Służyło w nich ponad 2 tys. mechaników i zapasowych kierowców.

W pobliżu Verdun Francuzi zorganizowali 3 centra rozładunkowe, każde mieszczęce 40 ciężarówek. Nigdy nie zdarzyło się, aby ruch na drodze został wstrzymany z powodu zbyt powolnego rozładunku. Z centrów rozładunkowych zaopatrzenie trafiało na linię frontu pojazdami konnymi i mniejszymi samochodami. W centrach pracowało 2 tys. żołnierzy w 8-godzinnych zmianach.

Normalny ruch wynosił 1 750 ciężarówek dziennie, jedna co 25 sekund. Podczas bitwy częstotliwość wzrastała do jednej na 14 sekund. Te dane odnoszą sie do ciężarówek z zaopatrzeniem. Do tego było 800 ambulansów, osobówki oraz 200 paryskich autobusów wożących żołnierzy i świeże mięso. Łącznie dziennie drogą przejeżdżało od 4 do 6 tys. pojazdów w każdym z kierunków. Ten życiodajny konwój chroniony był przez siedem eskadr samolotów.

Na naprawy drogi potrzeba było 700 tys. ton wapiennego kamienia. Rozstawione na każdym kilometrze 20 osób wrzucało kamień pod koła samochodów – do dziesięciu metrów sześcienych dziennie. Materiał dowożony był z pobliskiej kopalni przez 16 ciężarówek i 30 wozów konnych.

Codziennie na stację St. Dizier kolej podstawiała 21 pociągów z żywnością, 7 z amunicją, 9 z innym zaopatrzeniem i 2 z żołnierzami. Stację opuszczało 6 pociągów z rannymi.

Utrzymanie ruchu wymagało codziennej porcji 200 tys. l benzyny, 20 tys. l oleju silnikowego i 2 ton smarów. Każda ciężarówka średnio przejeżdżała 135 km podczas 18-godzinnego dnia. System był bardzo drogi i w porównaniu do kolei niezbyt wydajny. Dlatego od marca do czerwca 1916 roku została wybudowana kolej normalnotorowa do Verdun i odciążyła drogę kołową.

W grudniu 1915 roku drogę pokonywało 15 ciężarówek White. W lutym 1916 roku ciężarówek było 3 900 – głównie Berlietów i Renault. Przez 10 miesięcy ruch na N35 nigdy nie zamarł. Rząd francuski w 1922 roku nadał drodze N35 tytuł pomnika narodowego, przyjęła się też nazwa „Święta droga".

Hamak w ciężarówce

Po tych pozytywnych doświadczeniach samochody coraz śmielej były używane. Korespondent amerykańskiego magazynu Motor Age pisał przejęty w styczniu 1916 roku, jak to z okopów francuscy żołnierze przewożeni są na odpoczynek 10 mil od frontu ciężarówkami. – Są to modele francuskie, często zarekwirowane na początku wojny. Poznać je łatwo po niezamalowanych napisach i kolorowych łatach malowania ochronnego. Nazwy poprzednich właścicieli znikają dopiero podczas remontu generalnego ciężarówki. Francuzi stosują także amerykańskie samochody. Na gwizdek żołnierze zajmują poprzecznie ustawione

Berliety CBA przewiozły większość z zaopatrzenia na słynnej Świętej drodze do twierdzy w Verdun.

ławki w ciężarówkach – po 35 na auto. Niektóre z zarekwirowanych pojazdów mają stalowe koła, których sprzedaż została zakazana na ponad rok przed wojną. Każda ciężarówka ma hamak dla kierowcy i jego pomocnika – opisywał „kabinę sypialną".

Sukces francuskich wojsk samochodowych był olbrzymi, bo przecież brakowało doświadczenia i ludzi. Nawet dysponujący przed wojną największym parkiem samochodowym Brytyjczycy popełniali błędy i nie byli przygotowani do pracy na europejskich drogach. Wojsko musiało nauczyć się organizacji transportu samochodowego, przyzwyczaić do większej szybkości i ładowności w stosunku do konnego, ale też musiało wziąć pod uwagę potrzeby: dostawy paliwa i części zamiennych. W okresie od sierpnia 1914 do maja 1920 roku Brytyjczycy przesłali do Francji 172,5 tys. ton części zamiennych oraz 875,6 tys. ton benzyny i smarów.

Dowództwo nie przewidziało, że na kontynencie jest inny klimat niż na wyspach. Kabiny zarekwirowanych londyńskich autobusów były otwarte i nie chroniły przed mroźnym wiatrem, śniegiem i deszczem. Autobusy dowoziły piechotę na front. Aby uniknąć wykrycia, przerzutów dokonywano nocą, z wyłączonymi światłami, co z kolei zwiększało niebezpieczeństwo wypadku, zjechania do rowu lub wpadnięcia w lej po pocisku. W takich warunkach prędkość nie przekraczała 5 km/h. Samochody pracowały przez 7 dni w tygodniu i naprawiane były dopiero, gdy się zepsuły. W grudniu 1916 roku stan autobusów był tak zły, że pieczę nad nimi przejęła kwatera główna, tworząc centralny park autobusowy. Jego stworzenie umożliwiło rotację taboru i prowadzenie prewencyjnych napraw. Zawsze dwa autobusy przechodziły remont generalny, a warsztat mógł podjąć się także pilnych prac.

Podczas niemieckiej ofensywy w 1918 roku autobusy pracowały bez ustanku po 60 godzin. W ostatnich dniach marca 1918 roku autobusy przewiozły ponad 200 tys. żołnierzy, przyczyniając się do załamania niemieckiego ataku. Mimo centralnego zarządzania flotą, w 1919 roku 90 procent londyńskich autobusów służących na froncie było tak zniszczonych, że nie nadawało się do naprawy i powrotu. Miasto odzyskało tylko 150 samochodów.

Kierowcy autobusów narzekali na złe drogi: w czasie suszy zmagali się z penetrującym nawet najmniejsze szczeliny kurzem, podnoszonym na wiejskich latówkach (drogach gruntowych). Za to w deszczu samochody tonęły po osie w błocie. Z kolei belgijskie brukowane drogi były tak nierówne, że samochody rozpadały się od wibracji, a podczas deszczu kamienie były bardzo śliskie. Na informacje o fatalnych drogach można natknąć się także w innych miejscach. Sierżant H. Wright wspominał, jak podczas bitwy nad Sommą, w pobliżu Ginchy, ciężarówka A.S.C. w ciemnościach zjechała z drogi i zakopała się w błocie. Kierowca poszedł po pomoc do pobliskiej baterii. – Sześciu artylerzystów i ja zgodziliśmy się pomóc i wzięliśmy łopaty. Ciężarówka stała w błocie niemal po czubki kół. Oglądaliśmy w milczeniu samochód, zastanawiając się, jak go wyciągnąć, gdy jeden z ochotników stwierdził: „Chłopaki, łatwiej będzie jeszcze trochę błota narzucić na ciężarówkę i zakopać ją".

Na jakość dróg zwrócił uwagę także amerykański ochotnik Hi Sibley. – We Flandrii drogi były rozjeżdżone przez ciężką artylerię. Pobocza śliskie, bo gliniane, a pada i to rzęsiście co pół godziny z zegarkiem w ręku – przekonywał Sibley. – Gdy artyleria wali jak w bęben, nikt nie przejmuje się dziurami i pędzi ile fabryka dała – usprawiedliwiał kierowców. Dodawał, że awarii jest sporo, a pobo-

Stany Zjednoczone zdystansowały resztę świata w skali produkcji samochodów ciężarowych. Chętnie wykorzystywane były przez małe i duże przedsiębiorstwa.

Ciężarówki Daimlera, Benza, NAG-a i Buessinga stanowiły podstawę drogowego transportu Niemiec przed i w czasie wojny.

cza są usłane wrakami samochodów. Dużo zderzeń czołowych, wypadnięć z drogi, z mostu. Najbardziej narzekał na kwalifikacje żołnierzy. – Kierowcy i mechanicy są niedoświadczeni. Podczas remontu silnika na uszczelce podgłowicowej zostawiają zwęglone kawałki oleju lub składając silnik zapominają o zaworze lub dwóch – wymieniał poważne uchybienia.

Dzięki wielkiemu popytowi rozwinęli się producenci ciężarówek. W momencie wybuchu wojny największym we Francji producentem ciężarówek był Berliet. Jeszcze przed wojną zaprojektował model CBA w najważniejszej dla wojska klasie 3-tonowej. Prototyp przejechał 80 tys. km, co było niesłychanym w tamtych czasach dystansem. Nic dziwnego, że samochody okazały się bardzo niezawodne, a francuskie jednostki transportowe wybierały CBA do wypełniania najważniejszych zadań. Samochód w 1913 roku kosztował 18 tys. franków, gdy konkurencyjny Peugeot 505 wyceniany był na 15 tys. W latach wojny z taśmy montażowej zakładów Berlieta w Lyonie (przygotowanej na wzór fabryk amerykańskich) zjeżdżało pod koniec 1917 roku 50 samochodów modelu CBA dziennie, to jest półtora tysiąca miesięcznie. W 1918 roku produkcja zmalała do tysiąca sztuk miesięcznie, ponieważ równolegle fabryka wypuszczała dziennie 16 czołgów konstrukcji Renault. Berliet dostarczył wojsku 25 tys. ciężarówek, na 37 800 wszystkich marek francuskich.

Wraz z wybuchem konfliktu brytyjskie Ministerstwo Wojny wprowadziło do produkcji standardowe modele, a w1915 roku kontrolę nad fabrykami roztoczyło Ministerstwo Zaopatrzenia. Produkcja ciężarówek wzrosła: np. AEC w 1914 roku budował 27 ciężarówek tygodniowo i do końca wojny dostarczył 10 tys. samochodów. 3-tonowa ciężarówka Dennisa była uważana przez brytyjskich wojskowych za jedną z najlepszych. Firma w latach 1914-1918 dostarczyła Ministerstwu Wojny ponad 7 tys. tych samochodów. Thorncroft sprzedał ok. 5 tys. ciężarówek modelu J, Commer wyprodukował na zlecenie rządu ponad 3 tys. czterotonowych modeli, natomiast Leyland blisko 6 tys. 3-tonowych ciężarówek. W porównaniu do osiągnięć Fancuzów lub Brytyjczyków (nie mówiąc o Amerykanach, którzy tylko w 1918 roku wypuścili 227 tys. ciężarówek), osiągnięcia Niemców wypadają słabiej. W 1914 roku łączna produkcja wszystkich czterdziestu producentów sięgnęła 2 239 ciężarówek. W czasie wojny przemysł dostarczył wojsku ponad 40 tys. samochodów. W listopadzie 1918 roku armia kajzerowska dysponowała dwudziestoma pięcioma tysiącami ciężarówek, jednak w większości stały one na kołkach, bo nie było gumy na masywy, brakowało także paliwa. Największymi producentami byli: Buessing, NAG, MAN, Mannsesmann-MULAG. Benz w latach wojny rocznie wypuszczał ponad 1 200 ciężarówek, zaś Daimler budował od 605 w 1914 roku do 996 w 1918 roku.

Typowy model wojennej ciężarówki miał benzynowy silnik o mocy 30-40 KM i łańcuchowy napęd kół, które ogumione były masywami. Samochody mogły pracować bez obsługi nawet przez dwa dni z rzędu – ich konstrukcja stała się dojrzała i była znacznie tańsza od transportu konnego. Po 1918 roku ciężarówki na dobre pojawiły się w transporcie cywilnym.

Nowe silniki Scania
Tradycyjnie oszczędne!

W nowych 13 litrowych silnikach SCR zastosowaliśmy tylko sprawdzone rozwiązania znane z dotychczasowych jednostek napędowych Scania.

Dzięki temu powstała platforma nowoczesnych silników Euro 5 charakteryzująca się prostą konstrukcją, niezawodnością i niskim zużyciem paliwa.

prosta budowa
wydłużone okresy międzyprzeglądowe
pompowtryskiwacze PDE
niskie zużycie paliwa
technologia SCR

SCANIA
www.scania.pl

poradnik

50+ za kierownicą

Wraz z wiekiem w organizmie ludzkim następują zmiany. Niektóre zauważalne i odczuwalne, inne mogą dać znać o sobie w najbardziej nieoczekiwanym momencie.

Klaudiusz Madeja

Nieuniknione zmiany

Oczywiście proces starzenia nie przebiega jednakowo u wszystkich, jedni siwieją wcześniej, inni później, niektórym wypadają włosy, pozostali do końca życia zachowują bujną czuprynę. Jednak ludzki organizm zmienia się również wewnętrznie, a wiele jego funkcji niestety ulega pogorszeniu. Osłabiają się nasze cechy psychomotoryczne, spada szybkość działania, kondycja. Często słabną wzrok i słuch. Ale te procesy wcale nie muszą dyskwalifikować zawodowo osób zaawansowanych wiekowo. Tym bardziej, że za pierwszy próg ostrzegawczy przyjęto umownie granicę ukończenia 50. roku życia. A przecież w tym wieku wielu z nas czuje się jeszcze bardzo dobrze.

Świadomość i rozsądek zamiast ułańskiej fantazji

Żyjemy dłużej m.in. na skutek rozwoju nauki i techniki. Niemniej wynalazki w bardzo niewielkim stopniu potrafią opóźnić ten proces. O ile współczesne zdobycze medycyny pozwalają na zabiegi chirurgiczne i kosmetyczne usuwające lub maskujące zmarszczki, o tyle ingerencja w całkowite utrzymanie dobrej kondycji fizycznej, refleksu i pozostałych umiejętności nie jest właściwie możliwa. Oczywiście poprzez ćwiczenia i zdrowy tryb życia mamy szansę na zachowanie wielu cech naszej młodości. Istotne jest jednak także, abyśmy byli świadomi tego, co się w naszym organizmie dzieje.

