www.przewoznik.zmpd.pl kwiecień/maj 2013 numer 2 (29)

przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

Nasza debata w Sejmie

Słuchajcie nas!

6-11

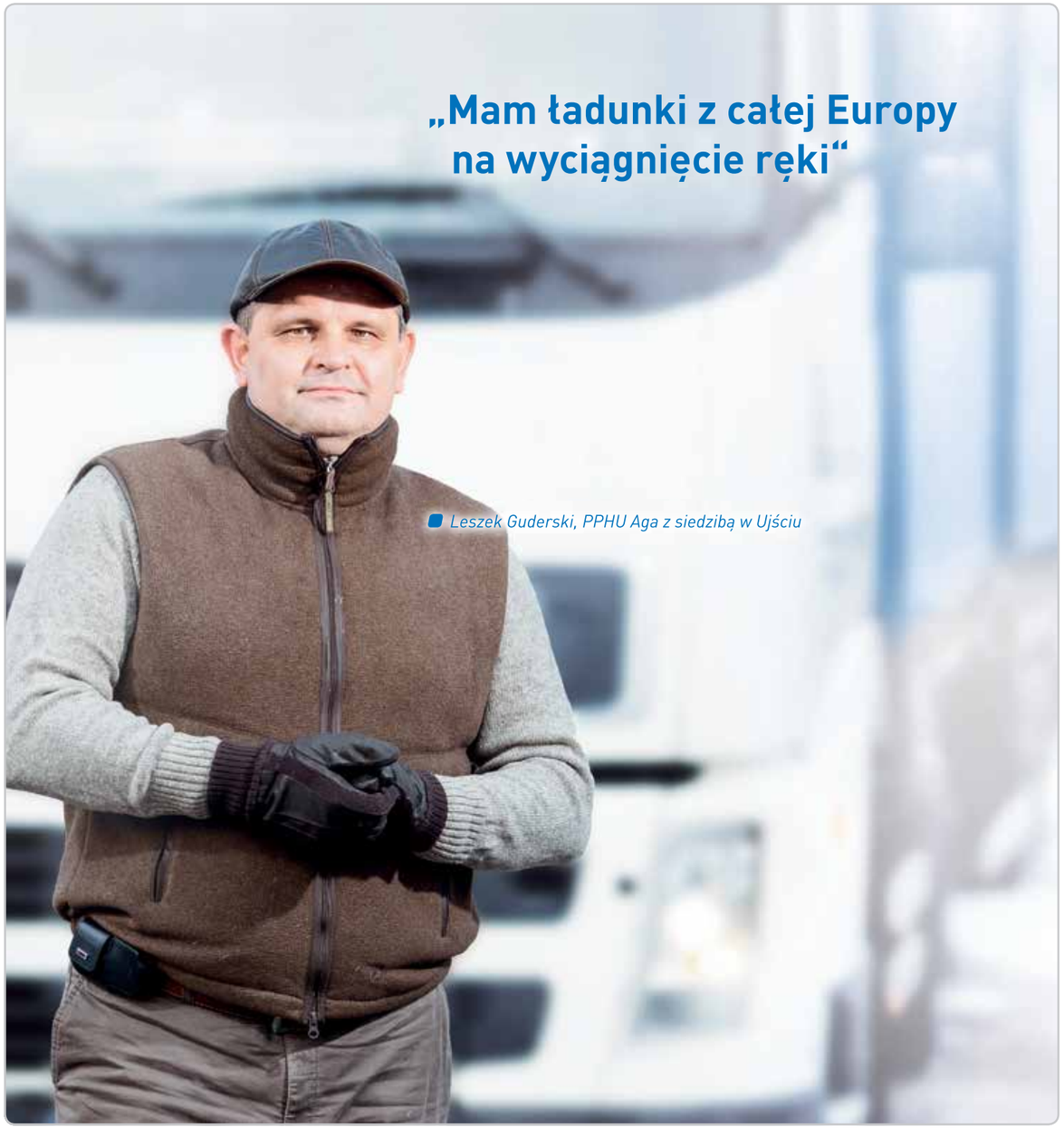
Miliardy na ekran

12

„Pudzian” i Actros - mocny Team

54

TimoCom Transport z przyszłością!



PL_20130320

„Dzięki TimoCom zwiększam moje dochody, ponieważ mam dostęp do frachtów bezpośrednio od zagranicznych zleceniodawców" – stwierdza Leszek Guderski, właściciel firmy PPHU Aga z siedzibą w Ujściu (Klient TimoCom od 2002 r.).

