www.przewoznik.zmpd.pl luty/marzec 2013 numer 1 (28)

przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

Trzy chude lata?

6

Drogi na Euro, drogi po Euro 10

Rządowy koncert życzeń 26

TimoCom Transport z przyszłością!

„Mój TimoCom. Mój atut.“

PL-20130117

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

NOWOŚĆ
Największa w Europie giełda powierzchni magazynowych :)

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

Dołącz do nas na Facebook'u!

www.timocom.pl

OGRANICZENIA RUCHU DROGOWEGO 2013

zamów już dziś!

16,00 zł
cena brutto do 10 szt.

13,00 zł
cena brutto powyżej 10 szt.

FORMULARZ ZAMÓWIENIA

Nazwa firmy: _____

Adres firmy: _____

Nr członkowski: _____ NIP: _____ Ilość (szt.): _____

Adres do wysyłki: _____

Nr telefonu: _____ E-mail: _____

Sposób wysyłki: UPS ☐ Poczta polska ☐ Podpis: _____

* Zamówienia prosimy wysyłać na adres e-mail: **ograniczenia@zmpd.pl**
lub faxem na numer: 022 536 10 66. Dodatkowe informacje: tel. 022 536 10 24

zaproszenie

Polski transport drogowy. Jak utrzymać pozycję lidera

1 marca br. w Sali Kolumnowej Sejmu RP odbędzie się konferencja poświecona aktualnym problemom transportu drogowego pn. „Polski transport drogowy. Jak utrzymać pozycję lidera". Z inicjatywą organizacji ważnego dla transportu spotkania wystąpiło ZMPD, a patronat nad konferencją objął wicepremier i minister gospodarki Janusz Piechociński oraz szef sejmowej Komisji Infrastruktury Zbigniew Rynasiewicz. ZMPD zaprasza do udziału - także w dyskusji na tematy prezentowane przez prelegentów - parlamentarzystów, branżowe i regionalne stowarzyszenia gospodarcze oraz przewoźników.

Program konferencji wypełnią paneliści:

- prof. dr hab. Bogusław Liberadzki, europoseł: „Budżet 2014 – 2020 i przyszłość Unii Europejskiej",
- prof. dr hab. Wojciech Paprocki: „Czynniki sukcesu na europejskim rynku przewozowym",
- prof. dr hab. Zdzisław Kordel: „Sytuacja ekonomiczna przedsiębiorstw transportu drogowego w Polsce",
- Dominik Landa z DCT Gdańsk: „Aktualna sytuacja i prognozy rozwoju przeładunku kontenerów w polskich portach morskich",
- Zbigniew Kołodziejek z Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego: „Aktualna sytuacja i prognozy produkcji i sprzedaży pojazdów ciężarowych w Polsce",
- Andrzej Sugajski, dyrektor generalny w Związku Polskiego Leasingu: „Sytuacja dotycząca leasingu środków transportowych w latach 2008 – 2012 wraz z prognozą na rok 2013 i lata kolejne",
- Andrzej Wierzbicki, dyrektor Zarządzania Flotą w DB Schenker Polska: „Ocena sytuacji w transporcie krajowym i międzynarodowym z punktu widzenia operatora logistycznego"
- Marek Eron z firmy logistycznej ERONTRANS: „Co utrudnia prowadzenie działalności polskiemu przewoźnikowi".

Trzy chude lata 6

Trudne warunki działalności przekładają się na liczbę upadłości, która w Polsce w 2012 roku wzrosła o 28 proc. w stosunku do 2011 roku, jak wynika z danych Euler Hermes. Jedynie w Portugalii wzrost był większy (43-procentowy), natomiast w Hiszpanii wyniósł 24 proc.

Koncert życzeń 26

Strategia zakłada rozwój autostrad, których w 2020 roku planowo będzie 2 000 km (wobec 857 km w 2010), dróg ekspresowych, których w 2020 roku będzie 2 800 km (wobec 675 km w 2010) oraz infrastruktury kolejowej (planowo na 350 km linii kolejowych pociągi będą mogły jeździć szybciej niż 160 km/godz.).

Retro. Zielone ciężarówki 50

Druga wojna światowa wykazała, że samochody ciężarowe mogą zastąpić nie tylko pojazdy konne, ale nawet kolej. Zwycięstwo w bitwach zależało od szybkości manewru i siły ognia, więc rola sprawnego i elastycznego transportu drogowego była bardzo istotna.

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, Klaudiusz Madeja, Robert Przybylski, Tadeusz Wilk
Współpracują:
Damian Dziengo, Kacper Jeneralski, Tomasz Małyszko, Paweł Mierzejewski, Grzegorz Rogiński, Rajmund K. Szulc
Ogłoszenia i reklamy:
Dorota Pazik
e-mail: dorota.pazik@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.

Od redakcji

Rząd korzystając z uniesienia narodu po triumfalnym powrocie premiera z Brukseli ogłosił, że będzie stawiał na rozwój mniejszych ośrodków. Mniejszych od Warszawy, Trójmiasta, Katowic i tym podobnych. Do tej pory Polska jawiła się jako „republika bananowa", w której szczytem szczęścia było mieć rodzinę w stolicy, pracę w stolicy, pensję w stolicy. Bo stolica to pępek świata. Prawdę mówiąc było w tym trochę racji; stolica powinna być bowiem wizytówką państwa, tu podejmuje się najważniejsze dla Polski decyzje, tu manifestują swe niezadowolenie z tych decyzji opozycjoniści. Słowem - wszystkie drogi prowadzą do Warszawy, a od niedawna nawet A2...
Wyrównywanie szans między bogatszym zachodem Polski a biedniejszym wschodem jest tyle mądrym pomysłem, co starym. Każdy obywatel, a na pewno każdy rząd, pragnie, by Lublin dorównywał przebojowością i dostatkiem Wrocławiowi, a Białystok Poznaniowi. Byle nie odwrotnie... Generalnie projekt jest słuszny: rozwijamy słabsze ośrodki. W myśl tej idei ...skreślono właśnie przedłużenie A2 od Warszawy na wschód, zaniechano inwestowania w Via Baltica. Tuskobus jakoś dojedzie, ale inwestor się zniechęci. Niestety sprzeczne z ideami czyny i decyzje każą podejrzewać, że strategia rozwoju słabszych ośrodków i regionów w Polsce jest zabiegiem bardziej politycznym niż gospodarczym. Platforma ma poparcie w dużych i bogatszych miastach, pozostało tylko inwestować w biedniejszych. Szkoda, że tylko w ich polityczne nastroje.
Marek Zagórski
(o budowach polskich dróg i ich kosztach piszemy na stronach 10 - 20)

Ciężki sprzęt na płycie 78

Port lotniczy kojarzy się nam oczywiście z samolotami. Do tego autokary, które dowożą pasażerów i pojazdy transportujące bagaże. Ale na lotniskach ważną rolę odgrywają również ciężarówki i maszyny, trochę inne niż te, spotykane na drogach publicznych.

Czy polskie drogi są najdroższe w Europie 18

W pewnym okresie budowaliśmy dosyć drogo. To były lata 2004 – 2007. Natomiast obecnie nasze stawki są zbliżone do średniej europejskiej. Sporządziliśmy zestawienie dla dziesięciu krajów europejskich, wyliczając średnią cenę jednego kilometra autostrady. Wynosi ona 9,8 mln euro. W Polsce ta wartość to 9,6 mln euro.

spis treści

Trzy chude lata?	6
Drogi na Euro, drogi po Euro	10
Suwałki mają dość. Żądają obwodnicy	12
Czy polskie drogi są najdroższe?	18
Mało takich, którzy mogą nam dorównać	22
Rządowy koncert życzeń	26
Fotomorgana. O sprawiedliwy podział	28
Forum Transportu Drogowego platformą porozumienia.	33
Zezwolenia 2013	34
Co niesie nam ten rok?	36
Kary nie mogą być represją	40
Jak stracić dwa razy jedną ciężarówkę	42
Różowa przyszłość	44
Trzeba być upartym	48
Retro. Zielone ciężarówki	50
Wizja, strategia, misja. Dlaczego tylko w głowach?	56
Kabotaż w Niemczech	66
Pasje.Cztery metry węża	70
Przyszłoroczne nowości	72
Dakar 2013	74
Ciężki sprzęt na płycie	78
Najoszczędniejszy kierowca Europy	82

temat numeru

Trzy chude lata?

Czy mowa o kryzysie to czarowanie rzeczywistości, która nie jest taka zła, czy raczej patrzenie prawdzie prosto w oczy? Jednak od rozwiązywania tego sporu ważniejsze jest pytanie, kiedy gospodarka wyjdzie z marazmu.

Robert Przybylski

Podczas ferii na wyciągach narciarskich wokół Krynicy Zdroju nie było kolejek. Brak narciarzy zaskoczył górali, którzy tak słabego sezonu nie pamiętają. Nawet turystyka odczuwa spowolnienie gospodarcze, które GUS potrafi wyrazić cyframi. W czwartym kwartale 2012 roku, z powodu katastrofalnego spadku obrotów w budownictwie, tempo wzrostu PKB Polski spadło do zaledwie 0,7 proc. W pierwszym kwartale wzrost może być bardzo bliski zera lub nawet na minimalnym minusie, ostrzegają ekonomiści. Nic dziwnego, że maleją prognozy wzrostu polskiego PKB w 2013 roku z dwóch do 1,5 proc. Rośnie za to bezrobocie do ponad 14 proc. oraz pesymizm: wskaźnik prognostyczny koniunktury GUS w ostatnim kwartale 2012 roku spadł do – 14, gdy rok wcześniej wynosił – 5,6. Wśród 73 prezesów polskich firm ankietowanych w ostatnim kwartale 2012 roku przez firmę konsultingową PwC 36 proc. (o 4 punkty proc. mniej niż rok wcześniej) wyraziło silne przekonanie co do wzrostu przychodów swoich firm w najbliższych dwunastu miesiącach. W tym samym badaniu 26 proc. z pytanych stwierdziło, że w Polsce raczej wystąpi recesja, gdy przeciwnego zdania było 21 proc. Zarządzający obawiają się także powrotu protekcjonizmu. Spadek optymizmu i oczekiwanie pogorszenia stanu gospodarki skłoniły w ostatnich dwunastu miesiącach 33 proc. z ankietowanych do redukcji zatrudnienia.

Trudne warunki działalności przekładają się na liczbę upadłości, która w Polsce w 2012 roku wzrosła o 28 proc. w stosunku do 2011 roku, jak wynika z danych Euler Hermes. Jedynie w Portugalii wzrost był większy (43-procentowy), natomiast w Hiszpanii wyniósł 24 proc. Z raportu wynika, że spośród 914 bankructw, w branży budowlanej zamknęły się 273 firmy. Powodem bankructw była przede wszystkim utrata płynności finansowej.

Główny doradca ekonomiczny PwC prof. Witold Orłowski zauważa, że menadżerowie wielkich firm wiedzą, że idą ciężkie czasy, że najbliższe miesiące nie będą łatwe, ale widzą też szanse poprawy i nadzieje na ponowny wzrost gospodarczy.

Mimo to kierownicy polskich przedsiębiorstw są mniej optymistyczni od kolegów z innych krajów. Według badania przeprowadzonego przez PwC, w 2012 roku 26 proc. prezesów polskich firm było przekonanych, że w nadchodzących dwunastu miesiącach przychody ich firm będą rosły. W regionie Europy Środkowo-Wschodniej ten odsetek wynosił 42 proc., na całym świecie 36 proc., a tylko w Europie Zachodniej był o 4 punkty procentowe niższy.

Relatywnie młode i zarazem słabe kapitałowo polskie firmy mają inne problemy w porównaniu z podmiotami światowymi. Polscy prezesi najbardziej obawiają się niepewnego lub nieregularnego wzrostu gospodarczego (88 proc. wobec 81 proc. dla świata), 77 proc. obawia się zmiany zachowań konsumentów (49 proc. w przypadku świata), zaś 70 proc. niepokoi niestabilność rynków kapitałowych (61 proc. w przypadku świata).

Dlatego w odpowiedzi na trudności ekonomiczne firmy podejmują działania obronne. W ostatnich dwunastu miesiącach 33 proc. z badanych przez PwC polskich firm redukowało zatrudnienie, a 47 proc. zwiększało, na świecie – odpowiednio – 25 i 48 proc. W nadchodzących dwunastu miesiącach 32 proc. polskich prezesów oczekuje spadku zatrudnienia (23 proc. światowych) i 27 proc. wzrostu liczby pracujących (45 proc. dla świata).

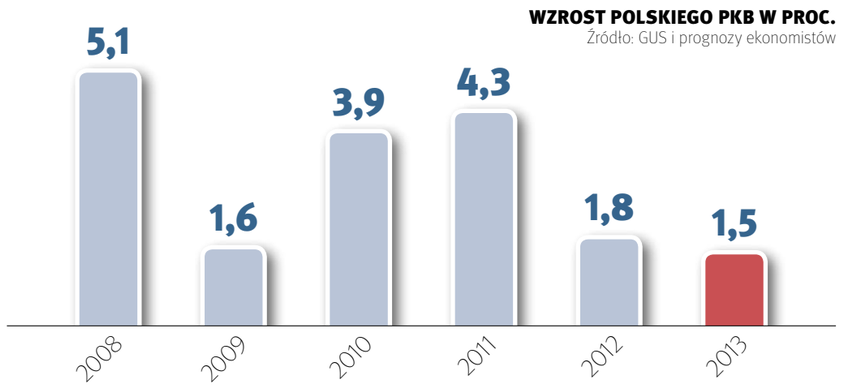
Rośnie niepewność i obawy

Zadłużone państwa Europy Zachodniej są dużą niewiadomą także dla polskiej gospodarki. Unia Europejska jest najważniejszym partnerem handlowym Polski, tam wysyłana jest większość polskiego eksportu. Zachwianie popytu za zachodnią granicą odbije się bardzo niekorzystnie na polskim eksporcie oraz przychodach działających w Polsce firm.

Tymczasem właśnie w Europie Zachodniej spowolnienie jest coraz wyraźniej odczuwalne. Klienci unikają kosztownych zakupów. Tylko w Hiszpanii na nabywców czeka ponad milion nowych mieszkań, których nikt nie zasiedlił z powodu ograniczeń kredytowych. Coraz mniej osób odwiedza dilerów samochodowych. W największym kraju Półwyspu Iberyjskiego rynek zmalał o dalsze 13 proc., do zaledwie 700 tys. aut, czyli połowy tego, co udało się sprzedać w dobrym 2007 roku. Nic nie zapowiada poprawy sytuacji, bo sprzedaż w grudniu była o 23 proc. mniejsza w stosunku do ubiegłorocznej. Niewiele lepiej jest w całej Europie. Sprzedaż aut osobowych zmalała w 2012 roku o ponad 8 proc., ale w grudniu ten spadek był dwa razy większy! Zwalniają robotników i zamykają fabryki francuscy producenci aut, redukuje zatrudnienie i zamyka zakłady Opel. Tnie zatrudnienie także Fiat i te cięcia dotyczą także polskich fabryk – w ubiegłym roku w tyskim zakładzie Fiata pracę straciło 1 450 osób. Co prawda całoroczny spadek polskiego rynku to tylko 1,4 proc., jednak grudniowe wyniki były o 22 proc. gorsze od analogicznego miesiąca 2011 roku.

Europejskie spowolnienie gospodarcze odciska piętno na transporcie. Przewoźnicy mają mniej pracy i kupują mniej ciężarówek. Według danych Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Samochodów ACEA w listopadzie sprzedaż ciężarówek zmalała w stosunku do tego samego miesiąca poprzedniego roku o 19 proc. Tym samym wyraźnie pogłębia się zapaść rynku, który w pierwszych dziewięciu miesiącach roku zmalał o 11 proc. Producenci ciężarówek tną zatrudnienie, dotyczy to nawet takich eksportowych liderów jak Volvo i Scania. Ta ostatnia firma nie przedłużyła umowy pięćdziesięciu osobom zatrudnionym na czas określony.

Niepewnie czują się także polscy przedsiębiorcy transportu drogowego. Co prawda w całym 2011 roku kupili o 1 proc. samochodów ciężarowych więcej niż w 2011 roku, ale w grudniu spadek zakupów sięgnął 23 proc.! W klasie najcięższej, pojazdów o dmc powyżej 16 ton, grudniowy spadek przekroczył 26 proc., gdy całoroczny wynik był o 3,5 proc. gorszy od uzyskanego w 2011 roku.



45 proc. prezesów uważa, że koniunktura powróci za 3 lata. W badaniu przeprowadzonym w 2011 roku zaledwie jedna trzecia uważała, że przychody ich firm poprawią się. Średnia dla całego świata wynosiła 46 proc. w 2012 roku i 47 proc. rok wcześniej.

LICZBA PRZEWOŹNIKÓW MIĘDZYNARODOWYCH ORAZ AUTOBUSÓW I CIĘŻARÓWEK

	30.04.2004	01.01.2007	01.01.2009	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2012
Przewoźnicy osobowi	1 211	2 534	3 051	3 157	3 219	3 193
Liczba autobusów	3 798	7 809	9 266	10 281	10 750	10 081
Przewoźnicy towarowi	7 642	16 311	23 278	24 895	26 418	26 614
Liczba ciężarówek	41 312	92 283	126 785	137 502	147 970	144 250

Źródło: BOTM

DŁUG PUBLICZNY I ZADŁUŻENIE FINANSÓW PUBLICZNYCH W PROC. PKB

	2010	2011	2012	2013	2014
Dług publiczny	54,8	56,4	55,5	55,8	56,1
Deficyt publiczny	7,9	5,0	3,4	3,1	3,0

Źródło: MF, KE

PIERWSZE REJESTRACJE NOWYCH SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH O DMC POWYŻEJ 3,5 t

2007	2008	2009	2010	2011	2012
22 683	20 483	6 822	10 617	17 105	16 436

Źródło: PZPM/CEP

Co prawda liczba firm trudniących się międzynarodowymi przewozami drogowymi zwiększyła się o blisko 200, jednak spadła liczba ciężarówek o 3 720, do 144 250. Spadek to zaledwie nieco ponad 2 proc. floty, ale zdarzyło się to po raz pierwszy w dwudziestoletniej historii branży.

Nie wszystko na czarno

Wiceszef Renault Carlos Tavares ostrzegł, że nie widać żadnych znaków stabilizacji, a zła sytuacja na rynku potrwa do 2018 roku. Mimo ponurych prognoz tu i ówdzie błyska promień nadziei. W Hiszpanii w listopadzie stworzono 7 592 nowe spółki, o 4,7 proc. więcej niż w tym samym miesiącu 2011 roku. Ich kapitał założycielski wyniósł 534 mln euro, o 31,8 proc. więcej niż rok wcześniej. Kapitał przeciętnej spółki przekraczał 70 tys. euro i był o 38 proc. większy niż spółek powołanych rok wcześniej. Spośród nowych podmiotów 198 należało do branży transportowo-magazynowej.

Dyrektor przewozów drogowych i kolejowych w polskiej spółce Kuehne + Nage Wojciech Sienicki w swojej firmie spodziewa się w tym roku wzrostu obrotów, lecz dla wszelkiej pewności inwestycje zostały przełożone na drugi kwartał roku. Z zaniepokojeniem ocenia, że pierwsze dwa tygodnie nie wyglądają najlepiej. – Ten okres zawsze był słaby – usprawiedliwia – ale tym razem nie czuć zbytniego optymizmu, chociaż tragedii nie widzę, raczej stagnację oraz wyczekiwanie i to niezależnie od kierunku – podsumowuje. Ekonomista Banku Pekao SA Adam Antoniak nie spodziewa się pogłębienia kryzysu i przewiduje, że spadki zatrzymają się na obecnym poziomie. Przypuszcza, że najbliższe kwartały będą na podobnym poziomie. A jaki jest ten poziom? Zygmunt Sieńko, właściciel firmy Trans-Port, która obsługuje wymianę handlową między Polską i Niemcami, zauważa, że obroty utrzymują się 20-30 proc. poniżej oczekiwanej skali. – W poprzednich latach po 5-10 stycznia ruch wzrastał do przedświątecznego poziomu. W tym roku tego nie widać. Eksport cały czas jest, natomiast wyraźnie brakuje ładunków importowych – ocenia Sieńko. Zarazem przyznaje, że klienci jego firmy, głównie z branży przemysłowej, patrzą w przyszłość optymistycznie i przewidują wzrost obrotów. Także z badania PwC wypływa podobny wniosek, bo 45 proc. prezesów uważa, że koniunktura powróci za 3 lata. W badaniu przeprowadzonym w 2011 roku zaledwie jedna trzecia uważała, że przychody ich firm poprawią się. Średnia dla całego świata wynosiła 46 proc. w 2012 roku i 47 proc. rok wcześniej.

Wiceprezes zarządu spółki Adampol Adam Byglewski nawet nie zamierza czekać trzech lat. – W branży jest dobrze, a w mojej firmie jest nawet bardzo dobrze i tak dalej będzie. Jestem cały czas w euforii po zamknięciu wyników ubiegłorocznych. Firma zarobiła 30 mln zł brutto i tylko ja uważałem rok wcześniej, że stać nas na taki wynik. Dlatego z optymizmem patrzę w przyszłość. Wozimy tylko pół miliona aut, a w całej Europie produkuje się ponad 20 mln samochodów. Nawet jeżeli z fabryk wyjedzie mniej samochodów, to my dostaniemy zlecenia, bo jesteśmy lepsi od konkurencji. To oni będą musieli pauzować, nie my. Do Rosji też wozi się coraz mniej samochodów, bo tam rośnie produkcja wewnętrzna, ale my działamy na trudnym międzynarodowym rynku i jesteśmy konkurencyjni. Dlatego z optymizmem patrzę w przyszłość. Poprzeczkę trzeba stawiać sobie wyżej i wierzyć, że damy sobie radę. Perspektywy są dobre – zapewnia Adam Byglewski. I żartem dodaje: Przecież jak co roku tyle tysięcy dziewcząt skończy 18 lat i one są takie piękne. Jak tu się martwić?

Łatwiejszy załadunek i do 10% niższe zużycie paliwa.
WSZYSTKIE NOWOŚCI znajdziesz na volvotrucks.pl/fh

NOWE VOLVO FH

VOLVO

Volvo Trucks. Driving Progress

przewoźnik nr 28
temat numeru

Drogi na Euro, drogi po Euro

Od kwietnia 2007 roku zmienił się plan realizacji infrastruktury drogowej w Polsce. A wszystko dzięki przyznaniu nam współorganizacji turnieju Euro 2012.

Klaudiusz Madeja

Wśród wielu planów i pomysłów, jakie się wtedy pojawiły, były też oczywiście ambitne projekty rozbudowy naszej sieci drogowej. Większość z nas myślała wówczas, że te piłkarskie mistrzostwa spowodują faktyczne przyspieszenie w polskim budownictwie drogowym. Wszak o sieci autostrad mówiło się już na początku lat 90. XX wieku. I tak lata mijały, a kierowcy przeżywali „drogę przez mękę", dosłownie i w przenośni.

Najpierw były zapewnienia polityków i plany budowy infrastruktury oderwane od realiów i niemożliwe do zrealizowania. Stąd późniejsze korekty, które miały urealnić nasze zamiary co do stworzenia przynajmniej namiastki podstawowego szkieletu dróg w Polsce przed czerwcem 2012 r. Następny etap tej historii, to kolejne problemy z wykonawcami. Część z nich opuściła place budowy z własnej woli, inni zostali stamtąd „wyproszeni". Nie realizowali kontraktów zgodnie z podpisanymi umowami.

W efekcie pojawiały się kolejne firmy, trwała „walka o każdy metr". Takim najbardziej spektakularnym odcinkiem był fragment autostrady A2 między Łodzią a Warszawą. Ostatecznie udało się go oddać do użytku, m.in. po „gospodarskiej wizycie" premiera i ministra transportu, którzy z pokładu helikoptera obserwowali postępujące prace. Połączenie naszej stolicy z siecią europejskich autostrad wywołało niemal euforię. Wielu kierowców robiło sobie przejażdżkę tam i z powrotem. Przy okazji potwierdziło się, że tak wcześniej wykpiwana przez niektórych „przejezdność" była bardzo dobrym i praktycznym rozwiązaniem. Podróż odbywała się bowiem bez zakłóceń. Zaś po Euro 2012 dokończono pozostałe prace.

Niestety nie wszędzie było tak pięknie. Niemal pewnikiem wydawała się, określana jako jedna z kluczowych, autostrada A4 wiodąca południową częścią kraju od granicy niemieckiej aż do granicy z Ukrainą. Mowa oczywiście o planach, ponieważ obecnie dojedziemy nią tylko do Tarnowa, a i tak nie bez przeszkód i utrudnień. Jednak na wschodnim odcinku tej trasy skumulowały się różne przypadki, które sprawiły, że nie udało się uzyskać nawet przejezdności. Złożyły się na to: trudna sytuacja gruntowa, później powódź, a także wypowiedzenie jednemu wykonawcy kontraktu za małe zaangażowanie robót po pierwszych kilku miesiącach. W efekcie Zgorzelec z Korczową autostrada A4 połączy dopiero pod koniec 2014 r.

Drugą spektakularną porażką jest nitka północ – południe. O jej całkowitym oddaniu do użytku już dawno nie mogło być mowy. Jednak wszyscy liczyli na odcinek Toruń – Stryków, przynajmniej jego przejezdność. Niestety próba oddania na Euro także się nie powiodła. W połowie realizacji firmy opuściły plac budowy. Zresztą do pełni szczęścia brakuje także odcinka Tuszyn – Pyrzowice. Aktualnie trwają dopiero prace przygotowawcze do tej inwestycji. Ostatnie wieści są takie, że nie będzie ona realizowana w ramach partnerstwa prywatno – publicznego (PPP), lecz przez GDDKiA. To ważna informacja, ponieważ całkowitą wartość prac szacuje się na 2 mld euro. Generalna Dyrekcja chce jednak rozpisać przetarg na wykonawstwo jeszcze w tym roku, bez względu na rezultat dalszych negocjacji w sprawie budżetu unijnego na lata 2014 – 2020. Dzięki temu prace mogłyby się rozpocząć wiosną przyszłego roku.

Dopiero po Euro 2012 oddano do użytku część DK nr 8 między Warszawą a Piotrkowem Trybunalskim. Ta inwestycja długo się ciągnęła, dlatego wszystkich bardzo ucieszyło jej zakończenie jesienią ubr. Niestety, ekspresowego połączenia między Poznaniem a Wrocławiem nie udało się dokończyć. Na czas została uruchomiona za to obwodnica Żyrardowa.

Cokolwiek by nie mówić, turniej Euro 2012 stanowił dodatkową motywację. Szacuje się, że tempo realizacji polskiej infrastruktury drogowej przyspieszyło o 3 do 5 lat. Z pewnością cześć budów trwałaby jeszcze dłużej. Ktoś zapyta: za jaką cenę nastąpiło to przyspieszenie? Ale pamiętajmy, że te wszystkie drogi posłużą nam teraz przez wiele lat. Kto bardziej, jak nie przewoźnicy, doceni otwarte już trasy... Na pewno warto inwestować w drogi, bo korzyści jest z tego powodu wiele.

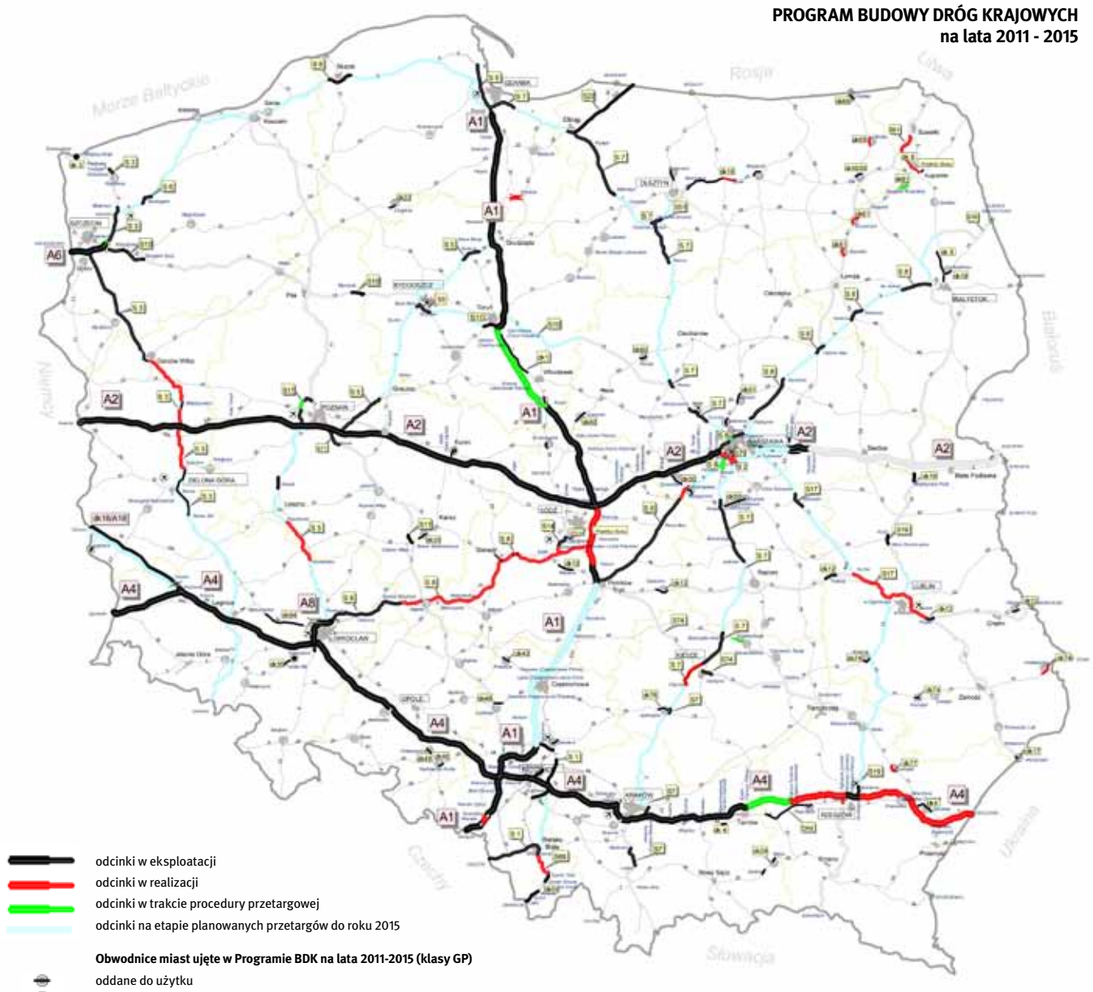
Co w 2013 roku

Do mapy zrealizowanych tras dołączymy fragment A1 między Czerniewicami a Kowalem oraz Świerklanami i Gorzyczkami. Plany GDDKiA zakładają także doprowadzenie A4 do wschodniej granicy państwa w Korczowej. W ramach tych prac ma również zostać w pełni oddany wspomniany wyżej odcinek Szarów – Tarnów. W stolicy kierowcy uzyskają połączenie Konotopy z Lotniskiem Chopina. Ta część drogi ekspresowej S2 pomoże jednak także wielu zamiejscowym, korzystającym z portu lotniczego. W pobliżu Warszawy powstanie też krótki fragment S7/S8 Opacz – Łopuszańska.

Kolejną zakończoną inwestycją będzie, podzielone na trzy etapy, połączenie Międzyrzecza z Sulechowem, będące fragmentem S3. Wreszcie powinno zostać też ukończone w pełnym standardzie połączenie Poznania z Wrocławiem trasą S5. Na S7 doczekamy się obwodnicy Kielc, podobnie jak na S17 obwodnicy Lublina. Duże inwestycje powinny zostać zakończone na drodze ekspresowej S8. Dzięki nim pojedziemy od Sycowa do miejscowości Walichnowy. Ucieszą się także mieszkańcy Podbeskidzia z odcinka S69 Bielsko Biała – Żywiec.

Ogółem Generalna Dyrekcja zapowiada na ten rok oddanie do użytku prawie 410 km autostrad i dróg ekspresowych. Jeśli te plany zostaną zrealizowane, to będziemy mieli w Polsce na koniec 2013 r. w sumie ok. 2 500 km dróg szybkiego ruchu (1 400 km autostrad i 1 100 km tras ekspresowych).

PROGRAM BUDOWY DRÓG KRAJOWYCH
na lata 2011 - 2015



odcinki w eksploatacji
odcinki w realizacji
odcinki w trakcie procedury przetargowej
odcinki na etapie planowanych przetargów do roku 2015

Obwodnice miast ujęte w Programie BDK na lata 2011-2015 (klasy GP)
oddane do użytku
w budowie
w trakcie procedury przetargowej
planowane do realizacji

wzmocnienia i przebudowy dróg krajowych
pozostałe drogi krajowe/ 1 i 2-jezdniowe
przejścia graniczne

granice województw (oddziałów GDDKiA)
miasta

Źródło: GDDKiA

Suwałki mają dość. Żądają obwodnicy

Ruch ciężarówek przez Suwałki do granicy z Litwą w Budzisku odbywa się ulicami miasta. Suwałki od lat czekają na prawdziwą obwodnicę, która wyprowadzi wielotonowe ciężarówki poza miasto. I będą czekały nadal. Minister transportu Sławomir Nowak uznał bowiem, że do końca tej dziesięciolatki Suwałki obwodnicy mieć nie muszą.

Paweł Mierzejewski

Rozmawiamy z kim się da. Nawet z ministrem Nowakiem jesteśmy gotowi spotkać się ponownie i ponownie rozmawiać, choć dzisiaj to on obwodnicy dla naszego miasta budować nie zamierza – twierdzi Czesław Renkiewicz, prezydent Suwałk z SLD.

– Zastanawiamy się też nad zablokowaniem miasta. Wtedy od razu zrobi się głośno o Suwałkach – dodaje Andrzej Chuchnowski, przewodniczący Rady Miasta Suwałki. - Nie jesteśmy przeciwko transportowi, bo tiry muszą jeździć, ale dlaczego muszą jeździć przez miasto. To jest ciągły hałas i spaliny oraz zagrożenie wypadkami dla mieszkańców.

Jak podkreśla prezydent, Suwałki nie walczą o obwodnicę tylko dla siebie. Będzie ona częścią międzynarodowej trasy z Helsinek do Lizbony, czyli częścią trasy Via Baltica.

- Unia Europejska określa ją jako I Transeuropejski Korytarz Transportowy. Cały ten tranzyt jedzie przez Suwałki do przejścia w Budzisku. To jest drugie przejście w kraju po Świecku pod względem natężenia ruchu – informuje Czesław Renkiewicz.

- Gdyby tak się stało, to będzie horror. Dlatego coś trzeba robić, trzeba namawiać naszych posłów, żeby nas wspomagali – uważa Władysław Żero, prezes białostockiego Stowarzyszenia Przewoźników Podlasia. – My, jeśli nie jeździmy, nie zarabiamy. My robimy transport i państwo powinno to uszanować, bo nasz dochód to dochód państwa.

Najpierw przez długie lata słyszeliśmy, że ciężarówki rozjeżdżają Augustów, bo dzień w dzień jedzie tam 7-8 tys. tirów. Brak reakcji kolejnych rządów co jakiś czas mieszkańcy sumowali blokadami krajowej „8”, która wiedzie przez Augustów. W 2007 roku sprawa stanęła na ostrzu noża, gdy okazało się, że budowę upragnionej obwodnicy trzeba przerwać, bo ekolodzy bronili Doliny Rospudy. Wreszcie, po kolejnych latach prac, zdołano wytyczyć nowy przebieg obwodnicy Augustowa. Jej budowa ruszyła i za rok – w 2014 roku - tranzyt zdążający drogą nr 8 do przejścia w Budzisku wreszcie ominie miasto.

I gdy jedni, czyli augustowianie wiedzą, że wkrótce przez ich miasto będą jeździły tylko samochody osobowe i autobusy, drudzy, czyli mieszkańcy Suwałk, dowiedzieli się, że im obwodnica nie jest potrzebna. No, może kiedyś, ale na pewno nie w najbliższych siedmiu latach. To trzecia obietnica dotycząca obwodnicy w Suwałkach. Pierwsza padła jeszcze w 2009 roku. Zapowiadała, że budowa obwodnicy ruszy w 2011 roku i objazd Suwałk będzie otowy w 2013 roku. Kolejną, równie pozytywną władze Suwałk usłyszały w 2010 roku. Prace nad obwodnicą Suwałk miały zakończyć się w 2013 roku. I obie łączy to, że w sferze obietnic pozostały.

- Czasem nie rozumiem decyzji władz. Chyba lepiej jest najpierw zobaczyć, którędy ludzie chodzą, a dopiero potem robić ścieżkę i cały trawnik – uważa Adam Byglewski, wiceszef Adampolu w Białymstoku, jednego z największych spedytorów samochodów, i wiceprezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce. - Czasem mam wrażenie, że lepiej by było, gdyby władza nic nie robiła, bo dzięki niektórym decyzjom jedzie w szuwary.

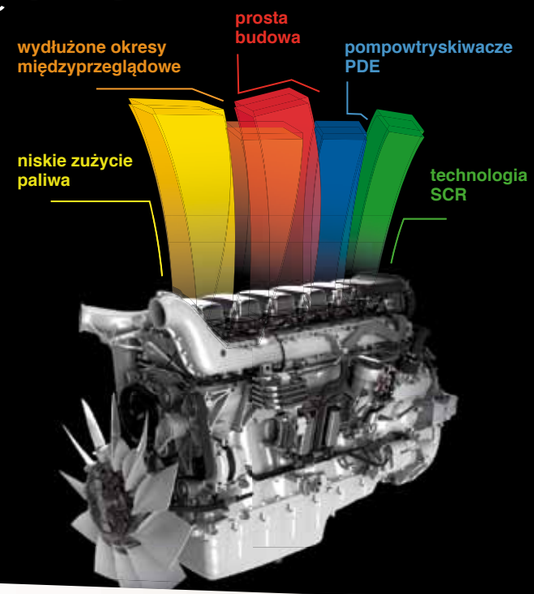
Mieszkańcy są na tyle zdesperowani, że chcą kolejnych blokad i nocnego zakazu wjazdu tirów do miasta. Prezydent Renkiewicz nie ukrywa, że rozważa takie rozwiązanie, choć widzi też jego minusy.

- Gdy zamkniemy na noc miasto dla tirów, będzie cicho i spokojnie, ale rano

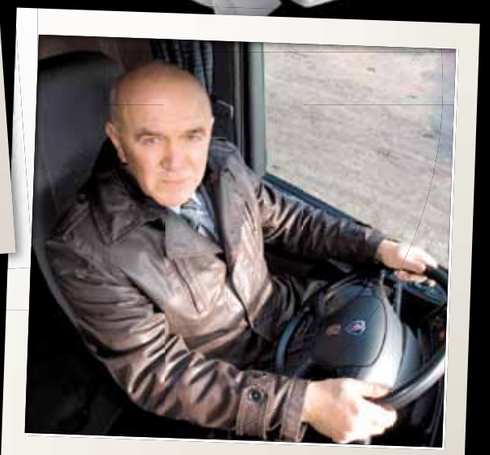
> Jak podkreśla prezydent miasta, Suwałki nie walczą o obwodnicę tylko dla siebie. Będzie ona częścią międzynarodowej trasy z Helsinek do Lizbony, czyli częścią trasy Via Baltica.

Nowe silniki Scania.
Tradycyjnie oszczędne!

Silnik z SCR jest bezawaryjny i bardzo oszczędny. Na równej drodze przy normalnej jeździe ciężarówka potrafi zejść ze spalaniem do 22 - 23 l/100 km! Ten silnik to sprawdzona konstrukcja. Jest bardzo cichy i ma wysoki moment obrotowy. Sprawia, że dużo łatwiej się jedzie, szczególnie w Polsce, gdy trzeba wyprzedzać. Bardzo dobrze współpracuje z nim skrzynia Opticruise.