Według szacunków demografów w 2050 r. aż połowa populacji UE będzie miała 50 i więcej lat. Aktualne obserwacje przyrostu naturalnego w Polsce mówią, że u nas już w 2030 r. średnia wieku znacznie się podniesie. Z drugiej strony rośnie mobilność społeczeństw. W tej kategorii nasz kraj także przechodzi prawdziwy boom. O ile jeszcze przed zmianami 1989 r. samochód był luksusem, a wiele osób w ogóle nie miało prawa jazdy, to obecnie większość młodych ludzi chce być kierowcami. Mówi się nawet o tym, że być może za parę lat kurs prawa jazdy stanie się jednym z przedmiotów nauczania w szkołach. Obecnie samochód stał się dobrem powszechnym i korzystają z niego w równym stopniu kobiety i mężczyźni, podczas gdy jeszcze 20 lat temu kobieta za kierownicą należała do rzadkości.

Instytut Transportu Samochodowego (ITS) postanowił przeprowadzać dodatkowe kursy dla kierujących pojazdami powyżej 50. roku życia. Kierowcy zawodowi od razu powiedzą - przecież mamy już obowiązkowe (i drogie!!!) szkolenia okresowe. Jednak realizują one standardowy program, który musi przejść zarówno np. 30-, jak i 60-latek. Zaś w tym przypadku chodzi o uświadomienie kierowcom zmian fizjologicznych, jakie u nich zachodzą. Badania naukowe pokazały, że na odcinku 1 kilometra kierowca podejmuje średnio od 8 do 11 decyzji wymagających szybkich reakcji. Z kolei statystyki policyjne wskazują, że połowa wypadków z udziałem starszych kierowców ma miejsce w pobliżu lub na skrzyżowaniach (prowadzący w średnim wieku w tych miejscach uczestniczą tylko w 21 % wypadków). Przyczyny tkwią m.in. w słabszej podzielności uwagi, trudności w ocenie pierwszeństwa przejazdu, zawężeniu pola widzenia, mniejszym kontraście widzenia oraz gorszej ocenie odległości i prędkości. Do tego dochodzi powolny spadek sprawności fizycznej.

Są też pozytywne strony. Z biegiem lat kierowcy nabierają doświadczenia. Często swoje słabnące cechy motoryczne nadrabiają wolniejszą i ostrożniejszą jazdą. Poza tym wyzbyli się już tej młodzieńczej brawury, chęci imponowania innym. Większość prowadzących z grupy 50+ nie siada za kierownicą po alkoholu, nigdy nie zapomina o zapięciu pasów czy włączeniu świateł. Są po prostu bardziej rozważni.

Problem ogólnoświatowy

W kanadyjskiej prowincji Ontario dopiero po ukończeniu 80. roku życia i na 90 dni przed upływem ważności prawa jazdy istnieje obowiązek uczestnictwa raz na dwa lata w trwających 3,5 godziny zajęciach. W większości prowincji wygląda to tak, że po ukończeniu 65. lub 70. roku życia (poszczególne prowincje przyjęły te dwa progi) kierowca obowiązkowo co dwa lata przechodzi procedurę. W USA odebranie uprawnień do prowadzenia pojazdów ze względu na wiek lub stan zdrowia jest stosowane niezwykle rzadko, ponieważ traktuje się to jako ograniczenie lub wręcz wykluczenie z życia społecznego. Dlatego m.in. oprócz typowych rygorów, jak powtórne badanie i egzamin sprawdzający, korzysta się z pośrednich rozwiązań: zezwolenie na poruszanie się autem wyłącznie w ciągu dnia, ograniczenie maksymalnej prędkości oraz ustalenie promienia wokół miejsca zamieszkania, w którym dana osoba ma możliwość prowadzenia samochodu.

W odległej Australii program przeznaczony dla seniorów obejmuje trzy części. Pierwsza to wybór bezpiecznego pojazdu wraz z wyjaśnieniem, dlaczego właśnie te samochody są tak ważne dla seniorów. Druga część to planowanie bezpiecznego przemieszczania się dla starszych uczestników ruchu, którzy już nie prowadzą samochodu. Ostatnim etapem jest jednogodzinne spotkanie pracowników automobilklubu stanu Victoria (RACV) z seniorami, podczas którego informuje się ich o zagrożeniach i przekazuje zalecenia, jak bezpiecznie prowadzić samochód.

W Niemczech uczestnictwo w programie edukacyjnym jest dobrowolne. Składa się ono z czterech seminariów w formie warsztatów. Także w Holandii program dla kierowców 50+ nie jest obowiązkowy. Biorący w nim udział ochotnicy otrzymują dodatkowo podręcznik z informacjami i zaleceniami. Ponadto po jeździe kontrolnej każdy uczestnik dostaje raport z jej przebiegu, zawierający opis jego mocnych i słabych stron oraz sugestie dotyczące dalszego sposobu prowadzenia samochodu. Bardzo podobnie wygląda sprawa w Skandynawii, z tym tylko, że uczestniczący w zajęciach kierowca dokonuje również samooceny. To akurat bardzo ważny element, bo przecież tylko siedzący za kierownicą wie, co tak naprawdę sprawia mu najwięcej kłopotów.

> Na odcinku 1 kilometra kierowca podejmuje od 8 do 11 decyzji wymagających szybkich reakcji. Połowa wypadków z udziałem starszych kierowców ma miejsce na skrzyżowaniach. Przyczyny tkwią w trudności w ocenie, kto ma pierwszeństwo, zawężeniu pola widzenia oraz gorszej ocenie odległości i prędkości.

Polska obecnie i w przyszłości

Polskie prawo jazdy wydawane jest bezterminowo. Od stycznia 2013 r. ma się to zmienić. Po ukończeniu 56. roku życia kierowcy będą poddawani badaniom co 5 lat. Również prawo jazdy kat. B będzie ważne przez 5 lat. W Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ITS opracowano pakiet edukacyjny „Kierowca 50+", przeznaczony do realizacji dla ośrodków szkolących kierowców kat. B.

Maria Dąbrowska-Loranc z Centrum na pytanie, co z kierowcami zawodowymi, odpowiada: Postanowiliśmy przygotować program podstawowy dla kierowców amatorów, ale niewykluczone, że w przyszłości powstanie podobny dla kierowców zawodowych, także na podstawie doświadczeń zebranych przy tej okazji.

Kurs dla kierowców amatorów ma obejmować pięć modułów:
1. Zmiany biologiczne i mentalne postępujące z wiekiem i ich wpływ na kierowanie pojazdem. Wpływ zmęczenia, leków, alkoholu i narkotyków na prowadzenie samochodu. 2. Przepisy ruchu drogowego. 3. Nowoczesną technikę i technologię w pojeździe wspomagającą kierowcę oraz fizykę jazdy. 4. Pierwszą pomoc ofiarom wypadków drogowych. 5. Kierowanie pojazdem w ruchu miejskim.

Głównym problemem są jak zwykle pieniądze. Przy tego typu szkoleniach można korzystać z unijnego Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki. Wkład własny wynosi 20 %, przy czym wnosi go przedsiębiorca, a nie kierowca.

Należy sądzić, że będzie przybywać kierowców w zaawansowanym wieku, także zawodowych. Najważniejsze, aby mieć świadomość postępujących zmian w naszym organizmie i próbować sobie z nimi radzić, a nie udawać, że wszystko jest w porządku. Zacząć można od wizyty u okulisty. Doświadczenia lekarzy pokazują, że wiele osób bardzo długo ukrywa wady wzroku, męczy się i na badanie trafia zbyt późno. Taka sytuacja na drodze, zwłaszcza nocą lub przy złych warunkach atmosferycznych, jest szczególnie niebezpieczna. Poza tym nie bójmy się pracy do późnej starości, wszak to właśnie ona daje nam nie tylko pieniądze, ale także kontakt z ludźmi, nowe doświadczenia i wiele innych doznań. Mówi się przecież, że gdy człowiek przestaje pracować zawodowo, to zaczyna mieć czas, by myśleć o tym, co mu dolega...

Bezpieczeństwo branży transportowej jest możliwe.

Wystarczy chronić swoje finanse z biurem informacji gospodarczej

Dla wielu przedsiębiorców sytuacja finansowa na rynku staje się coraz trudniejsza. Zatory płatnicze, często wynikające z kłopotów związanych ze ściąganiem długów, dotykają każdą branżę, a zwłaszcza branżę transportową. Utrata płynności finansowej spowodowana nieterminowym płaceniem zobowiązań, czy niekiedy nawet brakiem płatności, wciąż jest bolączką polskich przedsiębiorców. Takie problemy doprowadzają dobrze prosperujące firmy na skraj bankructwa. Jak zatem przewoźnicy mogą temu zaradzić? Czy są sposoby na to, aby zapobiegać takim sytuacjom i mobilizować klientów do płacenia w terminie?

Rejestr Dłużników ERIF

Najpopularniejszą metodą, z której korzystają firmy, jest odzyskiwanie należności w ramach procesów windykacyjnych. Mogą być one prowadzone polubownie, bądź poprzez skierowanie sprawy na drogę sądową. W tym celu firmy nawiązują współpracę z profesjonalnymi przedsiębiorstwami windykacyjnymi lub kancelariami prawnymi, które obsługują ich sprawy. Należy jednak pamiętać, że nawet zaangażowanie zewnętrznego eksperta wymaga stałej, ścisłej współpracy w zakresie przygotowania niezbędnej dokumentacji. To z kolei wiąże się z kosztami i poświęceniem czasu, który jest bardzo cenny. Czy można zrobić coś więcej?

Biura informacji gospodarczej (BIG) pomagają odzyskiwać należności

Oprócz działań windykacyjnych firmy mają do wyboru dodatkowe narzędzia pozwalające skutecznie odzyskiwać należności od kontrahentów. Coraz częściej przedsiębiorcy nawiązują współpracę z biurami informacji gospodarczej. Dzięki temu może wzrosnąć skuteczność działań zmierzających do odzyskania należności. Narzędzia oferowane przez BIG-i pomagają również zabezpieczać biznes przed powstawaniem nowych zadłużeń.

W Polsce działają trzy biura informacji gospodarczej. Jednym z nich jest należący do Grupy Kapitałowej KRUK Rejestr Dłużników ERIF BIG S.A. Celem każdego z nich jest gromadzenie, przechowywanie i udostępnianie m.in. zainteresowanym przedsiębiorcom danych na temat podmiotów nieregulujących swoich zobowiązań. BIGi działają w oparciu o zapisy nowej Ustawy o udostępnianiu informacji gospodarczych i wymianie danych gospodarczych, która została uchwalona 9 kwietnia 2010 roku.

Spośród wszystkich firm korzystających z usług Rejestru Dłużników ERIF, 10% stanowią firmy z branży transportowej, które regularnie weryfikują kontrahentów.

Kompleksowe narzędzia do odzyskiwania należności

Współpracując z Rejestrem Dłużników ERIF BIG S.A. przedsiębiorcy mają do dyspozycji kompleksowy zestaw narzędzi, wspierający ich zarówno w zakresie prewencji, jak i skutecznego odzyskiwania należności.

W ramach działań prewencyjnych przedsiębiorcy mają do dyspozycji takie narzędzia jak:

- pieczęć ostrzegawcza informująca o sankcjach związanych z nieterminowym regulowaniem zobowiązań;
- możliwość stałego monitorowania informacji gospodarczej na temat wywiązywania się ze swoich zobowiązań kontrahentów, z którymi już współpracują;
- możliwość sprawdzania potencjalnych, nowych kontrahentów pod kątem ich wiarygodności płatniczej.

Ponadto współpracujący z Rejestrem Dłużników ERIF Biurem Informacji Gospodarczej klienci otrzymują dostęp do narzędzi windykacyjnych, takich jak:

- specjalnie przygotowany, zgodny z Ustawą wzór wezwania do zapłaty, zawierający ostrzeżenie o możliwości dopisania danych dłużnika do Rejestru Dłużników ERIF BIG S.A.;
- możliwość dopisywania niesolidnych kontrahentów do Rejestru Dłużników ERIF;
- wysyłanie przez Rejestr Dłużników oficjalnego pisma do dopisanych dłużników z powiadomieniem o upublicznieniu ich danych;
- możliwość wykorzystania wizerunku Rejestru Dłużników ERIF w procesach dochodzenia należności.

Wykorzystanie tych narzędzi przyczynia się do wzrostu efektywności wszystkich realizowanych przez przedsiębiorców procesów windykacyjnych. Ponadto dzięki dostępowi do informacji gospodarczych, opublikowanych w bazie Rejestru Dłużników, przedsiębiorstwa mogą efektywnie zarządzać swoimi finansami i podejmować bezpieczniejsze i bardziej świadome decyzje biznesowe.

WARUNKI ZGŁOSZENIA DO REJESTRU DŁUŻNIKÓW ERIF ZOBOWIĄZANIA DŁUŻNIKA NIEBĘDĄCEGO KONSUMENTEM

Tytuł	Zobowiązanie dłużnika niebędącego konsumentem	
Opis	Zobowiązanie w związku z określonym stosunkiem prawnym, w szczególności z tytułu umowy związanej z wykonywaniem działalności gospodarczej.	
Kryterium wartości	co najmniej 500 PLN	Warunek wpisu Upłynął co najmniej miesiąc od wysłania listem poleconym albo doręczenia dłużnikowi do rąk własnych wezwania do zapłaty, zawierającego ostrzeżenie o zamiarze przekazania danych do biura.
Kryterium przeterminowania	powyżej 60 dni	

Podstawa prawna art. 15 ustawy z dnia 9 kwietnia 2010 r. o udostępnianiu informacji gospodarczych i wymianie danych gospodarczych.