Giełda TC Truck & Cargo® to codziennie aż do 300 000 ofert, pochodzących od sprawdzonych partnerów z 44 krajów.

Przekonaj się co Ty zyskasz! Przetestuj przez 4 tygodnie za darmo pełną wersję programu. Zadzwoń pod bezpłatną infolinię: 00800 08466266 lub odwiedź naszą stronę internetową.

Dołącz do nas na Facebook'u!

www.timocom.pl/przewoznik

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

Jan Buczek, prezes ZMPD

Długi weekend w ciężarówce

Zapraszam polityków na długi weekend w kabinie ciężarówki. Damy tę szansę, żeby każdy mógł spróbować. Ręce opadają, kiedy patrzymy na nasze ciężarówki tkwiące po kilka dni w kolejkach na granicy. To się nie mieści w głowie. Co trzeba zrobić, by wytłumaczyć politykom, że w takich warunkach nie da się pracować. Może zrozumieją, jeżeli spędzą trzy doby w szoferce!
Kolejki na granicach rujnują nasze firmy. Ostatnio ich długość przekraczała na niektórych przejściach 40 kilometrów. Jak planować przewozy? Jak zagwarantować godziwe warunki pracy kierowcom? Skąd brać pieniądze na pokrycie strat, które powodują wielodniowe przestoje? To pytania, na które poszukujemy odpowiedzi od wielu lat. Bezskutecznie. Na temat granicznych kolejek odbyły się dziesiątki narad we wszystkich możliwych gremiach. Wszystkie skończyły się przyjmowaniem mądrych wniosków, ale żadne nie przyniosły oczekiwanych rezultatów. Ruch ciężarowy pomiędzy Unią Europejską a wschodem będzie rósł, samochodów będzie coraz więcej. Nie pomoże kosmetyka polegająca na ustawianiu toalet przenośnych i koszy na śmieci. To tylko pudrowanie pryszcza.
Polska granica wschodnia to jednocześnie granica Unii Europejskiej. Ci, którzy rządzą w Polsce, od lat deklarują przywiązanie do europejskich wartości oraz chęć aktywnego i ambitnego uczestnictwa we Wspólnocie. Jeżeli nie obchodzi Was, Panowie Politycy, los polskich kierowców i przewoźników, to może powinniście poczuwać się do wstydu za sposób realizowania ważnych europejskich obowiązków?
Trudno wymyślić nowe argumenty mające przekonać polityków, że kolejkami na granicy trzeba się zająć na poważnie. Im dłużej będziemy zwlekać, tym większy problem będziemy mieć do przezwyciężenia. Obecna infrastruktura jest niewystarczająca, organizacja odpraw niedoskonała, a ruch coraz większy. Panowie Politycy, zrozumcie, nie ma takich koszy na śmieci i przenośnych toalet, które załatwią za Was sprawę.

Sprzedaż paliw spadła 40

Statystyki mówią, że sprzedaż paliw spadła, ale... Rośnie nielegalny import i sprzedaż paliw, w tym głównie oleju napędowego. Nie można dokładnie oszacować wielkości tego zjawiska, stąd przypuszczenie, że być może zużyliśmy w ubr. nie mniej paliw niż w 2011 r.

Miliardy na ekran 12

Odcinek Stryków – granica woj. mazowieckiego – łączna długość ekranów to 42 km. Konotopa – granica woj. mazowieckiego – 88 km. Obwodnica Mińska Mazowieckiego obstawiona została ekranami na 10 km. Konotopa – Powązkowska - 8 km ekranów. Na A1 między Kowalem a Strykowem mamy 32 km ekranów, zaś na odcinku Piotrków Trybunalski – woj. mazowieckie jest ekranów 48 km ekranów.

Retro. Powojenna odbudowa 47

Wszystkiego brakowało, większość rzeczy nadal było racjonowanych, jednak panowała powszechna ulga. Dokładnie pamiętam radość, z jaką przyjęliśmy zniesienie zaciemnienia i zdejmowaliśmy osłony z reflektorów ciężarówek – wspominał właściciel małej brytyjskiej firmy przewozowej.

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:
Kacper Jeneralski, Tomasz Małyszko, Julian Obrocki, Grzegorz Rogiński
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.