Maciej Olejnik
właściciel PHU Olejnik



Władysław Jermanowski
właściciel firm Francepol i Cytropol

Nowy silnik z SCR jest sprawniejszy, dynamiczniejszy, zużywa odpowiednio mało paliwa w każdych warunkach. Powrót do układu zasilania z pompowtryskiwaczami sprawdził się. Okazał się strzałem w dziesiątkę. Silnik pracuje łagodnie, cichutko. Próbujemy pobić firmowy „rekord świata” w zużyciu paliwa. Ciężarówką z SCR łatwiej osiągnąć dobry wynik.

Marek Jakubowski
właściciel firmy Mark-Trans-Sped

45% kosztów firmy transportowej to paliwo i tylko tu jest miejsce na oszczędności. Najnowsza Scania R440 z układem SCR zeszła na trasie do Sarajewa poniżej 25 litrów.

SCANIA
www.scania.pl

zginiemy – tłumaczy obrazowo prezydent Suwałk. – Tranzyt prowadzi ulicami Utrata i Pułaskiego, czyli suwalską częścią krajowej „8”. Jeśli rano wszystkie ciężarówki wjadą do miasta, zostaniemy kompletnie zablokowani. Miasto na wiele godzin zostanie sparaliżowane.

Jak jednak zaraz dodaje prezydent (i potwierdza Andrzej Chuchnowski, szef Rady Miasta), determinacja mieszkańców Suwałk jest tak wielka, że gotowi są zaryzykować niewygodę w dojeździe do pracy, byle tylko tirów nawet przez kilka godzin nocnych w mieście nie było.

- Gdy kilka lat temu Łomża była zamknięta dla tirów, cały ruch szedł przez Białystok. W przypadku Suwałk nie ma którędy puścić ruchu. Drogą nr 8 do granicy w Budzisku można jechać tylko przez Suwałki, albo wcale. Żaden objazd nie istnieje – konkluduje Andrzej Chuchnowski.

- Rzeczywiście, w przypadku blokady Suwałk nie ma dróg krajowych, którymi można ominąć miasto – potwierdza Rafał Malinowski, rzecznik białostockiego Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. - Co zrobimy, gdy prezydent zamknie Suwałki dla tirów? Zawiadomimy sztab antykryzysowy. Łatwo się tego problemu rozwiązać nie da. Dla przewoźników może to oznaczać zupełnie inne, często dalsze trasy.

- Mam nadzieję, że Suwałki jakoś się porozumieją z ministrem. Muszą tylko chcieć rozmawiać i dopełnić wszystkich formalności – tłumaczy Władysław Żero, szef SPP. – Ja mocno naciskam na rozbudowę przejścia w Połowcach (przejście z Białorusią w pow. hajnowskim – red.), ale na razie jest tam za mała nośność, do 8 ton nacisku na oś. Ma być gotowe w czerwcu-lipcu i powinno odprawiać około 2,5 tys. ciężarówek. W takim przypadku Bobrowniki, Kuźnica i Połowce przejęłyby sporo ruchu. Trzy dobrze funkcjonujące przejścia w jakiś sposób odciążyłyby Budzisko - podkreśla.

Według Małgorzaty Zdrodowskiej, właścicielki firmy Mazdro Bis, która przewozi samochody, wielka popularność Budziska ma swoje drugie dno. – Tak duży ruch przez Budzisko to skutek tego, że kierowcy z Litwy (jak też z Łotwy i Estonii) wwożą olbrzymie, bo nielimitowane ilości taniego paliwa w zbiornikach, by nim handlować. Gdy my jedziemy z Rosji czy Białorusi nie możemy tego robić, bo obowiązuje limit 600 l. Gdy się go przekroczy, płaci się dodatkowy podatek – wyjaśnia Zdrodowska.

Gdyby objeżdżać Budzisko górą, trzeba marnować więcej czasu, co oznacza też dłuższą drogę, większe zużycie paliwa i więcej przerw w pracy, czyli per saldo mniejszy zarobek. Gdyby wszędzie nie było ograniczenia przy wwozie paliwa spoza Unii Europejskiej, obciążenie Budziska spadłoby o 50 proc., ale lobby paliwowe nie godzi się z likwidacją limitu – uważa Małgorzata Zdrodowska.

- To jest szlak naftowy z Litwy, Łotwy i Estonii – dodaje Adam Byglewski, wiceprezes ZMPD. – Polska jako jeden z nielicznych krajów Unii Europejskiej wprowadziła i przestrzega ograniczenia wwozu paliwa ze wschodu do 600 l. Tej bariery nie ma na granicy unijnych krajów, czyli na Litwie, Łotwie i w Estonii. Oni wwożą więc paliwo przez Budzisko i stąd ten wielki ruch.

Obwodnica Suwałk wypadła z planu, bo minister transportu Sławomir Nowak zmodyfikował listę kluczowych inwestycji drogowych przewidzianych na lata 2014-2020. Ten sam minister Nowak, który jeszcze niedawno uważał, że obwodnice są potrzebne i trzeba je budować, a jedynym słusznym kryterium budowy jest obciążenie ruchem. Najwyraźniej teraz 8 tysięcy ciężarówek na dobę to za mało, żeby budowa obwodnicy Suwałk stała się priorytetem. Rzecz w tym, że nie wiadomo, ile ciężarówek na dobę wystarczy ministrowi, by uznał, że suwalczanie mają prawo żyć bez ustawicznego hałasu, spalin i zwiększonego zagrożenia wypadkami.

Gdy poszukać trochę dokładniej w prasie i internecie, można trafić na wypowiedzi ludzi Platformy Obywatelskiej, z których wynika, że priorytet jest wtedy, gdy przez dane miejsce przejeżdża 20 tys. samochodów ciężarowych na dobę. Zgodnie z taką kwalifikacją, by znaleźć zrozumienie u ministra Nowaka, Suwałki musiałyby ściągnąć co najmniej drugie 8 tys. tirów, a jeszcze lepiej 10 tys. Bez tego na obwodnicę w najbliższym dziesięcioleciu nie ma szans.

- Decyzja ministerstwa transportu o wstrzymaniu naszej obwodnicy to nie jest specjalne zaskoczenie. Tę obojętność rządzących czujemy od 30 lat – twierdzi prezydent Renkiewicz. – Rozmowy i pisma dawały pewność, że w latach 2014-2020 będzie budowana obwodnica. Zapewniał o tym najpierw minister Grabarczyk i wiceminister Stępień. Teraz minister Nowak zapewnił mnie, że obwodnicy nie będzie, bo nie ma pieniędzy. Trzeba natomiast budować autostrady i drogi ekspresowe. Zresztą Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad mówi to samo.

Zgodnie z planami w 2014 roku Augustów będzie miał swoją obwodnicę, która dotrze do rogatek Suwałk. Dalej trasa ta powinna się łączyć z przyszłą obwodnicą Suwałk.

- Żeby nie kończyła się w kartoflisku wymyślono, że trzeba skierować ruch na drogę powiatową nr 1148B i potem dalej na krajową nr 8 przez miasto. Ta pierwsza to jest liczący ponad dwa kilometry łącznik, którym zarządzam jako prezydent miasta – wyjaśnia „Przewoźnikowi” swój plan Czesław Renkiewicz. – To ja będę musiał dać zgodę na budowę tego łącznika. Szef GDDKiA już wie, że ja tej zgody nie podpiszę.

Prezydent Suwałk ze złożeniem podpisu będzie się wstrzymywał dopóty, dopóki nie będzie znany termin budowy obwodnicy jego miasta.

- Inaczej obwodnica Augustowa skończy się w polu – prezydent Suwałk jest stanowczy. – Może w ten sposób minister Sławomir Nowak zrozumie, że nasza obwodnica to jednak priorytet. Że priorytety ministerstwa powinny uwzględniać priorytety mieszkańców.

> I gdy jedni, czyli augustowianie wiedzą, że wkrótce przez ich miasto będą jeździły tylko samochody osobowe i autobusy, drudzy, czyli mieszkańcy Suwałk, dowiedzieli się, że im obwodnica nie jest potrzebna.

WSZYSTKIE DROGI PROWADZĄ DO KIELC!

21-24.05.2013, Kielce

TargiKielce
EXHIBITION & CONGRESS CENTRE

AUTOSTRADA-POLSKA

II SALON KRUSZYW
organizowany przy współpracy
INSTYTUTU MECHANIZACJI BUDOWNICTWA I GÓRNICTWA SKALNEGO

MASZBUD

TRAFFIC-EXPO-TIL

ROTRA

WSPÓŁPRACA

Instytut Badawczy Dróg i Mostów
www.ibdim.edu.pl

Konferencje towarzyszące targom

- 21 maja - Innowacyjne Technologie Wykonywania i monitorowania drogowych budowli ziemnych - na przykładzie autostrady A1 - odcinek Pyrzowice - Piekary - Maciejów. Organizator IBDiM
- 21 maja Przyszłość dróg zależy od Ciebie - nie myśl szablonowo. Organizator BLL
- 22 maja Debata w ramach Salonu Kruszyw Kruszywa alternatywne - za i przeciw. Organizator IMBiGS
- 22 maja Zamówienia publiczne w drogownictwie. Organizator OIGD
- 22 maja Wykorzystaj w trakcie, nie żałuj po fakcie. Sprzedaż - równa czy wyboista droga do sukcesów w naszej branży. Organizatorzy: BLL i SANDLER TRAINING
- 22 maja Identyfikacja i Ważenie Pojazdów Przeciążonych. Organizator IBDiM
- 23 maja Debata Drogi samorządowe a instrumenty PPP w polskiej infrastrukturze drogowej - zarządzanie i organizacja, PPP, potrzeby i nakłady, finansowanie i projektowanie dróg samorządowych w Polsce. Organizatorzy: TOR i RynekInfrastruktury.pl
- 23 maja ·Bezpieczeństwo techniczne maszyn budowlanych i żurawi. Organizator PIMB

Informacje o targach:
Dyrektor Grupy Projektów - Bogusława Grzechowska
tel. 41 365 12 10, fax 365 14 26, e-mail: autostrada@targikielce.pl

www.autostrada-polska.pl

Patronat medialny:

Jak powiedział, tak zrobił. Niedługo po naszej rozmowie prezydent Suwałk ogłosił, że zgody na budowę łącznika nie da.

Renkiewicz jest zdeterminowany, tak jak i suwalscy radni (bez względu na opcję), a jeszcze bardziej mieszkańcy. Ludzie zazdroszczą augustowianom, że swoją obwodnicę już mają, choć to miasto dużo mniejsze niż Suwałki. Osiedle Północ, przez które jeżdżą tiry, to typowa sypialnia. Mieszka tam 40 tys. ludzi, czyli dużo więcej niż w całym mieście na Nettą.

W dodatku burmistrz Augustowa Kazimierz Kożuchowski zaofiarował się na mediatora, ale jako mediator błysnąć nie zdążył. Prezydent Suwałk dość szybko odpowiedział mu listem, w którym czytamy m.in., że Czesław Renkiewicz nic nie ma przeciwko budowie obwodnicy Augustowa, bo chodzi mu o budowę obwodnicy Suwałk. On jako prezydent musi działać na rzecz mieszkańców Suwałk i w tym co robi musi kierować się ich dobrem. Dlatego interesuje go jak najszybsza budowa obwodnicy Suwałk.

„(...) Pragnę zapewnić Pana Burmistrza, iż suwalski samorząd popiera budowę obwodnicy Augustowa i w żaden sposób nie jest przeciwny tej strategicznej i długo oczekiwanej przez mieszkańców Augustowa inwestycji. Liczę na zrozumienie, a także wsparcie Pana Burmistrza w podejmowanych przeze mnie działaniach, mających na celu doprowadzenie do jak najszybszej budowy obwodnicy Suwałk, która wraz z obwodnicą Augustowa w znacznym stopniu usprawni komunikację drogową w północno-wschodniej Polsce i poprawi bezpieczeństwo mieszkańców naszych miast (...)".

- Chcemy zwrócić uwagę Warszawy na nasz problem, bo ona żyje na innej planecie – kwituje zamieszanie wokół obwodnicy Stanisław Kuligowski, przewodniczący Społecznego Komitetu Wspierania Budowy Obwodnicy Suwałk. – Przecież to jest jak sen pijanego architekta. Niby wszyscy się cieszą, bo ma powstawać Via Baltica, ale jak ma powstać, skoro obwodnic nie buduje się tam, gdzie trzeba, lecz tam, gdzie ich ludzie nie potrzebują i nie chcą, jak w przypadku Bargłowa. Ja rozumiem, że Augustów był głośny i medialny, ale Suwałki są większe.

Jego zdaniem, jeśli chce się dobrze chronić ludzi, trzeba to robić kompleksowo. Jeżeli więc powstaje obwodnica w Augustowie, to generujące większy ruch tirów i leżące przy tej samej trasie sąsiednie Suwałki też powinny mieć obwodnicę. Wtedy ruch ciężarówek odbywa się poza obydwoma miastami.

- Tymczasem, gdy zajechaliśmy do Sejmu z 16 tysiącami podpisów suwalczan popierających potrzebę budowy obwodnicy, marszałek Kopacz najbardziej ucieszyła się, że przywieźliśmy jej ładne róże, a nie kamienie. Potraktowaliśmy rzecz poważnie i chcieliśmy rozmawiać, ale... Szkoda słów – konstatuje smutno szef komitetu poparcia dla obwodnicy.

Nie wyklucza jednak, że należący do komitetu ludzie, widząc brak zainteresowania władz sprawą obwodnicy, mogą „wyjść z nerw" i wtedy stanie się coś, co na pewno nie będzie wizytą z różami. Można na przykład zablokować na noc dwa ronda.

- Ratunkiem może być pomoc naszych wschodnich sąsiadów, Litwy, Łotwy czy Estonii, które być może poprą działania władz Suwałk. Liczymy także na rozmowy z unijnym komisarzem ds. transportu, który jest Estończykiem – zauważa prezydent Renkiewicz.

Żeby pokazać, że obwodnica Suwałk nie jest tylko sprawą lokalną, w połowie stycznia krytyką ministra transportu zajął się też kolega partyjny prezydenta Suwałk, sekretarz generalny SLD Krzysztof Gawkowski. Zrobił to nieco okrężnym ruchem, dezawuując rządowy program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

– Rząd najpierw powinien zbudować drogi, a później stawiać radary. Minister Nowak od wielu tygodni próbuje przekonać Polaków do słuszności tezy, że radary są Polsce potrzebne. Ja bym starał się przekonać pana ministra Nowaka do tezy, że w Polsce potrzebne są dobre drogi, a później radary – mówił Gawkowski podczas konferencji w Suwałkach.

Polityk SLD zaapelował do ministra, by „się opamiętał" i przyjechał do Suwałk, najlepiej w czasie lekkiej śnieżycy, by porozmawiać o polityce radarowej i drogowej w Polsce.

- Obwodnica Suwałk jest sprawą kluczową dla regionu, a jak wiemy - została odroczona. Nie możemy tego tematu odpuścić i nie realizować tego przedsięwzięcia, które jest ważne nie tylko z perspektywy kilkudziesięciu tysięcy mieszkańców Suwałk, ale setek tysięcy ludzi, którzy jeżdżą tą drogą – powiedział sekretarz Gawkowski.

Dodajmy, że na przełomie lutego i marca eurodeputowany SLD Bogusław Liberadzki też chce o obwodnicy Suwałk rozmawiać z komisarzem UE ds. transportu. Będzie go namawiał, by obwodnicę wpisać do Europejskiego Funduszu Infrastrukturalnego.

Z kolei 25 stycznia kolejny ruch wykonał prezydent Suwałk. Wtedy to tłumy mieszkańców oglądały wyłożoną w sali nr 26 tamtejszego magistratu „Koncepcję programową budowy obwodnicy Suwałk w ciągu drogi ekspresowej S-61 na odcinku od węzła Suwałki Południe do włączenia do istniejącej drogi krajowej 8 w miejscowości Szwajcaria" (odnośnie dróg serwisowych, dojazdowych oraz skomunikowania nieruchomości i gruntów).

Zebranych powitał prezydent Czesław Renkiewicz i poprosił o wnikliwe zapoznanie się z koncepcją budowy obwodnicy i zgłaszanie uwag, najpóźniej w ciągu tygodnia, do Zarządu Dróg i Zieleni w Suwałkach. Gdy powstanie projekt techniczny budowy obwodnicy, wprowadzanie jakichkolwiek zmian będzie prawie niemożliwe.

Jak się dowiedzieliśmy, Zarząd Dróg i Zieleni w Suwałkach wniósł prawie 20 uwag do koncepcji obwodnicy (chodzi m.in. o tzw. drogi techniczne od strony miasta i o lokalizację sieci wodociągowej poza nawierzchnią dróg technicznych). ZDZ zwrócił też uwagę na znaczne oddalenie dróg technicznych od obwodnicy, co znacznie zwiększa teren, jaki trzeba wykupić.

W sprawie suwalskiej obwodnicy dominuje dziś kolor czarny. Jaśniej zrobi się pewnie przed kolejnymi wyborami. Wtedy do Suwałk przyjedzie pewnie i premier, i jakiś marszałek z posłem, i 186 innych "oficjeli" Platformy, i nawet sam minister Nowak, albo i sam prezydent przypadkiem wpadnie na zakupy. Za kilka lat...

Dziś jedno jest pewne. Budowa obwodnicy Suwałk – która miała być gotowa w 2013 roku lub ostatecznie ruszyć najpóźniej w 2014 roku - została przełożona na bliżej nieokreślony termin, o którym więksi pesymiści mówią, że „na święty nigdy". Trochę mniejsi pesymiści uważają, że o kilkanaście lat. Kilkanaście lat, podczas których codziennie przez centrum miasta będzie przejeżdżało 8 tysięcy ciężarówek.

eurowag
payment solution on the road

Ecotaxe 2013

Przygotuj się już teraz
i zarezerwuj urządzenie
z Eurowag.

W lipcu 2013r. we Francji zostanie wprowadzony ogólnokrajowy podatek ekologiczny, który będzie dotyczył wszystkich francuskich i zagranicznych pojazdów o ładowności ponad 3,5 tony.

Płatność podatku Ecotaxe poprzez Eurowag przyniesie Państwu następujące korzyści:
- dostarczenie na czas urządzeń Ecotaxe, umożliwiających jednocześnie opłacanie opłat drogowych we Francji i Hiszpanii;
- najkorzystniejsze stawki;
- możliwość śledzenia wszystkich transakcji za pomocą zestawień on-line.

Wszyscy, którzy zostaną zarejestrowani w systemie Ecotaxe na zasadach płatności odroczonej post-pay, uzyskają dodatkowo rabat w wysokości 10 % od wyjeżdżonej opłaty drogowej.

Zarezerwuj urządzenie na www.eurowag.com

Tel.: +420 233 555 111

Czy polskie drogi są najdroższe?

Z Tomaszem Rudnickim, zastępcą Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad ds. Inwestycji rozmawia Klaudiusz Madeja

Panie Dyrektorze, jak tworzony jest kosztorys budowy poszczególnych odcinków dróg, który widnieje w warunkach przetargów rozpisywanych przez Generalną Dyrekcję?

Najpierw wykonuje się studium techniczo-ekonomiczno–środowiskowe, na którego podstawie wybierany jest konkretny wariant przebiegu drogi. Takich wariantów czasem jest nawet trzydzieści. Spośród nich wybieramy ten, który jest wykonalny technicznie, najbardziej opłacalny i najmniej szkodzący środowisku. Wybrany wariant jest rekomendowany do decyzji środowiskowej. To jest ważny element, bo mówi o przebiegu drogi, co decyduje o pierwszym wyborze kosztów. Stąd biorą się tak zwane koszty wskaźnikowe. Bierzemy sumę kosztów dla dróg ekspresowych lub autostrad wybudowanych w podobnym terenie, liczbę obiektów, średnią cenę za obiekt, średnią cenę za wzmocnienie, za przepusty. Na podstawie tych wskaźników powstaje pierwsza szacunkowa wartość, stanowiąca ważny element procesu tworzenia kosztorysu. Następnie projektant wykonuje zlecenia, geologiczne projekty, budowlane i wykonawcze. Tym samym zbliża się do ostatecznego oszacowania kosztu budowy. Zna bowiem sposób posadowienia obiektów, ich rozpiętości, parametry drogi, liczbę węzłów drogowych, które mają duży wpływ na koszt danego odcinka. O ostatecznej cenie stanowi również rodzaj podłoża. Bo w jednym miejscu wystarczy wymienić grunt na przykład na metr głębokości, w innym konieczna jest wymiana na głębokości kilku metrów. Bywa, że trzeba kopać na sześć metrów. Inną kwestią jest gęsto zaludniony teren, dla którego zachodzi potrzeba dokonywania wymiany gruntu, np. torfu, konieczność wykupu nieruchomości, ich późniejszego wyburzenia. Ceny tych nieruchomości znacznie się różnią w zależności od regionu. Suma wymienionych elementów plus ukształtowanie terenu jest podstawą do ostatecznego sporządzenia kosztorysu inwestorskiego. Tworzy go projektant i zgodnie z prawem bierze pod uwagę ceny z przetargów z ostatnich dwóch, trzech lat.

W tym miejscu przytoczę powtarzaną czasem opinię, że polskie drogi są najdroższe w Europie. Czy to prawda?

Istotnie, w pewnym okresie budowaliśmy dosyć drogo. To były lata 2004 – 2007. Natomiast obecnie nasze stawki są zbliżone do średniej europejskiej. Sporządziliśmy zestawienie dla dziesięciu krajów europejskich, wyliczając średnią cenę jednego kilometra autostrady. Wynosi ona 9,8 mln euro. W Polsce ta wartość to 9,6 mln euro. Przy czym 9,6 mln euro jest realną, średnią ceną wynikającą z podpisanych umów z wykonawcami, a nie kosztorysem inwestorskim. Są oczywiście takie kraje, jak Austria, gdzie cena za kilometr dochodzi nawet do 100 mln euro, ale to są miejsca, gdzie trzeba na przykład drążyć tunele, wykonywać trudne technicznie elementy. Inny przykład: 3,2 km obwodnicy Berlina kosztowało ponad 420 mln euro, czyli 131 mln euro za kilometr. Ale mamy też Bułgarię, która kilometr buduje za 2 mln euro. My plasujemy się gdzieś pośrodku.

Niektórzy z wykonawców zarzucają Wam złe sporządzanie planów budowy, wskutek czego później pojawiają się dodatkowe koszty...

Nie pamiętam, aby taka sytuacja miała kiedyś miejsce. Jestem w GDDKiA odpowiedzialny za 133 kontrakty, to naprawdę dużo. Pamiętam może dwa przypadki, gdzie nie był doprecyzowany jakiś element, który trzeba było później poprawiać. Z zasady jednak nasze projekty są takie, że większe różnice się nie zdarzają. Jeśli natomiast zdarzy się, że np. projektant robił odwierty co sto metrów, natomiast wykonawca pośrodku tego dystansu znajdzie jakiś nieujęty wcześniej w projekcie element, sposoby rozwiązań są w procedurze kontraktowej. Wykonawca zgłasza zaistniałą sytuację, a my, nigdy nie unikając takich wniosków, w uzasadnionych przypadkach je akceptujemy. Zawsze natomiast odrzucamy roszczenie, gdy wykonawca wygra przetarg, proponując określoną technologię i cenę, podpisuje umowę, a później chce zmieniać jej warunki z materiałami i surowcami włącznie. Na takie warunki nie możemy przystać. Posługujemy się prostą, znaną wszystkim wykonawcom zasadą: droga ma być wybudowana w określonym czasie, za ustaloną cenę, którą sam wykonawca zaproponował, i zgodnie z projektem. To trzy bardzo proste reguły. Niestety czasem zaskakują wykonawców...

Mówiliśmy o kosztach stałych, wyliczonych na podstawie wielu czynników. A jak w takim razie ma się do kosztów budowy dróg światowa koniunktura gospodarcza?

To ciekawy element tej układanki. Na dwóch kontraktach wprowadziliśmy waloryzację, czyli zmianę ceny za ich wykonanie w miarę upływu czasu. To były dwa odcinki A4. I okazało się, że po prawie trzech latach waloryzacji, opartej o aktualizowane co kwartał wskaźniki GUS, wartość kontraktu wzrosła o nie więcej niż jeden procent. Owszem, ceny asfaltu, stali, betonu i piasku poszły w górę. Ale jednocześnie ceny urządzeń elektrycznych, wyposażenia, robocizny i innych elementów spadły. GUS tworzy ocenę wskaźnikową zmiany cen jednostkowych w oparciu o ankietę wysyłaną do wszystkich przedsiębiorców budowlanych. Oni sami ją wypełniają, wpisując, po jakich cenach i gdzie kupują. Do tego dochodzą ceny producentów i hurtowni. Wskaźnik jest więc bardzo miarodajny.

Inny przykład: ceny asfaltu. Zwróciliśmy się do producentów z pytaniem, jak kształtowała się cena tego surowca od 2000 do 2010 roku? Okazało się, że rośnie dość regularnie każdego roku o 20 – 25 procent. Każdy profesjonalny wykonawca mógł więc z dużym prawdopodobieństwem przewidzieć zmiany cen asfaltu, a nie później narzekać, jak go to zaskoczyło. To jest zarządzanie ryzykiem.

Poza tym mieliśmy w ostatnim czasie do czynienia z boomem inwestycyjnym. Wiadomo, że w takim czasie ceny materiałów i surowców rosną ze względu na duży popyt. Nie trzeba być ekonomistą, aby taką sytuację przewidzieć. I odwrotnie, gdy koniunktura maleje, sprzedawcy maksymalnie obniżają ceny. To jest podstawowa, szkolna wiedza. Profesjonalne firmy muszą umieć właściwie oceniać ryzyko, jakie może wystąpić podczas realizacji dużego kontraktu.

W takim razie, co konkretnie robiły źle te firmy, że tak fatalnie zakończył się dla nich udział w realizacji inwestycji drogowych? Często słyszymy utyskiwania, że „źle wyszły na współpracy z państwowym zleceniodawcą”...

Na wspomnianych 133 kontraktach tylko w ośmiu przypadkach odstąpiliśmy od umów z wykonawcami. Można zapytać, czy to jest duża skala. Statystycznie na pewno nie, bo to tylko sześć procent, ale oczywiście problem jest. Przyznaję, jako doświadczony inżynier, że zaskoczyła nas skala zjawiska kłopotów przedsiębiorstw na rynku budowlanym. Moim zdaniem cześć dużych wykonawców założyło, że zrobi sobie swego rodzaju poduszkę bezpieczeństwa kosztem swoich podwykonawców - małych i średnich przedsiębiorstw. Około 1 100 firm nie dostało od nich pieniędzy. Do dzisiaj GDDKiA wypłaciła około pół miliarda złotych, choć wcześniej te pieniądze otrzymali główni wykonawcy kontraktów. Teraz dochodzimy zwrotu tych środków od około trzydziestu firm.

Tylko że głównym problemem podczas realizacji inwestycji, a widzimy to z doświadczenia ostatnich lat, jest brak mobilizacji wykonawcy w czasie pierwszych 6 – 8 miesięcy trwania kontraktu. My dla każdej inwestycji prowadzimy analizę harmonogramu czasowego, rzeczowego i finansowego. Dodajmy - zaproponowanego przez samego wykonawcę. Tymczasem niektórzy wykonawcy przez kilka początkowych miesięcy dopiero poszukują materiałów, maszyn i podwykonawców. Bywało, że w tym okresie na budowie nie działo się nic. A przypomnę, że miesiąc po podpisaniu umowy wykonawca ma obowiązek pokazać swój harmonogram wykonania rzeczowego i finansowego. Podkreślam swój. A my na jego podstawie zabezpieczamy środki finansowe na zapłatę za wykonane etapy robót. Tymczasem zdarzało się, że po sześciu miesiącach stopień zaawansowania robót zamiast 30 procent, był na poziomie kilku procent. Ten stracony na początku czas odbijał się negatywnie na wyniku finansowym w następnych miesiącach trwania kontraktu. Wykonawca musiał bardzo mocno zwiększyć tempo, aby dotrzymać ostatecznego terminu, co niestety nie zawsze się udawało.

Drugim elementem jest brak dokładnego zapoznania się z projektem, co niejednokrotnie podczas spotkań z wykonawcami miałem możliwość zaobserwować. Nie przywiązują oni uwagi do dokładnej analizy dokumentów przetargowych. Podczas realizacji znajdują w warunkach wykonania inwestycji rzeczy, o których jak twierdzą, wcześniej nie wiedzieli, a przecież złożyli ofertę w przetargu i podpisali kontrakt, po dokładnym zapoznaniu się z projektem, warunkami umowy, mając na to kilka miesięcy.

Chcę jednak podkreślić, że te uwagi nie dotyczą wszystkich podmiotów. Chodzi może o 10 – 15 procent. Ogromna większość firm zrealizowała zlecone inwestycje w terminie, zgodnie z projektem i w kwocie kosztorysowej. Mamy przykłady choćby z okresu przed turniejem EURO 2012, gdy podmioty weszły na pozostawione odcinki, opanowały sytuację i po prostu zabrały się do pracy. Dzięki temu powstało między innymi autostradowe połączenie Warszawy z Łodzią, obwodnica Mińska Mazowieckiego, połączenie Wrocławia z Sycowem czy obwodnica Zambrowa i Wiśniewa.

Wiele przedsiębiorstw budowlanych nadal skarży się, że owszem, płacicie szybko, ale ciężko dojść do tego momentu, gdy prace są przez Was odebrane...

Powiem przewrotnie, że jest dokładnie odwrotnie. Żeby „sprzedać” dany odcinek, musi być po pierwsze wykonana praca, po drugie udokumentowana obmiarem geodezyjnym. Jeśli przykładowo ktoś chce, aby inżynier kontraktu zatwierdził 100 tys. metrów sześciennych nasypu, to inżynier kontraktu musi mieć pewność, że to jest sto tysięcy, a nie osiemdziesiąt. Jeżeli ma być 1 000 m betonu, to musi potwierdzić, że tam dokładnie tyle jest. Wydajemy publiczne pieniądze i to, za co płacimy, powinno być dokładnie udokumentowane. I przebadane przez laboratoria GDDKiA.

Wykonawca składa świadectwo przejściowe płatności z dołączonym obmiarem i wynikami badań, z których wynika, że wszystkie parametry zostały dotrzymane i potwierdzo-

ne przez własnych geodetów. Zdarza się, że inżynier nie potwierdza wykonanych zadań, a wykonawca składa niekompletną dokumentację. Czasem części dokumentów nie dostarczyli mu podwykonawcy. Dlatego, by przyspieszyć płatności, ponad rok temu postanowiliśmy wypłacać nawet do 80 procent całej kwoty i dawać dodatkowo miesiąc na uzupełnienie brakujących dokumentów.

Przy okazji płatności wychodzi na jaw pewien proceder. Duże przedsiębiorstwa obciążają mianowicie swoich podwykonawców szeregiem kar umownych. Na przykład jeden procent kontraktu za każdy dzień spóźnienia lub dziesięć procent za niedotrzymanie terminu lub braki w dokumentacji. Przekonaliśmy się, że często ci mali podwykonawcy dostają za swoją pracę tylko połowę wynagrodzenia. A ich zleceniodawca tłumaczy się, że Generalna Dyrekcja mu nie zapłaciła. Ujawniliśmy takie sytuacje przy ostatnich głośnych problemach z płatnościami. Trzeba powiedzieć, że ci mali podwykonawcy przeważnie dobrze wykonują swoje zadanie. Co więcej, większość robót na budowach realizują faktycznie podwykonawcy, a nie największe przedsiębiorstwa. Zaledwie cztery, pięć dużych firm ma zaplecze pozwalające im samodzielnie prowadzić roboty.

Wykonawcy najpierw domagali się przetargów twierdząc, że ich maszyny stoją pod parą i czekają, by wyjechać na place budów. A gdy przyszło co do czego, okazało się, że nic nie czekało i nie stało. Ba, na niektórych odcinkach można by powiedzieć... wiało nudą.

- **Podczas Polskiego Kongresu Drogowego padła propozycja spotkania obu stron i podjęcia działań zmierzających do poprawy współpracy na linii inwestor - wykonawca. Jak dotąd nie ma żadnych wymiernych efektów.**

Pracuję w Generalnej Dyrekcji od czterech i pół roku. Nigdy nie było takiej sytuacji, byśmy komuś odmówili spotkania. Praktycznie nie ma dnia, abyśmy nie spotykali się z wykonawcami. Natomiast często bywa tak, że firmy budowlane przychodzą pojedynczo i rozmawiają tylko o własnej sprawie, o swoim kontrakcie. Zdarzało się, że spotykaliśmy się na większych forach, takich jak kongresy, konferencje. Niestety, tam branża nie mówiła jednym językiem. Nawet organizacje mówią innym głosem. Polski Związek Pracodawców Budownictwa chce usunięcia z przepisów kryterium ceny. Jednak podczas konkretnych rozmów zmieniali zdanie i twierdzili, że kryterium ceny jest najlepszym rozwiązaniem, ale trzeba prowadzić prekwalifikacje. Gdy zapytaliśmy, jak one miałyby wyglądać, usłyszeliśmy o pięciu firmach wybieranych według kryteriów podanych przez związek. Sprzeciwia się temu Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa. Ta organizacja twierdzi, że te pięć firm zleci później dwustu ich członkom podwykonawstwo. Dlatego protestuje, ponieważ jej zdaniem wszyscy powinni mieć prawo uczestnictwa w przetargach.

Mieliśmy spotkania ze wszystkimi organizacjami branżowymi. Z inicjatywy Generalnej Dyrekcji powołaliśmy cztery zespoły robocze, ponieważ najwięcej kwestii spornych tkwi w szczegółach. Te mieszane grupy zajmują się całym cyklem, począwszy od prac projektowych, przez wykonawstwo, po nadzór włącznie. Czekamy na efekty tych spotkań. Jesteśmy otwarci na zmiany w umowach, które wykonawcy uważają za złe. Takie modyfikacje były już wielokrotnie przeprowadzane. Jedynym nieprzekraczalnym warunkiem jest to, że nie mogą one naruszyć interesu Skarbu Państwa.

- **Ostatnio pojawił się pomysł premiowania wykonawców za szybsze oddawanie inwestycji. Wcześniej minister finansów nie wyrażał na to zgody. Co się zmieniło w Waszym podejściu do tej sprawy? Jakie są szanse na akceptację tego pomysłu?**

Wystąpiliśmy z takim wnioskiem do ministra transportu, a minister TBiGM, popierając nasz wniosek, przekazał pismo do ministra finansów. Przedstawiliśmy analizy i czekamy na odpowiedź. Uważamy bowiem, że jest to wartość dodana, która funkcjonuje już w wielu krajach. Polega to na oszacowaniu tak zwanego kosztu ekonomiczno-społecznego. Wylicza się straty czasu, eksploatacji, koszty wypadków i utrudnień oraz koszty ochrony środowiska. Każde szybsze oddanie nowej lub remontowanej drogi do użytku stanowi wartość dodaną dla całego kraju, dla mieszkańców i użytkowników dróg w danym regionie. Obrazowym przykładem może być np. wyłączenie lub brak mostu. Wszyscy muszą jeździć objazdem. Taki dodatkowy koszt czasu jest ewidentną stratą. Są odpowiednie wzory na jego określenie. Ten koszt to także pobór myta na danym odcinku. W tym przypadku można oszacować kwotę, jaką traci państwo w czasie budowy lub remontu za nieterminowe oddanie inwestycji.

Oczywiście ta premia dla wykonawcy nie może przekraczać spodziewanych korzyści z powodu wcześniejszego oddania do eksploatacji jakiegoś odcinka. Dlatego już w kontrakcie będzie dokładnie określona wysokość i zasady przyznania tego bonusu wykonawcy.

- **Czy aby szybciej nie będzie oznaczało gorzej lub „po łebkach"? Kiedyś już mieliśmy pospieszne oddawanie inwestycji na potrzeby świąt państwowych lub rocznic...**

Wielu wykonawców pokazało, że są w stanie budować dobrze i szybko. Obalony został mit pełzających inwestycji. A co do jakości, to jej gwarantem jest bieżąca kontrola. Gdy z początkiem 2010 roku wprowadziliśmy ścisły monitoring jakości, na siedemset analiz wykonywanych w miesiącu 40 procent wyników było niezgodnych z wymaganiem. Teraz wykonujemy osiem tysięcy analiz w ciągu miesiąca, a odsetek złych wynosi 15 procent. Postęp jest widoczny, choć od razu trzeba zaznaczyć, że to kosztuje. Jednak ten koszt się zwraca w postaci unikania późniejszych poprawek, które wykonawców sporo kosztują, także w wymiarze opisanym wyżej. Według nowych szacunków to jest nawet 600 mln złotych.

- **Rozmawiamy o budowie dróg, więc na koniec zapytam, czy jest Pan zadowolony z obecnego stanu zaawansowania prac i tego, co już mamy w eksploatacji?**

Moja ocena to czwórka. Jeśli popatrzeć na całkowitą długość nowych dróg, ta w ciągu ostatnich pięciu lat wzrosła o 150 procent. Dziś mamy prawie 2 500 km dróg szybkiego ruchu, podczas gdy w 2007 r. było ich nieco ponad 1 000 km. Natomiast plan rzeczowy wykonaliśmy w około 70 procentach, a ja byłbym zadowolony, gdyby to było co najmniej 90 procent. Dlatego tylko czwórka...

POŚREDNICTWO WIZOWE

WIZY

Oszczędzamy Twój czas

Pośrednictwo w uzyskaniu wiz do:
* Federacji Rosyjskiej, Republiki Białoruskiej

Pośrednictwo w uzyskaniu ubezpieczeń zdrowotnych dla kierowców zawodowych do krajów:
* Federacji Rosyjskiej, Republiki Białoruskiej, Turcji

Zaświadczenia wizowe do:
* Federacji Rosyjskiej, Republiki Białoruskiej, Kazachstanu, Turcji, Uzbekistanu

Więcej na ***www.uslugi.zmpd.pl***

OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

tel. 22 536 10 05
tel. 22 536 10 52
fax 22 536 10 09
www.uslugi.zmpd.pl

1957 ZMPD

Mało takich, którzy mogą nam dorównać

Panie Prezesie, czym się będzie różnił niedawno rozpoczęty rok od poprzednich miesięcy?

Rok 2012 był szczególny i wyjątkowo trudny. Głównie ze względu na falę nadchodzącego spowolnienia gospodarczego w Europie. Jak wiemy, transport jest mocno związany z europejskim rynkiem produkcyjnym i eksportowym. Polscy przewoźnicy wręcz specjalizowali się w obsłudze transakcji handlowych między krajami „starej" Unii Europejskiej a państwami wschodnimi, szczególnie Rosją i Kazachstanem. Załamanie tego rynku odbiło się negatywnie na sytuacji polskich przedsiębiorców.

Na naszym podwórku najważniejszą była intensywna praca nad zakończeniem sporu o dostęp do rynku. Rosjanie, jak wiemy, znaleźli sobie furtkę przez Litwę. W związku z tym bez żadnej kontroli wykonywali przewozy ładunków przez Polskę. Z jednej strony, żeby wjechać z pełnym zbiornikiem paliwa, a z drugiej - to jest szansa na „oszczędzanie" zezwoleń. Inspekcja Transportu Drogowego nocą jest mało aktywna, dlatego rosyjscy kierowcy, którzy wjechali do Polski bez skasowania zezwolenia, nocą mogli przejechać cały nasz kraj. W efekcie co roku okazywało się, że jesienią mamy duże kłopoty ze zbilansowaniem wykorzystanych zezwoleń. Nam już brakowało, a Rosjanie nie reagowali na nasze prośby o zwiększenie, bowiem im zezwoleń wystarczało. W związku z tym dochodziło między nami do zgrzytów. Udało się w końcu ten problem rozwiązać dzięki aktywności naszego środowiska. Przy współpracy z „Porozumieniem Białowieskim" przeprowadziliśmy akcję protestacyjną na granicy w Budzisku. I tu chcę bardzo podziękować wszystkim uczestnikom tego protestu – przewoźnikom i przedstawicielom organizacji. Z przykrością muszę dodać, że były też przypadki, kiedy z jakichś niepojętnych dla nas powodów niektórzy liderzy środowiskowych grup przewoźników bojkotowali nasze akcje. Było to sprzeczne z interesem przewoźników i sprzeczne z interesem naszej organizacji. Jednak

Z Janem Buczkiem, prezesem ZMPD, rozmawia Klaudiusz Madeja

udało się ten protest przeprowadzić z powodzeniem, a dzięki temu minister Nowak zrozumiał istotę problemu i w jednej chwili doprowadził do zmiany. Od tamtej pory ITD jest obecna przy granicy i przypadki przekraczania granicy bez kasowania zezwoleń zostały zminimalizowane.