WARUNKI ZGŁOSZENIA DO REJESTRU DŁUŻNIKÓW ERIF ZOBOWIĄZANIA DŁUŻNIKA BĘDĄCEGO KONSUMENTEM

Tytuł	Zobowiązanie dłużnika będącego konsumentem	
Opis	Zobowiązanie w związku z określonym stosunkiem prawnym, w szczególności z tytułu umowy o kredyt konsumencki oraz umów, o których mowa w art. 187 KPC.	
Kryterium wartości	co najmniej 200 PLN	Warunek wpisu Upłynął co najmniej miesiąc od wysłania listem poleconym albo doręczenia dłużnikowi do rąk własnych wezwania do zapłaty, zawierającego ostrzeżenie o zamiarze przekazania danych do biura.
Kryterium przeterminowania	powyżej 60 dni	

Podstawa prawna art. 14 ustawy z dnia 9 kwietnia 2010 r. o udostępnianiu informacji gospodarczych i wymianie danych gospodarczych.

WARUNKI ZGŁOSZENIA DO REJESTRU DŁUŻNIKÓW ERIF ZOBOWIĄZANIE DŁUŻNIKA, W KTÓREGO SPRAWIE WIERZYCIEL DYSPONUJE TYTUŁEM WYKONAWCZYM

Tytuł	Zobowiązanie dłużnika, w którego sprawie wierzyciel dysponuje tytułem wykonawczym	
Opis	Zobowiązanie zostało stwierdzone tytułem wykonawczym.	
Oznaczenie tytułu Wierzyciel przekazał do biura informację określającą dane organu orzekającego, datę wydania i sygnaturę tytułu wykonawczego.		Warunek wpisu Upłynęło co najmniej 14 dni od wysłania listem poleconym albo doręczenia dłużnikowi do rąk własnych wezwania do zapłaty, zawierającego ostrzeżenie o zamiarze przekazania danych do biura.

Podstawa prawna art. 16 ustawy z dnia 9 kwietnia 2010 r. o udostępnianiu informacji gospodarczych i wymianie danych gospodarczych.

Co zrobić, aby wpisać dłużnika do BIG

Aby móc wpisać do systemu biura informacji gospodarczej dane o dłużniku, przedsiębiorca musi pamiętać o kilku zasadach. Zgodnie z Ustawą z dnia 9 kwietnia 2010 r. o udostępnianiu informacji gospodarczych i wymianie danych gospodarczych przewidziane są trzy zasadnicze tryby przekazywania informacji o zaległościach w wykonywaniu zobowiązań pieniężnych. Są one określone odpowiednio w art. 14-16 Ustawy. Każdy z nich cechuje się odmiennymi warunkami.

Ich spełnienie jest konieczne, aby móc przekazać dane dłużnika do BIG-u.

Warto wspomnieć, że poza informacją o dłużnikach, w Rejestrze Dłużników ERIF znajdują się także informacje pozytywne o kontrahentach, którzy terminowo regulują swoje zobowiązania. Pozytywna historia płatnicza może być istotnym argumentem skłaniającym do współpracy inne podmioty. Gromadząc pozytywne dane przedsiębiorcy i konsumenci budują dodatkowo swój pozytywny wizerunek. 2 lipca 2012 roku w bazie ERIF znajdowało się już ponad 5 tys. pozytywnych wpisów.

Współpraca z Rejestrem Dłużników ERIF

Współpraca z Rejestrem Dłużników ERIF BIG S.A. jest prosta. Aby przekazywać do Rejestru informacje o dłużnikach, przedsiębiorcy powinni podpisać umowę o współpracy. W zależności od możliwości, oczekiwań i potrzeb klienta sporządzany jest indywidualny projekt umowy i cennik oparty o wybraną przez niego formę rozliczenia.

Na etapie przygotowania projektu umowy ustalane są również warunki korzystania z dodatkowych narzędzi, takich jak: pieczęć ostrzegawcza czy dostęp do poszczególnych usług rejestru przez System ERIF. Dodatkowym atutem Rejestru Dłużników ERIF jest cykliczna weryfikacja stanu swojej bazy przeprowadzana przez niezależnego biegłego rewidenta.

- Dzięki temu klienci korzystający z naszych usług otrzymują wiarygodne dane, które umożliwiają im podejmowanie bezpiecznych decyzji biznesowych. Są bowiem w stanie lepiej ocenić płynność finansową swoich obecnych lub przyszłych kontrahentów – mówi Edyta Szymczak, prezes zarządu Rejestru Dłużników ERIF BIG S.A. – Mamy nadzieję, że wkrótce naszym śladem pójdą pozostałe BIG-i.

REJESTR DŁUŻNIKÓW ERIF BIG S.A.

Rejestr Dłużników ERIF
Biuro Informacji Gospodarczej S.A.
Centrum Obsługi Klienta
tel. 71 790 29 57; e-mail: infobiznes@erif.pl

Ryczałt w transporcie a podatek dochodowy

Anna Piotrkiewicz

Ryczałt od przychodów ewidencjonowanych

Zasady opłacania podatku dochodowego od osób fizycznych w formie zryczałtowanej regulują przepisy ustawy z 20 listopada 1998 r. o zryczałtowanym podatku dochodowym od niektórych przychodów osiąganych przez osoby fizyczne (Dz. U. 1998.144.930, z późn. zm.).

Podatnik może opłacać w roku podatkowym ryczałt od przychodów ewidencjonowanych, jeżeli w roku poprzedzającym rok podatkowy, tj. w 2011 r.:

- uzyskał przychody z tej działalności, prowadzonej wyłącznie samodzielnie, w wysokości nieprzekraczającej 661 680 zł
- uzyskał przychody wyłącznie z działalności prowadzonej w formie spółki, a suma przychodów wspólników spółki z tej działalności nie przekroczyła kwoty 661 680 zł.

Pisemne oświadczenie o wyborze opodatkowania w formie ryczałtu od przychodów ewidencjonowanych na dany rok podatkowy podatnik składa naczelnikowi urzędu skarbowego, właściwego według miejsca zamieszkania podatnika, nie później niż do dnia 20 stycznia roku podatkowego, w 2012 r. - do 20 stycznia 2012 r.

Stawka ryczałtu od przychodów ewidencjonowanych w zakresie przewozów ładunków taborem samochodowym o ładowności powyżej 2 ton wynosi 5,5% od przychodu osiągniętego w danym miesiącu podatkowym.

Podatek zryczałtowany pobiera się bez pomniejszania przychodu o koszty uzyskania.

Ryczałt od przychodów ewidencjonowanych w pierwszej kolejności ulega obniżeniu o kwotę składki na ubezpieczenie zdrowotne opłaconej przez podatnika, jeżeli nie została odliczona od podatku dochodowego.

Podatnicy są obowiązani za każdy miesiąc obliczać ryczałt od przychodów ewidencjonowanych i wpłacać go na rachunek urzędu skarbowego w terminie do dnia 20 następnego miesiąca, a za grudzień - w terminie złożenia zeznania.

Podatnicy są obowiązani złożyć w urzędzie skarbowym zeznanie (PIT – 28) według ustalonego wzoru o wysokości uzyskanego przychodu, wysokości dokonanych odliczeń i należnego ryczałtu od przychodów ewidencjonowanych - w terminie do 31 stycznia następnego roku.

Zasady ogólne – podatek według stawki

Zasady opodatkowania przychodów z działalności gospodarczej prowadzonej przez osoby fizyczne reguluje ustawa z 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych. Opodatkowaniu podatkiem dochodowym podlegają wszelkiego rodzaju dochody, w tym z działalności gospodarczej, z wyjątkiem dochodów wymienionych w ustawie jako zwolnionych z opodatkowania. Jeżeli podatnik uzyskuje dochody z więcej niż jednego źródła, przedmiotem opodatkowania w danym roku podatkowym jest suma dochodów z wszystkich źródeł przychodów.

Dochodem jest nadwyżka sumy przychodów nad kosztami ich uzyskania, osiągnięta w roku podatkowym. Jeżeli koszty uzyskania przekraczają sumę przychodów, różnica jest stratą ze źródła przychodów. O wysokość straty ze źródła przychodów, poniesionej w roku podatkowym, można obniżyć dochód uzyskany z tego źródła w najbliższych kolejno po sobie następujących pięciu latach podatkowych, z tym że wysokość obniżenia w którymkolwiek z tych lat nie może przekroczyć 50% kwoty tej straty.

Za przychód z działalności gospodarczej uważa się kwoty należne, choćby nie zostały faktycznie otrzymane. U podatników dokonujących sprzedaży towarów i usług opodatkowanych podatkiem od towarów i usług - za przychód z tej sprzedaży uważa się przychód pomniejszony o należny podatek od towarów i usług.

Kosztami uzyskania przychodów są koszty poniesione w celu osiągnięcia przychodów lub zachowania albo zabezpieczenia źródła przychodów, z wyjątkiem kosztów wymienionych ustawowo.

Podstawę obliczenia podatku stanowi dochód, po odliczeniu m.in. kwot składek z tytułu ubezpieczeń społecznych zapłaconych w roku podatkowym bezpośrednio na własne ubezpieczenia emerytalne, rentowe, chorobowe oraz wypadkowe podatnika oraz osób z nim współpracujących. Wydatki te podlegają odliczeniu od dochodu, jeżeli nie zostały zaliczone do kosztów uzyskania przychodów lub nie zostały odliczone od przychodu na podstawie ustawy o zryczałtowanym podatku dochodowym.

Podatek dochodowy pobiera się od podstawy jego obliczenia według następującej skali (tab. 1):

- do 85 528 - Podatek wynosi 18% minus kwota zmniejszająca podatek 556 zł 02 gr
- ponad 85 528 - Podatek wynosi 14 839 zł 02 gr + 32% nadwyżki ponad 85 528 zł

Podatek dochodowy w pierwszej kolejności ulega obniżeniu o kwotę składki na ubezpieczenie zdrowotne, o której mowa w ustawie o świadczeniach opieki zdrowotnej, finansowanych ze środków publicznych, opłaconej w roku podatkowym bezpośrednio przez podatnika, zgodnie z przepisami o świadczeniach opieki zdrowotnej, finansowanych ze środków publicznych.

Od podatku dochodowego, pomniejszonego o kwotę składki, podatnik ma prawo odliczyć kwotę na każde małoletnie dziecko.

Różnice w rozliczaniu ryczałtu ewidencjonowanego i w rozliczaniu na zasadach ogólnych

Jak wynika z tabeli nr 3, podstawowe różnice pomiędzy opodatkowaniem w formie ryczałtu ewidencjonowanego a opodatkowaniem według skali podatkowej sprowadzają się głównie do:

- podstawy opodatkowania
- możliwości rozliczania kosztów podatkowych
- stawki podatku.

Prezentacja różnic w rozliczeniach dla obu form opodatkowania na przykładzie

Dla zaprezentowania różnic w wysokości zobowiązania podatkowego pomiędzy ryczałtem ewidencjonowanym a opodatkowaniem według skali podatkowej przyjęty został hipotetyczny przykład firmy transportowej z jednym zestawem i zatrudnieniem jednego kierowcy dla jego obsługi. Wśród takich firm najczęściej ma zastosowanie ryczałt od przychodów ewidencjonowanych. W przykładzie tym dla wyliczenia podatku do zapłaty przyjęto hipotetyczne wielkości występujące w firmie, gdyby płaciła podatek w formie ryczałtu ewidencjonowanego lub w formie opodatkowania według skali podatkowej (tab. 2).

TABELA 1

Podstawa obliczenia podatku w złotych	Podatek wynosi
do 85 528	18% minus kwota zmniejszająca podatek 556 zł 02 gr
ponad 85 528	14 839 zł 02 gr + 32% nadwyżki ponad 85 528 zł

TABELA 2

Przychody miesięczne z wykonywanych usług transportowych	45 000 zł
Koszty wynagrodzenia kierowcy	5 500 zł
Koszty ZUS, składki zdrowotne	2 000 zł
Koszty paliwa	16 000 zł
Amortyzacja lub rata leasingowa zestawu (ok. 200 000 zł)	3 400 zł
Opłaty elektroniczne, autostradowe, myto, parkingi	1 200 zł
Koszty utrzymania firmy (energia, lokal, baza, obsługa księgowa, itp.)	1 500 zł
Przychód do opodatkowania w ryczałcie ewidencjonowanym	43 000 zł
Dochód do opodatkowania według skali podatkowej	15 400 zł
Kwota ryczałtu do zapłaty	2 365 zł
Kwota podatku dochodowego do zapłaty	2 772 zł
Różnica	407 zł

TABELA 3

Rodzaj rozliczenia	Ryczałt ewidencjonowany	Opodatkowanie według skali podatkowej
Podstawa ustalenia podatku	Przychód	Dochód
Rozliczanie kosztów podatkowyc	Nie	Tak
Odliczenia ZUS	Tak	Tak
Odliczenia składek zdrowotnych	Tak	Tak
Odliczenia ulgi na dzieci, Internetu, darowizn	Tak	Tak
Odliczenie straty z lat ubiegłych	Tak	Tak
Stawka podatku	5,5% od przychodu	18% od dochodu

Marcin Charzyński, Budokrusz Sp. z o.o.

Nowy Actros służy w naszej firmie od trzech miesięcy i wymagamy od niego wytężonej pracy. Podsumowanie w kilku słowach? Dynamiczny, oszczędny, komfortowy.