Nasza konferencja w Sejmie 6-11

Prezes ZMPD Jan Buczek otwierając konferencję powiedział: - Dobrze, że ta konferencja odbywa się w Sejmie RP, bo to tutaj właśnie zapadają najważniejsze dla nas decyzje... A podsumowując debatę stwierdził: - Chcieliśmy, aby w spotkaniu uczestniczył przedstawiciel Ministerstwa Finansów, niestety nikt stamtąd nie przyjął zaproszenia. Zorganizowaliśmy tę konferencję w Sejmie, przyszliśmy do posłów, aby mieli nas tu, u siebie. Gdzie oni są? Nie zmarnujmy szansy rozliczenia tych parlamentarzystów.

Dakar, miejsce magiczne 74

Rajd Dakar – największe szaleństwo współczesnego świata. Dom wariatów, czy rzetelny egzamin dla twardzieli? A pomyślałeś kiedykolwiek, że warto tam być? A może samemu spróbować? Jest szansa!

Rafał Sonik: Jeżeli się nie śni... 78

I stało się coś zaskakującego, kiedy pierwszy raz skontaktowaliśmy się z organizatorem Dakaru w sprawie utworzenia reprezentacji narodowej – oni najpierw nie za bardzo to zrozumieli. Ale gdy nas zobaczyli, nasze logo, flagi, stroje – powiedzieli: „coś niesamowitego, ale zmiana!".

spis treści

To przewoźnicy powinni pisać ustawę	6
Konferencja w Sejmie	10
Zostaną najsilniejsi	11
Miliardy na ekran	12
Fotoradary. Jak to jest zrobione...?	14
Koniec z absurdem kontroli zbiorników	18
Nie jest bezpiecznie. Jest tylko bezpieczniej	20
Wspólny rynek? Żadnych mrzonek, panowie!	22
Zdecydowałem. Zostaję	26
Fotomorgana. Niech cichną motory!!!	30
120 szkoleń, ponad 5 000 szkolonych	36
Branża leasingowa zwolniła	38
Sprzedaż paliw spadła	40
Interwencje.Jak kupić najnowocześniejszy pojazd i... stracić	42
O szklance, szabli. I o bratankach?	44
Retro. Powojenna odbudowa	46
Czego Jaś się nie nauczył...	52
Wyścigowe silniki ciężarówek	62
Solaris sprzedał tysiąc	64
Efektywny transport na różne sposoby	66
Szus	72
Dakar miejsce magiczne	74
Jeżeli się nie śni, to się niczego nie osiągnie	78
Genewa 2013	80

temat numeru

To przewoźnicy powinni pisać ustawę

Taki wniosek można wyciągnąć po konferencji zorganizowanej przez Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce 1 marca w Sejmie RP pod hasłem „Polski transport drogowy. Jak utrzymać pozycję lidera?”.

Klaudiusz Madeja
fot. Grzegorz Rogiński

W spotkaniu uczestniczyli m.in. przedstawiciele administracji państwowej, świata nauki oraz członkowie ZMPD. Prezes ZMPD Jan Buczek otwierając konferencję powiedział: - Dobrze, że ta konferencja odbywa się w Sejmie RP, bo to tutaj właśnie zapadają najważniejsze dla nas decyzje...

Zaraz po nim głos zabrał sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz: - W sporcie jest taka tendencja, bij mistrza, pokonaj lidera. Podobnie z naszą branżą, która jest teraz na celowniku konkurencji. Chodzi oczywiście o to, że polscy przewoźnicy zostali europejskimi liderami w ilości przewiezionych towarów. Nie podoba się to firmom transportowym w innych krajach, nieprzychylnie przyglądają się temu tamtejsze władze. Wszak odbierając ichniejszym przewoźnikom zlecenia, zabieramy im także podatki.

Niestety, z tej państwowej kasy nasze firmy transportowe niczego nie dostają, a jedynie dość sporo tam wpłacają. I to nie tylko do budżetu centralnego, lecz także do gminnych kas. Jednym z postulatów było rozwiązanie kwestii podatku od środków transportowych, ponieważ różnice sięgają nawet stu procent pomiędzy niektórymi gminami – ubolewali zebrani przedsiębiorcy.