Drugim działaniem, zapobiegającym ogromnej dysproporcji w dostępie do rynku, były starania o likwidację ograniczeń dla polskich przewoźników. Ostatnim etapem tych zabiegów było sierpniowe posiedzenie Polsko–Rosyjskiej Komisji Mieszanej w Soczi ds. przewozów drogowych. Udało się uzgodnić stanowisko w sprawie dokumentowania przewozów dwustronnych i wyeliminowania dotychczasowych zapisów dotyczących kraju pochodzenia towarów, przy których upierali się Rosjanie. Wynegocjowaliśmy też większe limity zezwoleń, z możliwością uzyskiwania dodatkowej puli. Można powiedzieć, że tak mocno do niedawna ograniczany rynek wschodni został znacząco zliberalizowany. Duża liczba zezwoleń rosyjskich na pewno zachęci do wejścia na ten rynek przewoźników z południowej i zachodniej Polski, którzy wcześniej, kiedy zezwoleń było za mało, decydowali się na pomijanie tego kierunku w przewozach.

Ponadto udało się w 2012 r. wreszcie rozwiązać, wspólnie z organizacją Pracodawcy RP, podnoszoną od prawie 10 lat na międzynarodowym forum kwestię systemu rozliczania VAT. W transporcie okres przedawnienia roszczeń wynosi tylko 12 miesięcy, a przecież często mamy do czynienia z dużymi opóźnieniami w rozliczeniach. Zatory płatnicze w połączeniu z krótkim okresem przedawnienia stanowiły poważne utrudnienie. Wraz z wystawieniem klientowi faktury odprowadzaliśmy do urzędu skarbowego podatek VAT, a zleceniodawca czasem w ogóle nie miał zamiaru nam zapłacić za usługę. Byliśmy podwójnie poszkodowani. Wspólnie z Pracodawcami RP przekonaliśmy ministra gospodarki i w efekcie przepisy zmieniono. Nie są one jeszcze do końca dla nas – przewoźników satysfakcjonujące. Niemniej nowe regulacje z całą pewnością zdyscyplinują system rozliczeń na rynku.

Stopniując problemy nurtujące przewoźników, należy chyba zacząć od systemu viaTOLL. Nie dlatego, że jest, ale dlatego, że nie jest przyjazny jego użytkownikom...

To niestety prawda. Już sam system jest źle pomyślany. Ubolewamy nad tym, że postawa ówczesnego, odpowiedzialnego za tę sprawę wiceministra nie dała nam możliwości uczestnictwa w konsultacjach przed wprowadzeniem sytemu. A to przecież nasi członkowie mają duże doświadczenie, zdobywane w krajach, gdzie podobne rozwiązania już od lat funkcjonują. Możemy zatem uchodzić za organizację ekspercką. Naszych sugestii wtedy jednak nie wzięto pod uwagę, a teraz musimy wspólnie z urzędami podejmować próby zasadniczego skorygowania systemu.

Przygotowaliśmy i przesłaliśmy do GDDKiA oraz ministra transportu materiał z propozycjami konkretnych zmian. Uważamy, że musi się odstąpić od wielokrotnego naliczania kar. Oczekujemy także uproszczenia procedury rejestracji, przy której obecnie wymaga się mnóstwa dokumentów. Znakomicie ułatwiłoby nam to zadanie ujednolicenie stanowiska w sprawie polskiego e-myta wszystkich organizacji uczestniczących w rozmowach z władzami.

A w związku z tym, że wpływy z myta przewyższyły już dawno oczekiwania administracji, kolejnym celem naszych działań jest obniżenie stawek opłat. Kwota ma być na tyle rozsądna, aby przewoźnik sam skalkulował, co mu się bardziej opłaca: szybki, bezkolizyjny, ale płatny przejazd; czy jazda opłotkami, co czasem oznacza niszczenie nieprzystosowanych do ciężkiego transportu bocznych dróg, a czasem także naszych pojazdów. Dopiero taka, nowa konstrukcja polskiego myta dałaby zadowalający efekt, pozwalający również chronić boczne trasy przed nadmiernym, szybkim niszczeniem.

Branżę nurtują także inne kwestie...

Przewoźnik ma czasem ograniczone pole manewru; jest na przykład zmuszany do przejmowania odpowiedzialności za świadome naruszenia praw i zasad przez pracowników. Zupełnie naturalne, że w relacji pracodawca – pracownik pojawiają się wszelkiego rodzaju napięcia i zgrzyty. Czasem reakcja kierowcy dokłada pracodawcy kłopotów, np. kiedy popełnia on wykroczenie i poddaje się kontroli twierdząc, że samochód jest niesprawny, choć jest sprawny. Czasem powie, że nie może dalej jechać, bo ma przekroczony czas pracy, bo pracodawca go do tego zmusza... Zdarza się, że wjeżdża na płatne drogi wyłączając lub nie włączając urządzenia viaBOX i naraża go na koszty. My, przewoźnicy, jesteśmy bezsilni i to państwo może nam pomóc. Od nas wymaga się spełnienia wielu trudnych warunków, abyśmy mogli prowadzić przedsiębiorstwo, a my żądamy, żeby tak samo państwo wzięło na siebie odpowiedzialność za kwalifikacje kierowcy. Jeśli miałby on certyfikat kompetencji zawodowej, poświadczony przez Polskie Centrum Certfikacji, to ja jako pracodawca dopełniam formalności i sprawdzam jego uprawnienia, aby mieć pewność, że faktycznie kierowca ma kwalifikacje i potrzebną wiedzę. Jeżeli kierowca ponosiłby odpowiedzialność za łamanie przez niego samego przepisów, to skończą się kłopoty z wieloma wykroczeniami, na które kierowca ma wpływ. Obecny porządek prawny sprawia, że kierowca, który wręcz „rutynowo" był napadany przez „niezidentyfikowanych" sprawców, żyje dzisiaj w dostatku. Przychodzi do kolejnej firmy jako „czysty". Ten, który spowodował na granicy konfiskatę środka transportu, wychodzi z tego cało. Kolejny jego pracodawca nie ma możliwości go sprawdzić. Brakuje bazy, w której przewoźnicy mogliby się wymieniać informacjami o nieuczciwych kierowcach.

Od przewoźników wymaga się nienagannej reputacji i my sami także staramy się ją wszędzie potwierdzać. Podczas różnych międzynarodowych spotkań od lat podnosimy konieczność stworzenia centralnego, europejskiego rejestru kierowców. Wówczas każdy z nich będzie miał swoją kartotekę, gdzie znajdą się informacje o kolejnych pracodawcach, ewentualnych karach i nadzwyczajnych zdarzeniach. Potencjalny pracodawca powinien mieć możliwość sprawdzenia w inspektoracie transportu drogowego przeszłości kandydata do pracy. Zyskujemy coraz więcej zwolenników tej idei, także poza granicami kraju.

Co można zrobić, aby członkowie ZMPD przetrwali trudniejszy czas spowolnienia gospodarczego?

Właśnie starania o otwarcie rynku wschodniego miały na celu także stworzenie przewoźnikom nowych możliwości zarobku. Jestem przekonany, że polscy przedsiębiorcy znakomicie potrafią dostrzec szansę dla siebie i konkurować na trudnym rynku. Nie przypadkiem jesteśmy przecież najlepsi w Europie. Owszem, mamy do czynienia z sytuacją, gdzie wiele firm schodzi z rynku. Ale to normalne zjawisko w gospodarce kapitalistycznej. W związku z tym nie możemy twierdzić, że każde zamknięcie przedsiębiorstwa to skutek kryzysu. Jednak mamy do czynienia z poważnym spowolnieniem i wiele firm ule-

gło likwidacji. W tej sytuacji błędem jest przeinwestowanie i brak ostrożności, o którą wielokrotnie apelowałem. I za te moje słowa już nie raz mnie krytykowano. W dalszym ciągu uważam, że za działalność przedsiębiorcy, jego decyzje, inwestycje, strategię i zarządzanie odpowiedzialność ponosi tylko on sam. Przepisy i warunki rynkowe są znane wszystkim doskonale. Jedni potrafią się w tym bardzo dobrze poruszać i rozwijają firmy, innym z jakiegoś powodu to nie wychodzi. Każdy przypadek ma charakter indywidualny, a zamknięcie firmy jest dotkliwe dla jej właściciela i pracowników oraz kontrahentów. Jednakże widzimy, że równocześnie powstaje bardzo dużo nowych, prężnych przedsiębiorstw transportowych z ciekawą wizją rozwoju.

My ze swej strony możemy przede wszystkim doradzać członkom ZMPD, ale ostateczne decyzje zawsze należą do nich. Właśnie planujemy w najbliższym czasie konferencje i seminaria poświęcone branży transportowej i jej funkcjonowaniu w naszej gospodarce w obecnych warunkach. Tam na pewno też pojawią się ciekawe wątki. Celem jest właśnie zdiagnozowanie, czy rzeczywiście już jest tak źle i jak ewentualnie przetrwać ten trudny czas.

- **Jednym z powtarzalnych zjawisk są coroczne kolejki na wschodniej granicy, szczególnie przed świętami. W ubiegłym roku media dosłownie o nich huczały. Ale u osób na wysokich stanowiskach państwowych nie spowodowały żadnych reakcji. Ile jeszcze lat kierowcy będą koczować w warunkach urągających normalnej egzystencji, czekając na odprawę graniczną?**

Ten problem jest nam oczywiście znany od dawna. Stanowi to poważny kłopot. Taka już specyfika naszego zawodu, że staramy się spełnić oczekiwania klientów. A ponieważ za wschodnią granicą święta są przesunięte w stosunku naszych, bywa że nasi kierowcy spędzają dni świąteczne w drodze lub na granicy. Nie może być jednak tak, że muszą stać w długich kolejkach na granicy z powodu złej organizacji, dlatego że osoby odpowiedzialne w administracji, albo politycy nawalili. My potrafimy uruchomić na koniec roku dodatkowe „moce przerobowe" i obsłużyć zleceniodawców. Służby na granicy powinny się do tego przystosować. Tak jak przewoźnicy, tak urzędnicy na granicach, decydując się na tę pracę, powinni te uwarunkowania wziąć pod uwagę. Nie przyjmuję argumentów, że po raz kolejny zostali zaskoczeni. Tak samo, jak nie przyjmuję argumentów, że po raz kolejny zima zaskoczyła drogowców. A nasze ciężarówki czekają na poboczach, bo nie mogą jechać...

Pomimo dotychczasowych spotkań, rozmów, zaangażowania IRU, ten problem wciąż istnieje. Wszyscy wiedzą o tym, skąd się biorą kolejki, kiedy się tworzą, ale nie ma poprawy. Mamy pomysł, żeby wystąpić do kolegów z Białorusi i Ukrainy, aby także oni wywarli nacisk na decydentów w swoich krajach. My też będziemy dalej drążyć ten temat. Rozwiązanie na pewno nie jest proste, ale możliwe do osiągnięcia. Jako organizacja zrobiliśmy do tej pory naprawdę wiele, aby kolejki zniknęły lub przynajmniej znacznie się skróciły. Nasze pisma i argumenty znane są od dawna wszystkim odpowiedzialnym za ten stan rzeczy. Podejmujemy działania wspólnie z bratnimi organizacjami – narodowymi stowarzyszeniami na Ukrainie i Białorusi. Wiele udało się zrobić, ale bez zrozumienia misji, jaka powinna towarzyszyć urzędnikom państwowym pracującym na granicy, niewiele więcej możemy osiągnąć. Polska w ten sposób, poprzez zaniedbania i opieszałość urzędników, traci ogromne pieniądze.

Proszę zauważyć, że my „gonimy", zamiast „wyprzedzać". Do istniejącej infrastruktury próbujemy dopasować transport drogowy, zamiast odwrotnie – tworzyć tę infrastrukturę z myślą o tym, co będzie za kilka, kilkanaście lat. Prognozy mówią o dalszym rozwoju wymiany handlowej na całym świecie, a więc także pomiędzy Unią Europejską a państwami za jej wschodnią granicą. Nie możemy liczyć na cud lub rychłe stowarzyszenie Ukrainy. Powinniśmy sami pomyśleć o stworzeniu lepszych warunków do przepływu towarów. Przecież państwo też na tym zarabia...

- **W naszym ustawodawstwie też jest jeszcze sporo do zmiany...**

2013 będzie rokiem wytężonym pracy nad dostosowaniem polskiego prawa do unijnych przepisów. Obecnie pracujemy nad modyfikacją ustawy o transporcie drogowym. Polegają one na dostosowaniu polskiego porządku prawnego do przepisów tzw. Pakietu drogowego, czyli rozporządzeń unijnych 1071, 1072 i 1073 z 2009 r. Nie wszystkie przepisy polskiego prawa są już wystarczająco spójne z zapisami „pakietu". Prace trwają, a my w nich aktywnie uczestniczymy. Mamy do rozwiązania między innymi kwestię bazy eksploatacyjnej i jej charakteru w naszych realiach gospodarczych oraz zabezpieczenia finansowego, także w kontekście naszej rzeczywistości. Pamiętamy też o stworzeniu krajowego rejestru elektronicznego przedsiębiorstw transportu drogowego, który powinien istnieć już od stycznia 2013 r.

- **To chyba jeszcze nie wszystkie podejmowane przez ZMPD zadania?**

Oczywiście jest tego więcej. Walczymy o przepisy finansowe, zabiegamy o zmianę innych regulacji, a przy tym mamy na uwadze każdą firmę zajmującą się transportem. Działania, jakie podejmujemy, dotyczą wszystkich przewoźników, bez podziału na jeżdżących na wschód i innych. Są tylko ci, którzy chcą tam jeździć albo nie. Karnet TIR, który zabezpiecza należności celno–podatkowe w przewozach ładunków pomiędzy Polską a innymi państwami, swoim zasięgiem obejmował wcześniej również kraje UE. Teraz jesteśmy już członkiem Unii i zasięg tego dokumentu się zmienił. To, że musimy współpracować z firmami jeżdżącymi na wschód w kwestii karnetów TIR, nie oznacza zaniedbywania innych. Takim działaniem, wspólnie z IRU, jest dopuszczenie możliwości wykorzystania karnetu TIR na terenie Unii Europejskiej. Wymaga to zmiany unijnego kodeksu celnego, dlatego pracy będzie z tym sporo. Jesteśmy w to bardzo zaangażowani, lobbujemy też u naszych europarlamentarzystów. Wówczas przewoźnicy mieliby do wyboru procedurę WPT albo karnet TIR.

- **Na koniec zostawiłem pytanie dotyczące samej organizacji. Czy Zarząd ZMPD widzi konieczność dokonania jakiś zmian?**

Stoimy przed poważną debatą, ponieważ musimy sobie odpowiedzieć na pytanie, jak powinniśmy reprezentować przewoźników. Wszyscy jesteśmy świadomi, że nasza branża jest podatna na niewłaściwe, nie do końca zgodne z prawem działania. Wynikają one chociażby z braku infrastruktury, braku możliwości spełnienia przez kierowców norm dotyczących odpoczynku dziennego lub przerwy. Z drugiej strony gros naszych uczciwych, rzetelnych przewoźników ma ogromne problemy, żeby w ten właśnie sposób prowadzić swoją działalność i jednocześnie skutecznie konkurować na rynku. Wiemy o niezgodnych z prawem działaniach, jak np. przeładowywanie pojazdów, nieprzestrzeganie czasu pracy kierowców. Postępowanie nierzetelnych przewoźników rujnuje to, co najcenniejsze, czyli firmy szanujące prawo i chcące się dalej rozwijać. Czy naszą misją ma być ochrona przewoźników, czy stworzenie nieograniczonych możliwości dla firm, które chciałyby uprawiać rynkowe piractwo? Jeżeli chcemy poprawić poziom konkurencji, jeżeli chcemy, aby firmy mogły się rozwijać i konkurować na rynku europejskim, to musimy zaakceptować również nakładanie poważnych kar i ograniczeń dla przedsiębiorstw, które z łamania i naginania przepisów uczyniły sposób na życie. Już udało nam się doprowadzić do tego, żeby limit kar był adekwatny do wielkości firmy. Wcześniej sztywny poziom kar nie był sprawiedliwy, bo przykładowo dla małego przewoźnika, jednoosobowego przedsiębiorstwa 30 tysięcy złotych oznaczało nawet koniec działalności, a dla dużego przedsiębiorstwa było kwotą niemal symboliczną. Zdaniem wielu przewoźników, z którymi rozmawiam, powinniśmy kontynuować takie działania. Jednak napotykamy na rafy, m.in. w postaci niezadowolenia pewnej grupy przedsiębiorców. Mimo to na to pytanie musimy sobie odpowiedzieć, żeby mieć pełną świadomość, w jakim kierunku idziemy i jaki chcemy osiągnąć cel. Działa nasza komisja statutowa, która zwraca się do członków ZMPD z prośbą o przekazywanie uwag, spostrzeżeń i propozycji. Jesteśmy na nie otwarci. Niezależnie od formalnych zmian, mamy sporo do zrobienia, by odpowiedzieć na wspomniane wyżej pytanie - w którym kierunku iść.

> Jeżeli chcemy, aby firmy mogły się rozwijać i konkurować na rynku europejskim, to musimy zaakceptować również nakładanie poważnych kar i ograniczeń dla przedsiębiorstw, które z łamania i naginania przepisów uczyniły sposób na życie.

ZMPD funkcjonuje już 55 lat. Przetrwało również dzięki temu, że zmiany w naszej działalności miały jedynie zakres wymagany przez zmieniające się prawo i warunki. Nie zamierzamy w żaden sposób zmieniać charakteru naszego stowarzyszenia i zakresu jego działania. Dzięki temu mamy stabilną pozycję, także wśród innych organizacji. Cieszymy się zasłużonym szacunkiem, jesteśmy rozpoznawalni. Realizując nasze statutowe działania potrafimy jednocześnie uczestniczyć w biznesie. Przez to pozyskujemy fundusze na wykonywanie tych zadań i rozwijamy się. W tym roku przekroczymy liczbę pięciu tysięcy członków. W kraju jest mało organizacji, które mogą nam dorównać.

Rynek hartuje swoich uczestników. Zdobywają go dziś tylko najmocniejsi, a takimi właśnie są w Europie polscy przewoźnicy. Nasze firmy potrafią na tym trudnym rynku znaleźć sobie partnera, dobrze go obsłużyć i wiele lat utrzymać. Potrafią – jak widać - być liderem na europejskim rynku. Największe problemy mają z szarą strefą, z nieuczciwą wewnętrzną konkurencją. I z tymi problemami musimy się zmierzyć...

reklama

Chcesz, aby wreszcie firma windykacyjna pracowała także dla Ciebie?

GCS Poland - windykacja dla spedycji, logistyki i transportu

TWOJE PIENIĄDZE WRÓCĄ DO CIEBIE, PONIEWAŻ DZIAŁAMY SZYBKO I SKUTECZNIE !

- jeżeli zajmujesz się spedycją, logistyką lub transportem
- masz kontrahentów w kraju i za granicą
- z powodu nierzetelnych klientów Twoja firma ponosi straty
- zastanawiasz się czy Twój klient stał się Twoim dłużnikiem
- nie masz już cierpliwości i szkoda Ci czasu na negocjacje z dłużnikami

TO MASZ JUŻ PIĘĆ POWODÓW, ABY SWOJE SPRAWY POWIERZYĆ SPECJALISTOM PONIEWAŻ:

- wiemy jak działa Twoja branża
- mamy windykatorów w kraju i za granicą
- wiemy jak skutecznie wpłynąć na Twoich dłużników
- nieodpłatnie powiemy Ci jakie działania będą skuteczne, aby odzyskać pieniądze

Dowiedz się więcej! Zadzwoń lub wyślij zapytanie: +48 226429364 biuro@gcs-poland.com

Rządowy koncert życzeń

Rząd przygotował Strategię Rozwoju Transportu, która optymistycznie zakłada, że państwo będzie stać na inwestycje we wszystkie gałęzie transportu. Bez analizy, gdzie wydana złotówka przynosi największy zysk i na co stać budżet, ten dokument to jedynie rządowy koncert życzeń.

Robert Przybylski

Rada Ministrów podjęła 22 stycznia uchwałę w sprawie Strategii dla Rozwoju Transportu do 2020 roku z perspektywą do 2030 roku, przedłożoną przez ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej. Ministerstwo tłumaczy, że strategia „wyznacza najważniejsze kierunki działań oraz ich koordynację w obszarze swojego funkcjonowania. Jej wdrożenie pozwoli nie tylko usunąć aktualnie istniejące bariery, ale także stworzyć nową jakość, zarówno w infrastrukturze transportowej oraz zarządzaniu, jak i systemach przewozowych". Jak wynika ze strategii, rządowi zależy na stworzeniu nowoczesnej i spójnej sieci infrastruktury transportowej, poprawie sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym oraz ograniczeniu negatywnego wpływu transportu na środowisko.

Ministerstwo planuje dalszą rozbudowę autostrad i dróg ekspresowych, a we współpracy z samorządami budowę dróg lokalnych z rosnącą siecią autostrad. Mimo wprowadzania opłat na obwodnicach, resort nadal przewiduje wyprowadzanie ruchu z miast. Planowane jest także stosowanie innowacyjnych rozwiązań technologicznych ułatwiających ruch.

Szlaki kolejowe nadal będą modernizowane, państwo zapewnia o wsparciu budowy terminali intermodalnych, obiecuje lepsze zarządzanie ruchem kolejowym, modernizację dworców, wymianę taboru oraz integrację transportu kolejowego i drogowego.

Rząd, który przyjął strategię, zamierza do 2020 roku podjąć decyzję o budowie lub zamknięciu projektu budowy kolei dużych prędkości „Y".

Również inne rodzaje infrastruktury transportowej będą rozbudowywane, wynika ze strategii. Ministerstwo przewiduje m.in. poprawę warunków żeglugowych i dostosowanie ich do wymagań europejskich. Nie zabrakło pomysłów dla transportu lotniczego (rozwój lotnictwa regionalnego) oraz transportu miejskiego (przekształcenie sieci transportu miejskiego w regionalny).

Perspektywy przewozowe

Ambicje są duże, bo i sporo jest do poprawy. W 2010 roku wartości wskaźnika międzygałęziowej dostępności transportowej (MDT) malały wyraźnie w miarę oddalania się od aglomeracji śląskiej i warszawskiej w kierunku wschodnim i północnym, a w mniejszym stopniu także w zachodnim. Najsłabszą dostępnością charakteryzowały się węzły z województw zachodniopomorskiego, pomorskiego, warmińsko-mazurskiego, podlaskiego i lubelskiego. W przypadku wskaźnika dla ruchu towarowego dysproporcje regionalne były ogólnie wyższe niż dla ruchu pasażerskiego.

W przypadku dróg zaledwie nieco ponad 20 proc. dróg krajowych było przystosowanych do przenoszenia obciążeń 11,5 tony na oś. W 2010 roku 60 proc. sieci dróg krajowych było w stanie dobrym.

Według autorów raportu, w latach 2010-2020 transport drogowy zwiększy pracę przewozową, o 35 proc. w przypadku wariantu minimalnego lub 41 proc. dla maksymalnego. Koleje zwiększą pracę przewozową o 15 do 18 proc. Strategia nie odpowiada jednak na kluczowe pytania dotyczące przyszłości kolei w Polsce. Prof. SGH Wojciech Paprocki przypuszcza, że kolej do 2020 r. będzie ulegała dalszej degradacji technicznej, a organizacyjnie doszło już do dezintegracji, która stała się barierą dla sprawnego funkcjonowania systemu transportu kolejowego. Co uda się zrobić do 2020 r.? Ile razy można pisać, że kolej będzie zwiększać swoją pozycje na rynku, gdy tę pozycję konsekwentnie traci (w całej Europie)? Naukowiec dziwi się także, dlaczego w dokumencie tak wiele miejsca poświęca się żegludze śródlądowej, która w Polsce nie funkcjonuje i nawet do 2030 roku najprawdopodobniej nic się nie zmieni. Tymczasem według strategii przewozy żeglugą śródlądową mogą wzrosnąć o 58-64 proc. Podobnie jest z lotnictwem, które według strategii będzie dynamicznie się rozwijało. Wojciech Paprocki ma wątpliwości, czy w przypadku malejącej płacy realnej (a to zjawisko może utrzymać się kilka lat) przewozy pasażerskie będą rosły. Czy w tej sytuacji rozbudowywane lotnisko w Warszawie (Okęcie), a także dodatkowe lotniska, w tym nowe (Modlin, Lublin) osiągną poziom wykorzystania gwarantujący równowagę między wpływami własnymi a kosztami, wraz z kosztami obsługi zadłużenia? – zastanawia się prof. SGH.

Według autorów strategii w przypadku przewozów pasażerskich udział kolei będzie stabilny, nadal spadać będą przewozy autobusowe, zaś motoryzacja indywidualna utrzyma szybki wzrost z ostatnich dekad.

Paprocki zauważa, że państwa (podobnie jak Komisja Europejska) mają ambicje, aby być regulatorem rynku. Pilniejsze wydaje się jednak rozwiązanie kwestii przyszłości dwóch ważnych przewoźników. Czy będzie broniona pozycja PLL LOT? Czy będzie broniona pozycja PKP Cargo i PKP Intercity? Nie ma słowa na ten temat, a to są realne problemy o znaczeniu strategicznym. Właścicielem (nadal) tych podmiotów jest państwo.

Drogi to podstawa

Z prognoz transportowych jasno wynika, że sieć drogowa będzie kluczowa dla zapewnienia sprawnego transportu w całym kraju. Jednak strategia przewiduje bardzo szeroki program inwestycyjny w sytuacji, gdy Krajowy Fundusz Drogowy już nie jest w stanie obsługiwać nowych inwestycji i wymaga refinansowania.

– Wymienione cele strategiczne, czyli stworzenie zintegrowanego systemu transportowego oraz sprzyjających warunków dla sprawnego funkcjonowania rynków transportowych, są pochodną zaniedbań w przeszłości. Zaniedbań, których efektem są zaległości w rozbudowie i modernizacji oraz brak spójności infrastruktury transportowej - uważa ekspert Roland Berger Strategy Consultants Wojciech Paczka. - Nie dziwi więc, że strategia zakłada rozwój autostrad, których w 2020 roku planowo będzie 2 000 km (wobec 857 km w 2010), dróg ekspresowych, których w 2020 roku będzie 2 800 km (wobec 675 km w 2010) oraz infrastruktury kolejowej (planowo na 350 km linii kolejowych pociągi będą mogły jeździć szybciej niż 160 km/godz.). Dzięki takiej ekspansji możliwe będzie połączenie ośrodków charakteryzujących się największym wzrostem z obszarami o mniejszej dynamice rozwoju.

Dzięki realizacji strategii rozwoju transportu, korzyści będą zauważalne zarówno w skali makro, jak i mikro. Tyle że rządowy dokument nic nie mówi, skąd wziąć pieniądze na ambitne programy. Do unijnych projektów także trzeba mieć wkład własny, którego państwo nie ma.

Wiemy kto, nie wiemy za co

Instytucje odpowiedzialne za rozbudowę infrastruktury przez ostatnie lata doskonaliły sposoby zarządzania inwestycjami. Jednak – jak zauważa Wojciech Paczka – aby osiągnąć założone cele niezbędne jest zbudowanie racjonalnego modelu finansowania inwestycji infrastrukturalnych. Kluczem do sukcesu strategii jest odpowiednie wykorzystanie środków unijnych, a to może być utrudnione ze względu na kryzys gospodarczy w Europie i związane z nim zmniejszanie współfinansowania projektów infrastrukturalnych – ostrzega ekspert. Tymczasem raport niewiele miejsca poświęca finansowej stronie zagadnienia, choć ministerstwo przyznaje, że inwestycje w infrastrukturę transportową są czasochłonne i kosztowne.

Ekspert Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Tadeusz Syryjczyk podkreśla, że założenia strategii były ogólne, a dopiero połączenie jej ze znanym budżetem zapewni stworzenie konkretnych programów operacyjnych. – Brak dokładniejszych projektów finansowych wynika z braku wiedzy na temat unijnego finansowania – przekonuje Tadeusz Syryjczyk.

Także prof. SGH Halina Brdulak przyznaje, że strategia przypomina „deklarację ONZ". Te strategie często nie mają przełożenia na życie i umierają śmiercią naturalną – podsumowuje pani profesor.

Unijne blokady

Ministerstwo snuje plany rozbudowy infrastruktury, tymczasem Komisja Europejska sypie piasek w tryby budowlanej maszyny. Unijni biurokraci wstrzymali 21 grudnia 2012 roku wypłatę Polsce 3,5 mld zł. Powodem jest domniemana zmowa cenowa wykonawców dróg. Prokuratura Apelacyjna w Warszawie oskarżyła 11 osób, w tym dziesięciu byłych i obecnych dyrektorów dużych firm budowlanych (także zagranicznych) oraz jednego dyrektora GDDKiA o zmowę na rzecz próby stworzenia kartelu.

23 stycznia rzecznik prokuratury prok. Zbigniew Jaskólski powiedział, że ceny były ustalane w 2009 roku i dotyczyły inwestycji na DK 8 (Jeżewo -Białystok) oraz A4 (Radymno-Korczowa). Ci, którzy przetargi przegrali, zostawali podwykonawcami. Oskarżenie dotyczy m.in. Strabag Polska, Budimex-Dromex, Mostostal Warszawa, Mota-Engil, Eurovia Polska. Za udział w zmowach przetargowych oskarżonym grozi do trzech lat więzienia.

Minister rozwoju regionalnego Elżbieta Bieńkowska oceniła decyzję KE jako kuriozalną. Jest ona tym bardziej zagadkowa, że polskie organa śledcze same wpadły na trop zmowy, a KE wiedziała o toczącym się dochodzeniu od dawna.

1 lutego E. Bieńkowska oraz minister transportu Sławomir Nowak spotkali się z komisarzem UE ds. polityki regionalnej Johannesem Hahnem. Minister Nowak zapewniał, że nastawienie komisarza było bardzo otwarte: „Mamy pełne zapewnienie Komisarza, że sprawa odblokowania finansowania przebiegnie bez żadnych zakłóceń, tak szybko, jak to jest możliwe. Komisarz się zgodził, że nasz model kontrolowania przetargów, który wykrył tę nieprawidłowość, mógłby być modelowy dla innych". Komisarz tłumaczył, że blokowanie wypłat to standardowa procedura administracyjna i obecnie założonych jest niemal 200 blokad, a Polski dotyczą tylko dwa.

Nie wszystkich przekonały te słowa, zresztą niezbyt logiczne, bo skoro stosowany system kontroli przetargów przez GDDKiA jest modelowy, to dlaczego KE wydaje się zaskoczona i nagle akurat teraz wstrzymała finansowanie? Proszący o anonimowość urzędnik stwierdził, że blokada ma raczej uzmysłowić stronie polskiej, że w sprawie rozdziału pieniędzy na następną perspektywę unijną nie ma nic do gadania i może funkcjonować wyłącznie na warunkach narzuconych przez Brukselę.

PODSTAWOWE WSKAŹNIKI WZROSTU POPYTU NA PRZEWOZY W POLSCE W 2020 r. i 2030 r. (ROK BAZOWY – 2010, PRZEWOŹNICY POLSCY i ZAGRANICZNI)

Wariant maksymalny/minimalny w mld tkm

	2010	2015	2020	2025	2030
Kolejowe	49/49	53/52	58/56	64/61	71/67
Samochodowe	259/259	317/309	365/350	404/382	460/427

Źródło: Prognozy popytu na transport w Polsce do roku 2020 i 2030. Jan Burnewicz, luty 2012.

fotomorgana

O sprawiedliwy podział

Donald Tusk, premier i Sławomir Nowak, minister transportu

Jacek Kapica, szef Służby Granicznej i Tadeusz Jarmuziewicz, wiceminister transportu

Jan Buczek, prezes ZMPD i Tadeusz Jarmuziewicz

Bolesław Milewski, przewodniczący OZPTD

Janusz Piechociński, wicepremier i minister gospodarki

Sławomir Nowak

Bogusław Liberadzki, europoseł

Krzysztof Tchórzewski, zastępca przewodniczącego sejmowej Komisji Infrastruktury

Jan Buczek

Andrzej Szabłowski, członek zarządu ZMPD

Władysław Żero, prezes Stowarzyszenia Przewoźników Podlasia i Bolesław Milewski

Artur Kamiński, członek zarządu ZMPD i Małgorzata Zdrodowska, członkini Rady ZMPD

Aleksander Reisch, przewodniczący Rady ZMPD

Jarosław Jakoniuk, członek zarządu ZMPD

Tomasz Połeć, szef GITD

Janusz Łacny, prezydent IRU

Jacek Kapica i Tadeusz Jarmuziewicz

Tadeusz Jarmuziewicz i Tadeusz Wilk, dyrektor Departamentu Transportu ZMPD

Wiesław Starostka, dyrektor generalny ZMPD

Donald Tusk

Tadeusz Jarmuziewicz

wydarzenia

Forum Transportu Drogowego platformą porozumienia.

Prezes ZMPD Jan Buczek otrzymał w styczniu 2013 r. list od Sekretarza Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusza Jarmuziewicza. Pismo zawiera podziękowania zarówno dla całej branży, jak i dla prezesa Buczka za zaangażowanie na rzecz tworzenia oraz zmian w regulacjach prawnych. Sekretarz stanu podkreśla, że pomimo niestabilnej sytuacji gospodarczej, nasi przewoźnicy radzą sobie bardzo dobrze. Unormowanie wymiany na kierunku wschodnim jest niewątpliwym sukcesem i z pewnością przyczyniło się do objęcia przez polskie firmy transportu drogowego fotela europejskiego lidera. Doceniony został wkład wszystkich uczestników spotkań i konsultacji, którzy wnoszą osobisty wkład w wypracowanie porozumień na rzecz polskiego transportu drogowego. Wszak informacje pochodzące bezpośrednio od środowiska są zawsze jednymi z najcenniejszych przy pracach nad przygotowaniem zmian lub nowych przepisów. I chodzi tu zarówno o regulacje europejskie, jak i krajowe. Tadeusz Jarmuziewicz wyraził jednocześnie nadzieję na dalsze, pomyślne działanie Forum.
Zapytaliśmy zainteresowanych o to, czym powinno być Forum Transportu Drogowego, jakie powinny być jego najbliższe i najważniejsze plany. **KM**

Tadeusz Jarmuziewicz

sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

W mojej ocenie dotychczasowa formuła współpracy przewoźników w ramach Forum Transportu Drogowego doskonale się sprawdziła, dowodząc, że w ważnych sprawach dla branży środowisko potrafi wypracować jednolite stanowisko. Należy wskazać, że Forum stanowi ważny głos doradczy dla resortu transportu przy układaniu relacji z partnerami zza naszej wschodniej granicy. Wypowiada się także w ważnych dla przewoźników sprawach dotyczących legislacji, w szczególności w zakresie rozwiązań prawnych, dotyczących dostosowania przepisów krajowych do prawa UE.

Sądzę, że Forum Transportu Drogowego ze względu na swoją szeroką reprezentację środowiskową, poza aktualnym profilem działalności może z powodzeniem rozwinąć zakres swojego oddziaływania. W tym kontekście uważam, że w przyszłości Forum ma szanse stać się nie tylko platformą bezpośredniej wymiany poglądów i idei, lecz także instytucją o charakterze think tanku dla całej branży transportu drogowego w Polsce.
Takiego kierunku rozwoju szczerze życzę FTD.

Jan Buczek

prezes ZMPD

Nasze środowisko jest reprezentowane w kraju przez ponad 40 organizacji. Każda z nich, aby uzasadnić swoją rację bytu, wypowiada się w różnych sprawach. Już niejednokrotnie mieliśmy rozbieżność poglądów na jakiś temat. Z różnych powodów zresztą, jak chociażby interes lokalny lub czasem zwykły brak pełnej wiedzy... Taki stan rzeczy niejednokrotnie niweczył działania na rzecz całej branży.
Prób integracji środowiska było sporo. Ostatnią z nich stało się utworzenie na początku 2009 roku Forum Transportu Drogowego, czyli platformy dyskusyjnej. Nie ma tu przewodniczących, nie ma kadencji, wszyscy są równi w ważnych lub wątpliwych sprawach. Aby uniknąć sytuacji, gdy już w trakcie procedowania nad rozwiązaniami pojawią się głosy sprzeczne z większością naszego środowiska, organizujemy posiedzenie Forum i dyskutujemy, dopóty znajdzie się szansa na konsensus. To daje znakomite efekty. Dzięki temu udało się rozwiązać między innymi taką bardzo trudną sprawę, jak usunięcie skutków kontrowersyjnej uchwały Sądu Najwyższego, dotyczącej rozliczenia delegacji zagranicznych kierowców zatrudnionych w transporcie drogowym. To tylko jeden z wielu przypadków, gdy Forum pomogło w rozwiazywaniu spornych kwestii. Tutaj ścierają się poglądy dotyczące także naszych wewnętrznych spraw, jak choćby kontrowersji wokół szerszego dostępu do rynku, czy szarej strefy wśród przewoźników.
I właśnie dlatego, moim zdaniem, ta formuła wcale się nie przeżyła. Wręcz przeciwnie, minister odpowiedzialny za transport dostrzegł również istotne korzyści płynące z faktu istnienia Forum. Dlatego także on sam chętnie uczestniczy w tego typu spotkaniach, co jest wręcz ewenementem, jeśli chodzi kontakt ministra z przedstawicielami środowiska w naszym kraju.

Dionizy Woźny

koordynator FTD

Dla mnie najważniejsze jest to, że Forum składa się z reprezentantów bodaj wszystkich krajowych zrzeszeń i stowarzyszeń przewoźników. Właśnie dzięki temu jest postrzegane jako reprezentacja środowiska polskich przewoźników drogowych. Stanowi platformę dialogu społecznego branży transportowej z przedstawicielami władzy ustawodawczej - posłami na Sejm i wykonawczej - administracją rządową.
Forum nie jest i być nie powinno „załatwiaczem" spraw bieżących, utrudniających działalność tego sektora gospodarki. Choć nie ma dnia czy tygodnia, by nie pojawiały się przeszkody utrudniające nam prowadzenie biznesu, że wspomnę choćby to co nazwać można „żarłocznym fiskalizmem". Forum winno stanowić organ opiniodawczo–doradczy, jako reprezentant środowiska polskich przewoźników drogowych, tak wobec Sejmu, jak i Rządu RP. Dowodem słuszności tej drogi są dotychczasowe doświadczenia, choćby w realizacji tzw. pakietu transportowego, wypracowanego przez przedstawicieli Forum, w wyniku czego uchwalono ustawę antykryzysową w transporcie. Przy wspomnianym wyżej Pakiecie Transportowym, Forum domaga się wypełnienia przez Sejm i rząd niezrealizowanych jeszcze wniosków, a także ich uzupełnienie o nowe kwestie i wyzwania, wymagające uregulowań praktycznych i prawnych. To jedno z naszych najważniejszych zadań na teraz, a co będzie dalej, pokaże życie. Niemniej Forum nie było, nie jest i nie powinno być „strażakiem", lecz „sprawcą"...

Zezwolenia 2013

Tadeusz Wilk

Czy i jakie problemy polscy przewoźnicy będą mieli w roku 2013 z zezwoleniami międzynarodowymi na przewozy? Jak co roku przewozy drogowe do niektórych krajów będą reglamentowane liczbą wymienianych z tymi krajami zezwoleń. Po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej problemy te co prawda uległy znacznemu ograniczeniu, jednak ciągle dają się odczuwać polskim przewoźnikom. Na przewozy z i do niektórych krajów UE (Węgry, Litwa, Łotwa, Estonia) w dalszym ciągu przy przewozach do i z krajów trzecich potrzebne są zezwolenia. Wymiana zezwoleń z tymi krajami pozostaje na poziomie takim jak w roku 2012, to znaczy:

- Litwa 1 000 sztuk,
- Łotwa 400 sztuk,
- Estonia 500 sztuk,
- Węgry 500 sztuk.