W naszej działalności liczą się inne parametry niż w transporcie dalekobieżnym, ale oszczędność paliwa jest dla nas tak samo ważna. Ciągnik dostosowany do przewozu towarów sypkich – piachu, żwiru – musi być lekki, ma więc krótszą ramę i mniejszą kabinę, bo kierowcy w niej nie śpią. Liczy się każde 100 kg.
Po trzech miesiącach eksploatacji mogę powiedzieć, że spalanie w nowym Actrosie jest niższe niż w samochodach konkurencyjnych marek o 5 do 10 proc. Na ten wynik ma też wpływ skrzynia biegów PowerShift 3: dobry automat w naszej pracy to podstawa, a ten najlepiej wie, kiedy zmienić przełożenie – potwierdzają to także kierowcy. Cennym wsparciem jest też hamulec silnikowy. Nad wszystkim dodatkowo czuwa FleetBoard®, dzięki któremu dokładnie wiemy, czy kierowca prowadzi optymalnie. O dynamice silnika w nowym Actrosie można powiedzieć krótko: na najwyższym poziomie, także z pełnym ładunkiem i w lżejszym terenie. Do tego prowadzi się lekko i precyzyjnie. To prawdziwy Mercedes wśród ciągników – nie ma porównania z żadnym innym pojazdem ciężarowym na rynku.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

Marka Daimler AG

Tymczasowa ochrona prawna w Niemczech. Decyzja sądowa tego samego dnia

Roman Jüngling

Polscy przedsiębiorcy, działający na terenie Niemiec, często czują się pozbawieni swoich praw w sytuacji, gdy dochodzi do konfrontacji z niemiecką administracją. Kwestią dyskusyjną pozostaje, czy faktycznie taka jest rzeczywistość, czy jest to tylko odczucie bazujące na braku wiedzy polskich przedsiębiorców o swoich prawach. Prawda zapewne leży gdzieś pośrodku. Niechęć niemieckich urzędników wobec obywateli państw Europy środkowo-wschodniej nie jest tylko mitem z minionych lat. Aczkolwiek należy również stwierdzić, że Niemcy mimo wszystko są państwem prawa. To oznacza, że administracja przy podejmowaniu decyzji jest związana prawem, a jej akty podlegają kontroli wyższej instancji urzędowej i ostatecznie sądowej. Przy stwierdzeniu złamania prawa lub samowoli urzędniczej osoba pokrzywdzona aktem administracyjnym ma nie tylko prawo do jego uchylenia, ale też do odszkodowania wobec podmiotu, któremu podlega urzędnik działający bezprawnie lub samowolnie.

W sytuacji opisanej w artykule red. Ryszarda Gałczyńskiego pod tytułem „Ramię niemieckiej sprawiedliwości" z numeru 24 (strona 64) sama możliwość dochodzenia swoich praw w drodze odwołania od decyzji niemieckiego policjanta oraz wystąpienie na drogę sądową przeciwko ewentualnej odmowie nie pomogłaby poszkodowanemu. Postępowania do uzyskania prawomocnej decyzji trwałyby parę miesięcy, jeżeli nie lat, a poszkodowany potrzebował swój zatrzymany samochód natychmiast, aby dokończyć transport i rozpocząć realizację następnych zleceń. Dla takich sytuacji prawodawca w Niemczech stworzył instytucję tymczasowej ochrony prawnej. Oprócz tego, że poszkodowany może złożyć odwołanie od decyzji policjanta do urzędu, który go nadzoruje, może również wystąpić do właściwego sądu administracyjnego z wnioskiem o tymczasową ochronę prawną.

W niemieckim prawie administracyjnym samo odwołanie z reguły skutkuje zawieszeniem aktu administracyjnego. Wyjątkiem są między innymi czynności policjantów w ramach zabezpieczenia ruchu drogowego. Tutaj poszkodowany może złożyć wniosek o suspensję natychmiastowej egzekucji aktu administracyjnego do urzędu, jaki nadzoruje urzędnika, który wniosek wydał i w razie odmowy zwrócić się do sądu o tymczasową ochronę prawną. Oprócz wniosku o tymczasową ochronę prawną należy również złożyć pozew w postępowaniu głównym. Sąd, który jest właściwy dla postępowania głównego, jest również właściwy dla postępowania tymczasowej ochrony prawnej. Ten sąd może wydać decyzję w drodze uchwały w tymczasowym postępowaniu jeszcze tego samego dnia, w którym wpłynął wniosek o tymczasową ochronę prawną. Wniosek można złożyć na piśmie lub ustnie. Jeżeli decyzja sądu jest negatywna, wnioskodawca może się od niej odwołać również w postępowaniu tymczasowej ochrony prawnej do wyższej instancji.

W postępowaniu tymczasowej ochrony prawnej wnioskodawca nie musi, jak w postępowaniu głównym, udowodnić swoich twierdzeń, musi je natomiast uprawdopodobnić. Uprawdopodobnienie może być dokonane przykładowo poprzez złożenie pisemnego oświadczenia w miejsce przysięgi. Pozwana jednostka administracyjna będzie mieć z reguły możliwość ustosunkowania się do wniosku. Formalno-prawnie sprawa nie kończy się na postępowaniu tymczasowym, ponieważ główne postępowanie nadal będzie się toczyć. Aczkolwiek w wielu przypadkach, jak przykładowo w sytuacji, w której właściciel zatrzymanego samochodu odzyskał swój pojazd i wyjechał nim na terytorium innego państwa, postępowanie główne należy uznać za załatwione.

Sama tymczasowa ochrona prawna może być natomiast niewystarczająca w momencie, kiedy u wnioskodawcy już powstała szkoda materialna. Przykładowo przewoźnik może ponieść szkodę ze względu na bezprawne zatrzymanie pojazdu, ponieważ nie mógł zachować terminu dostarczenia lub odbioru towaru, albo transportowany towar zepsuł się w trakcie postoju po zatrzymaniu samochodu. Szkoda może polegać na tym, że przewoźnik sam podlega roszczeniom odszkodowawczym lub karze umownej wobec swoich zleceniodawców. W takim przypadku poszkodowany będzie chciał skorzystać z odpowiedzialności odszkodowawczej władzy publicznej za szkody wyrządzone przez urzędnika, a więc tutaj policjanta. Pozew należy kierować do sądów pospolitych, a nie do sądów administracyjnych, jak w przypadku tymczasowej ochrony prawnej.

Odpowiedzialność samego urzędnika natomiast będzie ograniczona do przypadków, kiedy działał umyślnie na szkodę poszkodowanego – przykładowo, jeżeli podjął decyzję zatrzymania samochodu ze względu na jego tablice rejestracyjne, a nie ze względu na jego stan techniczny. Aczkolwiek w praktyce jest trudno udowodnić zamiary innej osoby.

dr Roman Jüngling, LL.M. Rechtsanwalt

TWOJE WYDARZENIA
W NAJWIĘKSZEJ SKALI!
Centrum Targowo-Kongresowe MT Polska

1 HALA

: **185 000** ZWIEDZAJĄCYCH
: **140** KONFERENCJI
: **80** EVENTÓW
: **29** IMPREZ TARGOWYCH

1500 miejsc samochodowych, **60** miejsc autokarowych, **15 200 m²** do dowolnej aranżacji

Poznaj skalę **największej**
Hali Targowo-Kongresowej w Warszawie
www.**halamtpolska**.pl

MTPolska

Centrum Targowo-Kongresowe MT Polska, ul. Marsa 56c, 04-242 Warszawa

Wybrane aspekty odpowiedzialności przewoźnika w Konwencji CMR oraz ubezpieczeń CMR - część IV

LUTZ ASSEKURANZ

W poprzednich trzech częściach rozpatrywaliśmy okoliczności zastosowania Konwencji CMR – jej terytorialny i rzeczowy zakres obowiązywania – oraz postanowienia artykułu 2 Konwencji CMR („transport kombinowany“) i związane nim różne aspekty ubezpieczenia. W obecnej omówimy artykuł 3 Konwencji, regulujący odpowiedzialność pomocników i podwykonawców.

Zgodnie z art. 3 Konwencji CMR – jeżeli znajduje ona w danym przypadku zastosowanie – przewoźnik odpowiada „jak za swoje własne czynności i zaniedbania, za czynności i zaniedbania swoich pracowników i wszystkich innych osób, do których usług odwołuje się w celu wykonania przewozu, kiedy ci pracownicy lub te osoby działają w wykonaniu swych funkcji.”

Z postanowienia tego wynika, że przewoźnik nie musi osobiście wykonywać udzielonych mu zleceń transportowych. Ich realizację może powierzać pomocnikom, a więc także przewoźnikom - podwykonawcom. Jeżeli nadawca nie wyda zakazu przekazywania zlecenia kolejnym podwykonawcom, przewoźnik, któremu zlecono transport, może zatrudnić podwykonawcę, który przekaże to zlecenie kolejnemu przedsiębiorstwu. Czynności te mogą powtarzać się wielokrotnie, aż do momentu, w którym dany podwykonawca wykona przewóz. Tego rodzaju łańcuchy przewoźników nie są wcale rzadkością, ponieważ obecnie drogą e-mailową można przekazywać zlecenia w bardzo prosty sposób i bez większego wysiłku, a każdy przekazujący zlecenie nieznacznie powiększa swoje przewoźne. Problem polega jednak na tym, że nadawca i główny przewoźnik lub spedytor, który na samym początku zawiera umowę, najczęściej w ogóle nie wiedzą, kto ostatecznie wykonuje dany przewóz towarów. Jednakże to główny przewoźnik odpowiada za wszystkich kolejnych podwykonawców. Powinien on zatem liczyć się z tym, że w ramach odpowiedzialności na podstawie Konwencji CMR, bez względu na własną winę, będzie traktowany tak, jakby sam spowodował szkodę. Ostatecznie wydaje się to całkiem zrozumiałe, ponieważ norma przypisująca odpowiedzialność, zamieszczona w art. 3 Konwencji CMR, ma zapobiegać temu, aby poszkodowany „nie odszedł z pustymi rękami”. Taka sytuacja mogłaby mieć miejsce wtedy, gdy pomocnik, w ramach przeniesionego na niego zakresu obowiązków, popełni jakiś czyn niezgodny z prawem. Odpowiedzialność za niewłaściwe zachowanie osób trzecich w pewnym stopniu ustanawiają również krajowe przepisy prawne, na przykład § 474 Kodeksu Cywilnego.

Sprawdzać podwykonawców!

Główny przewoźnik odpowiada między innymi za sprzeniewierzenie transportowanego towaru przez podwykonawcę. Przykładem tego typu zachowania może być kradzież przesyłki przez jakiegoś „oszusta”, który otrzymał zlecenie przewozu za pośrednictwem internetowej giełdy frachtowej. Szkody, wynikające ze sprzeniewierzenia, powstają na skutek umyślnego działania, sankcjonowanego w art. 29 Konwencji CMR między innymi ustaniem wszelkich wyłączeń i ograniczeń odpowiedzialności, przewidzianych w rozdziale IV konwencji. Zalicza się tu także ograniczenie odpowiedzialności z art. 23 Konwencji CMR, który w punkcie (3) przewiduje odszkodowanie nieprzekraczające 8,33 SDR/kg (obecnie ok. 10,00 €/kg). Wykluczenie zastosowania tego postanowienia oznacza, że przewoźnik główny odpowiada za całą szkodę bez ograniczeń do wartości całkowitej ładunku. Zwłaszcza w przypadku towarów wysokowartościowych, na przykład urządzeń elektronicznych, szczególnie często wpadających w ręce przestępców, może to doprowadzić do poważnych problemów finansowych firm transportowych. Towary o wartości kilkuset tysięcy euro nie są tu rzadkością.

Nie muszą to być jednak zawsze „szkody powstałe na skutek korzystania z giełd frachtowych”, w wyniku których znika całość ładunku. Sądy często orzekają, że również całkiem „zwyczajne” kradzieże podczas postojów na niestrzeżonych parkingach, wypadki drogowe, itp., spowodowane zostały z umyślnej winy lub rażącego niedbalstwa. Za każdym razem skutkuje to nieograniczoną odpowiedzialnością.

Każdy przewoźnik, biorący udział w „łańcuchu” zleceń na przewóz, odpowiada na podstawie umowy wobec swojego poprzednika i według art. 3 Konwencji CMR. Ponosi on także winę za zachowanie podlegającego mu podwykonawcy, a w myśl panującego orzecznictwa, także wszystkich dalszych podwykonawców. Należy podkreślić, że w komentarzach dotyczących Konwencji CMR, zagadnienie to nie jest postrzegane w sposób jednolity. Reprezentowany jest w nich także pogląd, że główny przewoźnik odpowiada tylko za swojego (pierwszego) podwykonawcę, „do którego usług odwołuje się w celu wykonywaniu przewozu”. Stojący za tym argument głosi, że to pierwszy podwykonawca, a nie główny przewoźnik, korzysta z usług drugiego podwykonawcy. Eksperci z firmy Lutz Assekuranz stanowczo zalecają jednak, aby bardzo dokładnie sprawdzić podwykonawców przed udzieleniem im zlecenia (wyciąg z rejestru przedsiębiorstw, zezwolenie na prowadzenie działalności gospodarczej, potwierdzenie zawarcia ubezpieczenia, itp.), a ponadto, aby każdy przewoźnik, który udziela zleceń osobom trzecim jako podwykonawcom, w sposób wystarczający ubezpieczył swoją odpowiedzialność cywilną wynikającą z Konwencji CMR. Sformułowanie „w wystarczający sposób” oznacza, że również odpowiedzialność na podstawie art. 29 ust. 2 Konwencji CMR powinna zostać objęta ubezpieczeniem i to z odpowiednio wysoką sumą (przykładowo 1 mln euro za każde zdarzenie). Właściwym narzędziem w tym przypadku jest tak zwane „subsydiarne ubezpieczenie CMR podwykonawców”.