Nie można liczyć na bezpośrednie wsparcie dla firm transportowych z unijnej perspektywy finansowej 2014 – 2020. Ale mogą one zdobyć dużo zleceń, jeśli na tym budżecie zyska polskie budownictwo i produkcja – mówił jeden z gości konferencji, europoseł prof. Bogusław Liberadzki. Pytany o wykorzystanie unijnego wsparcia wymienił m.in. dokończenie autostrad A1, A2, A4 oraz drogi ekspresowej S3, jako najważniejszych szlaków transportowych. Właśnie transport, spedycja i logistyka mogą się stać naszą narodową specjalnością. Obroty wschód – zachód, północ - południe, obsługa eksportu i importu, to są szanse na utrzymanie i dalszy rozwój naszego transportu drogowego – przewidywał europoseł. Podkreślił też, że pieniądze z nowego budżetu unijnego powinny służyć stworzeniu szans rozwojowych, a nie pojedynczym, często mało potrzebnym ogółowi celom.

Jednym z prelegentów i uczestników dyskusji był prof. Wojciech Paprocki, wykładowca SGH, teoretyk i praktyk w transporcie drogowym. On także zwrócił uwagę na rosnącą presję ze strony Unii wobec polskich przewoźników. Chodzi o stworzenie lepszej konkurencyjności dla tamtych przedsiębiorstw, aby one zdobywały kontrakty i płaciły podatki w swoich krajach – mówił. Wymienił m.in. przepisy o bazach, których w tej chwili nie jest w stanie spełnić większość (mówi się nawet o 99 procentach) polskich firm transportowych, a także kolejne ograniczenia czasu pracy kierowców. Inną, ważną kwestią poruszaną przez profesora Paprockiego jest konsolidacja w branży: - Taki jest wymóg rynku, firmy się będą łączyły lub rozwijały kosztem innych. To jest właśnie kierunek rozwoju.

Kolejny z uczestników, prof. Zdzisław Kordel, wskazał na tradycję i doświadczenie naszych przewoźników. Także teraz, w trudnym dla transportu drogowego czasie, trzeba wykorzystywać zdobyte przez lata doświadczenie. Rynek wymaga dzisiaj stałego przeglądu swoich działań, monitorowania własnej firmy i analizowania każdego następnego kroku – przypominał.

Przepełnione goryczą było wystąpienie szefa Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Bolesława Milewskiego.

- Patrząc na to, co się dzieje, należy zapytać: nie - jak utrzymać pozycję lidera, ale jak uratować polski transport drogowy. Kto w ubiegłym roku zarobił dobrze na samym transporcie. Jak to się dzieje, że na terenie Polski firmy łotewskie, litewskie i estońskie stosują dumping? Pytam przewoźników, panów profesorów, jak można jechać za 40 eurocentów?

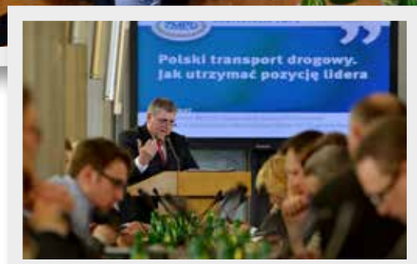
Miał też duży żal do ITD: - Inspekcja została powołana, by dbać o polski rynek przewozów drogowych. I co się dzieje? Ja tylko patrzę, że z inspekcji przychodzi jakaś kara. Mam wrażenie, że w Polsce przepisy są tylko dla przewoźnika, a nie dla władzy.

Pytania i problemy zgłaszane z sali dotyczyły spraw znanych od dawna, czyli m.in.: kolejek na granicy, definicji przewozu na potrzeby własne, czyli w praktyce nieuczciwej konkurencji, kar w systemie viaTOLL oraz fiskalizmu. Do tej kwestii odniósł się prof. Kordel: - Dyskutujmy z Ministerstwem Finansów argumentami, nie pytaniami! Potwierdził to także w swoim końcowym wystąpieniu Tadeusz Jarmuziewicz: - Ciężar jest po waszej stronie, proszę zebrać postulaty i argumenty za, a ja jestem gotów pomóc z procedurze legislacyjnej.

> Czy ministerstwo policzyło, ile państwo straci, jak my zaczniemy znikać z rynku? Jak przestaniemy płacić podatki; co będzie, gdy upadnie branża transportowa? Niech tylko połowa firm zniknie z rynku, kto da zasiłek tym bezrobotnym?