Niezależnie od wyżej wymienionych krajów także zezwolenia do szeregu innych będą podlegały dosyć ścisłej reglamentacji ze względu na wielkość kontyngentu. Będzie to dotyczyło przykładowo takich krajów jak: Armenia, Azerbejdżan, Bośnia i Hercegowina, Chorwacja, Czarnogóra, Gruzja, Kirgistan, Macedonia i Uzbekistan.

Od kilku lat problemem była wymiana zezwoleń z Federacją Rosyjską. W roku ubiegłym w sierpniu odbyło się w Soczi słynne już posiedzenie Polsko-Rosyjskiej Komisji Mieszanej do spraw międzynarodowych przewozów drogowych, podczas którego wyjaśniono sprawę zezwoleń ogólnych (dwustronnych i tranzytowych) na trzy najbliższe lata. W tej chwili nie ma praktycznie problemu z tymi zezwoleniami, polscy i rosyjscy przewoźnicy mogą takich zezwoleń otrzymać każdą potrzebną ilość. Biorąc jeszcze pod uwagę nową, ustaloną podczas posiedzenia Komisji Mieszanej w Soczi interpretację wykorzystania tego rodzaju zezwolenia możliwości przewozowe w relacjach dwustronnych są praktycznie nieograniczone. Ograniczone są natomiast możliwości przewozowe przewoźników wykonujących przewozy z i do krajów trzecich, bowiem otrzymaliśmy takich zezwoleń 45 tysięcy, o tysiąc więcej niż w roku ubiegłym. Należy jednak pamiętać, że kontyngent roku ubiegłego wynosił 24 tysiące takich zezwoleń i strona rosyjska dopiero po spotkaniu w Soczi dosłała nam dodatkowe 20 tysięcy. Zapotrzebowanie na rok bieżący byłoby większe, ale strona rosyjska nie wyraża zgody na zwiększenie kontyngentu.

Pewnym problemem może być dla polskich przewoźników w roku 2013 kontyngent zezwoleń białoruskich. Z niewiadomych powodów strona białoruska przekazała nam o 35 tysięcy zezwoleń mniej niż w roku ubiegłym (20 tysięcy zezwoleń tranzytowych płatnych oraz 15 tysięcy zezwoleń ogólnych niepłatnych). Zezwolenia pozostałych kategorii są na takim samym poziomie jak w roku ubiegłym. Według informacji uzyskiwanych z polskiego Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, prowadzona jest intensywna wymiana korespondencji w sprawie wyjaśnienia tej sytuacji, niezgodnej z protokołem z ostatniej Komisji Mieszanej, która odbyła się w styczniu 2012 r. w Mińsku. Ponadto strona polska dąży do zwołania posiedzenia Komisji Mieszanej najpóźniej w miesiącu marcu 2013 r., w celu ustalenia ostatecznego kontyngentu zezwoleń na bieżący rok.

Oddzielnym zagadnieniem są zezwolenia stałe EKMT. Polska na rok 2013 otrzymała 283 zezwolenia bazowe. Zezwolenia bazowe zostały podzielone na trzy kategorie ekologiczności: Euro 3, Euro 4 i Euro 5 oraz na osiem grup obszarowych. W sumie po przeliczeniu według obowiązujących mnożników, czyli Euro 3 x 4, Euro 4 x 8, Euro 5 x 10, oznacza to, że otrzymaliśmy 2 208 takich zezwoleń. Niestety na najbardziej interesującym nas obszarze Federacji Rosyjskiej jest ważnych, podobnie jak w dwóch poprzednich latach, tylko 670 sztuk tych zezwoleń i wyłącznie w kategorii Euro 5. Na obszar Włoch jest natomiast ważnych tylko 360 sztuk. Zezwolenia EKMT zostały rozdzielone według kryteriów podobnych jak w roku ubiegłym, przy czym kryterium wyjściowym było posiadania co najmniej 3 pojazdów Euro 5, natomiast nie można było uzyskać więcej zezwoleń niż jedno na 2,5 pojazdu. Zezwolenia otrzymali przedsiębiorcy posiadający już w roku 2012 takie zezwolenia i odpowiednio je wykorzystujący, co najmniej na poziomie 3 jazd miesięcznie. Zezwolenia, które nie zostały przydzielone przedsiębiorcom ze względu na niespełnienie tych warunków przydzielono innym przedsiębiorcom spełniającym jednocześnie dwa nowe kryteria:

- posiadającym największą liczbę pojazdów Euro 5,
- którzy prawidłowo wykorzystali w roku 2012 największą liczbę zezwoleń rosyjskich.

Zezwolenia na inne obszary ważności (bez Rosji i Włoch) zostały przydzielone w zasadzie wszystkim ubiegającym się o nie przedsiębiorcom. W dalszym ciągu pozostaje do kupienia ponad 500 sztuk zezwoleń EKMT. Mogą być one wykorzystywane między innymi w jazdach na Białoruś, na Bałkany i do Turcji, gdzie odczuwamy braki zezwoleń jednorazowych.

Na forum ITD (International Transport Forum) w Paryżu już od pewnego czasu jest dyskutowany problem wycofania się strony rosyjskiej z wprowadzonego przez nią ograniczenia. Federacja Rosyjska chciałaby już w roku 2013 wycofać się z tego ograniczenia. Niestety stawia nowy warunek, którym jest ograniczenie liczby jazd ładownych do jednego kraju na poziomie jednej jazdy miesięcznie. Trwają negocjacje nad tym warunkiem strony rosyjskiej. Najbliższe posiedzenie Grupy ds. transportu drogowego ITF odbędzie się na początku marca bieżącego roku. Jednym z punktów programu tego posiedzenia będzie prawdopodobnie również to zagadnienie.

DAF KONTRAKTY SERWISOWE
WIĘCEJ NIŻ TYLKO NAPRAWY I PRZEGLĄDY...

DAF MULTISUPPORT

TB TRUCK & TRAILER SERWIS www.TB.eu

DAF
A PACCAR COMPANY

Co niesie nam ten rok?

Każdy z pewnością marzy o tym, aby ten rok przyniósł jak najlepsze rzeczy. My oczywiście zajmiemy się jedynie kwestiami dotyczącymi przewoźników... cenami paliw, opłatami za przejazd, fotoradarami i podatkami.

Klaudiusz Madeja

Paliwa

Zaczynamy od dobrej wiadomości. Prognozy na ten rok przewidują, że ceny nie powinny się znacząco zmienić.

- Zdecydowanie na poziom cen paliw będzie miał wpływ stan światowej gospodarki. Spodziewane pogorszenie koniunktury będzie ograniczało ewentualne wzrosty cen. Ale nie możemy zapominać o czynnikach geopolitycznych, takich jak napięta sytuacja na Bliskim Wschodzie czy choćby nierozwiązana kwestia programu nuklearnego w Iranie, które niosą ryzyko wzrostu cen ropy – przewiduje Urszula Cieślak z Biura Maklerskiego Reflex.

- Zresztą, jeśli spojrzymy na ubiegły rok, to widzimy, że ceny paliw były na podobnym poziomie.

W roku 2012 zjawiskiem szczególnym była cenowa przewaga oleju napędowego nad benzyną 95. Jednak nie można stąd jeszcze wyciągać wniosku o nieopłacalności tego podstawowego dla całej gospodarki paliwa. Drugim zjawiskiem, na które należy zwrócić uwagę podsumowując zeszły rok, jest dwukrotne poważne obniżenie cen obydwu podstawowych paliw. Najpierw późną wiosną – w lipcu płaciliśmy za benzynę o ok. 29 gr mniej niż w maju. Po raz drugi ceny zaczęły spadać pod koniec października, lecz ta zmiana dotyczyła w większym stopniu Pb95, aniżeli diesla.

- Obie obniżki można dość łatwo powiązać z międzynarodowym kryzysem i napływającymi danymi o słabości gospodarek Starego Kontynentu. Nie można zatem uznać, że mijający rok był szczególnie nieżyczliwy dla kierowców – podsumowuje analityk rynku paliw portalu e-petrol.pl dr Jakub Bogucki.

Średnia cena ON w 2012 r. wyniosła 5,72 zł/l. To o 12,6 % więcej niż w 2011 r. (5,08 zł/l). Dla Pb95 było to odpowiednio 5,75 zł/l i 5,15 zł/l, czyli zmiana o 11,2 % (wg danych BM Reflex). Łatwo dostrzec, że oba poziomy bardzo się do siebie zbliżyły.

Możemy więc mieć nadzieję na spokojny rok w kwestii cen paliw. O ile tylko sytuacja polityczna na świecie się nie pogorszy, przewoźnicy nie muszą mieć obaw o rosnące koszty ze strony paliwa. Już widać, że koncerny obniżają ceny na stacjach, obserwując zmniejszony popyt. Stąd też „magiczna" kwota 6 zł za litr nie powinna chyba zostać w najbliższym czasie przekroczona.

viaTOLL

Tu niestety nie mamy dobrych informacji, ponieważ w 2013 r. liczba odcinków objętych opłatami za przejazd znacząco się zwiększy. W minionym roku mieliśmy tylko jedną taką operację, mianowicie od lipca 2012 r. ok. 326 km dróg weszło do systemu viaTOLL. Jednak wszechogarniające pragnienie zbierania przez wszelakie urzędy pieniędzy gdzie się da, sprawiło, że 2013 r. będzie przełomowym we współczesnej historii polskiego myta. Gdy startowało w połowie 2011 r., obejmowało niespełna 1 600 km tras. Jeśli wszystkie zamierzenia GDDKiA zostaną zrealizowane, to w rozpoczętym niedawno roku przybędzie ich w sumie ok. 1 700 km.

Już 12 stycznia br. 140 km dróg zostało włączonych do systemu viaTOLL na:

- autostradzie A1 na odcinku węzeł Pyrzowice - węzeł Sośnica (ok. 43,7 km);
- A1 na odcinku węzeł Kotliska - węzeł Stryków I (ok. 39,3 km);
- drodze ekspresowej S1 na odcinku węzeł Pyrzowice - węzeł Lotnisko (ok. 1,9 km);
- drodze S8 na odcinku węzeł Pawłowice - węzeł Dąbrowa (ok. 22,1 km);
- drodze S8 na odcinku węzeł Cieśle - węzeł Syców-Wschód (ok. 25,1 km);
- drodze S8 na odcinku węzeł Modlińska - węzeł Piłsudskiego (ok.7,1 km).

Kolejny etap wydłużania płatnych odcinków o ok. 160 km przewidziano na 30 marca 2013 r. Od tego dnia system zaczyna również działać na:

- obwodnicy Elbląga, czyli DK nr 7 na odcinku skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1104N - węzeł Elbląg Południe (ok. 3,1 km) i drodze ekspresowej S7 na odcinku węzeł Elbląg Południe - węzeł Elbląg Wschód (ok. 4,4 km);
- drodze S8: węzeł Piotrków - węzeł Radziejowice (ok. 93,6 km);
- drodze S19: na odcinku Stobierna - węzeł Rzeszów Wschód (ok. 6,9 km);
- obwodnicy Jarosławia: DK nr 4 na odcinku Tywonia -Tuczempy (ok. 11,3 km);
- DK nr 7: na odcinku węzeł Modlniczka - węzeł Balice I (ok. 3,5 km);
- DK nr 79: na odcinku Jaworzno (granica miasta) - węzeł Modlniczka (ok. 37,8 km).

Trzeci etap skutkujący następnymi płatnymi drogami przewidziano na 31 lipca. To rozszerzenie obejmie następujące odcinki:

- węzeł Kowal – węzeł Kotliska (ok. 45 km) na A1
- węzeł Stryków – węzeł Konotopa (ok. 91 km) na A2
- ok. 21 km obwodnicy Mińska Mazowieckiego będącej częścią A2
- węzeł Szarów–węzeł Krzyż (ok. 57 km) na A4
- węzeł Wierzbna–węzeł Radymno (ok. 26 km) na A4
- węzeł Rzeszów Centralny – węzeł Rzeszów Wschód (ok. 7 km) na A4
- Gniezno – Kleszczewo (ok. 42 km) na S5
- południową obwodnicę Gdańska (ok. 18 km) na S7
- Kalsk – Miłomłyn (ok. 37 km) na S7
- Olsztynek – Nidzica (ok. 31 km) na S7
- obwodnicę Zambrowa i Wiśniewa (ok. 16 km) na S8
- Jeżewo – Białystok (ok. 24 km) na S8
- węzeł Poznań Zachód – skrzyżowanie z DK 92 (ok. 14 km) na S11
- Witosa – Piaski (ok. 12 km) na S17.

Daje to w sumie 441 km włączonych do systemu viaToll.

Ostatni z już określonych szczegółowo etapów rozszerzania polskiego e-myta w 2013 r. przewidziano na 30 października. Oto odcinki, które będą tego dnia włączone do systemu viaTOLL:

- Świerklany – Gorzyczki (ok. 18 km) na A1
- węzeł Dębica Pustynia – węzeł Rzeszów Zachodni (ok. 33 km)
- południowa obwodnica Warszawy (ok. 9 km) stanowiąca część S2/S79
- węzeł Konotopa – węzeł Lotnisko (ok. 10 km) na S2 w Warszawie
- węzeł Międzyrzecz Południe – węzeł Sulechów (ok. 43 km)
- część obwodnicy Kielc (ok. 23 km) na S7
- węzeł Sielce – węzeł Dąbrowica (ok. 37 km) na S 17 (część obwodnicy Lublina).

W sumie zostanie dodanych ok. 173 km dróg.

GDDKiA nie wyklucza jednak, że ponad wymienione wyżej odcinki powiększy obszar obowiązywania e-myta w 2013 r. o ok. 90-kilometrowy odcinek DK 92 Rzepin – skrzyżowanie z DK 305 oraz dodatkowo 700 kilometrów innych, nieokreślonych jeszcze tras...

Czyli mamy niemal pewne cztery etapy o łącznej długości ok. 914 km, plus ewentualne 790 km. Jak łatwo zsumować, przewoźnikom dojdzie być może nawet ok. 1 700 km płatnych odcinków. Przypomnijmy, że w lipcu 2011 r., gdy system startował, było to wówczas w sumie prawie 1 600 km. Zaś z końcem 2013 r. może objąć nawet ponad 3 600 km. Nie oznacza to nic innego, jak tylko pokaźny wzrost kosztów dla przewoźników.

System automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym

Pod tą, jakże poważnie brzmiącą, nazwą kryją się oczywiście głównie fotoradary. Sieć tych urządzeń, mających wkrótce zostać naszymi codziennymi „towarzyszami podróży", dosłownie rozpaliła dyskusję publiczną. Już chyba tak można mówić o urządzeniach, które niebawem będą stały chyba na prawie każdym skrzyżowaniu oraz większości dróg pozamiejskich.

Zaczęło się od fotoradarów stawianych kiedyś przez policję. Później straż miejska w pojedynczych miastach próbowała instalować własne

UBEZPIECZENIA FINANSOWE

Płać za usługę,
a nie przed usługą

GWARANCJA UBEZPIECZENIOWA E-MYTO

PZU oferuje korzystną formę zabezpieczenia – Gwarancję Ubezpieczeniową E-myto. Dzięki niej kierowcy korzystający z płatnych dróg mają możliwość odroczonej zapłaty za przejazd.

Umów się z Agentem
801 102 102 pzu.pl

PZU

urządzenia, lecz były to sporadyczne przypadki. Gdy jednak okazało się, że przychody z mandatów nałożonych na kierowców mogą stanowić dużą część gminnego budżetu, jak grzyby po deszczu zaczęły wyrastać kolejne maszty, pojawiały się ruchome patrole ustawiające przenośne rejestratory, np. w atrapach koszy na śmieci.

Kolejny etap „batalii fotoradarowej", to zapisana w budżecie, przewidywana w 2013 r suma wpływu z mandatów od kierowców., czyli głównie z przewinień zarejestrowanych przez fotoradary – prawie 1,5 mld zł. Kwota wywołała lawinę krytyki, ponieważ jest to wielokrotnie więcej niż w ubiegłym roku.

- Z bieżących danych uzyskanych przez Ministerstwo Finansów u Głównego Inspektora Transportu Drogowego wynika, że dochody budżetu państwa z tytułu mandatów w 2012 r. wyniosły 31 mln 742 tys. zł ¬– poinformował nas Michał Dziwota, główny specjalista w biurze ministra finansów.

Zaokrąglając wychodzi, że chcą od nas – kierowców zebrać w tym roku 47 razy więcej pieniędzy z mandatów! By walczyć z tymi, którzy jeżdżą za szybko (i wykonać założenia ministra finansów), Główny Inspektorat Transportu Drogowego do swoich 315 fotoradarów dołoży w tym roku 160 nowych. Dodatkowo 29 urządzeń będzie mierzyć prędkość przejazdu na wybranych odcinkach dróg, a kolejnych 20 rejestrować przejazdy na czerwonym świetle. Policja dostanie w tym roku 87 nowych nieoznakowanych aut z wideorejestratorami - dziś ma 390 radiowozów z tymi urządzeniami, a 29 takich aut eksploatuje ITD.

Policja i Inspekcja Transportu Drogowego spodziewają się, że nowy system odcinkowego pomiaru prędkości będzie skuteczniejszy od fotoradarów. Jak podkreślają funkcjonariusze zajmujący się kontrolami na drogach, kierowcy zwykle zwalniają widząc fotoradar i natychmiast przyspieszają, gdy go miną. Przy pomiarze odcinkowym będą musieli zwalniać na dłużej.

Zgodnie z przepisami o takich odcinkach ostrzegać będą znaki przypominające często stosowany obecnie znak "Kontrola prędkości - fotoradar". W pierwszym etapie wdrażania systemu planowane jest uruchomienie 24 tego typu miejsc kontroli prędkości.

Prawo i podatki

Wraz z początkiem roku rozpoczęły się zmiany w podatkach, które rozłożono na kilka etapów - informuje nas Anna Piotrkiewicz. Część weszła już w życie od 1 stycznia 2013r., zaś następne zaczną obowiązywać od 1 kwietnia 2013 r. Kolejny etap zmian nastąpi wraz z początkiem 2014 r., ale to na razie zostawmy. Zmiany dotyczą przede wszystkim: doprecyzowania pojęć i definicji legalnych, instytucji przedstawiciela podatkowego, obowiązku podatkowego, zasad ustalania podstawy opodatkowania, (od 1 stycznia 2014 r.) warunków stosowania stawki 0%, stawek obniżonych, zwolnień podmiotowych i przedmiotowych, odliczania podatku naliczonego, obowiązków w zakresie rejestracji podatników, a także zasad wystawiania faktur. Są one częściowo podyktowane koniecznością dostosowania naszych regulacji do prawa unijnego.

Podatnikom ulżyło, ponieważ zniesiono od początku roku 90-dniowy termin, po upływie którego mały podatnik, pomimo nieuregulowania należności przez jego kontrahenta, obowiązany był do rozliczenia podatku VAT z tytułu dokonanych dostaw towarów i świadczonych usług. Od 2013 r. rozliczy to dopiero w momencie faktycznego uregulowania należności. Powyższa regulacja dotyczy tylko małych podatników (obrót brutto w 2012 r. nieprzekraczający 1,2 mln euro lub równowartość), rozliczających się metodą kasową. Zaś kontrahentem musi być czynny podatnik VAT. Gdy ten nie jest „vatowcem", obowiązek rozliczenia podatku VAT powstanie z chwilą otrzymania całości lub części zapłaty, a w przypadku jej braku w 180. dniu, licząc od dnia wydania towaru lub wykonania usługi.

Zmodyfikowano również zasady odliczeń podatku naliczonego, dokonywanych przez małych podatników rozliczających się metodą kasową. Będą nadal mieli prawo do odliczenia podatku naliczonego od dokonywanych przez nich zakupów towarów i usług w rozliczeniu za kwartał, w którym uregulowali całą należność wynikającą z faktury, ale także wtedy, gdy zapłacono jedynie część danej należności.

Ponadto od początku br. odliczanie podatku z dokumentów celnych przez małych podatników odbywa się wg zasad ogólnych, czyli w okresie rozliczeniowym, w którym mały podatnik otrzymał taki dokument. Do czynności dokonanych przed 1 stycznia 2013 r. zastosowanie mają dotychczasowe zasady rozliczeń. Wszystkie zawiadomienia o wyborze metody kasowej, złożone przed 1 stycznia 2013 r. zachowują swą moc dla celów stosowania „nowej" metody kasowej.

Od 1 stycznia 2013 r. zmianie uległy również zasady dotyczące faktur wystawianych przez małych podatników stosujących kasową metodę rozliczeń. Są oni teraz zobowiązani do zamieszczenia w treści wystawianych faktur oznaczenia „metoda kasowa" w miejsce dotychczasowego napisu „Faktura VAT-MP". Nie ma natomiast obowiązku zamieszczania terminów płatności należności określonej w fakturze.

A oto nowości podatkowe, jakie wchodzą w życie od 1 kwietnia 2013 r.:

- umożliwienie podatnikom niemającym siedziby lub stałego miejsca prowadzenia działalności gospodarczej na terytorium kraju, w określonych sytuacjach, ustanowienia przedstawiciela podatkowego bez konieczności rejestrowania się jako czynny podatnik VAT;
- uelastycznienie stosowania stawki VAT 0 % przy eksporcie towarów, czyli uznanie, że eksport będzie miał miejsce również w sytuacji, gdy towary będą objęte procedurą celną wywozu w innym niż Polska państwie członkowskim UE;
- uproszczenie procedury pobierania VAT w przypadku budowy i utrzymania wspólnych odcinków dróg transgranicznych;
- wprowadzenie zmian porządkujących w zakresie zwolnień od podatku, zmiany związane z racjonalizacją zakresu stosowania stawek obniżonych na niektóre towary i usługi (takie jak szczecina czy odpady zwierzęce), czy też zmiany zmierzające do odbiurokratyzowania niektórych obowiązków nakładanych na podatników.

Od tego roku doprecyzowano określenie podstawy opodatkowania. Jest to wszystko, co stanowi zapłatę otrzymaną lub którą usługodawca ma otrzymać z tytułu sprzedaży od nabywcy, usługobiorcy lub osoby trzeciej, włącznie z otrzymanymi dotacjami, subwencjami i innymi dopłatami o podobnym charakterze, mającymi bezpośredni wpływ na cenę towarów dostarczanych lub usług świadczonych przez podatnika (to wchodzi od 2014 r.).

Większość wprowadzanych od 1 stycznia 2013 r. zmian nie przewiduje konieczności wprowadzenia innowacji w sposobach fakturowania przyjętych przez podatnika.

Istotne są nowinki dotyczące danych, jakie trzeba będzie zamieszczać na fakturach. Część z nich jest nieobowiązkowa i dotyczy przede wszystkim tych elementów, które już nie muszą być umieszczane, jak np. numer rejestracyjny pojazdu w przypadku sprzedaży paliwa. Nie oznacza to jednak, że od 1 stycznia takich danych już nie można zamieszczać. Trzeba bowiem pamiętać, że przepisy określają zakres minimalnych danych. Nic nie stoi natomiast na przeszkodzie, by przedsiębiorca umieszczał na tym dokumencie dodatkowe informacje, które dla niego lub jego kontrahentów są istotne.

Wprowadzone zmiany odnośnie fakturowania mają na celu promowanie oraz dalsze upraszczanie przepisów, poprzez likwidowanie istniejących obciążeń i przeszkód. Równe traktowanie faktur papierowych i elektronicznych nie zwiększa obciążeń administracyjnych związanych z fakturowaniem papierowym. Jednocześnie regulacje te mają na celu wspieranie korzystania z e-fakturowania poprzez stworzenie możliwości wolnego wyboru prostego i nieskomplikowanego sposobu zapewnienia autentyczności pochodzenia, integralności treści oraz czytelności faktury.

Na pewno zmianie ulegnie też wysokość podatku od środków transportowych. Tutaj gminy mają możliwość pewnej elastyczności. Jednak maksymalna wysokość nie może przekraczać w 2013 r.:

- 3097,68 zł od samochodu ciężarowego o dmc równej lub wyższej niż 12 ton;
- 1893,80 zł od ciągnika siodłowego lub balastowego przystosowanego do używania łącznie z naczepą lub przyczepą o dmc zespołu pojazdów od 3,5 do 12 ton;
- 2394,29 zł od ciągnika siodłowego lub balastowego przystosowanego do używania łącznie z naczepą lub przyczepą o dopuszczalnej masie całkowitej zespołu pojazdów w przedziale od 12 do 36 ton włącznie;
- 3097,68 zł od ciągnika siodłowego lub balastowego przystosowanego do używania łącznie z naczepą lub przyczepą o dopuszczalnej masie całkowitej zespołu pojazdów powyżej 36 ton.

Niewykluczone również, że w ciągu roku zostanie zmieniona wysokość stawek podatku VAT. Względy budżetowe mogą zadecydować o ich wzroście, co automatycznie podniosłoby wszystkie ceny. Możliwe są też zmiany w przepisach o czasie pracy kierowców. Dlatego uczulamy, aby na bieżąco śledzić wszelkie informacje.

reklama

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

Expresowy wynajem naczep

tel. + 48 46 811 16 82
mob. + 48 693 09 67 96
mob. + 48 693 00 66 01
email: poland.renting@icts-group.eu

ICTS
Driven by Trailers

DEPOT: 96-500 Sochaczew Andrzejów Duranowski 1A

more info: www.icts-group.eu

Kary nie mogą być represją

Kwestia naliczania kar za niezgodne z przepisami przejazdy w systemie viaTOLL budzi oburzenie wśród tych, którzy dostali do zapłacenia horrendalnie wysokie kwoty, sięgające czasem nawet kilkuset tysięcy złotych.

z Katarzyną Łakomą, dyrektorem Zespołu Prawa Administracyjnego i Gospodarczego w Biurze Rzecznika Praw Obywatelskich rozmawia Klaudiusz Madeja

Pani Dyrektor, co skłoniło Rzecznika Praw Obywatelskich, by wystosować pismo w sprawie funkcjonowania systemu poboru opłat viaTOLL do Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Sławomira Nowaka?

Impulsem do działania Rzecznika Praw Obywatelskich w tej sprawie były napływające do nas skargi, a przede wszystkim ich treść. Wynika z nich, że praktyka, która zaczyna się kształtować w oparciu o przepisy dotyczące pobierania opłat za przejazd drogami krajowymi, okazała się być wręcz zaskakująca dla nas. Rzecznik jest poruszony przede wszystkim dramatycznym wydźwiękiem skarg w tej sprawie, bo niejednokrotnie osoby zwracające się do nas o pomoc lub wsparcie, wskazywały na to, że kary są nakładane kumulatywnie, to znaczy tyle razy, ile jest bramownic na danym odcinku. Zdarza się, że wysokość naliczonych opłat sięga kilkuset tysięcy złotych.

Czy pism w tej sprawie jest dużo i od jak dawna do Państwa trafiają?

Te skargi napływają do nas od kilku miesięcy. Przypomnę, że ustawa miała dość długie vacatio legis, bo prawie trzy lata czekała na wejście w życie. Nastąpiło to w lipcu 2011 roku. Od czasu wydania pierwszych decyzji przez GITD zaczęły przychodzić pierwsze skargi. Niemal od razu nawiązaliśmy kontakt z Inspekcją Transportu Drogowego, żeby od nich uzyskać informacje, jakie oni podejmują działania w tych sprawach i jakie wydają decyzje. Mieliśmy więc wiadomości z obu stron. Skargi obywateli pokazywały coraz więcej różnych przypadków karania użytkowników systemu viaToll.

Kto głównie do Was występuje?

Podmioty są różnorodne. Zwracają się zarówno stowarzyszenia, właściciele firm, jak i osoby indywidualne, czyli pracownicy. Przychodzą też skargi anonimowe.

Proszę w skrócie powiedzieć, co zawiera pismo i czego oczekuje Rzecznik Praw Obywatelskich od ministra Nowaka

Zarzuty stawiane ustawie przez Rzecznika można podzielić na dwie zasadnicze grupy. Pierwsza to działania systemowe, w jaki sposób te przepisy faktycznie funkcjonują, czy ich interpretacja i praktyka stosowania prawa przez organy publiczne jest właściwa. W ocenie Rzecznika wykładnia prawa zastosowana przez Główną Inspekcję jest niewłaściwa. Przede wszystkim zarzut sprowadza się do tego, że przepisy ustawy o drogach publicznych nie dają podstawy do nakładania kary pieniężnej za przejazd poszczególnymi odcinkami dróg lub tak zwanej kumulacji tych kar. Ustalona sztywno stawka za nieuiszczenie opłaty wynosi 3 tysiące złotych. Zapisy wspomnianej ustawy nie dały żadnego upoważnienia, aby w ten sposób te kary naliczać. Jest mowa w przepisach o nieuiszczeniu opłaty za przejazd drogą krajową, a nie poszczególnymi jej odcinkami. Zdaniem Rzecznika zastosowano w tym przypadku wykładnię rozszerzającą, która nie znajduje oparcia w przepisach prawa. Po drugie Rzecznik wskazuje tu na surowość i nieuchronność tej kary. Poza tym osoba, która prowadzi pojazd, nie zawsze, jak się okazuje w praktyce, jest jednocześnie właścicielem tego samochodu lub całej firmy transportowej. Według definicji ustawy to właściciel jest upoważniony do korzystania z drogi i od niego opłata za przejazd jest należna. Pojawia się kontrowersja - zgodnie z ustawą osoba korzystająca z drogi powinna za to płacić, natomiast postępowanie administracyjne lub egzekucja może być wszczęte w stosunku do kogoś, kto nie ma obowiązku tejże opłaty wnosić.

Pismo Rzecznika trafiło więc do ministra.

Proszę powiedzieć, jaki będzie dalszy bieg sprawy.

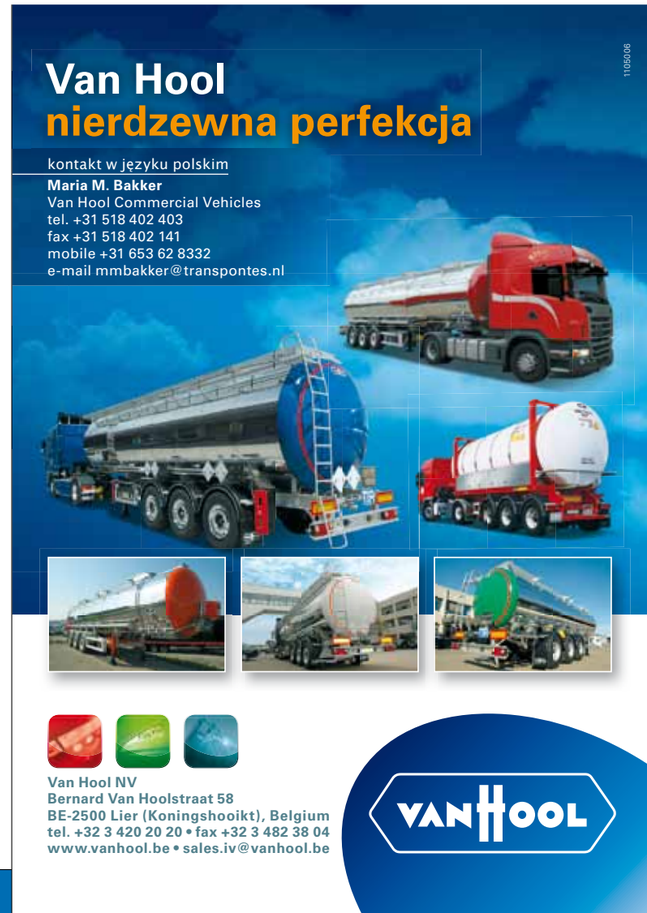
Minister, zgodnie z ustawą o RPO, ma termin 30 dni na udzielenie odpowiedzi. W tym przypadku Rzecznik przede wszystkim prosi, by minister zbadał w ramach swoich kompetencji tę praktykę administracyjną i zajął konkretne stanowisko, a także rozważył możliwość doprecyzowania przepisów. Skoro praktyka poszła w takim kierunku, mamy dowód, że regulacje wymagają uszczegółowienia. Póki co nie znamy stanowiska ministra Nowaka. Niemniej słyszeliśmy o jego zadowoleniu, że Rzecznik zauważył nieścisłości w funkcjonowaniu całego systemu viaToll. Gdy poznamy oficjalne stanowisko resortu transportu, wówczas podejmiemy ewentualne decyzje o dalszych działaniach. Niemniej przez cały czas jesteśmy w kontakcie z Inspekcją i zwracamy się do niej z prośbą o dodatkowe informacje. Bo przecież kary administracyjne są nakładane nie tylko za brak opłaty, lecz także, gdy przykładowo urządzenia nie włączono lub wprowadzono niewłaściwe dane. To jest powód, dla którego ITD twierdzi, że na osobie prowadzącej pojazd spoczywa obowiązek, a w konsekwencji także zagrożenie karą, bo to ona odpowiada także za urządzenie viaBOX.

Wracając do naszych ewentualnych dalszych działań, mamy duży zakres możliwości. Oczywiście zacznijmy od tego, że być może minister doprecyzuje przepisy, zniknie dotychczas stosowana praktyka nakładania kar i wówczas Biuro Rzecznika nie będzie musiało podejmować już żadnych kroków. W przeciwnym razie Rzecznik rozważy na przykład możliwość przystąpienia do którejś z napływających do nas skarg przed sądem administracyjnym, aby uzyskać orzecznictwo w tej kwestii. Zresztą dodam, że kary administracyjne w ogóle są przedmiotem naszego zainteresowania. Wynika to stąd, że polskie przepisy wprowadziły praktykę wprowadzania w szeregu ustaw szczególnych zupełnie odrębnych kar administracyjnych. One pełnią de facto nie funkcję prewencyjną, czyli zapobiegania naruszaniu obowiązków, lecz funkcję represyjną, karną i na dodatek bardzo surową, dotkliwie odczuwalną. W przypadku elektronicznego poboru opłat drogowych sytuacje są dramatyczne. Wysokim kwotowo karom, rzędu nawet kilkuset tysięcy złotych, towarzyszy rygor ich natychmiastowej wykonalności. Czyli nawet wniesienie odwołania nie wstrzymuje egzekucji. Dlatego mogą jeszcze dojść odsetki. Przypomnę więc, że zarzuty Rzecznika dotyczą zarówno systemowego działania tego prawa, ale także tej praktyki stosowanej przez Inspekcję. Czy rzeczywiście jest podstawa kumulatywnego stosowania tych kar, czy rzeczywiście w każdej sytuacji odpowiedzialna jest osoba kierująca, a nie właściciel firmy transportowej. Pracownik nie ma teraz możliwości egzekwowania środków od swojego szefa. Mamy też przypadki, gdzie decyzje były wydawane w dniu wszczęcia postępowania, czyli bez zachowania jakichkolwiek terminów kodeksowych. Mało tego, do dzisiaj same organy nie wiedzą, czy od takiej decyzji przysługuje odwołanie, czy wniosek o ponowne rozpoznanie sprawy. Dla osób ukaranych najważniejsze jest wniesienie odwołania lub wniosku o ponowne rozpoznanie. Obojętnie czego. Właściwa interpretacja jest już problemem organu. Ale to właśnie także pokazuje dużą trudność w stosowaniu tych przepisów.

A co mają robić przewoźnicy, zwłaszcza ci, którzy mają jakieś kłopoty z viaTOLL-em?

Wystąpienie Rzecznika ma na celu zasygnalizowanie tego problemu. Chodzi o jego kompleksowe rozwiązanie, właśnie w drodze środków ogólnych. Niestety, nie powoduje to automatycznie sytuacji, w której osoba zainteresowana może odmówić zapłacenia takiej kary. Z prawniczego punktu widzenia, jedynym legalnym środkiem działania jest odwołanie od takiej decyzji oraz postępowanie przed sądem, a wystąpienie Rzecznika i argumenty w nim użyte, mogą posłużyć jako dodatkowe umotywowanie tego wniosku. Na pewno trzeba korzystać z tych możliwości odwoławczych. Wierzę, że ta praktyka, zwłaszcza kumulacji kar, zostanie zmieniona. I ewentualny jej wymiar wyniesie trzy, a nie na przykład trzysta tysięcy złotych. Wątpliwości RPO budzi sposób wymierzania tej kary administracyjnej, natomiast RPO nie uważa, że kar tych nie powinno być, ale - bowiem jest to instytucja znana w prawie administracyjnym i służy wyegzekwowaniu obowiązku nałożonego na obywatela - ma pełnić ona funkcje prewencyjną, a nie stanowić represję.

reklama



Jak stracić dwa razy jedną ciężarówkę

Dotychczas funkcjonariusze białoruskich służb kontrolnych poszukiwali konkretnego pretekstu np. brak koła zapasowego, czy wywóz przez kierowcę kilkunastu paczek papierosów ponad dopuszczalnym limitem. Mając taką podstawę można zaaresztować ciężarówkę (nawet z ładunkiem) – jeżeli właściciel nie zapłaci ustanowionej przez sąd ceny wykupu, traci pojazd bezpowrotnie.

Ryszard Gałczyński

Przystąpienie tego kraju do unii celnej z Rosją i Kazachstanem otworzyło przed białoruskimi służbami kontrolnymi nowe możliwości. Okazuje się bowiem, że na terenie jednego obszaru celnego nie funkcjonuje system przekazywania informacji, a decyzja wydana w jednym z tych państw nie ma żadnej mocy prawnej w drugim. O tym, jak dotkliwe konsekwencje finansowe mogą wyniknąć z takiego stanu rzeczy przekonał się przewoźnik S. – pracujący na rynku rosyjskim od ponad dwudziestu lat. Po raz pierwszy w historii firmy zdarzyło się, że skradziono mu samochód. Okoliczności, w jakich to się stało, pozwalają przewoźnikowi S. przypuszczać, że posłużono się jego pojazdem w innych celach – bo czy prawie dziesięcioletnia ciężarówka z ładunkiem kartofli jest takim cenny łupem?

Ciężarówka należąca do firmy S. przekroczyła granicę białorusko-rosyjską 24 kwietnia 2012 r. Kiedy po godz. 23 kierowca podjechał w Moskwie pod wskazany w zleceniu przewozu urząd celny, okazało się że nie może tam dokonać odprawy. Z powodu bardzo późnej pory na miejsce postoju wybrał znany parking przy ul. Rabinowej.

Dojechał tam około 23.30, następnie wyszedł z kabiny, aby zabezpieczyć klamrą naczepę. Kiedy mył ręce został od tyłu zaatakowany i sterroryzowany pistoletem. Bandyci zakleili mu oczy i wepchnęli do kabiny. Po krótkiej szamotaninie związali mu ręce kablem elektrycznym, zasłonili firanki i zaczęli przeglądać dokumenty. Z rozmów, jakie napastnicy prowadzili między sobą, kierowca wywnioskował, że interesuje ich przewożony towar. Było to dziwne o tyle, że jego wartość relatywnie nie była duża – ok. 1 500 dolarów; tyle bowiem kosztuje 200 worków kartofli.

Następnie „przerzucili" kierowcę do samochodu osobowego i wozili go przez całą noc po Moskwie. Nad ranem zamknęli go w jakiejś przyczepie. Z odgłosów dochodzących z zewnątrz wywnioskował, że znalazł się na targowisku. Reguły były proste i jasne: jesteś sam, nikt nie wie gdzie; będziesz grzeczny - nic ci się nie stanie. Przesiedział w tej budzie cały dzień, raz przyniesiono mu wodę i pierogi. Kolejnej nocy znowu wsadzono go do samochodu osobowego i wywieziono 20 km za Moskwę, gdzie wyrzucono go w środku lasu. Na koniec powiedziano mu jeszcze, żeby poszedł 2 km wskazaną drogą i tam znajdzie swoją ciężarówkę. Ciężarówki oczywiście nie było, kierowca poszedł dalej, kilka kilometrów w kierunku miasta.