Na zakończenie jeszcze trzy ważne wskazówki:
1. Zlecenia transportowe zawierają często instrukcje, takie jak: należy nocować wyłącznie na strzeżonych parkingach, w pojeździe musi być dwóch kierowców, pojazd powinien być wyposażony w dwa systemy antykradzieżowe/antywłamaniowe. Aby przewoźnik nie ponosił pełnej odpowiedzialności, przyjmując zlecenie musi przekazać te same, zawarte w nim postanowienia, zatrudnionemu przez siebie podwykonawcy. Dzięki temu, w trakcie przeprowadzania regresu, podwykonawca nie będzie mógł stwierdzić, iż nie ponosi całej odpowiedzialności, ponieważ nie otrzymał obowiązków.
2. Istotne jest, aby ubezpieczenie CMR zawierało element ochrony prawnej, chroniący ubezpieczającego przed nieuzasadnionymi roszczeniami odszkodowawczymi. Może się bowiem zdarzyć, że wysyłający jako nadawca pozwie pierwszego przewoźnika o odszkodowanie, a przewoźnik wykonujący przewóz wytoczy powództwo przeciwko swojemu poprzednikowi o stwierdzenie braku odpowiedzialności cywilnej przewoźnika przed wybranym przez siebie sądem, korzystnym ze względu na właściwość miejscową. Podwykonawcy, znajdujący się pomiędzy nimi w łańcuchu zleceń, mogą dowiedzieć się o tym w drodze przypozwania i wtedy ze swojej strony – na przykład ze względu na przerwanie biegu przedawnienia – mogą wnieść powództwa lub zostać pozwani. Ryzyko procesu istnieje zatem dla każdego podmiotu biorącego udział w łańcuchu zleceń i dlatego każdy, znajdujący się w nim przewoźnik, powinien posiadać ubezpieczenie CMR (OCP) – nie tylko z uwagi na zaspokojenie uzasadnionych roszczeń, lecz także w celu odparcia nieuzasadnionych roszczeń (co obejmuje także pokrycie niezbędnych kosztów adwokata).
3. W niektórych warunkach ubezpieczenia CMR (OCP) podwykonawców, zlecenia można przekazywać tylko jeden raz, w przeciwnym wypadku subsydiarna ochrona ubezpieczeniowa CMR podwykonawców wygasa (inaczej niż w firmie Lutz Assekuranz). W takim przypadku należy wydać podwykonawcy zakaz dalszego przekazywania zleceń (co jednak przy surowszej interpretacji wyżej wymienionych warunków prawdopodobnie również nie wystarczy). Lepiej jest jednak zmienić zakład oferujący ubezpieczenie CMR na taki, który nie zamieszcza w postanowieniach swoich polis tego rodzaju rygorystycznych ograniczeń, aby później w razie wystąpienia szkody nie doznać niemiłego zaskoczenia.

Jeżeli macie Państwo pytania odnośnie powyższych zagadnień i jesteście zainteresowani otrzymaniem rozwiązania ubezpieczeniowego, dopasowanego do potrzeb Waszego przedsiębiorstwa, eksperci z firmy Lutz Assekuranz pozostają do Państwa dyspozycji.

www.lutz-assekuranz.pl

reklama

Leasing a podatki

Istotną, a często główną przyczyną korzystania z leasingu są korzyści podatkowe. W leasingu operacyjnym ciekawym i budzącym wiele kontrowersji jest temat kaucji gwarancyjnej, zwanej czynszem zerowym, pierwszą ratą leasingową czy też opłatą inicjalną.

Roman Kowalik

Różnica zdań pomiędzy podatnikiem a urzędem dotyczy często momentu rozliczenia opłaty wstępnej z punktu widzenia kosztów uzyskania przychodu, tj. kiedy i według jakich reguł: w całości czy z rozbiciem na raty odpowiadające czasowi, na jaki zawarto umowę. Ustawy podatkowe różnicują sposób rozliczenia kosztów w czasie, w zależności od tego czy koszty uzyskania przychodów mają charakter kosztów bezpośrednich związanych z konkretnymi przychodami, czy innych kosztów niewykazujących związku z konkretnym przychodem. Co do zasady koszty uzyskania przychodu inne niż te bezpośrednio związane z przychodami są potrącane w dacie ich poniesienia. W sytuacji, gdy dotyczą okresu przekraczającego rok podatkowy, a nie jest możliwe określenie, jaka ich część dotyczy tego roku, stanowią koszty uzyskania przychodu proporcjonalnie do czasu trwania okresu, którego dotyczą. Datą poniesienia kosztu uzyskania przychodu jest data ujęcia kosztu w księgach rachunkowych za wyjątkiem sytuacji, gdy dotyczy to rezerw albo biernych rozliczeń międzyokresowych. Stąd też sposób rozliczenia opłaty początkowej uzależniony będzie od postanowień umowy leasingu. O ile wstępna opłata leasingowa będzie miała charakter opłaty samoistnej, nieprzypisanej do poszczególnych rat leasingowych, a jej poniesienie jest warunkiem koniecznym do zawarcia umowy, to powinna być ona rozliczona w dacie poniesienia kosztu. W tej sytuacji nie można bowiem stwierdzić, że dotyczy całego okresu, na jaki została zawarta umowa leasingu. Opłata jest wówczas kosztem jednorazowym związanym z zawarciem umowy i, co z tym jest związane, z wydaniem przedmiotu leasingu. Dlatego też wstępna opłata leasingowa powinna być rozliczana jednorazowo bez konieczności rozliczania jej w czasie. Opłata dotyczy bowiem nie samego czasu, lecz prawa do skorzystania z takiej usługi. Jest wnoszona przez korzystającego zanim leasing zostanie uruchomiony i od jej wniesienia zależy, czy do leasingu dojdzie. W tym kierunku poszło orzecznictwo sądów administracyjnych, bez rozgraniczenia wysokości opłaty wstępnej. Konsekwencją powyższego, gdy opłata wstępna jest kosztem jednorazowym związanym z zawarciem umowy w przypadku wcześniejszego jej rozwiązania, jest okoliczność, iż odpada konieczność proporcjonalnego jej rozliczenia pod względem podatkowym. Należy zauważyć jednak, że inaczej wygląda sytuacja, gdy w umowie leasingu określono, że opłata wstępna jest opłatą na poczet usługi wykonywanej przez okres jej trwania. Wówczas nie można uznać jej za koszt jednorazowy w momencie poniesienia. W takim przypadku należy opłatę rozliczyć proporcjonalnie do czasu trwania umowy. Reasumując podniesione okoliczności i analizując zapisy umowy leasingowej przed jej podpisaniem warto zwrócić uwagę na zapisy dotyczące opłaty wstępnej nie tylko co do jej wysokości.

Adwokat Roman Kowalik
Roman Kowalik i Wspólnicy
Spółka Komandytowa
www.prawoipodatki.pl

reklama

SMTRT

POSZUKUJEMY PRZEWOŹNIKÓW DO WSPÓŁPRACY

S.A.S. S.M.T.R.T. - firma z siedzibą w Montargis we Francji poszukuje polskiej firmy transportowej, która może ciągnąć nasze naczepy przez okres jednego tygodnia do kilku miesięcy. Wykonujemy transporty pomiędzy Holandią, Belgią i Francją, zapewniamy własne naczepy. W przypadku zainteresowania naszą ofertą prosimy o niezwłoczny kontakt.

TRACTION PROVIDER TRANSPORTATION

S.A.S. S.M.T.R.T. is a transport company based in France. Our company based in Montargis is seeking a Polish company that could tow our trailers for one week to several months periods. We do transports between Holland, Belgium and France and we supply the trailers. Please contact us quickly if you are interested.

Kontakt:
Thomas PELLEGRIN
Telefon: +33 6 10 52 11 22, +33 491 46 86 82
e-mail: thomas.pellegrin@smtrt.fr
Odwiedź naszą stronę internetową: www.smtrt.fr

Centralny Ośrodek Szkoleń ZMPD

www.zmpd.pl

Ośrodek akredytowany
przez AKADEMIĘ IRU w GENEWIE
oferujący PRESTIŻOWE DYPLOMY IRU

ZAPRASZA NA SZKOLENIA

- Kompetencji zawodowych przewoźnika drogowego CPC
- Z zakresu kwalifikacji wstępnej kierowców
- Okresowe kierowców
- Czas pracy kierowców i obsługi tachografów
- Zasad rozmieszczania i mocowania ładunków
- Doradców do spraw bezpieczeństwa (DGSA)

Organizuje szkolenia o wybranej tematyce transportowej
wg indywidualnych potrzeb klientów w:

- Centralny Ośrodek Szkolenia w Warszawie, Al. Jana Pawła II 78
- Ośrodek Szkolenia w Ostrołęce, ul. Kilińskiego 43
- Ośrodek Szkolenia w Rzeszowie, ul. Langiewicza 28 A
- Ośrodek Szkolenia w Opolu, ul. Głogowska 35

Kontakt:
tel. + 48 22 536 10 69
tel. + 48 22 536 10 63
faks: + 48 22 536 10 70
e-mail: szkolenia@zmpd.pl

Zapisy i informacje w COS ZMPD
Al. Jana Pawła II 78 w Warszawie

przewoźnik nr 25

ciekawe

Najstarsze auto w Polsce

Dokładnie 111 lat ma najstarszy samochód zarejestrowany w Polsce - Adler z 1901 roku. To dane Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPiK). Ponadto okazuje się, że w bazie widnieje 450 aut zarejestrowanych przed 1940 rokiem. Najstarsze motocykle w bazie mają ponad 90 lat. Co ciekawe, po naszych drogach regularnie jeździ 460 Syrenek, w ciągu ostatnich dwóch lat właśnie tyle królowych polskich poboczy przeszło pomyślnie badania okresowe.

Więcej biegów dla oszczędności

Chrysler chce wkrótce wprowadzić na rynek skrzynię biegów z aż 9 przełożeniami. Nie oznacza to jednak dla kierowców ciągłego machania prawą ręką, bo skrzynia ma być automatyczna. Zwiększenie liczby przełożeń ma przede wszystkim obniżyć spalanie samochodu, ale i poprawić osiągi. Pierwsze na rynku 9-biegowe skrzynie mają pojawić się w 2013 roku.

Zimowki obowiązkowe

Temat jest kontrowersyjny i rozgrzewa kierowców do czerwoności, choć dotyczy zimy. Jak doniosła "Rzeczpospolita", wkrótce w kodeksie drogowym ma pojawić się przepis mówiący o obowiązku jazdy na oponach zimowych od listopada do marca. Za brak odpowiednich opon ma grozić mandat w wysokości 500 zł. Kierowcy podzielili się. Jedni twierdzą, że nie można zmuszać obywateli do takich wydatków, drudzy są przekonani, że bez zimowek w ogóle nie należy wyjeżdżać na zaśnieżoną drogę.

Straż Miejska nadal jak drogówka

Prawie dwie trzecie spraw, którymi zajmują się straże miejskie, dotyczy samochodów. Mówi o tym najnowszy raport MSW. Według rzecznika straży miejskiej duża część tych interwencji prowadzona jest na prośbę mieszkańców. Mowa tu o takich działaniach, jak usunięcie źle zaparkowanego samochodu czy ustawienie fotoradaru. Mimo to po raz kolejny pojawiają się głosy, że straże nie powinny zamieniać się w drogówkę, a bardziej pilnować porządku publicznego.

Mniej praw jazdy

Z roku na rok maleje liczba nowych kierowców. Według danych Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPiK) w 2010 roku wydano 832 tysiące nowych dokumentów, w 2011 już tylko 570 tysięcy. Z danych zebranych do lipca tego roku wynika, że liczba nowych kierowców zmalała o kolejne 13%. Spadek chętnych powoduje coraz ostrzejszą walkę między szkołami jazdy – ceny spadają, a mniejsze szkoły znikają z rynku.

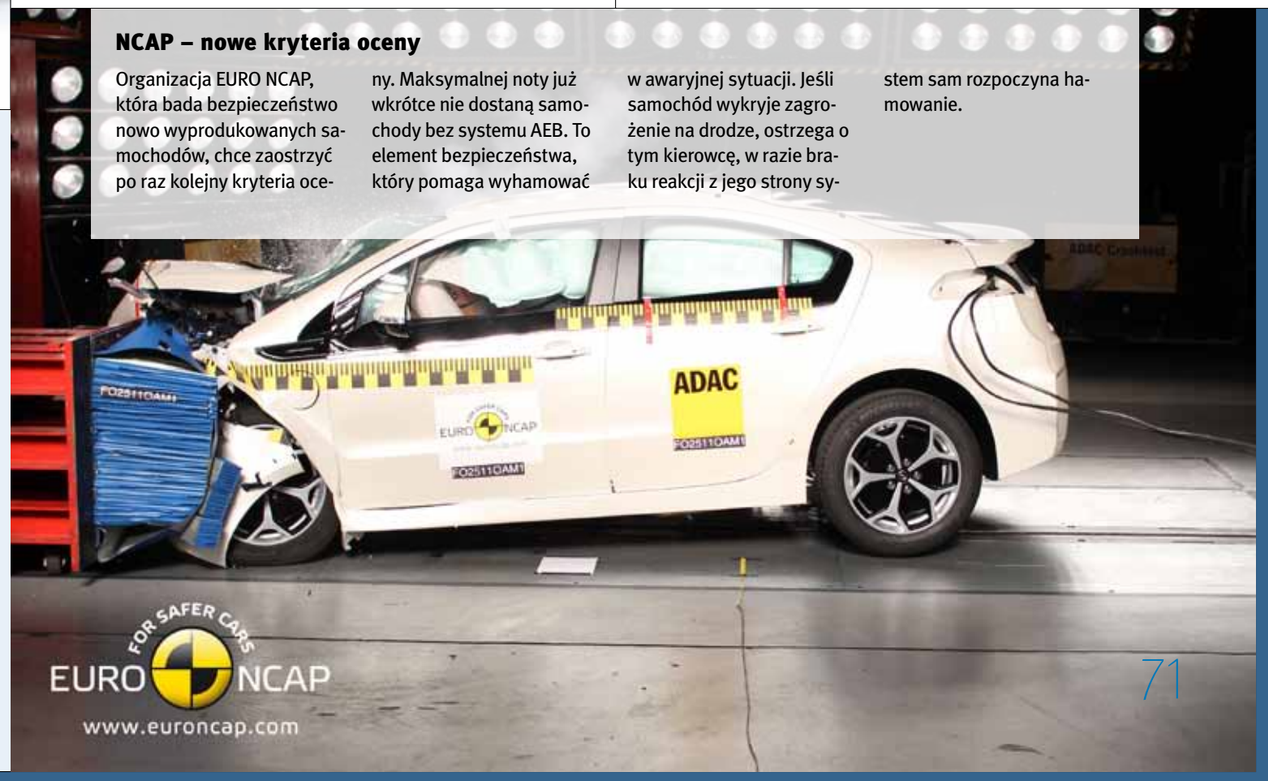
Chińskie szpiegostwo

Nie jest tajemnicą, że chińscy producenci samochodów od lat kopiują stylistykę zachodnich samochodów. W tej sprawie toczyło się już przynajmniej kilka procesów sądowych. Tym razem konstruktorzy z Kraju Środka poszli o krok dalej. Zdaniem volkswagena pracownicy firmy FAW wykradli i skopiowali plany niektórych podzespołów niemieckich samochodów. Chodzi tu między innymi o skrzynie biegów i silniki.