Dużo cierpkich słów padało z sali pod adresem decydentów. - Państwo polskie powinno nas wspierać, a robi wszystko by nas złupić – żalili się zebrani przedsiębiorcy. W podobnym tonie wypowiadał się Jan Buczek: - Czy ministerstwo policzyło, ile państwo straci, jak my zaczniemy znikać z rynku? Jak przestaniemy płacić podatki; co będzie, gdy upadnie branża transportowa? Niech tylko połowa firm zniknie z rynku, kto da zasiłek tym bezrobotnym?

przewoźnik nr 29



Prof. Kordel wysnuł taki wniosek: - To przewoźnicy powinni pisać ustawę o transporcie. Rola państwowych urzędników ograniczałaby się do sprawdzenia jej zgodności z obowiązującym prawem.

Min. Tadeusz Jarmuziewicz zgłosił swoje wątpliwości: - Zgadzam się, ale uważam, że branża nie jest w stanie się ze sobą zgodzić wewnątrz, zbyt dużo interesów się tutaj ściera.

Pytań i sugestii padało więcej, niektóre były skierowane do nieobecnych, co skomentował kończąc konferencję prezes Buczek: - Czyniliśmy starania, aby w spotkaniu uczestniczył przedstawiciel Ministerstwa Finansów, niestety nikt stamtąd nie przyjął naszego zaproszenia. Zorganizowaliśmy tę konferencję w Sejmie, przyszliśmy do posłów, aby mieli nas tu, u siebie, na miejscu. Gdzie oni są? Nie zmarnujmy szansy rozliczenia tych parlamentarzystów przy następnych wyborach – zakończył.

Prędzej czy później - konsolidacja

Ponad połowa firm transportowych odnotowała w 2012 r. spadek liczby realizowanych przewozów, a 45 % prognozuje, że najbliższe 12 miesięcy będzie dla branży transportowej jeszcze trudniejsze. Co czwarty przewoźnik za największą barierę rozwoju własnej firmy uważa rosnące ceny paliw, zaś co piąty - dużą konkurencję na rynku. To wnioski z badań firmy Pall-Ex Polska, międzynarodowej sieci przewozów, która realizuje projekt konsolidacji firm transportowych. Branża transportowa jest jedną z najszybciej reagujących na wahania koniunktury gospodarczej, a ta obecnie nie jest dobra. Nie tylko w Polsce zresztą. Wielu przedsiębiorców żyje nadzieją, że jest źle, ale gorzej już nie będzie. Ponad połowa (54 %) przebadanych firm transportowych zanotowała w ubiegłym roku spadek liczby realizowanych przewozów. Mimo że dla wielu przewoźników (42 %) ten spadek nie był znaczący i wyniósł od 5 do 15 % - czytamy dalej w cytowanym raporcie. Trudną sytuację na rynku potwierdzają dane Głównego Urzędu Statystycznego: w 2012 r. liczba zarejestrowanych firm transportowych zmniejszyła się o ponad 3,5 tysiąca. Trzeba jednak wziąć pod uwagę duże rozdrobnienie na polskim rynku. Jedni powstają, inni zamykają działalność. Na wahania koniunktury najbardziej odporne są duże firmy, mające stałe zlecenia. A więc chyba jednak konsolidacja branży, prędzej czy później... Takie wnioski można wyciągnąć z wystąpień przedsiębiorców i ekspertów podczas konferencji.

GOTOWY NA WYZWANIE?

Oszczędzaj paliwo - wygraj samochód

Czy jesteś mistrzem ekonomicznej jazdy? Sprawdź swoje umiejętności w naszym konkursie. Najbardziej ekonomiczny kierowca wygrywa nowe Volvo V40. Dowiedz się więcej i zarejestruj Twój udział na **www.volvotrucks.pl**

THE DRIVERS' FUEL CHALLENGE
by Volvo Trucks

Volvo Trucks. Driving Progress

VOLVO

Konferencja w Sejmie.

z prof. Wojciechem Paprockim rozmawia Klaudiusz Madeja

- **Jak w tym trudnym dla gospodarki czasie powinien działać mały przewoźnik, aby przetrwać?**

Musi walczyć o to, żeby być dużym przewoźnikiem. Bo jeśli zostaną sami mali, to rzeczywiście będą mieli kłopoty. To jest nieuniknione. Dobry przykład – bazy i parkingi. Jeśli Unia zacznie tego wymagać, to położy wielu małych przewoźników, którzy nie będą w stanie spełnić tych wymogów. To są celowe działania ze strony Europy Zachodniej, żeby wyrównywać, z ich punktu widzenia, warunki działania firm transportowych. Oni chcą, żeby to w Polsce było wszystko respektowane, bo właśnie zauważyli, że zostali wyparci przez naszych przewoźników.