Kiedy dotarł do pierwszego komisariatu policji, funkcjonariusze oględnie rzecz biorąc zignorowali jego powiadomienie o rabunku i uprowadzeniu i kazali mu się po prostu wynosić. Dopiero interwencja i zaangażowanie przedstawiciela ZMPD w Moskwie nadała sprawie właściwy tryb i rozpoczęto postępowanie prokuratorskie. Odtworzenie paszportu dla kierowcy i czynności śledcze rosyjskiej policji trwały tydzień. W tym czasie kierowca był codziennie przesłuchiwany. Po złożeniu wyjaśnień prokuratura Federacji Rosyjskiej sprawę umorzyła, uznając przewoźnika S. za poszkodowanego – co zostało potwierdzone stosownym dokumentem.

W tym momencie ta historia powinna się właściwie zakończyć. Szczęśliwie kierowcy z powodu napadu nic złego się nie stało, a przewoźnik S. dołożył należytej staranności, aby wspólnie z rosyjskim organami całą sprawę wyjaśnić.

Po kilku miesiącach okazało się, że ciężarówka skreślona z ewidencji po orzeczeniu rosyjskiej policji „żyje drugim życiem" w systemie ewidencji Służby Celnej Białorusi. W sierpniu tamtejsze służby kontrolne zaczęły zatrzymywać pojazdy należące do przewoźnika S. Przez terytorium Białorusi mogły się one poruszać tylko w konwoju. Jest to koszt wynoszący około 400 dolarów za pojazd. Z relacji przewoźnika S. wynika, że gdy skierowano do przejazdu w konwoju pięć jego samochodów: – „zapłaciliśmy 2 000 dolarów i pojechałem do Brześcia, aby na miejscu wyjaśnić, o co chodzi. Tam usłyszałem, że nie zostało zapłacone cło za towar, który wjechał na teren Białorusi 24 kwietnia 2012 r.- a minęły już trzy miesiące, w ciągu których był zobowiązany to zrobić".

- Poinformowałem tamtejszych urzędników, że ciężarówka z towarem została w Moskwie skradziona z kompletem dokumentów tuż przed odprawą celną i dysponuję dokumentami wystawionymi przez policję Federacji Rosyjskiej, które to potwierdzają. Na taką argumentację urzędnik odpowiedział mi, że do chwili uregulowania należności celnych moje samochody będą konwojowane przez terytorium Białorusi w drodze do wskazanego w liście przewozowym urzędu celnego po to, aby zabezpieczyć prawidłowość zachowania wszystkich procedur. Ponieważ ten kierunek obsługuje 40 moich ciężarówek, z prostych wyliczeń wynikało, że za przejazd przez Białoruś w ciągu następnych dwóch tygodni będziemy musieli zapłacić ponad 15 tys. dolarów. Tamtejsi funkcjonariusze zaproponowali mi inne rozwiązanie: zażądali, bym dobrowolnie poddał się karze i zapłacił zaległe cło za ziemniaki. Kwota zaległego cła wynosiła ok. 2 000 dolarów i została wtedy niezwłocznie uiszczona".

Ten akt dobrej woli ze strony przewoźnika S. miał się okazać brzemienny w skutkach.

Pod koniec września 2012 r. wpłynęło do firmy pismo z urzędu celnego w Brześciu, z żądaniem wyjaśnienia, co się stało z naczepą oraz samochodem, ponieważ minął 3-miesięczny okres „wjazdu czasowego". Pojazd wjechał na Białoruś i obszar Unii Celnej, ale nie ma żadnej informacji, że go opuścił.

10 października 2012 r. została w Brześciu złożona kompletna dokumentacja całej sprawy, w tym dokumenty wystawione przez policję i prokuraturę Federacji Rosyjskiej, zaświadczające o kradzieży pojazdu i towaru w Moskwie.

Przewoźnik S. do dzisiaj nie otrzymał od naczelnika urzędu celnego w Brześciu żadnej odpowiedzi.

Naczelnik urzędu celnego w Brześciu nie przesłał w 14–dniowym terminie (wynikającym z prawodawstwa białoruskiego) do firmy przewoźnika S. żadnej odpowiedzi. Jego stanowisko S. poznał 27 grudnia 2012 r., kiedy „zaaresztowano" mu na przejściu granicznym ciężarówkę. Z pomocą adwokata udało mu się odzyskać ciągnik (był użytkowany w leasingu) i ładunek (był własnością klienta), naczepa została na parkingu urzędu celnego w Grodnie. Dzień później prawnik firmy odebrał postanowienie o zatrzymaniu naczepy należącej do firmy transportowej S. na poczet zaległych należności celnych, wynoszących wraz z odsetkami na dzień 20.12. 2012 r. 593 224 584 rubli białoruskich, czyli ok. 70 tys. dolarów. Jak nietrudno się domyślić, była to kwota opłaty celno–skarbowej za ciągnik i naczepę, które 24 kwietnia 2012 r. wjechały na teren Białorusi i nie wyjechały. Został wysunięty zarzut przekazania pojazdu w trzecie ręce.

Przeciwko tej decyzji (i takim praktykom) przedsiębiorca S. odwołał się do władz celnych w Mińsku. Poza jego skargą wpłynęło tam również pismo od polskiego konsula w tej samej sprawie. Po ich rozpatrzeniu urząd centralny podtrzymał decyzje wydane przez placówki w Grodnie i Brześciu.

Wartość naczepy chłodniczej Schmitz Cargobull z 2012 r. zatrzymanej przez urząd celny została wstępnie oszacowana przez urzędników z Grodna na 52 tys. dolarów. Uświadomiono również przewoźnikowi S., że jeżeli zostanie ona sprzedana, aby uzyskać pieniądze na pokrycie roszczeń urzędu celnego, to 15% wartości weźmie ich rzeczoznawca za wycenę; 10% wartości stanowi opłata za zabezpieczenie na parkingu; 10% kosztuje obsługa firmy, która będzie ją licytować. Jeżeli uzyskana w ten sposób kwota będzie niższa niż ta, której domagają się władze celne, przewoźnik S. będzie obowiązany do pokrycia różnicy z własnej kieszeni. W obawie przed utratą naczepy i dodatkowych pieniędzy, przewoźnik zapłacił na początku 2013 r. 70 tys. dolarów wraz z odsetkami. Odzyskał swoją własność oraz możliwość poruszania się swoimi ciężarówkami po Białorusi.

Tak zakończyła się historia rabunku i uprowadzenia w Rosji ciężarówki z kartoflami należącej do przewoźnika S., za którą pół roku później zapłacił cło z odsetkami na Białorusi.

Z rozmów, jakie napastnicy prowadzili między sobą, kierowca wywnioskował, że interesuje ich przewożony towar. Było to dziwne o tyle, że jego wartość relatywnie nie była duża – ok. 1 500 dolarów; tyle bowiem kosztuje 200 worków kartofli.

Od samego początku tej sprawy białoruskich służb nie interesowało, co się z ciężarówką stało w Rosji. Nie zadali sobie trudu, aby dokumenty dotyczące kradzieży w Moskwie zweryfikować, co w normalnych warunkach jest standardową procedurą. Nie sprawdzili również, czy np. taki pojazd zupełnie legalnie nie opuścił wspólnego obszaru celnego. Przecież zanim kierowca został uwolniony i zgłoszono kradzież, bandyci przez dwie doby dysponowali samochodem z kompletem dokumentów. Poza tym nikt nie poinformował przedsiębiorcy S. do chwili nałożenia aresztu na ciężarówkę, co mu grozi.

- Według białoruskich urzędników moja wina, bez względu na wszystkie okoliczności, wyszła na jaw z chwilą zapłaty zaległego cła za skradzione ziemniaki. Kierowali się „żelazną" logiką charakterystyczną dla urzędników z tamtego obszaru, która opiera się na przekonaniu: jeżeli płaci to znaczy, że przyznaje się do winy? A jeśli jest winien – to zapłaci więcej? Czy istnieje skuteczna procedura odwoławcza? Nie.

Różowa przyszłość

W Rosji branża logistyczna jest w fazie intensywnego wzrostu i najbliższe lata będą sprzyjały jej rozwojowi, ponieważ zwiększa się PKB kraju, powstają nowe drogi i magazyny, nieustannie rośnie konsumpcja.

Robert Przybylski

Rosyjska gospodarka ma się doskonale i wszyscy spodziewają się, że będzie coraz lepiej. Po kryzysowym 2009 roku powrócił optymizm – Rosjanie nie boją się wydawać pieniędzy nawet na samochody. W 2012 roku kupili ich 2,7 mln i ministerstwo transportu spodziewa się, że w tym roku rynek przekroczy 3 mln sztuk – po raz pierwszy w historii kraju! Nie ma czym się martwić, bo wartość eksportu w pierwszych jedenastu miesiącach 2012 roku wzrosła o 2,4 proc. w stosunku do poprzedniego i przekroczyła 477,5 mld dol. Saldo wymiany towarowej było dodatnie i wyniosło ponad 193 mld dol., o 4,4 mld dol. więcej niż w analogicznym okresie 2011 roku. Mimo tak dużej nadwyżki w handlu zagranicznym, tempo rozwoju gospodarczego Rosji maleje z ponad 4 proc. do ok. 3,5 proc. w 2012 roku. Bank Światowy przewiduje, że w 2013 roku PKB wzrośnie o 3,6 proc.

Niezbyt imponujący wzrost gospodarczy wynika nie tylko z suszy (Rosja jest wielkim eksporterem zboża), ale i z wysokich kosztów prowadzenia działalności gospodarczej. Udział wydatków na transport i logistykę w Rosji sięga aż 20 proc. PKB, gdy w Chinach 18 proc, w Brazylii oraz Indiach 13-15 proc., natomiast w krajach Europy Zachodniej 9-10 proc. Eksperci oceniają, że z powodu niedostatecznie rozwiniętej sieci drogowej gospodarka traci rocznie sumę do 50 mld dolarów! Jednak sytuacja drogowa się zmienia. Nadwyżka budżetowa oraz zyski z handlu zagranicznego sprzyjają wielkim przedsięwzięciom infrastrukturalnym. Modernizowane są linie kolejowe, budowane drogi. Przykładem wielkiego projektu jest licząca 2 165 km „Trasa amurska" z Czyty do Chabarowska. Jej budowa rozpoczęła się w 1966 roku, lecz do początku nowego tysiąclecia niewiele się działo. Dopiero w ostatniej dekadzie projekt nabrał rozpędu i został zakończony w sierpniu 2010 roku przejazdem Putina, który dokonał tego ładą Kaliną (miał jeszcze dwie w zapasie). W kolejnych dwóch latach trasa została przedłużona do Władywostoku. Od tej pory z Europy nad Pacyfik można dojechać asfaltową drogą. Co prawda na wielu innych można utopić samochód w błocie, ale minister rozwoju ekonomicznego Andriej Biełousow zapowiada, że zwiększy wydatki na drogi. Obecnie w Rosji buduje się 2 tys. km nowych dróg, gdy niecałe dwie dekady temu było to 5-6 tys. km dróg. Dopiero po ubiegłorocznej zmianie ustawy o finansowaniu dróg inwestycje wrócą do poprzedniego poziomu.

Samochody za kolejami

Według ocen RBK.research cały rynek logistyczno-transportowy Rosji wart był w 2009 roku 200,4 mld dol. Dla porównania europejski rynek oceniany był na 1 293 mld dolarów, natomiast chiński na 711,2 mld. W tym samym roku Rosja otrzymała 94. miejsce w rankingu Logistic Performance Index, w którym oceniono 155 krajów. Autorzy indeksu podkreślili, że jakość usług transportowo-logistycznych jest niewielka, przy bardzo wysokich cenach. Wysokie koszty spowodowane są brakiem infrastruktury drogowej oraz sieci magazynów. W ogólnym rynku outsourcing ma ok. 30-procentowy udział, gdy w Chinach jest to 45 proc., w Europie Zachodniej średnio 64,6 proc.

Na rynek usług logistyczno-transportowych aż w 88,6 proc. składają się przewozy, usługi spedytorskie stanowią 6 proc. rynku, zaś magazynowanie i dystrybucja to zaledwie 4,5 proc. Na logistykę kontraktową przypada 0,9 procent.

W 2011 roku transport drogowy - według danych państwowego urzędu statystycznego Rosji - wykonał pracę sięgającą 223 mld tkm, o 12 proc. większą niż w 2009 roku. Mimo to nie dorównał kolejom, które wykonały blisko dziesięciokrotnie większą pracę. Natomiast pod względem przewiezionej masy, samochody w 2011 roku przewiozły blisko 5,7 mld ton, niemal 4,5 razy więcej od kolei. Z wykonanej pracy blisko jedna trzecia przypada na transport na wynajem. Według danych ministerstwa transportu przychody przewoźników na wynajem wyniosły w 2008 roku 130 mld rubli, z czego 43 proc. przypadło na firmy duże i średnie. Na jednego rubla przychodów przypadały 92 kopiejki kosztów. W kolejnych latach kryzys oraz wysokie ceny ropy zmniejszyły marżę przedsiębiorców. Według ocen RBK.research wydatki na paliwo stanowią 25 proc. kosztów firm przewozowych, zaś obsługa kosztów zakupu (przede wszystkim leasingu) do 20 proc.

Park samochodowy Rosji sięga 6 mln pojazdów użytkowych. Blisko 47 proc. ma ponad 10 lat. Analitycy wskazują, że zbyt duży udział w parku, sięgający 27 proc., mają ciężarówki skrzyniowe, brakuje zaś specjalistycznych. Np. na chłodnie przypada zaledwie 4 proc., natomiast na cysterny 7 proc. parku. Udział samochodów o dużej ładowności (pow. 15 ton) sięga jedynie 20 proc., co nie spełnia potrzeb rynku.

Klienci narzekają nie tylko na brak odpowiedniego taboru, ale także na niesolidność przewoźników. Spotkają się z niewypełnianiem przyjętych dobrowolnie zobowiązań, w tym niepodstawianie samochodów lub podstawianie zbyt małych, o niedostatecznej ładowności. Dla wielu klientów kłopotliwe jest także unikanie płacenia podatków przez firmy przewozowe (szczególnie małe). Szara strefa proponuje niezaksięgowane opłaty, często o 40 proc. niższe od oficjalnych.

WIELKOŚĆ PRZEWOZÓW SAMOCHODOWYCH MIĘDZY ROSJĄ I ZAGRANICĄ W MLN TON (BEZ PRZEWOZÓW POMIĘDZY ROSJĄ I BIAŁORUSIĄ) W PODZIALE NA KRAJ POCHODZENIA PRZEWOŹNIKA

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Razem	26,8	29,4	31,7	30,8	24,7	27,2
Zagraniczni	16,2	17,6	18,6	18	14,9	16,5
Rosyjscy	10,6	11,8	13.1	12,8	9,8	10,7

Źródło: ASMAP

Po kryzysowym 2009 roku, kiedy liczba przewoźników samochodowych zmalała na skutek bankructw o 20-25 proc., park samochodowy został odbudowany. Rocznie nabywcy kupują ponad 300 tys. samochodów ciężarowych. Udział zwiększają marki zagraniczne, kosztem rosyjskich. Te samochody kupowane są m.in. przez firmy zajmujące się transportem międzynarodowym, który obsługuje głównie import. Jego tonaż rośnie dwucyfrowo i przewiduje się, że masa importowanych towarów w 2012 roku przekroczy poziom z rekordowego 2008 roku. W pierwszych jedenastu miesiącach 2012 roku najwięcej towarów Rosja importowała z Chin, ale najszybszy, ponad 22-procentowy wzrost miał import z Holandii. Mimo wielkich kolejek ciężarówek na rosyjskich granicach zaledwie 4,4 proc. tonażu importu przewożone jest samochodami. Blisko 59 proc. przypływa statkami, 36 proc. obsługuje kolej. Analitycy RBK przewidują, że w najbliższych latach import będzie rósł przy podobnej strukturze przewozów. RBK szacuje, że rynek międzynarodowych przewozów samochodowych wart był w 2010 roku 8 mld dol., z czego ok. 37-39 proc. zdobyli przewoźnicy rosyjscy. Segment usług samochodowej spedycji międzynarodowej miał wartość ok. 1,3 mld dolarów. Warto zauważyć, że międzynarodowe przewozy drogowe i spedycja stanowiły zaledwie 1 proc. przewozów drogowych w Rosji na wynajem.

Ruszyły magazyny

Po dwóch latach zastoju ruszyły budowy magazynów. W 2010 roku wraz z pierwszym uderzeniem kryzysu zamarł ruch budowlany. W rezultacie już w 2011 roku dał się odczuć brak nowoczesnych powierzchni magazynowych. Szczególnie dotkliwy był on w regionalnych miastach, a nie w Moskwie i Petersburgu, które nawet podczas kryzysu cieszyły się zaufaniem inwestorów. Dlatego pod koniec 2011 roku w wielu regionalnych miastach ruszyły budowy magazynów, ponad ćwierć mln metrów kwadratowych. Na początku 2012 roku na 11,2 mln m kw. magazynów, tylko 23 proc. powierzchni przypadało na miasta regionalne, chociaż żyje w nich oraz ich regionach 83 proc. populacji oraz przypada na nie 69 proc. rynku detalicznego. Zajmująca się analizą rosyjskiego rynku nieruchomości firma Knight Frank wylicza, że na miliard rubli obrotu magazynów przypada 1,94 m kw. powierzchni magazynowej klasy A lub B w Moskwie, 2,62 m kw. w Petersburgu i zaledwie 0,87 m kw. w Jekaterinburgu, 1,6 m kw. w Nowosybirsku, 0,74 m kw. w Kazaniu oraz 0,73 m kw. w Niżnym Nowgorodzie. W innych miastach, jak np. Władywostok lub Wołgograd, ten współczynnik spada do zaledwie 0,17 m kw. Tak niskie współczynniki oznaczają, że brakuje nowoczesnej powierzchni magazynowej. Zachętą do inwestowania jest nie tylko dotkliwy brak nowoczesnej powierzchni magazynowej, ale także wysokie ceny wynajmu za metr. W Moskwie dochodzą one do 135 dol., w Petersburgu do 118 dol., zaś w pozostałych miastach wahają się od 80 do 110 dolarów.

Przeciętnie w rejonie Moskwy pojedyncza umowa opiewa na wynajem ponad 12 tys. m kw. magazynów, w Petersburgu 10,5 tys. m kw., zaś w pozostałych miastach powierzchnie są o 60 proc. mniejsze. Budowy nowych magazynów już się kończą. Część posłuży wyłącznie do dystrybucji, ale do niektórych trzeba będzie dowieźć towary prosto z Europy Zachodniej, więc niewykluczone, że trasy polskich ciężarówek wydłużą się.

PRZYWOZY DO ROSJI W MLN TON

Rok	mln ton
2008	154
2009	110
2010	118
2011	136
2012	152

Źródło: Rosyjska służba celna/RBK

PRACA PRZEWOZOWA W MLD TKM

Rok	Samochody	Koleje
2008	216	2 117
2009	180	1 865
2010	199	2 011
2011	223	2 127

Źródło: Rosstat

UDZIAŁ W RYNKU POWIERZCHNI MAGAZYNOWEJ REGIONÓW W PIERWSZYM KWARTALE 2012 ROKU

Miasta	2012 rok
Moskwa	59,2 proc.
St. Petersburg	17,5 proc.
Pozostałe miasta	23,3 proc

UDZIAŁ W RYNKU POWIERZCHNI MAGAZYNOWEJ MIAST (Z WYŁĄCZENIEM ST. PETERSBURGA I MOSKWY) W PIERWSZYM KWARTALE 2012 ROKU

Miasta	proc.
Jekaterinburg	19
Nowosybirsk 7	17
Kazań	11
Niżny Nowogorod	9
Samara	8
Rostów nad Donem	8
Woroneż	5
Czelabińsk	4
Pozostałe miasta	19

Główne koszty to już nie paliwo

E100

Główne koszty przewoźnika w Europie zawsze były związane z paliwem. Teraz sytuacja się zmienia i głównymi kosztami przewoźników stają się opłaty dodatkowe: za płatne drogi na terenie Europy, myjnie, podatek VAT.

Jak oszczędzić na kosztach, związanych z usługami dodatkowymi, za pomocą kart paliwowych?

Firma E100 zaczęła rozszerzać zakres swoich usług dodatkowych z zamiarem obniżenia kosztów firm transportowych. W jaki sposób?

E100 nie pobiera żadnych opłat dodatkowych za myto, serwisy, pomoc drogową, ma niskie koszty obsługi zwrotu VAT – przez cały rok 2012 E100 oferowała atrakcyjne 0% opłat serwisowych za opłatę myta w Polsce, Niemczech, Austrii, Czechach oraz na Słowacji. Taka promocja nadal funkcjonuje dla klientów E100.

E100 angażuje się w to, aby wszystkie opłaty drogowe, którę bedą sie pojawiać, oferować klientom po jak najbardziej atrakcyjnych cenach.

W roku 2013 pojawia się dużo zmian i wiele nowych dodatkowych podatków, które zwiększą koszty przewozu na terenie Europy.

Główna nowość w roku 2013, to nowy podatek ekologiczny we Francji – Ecotaxe, który będzie obejmował 15 000 km autostrad i wybranych dróg krajowych. W związku z tym za przejazd pojazdów o masie powyżej 3,5 tony będzie obowiązywać ten podatek, wnoszony przy pomocy urządzeń pokładowych. E100 przygotuje dla swoich klientów kilka opcji, dostosowanych do potrzeb różnego rodzaju klientów.

Drugą bardzo ważną zmianą w roku 2013 będzie uruchomienie e-myta na Białorusi, które dotyczyć będzie wielu polskich przewoźników. Obejmie wszystkie ciężarówki o masie powyżej 3,5 tony, a opłacania myta dokonywać się będzie za pomocą urządzenia pokładowego. E100 zaoferuje swoim klientom możliwość opłaty w trybie post-pay oraz pre-pay. E100 na bieżąco śledzi wszytkie zmiany i robi wszystko, aby zapewnić swoim klientom możliwość skorzystania z tej usługi. Aby ułatwić rejestrację, E100 proponuje wypełnić wniosek online już teraz.

Bardzo ważną zmianą w roku 2013 są zniżki na opłatę myta w Republice Czeskiej. E100 informuje swoich klientów i pomaga w tym, aby zarejestrować się na rządowej stronie internetowej http://www.slevymyto.cz i skorzystać ze zniżek. Klienci E100 będą mogli mieć do 13% zniżki na opłatę myta w Czechach.

E100

GŁÓWNA KARTA
PALIWOWA PRZEWOŹNIKA

Rozpoczęliśmy zbieranie wniosków elektronicznych na rejestrację w systemie opłat za białoruskie drogi

www.e100.eu

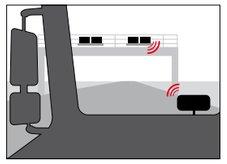
Elektroniczna opłata dróg na Białorusi

Od 1 lipca 2013 roku na Białorusi uruchomiony zostanie BelToll - elektroniczny system poboru opłat za przejazd głównymi drogami krajowymi. Na ten dzień planowane jest objęcie systemem BelToll pierwszej trasy E30/M1 (Brześć - Mińsk - granica Rosji), czyli w sumie 824 km drogi.

W drugim etapie systemem objętych zostanie 478 km dróg łączących Mińsk z Mogilewem (M4) i Homlem (M5).

Jak będzie działał system

Kierowcy samochodów będą zobowiązani do wyposażenia, w specjalne urządzenie pokładowe, po wpłaceniu zaliczki. Opłata będzie odliczana automatycznie podczas przejazdu przez punkt poboru opłat (bramki).



Stawki

	0,00 euro/km - do 3,5 tony włącznie (samochody osobowe RU, KZ, BY)
	0,04 euro/km - do 3,5 tony włącznie (samochody osobowe)
	0,08 euro/km - powyżej 3,5 tony (ciężarowe i autobusy) **2 osiowe**
	0,10 euro/km - powyżej 3,5 tony (ciężarowe i autobusy) **3 osiowe**
	0,12 euro/km - powyżej 3,5 tony (ciężarowe i autobusy) **4 osiowe i powyżej**

Jak zarejestrować się

Wariant 1. Na stronie e100.eu w dziale „Drogi" wypełnić elektroniczny wniosek.

Wariant 2. Wypełnić wniosek w dowolnym z naszych biur.

Wariant 3. Zwrócić się do przedstawiciela regionalnego E100.

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***

OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

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

1957 ZMPD

Trzeba być upartym

Kto pamięta ze szkoły, jakie rejony Europy sławił Adam Mickiewicz? "Wpłynąłem na suchego przestwór oceanu...". Oczywiście stepy Akermańskie, czyli obecnie okolice Białogrodu nad Dniestrem na Ukrainie.

Tomasz Małyszko

Istotnie, kto tam bywał, może stwierdzić, że do dziś mają swój urok. Jednak rzeczywistość biznesowa oraz praktyka, z jaką spotykają się przewoźnicy, już taka kolorowa nie jest. Przedsiębiorcy różnią się w swoich opiniach dotyczących wykonywania przewozów na Ukrainę. Jedna grupa uważa, że mentalno-administracyjna codzienność Ukrainy to w dalszym ciągu odległe „despotyczne Bizancjum", inni natomiast uważają to za intratny rynek, gdzie stosując własne metody biznesowe można z pozytywnym skutkiem zarabiać. Wybierając się na Ukrainę trzeba pamiętać o kilku sprawach.

Zgodnie z umową miedzy rządem Polski a rządem Ukrainy o międzynarodowych przewozach drogowych z dnia 18 maja 1992 r. oraz zgodnie z postanowieniami Polsko-Ukraińskiej Komisji Mieszanej ds. międzynarodowych przewozów drogowych przewidziany jest jeden rodzaj zezwoleń. W ruchu bilateralnym i tranzytowym pojazdy do 6 t dmc lub 3,5t ładowności są zwolnione z ich posiadania. Postanowienia określają również inne, choć nieliczne wyjątki, np. przewóz rzeczy na targi, wystawy czy mienie przesiedleńcze. Natomiast standardowy zestaw drogowy o dmc 40 t trzeba wyposażyć w ukraińskie zezwolenie drogowe. Zezwolenia te noszą nazwę „Ukraina ogólna" i mogą się tylko różnić od siebie klasą ekologiczności. Dla zezwoleń o klasie powyżej EURO 3 obowiązuje wymóg odpowiedniego wieku pojazdu, nie tylko dla samochodu ciężarowego/ciągnika, ale również dla przyczepy/naczepy. Zezwolenia te uprawniają do wykonywania przewozów z Polski na Ukrainę, z Ukrainy do Polski, a także w tranzycie przez Ukrainę. Ten typ zezwoleń również upoważnia do wykonywania przewozu z kraju trzeciego na Ukrainę i z Ukrainy do kraju trzeciego, ale pod warunkiem spełnienia następujących wymogów: zezwolenie musi być dla pojazdu minimum EURO 3, naczepa/przyczepa nie może być starsza niż z 2000 roku, a naturalna droga przewozu musi przebiegać przez Polskę. Oznacza to, że wjazd na Ukrainę może odbywać się tylko przez polsko-ukraińskie przejście graniczne. Dlatego np. ładunek z Francji na Ukrainę można przewieźć na zezwoleniu ekologicznym ogólnym, ale tylko zestawem o odpowiednich rocznikach produkcji, oraz wjazd na Ukrainę może nastąpić tylko przez polsko – ukraińskie przejścia. W tej samej relacji przejazd krótszą drogą, np. przez Słowację z ominięciem Polski, będzie niemożliwy. Niestety, w przypadku przewozów bez tranzytowania Polski, np. Mołdawia – Ukraina, czy też Rosja –Ukraina, nie ma możliwości zrealizowania takiego transportu na zezwoleniu ogólnym. Jedynym ratunkiem wówczas jest posiadanie zezwolenia EKMT/CEMT.

Przed wyjazdem z Polski kierowca musi być wyposażony w dokumenty potwierdzające prawo użytkowania pojazdu. Ma to szczególne znaczenie, gdy pojazd jest własnością np. firmy leasingowej. Dopuszczalne są trzy formy dokumentowania: oryginał umowy leasingowej, wyciąg z umowy leasingowej potwierdzony „mokrymi pieczęciami", albo wpis do dowodu rejestracyjnego w polu „posiadacz pojazdu", gdzie powinna widnieć nazwa i adres przewoźnika. Należy tu zauważyć, że wydawane przez firmy leasingowe „upoważnienia do korzystania z pojazdu" na razie nie są honorowane. Należy pamiętać również o tym, że jeśli pojazd jest zarejestrowany przez oddział regionalny leasingodawcy, wówczas w umowie leasingowej musi znaleźć się nie tylko nazwa, adres, podpisy osób upoważnionych i pieczęci siedziby głównej firmy leasingowej, ale również adres i pieczęci oddziału. Musi być pełna zgodność dokumentacji co do nazw i adresów. Należy również sprawdzić, czy wszystkie dane z dokumentacji, tj. z pieczęci przewoźnika, wpisów nazwy i adresu firmy na zezwoleniu ukraińskim, adresu właściciela pojazdu są zgodne, czy też danych z dokumentów wyżej opisanych, tj. potwierdzających prawo użytkowania pojazdu. Jeśli nie są zgodne, wówczas można być pewnym, że na granicy pojawi się problem. Jest to niestety uciążliwe w przypadku prowadzenia działalności gospodarczej przez osoby fizyczne, gdyż zdarza się, że adres zarejestrowania firmy różni się od adresu wpisanego do dowodów rejestracyjnych pojazdów. Ta niezgodność jest traktowana na Ukrainie jako naruszenie przepisów. ZMPD wielokrotnie zgłaszało ten problem od Ministerstwa Transportu, lecz sprawa nie znalazła swojego pozytywnego rozwiązania. Stanowisko ministerstwa jest niezmienne, wszystkie dane w dokumentacji dotyczące firmy - przewoźnika muszą być zgodne, nie może być żadnych rozbieżności związanych z nazwą firmy, czy też z adresem zarejestrowania firmy oraz pojazdów.

Na granicach ukraińskich cenną wartością jest upór. Ten wygrywa, kto ma cierpliwość i odwagę walczyć o swoje. Zdarzają się sytuacje, szczególnie w nocy, albo w piątek po południu, kiedy już nie ma gdzie interweniować, że funkcjonariusze różnych służb nadinterpretują przepisy. Starają się realizować bezpodstawne działania, np. wagi zawyżają zmierzone naciski, pojawiają się zastrzeżenia do zezwoleń, a służby celne chcą konfiskować różne towary wwożone przez kierowców. Jeśli faktycznie zarzuty są niezasadne, trzeba na takie działanie żądać pisemnego potwierdzenia i pokwitowania lub poczekać na zmianę obsady.

Ukraina jest w systemie „zielonej karty". System ten działa tam już od wielu lat, ale odbieramy w ZMPD sygnały od przewoźników, że niektórzy tamtejsi „specjaliści", mający powiązania z urzędami wymiaru sprawiedliwości, stosują prawnie dopuszczalną praktykę „aresztowania" pojazdu w przypadku, gdy jego posiadacz był sprawcą stłuczki. Wszystko odbywa się w świetle przepisów, bowiem sąd w trybie pilnym orzeka, że poszkodowany w zdarzeniu drogowym może zająć środek transportowy sprawcy, chyba że sprawca wykupi się odpowiednio wysokim odszkodowaniem. Na takie odszkodowanie oczywiście z systemu „zielonej karty" poszkodowany nie mógłby liczyć. Jeśli chodzi o stłuczki drogowe, to również praktyką jest sporządzanie na miejscu w obecności milicji odpowiednich umów stwierdzających, że poszkodowany zrzeka się wszelkich roszczeń w stosunku do sprawcy, jeśli ten odpowiednio na miejscu zrekompensuje straty. Praktycznie w takich przypadkach właściwym jest mieć wsparcie konsulatu RP na Ukrainie lub ukraińskiego prawnika.

Oprócz kontroli posiadania „zielonej karty" na granicy zdarza się, że wymaga się od wjeżdżających wykupienia także ubezpieczenia medycznego. Oficjalnym kosztem, który będzie trzeba ponieść na granicy, jest jednolita opłata drogowa, której stawka wynosi 10 euro oraz 0,02 euro/km. Pozostałe proponowane przez tamtejsze lokalne władze lub kontrolujących opłaty, np. ekologiczne za wjazd do miast, są opłatami nielegalnymi.

Ukraińskie służby celne są również przewrażliwione na punkcie przemytu. W przypadku ujawnienia jakichkolwiek rozbieżności w dokumentacji należy spodziewać się wielotygodniowego postępowania administracyjnego oraz sporych kar. Na szczęście, z informacji od polskich przewoźników wynika, że władze ukraińskie odeszły od zamiaru stosowania zasady automatycznego konfiskowania pojazdów w przypadku wykrycia przemytu.

Na Ukrainie nie zaleca się jeżdżenia po zmroku. Stan dróg jest zły, kiepskie jest również ich oznakowanie. Zagrożenie stanowią także piesi i rowerzyści, którzy nierzadko pod wpływem alkoholu pojawiają się znienacka przed jadącym pojazdem. Należy pamiętać także, że obywatel RP ma prawo przebywać na Ukrainie do 90 dni w ciągu 6 miesięcy. Zdarzały się przypadki niewpuszczenia na Ukrainę kierowców, którzy często wykonywali tam przewozy i przekroczyli dopuszczalny czas pobytu.

Na Ukrainie w okresie letnim można zetknąć się również z temperaturowymi ograniczeniami ruchu. Obowiązują one w godzinach 11.00-23.00 i dotyczą pojazdów powyżej 24 t dmc. Są one wprowadzane, gdy temperatura przekroczy 28 st. C. Można się o nich dowiedzieć na stronie internetowej www.ukravtodor.gov.ua. Ograniczenia ruchu również wprowadziły władze Kijowa, gdzie na obwodnicy obowiązują dla pojazdów powyżej 4,5 t dmc w godz. 7.00- 20.00.

> Na Ukrainie nie zaleca się jeżdżenia po zmroku. Stan dróg jest zły, kiepskie jest również ich oznakowanie. Zagrożenie stanowią także piesi i rowerzyści, którzy nierzadko pod wpływem alkoholu pojawiają się znienacka przed jadącym pojazdem.

Natomiast pojazdy w ruchu międzynarodowym są zwolnione z tego zakazu między godzinami 10.00-17.00, pod warunkiem posiadania w pojeździe listu przewozowego CMR potwierdzającego taki przewóz.

Ukraina to także sprawa „kosztów pozaksięgowych", o których mówią często przedsiębiorcy. Te zagadnienie wynika z mentalności ludzi, jak i z klimatu politycznego. To czy będzie łatwiej i jaka będzie przyszłość gospodarcza Ukrainy w dużej mierze zależy od kierunku, jaki przyjmą tamtejsze władze.

przewoźnik nr 28

retro

Zielone ciężarówki

Druga wojna światowa wykazała, że samochody ciężarowe mogą zastąpić nie tylko pojazdy konne, ale nawet kolej. Zwycięstwo w bitwach zależało od szybkości manewru i siły ognia, więc rola sprawnego i elastycznego transportu drogowego była bardzo istotna.

Robert Przybylski

Wojsko szybko dostrzegło zalety motoryzacji i od lat dwudziestych testowało różne konstrukcje samochodów. Niemcy i Amerykanie próbowali stosować podwozia wieloosiowe, z napędem na wszystkie koła. Włosi i Brytyjczycy skłaniali się ku tańszym modelom dwuosiowym, też z napędem na wszystkie koła. Z kolei dysponującynajgorszymi drogami wśród wielkich mocarstw Związek Radziecki wybrał ciężarówki z napędem tylko na tył – powodem był brak możliwości wytwórczych skomplikowanych wersji 4x4.

Jednak wprowadzenie samochodów do wojska nie postępowało tak szybko, jakby życzyli sobie tego wojskowi. Problemem były wysokie koszty zakupu ciężarówek oraz ich utrzymania, co było widoczne np. w armii polskiej. Choć przyczyniła się ona do powstania dwóch producentów ciężarówek (Ursus oraz Państwowe Zakłady Inżynierii). Nieustannie brakowało pieniędzy na większe zakupy taboru – aż do wybuchu wojny transport Wojska Polskiego opierał się na koniach. Nie inaczej było także w innych krajach, w tym we Włoszech, chociaż wojskowi doskonale zdawali sobie sprawę, że samochód był bardziej funkcjonalny od konia. W 1937 roku z porównania przeprowadzonego przez armię włoską wynikało, że zmotoryzowane oddziały są nie tylko szybsze od konnych (prędkość poruszania sięgała od 40 do 50 km/h, w stosunku do 5-8 km/h w przypadku taborów lub artylerii konnej), ale także zabierały więcej ładunku i na dodatek kolumny samochodów były o połowę krótsze od jednostek wyposażonych w trakcję konną.

Mimo zalet ciężarówki pozostały w pierwszej fazie wojny pomocniczym środkiem transportu i to nawet w przypadku krajów, które rozpętały wojnę. W niemieckich oddziałach używano samochodów niemieckich oraz zdobycznych, przede wszystkim austriackich, czechosłowackich i francuskich. Przed atakiem na Rosję, 22 maja 1941 roku, szef Sztabu Generalnego Wojsk Lądowych generał pułkownik Franz Halder stwierdził: „17. Dywizja Pancerna ma na wyposażeniu 240 różnych typów pojazdów". W takiej zbieraninie marek i typów nie sposób było zapewnić sprawnej obsługi całego taboru.

Grunt to zaplecze

W 1941 roku Niemcy rzucili na ZSRR 153 dywizje, liczące blisko 3 mln ludzi, 3 600 czołgów i 600 tys. innych pojazdów zmechanizowanych. Ar-

Żołnierze 9 pułku kawalerii USA w maju 1941 roku w nowym samochodzie, który wkrótce został nazwany Jeep. Willys zbudował 361,5 tys. wersji ostatecznej, a Ford 278 tys. bliźniaczych samochodów.

Wojskowe 2,5 tonowe ciężarówki przejeżdżają przez jedno ze zniszczonych miast we Francji w 1944 roku.

Wysoko cenione Dodge WC służyły m.in. jako ambulanse. Koncern Chryslera zbudował ponad ćwierć mln tych samochodów.

mia Czerwona liczyła 4,7 mln żołnierzy. Szybko okazało się, że Niemcy nie są przygotowani do podbicia tak dużego kraju. Szacowali, że pokonanie Rosji zajmie im 3 miesiące, ale już po sześciu tygodniach zabrakło im paliwa. Halder przewidująco zapisał w pamiętniku pod datą 13 czerwca 1941: „Jesienią skończą się zapasy paliwa". Dlatego Halder postawił na konne wozy. Pod datą 8 lutego 1941 roku zanotował w dzienniku: „Furmanki chłopskie – wydać 15 tys. razem z końmi, uprzężą i woźnicami z Polski." W innym wpisie zauważył: „Brak pojazdów mechanicznych do wymiany zużytych samochodów. Generalny kwatermistrz nic już nie ma".

W sumie w wojskach niemieckich to nie samochody były wspierane furmankami, lecz transport konny samochodowym. Generał Blumenritt podliczał, że 22 czerwca 1941 roku niemieckie oddziały kwatermistrzowskie miały 750 tys. koni pociągowych. Za każdym niemieckim czołgiem ciągnęło 200 koni kwatermistrzostwa. Ten tabor uzupełniany był produkcją z krajów podbitych. M.in. w ograbionej z maszyn kieleckiej SHL Niemcy uruchomili produkcję wozów konnych typu Pleskau (Psków). W ramach oporu robotnicy używali do produkcji kół niedosuszonego drewna, przez co koła szybko rozpadały się. W kolejnych latach wojny zapotrzebowanie na konne wozy wcale nie malało. Podczas walk na Kaukazie w styczniu 1943 roku w ciągu czterech tygodni niemieckie wojska zajęły Kubań siłami 400 tys. żołnierzy, którym transport zapewniało 110 tys. koni i 25,5 tys. samochodów.

Przewidywania Haldera co do braków transportu i zaopatrzenia sprawdziły się. W ciągu pierwszych tygodni ofensywy Niemcy zużyli więcej amunicji niż planowali na całą wojnę. W kolejnych tygodniach i miesiącach było jeszcze gorzej. Na wielkich przestrzeniach Rosji szwankował transport, a Niemcy ratowali sytuację grabieżami wozów konnych po polskich wsiach. Słowa krytyki pod adresem transportu słychać było także od innych dowódców Wehrmachtu. Herman Hot, głównodowodzący wojskami pancernymi, narzekał, że brakowało ciężarówek, a szczególnie dotkliwy był brak modeli terenowych.