Nürburgring dla Ecclestone?

Jeden z najsłynniejszych torów wyścigowych w Europie wpadł w kłopoty finansowe. Nurburgring, na którym od lat organizowane są między innymi Grand Prix Formuły 1 zbankrutował. Z pomocą ma przyjść Bernie Ecclestone, ekscentryczny Brytyjczyk i władca Formuły 1. Szefowie toru potwierdzili, że rozmowy trwają i być może Ecclestone kupi zadłużony tor.

NCAP – nowe kryteria oceny



Organizacja EURO NCAP, która bada bezpieczeństwo nowo wyprodukowanych samochodów, chce zaostrzyć po raz kolejny kryteria oceny. Maksymalnej noty już wkrótce nie dostaną samochody bez systemu AEB. To element bezpieczeństwa, który pomaga wyhamować w awaryjnej sytuacji. Jeśli samochód wykryje zagrożenie na drodze, ostrzega o tym kierowcę, w razie braku reakcji z jego strony system sam rozpoczyna hamowanie.

przewoźnik nr 25

Master Truck 2012

8. Międzynarodowy Zlot Ciężarowych Pojazdów Tuningowanych „Master Truck” trwał od 6 do 8 lipca w Polskiej Nowej Wsi koło Opola, na lotnisku Aeroklubu Opolskiego i autodromie Ośrodka Doskonalenia Techniki Jazdy „Delta”. Przyjechało ponad 200 pojazdów z całej Europy, reprezentujących między innymi Czechy, Finlandię, Niemcy i Szwecję. Oczywiście najliczniejszą grupę stanowiły samochody z Polski.

Aleksandra Donocik
Fot. Olivia Wachowska

Towarzyszące Zlotowi targi przyciągnęły kilkudziesięciu wystawców, a przez trzy dni imprezę odwiedziło kilkadziesiąt tysięcy zwiedzających. Obok podziwiania pięknych ciężarówek publiczność mogła przyglądać się zmaganiom uczestników wielkiego krajowego finału konkursu Young European Truck Driver, w którym Scania poszukuje najlepszego młodego europejskiego kierowcy zawodowego. Wiele emocji dostarczył pokaz możliwości wyczynowego Iveco Trakkera, którym niemal wprost z trasy rajdu Dakar przybył Miki Biasion – jeden ze zwycięzców tego morderczego maratonu.

W oprawie Zlotu znalazły się też 8. Mistrzostwa Polski Modeli Pojazdów Ciężarowych „Modell Truck Mania”, a kolejną atrakcją był piknik lotniczy z pokazami gaszenia pożarów z powietrza. Zlot Master Truck to również dużo muzyki, na czele z prowadzonym przez Korneliusza Pacudę koncertem „Trucker Country”, w którym wystąpili „Zayazd” oraz Mariusz Kalaga i Przyjaciele.

Chwilą, która budziła szczególne emocje, była wieczorna gala świateł, pozwalająca wyłonić najpiękniej oświetloną ciężarówkę. Auta oceniano jeszcze w wielu innych kategoriach. Swoją nagrodę przyznał prezes ZMPD Jan Buczek – za ogromny wkład pracy przy samodzielnym tuningu pojazdu DAF-a „Lawendowe Pole” wyróżnił firmę Karst Trans. Głównym patronem medialnym Zlotu była stacja TVN Turbo, a kilka relacji z imprezy nadanych zostanie w programie „Na osi” w lipcu i sierpniu.

Pasje.
Motocyklem w nieznane

z Dariuszem Tadeusiakiem, właścicielem firmy Bufamco z Łowicza rozmawia Ryszard Gałczyński

Niedawno wrócił Pan z frapującej wyprawy do Gruzji. Jaką trasą Panowie jechali ?

Nasza grupa składała się z pięciu osób: dwie wyjeżdżały z okolic Trzebnicy (z Zawojnic), a trzy z Łowicza. Pierwszy etap wyprawy kończył się w Limanowej, pod słowacką granicą. Rano wyruszyliśmy w dalszą drogę, przez Słowację i kawałek Węgier dotarliśmy na północ Rumunii. Tam zatrzymaliśmy się w małej wiosce o nazwie Sapanta, by zobaczyć Cimitirul Vesel, czyli Wesoły Cmentarz. Na błękitnych nagrobkach ozdobionych kolorowymi motywami można oglądać rysunki ilustrujące scenki z życia mieszkańców, np. poznać wykonywany przez nich zawód, czasem nawet okoliczności śmierci.

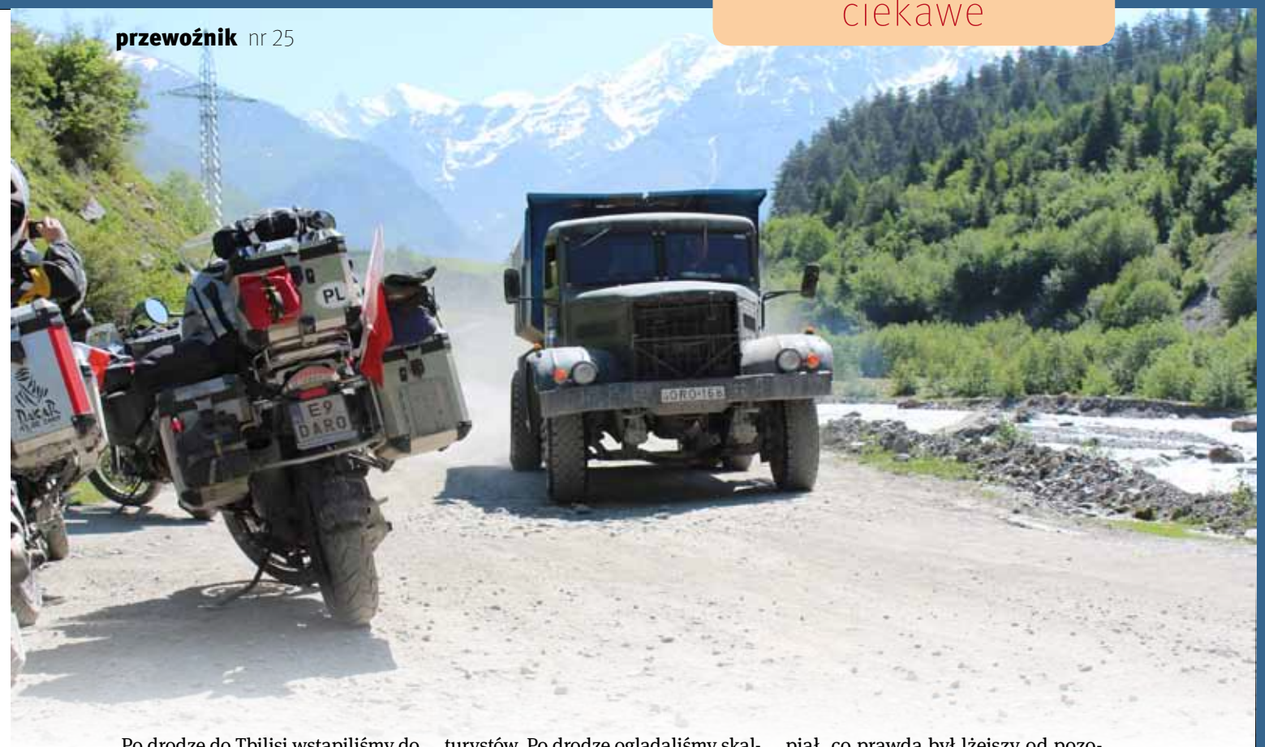
Z Rumunii wyruszyliśmy do Mołdawii, do Kiszyniowa. Kolejnym celem była Odessa. W pierwszej wersji planowaliśmy jechać przez Rosję, ale Abchazja i Osetia są dość niebezpieczne, dlatego wybraliśmy prom. Płynęliśmy z Iczewska pod Odessą do Poti w Gruzji. Zajęło to nam trzy i pół dnia.

Co było celem wyprawy?

Gruzja i Armenia to pierwsze kraje, które przyjęły katolicyzm. Chcieliśmy zobaczyć monastyry z III i IV wieku. Zachowały się w znakomitym stanie. Są usytuowane w górzystych, trudno dostępnych miejscach. To był nasz główny cel.

Ile czasu zajęła ta wyprawa i jak długą drogę trzeba było pokonać?

W Gruzji spędziliśmy trzy dni. Zobaczyliśmy miejscowości Mestia i Użguli ze słynnymi wieżami-domami. To są dwie górskie wioski, które nie dały się podbić żadnej armii świata. Wieże warowne wybudowane przez górali (Swanów zamieszkujących region Gruzji zwany Swanetią) mają ok. 15 m wysokości. W razie zagrożenia mieszkające w nich rodziny wciągały swój dobytek, zapasy żywności i zwierzęta na wyższe piętra, a dolną część wraz z wejściem zasypywały kamieniami. Ponieważ teren jest tam górzysty, nie było możliwości wprowadzenia ciężkiego sprzętu do zburzenia wież. Kiedy zamierzaliśmy jechać dalej, okazało się, że w pobliżu zeszła z lodowca lawina i zatarasowała dalszą trasę. Z pobliskiego gospodarstwa wysłano spychacz, który torował nam drogę. Krótki odcinek, ok. 10 km, pokonywaliśmy ponad 6 godzin. W nocy górale przyjechali po nas ciężarówką, zabrali nasze kufry i bagaże. W najbliższej wiosce po ciemku rozbijaliśmy namioty. To był najtrudniejszy odcinek naszej trasy – górskie drogi poprzecinane strumieniami powstałymi z topniejącego śniegu. Jazda w takich warunkach jest niebezpieczna, wymaga wytężonej uwagi. Rano okazało się, że jeden z naszych kolegów podczas tej karkołomnej jazdy uszkodził sobie bark. Ucierpiał także motocykl, zaczęło nadpalać się sprzęgło. Znowu skorzystaliśmy z pomocy górali, którzy ciężarówką zwieźli nas na dół. Ostatnie 20 km trudnego terenu pokonywaliśmy cały dzień. Przed zmrokiem udało się przejechać najtrudniejszy odcinek trasy. Dalej były już drogi asfaltowe, chociaż dziurawe.



Po drodze do Tbilisi wstąpiliśmy do Gelati, by obejrzeć monastyr z 1106 r. Większość tamtejszych monastyrów jest pod opieką UNESCO. Do stolicy Gruzji wjeżdżaliśmy nocą. Było bardzo ciepło. Miasto jest zatłoczone, tętni życiem. Gruzini bardzo lubią turystów. Wychodzili na drogę, pozdrawiali nas, pytali, w czym mogą pomóc, każdy chciał nas ugościć. Szkoda, że nie mogliśmy skorzystać ze wszystkich zaproszeń. Gruzja to państwo policyjne. Kilka razy musieliśmy zatrzymać się w przydrożnych wioskach, bo szwankowały nam motocykle. Zaraz pojawiali się policjanci w cywilnym samochodzie. Byliśmy zdziwieni, skąd wiedzą, gdzie się zatrzymaliśmy.

W Gruzji, pomijając drogi górskie, robiliśmy maksymalnie po 300 km dziennie. Drogi asfaltowe były dziurawe, chodziły po nich zwierzęta z pobliskich gospodarstw. Po południu ruszyliśmy w stronę Armenii. Do Erewania jechaliśmy przez miejscowość Sewan nad jeziorem o tej samej nazwie, które w czasach ZSRR było wojennym zapasem wody pitnej. Spaliśmy nad jego brzegiem. W Erewaniu spędziliśmy też tylko jeden dzień. Znajoma obwiozła nas samochodem po stolicy i pokazała najciekawsze miejsca.

Z Armenii znowu wracaliśmy do Gruzji, ponieważ zaplanowaliśmy powrót przez Turcję, a na granicy armeńsko – tureckiej nie ma przejść dla turystów. Po drodze oglądaliśmy skalne miasto Uplisciche, położone 10 km na wschód od Gori. Byliśmy zaskoczeni turecką granicą. Wielu turystów, którzy przekraczali ją samochodem, uprzedzało nas, że tureckie służby graniczne są bardzo restrykcyjne. Na szczęście okazało się, że w przypadku motocyklistów nie było najmniejszego problemu. Ruszyliśmy w kierunku Kapadocji. To przepiękna kraina położona w wapiennych górach, z domami wydrążonymi w skałach. Mieliśmy okazję podziwiać cały ten obszar z góry, lecieliśmy bowiem nad Kapadocją balonem. Trzeba koniecznie to zobaczyć. Liczyliśmy na to, że w Turcji będzie bardzo ciepło, ale zanim dojechaliśmy do Kapadocji znowu znaleźliśmy się na wysokości ponad 2 500 m npm., a temperatura wynosiła 6 stopni Celsjusza. W samej Kapadocji temperatura sięgała 30 stopni Celsjusza i można było spokojnie odpocząć. Na tej tureckiej krainie kończyła się nasza wycieczka. Przyszedł czas powrotu do domu, mieliśmy do pokonania ponad 3 400 km. Cała wyprawa zajęła nam trzy tygodnie, przejechaliśmy ok. 12 000 km. To była trudna droga, ale bardzo ciekawa.

Na jakich motocyklach Panowie jechali?

Jechaliśmy na motocyklach BMW, cztery to model Adventure GS 1200, jeden BMW F 800. I on najwięcej ucierpiał, co prawda był lżejszy od pozostałych, ale plastikowe kufry, w które jest wyposażony, nie wytrzymały wywrotek i zostały poważnie uszkodzone. Pomysłodawca tej wyprawy, Maciej Paruzel z Trzebnicy, już wcześniej jeździł na modelu GS 1200 Adventure. Ta wyprawa wymagała pojazdów, które poradzą sobie zarówno z jazdą terenową, jak i szosową. Tak naprawdę niewiele motocykli spełnia te wymagania. Model BMW dawał nam poczucie komfortu psychicznego i spełnił nasze oczekiwania.