- **Chodzi oczywiście o to, aby zachodnie firmy odzyskały „teren", więcej zarobiły, a tym samym płaciły więcej podatków.**

Oczywiście. Jest Unia Europejska i myślimy o wspólnym rynku, ale z drugiej strony jest walka nacjonalizmów. Wynika to choćby z tego faktu, że podatki płacimy każdy w swoim kraju. Więc każdy walczy i będzie walczył o swoje. Apel, żeby patrzeć w przyszłość, jest jak najbardziej słuszny, bo restrykcji będzie coraz więcej.

- **W takim razie nasza władza, także lokalna, powinna przyciągać te firmy, a nie ustalać im na przykład wysokie podatki od środków transportowych?**

Dobry jest tylko ten podatnik lub mieszkaniec, który płaci podatki...

- **Jak więc Pan Profesor widzi konsolidację w branży? Pięciu lub dziesięciu małych przewoźników połączy się w dużą firmę? I się dogadają? Kto ma rządzić, kto dzielić zyski...?**

Rynek ma przymus ekonomiczny. Jeśli ktoś nie będzie się łączył, będzie odpadał. Tak było, jest i będzie. Rynek bez bankructwa jest jak wiara w niebo, bez perspektywy piekła.

- **Można więc zakładać, że u nas będzie to nie tyle konsolidacja, ile wypieranie z rynku tych małych, słabych? Pozostaną najsilniejsi?**

Jeśli jest zapotrzebowanie na, powiedzmy, 100 ciężarówek, a mamy 120, to ta dwudziestka musi odpaść. Tak przecież już było. Wielu dziś dużych przewoźników zaczynało od dwóch liazów ledwo ruszających z miejsca. Część pozostała na tym poziomie lub nieco wyższym, a inni się rozrośli i to bardzo. Poradzili sobie na trudnym rynku, zainwestowali i teraz są elitą, jeżdżą po całej Europie i nie tylko, najnowszymi pojazdami.

- **Co z podwykonawcami, dysponującymi jednym, czasem dwoma ciągnikami lub zestawami?**

Ten model samozatrudnienia ma swoje zalety i ja bym tego nie lekceważył. Jeśli ten przewoźnik jest racjonalnie zatrudniony i sam zachowuje się roztropnie, to ma prawo funkcjonować efektywnie. Ale musimy zauważyć różnicę między samozatrudnieniem a małą firmą, która jest już jednocześnie pracodawcą, bo tu się zaczyna nowa sytuacja. I tych małych firm będzie prawdopodobnie ubywać z rynku.

- **A co z Euro 6? Czy to nie jest „strzał w stopę" UE. Sami sobie nakładamy surowe obostrzenia i podnosimy koszty własne...**

Europa jest strefą, która preferuje lenistwo. Europa ma nadmierne ambicje w zakresie ochrony środowiska. Nie da się przywrócić miejsc pracy na Starym Kontynencie bez zwiększenia produkcji przemysłowej, a ta jest zawsze inwazyjna. Europa ma do wyboru: być bardzo drogim sanatorium dla emerytów i wówczas będzie żyła na garnuszku innych kontynentów, albo przywróci swoją zdolność do produkowania. Jednak w tym przypadku musi trochę zrezygnować z tego dobrobytu ekologicznego.

- **Czyli limity CO^2 i pozostałe restrykcje zostaną złagodzone?**

CO^2 nie ma nic wspólnego z ekologią. Jeśli mówimy o Euro 5 czy Euro 6, to mówimy o redukcji zanieczyszczeń, a CO^2 nie jest zanieczyszczeniem, jest całkowicie neutralnym gazem. Jedna z teorii mówi, że jakoby CO^2 wpływa na zmiany klimatyczne na świecie. Ale jest to tylko jedna z teorii i na dodatek niedowiedziona. Osobiście nie rozumiem, dlaczego Europa aż tak bardzo się angażuje w ograniczenia emisji CO^2, czego pozostała część świata ewidentnie nie akceptuje. Z różnych powodów, ale także dlatego, że to wątpliwa koncepcja.

Wracając do Euro 6. Moim młodym studentkom mówię, że swoje małe dzieci mają obowiązek podstawić pod rurę wydechową pojazdu z normą emisji Euro 6. Ponieważ gaz wydobywający się z tej rury jest mniej szkodliwy niż powietrze, którym na co dzień oddychamy. Zrobiliśmy już w tym kierunku tak dużo w Europie, że nie wiadomo, czy rzeczywiście nas na to stać. Musimy zadać to pytanie. Ja nie jestem negatywnie nastawiony do środowiska naturalnego, ale uważam, że jako cywilizacja możemy zrobić tylko tyle, na ile nas stać.