Także Rosjanie popełnili błędy w planowaniu transportu. Według standardu z 1940 roku, na tysiąc czołgów (korpus zmechanizowany) przypadało:

- 36 800 żołnierzy
- 358 dział
- 266 samochodów pancernych
- 352 ciągniki
- 5 165 samochodów.

Powyższe wyliczenia dotyczą bezpośrednio pola walki. Do tego należy doliczyć odwody, lotnictwo, urządzenie zaplecza. Ten stosunek przeliczony na obsługę jednego czołgu w 1940 roku wynosił:

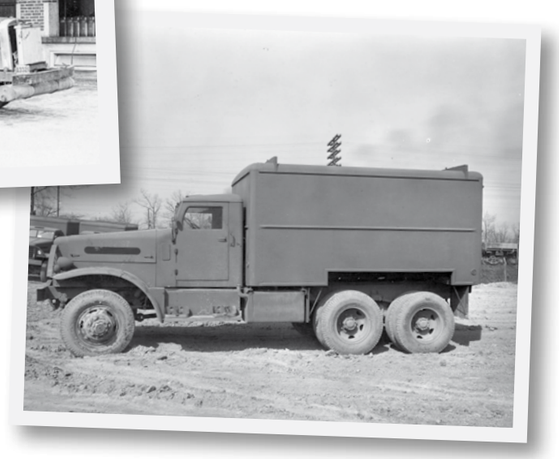
- 4 czołgistów
- 36 żołnierzy zaplecza.

Przedwojenne szacunki okazały się zbyt skromne i w 1943 roku na jeden czołg przypadało 70-80 osób, to jest dwa razy więcej niż samochodów i trzy razy więcej niż dział i moździerzy.

W 1941 roku dywizja strzelecka miała 419 samochodów, ciągników i transporterów opancerzonych, zaś 7 lat później, po uwzględnieniu wojennych doświadczeń, już 1 488.

W 1941 roku, na początku wojny niemiecko-rosyjskiej, w Armii Czerwonej było łącznie 272,6 tys. samochodów, a w maju 1945 roku już 664,5 tys. Ponad 100 tys. z nich to były trzyosiowe ciężarówki Studebaker, które

Także w neutralnej Szwecji brakowało paliw i transport musiał korzystać z paliw zastępczych.



Ciężarówki spełniały najróżniejsze funkcje, w tym ruchomych warsztatów, jak pokazany na zdjęciu na podwoziu White 666, których produkcja doszła do 21 tys. szt.

Rosjanie otrzymali z USA w ramach Lend-Lease.

Powiększały się także parki transportowe innych państw. W 1939 wojsko brytyjskie miało 85 tys. pojazdów (z tego 26 tys. zarekwirowanych), a w maju 1945 roku ok. 1,25 mln (w tym opancerzone). Do tego flota samochodów RAF wzrosła z 2 tys. do ponad 100 tys. sztuk. Ten blisko piętnastokrotny wzrost był możliwy mimo straty w 1940 roku we Francji ok. 100 tys. samochodów. W tym czasie park samochodowy niemieckiej armii liczył ok. 120 tys. pojazdów.

Dwa pociągi dziennie

Milionowe armie, z uwagi na wielkie masy zaopatrzenia, wymagały od kwatermistrzostwa i jednostek transportowych precyzyjnego planowania i perfekcyjnego wykonania założeń. Polski kolejarz Robert Makus szacował, że dywizja na polu walki potrzebuje średnio ok. dwóch pociągów zaopatrzenia dziennie. Według zachodnich obliczeń dywizja piechoty podczas akcji w ruchu pochłania dziennie 35 tys. galonów benzyny, brygada piechoty zużywa dziennie 12 ton żywności, zrobienie 10-metrowej wyrwy w zasiekach z drutu kolczastego za pomocą ognia artylerii to 3 tony amunicji. Te duże liczby trzeba jeszcze przeliczyć przez miliony obywateli powoływanych pod broń. 30 sierpnia 1939 roku armia USA liczyła 176,5 tys. żołnierzy. W połowie 1941 roku było ich już 1,46 mln, poziom ośmiu milionów przekroczyła w pierwszej połowie 1944 roku i osiągnęła rekordową liczebność 8,3 mln w maju 1945 roku. Ok. 6 proc. z tej liczby stanowili żołnierze kwatermistrzostwa, których zadaniem było przygotować zaopatrzenie dla walczących oddziałów.

Zmotoryzowane wojska wymagały przede wszystkim paliwa, które stanowiło 60 procent przewożonego na pole walki ładunku. Kwatermistrzostwo armii USA tylko w 1944 roku wydało 87,3 mln dol. na blisko miliard galonów benzyn silnikowych. Na paliwa i smary łącznie wydało w tym samym roku 127,9 mln dol. i o niemal 2 mln dol. więcej w kolejnym. Samej benzyny wojsko USA kupiło w 1944 roku 3,6 mln metrów sześciennych – dla porównania roczne zużycie paliw w Polsce przekracza 20 mln metrów sześciennych. Ogromne wielkości łatwo wytłumaczyć: rajd tysiąca bombowców nad Rzeszę pochłaniał 3 mln galonów paliwa, zaś Shermany I i II Armii USA spalały 800 tys. galonów benzyny dziennie. Podczas intensywnych walk 24 sierpnia 1944 roku czołgi I Armii spaliły 782 tys. galonów paliwa. Przerzut I Dywizji Pancernej na dystansie 200 km pochłonął ponad 600 tys. litrów paliwa (niecałe 159 tys. galonów), które Kompania Zaopatrzenia wydała w 30 godzin. Wyczyn jest tym bardziej godny podkreślenia, że z braku cystern, nawet do masowych przewozów, używano kanistrów!

Potrzeby frontu były tak wielkie, że nie starczało paliwa dla odbiorców cywilnych. W całej okupowanej Europie oraz w krajach neutralnych pojazdy cywilne używały wytwornic gazu. Spalały czad produkowany z drewna lub węgla. Nawet w USA rząd wprowadził racjonowanie benzyny. W Wielkiej Brytanii była dostępna tylko dla podmiotów pracujących na rzecz armii. Już po wojnie Brytyjczycy zauważyli, że opodatkowanie oleju napędowego przed 1939 rokiem spowolniło popularyzację silników wysokoprężnych, co skutkowało zwiększonym zużyciem paliwa floty mającej silniki iskrowe. Gdyby diesel upowszechnił się przed wojną, zuży-

Konwój 2,5-tonowych wojskowych ciężarówek w Michigan w połowie 1941 roku. W produkcji tych modeli specjalizował się General Motors, który wypuścił pół mln takich samochodów.

W 1941 roku z japońskich fabryk wyjechała rekordowa liczba ponad 45 tys. ciężarówek i autobusów, w tym 14,3 tys. było marki Toyota. W kolejnym roku wyprodukowała 2 tys. ciężarówek więcej, ale tak dobrego wyniku już nie powtórzyła, mimo uproszczenia budowy, co widać m.in. po jednym reflektorze w modelu z 1944 roku.

cie paliw w czasie wojny na Wyspach byłoby o połowę niższe!

Przygotowując lądowanie we Francji Sprzymierzeni przygotowali plan działania dla jednostek transportowych. Zaprojektowali sztuczny port, w którym rozładowano w pierwszych dwudziestu pięciu dniach lipca 44,7 tys. ton zaopatrzenia. Do walczących oddziałów dostarczały je ciężarówki. Już miesiąc później, czyli 25 sierpnia ruszyły przewozy Red Ball Express – na początek 67 kompanii transportowych, a 4 dni później 132 kompanie, w których było 6 tys. ciężarówek. Ta flota rozpoczęła dostawy na dystansie 125 mil, a w połowie września, gdy zakończyła działalność, odległość wydłużyła się do 450 mil. Samochody spalały dziennie 300 tys. galonów benzyny. Przez 3 miesiące przewiozły do walczących ponad 412 tys. ton zaopatrzenia, do 27 tys. ton dziennie. Od ciężarówek zależało, czy żołnierze dwunastu dywizji będą mieli paliwo, amunicję i żywność.

Inne zgrupowania miały własne linie zaopatrzenia: 18 tys. ton dostarczył Lions Express, 143 tys. ton w White Ball Express i 16 tys. t Green Diamond. „Oby nigdy nikt nie musiał stwierdzić, że własny transport zastopował czołgi Pattona, chociaż Niemcom się tego nie udało” - powiedział generał E.G. Plank. Amerykańscy generałowie uważali, że najważniejszą bronią w wyzwalaniu Francji były 3-osiowe ciężarówki o ładowności 2,5 ton, produkowane przez GMC, Studebakera oraz International Harvester Corporation. We Francji było ok. 100 tys. takich ciężarówek. W październiku 1944 roku generał George Patton nazwał 2,5-tonową ciężarówkę „najcenniejszą bronią”. Jest ironią losu, że zmarł jako ofiara wypadku drogowego w grudniu 1945 roku, gdy w zagadkowych okolicznościach na jego cadillacu wymusiła pierwszeństwo 2,5-tonowa ciężarówka.

Gdy ruszyły porty wyzwolonej Francji, nowe trasy zaopatrzeniowe nazwano XYZ. Działały one od marca do maja 1945 roku. Tysiące samochodów w pierwszej fazie, oznaczonej „X”, miało dostarczać 8 tys. ton zaopatrzenia dziennie, w fazie „Y” - 10 tys. ton, a w fazie „Z” - 12 tys. ton, nie wliczając paliw i smarów. Szef transportu w Europie generał F.R. Ross podał na konferencji w połowie kwietnia 1945 roku, że fazę „Z” jednostki transportowe armii amerykańskiej osiągnęły po sześciu dniach od momentu rozpoczęcia operacji; dostarczały na linię 12 tys. ton zaopatrzenia. Amerykanie każdego dnia przeładowywali w portach wyzwolonej Europy Zachodniej ponad 70 tys. ton ładunków. Łącznie w dwóch miesiącach ciężarówki przewiozły 870 tys. ton zaopatrzenia na dziewięciu trasach.

Na transporcie samochodowym polegali także Rosjanie. Na froncie wschodnim po stronie radzieckiej brało udział ok. 200 dywizji, a od 1944 roku transporty biegły przeważnie po polskiej sieci kolejowej. Podczas letniej ofensywy Rosjanie w niektórych miejscach ustawili do dwustu armat na ośmiuset metrach. 4 fronty składające się z 14 armii, 5 armii powietrznych, to jest ok. 7 tys. samolotów, 6 tys. czołgów, 45 tys. armat, zużywały dziennie 25 tys. ton amunicji, paliwa i żywności. Zaopatrzenie dowoziło 12 tys. ciężarówek, które wielokrotnie okazały się nieodzowne. Transport samochodowy podczas przygotowań do operacji Jassy-Kiszyniów w dniach od 15 do 23 sierpnia 1944 roku, a więc w 13 dni, zapewnił przewóz na dystansie 400 km od stacji kolejowych do pozycji ogniowych 129 tys. ton wyposażenia i materiałów oraz trzech dywizji strzeleckich. Podczas walk na Pomorzu od grudnia 1944 roku do marca 1945 roku samochody przewiozły z kolejowych punktów rozładunku na linię walk (dystans ok. 500 km) ok. 2

W ciężkim transporcie we Francji królowały Berliety. Z powodu braku paliw samochody miały wytwornice gazu.

mln ton ładunków. W czasie operacji berlińskiej w kwietniu 1945 roku drogą Kostrzyn – Berlin przejeżdżało w ciągu doby 24 tys. samochodów, co odpowiada dużemu obciążeniu obecnej drogi krajowej.

W 1943 roku tonaż przewiezionych ładunków był dwa razy większy niż w 1942 r., a w 1944 roku trzy razy. Podczas wojny ciężarówki rosyjskiej armii przewiozły 145 mln ton wojskowych ładunków.

Ochotnicy z Argentyny

Polska I Dywizja Pancerna miała własne oddziały zaopatrzeniowe. Kronika Oddziałów Zaopatrywania I Dywizji Pancernej wylicza, że służyło w nich 56 oficerów i 1 377 szeregowych, zaś w parku były 574 samochody ciężarowe, w tym 300 transportowych o ładowności od 3 do 5 ton. Po wylądowaniu we Francji, od 8 do 22 sierpnia, front był w odległości od 10 do 50 km od magazynów i transport z powodzeniem dawał sobie radę z dostawami – nie było ograniczeń w zużyciu amunicji i paliwa. Samochody przewoziły codziennie do dywizji ponad 420 ton zaopatrzenia, w tym 300 ton amunicji. We wrześniu, gdy dywizja rozpoczęła pościg na dystansie 400 km i weszła do Belgii, ośrodek zaopatrywania w amunicję pozostał daleko w tyle i zaopatrzenie było niewystarczające. Pod koniec miesiąca dostawy amunicji pokonywały 350 km, a paliwo i żywność 250 km. Na jedno działo przypadało (w zależności od kalibru i rodzaju pocisku) od jednego do 25 naboi.

Trudności i niebezpieczeństwa żołnierzy oddziałów transportowych w tamtym okresie opisywał por. Stanisław Bryczek z 3. Kompanii Zaopatrywania I Dywizji Pancernej: „Dostałem rozkaz z Dowództwa Oddziałów Zaopatrzenia zwinięcia wysuniętego punktu amunicyjno-benzynowego i maszerowania po osi Cassel-Ypres. W półtorej godziny stałem już z wyciągniętą kolumną, liczącą ponad 100 wozów, załadowanych w trzech czwartych materiałami pędnymi, a w jednej czwartej amunicją. (...) Kanadyjczycy podjechali pod okno wozu i jeden z nich zaczął meldować, że w leżącym na mojej drodze mieście Poperinghe są Niemcy i że zostali przez nich ostrzelani. Zatrzymałem kolumnę, kazałem usadowić się z brenami na dachach szoferek i wyjąć piaty. Zdawałem sobie sprawę, że tracę na czasie, ale prowadziłem transport materiałów pędnych na 50 mil oraz pełną dotację amunicji.” Ostatecznie wszystko dostarczył na czas. Nie zawsze tak było. Polacy wyzwalający Gandawę cierpieli na brak zaopatrzenia, szczególnie amunicji. Na działo 17-funtowe przypadało dziennie 5 naboi przeciwpancernych i 1 granat. Na armatę 75-milimetrową - 2 naboje przeciwpancerne i 3 granaty. Ograniczenia te oznaczały drastyczną redukcję siły ognia pułku pancernego i wynikające z tego trudności prowadzenia dalszej akcji.

Fakt, że dywizji nigdy nie zabrakło amunicji do ważnych działań, zawdzięczały oddziały ofiarnej pracy starszych wiekiem ochotników z Argentyny i innych krajów Ameryki Łacińskiej, zatrudnionych jako kierowcy wozów kolumn zaopatrzenia. O nich generał Maczek tak pisał: „... w przyszłości największą niespodzianką okażą się właśnie ci starzy kierowcy z Argentyny, Brazylii, którzy w czasie pościgu z Normandii do Belgii, przy wydłużających się nadmiernie liniach komunikacyjnych, pracując w dzień i w nocy bez wytchnienia, nigdy się nie załamują, dorzucą dużo swojego znoju i trudu do błyskotliwych sukcesów dywizji w tym okresie.”

poradnik

Wizja, strategia, misja.

Dlaczego tylko w głowach?

Przedsiębiorcy rozpoczynając i próbując prowadzić działalność napotykają na problemy, których część z nich nie jest w stanie pokonać i zaprzestaje prowadzenia własnej firmy. W większości przedsiębiorstw sposób działania, w tym strategia funkcjonowania firmy, jest wynikiem intuicyjnych działań w reakcji na pojawiające się bodźce. Bardzo rzadko jest ona świadomym wyborem.

Rajmund K. Szulc

Dla osoby prowadzącej firmę konieczność jej zamknięcia zawsze jest ciężkim przeżyciem i ma wpływ na jej dalsze działania. Według danych GUS w 2010 roku liczba zamykanych firm osiągnęła poziom 268 712 podmiotów, co pokazuje skalę niepowodzeń gospodarczych. Dane GUS nie wskazują przyczyn zaprzestania prowadzenia działalności gospodarczej. Warte podkreślenia jest to, że liczba zamykanych w Polsce firm systematycznie rośnie. Badania prowadzone na zlecenie Komisji Europejskiej pokazują, że w Polsce odnotowuje się drugi po Hiszpanii najwyższy wskaźnik porażek biznesowych, tj. wskaźnik opisujący procentowy udział w ogóle ludności dorosłej osób, które prowadziły działalność gospodarczą, ale zakończyły ją w wyniku niepowodzenia. Dla Polski wskaźnik ten wynosi bowiem 14% i jest o 5 punktów procentowych wyższy niż średnia dla krajów UE 25.

Z porażką biznesową wiązane są takie skojarzenia, jak nieudacznictwo czy brak biznesowych talentów. Postrzeganie przedsiębiorcy, który doświadczył porażki biznesowej jest negatywne i przez dłuższy czas powoduje także obniżenie poczucia własnej

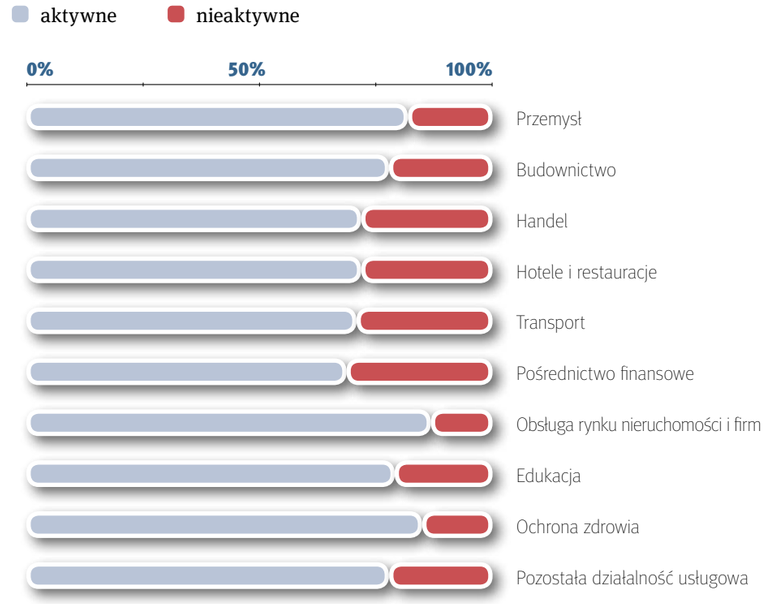
wartości przedsiębiorców, wywołuje wątpliwości co do własnych możliwości i kompetencji, a bywa, że przyczynia się do silnego stresu i problemów zdrowotnych.

Zakładając racjonalność działań przedsiębiorców, można powziąć przypuszczenie, że w przypadku polskich małych i średnich firm kwalifikacje i kompetencje pracowników nie są szczególnie ważnym czynnikiem konkurencyjności i stąd obserwowana ostrożność w ich rozwijaniu przez przedsiębiorstwa. Jeżeli jednak taki pogląd jest fałszywy, to niniejsza postawa może stać się przyczyną zaprzestania prowadzenia własnej firmy, czyli przyczyną porażki biznesowej. W tym kontekście należy rozpatrywać przesłanki podjęcia niniejszych rozważań, które są związane z potrzebą określenia zależności pomiędzy kompetencjami przedsiębiorców a konkurencyjnością.

Ponieważ konkurencyjność firm zależy w coraz większym stopniu od aktywów niematerialnych firmy i od kapitału ludzkiego, rośnie zainteresowanie przywództwem rozumianym jako proces kierowania ludźmi poprzez wyznaczanie wizji i celów do ich realizowania. W praktyce przedsiębiorstw najsilniej jest to powiązane z procesem planowania. Okazuje się jednak, że zaledwie co dziesiąta firma posiada strategię rozwoju w postaci dokumentu. Natomiast niemal dwie trzecie badanych stwierdziło, że firma nie posiada strategii w żadnej formie. Taki wynik budzi wiele obaw. Dlaczego? Taki stan rzeczy oznaczać może, że szczególnie mikro- i małe przedsiębiorstwa nie mając w formie spisanej określonych długoterminowych celów rozwojowych mogą nie przeżyć na rynku – w transporcie wskaźnik przeżycia od 2006 r. do 2011 r. wynosi 34,5%.

Uprawnione jest stwierdzenie, że brak jakiejkolwiek strategii, także nieformalnej, niezapisanej, musi rodzić wątpliwości co do kompetencji przywódczych menedżerów firm. Trudno dziś sobie wyobrazić skuteczne przywództwo, a nawet zarządzanie, bez wyznaczania celów i motywowania do ich realizacji zespołów pracowniczych. Braki zdolności przywódczych wśród kadry kierowniczej polskich firm stanowią zapewne poważną barierę rozwoju tego sektora i mogą przyczynić się do szybkiej porażki biznesowej.

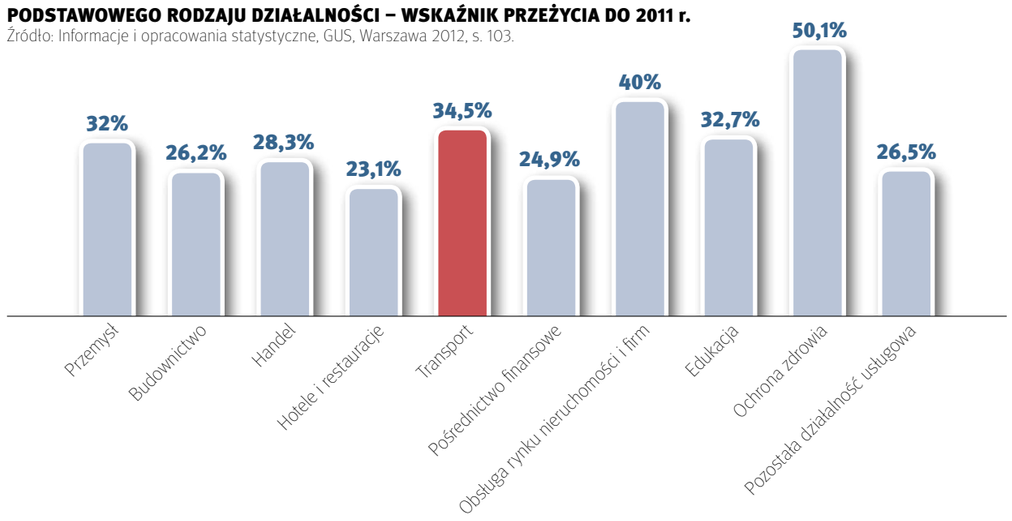
WYKRES 1. PRZEDSIĘBIORSTWA POWSTAŁE W 2010 r. WEDŁUG PODSTAWOWEGO RODZAJU DZIAŁALNOŚCI – WSKAŹNIK PRZEŻYCIA DO 2011 r.
Źródło: Informacje i opracowania statystyczne, GUS, Warszawa 2012, s. 103.



Na konkurencyjność firm w branży transportowej najsilniej wpływają wykształcenie i kompetencje menedżerów. Wysokie kwalifikacje menedżerów sprzyjają wysokiej adaptacyjności przedsiębiorstw, która jest niezbędna w warunkach zmiennego i niesprzyjającego otoczenia, a właśnie mniejsze firmy, którym trudno nadążyć z utrzymaniem wysokiego poziomu zasobów materialnych, jak u ich większych konkurentów, powinny opierać swoją konkurencyjność przede wszystkim na czynnikach niematerialnych, głównie związanych z kwalifikacjami i kompetencjami pracowników. Dla przetrwania i rozwoju niezbędne jest posiadanie przez zarządzających jasnej wizji strategicznej. Brak jasnej wizji funkcjonowania i rozwoju firmy stanowi na dłuższą metę poważne zagrożenie dla istnienia na rynku. To krótkookresowe spojrzenie determinuje również politykę firm w zakresie pozyskiwania nowych pracowników: poszukiwanymi cechami są pracowitość, uczciwość i sumienność, a więc cechy banalnie oczywiste, a bardzo rzadko szeroko rozumiane wysokie kwalifikacje, np. samodzielność, innowacyjność, wiedza na temat rynku, elastyczność.

Efektem skupienia się przedsiębiorców na planowaniu doraźnym jest z jednej strony koncentracja uwagi na bieżącym funkcjonowaniu firmy, a z drugiej niemal całkowita utrata z pola widzenia planów strategicznego rozwoju. Nawet w małych firmach potrzebna jest bowiem wizja rozwojowa, która pozwala dostosowywać się do zmieniającego się rynku, wytwarzać nowe produkty i usługi, poszukiwać nowych klientów. Jest to również niezbędne do tego, by firma umiała w trwały sposób budować i umacniać swoją przewagę konkurencyjną na rynku. Oznacza to bardzo konserwatywne spojrzenie na problematykę kapitału ludzkiego, a w szczególności brak głębszego przekonania, że wysokiej jakości kapitał ludzki może pomóc firmie lepiej radzić sobie z kryzysami i sytuacjami nadzwyczajnymi. Można to zinterpretować jako dowód niedostatecznego zrozumienia przez firmy sektora MSP znaczenia kapitału ludzkiego w budowie długookresowej konkurencyjności firmy.

WYKRES 2. PRZEDSIĘBIORSTWA POWSTAŁE W 2006 r. WEDŁUG PODSTAWOWEGO RODZAJU DZIAŁALNOŚCI – WSKAŹNIK PRZEŻYCIA DO 2011 r.
Źródło: Informacje i opracowania statystyczne, GUS, Warszawa 2012, s. 103.



W roku 2010 zarejestrowano 286,2 tys. podmiotów. Z grupy tej do końca 2011 r. pozostało na rynku 77,8 % przedsiębiorstw. Na wykresie 1. zaprezentowano wskaźnik przeżycia do 2011 roku według podstawowego rodzaju działalności dla przedsiębiorstw powstałych w 2010 roku.

Spośród utworzonych w 2006 roku 241,4 tys. podmiotów – po pięciu latach na rynku pozostało 75,5 tys. przedsiębiorstw, co stanowi 31,3% zbiorowości. Na wykresie 2. zaprezentowano wskaźnik przeżycia do 2011 roku według podstawowego rodzaju działalności, dla przedsiębiorstw powstałych w 2006 roku.

Analizując powyższe dane uprawnionym staje się postawienie następujących pytań: dlaczego tak duży odsetek firm upada? Dlaczego tak mało z nich przekształca się w duże przedsiębiorstwa? Jedną z głównych przyczyn jest short-termism, czyli skupienie wszystkich sił na działaniach bieżących, a zaniedbanie tych aktywności, które mogłyby zapewnić firmie sukces w długim okresie, innymi słowy... brak strategii.

Brak strategii, czyli podróż bez celu i mapy

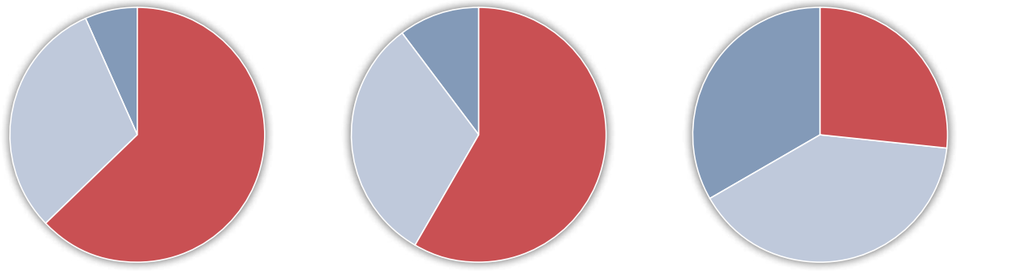
Badania pokazują, że znakomita większość MSP nie posiada sformułowanej strategii, co gorsza, nie ma nawet świadomości o konieczności jej posiadania lub bagatelizuje jej znaczenie. Według badań Grant Thornton - 54% badanych przedsiębiorstw prezentuje niski poziom długookresowego planowania, a 30% firm w ogóle nie posiada biznesplanów. Niestety podejście takie, zwane short-termismem, jest swego rodzaju grzechem pierworodnym małych firm. Dlaczego? Ponieważ właściciele i twórcy nowych firm to zwykle innowatorzy, a nie menadżerowie. Mają świetny pomysł, często w postaci nowego, innowacyjnego na danym rynku produktu czy usługi. To pozwala odnieść im sukces w krótkim okresie. Niebawem pojawiają się konkurenci, którzy również przyswoili sobie nową usługę (lub opracowali podobny produkt) i wtedy do sukcesu potrzeba następnych dobrych pomysłów i innowacji.

Według badań PSDB i Quality Watch „zaledwie co dziesiąta firma (10,3%) posiada strategię rozwoju w postaci spisanej. Niemal co trzeci z badanych (31,7%) wskazał, że w jego przedsiębiorstwie co prawda nie ma takiego dokumentu, jednak realnie pracownicy mają świadomość celów i zadań, które są realizowane. Natomiast niemal dwie trzecie badanych (58%) stwierdziło, że firma nie posiada strategii w żadnej formie. Taki wynik budzi wiele obaw".

W tych badaniach wyróżniają się przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 50 pracowników, które posiadają takie dokumentny w postaci zapisanej. Dla porównania na taką odpowiedź wskazało 10% przedstawicieli firm małych i 6,5% przedstawicieli podmiotów mikro. Dość podobnie przedstawiała się sytuacja, jeśli chodzi o stwierdzenie, że firma „posiada" strategię rozwoju, ale w postaci niespisanej. W tym przypadku udział odpowiedzi respondentów z firm mikro i małych kształtował się na poziomie odpowiednio 30,5% i 31,5%, natomiast dla średnich wyniósł 40%.

> Efektem skupienia się przedsiębiorców na planowaniu doraźnym jest z jednej strony koncentracja uwagi na bieżącym funkcjonowaniu firmy, a z drugiej niemal całkowita utrata z pola widzenia planów strategicznego rozwoju.

WYKRES 3. STAN POSIADANIA STRATEGII ROZWOJU PRZEDSIĘBIORSTWA



Źródło: Opracowanie na podstawie badań PAPI wśród kadry zarządzającej [n=600] przez B. Plawgo, J. Kornecki, Wykształcenie pracowników a pozycja konkurencyjna przedsiębiorstw, PARP, Warszawa 2010, op. cit. s. 189

Taki stan rzeczy oznaczać może, że szczególnie mikro- i małe przedsiębiorstwa nie mają w formie spisanej określonych długoterminowych celów rozwojowych, co może nie sprzyjać osiągnięciu tych celów, gdyż mogą one po prostu im umykać w trakcie realizacji różnych działań. Sytuacja taka nie pozwala również na zapoznanie się pracowników z wytyczonymi celami czy zadaniami. Tak niski poziom opracowywania dokumentów strategicznych może wynikać przede wszystkim z braku kompetencji – braku wiedzy o tym, jak przygotować taki dokument.

Badania zrealizowane przez Pentor Research International S.A. w ramach projektu „Procesy inwestycyjne i strategie przedsiębiorstw w czasach kryzysu" dowiodły, że prawie żadna z firm średniej wielkości nie działa bez sprecyzowanych planów i określonych zasad, natomiast jest to częste wśród firm jednoosobowych lub zatrudniających nie więcej niż 9 pracowników (odpowiednio 42% i 22%: odpowiedź „żadne z powyższych").

Ogólnie prawie połowa firm z sektora MSP ma określoną strategię działania oraz zdefiniowaną grupę docelową. Przedsiębiorstwa średniej wielkości mają je sprecyzowane blisko dwukrotnie częściej niż firmy jednoosobowe. W prawie 40% firm jasno określone są także zasady współpracy pomiędzy pracownikami, zakres ich odpowiedzialności oraz reguły kontaktów z dostawcami i podwykonawcami. Średnio tylko co piąta firma ma sprecyzowane plany inwestycyjne, taki sam odsetek przygotowuje plany postępowania w sytuacjach kryzysowych. Z kolei jedna czwarta firm nie ma określonej żadnej z powyższych zasad regulujących sposób funkcjonowania i kierunki rozwoju; najczęściej są to osoby samozatrudnione, co może się wiązać z początkową fazą rozwoju firmy. Niepokojące jest natomiast to, że także 22% mikrofirm i 14% małych firm nie precyzuje powyższych zasad.

Uwzględniając strukturę sektora MSP w Polsce na tle średniej UE w latach 2010/2011 przeanalizujmy, w jaki sposób planowane są przyszłe działania w badanych firmach.

Kto planuje strategicznie, ten osiąga lepsze wyniki w biznesie

Pomimo że wyniki licznych badań pokazują, że firmy wykorzystujące narzędzia planowania strategicznego osiągają na ogół lepsze wyniki (większy wzrost sprzedaży, wyższą stopę zwrotu aktywów, wyższą marżę zysku, większy wzrost zatrudnienia) niż firmy nieplanujące swych działań strategicznie, większość małych i średniej wielkości przedsiębiorstw nie stosuje planowania strategicznego w praktyce swej działalności. Firmy, które stosują planowanie, są na ogół bardziej innowacyjne, częściej wykorzystują nowoczesne narzędzia zarządzania i wychodzą na rynki międzynarodowe, a - co równie ważne - takie firmy rzadziej upadają.

W przedsiębiorstwach, które posiadają strategię rozwoju w postaci spisanej, opracowuje się ją najczęściej raz na rok (43%), przy czym taki tryb postępowania przyjmują najczęściej firmy handlowe. W przypadku 27% firm strategia opracowywana jest doraźnie, a dla 26% przedsiębiorstw raz na kilka lat. Wielkość firmy nie różnicuje w sposób statystycznie istotny kwestii związanych z rodzajem ani horyzontem czasowym strategii rozwoju.

Wyniki badań jakościowych sugerują, że wiele małych i średnich przedsiębiorstw w Polsce nie jest zarządzanych strategicznie, a więc w taki sposób, że cele działalności przedsiębiorstwa są wyraźnie określone, jest zdefiniowany właściwy im horyzont czasowy, obejmujący nie tylko bieżącą perspektywę. Potwierdzają to również dane z badania ilościowego. Około połowa MSP deklaruje, że posiada strategię jedynie w formie ustnej, nie spisanej. Można domniemywać, że strategia w formie ustnej istnieje jedynie „w głowie" badanego. Wyniki badania pozwalają potwierdzić przypuszczenia, że wraz ze wzrostem wielkości zatrudnienia w firmie wzrasta także

stopień sformalizowania strategii firmy. Im większa firma – tym częściej strategia jest zapisana w formie jednego dokumentu.

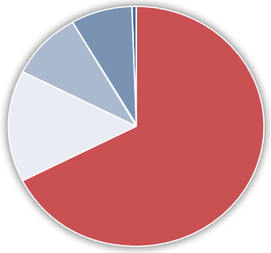
W większości małych i średnich przedsiębiorstw nie ma oddzielnej komórki, zajmującej się wyłącznie strategią rozwoju firmy. Za strategię odpowiedzialni są w większości sami właściciele firm.

Jedynie 7% MSP w Polsce posiada osobną komórkę oraz ma spisaną strategię. Można powiedzieć, że są to przedsiębiorstwa o ponadprzeciętnej kulturze zarządzania strategicznego – kierujące się w działalności perspektywą strategiczną, realizujące postawione cele, a decyzje operacyjne podejmujące zgodnie ze strategią firmy.

Wyniki badania ilościowego pokazują również zależność między wielkością firmy a stopniem zarządzania strategicznego. Im większa firma – tym częściej posiada odrębną komórkę zajmującą się strategią, systematycznie poszukuje informacji strategicznych, jest zarządzana strategicznie.

Brak sformalizowanej strategii w przedsiębiorstwach z grupy MSP wynika przede wszystkim z niskiej świadomości strategicznej przedsiębiorców (głównych decydentów), wciąż niewystarczającej wiedzy na temat nowoczesnego zarządzania. Efekt ten pogłębia niechęć do uczenia się i podnoszenia kwalifikacji menadżerskich oraz przekonanie, że zaawansowane koncepcje zarządzenia dotyczą raczej przedsiębiorstw dużych i korporacji o zasięgu globalnym.

WYKRES 6. W JAKI SPOSÓB PLANOWANE SĄ PRZYSZŁE DZIAŁANIA FIRMY (n=1245 MIKROPRZEDSIĘBIORCÓW)



- spontanicznie 67,7%
- w firmie nie planuje się przyszłych działań 14,9%
- w oparciu o założenia spisanej strategii 9,3%
- wykorzystując wyniki zleconych badań i analiz 7,7%
- Inne 0,4%

Źródło: P. Raźniewski, "Strategia niszy rynkowej jako specyficzny element potencjału rozwojowego mikroprzedsiębiorstw. Raport z badań", PARP 2010, s. 30.

Wizja, czyli cel podróży

Wizja to pożądany stan organizacji. Stanowi ona pewien obraz przyszłości firmy i jej docelowej pozycji na rynku. Jest zestawem dążeń i aspiracji związanych z działalnością przedsiębiorstwa, pewnym wyobrażeniem przyszłości powstałym na podstawie analizy obecnej sytuacji oraz wyobraźni i ambicji menedżerów. Wizja powinna pokazywać możliwe do osiągnięcia wyniki i kierunki, w których przedsiębiorstwo ma zmierzać, aby zająć upragnioną pozycję w przyszłości. Wizja musi być realna i jednocześnie zachęcać pracowników do działania, pokazywać, że to, co robią, jest użyteczne dla przedsiębiorstwa i rynku. Powinna oddziaływać na emocje, pobudzać kreatywność oraz stanowić bodziec do osiągnięcia wyznaczonych celów, apelować do wyobraźni i podnosić pracowników na duchu, nasilać dążenia do osiągnięcia czegoś znaczącego w życiu.

Wizja jest opisem wizerunku przedsiębiorstwa w odległej przyszłości, przy optymistycznym założeniu wystąpienia korzystnych uwarunkowań. Jest to, często idealna, koncepcja organizacji w przyszłości. To aspiracje i marzenia właściciela, zarządu o jej przyszłym kształcie, wielkości i sukcesach. I to, że jest to najczęściej idealne marzenie, to bardzo dobrze, bo właśnie marzenia, cele na pierwszy rzut oka nierealne inspirują nas do działania, motywują do podejmowania wyzwań. Poniższe punkty mogą stanowić elementy deklaracji wizji:

- jakie jest największe nasze marzenie?
- jaka jest nasza wizja przyszłości?
- dokąd zamierzamy dotrzeć?
- jakie są nasze długookresowe cele?
- jakie zmiany czekają nas w przyszłości?
- co ma decydujące znaczenie dla naszego sukcesu?
- kim chcemy być i co jest najważniejsze w naszej postawie?

Wszyscy wielcy byli kiedyś mali. Aby osiągnąć sukces, trzeba marzyć

Misja firmy jest określeniem celów jej działalności, zawiera wyraźną wizję bieżących i przyszłych operacji firmy związanych z usługą lub rynkiem, a także system wartości i zasad oraz cechy odróżniające ją od konkurentów. Deklaracja ta określa relacje z każdym z głównych rynków, na których działa firma, oraz wytycza cel i kierunek prowadzący do większej swobody w podejmowaniu decyzji na każdym szczeblu struktury organizacyjnej. Inaczej mówiąc, misja jest generalnym uzasadnieniem racji istnienia i rozwoju organizacji. Określa ona główne wartości, dla których organizacja została powołana, bądź które realizuje przez swoją działalność.

Misja powinna być świadectwem tożsamości firmy, swoistym „kodem genetycznym" kultury organizacyjnej, który określa podstawowe wartości organizacji. Wartości te pomagają ujednolicić sposoby działania pracowników w kluczowych dla firmy sprawach. Misja określa kierunek działania całej organizacji, jej koncepcję biznesu firmy, jej rolę i sens istnienia. Określa pośrednio dziedziny, którymi firma jest w stanie się zająć i chce się zajmować. Odpowiedzi na podane poniżej pytania mogą być pomocne w poprawnym sformowaniu misji:

- Kim jesteśmy?
- Jaka jest nasza historia?
- Czym się zajmujemy? Jakie potrzeby zaspokajamy?
- Po co istniejemy? Dlaczego robimy to, co robimy?
- Jakie są nasze wartości?
- W co wierzymy?
- Dla kogo istniejemy?
- Czym się wyróżniamy na rynku?
- Gdzie jesteśmy teraz?
- Jaki jest nasz ostateczny cel?