Czy to była pierwsza Pana taka trudna trasa?

Taka trudna tak. Uczestniczyłem wcześniej w kilku wyprawach. Dwie z nich po Stanach Zjednoczonych prowadziły głównie wygodnymi autostradami. W 2010 i 2011 roku jeździliśmy po Kalifornii, Newadzie, Utah. Byłem również motocyklem w Meksyku, ale wszędzie tam jeździliśmy po asfalcie. Droga po Gruzji do Swanetii była bardzo ciężka, wymagająca, nie ukrywam, że brakowało nam sprawności fizycznej. Nie myśleliśmy, że będzie aż tak trudno.

Ale cel został osiągnięty...

Oczywiście, wszystkie zaplanowane punkty eskapady zostały zaliczone, Erewań był dodatkowym elementem. Pierwszym założeniem było zdobycie Tbilisi. Będąc w górach Kauka-

zu chcieliśmy zobaczyć jak najwięcej. Dlatego w pierwotnym planie wyprawa miała trwać dwa tygodnie, przedłużyła się do trzech.

- **Czy przekraczanie granic nie nastręczało Panom kłopotów?**

Nie mieliśmy najmniejszego problemu. Bardzo baliśmy się kolejek na granicach, bo tego nie uwzględniliśmy w naszym harmonogramie dziennych przebiegów. Na całe szczęście najdłużej staliśmy przy wjeździe do Mołdawii. Zejście z promu w Gruzji również trwało długo. Wszystkie formalności odbywały się na promie. Policja weszła na pokład po godzinie od przycumowania. Do Armenii potrzebujemy wizy, tam kolejka była nieduża, a pogranicznik widząc, że jesteśmy turystami, wyciągnął nas z kolejki do okienka, gdzie się wypełnia formularze wizowe. Ani razu nie mieliśmy szczegółowych kontroli motocykli, a byliśmy załadowani jak wielbłądy – waga motocykla to 230 kg, plus każdy z nas ok. 100 kg i 100 kg bagażu – razem ponad 400 kg!

- **Co trzeba zapakować do motocyklowych kufrów, aby bezpiecznie taką wyprawę przetrwać?**

Przed wyjazdem spotykaliśmy się kilkanaście razy. Mieliśmy listę rzeczy niezbędnych do zabrania. Każdy z nas musiał wziąć jedzenie na dziesięć dni. Korzystaliśmy z racji żywnościowych armii amerykańskiej. Do tego dochodziło jedzenie liofilizowane (potrawa była gotowa po zalaniu gorącą wodą). Jeżeli była tylko możliwość zjedzenia czegoś w barze, skwapliwie z niej korzystaliśmy. W Gruzji mają bardzo smaczną potrawę – chaczapuri. Przypomina trochę pizzę i jest niezwykle smaczna zarówno na gorąco, jak i na zimno. Wszędzie, gdzie nas zapraszano, czy nawet w czasie postoju w wiosce, przynoszono nam kanapki. Prowiant, który ze sobą wieźliśmy, stanowił żelazny zapas. To jedna część ekwipunku, druga to zabezpieczenie techniczne. Obowiązkowo cały komplet kluczy. Na trasie złapałem gumę, ale zabrałem ze sobą specjalne dętki o grubszej ściance gumy. Przydał się mini kompresor wielkości dwóch paczek papierosów, a także dodatkowe żarówki i filtry powietrza. Zabraliśmy namioty, które rozbija się bez użycia śledzi. Do niezbędnego minimum ograniczyliśmy swoją garderobę. Dodatkowym elementem ekwipunku, który każdy z nas musiał mieć, był 3-litrowy zbiornik na wodę.

- **Wspominał Pan o oprzyrządowaniu technicznym, jaki Panowie ze sobą zabrali, czy to znaczy, że potrafi Pan naprawić motocykl w drodze?**

Na całe szczęście nie było takiej potrzeby. W trudnych warunkach zawsze trzeba umieć samemu sobie poradzić. Jeden z naszych kolegów miał nawet komputer, którym można było przesterować, ominąć jakiś układ, żeby móc jechać dalej. Teoretycznie byliśmy wyposażeni w sprzęt, jakim dysponuje typowy warsztat motocyklowy. Nawet kolega, któremu nadpaliło się sprzęgło, dojechał szczęśliwie do domu. Ja złapałem gwoździa i system prostej wulkanizacji sprawdził się. Co by było, gdyby nastąpiły jakieś mechaniczne usterki silnika – nie wiem. Kiedy chcieliśmy kupić olej do silników, okazało się, że w Tbilisi niema serwisu motocyklowego BMW. Musieliśmy dokupić jakiś inny i zastanawialiśmy się, co zrobimy, jeżeli padnie któryś z motocykli. Na szczęście wszyscy o własnych siłach wróciliśmy do domu.

- **Jaki dystans planowaliście pokonać?**

W pierwszy założeniach 300 km dziennie po Gruzji i Armenii. Tego staraliśmy się trzymać i w zasadzie się nam udawało. Kiedy wyjechaliśmy z Kapadocji, dystans zwiększył się do 750 km dziennie. Jeśli jednego dnia nie udało nam się wykonać tego planu, to w następne robiliśmy po 1 000 km i więcej. Swoją drogą 1 000 km w temperaturze 34 stopni to niezły wynik. Co ciekawe, udało nam się w godzinę przejechać Istambuł, który ma opinię bardzo zakorkowanego miasta. Tam są tylko dwa mosty. Bez problemu wyjechaliśmy z Turcji. W Bułgarii - zaskoczenie – wszystkie miasta po zmroku były nieoświetlone. Po Rumunii też jeździliśmy po wysokich górach, gdzie zdarzają się drogi lepsze i gorsze. A czas płynął nieubłaganie. Najdłuższy odcinek, jaki pokonaliśmy w jeden dzień, to 1 132 km.

- **Czy są już plany kolejnych wypraw?**

Tak, to są bardzo śmiałe plany. Przyszły rok to Syberia. Będzie to przygotowanie do wyprawy, którą chcemy odbyć za dwa lata – mamy w planach pokonanie Jedwabnego Szlaku. Na tych samych motorach i w podobnej grupie.

Od redakcji

Szanowni Państwo,
jeśli pragniecie podzielić się z innymi swoimi zainteresowaniami i pasjami - zapraszamy na łamy naszego czasopisma.
Dotychczas zaprezentowaliśmy kilka niezwykłych pasji ludzi naszej branży. Jesteśmy przekonani, że w gronie naszych Czytelników hobbystów jest więcej.

Możemy stworzyć własny klub pasjonatów, ludzi, którzy w atrakcyjny sposób i atrakcyjnym gronie spędzają wolny czas. Nasze akcje: PASJE i PO GODZINACH są do Państwa dyspozycji.
Prosimy o kontakt na adres e-mail redakcji:
redakcja_przewoznik@zmpd.pl

ciekawe

Trening na sucho

Większa efektywność, niższe koszty, rozszerzone możliwości dokonywania pomiarów, a wreszcie o wiele lepsze bezpieczeństwo – to główne zalety symulatora jazdy samochodem ciężarowym.

Klaudiusz Madeja

Dynamiczny rozwój branży motoryzacyjnej i infrastruktury drogowej oraz nowe regulacje prawne dotyczące obowiązkowych szkoleń kierowców wymagają specjalistycznych rozwiązań. Z drugiej strony mamy ogromną konkurencję wśród przewoźników, a co za tym idzie dużą presję na koszty przedsiębiorstw. Ale sprawą najważniejszą jest bezpieczeństwo ruchu drogowego. Realizację tych właśnie założeń mają zapewnić symulatory jazdy. Nas oczywiście interesują pojazdy ciężarowe.

Od dwóch lat Instytut Transportu Samochodowego (ITS) dysponuje nowoczesnym urządzeniem pozwalającym uzyskać niemalże identyczny efekt, jak podczas poruszania się po drodze pojazdem ciężarowym lub autobusem. Choć właściwie najlepiej porównanie wychodzi z tym pierwszym, ponieważ w celu uzyskania możliwie najpełniejszego wrażenia uczestnictwa kierowcy w realnym ruchu drogowym zastosowano oryginalną kabinę ciężarówki marki Scania wraz z kompletnym wyposażeniem. Do tego dochodzi układ prezentacji obrazu o wysokiej rozdzielczości, osiągnięty dzięki najnowocześniejszym ekranom. Co ciekawe, prezentują nie tylko „mijaną trasę", lecz doskonale symulują również wszystkie lusterka samochodu ciężarowego. Ten efekt uzyskano poprzez płaskie monitory, jakich na co dzień używamy do naszych komputerów stacjonarnych.

Zanim podzielę się swoimi wrażeniami z jazdy, zwrócę jeszcze uwagę na kilka ciekawostek technicznych. Aby dodatkowo wzbogacić poczucie poruszania się pojazdem ciężarowym, urządzenie daje wibrację kabiny i fotela kierowcy oraz efekty dźwiękowe uzyskiwane z czterokanałowego systemu nagłośnienia wewnątrz szoferki. Oczywiście doznania za kierownicą nieco różnią się od normalnych warunków drogowych. Lepsze efekty dają jedynie symulatory ruchome, umożliwiające m.in. uzyskanie efektu przyspieszenia i hamowania. Ale to już jest najwyższa kategoria cenowa, wówczas rosną automatycznie koszty używania symulatora. Tymczasem dostępne tutaj efekty zupełnie wystarczają. Bogate oprogramowanie pozwala m.in. na symulowanie różnych zjawisk atmosferycznych utrudniających jazdę, takich jak deszcz, śnieg, zła widoczność, a do tego np. jazda w dzień i w nocy. Siedzący w pomieszczeniu obok operator systemu może "zadać" testowanemu choćby wtargnięcie pieszego na jezdnię.

Zachowanie oraz reakcje kierowcy na różne symulowane zdarzenia i warunki jazdy są rejestrowane przez komputer. Ten wychwytuje też błędy w jeździe, jak np. ścinanie zakrętów, przekraczanie dozwolonej prędkości, a także nieprzestrzeganie innych znaków, w tym poziomych, na jezdni. Ta różnorodność pomiarów pozwala nie tylko szkolić kierowcę pod kątem bezpiecznej jazdy. Symulator jest również przeznaczony do badania kierujących w zakresie wpływu różnego rodzaju dysfunkcji, takich jak np. zmęczenie, środki odurzające, skaza nowotworowa lub epileptyczna, na zdolność do prowadzenia pojazdów ciężarowych i autobusów. Ponadto kierowcy już w fazie szkolenia mogą zdobyć wiedzę o ekonomicznym stylu jazdy, który obniża zużycie paliwa w warunkach realnej eksploatacji pojazdu.

W drogę!

Autor niniejszego artykułu sporadycznie ma okazję uczestniczyć w pokazach ciężarówek lub szkoleniach ekonomicznego stylu jazdy, a także przeprowadzać jazdy testowe. Wykorzystanie realnej kabiny na pewno podnosi wartość merytoryczną ćwiczenia, bo zaczyna się od ustawienia fotela i kierownicy. Dość szybko prowadzący przywyka do otaczających go monitorów i wczuwa się w prawdziwą trasę, czyli nabiera m.in. wyczucia skrętu kierownicy. Początkowo na twarzy pojawia się uśmiech, gdy nieco zetniemy zakręt, albo za późno lub za wcześnie zahamujemy pojazd. Jednak po kilku minutach żarty się kończą, na twarzy widać skupienie, rozpoczyna się prawdziwy test. I tutaj konieczna jest pełna koncentracja. Trzeba zapomnieć, że to symulator albo „zabawka dla dużych dzieci". Każde zachowanie jest rejestrowane, a warunki mogą się zmieniać dosłownie w mgnieniu oka. Operator pokazał mi, jak piękna pogoda zmienia się w mig. Silna ulewa, ciemności, a już za chwilę duże płaty śniegu lecą na szybę czołową...

Muszę przyznać, że na początku miałem właśnie to wrażenie „zabawki". Gdy jednak osoba siedząca za pulpitem sterującym uświadomiła mi, na czym polega zaliczenie testu, nastąpiło wewnętrzne sprężenie i pełna mobilizacja. Za drugim razem uzyskałem wynik pozytywny. Dobrze, że to była tylko prezentacja, a nie powtórny egzamin...

Niezaprzeczalne zalety

Poza mniejszą uciążliwością dla środowiska symulator jest również narzędziem zmniejszającym koszty systemu nauczania kierowców. 4 godziny ćwiczeń na tym urządzeniu traktuje się jak 7 godzin jazdy w normalnych warunkach drogowych. Odpadają korki i ograniczenia w normalnym ruchu, jak np. remonty lub budowy oraz koszt paliwa i amortyzacji pojazdu.

Przed dokonaniem zakupu ITS testował także urządzenia innych firm. Wybór padł na wyprodukowany w Norwegii przez firmę AutoSim model AS – 1300 m.in. dlatego, że jako jedyny oferował polską wersję językową i oprogramowanie. Reasumując - symulator pozwala na wykonywanie badań:

- systemów wspomagających prowadzenie pojazdu
- komunikacji wewnątrz systemu „otoczenie – kierowca – samochód"
- zawartości i rozmieszczenia elementów wnętrza kabiny pojazdu
- zachowań kierowców i nowych rozwiązań w zakresie infrastruktury drogowej
- elementów technologii „drive by wire", takich jak aktywne układy hamulcowe
- systemów komunikacji samochód - infrastruktura i samochód - samochód
- zintegrowanych, nowych koncepcji sterowania pojazdem
- wpływu leków i innych substancji na percepcję kierowcy
- skuteczności szkoleń.