Prof. dr hab. Wojciech Paprocki – wykładowca SGH, autor prezentacji „Czynniki sukcesu na europejskim rynku przewozowym".

Zostaną najsilniejsi

Prof. Bogusław Liberadzki, europoseł

- Chcemy zrównoważyć transport, co wyraża się hasłem: „tyle kolei, ile się da i tyle transportu drogowego, ile trzeba". Nie zawsze transport najtańszy jest najlepszy.

Polityka unijna w konkretny sposób przekłada się na dofinansowanie dla prowadzonych w Polsce inwestycji infrastrukturalnych. W kończącej się w tym roku perspektywie unijnej Polska otrzymała 67 mld euro, z czego na drogi przeznaczono 15 mld euro.

Te pieniądze zostaną spożytkowane, ale chociaż w Polsce wydawane jest co trzecie unijne euro, mimo tak dużych inwestycji nie ma jeszcze pełnej sieci dróg. Żadna autostrada i droga ekspresowa nie tworzy ciągu komunikacyjnego. Jak najszybciej powinny zostać ukończone – w kolejności ważności – ciągi A1, A2, A4 i S3. Jednocześnie trzeba wiedzieć, że z 4,8 mld przeznaczonych na linie kolejowe, do wydania pozostaje jeszcze 4,5 mld euro.

Rząd daje na inwestycje tylko kilka miliardów złotych, reszta pochodzi z Brukseli i obligacji BGK. Jednak to musi mieć granice. Ile czasu nie będziemy zaliczać długu BGK do długu publicznego? Co się stanie, gdy go zaliczymy? Jeżeli przekroczymy poziom zadłużenia, zostanie wstrzymane finansowanie z Brukseli.

Nawet UE ma problem z finansowaniem infrastruktury. W unijnym budżecie pojawił się 50-miliardowy deficyt, którego nie przewiduje Traktat Lizboński. Parlament będzie musiał podjąć decyzję, jak pokryć brak funduszy. Jestem przeciw nowym podatkom. Europejscy podatnicy już i tak są bardzo obciążeni daninami publicznymi. Możliwe, że będzie to podatek od transakcji finansowych. Rząd polski jest jemu przeciwny, natomiast zgodę wyraziło już 10 państw. Potrzeba jeszcze jednego, aby podatek zaczął obowiązywać.

Prof. Zdzisław Kordel, wykładowca Uniwersytetu Gdańskiego

- Na koniec 2011 roku w Polsce działało 136 089 firm transportu zarobkowego rzeczy ogółem, w tym 25 868 wykonujących przewozy międzynarodowe, 64 400 specjalizujących się w przewozach krajowych oraz 45 821 wykorzystujących do zarobkowania pojazdy o dmc poniżej 3,5 tony, których użytkowanie nie wymaga licencji. Z ogólnej liczby 97,14 proc. podmiotów zatrudniało poniżej 9 osób.

Coraz lepszy nadzór nad funkcjonowaniem transportu ograniczy szarą strefę i zmusi do płacenia podatków w pełnej wysokości. Co także ma znaczenie, duże firmy będą lepiej sobie radzić z zarządzaniem taborem. Nowych regulacji unijnych, dotyczących np. baz, nie spełnia 99 proc. przewoźników. Nie tędy wiedzie droga do efektywnego transportu.

Marek Eron, prezes firmy Erontrans

- Branża transportowa walczy z niekontrolowanym wzrostem kosztów. W ostatnim roku koszty opłat drogowych wzrosły dwukrotnie. Duża flota firmy jeździ we wszystkich kierunkach, więc szacunek jest miarodajny. Koszty dostępu do dróg wymknęły się branży spod kontroli i są zbyt wysokie, o czym świadczy proporcja opłaty drogowej, wynosząca 21 eurocentów, do ceny wozokilometra sięgającej 1 euro. Daniny państwowe pozbawiły przedsiębiorców zysku.

Bariery biurokratyczne, bezmyślne procedury, np. tymczasowy dowód rejestracyjny, który nie ma uzasadnienia w przypadku nowego auta nabywanego u dilera, powodują, że osoba z biura musi dwukrotnie udać się do urzędu, aby zarejestrować ten sam pojazd! Jeżeli ktoś ma 100 czy 200 samochodów, to straty są bardzo bolesne.