Misja jako przedmiot kontrowersji

Misja przedsiębiorstwa jest pewnym fenomenem. Nie ma prawdopodobnie drugiego narzędzia zarządzania strategicznego, które by budziło tak wiele skrajnych emocji i wywoływało tyle kontrowersji. Kłopot z misją mają zarówno teoretycy, jak i praktycy zarządzania. Wśród teoretyków nie ma zgody, ani co do definicji misji, ani co do wskazówek aplikacyjnych. Praktycy natomiast często się od misji dystansują i jest ona obiektem ich żartobliwych komentarzy, jako poetycka i utopijna abstrakcja. Jednakże pomimo tych kontrowersji okazuje się, że misja jest w Stanach Zjednoczonych najpopularniejszym narzędziem zarządzania ostatnich kilku dekad. Badania pokazują, że 80-90% dużych przedsiębiorstw ją formułuje i publikuje. Zastanawiające jest więc, dlaczego nasze wyobrażenia o misji nie ujmują jej popularności? Wydaje się, że kluczowa jest tutaj obietnica, którą misja ze sobą niesie. Jest to obietnica, która wyraża się w jej funkcjach wielce w przedsiębiorstwach pożądanych.

Pomimo ambitnie brzmiących deklaracji w przedsiębiorstwach często trudno zaobserwować znaki świadczące o zaistnieniu jej funkcji – pracownicy nie nabierają zapału, ani nie jednoczą się wokół misji, a podejmowanie spójnych i wyrazistych decyzji w dalszym ciągu jest trudne. W takiej sytuacji nieuchronnie pojawia się rozczarowanie misją menedżerów. Wydaje się, że przyczyna takiego stanu rzeczy leży w „magicznym" traktowaniu misji – tzn. zakładaniu, że samo sformułowanie takiej deklaracji spowoduje automatyczne pojawienie się w przedsiębiorstwie dobrodziejstw wynikających z jej funkcji. Myślenie takie jest błędne. Misja nie jest bowiem źródłem zmian w kulturze organizacji, przeciwnie – stanowi ona wyraz kultury. Jedynie wiarygodna i autentyczna misja będzie ludzi inspirować, integrować i ukierunkowywać.

P.F. Drucker zwraca uwagę, że to „duch organizacji" rodzi motywy pracy i sprawia, że pracę chce się wykonywać i robi się to z poświęceniem i wysiłkiem. Twierdzi on, że „dobry duch w organizacji zarządzania oznacza, że wytwarza ona więcej energii niż włożono w nią wysiłku. Chodzi więc o wytwarzanie energii. [...] Urządzenie mechaniczne może, zgodnie z teorią, zachować co najwyżej energię bez strat – nie może jej jednak zwiększyć. Uzyskać więcej niż się włożyło można tylko w sferze moralnej. [...] Stąd dla stworzenia właściwego ducha w zarządzaniu trzeba moralności". Według P.F. Druckera ducha organizacji budują wartości moralne, które sprawiają, że przedsiębiorstwo niejako wytwarza dodatkową energię, która motywuje ludzi do działania. Wszystkie zaangażowane działania ludzi oparte są bowiem na wartościach. Klasyczne już badania przedsiębiorstw odnoszących sukcesy, przeprowadzone przez T.J. Petersa i R.H. Watermana oraz badania J.C. Collinsa i J.I. Porrasa jednoznacznie pokazują, że firmy-zwycięzcy są zbudowane na zasadach, przekonaniach i wartościach, w które głęboko się wierzy i które wyrażane są we wszystkich podejmowanych działaniach.

> Brak jakiejkolwiek strategii, także nieformalnej, niezapisanej, musi rodzić wątpliwości co do kompetencji przywódczych menedżerów firm. Trudno dziś sobie wyobrazić skuteczne przywództwo, a nawet zarządzanie, bez wyznaczania celów.

Dr inż. Rajmund K. Szulc - adiunkt w WSZiM w Sochaczewie. 19 lutego jest jednym z prelegentów podczas organizowanej przez ZMPD konferencji pt. „Optymalizacja kosztów w transporcie – sprawdzone strategie zarządzania".

reklama

STS Logistic

VOLKSWAGEN
GRUPA POLSKA

Największa umowa w logistyce branży motoryzacyjnej w Polsce, przejęcie 29% rynku

Volkswagen Group Polska zawarła wieloletnią umowę na obsługę logistyczną grupy VW w Polsce z operatorem logistycznym STS Logistic. Przedmiotem umowy jest dystrybucja i magazynowanie samochodów wszystkich marek koncernu VW na terenie RP. Planowany roczny volumen do dystrybucji to 80 000 aut, co stanowi ok 29% rynku sprzedaży samochodów w Polsce.

STS Logistic zajmuje się logistyką samochodów w Polsce od 20 lat i tym kontraktem osiągnął ponad 50% udział w rynku dystrybucji aut w Polsce. Do portfela firmy oprócz marek koncernu VW (VW, Audi, SEAT, Skoda, Porsche), należą Mercedes-Benz, Ford, Opel, Mazda oraz Peugeot i Citroen z grupą GEFCO.

Jak uniknąć zatorów płatniczych w transporcie?

Partnerzy nieregulujący swoich zobowiązań są zmorą każdej branży. Wszystkie firmy potrzebują regularnych wpłat, by utrzymać się na rynku. W szczególności wrażliwe są przedsiębiorstwa transportowe, które muszą inwestować już przed wykonaniem usługi. Koszty paliwa czy opłaty za korzystanie z infrastruktury drogowej stanowią często znaczną część potencjalnego zarobku.

TimoCom

W dzisiejszych czasach, kiedy spora część transakcji zawieranych jest za pomocą Internetu, temat płatności jeszcze bardziej zyskał na znaczeniu. Firmy spotykają się ze sobą jedynie wirtualnie, a zlecenia realizowane są między kontrahentami z różnych państw czy regionów. Trudniejsza jest zarówno komunikacja z tymi partnerami, jak i wszelkiego rodzaju przepływy. Należy zauważyć, że głównym narzędziem do wyszukiwania zleceń na rynku transportowym stały się giełdy ładunków. Jednak czy zawsze taki biznes jest bezpieczny? Co zrobić, aby pozyskany na giełdzie zleceniodawca zapłacił za wykonaną usługę?

Jednym z głównych zadań każdego dostawcy tego typu internetowych rozwiązań dla branży TSL powinno być zapewnienie i utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa zawieranych transakcji. Powinno! Jednak zdarza się, iż obowiązek ten jest spychany na dalszy tor, ponieważ wymaga sporych nakładów finansowych oraz czasu. Firma TimoCom od lat dba, by jej produkty znajdowały się na najwyższym jakościowym poziomie. W tym celu został stworzony pakiet TimoCom Secure, czyli 6 filarów bezpieczeństwa, które uniemożliwiają dostęp do programu tzw. „czarnym owcom".

Jednym z filarów wspomnianego pakietu bezpieczeństwa jest TimoCom CashCare, czyli dział Inkaso, który wspiera klientów w pozasądowym odzyskiwaniu należności. To dzięki niemu windykowane są zaległe rachunki dla firm świadczących usługi transportowe. W 2011 roku skutecznie zadziałał w ponad 88% zgłoszonych przypadków. Jeżeli klientowi zdarzy się spleść swoją biznesową drogę z nierzetelnym kontrahentem, nie powinien czekać aż „sprawa sama się rozwiąże". W takiej sytuacji należy przesłać do działu Inkaso odpowiednie dokumenty, pozwalające pracownikom TimoCom na podjęcie odpowiednich działań w celu uzyskania zapłaty dla usługodawcy. Trzeba pamiętać, iż zgodnie z warunkami użytkowania serwisu TimoCom CashCare, niemiecki dostawca wiodącej w Europie giełdy transportowej TC Truck&Cargo®, może podjąć interwencję po upływie 30 dni od uzgodnionego w zleceniu terminu płatności. Aby rozpocząć sprawę, wierzyciel powinien przygotować odpowiednie dokumenty: fakturę za usługę, zlecenie transportowe, dokument potwierdzający wykonanie usługi (np. list przewozowy) oraz ostatnie wezwanie do zapłaty. Musi także, za pomocą druku zlecenia inkaso, upoważnić TimoCom do działania w jego imieniu. Często pomocne stają się także wydruki ofert z giełdy.

Mając komplet dokumentów pracownicy działu Inkaso wzywają dłużnika do zapłaty. „Średni czas załatwienia sprawy windykacyjnej wynosi około 2 tygodni" – mówi kierowniczka działu Inkaso Jagoda Oburota. „Większość spraw udaje się zakończyć w krótszym czasie. Jednak zdarzają się również zlecenia, których zamknięcie wymaga czasu ze względu na ich skomplikowany charakter, np. spóźnienia, czy powstałe w transporcie szkody w towarze."

przewoźnik nr 28

tekst sponsorowany

Ponad 88-procentowa skuteczność to wynik, który pozwala firmom z całej Europy odzyskiwać pieniądze, bez konieczności oddawania sprawy do sądu, co wiązałoby się z ponoszeniem dodatkowych, wysokich opłat sądowych, w szczególności jeśli chodzi o partnerów zagranicznych. Zatrudnienie adwokata w innym kraju jest nie tylko trudne, ale przede wszystkim kosztowne. TimoCom działa w 44 krajach i taki też oferuje zasięg usługi inkaso. Na najbardziej opieszałych płatników czeka blokada dostępu do programu.

Druk zlecenia inkaso jest dostępny na stronie internetowej www.timocom.pl w zakładce Bezpieczeństwo/TimoCom CashCare. Użytkownik znajdzie tam również informację o warunkach skorzystania z serwisu oraz o niewielkich opłatach. Są one pobierane zgodnie z niemiecką ustawą o wynagrodzeniach adwokatów. Istnienie działu Inkaso skutecznie odstrasza potencjalnych oszustów od użytkowania programu i od starań o członkowstwo. Każdy klient otrzymuje także kompetentne doradztwo i wsparcie prawne w ojczystym języku.

Dodatkowo od początku 2013 roku TimoCom bezpłatnie udostępnia swoim klientom pieczęć TimoCom CashCare. W ten sposób firma chce pomóc im w położeniu jeszcze większego nacisku na żądanie zapłaty. Przedsiębiorstwo, które będzie posługiwało się ową pieczęcią, da jasno do zrozumienia drugiej stronie, że ewentualny brak płatności może skończyć się przekazaniem sprawy do działu Inkaso TimoCom. Pieczęć można używać na rachunkach, monitach, stronach internetowych, a także w podpisach e-mail. Każdy użytkownik giełdy, w celu uzyskania pieczęci TimoCom CashCare, może skontaktować się z biurem obsługi klienta pod numerem telefonu +48 67 352 59 40.

Więcej informacji o usłudze TimoCom CashCare dostępnych jest na stronie www.timocom.pl w zakładce Bezpieczeństwo.

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

Odpowiedzialność przewoźnika w Konwencji CMR oraz ubezpieczenia CMR - część VII

LUTZ ASSEKURANZ

Przewoźnicy są gotowi do zapobiegania szkodom i minimalizowania ich rozmiarów.

Firma Lutz Assekuranz z doświadczenia wie, że spedytorzy i przewoźnicy są chętni i gotowi z zaangażowaniem współpracować, aby zapobiec szkodom i pomniejszyć ich rozmiar. Seria publikacji w „Przewoźniku", w której objaśniana jest w ogólnym zarysie Konwencja CMR, ma służyć jako środek pomocniczy. Czytanie tysięcy wyroków wydawanych każdego roku w całej Europie w związku z Konwencją CMR oraz studiowanie dziesiątek komentarzy do wyżej wspomnianej konwencji pozostaje oczywiście zadaniem specjalistów z firmy Lutz Assekuranz. W przypadku powstania szkody używają oni wszelkich środków, aby szybko i w sposób prawidłowy zaspakajać uzasadnione roszczenia, a te nieuzasadnione konsekwentnie i skutecznie odrzucać. Do ich obowiązków należy również udzielanie spedytorom i przewoźnikom, w przypadku wystąpienia szkody, ochrony prawnej w związku z bezzasadnie zatrzymanym przewoźnym. Kolejnym ważnym zadaniem firmy Lutz Assekuranz jest informowanie przewoźników o tym, w jakich sytuacjach im samym przysługują roszczenia wobec ich zleceniodawców, ponieważ Konwencja CMR nie jest „drogą jednokierunkową".

Praktyczne wskazówki

- **Zgodnie z art. 10 Konwencji CMR nadawca odpowiada wobec przewoźnika za wszelkie szkody lub koszty spowodowane przez wadliwie opakowany towar.**
- **Odpowiedzialność ta jest nieograniczona i opiera się na zasadzie ryzyka.**
- **Przewoźnik przy przyjęciu przesyłki powinien sprawdzić opakowanie i zamieścić w liście przewozowym adnotacje o widocznych lub znanych mu wadach opakowania.**
- **Nadawca odpowiada wobec przewoźnika na podstawie prawa krajowego również za szkody powstałe na skutek niewłaściwie wykonanego załadunku towaru.**
- **W każdym przypadku warunkiem jest to, że przewoźnik nie jest zobowiązany na podstawie umowy do opakowania towaru lub jego załadunku.**
- **Roszczenia te przedawniają się w każdym przypadku po 15 miesiącach od zawarcia umowy.**

Artykuły od 1 do 9 wyżej wspomnianej konwencji były tematem sześciu dotychczasowych publikacji z niniejszej serii. Tym razem zajmiemy się przede wszystkim art. 10 CMR, regulującym roszczenia przewoźnika wobec nadawcy.

Roszczenia przewoźnika wobec nadawcy

Art. 10 Konwencji CMR w niewiążącym polskim tłumaczeniu brzmi następująco: „Nadawca odpowiada wobec przewoźnika za szkody wyrządzone osobom, wyposażeniu lub innym towarom, jak również za koszty, których przyczyną byłoby wadliwe opakowanie towaru, chyba że wadliwość była widoczna lub znana przewoźnikowi w chwili jego przyjęcia, a przewoźnik nie wzniósł zastrzeżeń w tym przedmiocie."

Ważne jest tu stwierdzenie, że w tym przypadku chodzi wyłącznie o wadliwe opakowanie. Art. 10 Konwencji CMR nie stosuje się do szkód spowodowanych niewłaściwie wykonanym załadunkiem. Już w roku 1982 austriacki Sąd Najwyższy w swoim orzeczeniu nr 7 Ob 526/82 stwierdził, że analogiczne zastosowanie tego przepisu nie wchodzi w rachubę i z tego powodu stosowane są postanowienia krajowego prawa materialnego (Austriacki Kodeks Cywilny). Austriacki Sąd Najwyższy przyznał wówczas pewnemu przewoźnikowi odszkodowanie za to, że jego pojazd został zanieczyszczony lakierem, który wyciekł w trakcie transportu z niewłaściwe załadowanych puszek. Motywował to między innymi koniecznością wyczyszczenia pojazdu oraz zwrotem kosztów związanego z tym przestoju. W orzeczeniu nr 2 Ob 515/84 austriacki Sąd Najwyższy stwierdził: „A zatem to jednak na nadawcy spoczywają zasadniczo dodatkowe obowiązki związane z załadunkiem, istniejące w ramach umownych obowiązków ochrony i dochowania staranności. Dlatego nadawca powinien przekazać przewoźnikowi towar w taki sposób, aby nie wyrządzić szkód samemu przewoźnikowi oraz jego środkowi transportu, w przeciwnym razie będzie zobowiązany do zapłaty odszkodowania."

Zatem nadawca ma obowiązek pokrycia szkód powstałych na środku transportu przewoźnika na skutek niewłaściwego załadunku na podstawie odpowiednich przepisów prawa krajowego, a szkód spowodowanych wadliwym opakowaniem – zgodnie z art. 10 Konwencji CMR, chyba że przewoźnik zobowiązałby się w umowie do wykonania załadunku lub opakowania towaru.

Niemiecki Trybunał Federalny już w roku 1959 (Zbiór Orzeczeń Niemieckiego Trybunału Federalnego w Sprawach Cywilnych 31, 185) zdefiniował, że „opakowanie jest wadliwe wtedy, gdy nie jest w stanie ochronić towarów przed oddziaływaniem czynników zewnętrznych, związanych z transportem wykonywanym zgodnie z umową, albo gdy zagraża powstaniem szkód na osobach lub rzeczach innych osób". To samo dotyczy także przypadków, kiedy całkowicie brakuje opakowania.

Odpowiedzialność za szkody rzeczowe i osobowe

Nadawca (czyli partner kontraktowy przewoźnika) odpowiada za wszelkie szkody, które odniesie przewoźnik, i to zarówno za szkody rzeczowe, jak i osobowe. Poza tym przewoźnik może skutecznie regresować sobie na nadawcę szkody rzeczowe i osobowe, wyrządzone osobom trzecim (np. innym uczestnikom ruchu drogowego), za które przewoźnik ponosi odpowiedzialność. Nadawca odpowiada także za koszty powstałe np. w związku z czyszczeniem pojazdu oraz czasem przestoju, a ponadto za szkody na towarach innych nadawców, przewożonych tym samym środkiem transportu.

Ważne jest także, aby wiedzieć, że odpowiedzialność ta spoczywa na partnerze kontraktowym, występującym w charakterze nadawcy. Z uwagi na to, że w stosunku przewoźnika do podwykonawcy przewoźnik występuje w roli nadawcy, podwykonawca w przypadku poniesienia szkód i kosztów musi zwrócić się do przewoźnika (zleceniodawcy).

Odpowiedzialność odszkodowawcza nadawcy jest nieograniczona co do wysokości i opiera się na zasadzie ryzyka.

Widoczne wady opakowania

Jednakże nadawca nie ponosi odpowiedzialności odszkodowawczej, gdy wada opakowania była dla przewoźnika widoczna lub znana, a przewoźnik przy przyjęciu przesyłki nie wniósł żadnych zastrzeżeń w tej kwestii. W orzeczeniu nr OGH 5 Ob 138/07s austriacki Sąd Najwyższy powołał się na brak zastrzeżenia, o którym mowa w art. 8; wprawdzie również ustne zastrzeżenia są prawnie skuteczne, przy czym w takim przypadku ciężar dowodu spoczywa na przewoźniku.

Na koniec jeszcze jedna ważna wskazówka: roszczenia przewoźnika wobec nadawcy, zgłaszane na podstawie art. 10 Konwencji CMR, przedawniają się po 15 miesiącach od zawarcia umowy przewozu (por. art. 32 ust. 1 c CMR) lub na podstawie polskiego prawa przewozowego według art. 72 pkt 1 ust. 1 i 2 oraz pkt 2 przedawniają się najwcześniej po upływie jednego roku od momentu powstania szkody (art. 77 pkt 1 i 3). Przy czym bieg terminu przedawnienia może przedłużyć się maksymalnie o 3-miesięczny okres rozpatrywania wezwania do zapłaty lub doręczenia reklamacji.

Jeżeli mają Państwo pytania lub chcieliby Państwo otrzymać koncepcję ubezpieczenia dopasowaną do potrzeb swojego przedsiębiorstwa, eksperci z firmy Lutz Assekuranz pozostają zawsze do Państwa dyspozycji.

Biuro Obsługi Klienta przy ZMPD
al. Jana Pawła II 78,
00-175 Warszawa;
Tel.: (022) 536 10 84;
Fax: (022) 536 10 85;
E-mail: lutz@zmpd.pl

Regionalne punkty kontaktowe
Rzeszów - Tel. 017 860 32 48
Zielona Góra - Tel. 068 328 34 72
Szczecin - Tel. 0723 688 208
E-mail: lutzocp@zmpd.pl

Biuro w Wiedniu
Meidlinger Hauptstraße 51 – 53;
A-1120 Wien;
Tel.: +43 1 817557321;
Fax: +43 1 817557322;
E-mail: siech@lutz-assekuranz.at;
www.lutz-assekuranz.pl

Dział likwidacji szkód:
Tel.:+43 1 8175573 w. 16 lub 29;
Fax.: +43 1 817557322;
E-mail: office@lutz-assekuranz.pl

www.lutz-assekuranz.at

reklama

Kabotaż w Niemczech

Damian Dziengo

W chwili obecnej rozróżnia się w Unii Europejskiej umownie przepisy dotyczące małego i dużego kabotażu. W myśl obowiązującego prawa transportowego, za mały kabotaż uznaje się transport towarów pojazdami oraz kombinacjami pojazdów, gdy zarówno miejsce załadunku, jak i rozładunku znajduje się w tym samym państwie, a przedsiębiorstwo transportowe, które realizuje tą usługę transportu nie posiada w tym kraju ani siedziby ani oddziału. W przeciwieństwie do tego, jako definicję dużego kabotażu rozumie się dozwolony transport rzeczy pomiędzy co najmniej dwoma krajami Unii Europejskiej świadczony przez przedsiębiorstwa transportowe z siedzibą w Unii Europejskiej lub w krajach trzecich.

Od 14 maja 2008 roku regulacja prawna dotycząca małego kabotażu na terenie Niemiec zapisana jest w § 17a rozporządzenia o transgranicznym transporcie towarowym i ruchu kabotażowym (GüKGrKabotageV). W myśl tej regulacji prawnej przeprowadzenie przewozów transportowych w ramach (małego) kabotażu dozwolone jest na podstawie regulacji prawa wspólnotowego lub na podstawie szczególnego zezwolenia. W praktyce oznacza to, iż przedsiębiorca transportowy, który nie ma ani siedziby ani oddziału (placówki) na terenie Niemiec, zaraz po wykonaniu usługi transportu międzynarodowego ma prawo wykonania po pierwszym częściowym lub całkowitym rozładunku pojazdu maksymalnie trzech przewozów transportowych w ramach małego kabotażu na terenie Niemiec. Transport ten musi być wykonany tym samym pojazdem, co transport transgraniczny, a ostatni rozładunek musi nastąpić w przeciągu siedmiu dni po pierwszym częściowym lub całkowitym rozładunku.

Złamanie wyżej opisanych reguł prawnych grozi przewoźnikowi grzywną na podstawie § 25 i 19 rozporządzenia o transgranicznym transporcie towarowym i ruchu kabotażowym (GüKGrKabotageV).

Proszę zwrócić uwagę, że 14.05.2010 roku weszło w życie rozporządzenie wspólnotowe 1072/2009, które zawiera w Art. 8 i 9 regulacje prawne dotyczące (małego) kabotażu. Rozporządzenie to obowiązuje na terenie Niemiec od 4.12.2011 roku. Zgodnie z Art. 17 ustęp 3 wyżej wymienionego rozporządzenia, Komisja Europejska jest zobowiązana do zdania raportu na temat rynku pojazdów mechanicznych w ruchu przewozowym. W głównej mierze zainteresowaniem w raporcie cieszyć się będą rynkowe warunki konkurencyjności, a co za tym idzie próba odpowiedzi na pytanie, czy postęp w zakresie wyrównania tych warunków jest już tak zauważalny, iż pozwala na dalsze otwarcie rynków narodowych również dla przewozów kabotażowych.

Dalsza liberalizacja przewozów kabotażowych

W ramach dyskusji High Level Group (powołanej przez Komisję Europejską) i ankiety przeprowadzonej w późniejszym okresie przez jedną z firm consultingowych, Federalny Związek Transportu Drogowego i Logistyki (BGL) skonkretyzował swoje propozycje względem kwestii liberalizacji rynku kabotażowego.

Według opinii BGL ograniczenie prawa do kabotażu powinno zostać utrzymane w mocy. Przy istniejących deficytach i różnicach w wysokości płac całkowite otwarcie rynku doprowadziłoby do naruszenia równowagi na międzynarodowych rynkach transportu drogowego. Zdaniem BGL całkowita liberalizacja rynku kabotażowego skutkowałaby zatarciem różnic między wspólnotową wolnością świadczenia usług, a wolnością podmiotów gospodarczych do osiedlania się w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej.

20.06.2012 r. High Level Group przekazała swój raport właściwemu komisarzowi UE. W raporcie tym grupa ta wypowiada się jedynie za stopniowym i ostrożnym otwarciem rynków kabotażowych. Natomiast BGL jednoznacznie opowiedziało się przeciwko pełnemu otwarciu rynków kabotażowych.

Siedziba lub oddział firmy w kraju docelowym jako sensowna alternatywa prawna

Z analizy dotychczasowego stanu prawnego oraz wypowiedzi przedstawicieli BGL oraz przedstawicieli High Level Group wydaje się, że nie można liczyć na to, aby w najbliższym czasie uchwalona została regulacja liberalizująca rynek kabotażowy w ramach Unii Europejskiej. Jednak w obecnym stanie prawnym należy zastanowić się nad prawnymi alternatywami umożliwiającymi przedsiębiorcom transportowym (z Polski) stworzenia możliwości nieograniczonego świadczenia usług transportowych na terenie Niemiec.

Moim zdaniem, taka możliwość istnieje z uwagi na wspólnotowe prawo wolności do rejestracji podmiotów gospodarczych na terenie innych państw członkowskich Unii Europejskiej. Wolność ta pozwala firmom na równoprawne świadczenie usług na terenie drugiego kraju członkowskiego poprzez rejestrację nowego podmiotu gospodarczego lub rejestrację zależnego oddziału (placówki), istniejącej już w innym niż docelowym kraju członkowskim firmy. Można to wywnioskować z lektury ustępu 2 § 17a rozporządzenia o transgranicznym transporcie towarowym i ruchu kabotażowym (GüKGrKabotageV). Właśnie z tego przepisu wynika, że jedynie ten przedsiębiorca, który nie posiada siedziby lub oddziału (placówki) na terenie Niemiec podlega ograniczeniom w wykonywaniu usług kabotażowych.

Z uwagi na te przepisy, wiele przedsiębiorstw z siedzibą w innym niż Niemcy kraju członkowskim omijały prawnie regulacje dotyczące kabotażu poprzez rejestrację placówek (oddziałów) własnych firm na terenie Niemiec.

Wprawdzie niemiecka administracja stawia zaostrzone warunki względem uznania placówki (oddziału) istniejącej firmy za siedzibę w myśl § 3 ustęp 2 ustawy o drogowym transporcie towarów (GüKG) i dopiero spełnienie tego podstawowego warunku upoważnia do wykonywania nieograniczonej liczby transportów na terenie Niemiec. Jednak możliwość wykonywania tych usług prawnie nadal istnieje, a wymogi co do wyposażenia i formy prawnej takiej placówki uznać można za minimalne. Po ich spełnieniu możliwe jest prowadzenie działalności gospodarczej – transportowej na terenie Niemiec.

Tak zarejestrowany podmiot gospodarczy, niesamodzielny lub samodzielny (np. polskiej firmy) upoważniony jest przy spełnieniu dalszych formalnych wymogów, które obowiązują na terenie wszystkich państw Unii Europejskiej, w tym weryfikacji jej solidności, do nieograniczonego udziału w wykonywaniu na terenie państwa niemieckiego drogowego transportu towarów.

Rejestracja oddziału polskiej firmy na terenie Niemiec daje możliwości nie tylko nieograniczonej partycypacji w dostępie do rynku największego i jednego z najbogatszych państw członkowskich Unii Europejskiej, jakim są Niemcy, ale stwarza szereg innych korzyści, w tym podatkowych, które polepszają sytuację firmy świadczącej usługi za pomocą własnej placówki na terenie Niemiec, jako konkurencyjne w porównaniu z firmami z Polski, które są ograniczone regulacjami dotyczącymi kabotażu.

Autor jest partnerem w firmie Dziengo & Partner www.dziengo.biz

poradnik

przewoźnik nr 28

Harmonizacja europejskich przepisów prawnych powoduje likwidację dotychczas istniejących barier dotyczących ochrony konkurencyjności rodzimego przemysłu. Również i przemysł transportowy korzysta z tego rozwoju. Częściowe uwolnienie przepisów prawnych regulujących kwestię kabotażu na terenie Wspólnoty Europejskiej stanowi instrument wyrównania warunków konkurencyjności w Europie.

reklama

przewoźnik nr 28

ciekawe

Zdalnie sterowane

Samochody poruszające się bez pomocy kierowcy? Taka wizja nie musi być zbyt odległa. Autopilot do tej pory kojarzony był z samolotami, ale Audi chce wprowadzić go w swoich limuzynach. Szef firmy Rupert Stadler zapowiedział, że taka nowinka będzie dostępna w ciągu 10 lat. Autopilot miałby być włączany przez kierowcę w wybranym momencie i dezaktywowany na życzenie. Zanim tego typu samochody wyjadą na ulicę, trzeba będzie jednak zmodyfikować prawo, które ustali między innymi, kto ponosi odpowiedzialność za tak sterowany samochód.

Kubica w wyścigówce

Robert Kubica powrócił za kierownicę profesjonalnego samochodu wyścigowego, choć na razie w ramach testów. Krakowianin poprowadził mercedesa klasy DTM po torze w Walencji. Czasy, jakie uzyskiwał z okrążenia na okrążenie były coraz lepsze, a pod koniec testów wręcz rewelacyjne. Kubica po wszystkim przyznał, że niemiecka seria wyścigów jest dla niego "pewną opcją".

Bez ulg dla hybryd

Londyńskie władze chcą zrezygnować z ulg dla samochodów hybrydowych. Do tej pory ekologiczne auta mogły za darmo wjeżdżać do centrum brytyjskiej stolicy nie uiszczając standardowej opłaty 10 funtów za samochód. To zachęciło kierowców, którzy zaczęli kupować tego typu pojazdy. Widząc to władze Londynu w obawie przed spadkiem przychodów postanowiły wycofać się z pomysłu. Teraz za darmo do centrum mogą wjeżdżać jedynie samochody o emisji CO^2 poniżej 75g/km, a takich praktycznie nie ma.

Fotogaleria w internecie

Specyficzny elektroniczny album ze zdjęciami chce uruchomić Inspekcja Transportu Drogowego. Jak podało RMF FM być może już za rok każdy kierowca będzie mógł sprawdzić w internecie, czy ma na swoim koncie zdjęcia z fotoradaru. To narzędzie może być pomocne dla tych, którzy nie są pewni, czy radar zrobił im fotkę. Zgodnie z projektem każdy kierowca otrzyma numer identyfikacyjny. Przy jego pomocy po zalogowaniu się w specjalnej bazie będzie mógł przejrzeć swoją galerię niechcianych fotografii.

Isetta V8

Jedyny w swoim rodzaju samochód pojawił się w domu aukcyjnym RM Auctions. Firma specjalizująca się w sprzedaży nietuzinkowych aut wystawiła BMW Isettę z silnikiem V8 o mocy 740 KM. Auto wyprodukowano w 1959 roku, ale poddano je gruntownej przebudowie z myślą o wyścigach na 1/4 mili. Silnik pochodzi z chevroleta Corvetty, a zawieszenie z BMW M3. Isetta monstrum nie nadaje się do jazdy po drogach publicznych, ale i tak szacuje się ze zostanie zlicytowana za nie mniej niż 300 tys. zł.

Milion dolarów za litewski samochód

Tyle ma kosztować nowy „potwór” marki Dartz. Pokaźnych rozmiarów terenówka nosi nazwę "Czarny Wąż" i jest wyposażona we wszystkie możliwe udogodnienia. Przy jej budowie użyto wyjątkowych materiałów. Maskę zdobią diamenty, a podłoga wykonana jest z egzotycznego drewna z Ameryki Południowej. Dodatkowo każdy nabywca przez dwa lata po zakupie będzie otrzymywał comiesięczne dostawy kawioru Mottra.

Stingray powraca

Nowy chevrolet Corvette stał się najjaśniej błyszczącą gwiazdą tegorocznego salonu w Detroit. To już 7 generacja jednego z najbardziej kultowych samochodów w historii amerykańskiej motoryzacji. Auto ma dużo ostrzejsze linie w porównaniu do poprzedniej generacji. Pod maską umieszczono silnik o pojemności 6,2 litra oraz mocy 450 koni mechanicznych. Do 100 km/h rozpędza się w mniej niż 4 sekundy. Do sprzedaży ma trafić jesienią tego roku. Ceny na razie nie podano.

Pasje.
Cztery metry węża

z Arturem Kamińskim, właścicielem firmy Artex Transport, rozmawia Ryszard Gałczyński

Taki wąż w gabinecie prezesa musi wywoływać wielkie wrażenie na tych, którzy Pana odwiedzają?

Rzeczywiście. I kiedy już moi goście ochłoną, zwykle kierowane są pod moim adresem dwa pytania. Mężczyzn interesuje, czy jest groźny; a kobiety chcą przede wszystkim wiedzieć, czy jest oślizgły w dotyku.

A zatem: czy jest groźny?

Tak, ale tylko u siebie w terrarium. Nie toleruje obcych, którzy wkraczają na jego terytorium. Poza terrarium nie jest agresywny. Na swoim terenie atakuje za każdym razem, gdy pojawi się coś nowego. Zwykle traktuje intruza jak potencjalny posiłek, czyli najpierw łapie zębami, a potem stara się owinąć swoim ciałem i zdusić. Wielokrotnie byłem przez niego pogryziony przy okazji czynności pielęgnacyjnych.

Czy to jest bardzo dotkliwe?

To bywa dolegliwe przede wszystkim z tego powodu, że jego zęby wyglądają jak igły i jest ich bardzo dużo – po kilkadziesiąt w dolnej i górnej szczęce. Dlatego ugryzione miejsce wygląda jak sito, powstaje wiele drobnych ran. Gojenie trwa kilkanaście dni.

Czy zdarzyło się, że wąż opuścił terrarium?

Tak, czasami wychodzimy razem na spacer po biurze. Jeżeli zdarzy się, że szyba jest niedomknięta, wąż wydostaje się ze swojego domu i zwiedza mój gabinet. Trudno go wtedy znaleźć, bo potrafi wślizgnąć się niepostrzeżenie w każdą szczelinę, a wychodzi z niej, gdy ma na to ochotę. Bywało, że kiedy zaczynałem pracę, spotykałem go leżącego na środku podłogi.

Co Pan robi w takiej sytuacji?

Biorę go na ręce i wkładam do terrarium.

Nie ma nic przeciwko temu?

Jeśli jest zdenerwowany, syczy, w ten sposób okazuje niezadowolenie.

Czas na drugie pytanie: czy skóra węża jest oślizgła?

Nie, jest miękka i przyjemna w dotyku. Przeświadczenie, jakoby skóra węży pokryta była śluzem – to jeden z mitów związanych z tymi zwierzętami. Skóra węża jest sucha i ciepła. Chyba że przebywa on w chłodnym miejscu, bowiem gady są zmiennocieplne.

Kiedy narodził się pomysł posiadania węża?

Piętnaście lat temu czułem się samotny i szukałem przyjaciela. Oczywiście żartuję. Lubię zwierzęta ciche i niebanalne. Stąd mój wybór. Poza tym węże to bardzo piękne i tajemnicze stworzenia, wokół których narosło wiele fałszywych mitów. Może dlatego wzbudzają w ludziach skrajne emocje – lęk i jednocześnie podziw. Nabyłem go od mojego kolegi, który profesjonalnie zajmuje się hodowlą węży. Nim to zrobiłem, sporo czytałem na temat warunków, jakie należy spełnić opiekując się wężem, poznawałem ich zwyczaje. Dziś wiem także, że od opiekuna wymaga odpowiedzialności, spokoju i cierpliwości.

Czy od 15 lat jest to ten sam wąż?

To jest mój drugi wąż, na samym początku miałem pytona królewskiego, który był dużo mniejszy, żywiej ubarwiony i bardzo łagodny. Niestety jego delikatność objawiła się też zmniejszoną odpornością na choroby. Nie chciał sam jeść i trzeba go było karmić. W wyniku powtarzających się infekcji odszedł od nas. Bogatszy o to doświadczenie postanowiłem kupić dużo większego i odporniejszego węża - pytona tygrysiego. Ten jest ze mną od 10 lat i w związku z tym mogę powiedzieć, że jesteśmy bardzo zaprzyjaźnieni. Co prawda zdarza się, że mnie ugryzie, ale nigdy nie mam mu tego za złe. Cenię w nim małomówność i opanowanie. A mówiąc serio – budzi mój podziw, w końcu to największy pyton osiągający na wolności do 9 m długości.

Ten, który obecnie mieszka w Pańskim gabinecie?

Ma 12 lat, cztery metry długości i waży około 40 kilogramów. W dobrych warunkach pyton tygrysi może dożyć nawet 30 lat. Nieskromnie powiem, że wąż o takich rozmiarach jak mój jest rzadkością w prywatnych hodowlach.

Jakie wymagania ma takie zwierzę?

Przede wszystkim musi mieć adekwatne do swojej wielkości terrarium, w którym trzeba stworzyć mu warunki zbliżone do tych, jakie ma w naturalnym środowisku. To znaczy temperatura wewnątrz 30 stopni Celsjusza w dzień i 25 stopni w nocy, duża wilgotność powietrza, zbiornik wodny z wodospadem – tak, aby woda krążyła bez przerwy.

Karmię go w zależności od potrzeb i pory roku; raz na dwa lub trzy tygodnie. Przekarmianie węża może prowadzić do otyłości, co wiąże się z obniżeniem odporności na wszelkiego rodzaju choroby. Oczywiście przynajmniej raz w tygodniu konieczne jest wykonanie niezbędnych zabiegów pielęgnacyjnych i porządkowych, jak wymiana podłoża, wody, wyczyszczenie całego terrarium. Ponieważ jesteśmy kolegami, a wszyscy inni się go boją, tymi sprawami zajmuję się sam.

Czy ten małomówny kolega miewa okresy większej aktywności?

Tak, w nocy. Poza tym okresy pobudzenia występują w trakcie zrzucania starej skóry, tak zwanej wylinki. Jest to regularny proces związany ze wzrostem węża, a trzeba wiedzieć, że rosną one przez całe swoje życie. Ma wtedy wielką ochotę na jedzenie. W trakcie metamorfozy wąż nie prezentuje się atrakcyjnie. Prawie w ogóle nie widać mu oczu, bo skóra schodzi również z pyska, jest matowa i popękana. Ale zaraz po zrzuceniu starej, już w nowej skórze, wygląda imponująco i jest dużo ładniejszy niż zwykle. Cały błyszczy i mieni się w świetle jak aksamit. Z zainteresowaniem oglądam taką przemianę kilka razy w roku.

Jak Pan go karmi?

Wrzucam do terrarium żywe stworzenie - szczura, które on natychmiast dusi, a następnie zjada. Warto podkreślić, że węże nie jedzą padliny. Dawno temu mojemu poprzedniemu wężowi dawałem wprawdzie udka z kurczaków, ale tyko dlatego, że musiałem go za każdym razem własnoręcznie karmić. Ten zawsze sam „zdobywa" pożywienie.

Jaki jest stosunek Pana współpracowników do tego pupila?

Wiedzą, że mieszka w moim gabinecie i już się przyzwyczaili do jego obecności. Jeżeli chodzi o klientów i gości, zawsze wzbudza mniejszą lub większą sensację. Ta ekscytacja wynika przede wszystkim z jego pokaźnych rozmiarów. Na co dzień w Polsce nie spotyka się czterometrowych węży.

Symbolicznie kojarzymy węża z kieszenią...

Gdybym miał taką kieszeń, w której mógłbym zmieścić swojego węża – zapewne czułbym się spełniony finansowo. Ja jestem w tej komfortowej sytuacji, że mogę pozwolić sobie na dosłowność: posiadam czterometrowego pytona tygrysiego w... terrarium. Zaś wielkość tego drugiego, którego noszę w kieszeni - jest wypadkową rozsądku i możliwości. Trzeba zachowywać się racjonalnie w kwestii wydatków, aby przetrwać w obecnych ciężkich czasach.