Oczywiście największą zaletą tego typu urządzeń jest to, że wszelkie błędy nie powodują tragicznych w skutkach konsekwencji, do jakich mogłoby dojść na drodze. Zaś niektóre badania, jak choćby reakcja kierowcy na nowe leki, jest możliwa do przeprowadzenia tylko w ten sposób. Z punktu widzenia nauki jest to więc nieocenione rozwiązanie, tym bardziej, że wszystkie pomiary komputera są bardzo dokładne, co nie jest możliwe do uzyskania w ciężarówce na drodze.

Ale chyba każdy kierowca się ze mną zgodzi, że jazda prawdziwą ciężarówką, po dobrej drodze, przy sprzyjających warunkach atmosferycznych i bez korków, daje jednak o wiele przyjemniejsze doznania...

Po godzinach... Driftingowy ciągnik siodłowy Volvo FM12

Ciągnik volvo FM 12 trafił do Polski w 1998 r. prosto z fabryki. W firmie ATF przewoził na specjalistycznej naczepie typu Lohr trzy ciągniki siodłowe i ramy ciężarówek, bo tym właśnie się ona zajmuje. Jako pierwszy tego typu specjalistyczny zestaw w Europie Wschodniej nie stał na parkingu, lecz jeździł i to przez wiele lat.

Klaudiusz Madeja

Zdarzało się, że woził nawet 40 procent cięższe towary, niż powinien – wspomina jego właściciel Adam Fijał. Ale jak każda ciężarówka i ta została zastąpiona młodszymi pojazdami. Jednak pozostała w firmie jako samochód manewrowy.

Pewnie w tej roli dotrwałaby do końca swoich dni, gdyby nie wspomniany już szef firmy - Adam Fijał, który zajmuje się również tuningiem i przygotowywaniem samochodów osobowych do zawodów w driftingu, czyli jeździe bokiem z poślizgiem kół. Widząc kiedyś ćwiczącego na placu kierowcę, postanowił skopiować jego wyczyny, ale używając do tego ciągnika siodłowego. Wyszło dobrze dzięki blokadzie tylnego mostu – opowiada z nieukrywaną satysfakcją. I tak, można powiedzieć, zaczęło się drugie życie ciągnika volvo FM 12.

Bo ta pierwsza przymiarka była, jak się później okazało, tylko przygrywką do właściwej kariery tego samochodu. Skoro w normalnym stanie tak dobrze wypadł, to co dopiero będzie po przeróbkach, pomyśleliśmy – mówi pan Adam i od razu dodaje: Puściliśmy wodze fantazji z moimi pracownikami, ale na tym się nie skończyło! Rzeczywiście, od razu przystąpiono do pierwszych prac. Zaczęło się od przeróbek silnika, w wyniku których moc skoczyła w pierwszym etapie z 320 do 475 KM przy momencie z 1 260 do 2 600 Nm, zaś potem do 550 KM i niezmierzonego jeszcze momentu. Oczywiście w parze z tym musiały pójść modyfikacje hamulców i podwozia. Jednocześnie zaczęto zmieniać wygląd zewnętrzny i odchudzać auto ze zbędnych elementów, które tylko podnosiły jego wagę. Jak to mówią, apetyt rośnie w miarę jedzenia. Dlatego, gdy już byliśmy pewni co do przyszłości tej ciężarówki, zaczęliśmy wymyślać i realizować kolejne modyfikacje – śmieje się właściciel. Na razie FM 12 nadal pracuje na fabrycznym wspomaganiu, ale być może i ono zostanie zmienione, gdy mechanicy spróbują wymienić kierownicę na mniejszą. Dopiero w praktyce wyjdzie, czy zajdzie taka konieczność.

I tak w dalszej kolejności przerobiono układ wydechowy, co zresztą pięknie widać po efektownych rurach na prawym boku. Stare siedzenia zastąpiono profesjonalnymi fotelami kubełkowymi z punktowymi pasami bezpieczeństwa. Są w sumie cztery, aby podczas imprez móc zabierać pasażerów na małe przejażdżki (naprawdę warto!). Pomyślano, a jakże by inaczej, o wyglądzie zewnętrznym. Powstało nowe body z efektownymi spoilerami. Wszystko z żywicy i karbonu, aby nie obciążać za bardzo pojazdu. Uzupełnieniem jest odpowiednie malowanie i oklejenie niektórych elementów. Co warte podkreślenia, wszystkie prace zostały wykonane na miejscu w firmie STW. Jak wspomniano wyżej, oba przedsiębiorstwa mają swoją siedzibę w jednym miejscu i są własnością pana Adama Fijala. I to jemu zawdzięczamy jedyną jak na razie w Polsce profesjonalną ciężarówkę driftingową. Ale modyfikacje trwają nadal i dotyczą „serca" pojazdu, czyli silnika. Aktualnie osiąga już 550 KM, lecz chcemy mu dać 600 KM – zapowiada pan Adam. - Dokładny wynik następnych modyfikacji pokaże kolejna wizyta volva w najnowocześniejszej w Polsce hamowni w Karpinie. Chodzi o to, aby przy tej ogromnej mocy zachować jednak pełne bezpieczeństwo. Cała ekipa postrzega ten ciągnik nadal jako prototyp, więc kolejne zmiany są jak najbardziej prawdopodobne.

Pojazd cieszy się bardzo dużym zainteresowaniem. Często jest wypożyczany na różnego rodzaju imprezy. Sam właściciel uczestniczy z nim czasem w pokazach. W tym roku driftowy volvo „grał" m.in. z Wielką Orkiestrą Świątecznej Pomocy. Pomimo tego, że jest zarejestrowany, a tym samym dopuszczony do normalnego ruchu, nie jeździ sam w dalsze trasy: Jest zbyt sztywny, by dłużej jeździć po naszych drogach. Jednak nie mamy z tym kłopotu, bo nasza firma specjalizuje się w takim transporcie, więc przewieźć nasz własny ciągnik, to dla nas naprawdę żaden problem. Taki weekendowy pokaz oznacza zwykle od 6 do 8 zużytych opon. Paliwa nie bierze tak dużo, aby wprowadzić pojazd w drift „rzucamy z rękawa", albo „z ryby bez użycia hamulca", jak to się w naszym żargonie mówi. Taka jazda nie wymaga ogromnych ilości paliwa – opowiada dalej właściciel tego mocarza. Określenie na pewno nie jest przesadzone, bo na prostej bez problemu, i to ze sporym naddatkiem, jest w stanie przekroczyć prędkość 125 km/h. Trudno dokładnie powiedzieć o ile, bo skala prędkościomierza się kończy – żartuje pan Adam. Aby dobrze pomykać bokiem, trzeba odłączyć siłę hamowania przodu od tyłu. Wówczas pojazd hamuje tylko na przednie koła. Nie ma też popularnej „szpery". Widząc, jak właściciel demonstruje nam swoje i ciężarówki umiejętności, wcale nie mamy wrażenia, że to takie łatwe, jakby się z boku mogło wydawać.

Jednym z ostatnich wypadów driftingowego volva FM 12 był udział w tegorocznym Master Truck w Opolu. Poza dużym zainteresowaniem ze strony zwiedzających, wyjazd został zwieńczony również nagrodą za Najpiękniejszy Samochód Ciężarowy Volvo 2012, czego dowodem jest piękny puchar, ustawiony teraz tuż przy wejściu głównym do firmy. Adam Fijał cieszy się oczywiście, że jego zapał i wspólna praca całego zespołu zostały dostrzeżone i nagrodzone, ale nie osiada na laurach: Dalsze modyfikacje są możliwe, jak choćby dłuższy most. Ale na te i inne prace przyjdzie czas – zapowiada. Na razie chciałby znaleźć naśladowców. Ponieważ jest to jedyny taki pojazd w kraju, nie ma z kim konkurować na zawodach i bierze w nich udział tylko jako samochód pokazowy. Tymczasem drifting w Polsce rozwija się dynamicznie, a do tego zawody cieszą się dużym zainteresowaniem widzów. Jeżeli nikt się nie pojawi, to z czasem sami zrobimy drugą, podobną ciężarówkę i wówczas będzie jakaś konkurencja – śmieje się pan Adam na zakończenie naszego spotkania.

Dobrze, że są ludzie, którzy obok biznesu transportowego widzą także inne możliwości wykorzystania pojazdów ciężarowych, co zresztą spotyka się z dużym zainteresowaniem. Widać, jak wielką przyjemność sprawia właścicielowi opowiadanie i pokazywanie tego pojazdu. Potrafi łączyć przyjemne z pożytecznym. Życzymy więc dalszych sukcesów, a o tej następnej ciężarówce driftingowej równie chętnie napiszemy. Bo znając zapał pana Adama, będzie jeszcze lepsza...

Karetka to za mało

Kiedy coś pójdzie niezgodnie z planem, wtedy liczy się czas. Nie zawsze da się go zaoszczędzić włączając sam sygnał, czasem trzeba użyć napędu 4x4.

Kacper Jeneralski

Wszelkiej maści rajdy terenowe stają się popularne jak nigdy wcześniej. Tam, gdzie zbiera się większa liczba zapaleńców ze swoimi zabawkami, ryzyko rośnie. W takich miejscach pomoc niosą ratownicy w karetkach innych niż wszystkie. Grupy ratownictwa medycznego 4x4 to mocno wyspecjalizowana działka. Ratownicy, którzy nie boją się błota, to zwykle offroadowi zapaleńcy, którzy łączą przyjemne z pożytecznym. To wykwalifikowani ratownicy, którzy większość czasu spędzają w karetce, a kiedy kierowcy terenówek ruszają na rajd, ci czuwają nad ich bezpieczeństwem w odpowiednio przygotowanych terenówkach.

"Tego typu obstawa rajdu nie jest obowiązkowa, ale są miejsca, w które tradycyjny ambulans zwyczajnie nie wjedzie" - mówi Paweł Basiak, ratownik medyczny pracujący za kierownicą jeepa Grand Cherokee. "Interwencje nie zdarzają się na każdym rajdzie, ale kiedy pomoc jest potrzebna, trzeba dotrzeć do poszkodowanego, który często znajduje się daleko od najbliższej drogi" -kontynuuje. Paweł jest jednym z wielu ratowników niosących pomoc w terenie.

Sprzęt

Offroadowy ambulans, tak jak każda terenówka, może być zmodyfikowany w różnym stopniu. Sporo zależy od rangi imprezy, trudno będzie przecież nadążyć za mocno zmodyfikowanymi rajdówkami w seryjnym SUVie. Najbardziej zaawansowane załogi obstawiające najtrudniejsze imprezy zbroją się niemal po zęby, czasem mocniej niż sami uczestnicy rajdów. Od samochodu ważniejsze jest jednak, kto i co się w nim znajduje. Torba z opatrunkami to rzecz zdawałoby się banalna, jednak w praktyce przydaje się najczęściej. Dalsza lista ekwipunku, który musi znaleźć się na pokładzie, obejmuje miedzy innymi zestaw leków, kołnierz ortopedyczny, deskę ortopedyczną. Listę dopełnia zestaw do reanimacji, choć elementów wyposażenia może być znacznie więcej.

Rajdy są bezpieczne?

Mówi się, że Offroad to jedna z najbezpieczniejszych dyscyplin sportów motorowych. Jest w tym sporo prawdy, bo i prędkości są mniejsze, i podłoże z reguły bardziej miękkie. Kiedy jednak w grę wchodzą duże siły, liny i ekstremalne warunki, od sielankowej atmosfery do prawdziwego zagrożenia tylko mały krok. Strzelające liny, latające kamienie, koziołkujące auta czy spadające drzewa nie należą do rzadkości. Najczęstsze urazy to obtarcia i stłuczenia, rzadziej złamania i rozcięcia. Skrajnie niebezpieczne sytuacje, groźne dla życia, zdarzają się rzadko.

Interwencja

Kiedy trzeba interweniować, nie ma improwizacji. Dotrzeć do poszkodowanego, rozpoznać sytuację, udzielić pomocy. Po pierwszych działaniach wiadomo, czy poszkodowany wymaga transportu do szpitala. Tu w zależności od sytuacji terenowy ambulans może dostarczyć osobę do miejsca lądowania helikoptera lub najbliższej drogi, gdzie przejmie ją inny pojazd medyczny. Możliwy jest też bezpośredni transport do szpitala. Jednak zdarza się to rzadko, ponieważ ktoś musi czuwać nad pozostałymi uczestnikami imprezy.

TimoCom

Transport z przyszłością!

„Mój TimoCom. Mój atut.“

PL-20120716

Wszystkie drogi prowadzą do TimoCom.

Załadowcy, spedytorzy i przewoźnicy – każdy znajdzie coś dla siebie:

- codziennie nawet 300.000 ładunków i wolnych pojazdów
- oferty z pierwszej ręki od firm z 44 krajów
- stałe zlecenia transportowe od europejskich załadowców
- 30.000 sprawdzonych usługodawców z całej Europy
- bezpłatny okres testowania

Więcej informacji dostępnych pod numerem telefonu 008000 8466266 (bezpłatna infolinia).

Dołącz do nas na Facebook'u!

www.timocom.com

Szybko z punktu A do punktu B. Wolno od pełnego do pustego.

ACTROS 2012 TRUCK OF THE YEAR

Nowy Actros. Nowy wymiar ekonomiczności.

Zużycie paliwa mniejsze nawet o 6 % przy spełnieniu normy Euro V i nawet o 3 % przy spełnieniu normy Euro VI – dzięki wprowadzeniu wielu innowacji nowy Actros przynosi konkretne oszczędności na każdym przejechanym metrze. Standardowy montaż systemu FleetBoard® umożliwi Państwu ponadto dodatkowe zmniejszenie zużycia paliwa nawet o 10 %. Rezultat: wyjątkowe i nadzwyczaj dochodowe całościowe rozwiązanie. Teraz u najbliższego dealera Mercedes-Benz oraz na stronie internetowej **www.mercedes-benz.pl**

BLUE EFFICIENCY POWER

Marka Daimler AG

Mercedes-Benz
Trucks you can trust