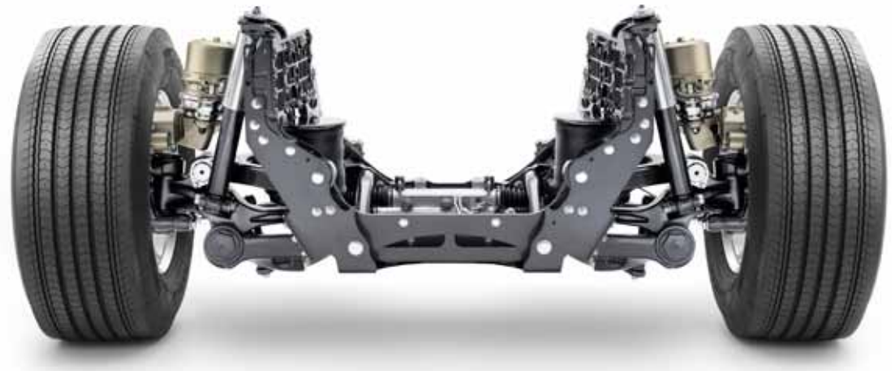
Fot. Grzegorz Rogiński

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

Przyszłoroczne **nowości**



Robert Przybylski

Producenci ciężarówek kokietują przewoźników nowymi modelami, które nie tylko spełniają nadchodzącą normę czystości spalin Euro 6, ale także – według zapewnień koncernów – są oszczędniejsze od dotychczasowych wersji. Iveco zaprezentowało zmodernizowanego Stralisa Hi-Way, który na hanowerskiej wystawie otrzymał tytuł ciężarówki roku 2013. Nagrodę przyznano przede wszystkim za innowacyjny system oczyszczania spalin HI-eSCR zastosowany w silniku Cursor 13. W przeciwieństwie do konkurencji Włosi stosują jedynie znany z aut osobowych katalizator utleniający oraz redukcję katalityczną, znaną pod skrótem SCR. Nie wykorzystują recyrkulacji spalin. Dyrektor ośrodka badawczego Iveco w szwajcarskim Arbon Meinrad Signer podkreśla, że uproszczony system wydechowy pozwala na zmniejszenie kosztów spalania o 5-10 proc., przy spełnieniu normy Euro 6. – Bez recyrkulacji spalin silnik pracuje w optymalnej temperaturze, nie musimy także rozbudowywać chłodnicy – tłumaczy Signer. Nowy Stralis nie ma również filtra sadzy o wymuszonej regeneracji, który powoduje wzrost spalania. – Brak recyrkulacji spalin sprawia, że ilość sadzy w spalinach jest niewielka i możemy używać prosty filtr sadzy o dużej długowieczności – opisuje.

W opatentowanym przez Fiata systemie oczyszczania spalin gazy wydechowe przepływają przez katalizator utleniający, następnie podgrzane podczas utleniania wpływają w pasywny filtr sadzy, gdzie częściowo sadza dopala się. Po tym filtrze wtryskiwany jest do nich mocznik i w kolejnym filtrze zachodzi redukcja katalityczna, podczas której tlenki azotu redukowane są do wolnego azotu. Na koniec oczyszczone spaliny przepływają przez cienki katalizator usuwający resztki amoniaku. Wszystkie filtry zamknięte są w tłumiku, który ma formę stalowej skrzyni o pojemności niecałego metra sześciennego. Całość waży ponad 110 kg. Podobny system zostanie wykorzystany w pozostałych silnikach rodziny Cursor.

Nowy model przedstawiło także Volvo. W przeciwieństwie do Iveco szwedzka marka wybrała oczyszczanie spalin drogą konwencjonalną, to jest z recyrkulacją spalin i redukcją katalityczną. Podobny sposób stosowany jest w silnikach DAF-a, MAN-a, Mercedesa, Renault i Scanii. Silnik Volvo to znane D13, które już w wersji Euro 5 miały recyrkulację spalin oraz SCR. W konwencjonalnym systemie na skutek recyrkulacji spalin wzrasta ilość sadzy. Jest jej tak dużo, że filtr sadzy szybko zatyka się i musi być wypalany oddzielną dawką paliwa, co oczywiście zwiększa ogólny bilans zużycia paliwa.

Zmniejszyć spalanie

Niezależnie od przyjętego systemu oczyszczania spalin wszyscy producenci starają się jak najbardziej zmniejszyć zużycie paliwa. Nowe pomysły wykorzystywane są w układzie napędowym. Nowe Volvo za rok otrzyma m.in. dwusprzęgłową skrzynię biegów (podobna do stosowanych w autach osobowych, m.in. Volkswagena), która pozwoli na obniżenie spalania o kilka punktów procentowych w porównaniu z dotychczasowymi modelami. – Ta przekładnia szybciej zmienia biegi i jest bardzo trwała. W rok przejeżdża tyle kilometrów, co w niektórych autach osobowych przez ich cały okres eksploatacji – zapewnia szef sprzedaży Volvo na Europę, Afrykę i Bliski Wschód Peter Karlsten.

Nad podobnymi przekładniami pracuje m.in. Iveco. Cała branża testuje prototypowe przekładnie z silnikami elektrycznymi. Hybrydowe zespoły napędowe mogą wykazać korzyści w dystrybucji oraz w zastosowaniach komunalnych, jak np. śmieciarki.

Iveco oraz Volvo zaprezentowały nowe modele ciężarówek spełniających normę czystości spalin Euro 6, która wejdzie w życie 1 stycznia 2014 roku.

Volvo ma też inne pomysły na obniżenie wydatków na paliwo. – Nasz system nawigacyjny zapamiętuje drogę, wzniesienia, spadki i zakręty i w przypadku kolejnego przejazdu optymalizuje pracę całego zespołu napędowego, w tym przełączanie biegów. Zapamiętane wartości można przerzucić z jednego samochodu do pozostałych aut floty – tłumaczy Karlsten. Volvo podaje, że dzięki innowacjom wersja spełniająca normę czystości spalin Euro 6 będzie o 10 proc oszczędniejsza od obecnie produkowanego modelu Euro 5 o podobnej mocy.

Mercedes wykorzystuje trójwymiarowe dane nawigacji do tego samego co Volvo celu, czyli idealnego dobrania przełożeń przekładni i jak najlepszego wykorzystania energii kinetycznej zestawu. Szef działu samochodów ciężarowych Mercedesa Hubertus Troska dodaje, że to rozwiązanie zapewni kilkuprocentową redukcję spalania. Trójwymiarowe mapy nawigacji są dostępne dla całej Europy Zachodniej, a postęp dla pozostałych regionów jest bardzo szybki.

Nowości od przyszłego roku

Kluczowe dla wprowadzenia silników Euro 6 są zachęty w postaci obniżenia stawek myta drogowego. Ciężarówki z homologacją Euro 6 są droższe od modeli Euro 5 o 8-10 tys. euro z powodu kosztownej instalacji oczyszczania spalin. Niemcy na razie nie mówią o nowych stawkach maut dla nowych silników, więc Volvo oraz Iveco wprowadzą wersję Euro 6 dopiero wiosną. Mercedes i Scania już mają w ofercie takie silniki, ale jak łatwo zgadnąć, kolejki po te drogie modele nie ma.

Branża jest mało optymistycznie nastrojona. W Europie Zachodniej popyt słabnie. W pierwszej połowie roku rejestracje w Europie najcięższych samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 16 ton, w której znajduje się FH, zmalały o 5,7 proc. – Sprzedaż może wzrosnąć pod koniec przyszłego roku, gdy przewoźnicy będą kupować ostatnie wersje Euro 5, chcąc uniknąć drogich modeli Euro 6 – przewiduje dyrektor zarządzający Iveco Alfredo Altavilla.

Tymczasem unijne prawo wymusza inwestycje w nowe modele. Nowy Actros czwartej generacji kosztował blisko 2 mld euro, nowe Volvo FH 1,2 mld euro, zaś Stralis Hi-Way 300 mln euro. Dlatego producenci ciężarówek wprowadzają oszczędności i konsolidują działalność. Volkswagen integruje funkcjonowanie Scanii i MAN. Iveco przeniosło z Ulm do Madrytu produkcję ciężkich modeli. W Ulm skoncentrowało natomiast wytwarzanie pojazdów pożarniczych, dzięki czemu do końca roku będzie mogło zamknąć pięć małych zakładów we Francji, Niemczech i Austrii. Firma nie podała jednak, jakich oszczędności spodziewa się po tych zmianach.

Volvo przy okazji wprowadzenia do produkcji nowego FH odnowiło fabryki i podniosło ich wydajność, m.in. zwiększając ergonomię pracy na liniach montażu. Fabryki w Japonii, produkujące ciężarówki pod marką UD, oraz zakłady w USA (marka Mack) rozpoczną produkcję modeli nowych generacji wykorzystujących komponenty nowego Volvo w 2013 i 2014 roku. Dyrektor wykonawczy Volvo Olof Persson ujawnił, że do końca roku zostanie przygotowana strategia rozwoju grupy. Zapewnił, że Volvo nie zamierza likwidować żadnej z marek (ma jeszcze ciężarowe Renault).

Nowy Volvo FH

Volvo FH to jeden z najważniejszych modeli, który zapewnia produkującej ciężarówki części koncernu połowę wpływów. Poprzednik był w sprzedaży 20 lat. Dzięki niemu Volvo zwiększyło udział w europejskim rynku z 12 do 16 proc. Łącznie w tym okresie wyprodukowano 650 tys. Nowy model ma pojemniejszą kabinę kierowcy, bo w dalekodystansowych przewozach kierowcy spędzają w kabinie przeciętnie 4,3 nocy tygodniowo, gdy 20 lat temu tylko dwie. FH będzie produkowane nie tylko w Europie (Goeteborg i Lyon), ale także w Brazylii (Kurytyba) oraz Indiach (Bangalore). Dla Volvo FH Europa pozostaje kluczowym rynkiem, na którym kupowane jest ok. 200 tys. dużych ciężarówek rocznie.

Dakar 2013

Trzecie miejsce quadowca Rafała Sonika, rewelacyjna jazda Adama Małysza i wypadek Krzysztofa Hołowczyca. Za nami 35. rajd Dakar. Pierwszy, w którym Polacy zjednoczyli się tworząc Reprezentację Polski w Rajdach Terenowych.

Kacper Jeneralski

Do tego, że trasa rajdu nie ma już nic wspólnego z miastem Dakar - stolicą Senegalu - wszyscy zdążyli się przyzwyczaić. Po raz kolejny maraton rozegrano nie w Afryce, a w Ameryce Południowej. 450 załóg miało do pokonania 8,5 tysiąca kilometrów, trasa przebiegała miedzy innymi przez pustynię Atakama i Andy. Zwycięzcą tegorocznej edycji rajdu w klasie samochodów został Stephane Peterhansel. Francuz prowadził pewnie niemal od samego początku i doskonale wiedział, co robi. Najtrudniejszy rajd terenowy na świecie wygrał już 11. raz. Kiedyś zwyciężał na motocyklu, później za kierownicą topowych samochodów. Wygrać imprezę z pewnością pomógł mu w pewnym stopniu pech jego konkurentów. Wielu kierowców z czołówki nie dojechało do mety. Amerykanin Robby Gordon mimo piekielnego tempa napotykał ciągłe przeszkody, między innymi dachował i dojechał od mety jako 14. Carlos Sainz odpadł po awarii silnika w swoim Buggy, podobnie jak jego zespołowy kolega Katarczyk Nasser Al-Attiyah. Do mety najczęściej nie dociera połowa zawodników, wypadki i awarie zdarzają się startującym w rajdzie amatorom, ale i profesjonalistom. Na trzecim etapie przekonał się o tym Krzysztof Hołowczyc, ale o nim za chwilę.

> Adam Małysz po wypadku Hołowczyca skupił na sobie uwagę sympatyków rajdu w Polsce. Były skoczek narciarski został najwyżej sklasyfikowanym kierowcą samochodu wśród Polaków.

Jest upragnione "pudło"

Najlepszym kierowcą wśród polskich dakarowców okazał się w tym roku Rafał Sonik. Quadowiec zajął 3. miejsce w generalce. Przez cały rajd Sonik utrzymywał "bezpieczne" tempo i potwierdził, że ten rajd to nie sprint, a maraton. Sztuką jest jechać szybko, ale nie na 100%. Z pozoru drobny błąd może zakończyć się uszkodzeniem sprzętu, albo groźną kontuzją. Sonik przekonał się o tym dwa lata temu, kiedy na pierwszym etapie rajdu koziołkował i wycofał się z rywalizacji przez kontuzję ręki. W tym roku przez 14 etapów utrzymywał się w pierwszej 10., a ambicji starczyło mu nie tylko na dobrą jazdę. Rafał Sonik był inicjatorem i kapitanem utworzonej w tym roku po raz pierwszy Reprezentacji Polski w Rajdach Terenowych.

Z pozoru niegroźny wypadek

Tak skomentował nagranie całego zdarzenia sam kierowca z Olsztyna. Trzeciego dnia rajdu Mini prowadzone przez Hołowczyca spadło z prawie 4-metrowego uskoku, zanurkowało i uderzyło przodem w znajdujące się pod piaskiem skały. Samochód wytrzymał, ale organizm się poddał. Polak próbował kontynuować jazdę, ale po chwili ból okazał się zbyt silny. Został przewieziony helikopterem do szpitala, gdzie stwierdzono u niego złamanie żeber i uszkodzenie piersiowego odcinka kręgosłupa. To straszny cios dla kierowcy, który tuż przed rajdem typowany był na jednego z faworytów rajdu. Celem było podium, ale ten sport jest bezlitosny. Krzysztof Hołowczyc po rekonwalescencji powróci za kierownicę. Już planuje kolejne starty w rajdach typu cross-country, a za rok kolejny Dakar.

Celem była pierwsza 20.

Założenia były ambitne, a udało się je zrealizować z nawiązką. Adam Małysz po wypadku Hołowczyca skupił na sobie uwagę sympatyków rajdu w Polsce. Były skoczek narciarski został najwyżej sklasyfikowanym kierowcą samochodu wśród Polaków. Konsekwentnie utrzymywał się w pierwszej 20., a cały rajd ukończył na rewelacyjnym 15. miejscu. Z charakterystyczną dla siebie pokorą Małysz podkreślał, że jest w tym fachu nowicjuszem i że to dopiero jego drugi Dakar. Najwyraźniej mistrzowski potencjał i opanowanie ma się we krwi i to niezależnie od dyscypliny, jaką się wybierze. Taki wynik Małysza nie byłby możliwy bez wielkiej pracy Rafała Martona. Pilot orła z Wisły jest w tej dziedzinie wyjadaczem. Przekazał skoczkowi swoje doświadczenie, a ten udowodnił, że przesiadka z nart za kierownicę rajdówki to nie tylko fanaberia „emerytowanego” sportowca. Na konferencji zorganizowanej po powrocie do Polski duet Małysz-Marton potwierdził, że wystartuje w przyszłorocznym Dakarze.

2 wygrane etapy "Łokera"

To dopiero trzeci Dakar Łukasza Łaskawca, ale jest pewne, że popularny "Łoker" może walczyć o najlepsze lokaty. W tym roku młody quadowiec został pierwszym Polakiem, któremu udało się wygrać dwa etapy rajdu. Wcześniej w 2012 roku jeden etap, po raz pierwszy w historii, wygrał Krzysztof Hołowczyc. Tym razem Łaskawiec przez chwilę był nawet na 2. miejscu w klasyfikacji generalnej, ale zabrakło regularności. Bez tego i odrobiny szczęścia dobry wynik nie jest możliwy. Łaskawiec zakończył rajd na 13. pozycji z ewidentnym niedosytem. Na trasie zmagał się z awariami i błędami w nawigacji, przez co stracił dużo czasu i szanse na miejsce w czołówce. To na pewno nie jest ostatnie słowo Łaskawca - wystarczy przypomnieć jego debiut w rajdzie w 2011 roku, kiedy dojechał na metę jako trzeci.

Motocykliści

Tu polska reprezentacja ma powody do zadowolenia. Trzej kierowcy jednośladów dojechali do mety, a najlepszy z nich, Kuba Przygoński, walczył w czołówce. Były szanse na wysokie miejsce w pierwszej 10., niestety po problemach z nawigacją na jednym z etapów Przygoński spadł na 11. lokatę. Poza nim w rajdzie startował jeszcze dakarowy weteran Jacek Czachor i Marek Dąbrowski. Ten pierwszy dojechał na metę rajdu już 12. raz, w tym roku zajął 22. miejsce na blisko 200 motocyklistów, którzy wystartowali w rajdzie. Marek Dąbrowski jechał nieco wolniejszym tempem. Głośno zrobiło się o nim na 8. etapie, kiedy to popisał się zagraniem fair play wobec Cirila Despresa. Polak pożyczył walczącemu o zwycięstwo Francuzowi silnik do motocykla. Dzięki temu Despres kontynuował jazdę i ostatecznie wygrał rajd w klasie motocykli.

Liczna reprezentacja

Znakomita większość polskich zawodników dotarła na metę w Santiago. W trasę wyruszyło 5 stycznia łącznie 12 polskich maszyn. Wśród nich znalazło się między innymi BMW Piotra Beaupre. Kierowca zdołał poprawić swój wynik z ubiegłego roku i ukończył rajd na 37. miejscu. Jego wparciem w zespole był debiutujący Dariusz Żyła za kierownicą mitsubishi. Już na starcie powiedział jasno: "cel to meta" i dopiął swego. Zajął 73. w klasie samochodów. Ukończyć rajdu nie zdołał Szymon Ruta. Na 6. etapie jego samochód rolował na jednym ze zjazdów przed przód i uległ zniszczeniu. Ani kierowca, ani jego pilot Laurent Lichtleuchter nie donieśli obrażeń. Toyota, którą jechali - podobna do tej Adama Małysza - nie nadawała się jednak do dalszej jazdy. Uszkodzeniu uległa klatka bezpieczeństwa, a bez niej zgodnie z przepisami nie można jechać dalej.

Ciemna strona Dakaru

Z tego, jak niebezpieczny jest ten rajd, zdaje sobie każdy z zawodników. W tym roku po raz kolejny start w imprezie kosztował życie jednego z nich. Siódmego dnia w drodze na start odcinka specjalnego zginął Thomas Bourgin. Francuski motocyklista zderzył się czołowo z radiowozem chilijskiej policji i poniósł śmierć na miejscu. To był pierwszy Dakar dla 25-latka, który wcześniej startował z powodzeniem w innych rajdach typu cross-country. Przez lata na rajdzie życie straciło około 60 osób. Byli to kierowcy, członkowie ekip, a także kibice. Wśród nich znalazł się miedzy innymi pomysłodawca i założyciel rajdu Thierry Sabine. Francuz, który w 1977 roku zorganizował pierwszy Dakar, zginął w katastrofie śmigłowca na trasie w 1986 roku. Zdecydowano jednak, że niezależnie od wypadków zawodnicy jadą dalej. Dakar odwołano tylko raz w 2008 roku. Wtedy z uwagi na groźbę zamachów w Mauretanii w trosce o bezpieczeństwo zawodników organizator odwołał start.

Waga ciężka

Wracając do polskiej reprezentacji nie można zapomnieć o dwóch ekipach jadących najcięższymi maszynami. Grzegorz Baran, dla którego było to już 7. start w tym rajdzie, zabrał ze sobą dwóch ambitnych debiutantów: Bartłomieja Bobę i Roberta Jachacego. W kabinie ich MAN-a, tak jak i w innych autach rajdowych tego typu, są trzy miejsca: dla kierowcy, pilota i mechanika. Ten trzeci w razie potrzeby może naprawić samochód na trasie. Nie udało się to niestety załodze Robin Szustkowski/ Jarosław Kazberuk/Wojciech Białowąs. Zespół jadący mercedesem Unimogiem walczył o zwycięstwo w klasie samochodów seryjnych i o 22. miejsce w generalce. Niestety na 13. etapie, podczas jednego z podjazdów pod wydmę, auto nagle zatrzymało się. Awarii uległa skrzynia biegów, którą dosłownie rozerwało, a jej części leżały w piasku. W tej sytuacji Robin Szustkowski musiał wycofać się z rywalizacji na etap przed metą.

Niezależnie od sukcesów czy niepowodzeń większość zawodników już przygotowuje się do nadchodzącego sezonu rajdowego. Myślami wielu z nich z pewnością jest już na rajdzie Dakar 2014.

DAF z programem First Choice

DAF

First Choice to zupełnie nowy program obejmujący używane ciężarówki DAF wyprodukowane w ciągu ostatnich lat. Przeznaczony jest wyłącznie dla europejskich dealerów DAF. Pojazdy DAF opatrzone znakiem First Choice mają nie więcej niż 5 lat i przebieg maksymalnie 500 000 km.

Ponieważ firma DAF — znana z niezawodności swoich pojazdów i niskich kosztów eksploatacyjnych — rozwija swoją działalność na rynku europejskim, zapotrzebowanie na niedawno wyprodukowane używane ciężarówki DAF wciąż rośnie. W związku z tym holenderski producent pojazdów ciężarowych wprowadza nowe oznaczenie używanych pojazdów, znajdujących się w dobrym stanie technicznym w ramach obecnego programu DAF Used Trucks.

Ciężarówki opatrzone znakiem DAF First Choice mają nie więcej niż 5 lat, maksymalny przebieg 500 000 km i kompletną historię serwisową. Są w doskonałym stanie, co potwierdza kontrola prowadzona w ramach programu przez dealerów w niemal 200 placówkach. W celu zapewnienia najwyższej jakości pojazdu dealerzy DAF dostarczają pojazd First Choice wraz z 6-miesięczną gwarancją sprawności układu napędowego. Dodatkowe kontrakty serwisowe są dostępne jako opcja, podobnie jak atrakcyjne programy finansowania w ramach usługi PACCAR Financial. Pełny asortyment pojazdów First Choice wraz ze szczegółowym opisem i zdjęciami jest dostępny na uaktualnionej stronie http://www.dafusedtrucks.com/.

DAF Trucks N.V. – część amerykańskiego koncernu PACCAR Inc, jednego z największych na świecie producentów ciężkich pojazdów ciężarowych – jest wiodącym producentem lekkich, średnich i ciężkich pojazdów ciężarowych. W 2012 r. udział firmy w rynku UE wyniósł około 16% w kategorii powyżej 16 t. DAF produkuje kompleksową gamę ciągników siodłowych i podwozi pod zabudowę, dzięki czemu w jej ofercie można znaleźć pojazdy do wszystkich zastosowań transportowych. Jest również liderem pod względem usług związanych z oferowanymi produktami: umów MultiSupport na naprawy i konserwację, usług finansowych firmy PACCAR Financial oraz najwyższej klasy serwisu części. Dodatkowo DAF opracowuje i wytwarza podzespoły takie jak osie i silniki, zwłaszcza dla producentów autobusów i autokarów na całym świecie. DAF Trucks N.V. jest właścicielem zakładów produkcyjnych w Eindhoven w Holandii, Westerlo w Belgii oraz Leyland w Wielkiej Brytanii i ponad 1000 punktów dealerskich i serwisowych w Europie.

Informacje na temat firmy DAF oraz produktów marki DAF zamieszczone są na stronie www.daftrucks.pl.

Ciężki sprzęt na płycie

Port lotniczy kojarzy się nam oczywiście z samolotami. Do tego autokary, które dowożą pasażerów i pojazdy transportujące bagaże. Ale na lotniskach ważną rolę odgrywają również ciężarówki i maszyny, trochę inne niż te, spotykane na drogach publicznych.

Klaudiusz Madeja

Aby samoloty mogły latać, a konkretnie bezpiecznie startować i lądować, muszą mieć odpowiednio przygotowane lotnisko. Jednym z najważniejszych „elementów" bezpieczeństwa jest stan płyty. Na drodze, w trudnych warunkach można zwolnić, a czasem nawet przerwać podróż na jakiś czas. W powietrzu jest to niemożliwe, po starcie musi nastąpić lądowanie. Pilot nie dostanie przez radio komendy: proszę zwolnić, bo jest ślisko i dostosować prędkość do warunków jazdy! Parametry startu, a tym bardziej powrotu na ziemię są ściśle określone. Dlatego płyta lotniska musi być zawsze odpowiednio przygotowana. Na przykładzie naszego największego Portu Lotniczego im. Chopina pokazujemy kilka pojazdów, które dbają o ten stan.

Roboty pod dostatkiem

Z punktu widzenia pasażera tego tak nie widać, ale na warszawskim Okęciu mamy dwa asfalto-betonowe pasy startowe, jeden o wymiarach 3 690 x 60 m, zaś drugi 2 800 x 50 m. Do tego dochodzi 21 dróg kołowania oraz płyty postojowe – niemniej ważne. Aktywność warszawskiego portu to maksymalnie 34 operacje lotnicze w ciągu godziny, czyli start lub lądowanie co niespełna 2 minuty. Latem nie stanowi to problemu, ale zimą może stać się dużym wyzwaniem. Oczywiście takie duże nasilenie operacji zdarza się rzadko, niemniej oczyszczanie płyty podczas normalnego ruchu lotniczego wymaga także sporych zdolności logistycznych.

Rozpoznanie

Decyzję o tym, czy i jakie kroki podjąć podejmuje dyżurny portu. Ale zanim to zrobi analizuje wiele różnych informacji. Na pewno jedną z ważniejszych jest oczywiście prognoza pogody, lecz jeszcze istotniejszy jest stan faktyczny. Dlatego zaczynamy nasz krótki przegląd od nietypowego, bo 6-kołowego samochodu osobowego. To Volvo V 70 wyprodukowane w 2011 r. przez Airport Surface Friction Tester AB z siedzibą w szwedzkim Piledalsvagen. Ten zakład specjalizuje się w dziedzinie pomiaru współczynnika szorstkości nawierzchni dróg startowych lotnisk. Żółte kombi ma benzynowy silnik poj. 2 521 cm3 o mocy 231 KM. Trzeba się dobrze przyjrzeć, aby dostrzec wspomniane szóste koło, wystające spod podwozia. Przypomina te z małych samolotów i służy do bezpośredniej oceny płyty lotniska. Wynikająca z odpowiednich norm prędkość testowa wynosi 65 lub 95 km/h. Zainstalowana w samochodzie skomplikowana aparatura pomiarowa podaje wyniki na bieżąco nie tylko na ekranie komputera, lecz także dyżurnemu portu. Cały wynik jest również dostępny w postaci dokładnego wydruku. Ma to duże znaczenie, ponieważ na jego podstawie widać precyzyjnie stan terenu lotniska. Nie zawsze cała płyta jest np. w tym samym stopniu zaśnieżona lub oblodzona, dlatego można precyzyjnie określić, jakie działania i w jakim miejscu należy podjąć. Statystyka pokazuje, że Warszawa jest tym portem lotniczym w Europie, gdzie najczęściej następuje przejście temperatury przez punkt zero. Co to oznacza, wiedzą doskonale kierowcy czytający ten artykuł, a takich mamy chyba większość.

Dodajmy jeszcze tylko krótko, że ten samochód przydaje się także w warunkach letnich. W skład jego wyposażenia wchodzi również 700-litrowy zbiornik wody, pozwalający uzyskać symulację możliwie najgorszych warunków podczas opadów deszczu. Ta ilość wystarcza, aby na odcinku 7 km uzyskać 1 mm wody pod kołem pomiarowym.

Maszyny w ruch

Przyjrzyjmy się więc niektórym pojazdom, które są bez przerwy w pełnej gotowości. Pracownicy lotniska żartują czasami, że jest to 36 godzin na dobę. Najnowszym nabytkiem Lotniska Chopina są zakupione w tym roku nowe zestawy odśnieżające Mercedes Benz Actros/Overaasen. Każdy składa się z pługa lemieszowego o szerokości roboczej 6,8 m zawieszonego na holowniku (MB Actros), holowanej oczyszczarki wyposażonej w szczotkę czyszczącą o szerokości 5,5 m i silną dmuchawę. Taki zestaw uzupełnia duża zraszarka Damman do rozpylania płynnych środków chemicznych, odladzających nawierzchnie lotniskowe. Umożliwia to oczyszcza-

nie dróg startowych przy jednym przejeździe w ciągu zaledwie 25-30 minut. Koszt tej inwestycji wyniósł ok. 25 mln zł, z czego 85 % sfinansowano ze środków unijnych.

Ten nowy tabor uzupełnia dziesięć (3 z 2010 r. i 7 z 2011 r.) ciągników siodłowych Mercedes Benz Actros 2041 4x4, będących również holownikami oczyszczarek. 408 KM mocy każdego z nich pozwala ciągnąć lotniskowe pługi śnieżne Overaasen EP9 z dwoma lemieszami skrawającymi. Ten norweski producent należy do światowych liderów w konstruowaniu maszyn używanych przy oczyszczaniu nawierzchni portów lotniczych. Pewnie nieprzypadkowo jest to właśnie firma ze Skandynawii. Ale wróćmy do podstawowych parametrów tych zestawów: szerokość robocza odśnieżania wynosi 6,80 m, a ciężar przekracza 2 t.

Do wspomnianych ciągników mogą być również podczepione oczyszczarki lotniskowe Overaasen RS 400. Tych również stoi w parku maszynowym dziesięć (3 z 2010 r. i 7 z 2011 r.). Liczące prawie 13 m długości urządzenia mają ogromne szczotki o średnicy przekraczającej 1,1 m, które mogą się kręcić z maksymalną prędkością do 950 obr./min. Zasięg pracy wynosi 5,5 m, zaś wydajność wydmuchu 36 tys. m3/h. Do napędu wykorzystano 428-konny silnik Mercedes Benz OM 501 LA. Maszyna waży prawie 13 t.

Jednak nie zawsze są potrzebne aż tak duże urządzenia. Poza tym, tworząc flotę myśli się także o szerszym wykorzystaniu konkretnych pojazdów. Tym bardziej, że w ostatnich latach okresów z dużymi opadami śniegu nie było tak wiele. Takim urządzeniem jest na przykład kompaktowa oczyszczarka Boshung Jeet Broom BJB 8000. Lotnisko Chopina ma ich pięć, pochodzą z lat 1998 r. do 2011. Sprawdzają się, więc dyrekcja dokupuje w miarę potrzeb kolejne egzemplarze. Ten szwajcarski pojazd ma dwa silniki napędowe (jezdny i roboczy) Deutz BF6 o mocy 408 KM, napędzane jest każde z czterech kół, podobnie jak każde z nich jest skrętne, co znakomicie ułatwia manewrowanie. Oprzyrządowanie zimowe obejmuje: pług, szczotkę walcową z dyszami podmuchowymi i posypywarkę. Ta ostatnia umożliwia sypanie stałego środka chemicznego z nawilżaniem na szerokość od 3 do 10 metrów. Pojemnik na środki chemiczne ma 4 m3, a płynu - 2 000 l. Szerokość robocza pługu wynosi 5,1 m. Dwa z pięciu pojazdów mają jedynie oprzyrządowanie zimowe i tylko w tym okresie są wykorzystywane. Trzy pozostałe pracują również w pozostałe dni. Element ssący jest wykorzystywany jako odkurzacz o szerokości 4,3 m. Wówczas na wielozadaniowym podwoziu Boschung MF 10.3 montuje się jeszcze zraszacz oraz zbiornik na zanieczyszczenia. Dwukomorowy pojemnik na wodę ma 1 500 l pojemności.

Do urządzeń o szerszym zastosowaniu zaliczamy również posypywarko – zraszarkę Kupper – Weisseer. Zabudowano ją na podwoziu MAN 27.314 DFC z 2000 r. o mocy 310 KM. Umożliwia stosowanie środków chemicznych przeciwko zamrażaniu w postaci stałej lub płynnej. Zabiera odpowiednio 6,5 m3 granulatu oraz do 6 000 l cieczy. Przy czym pozwala stosować jednocześnie oba środki lub każdy oddzielnie. Posypywarkę napędza silnik Deutz BF 4 L 101. Cechą charakterystyczną jest bardzo duży zakres pracy do 24 m szerokości.

Przy obfitych opadach śniegu korzysta się z pochodzących z 2002 r. dwóch szwajcarskich odśnieżarek wirnikowo – frezowych Bucher–Rolba 3000. Mogą uprzątnąć do 4 500 t/h białego puchu przy maksymalnej szerokości roboczej 3,2 m. Co istotne na lotniskach, śnieg może być odrzucany na odległość do 60 m. W zależności od panujących warunków prędkość robocza tych maszyn wynosi od zaledwie 0,3 do 30 km/h. Tutaj także zastosowano układ napędu 4x4 ze wszystkimi kołami skrętnymi. Silnikiem napędzającym jest Iveco 8280.SRC21 o mocy 514 KM.

Podczas słabszych opadów lub jako uzupełnienie wyżej opisanych pojazdów wykorzystywana jest mniejsza odśnieżarka wirnikowo – frezowa Kahlbacher KFS 160 M – Hy na podwoziu MAN z silnikiem Mercedesa OM 444 LA mocy 832 KM. Tak duża moc pozwala rozwijać prędkość roboczą i transportową do 60 km/h. Szerokość uprzątania wynosi 2,8 m, zaś odrzut śniegu ma zakres od 20 do 60 m.

Podczas pokazu floty pojazdów Lotniska im. Chopina znaleźliśmy także nieco zabytkowy pojazd. Na podwoziu Jelcza P 642 K.CL z 1995 r. zabudowano posypywarko - zraszarkę ASS 6000/5 D niemieckiej firmy Schmidt. Do napędu urządzeń pomocniczych zastosowano silnik Deutz o mocy 50 KM. Przedni zbiornik płynu mieści 4 000 l, zaś dwa boczne po 1 000 l każdy. Pojemnik na środki sypkie zabiera do 5 m3, a ich dozowanie odbywa się z intensywnością 20 do 40 g/m2. W przypadku płynów jest to nieco mniej 15–30 g/m2. Szerokość działania, w zależności od opcji, wynosi od 4 do 24 m. Nie trzeba chyba dodawać, że maszyna cały czas jest w pełnej gotowości do pracy i, jak mówią jej kierowcy, nie ustępuje innym, przynajmniej na lotnisku...

Dyrektor portu Michał Marzec nie kryje dumy. Flota robi wrażenie. - Większość taboru ma maksimum trzy lata. Całość jest warta około 50 milionów złotych, wszystko stanowi naszą własność.

Najoszczędniejszy kierowca Europy

z Pawłem Ozimkiem rozmawia Ryszard Gałczyński

Czy eco-driving jest chwilową modą, czy może powoli staje się stałym elementem funkcjonowania nowoczesnych przedsiębiorstw transportowych?

O powodach coraz intensywniejszego propagowania eco-drivingu wystarczy się przekonać na stacji benzynowej. Rosnące ceny paliwa doprowadziły w ostatnich latach do drastycznego wzrostu kosztów funkcjonowania firm. Staramy się więc szukać wszędzie oszczędności. Jednym ze sposobów jest szkolenie kierowców dla poprawiania techniki jazdy i jazdy ekonomicznej. Poza tym najwięksi producenci samochodów ciężarowych angażują bardzo poważne środki w rozwijanie własnych elektronicznych systemów wspomagających oszczędną jazdę, dlatego nie wydaje mi się, żeby to był jakiś chwilowy trend.

Czy firma Epo-Trans organizuje treningi jazdy ekonomicznej dla swoich kierowców?

Oczywiście, mój ojciec przywiązuje do tego dużą wagę. Instruktorzy z firm zewnętrznych, takich jak Volvo czy Mercedes, szkolą naszych kierowców. I ja również staram się wtedy jak najwięcej skorzystać.

Jaki jest odbiór tych szkoleń?

To wszystko zależy od charakteru człowieka. Niektórzy kierowcy, nawet z długim stażem w zawodzie, traktują konfrontację z instruktorem techniki jazdy bardzo osobiście - jako ocenę sposobu prowadzenia przez siebie samochodu. To w żadnym razie nie jest celem takiego szkolenia. Jednakże większość jest otwarta na nowe doświadczenia i stara się maksymalnie wykorzystać pracę z instruktorem.

Czy uczestnictwo w takich zajęciach daje konkretne efekty?

Zdecydowanie tak. Uczestnictwo w takich zajęciach pozwala kierowcy natychmiast dostrzec różnicę wynikającą z odmiennych stylów jazdy. Instruktor patrząc chłodnym okiem na pracę kierowcy uświadamia mu, co podczas prowadzenia pojazdu robi źle i na bieżąco podpowiada, jak można to poprawić. Jeżeli kierowca chce się zastosować do tych uwag, to efekt w postaci zmniejszenia zużycia paliwa będzie natychmiast widoczny.

Zwyciężył Pan w 2012 r. w mistrzostwach w jeździe ekonomicznej organizowanych przez Volvo dla kierowców zawodowych. W jaki sposób się Pan do tego przygotowywał?

Do zawodów na poziomie krajowym przygotowywałem się samodzielnie, wykorzystując wiedzę i umiejętności, którą dzielili się ze mną starzy i doświadczeni kierowcy pracujących w firmie Epo-Trans. Pomogło mi również to, czego się nauczyłem na studiach. Efekt, jaki przyniosły te przygotowania, był dla mnie zupełnie niespodziewany – wygrałem zawody krajowe. Przed mistrzostwami na poziomie europejskim odbyłem cykl intensywnych treningów z instruktorami techniki jazdy z Volvo. Widocznie miałem dobrych nauczycieli, bo i w tych zawodach również udało mi się zwyciężyć. Na ten sukces złożyła się również praca w firmie mojego ojca. Zasady ekonomicznej jazdy są zawsze głównym tematem omawianym przez ojca na zebraniach z kierowcami. To uświadamianie wagi problemu oszczędnej jazdy i pokazywanie, w jaki sposób to robić, ukształtowało we mnie dobre nawyki.

Jazda ekonomiczna, a więc defensywna, jest kojarzona z żółwim tempem, czy stosowanie tych technik nie wpływa na czas przejazdu?

Niektórzy myślą, że - aby jechać ekonomicznie - trzeba to robić strasznie powoli. To nieporozumienie nie mające nic wspólnego z rzeczywistością. Eco-driving uczy przede wszystkim przewidywania tego, co się na drodze stanie i dostosowania optymalnej prędkości do warunków, jakie w danym momencie panują. Racjonalne i bezpieczne zachowywanie za kierownicą może mieć tylko pozytywny wpływ na czas przejazdu.

Wynik zwycięzcy to spalanie na poziomie 22 l/100 km osiągnięte ciągnikiem Volvo FH16 z silnikiem o mocy 440 KM...

Przy masie zestawu wraz z ładunkiem równej 18 ton, to bardzo dobry wynik. Nie była to bynajmniej jazda powolna. Na autostradzie rozpędziłem ciężarówkę do prędkości 89 km/h, czyli maksymalnej, jaką w krajach Unii Europejskiej może osiągać. Zresztą warunkiem koniecznym do spełnienia był przejazd dynamiczny. Optymalną ekonomikę jazdy osiąga się w takich okolicznościach poprzez umiejętne wykorzystanie masy rozpędzonego pojazdu (jego energii kinetycznej). To przede wszystkim wymaga regularnego treningu. Zresztą ja także kilka razy się pomyliłem, gdybym pojechał bezbłędnie, osiągnąłbym spalanie na poziomie 21 l na 100 km.

SZKOLENIA

Posiadamy akredytację
Akademii IRU w Genewie

Prowadzimy szkolenia o tematyce transportowej w siedzibie ZMPD lub u klienta:

* kompetencji zawodowych przewoźnika drogowego CPC (przygotowanie do egzaminu)
* bezpieczeństwo finansowe przewoźnika (CMR)
* podatki VAT w transporcie i spedycji
* mocowania ładunków
* okresowe kierowców
* czasu pracy kierowców i obsługi tachografów
* doradców do spraw bezpieczeństwa (DGSA)
* inne zgodnie z oczekiwaniami zamawiającego

Więcej na ***www.szkolenia.zmpd.pl***

OFERTA CENTRALNEGO OŚRODKA SZKOLEŃ ZMPD

tel. 22 536 10 69, 22 536 10 63, fax 022 536 10 70
e-mail: szkolenia@zmpd.pl
www.szkolenia.zmpd.pl

1957 ZMPD

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

Nowy Actros. Nowy wymiar ekonomiczności.

Zużycie paliwa mniejsze nawet o 7% przy spełnieniu normy Euro V i nawet o 5% przy spełnieniu normy Euro VI w porównianiu do poprzedniego modelu z silnikiem Euro V – dzięki wprowadzeniu wielu innowacji nowy Actros przynosi konkretne oszczędności na każdym przejechanym metrze. Standardowa instalacja systemu FleetBoard® umożliwi Państwu ponadto dodatkowe zmniejszenie zużycia paliwa nawet o 10%. Rezultat: wyjątkowo dochodowe rozwiązanie. Teraz u najbliższego dealera Mercedes-Benz oraz na stronie internetowej www.mercedes-benz.pl.

BLUE EFFICIENCY POWER

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

Marka Daimler AG