Na rynku jest sporo osób, które mają odpowiednie zaświadczenie, lecz poziom ich faktycznej wiedzy jest niski. Szkolenia kierowców prowadzone w Polsce są fikcją.

Kolejną bolączką są wysokie koszty paliwa, uniemożliwiające konkurowanie np. z przewoźnikami litewskimi. Wwożą oni po dwie tony taniego paliwa i skutecznie odbierają nam klientów, bo mają niższe koszty. Dzięki temu na Litwie niektóre floty rozrosły się do tysiąca samochodów, o czym polscy przewoźnicy nie mogą nawet pomyśleć.

przewoźnik nr 29
temat numeru

Miliardy na ekran

Unijne skłonności do zapewniania wszystkiego wszystkim prowadzą na manowce, o czym świadczy przykład rozrzutnej budowy ekranów, na które niepotrzebnie wydano kilka miliardów złotych.

Robert Przybylski

Po oddaniu do użytku autostrady A2 kierowcy nie mogli uwierzyć własnym oczom – kilometrami jechali w wąwozach utworzonych przez zbudowane w polach ekrany. Wysokie konstrukcje zasłoniły nie tylko miejscowości leżące obok drogi, ale także lasy i nieużytki. Od utraconych widoków gorsza była świadomość zmarnowania pieniędzy – ekrany zbudowane na pustkowiu to doskonały przykład rozrzutności inwestora i nieliczenia się z publicznym groszem. Przy rocznych wydatkach na nowe drogi przekraczających 20 mld zł, koszt niepotrzebnych ekranów mógł wynieść od dwóch do sześciu mld zł. Do podobnych wniosków doszła Najwyższa Izba Kontroli, która 26 lutego br. ogłosiła przystąpienie do kontroli zasadności budowy ekranów.

Wiceprezes NIK Marian Cichosz ujawnił, że planowana kontrola NIK obejmie proces projektowania i budowy ekranów dźwiękochłonnych oraz przejść dla zwierząt, poczynając od analizy ocen oddziaływania inwestycji na środowisko i projektów budowlanych, a kończąc na dokumentacji powykonawczej i odbiorczej. Zbadany zostanie proces decyzyjny, związany z reagowaniem na uzasadnione ekonomicznie i prawnie postulaty zmian legislacyjnych w zakresie ochrony środowiska przed hałasem. Izba przyjrzy się także, jak powstawał przepis, który obowiązywał w okresie szczytu inwestycyjnego w Polsce. Inspektorzy sprawdzą też, czy ówczesne prawo rzeczywiście wymuszało budowę tylu ekranów akustycznych na autostradzie A2.

Kontrola zostanie przeprowadzona w II i III kwartale 2013 r., a opracowanie informacji o jej wynikach ma nastąpić do końca listopada 2013 r.

Komu ekran?

W 2012 roku na inwestycjach Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad ekrany powstawały setkami kilometrów. Popatrzymy na A2: odcinek Stryków – granica woj. mazowieckiego – łączna długość ekranów to 42 752 m, odcinek Konotopa – granica woj. mazowieckiego – 88 132 m. Znajdująca się w ciągu A2 obwodnica Mińska Mazowieckiego obstawiona została ekranami o długości 10 087 m. Przy S8 na odcinku Konotopa – Powązkowska, stanęło 7 935 m ekranów, na A1 odcinek Kowal – Stryków zbudowano 32 472 m ekranów, zaś na S8 odcinek Piotrków Trybunalski – granica woj. mazowieckiego łączna długość ekranów na obu kierunkach wyniosła 47 888 m.

GDDKiA tłumaczy, że do tych inwestycji (także ekranów chroniących pola) zmuszona została przez unijne przepisy. Dyrektywa 2002/49/WE zobowiązuje do sporządzania co 5 lat map akustycznych dla dróg o rocznym natężeniu ruchu powyżej 3 mln pojazdów (średnie dzienne natężenie powyżej 8 200 pojazdów). Takich odcinków na drogach krajowych jest 7 710 km. Rozporządzenie Ministra Środowiska z 14 czerwca 2007 roku w sprawie dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku narzuca z kolei limity emitowanego hałasu. Kwalifikacja dróg do budowy ekranów następuje na podstawie rozporządzenia ministra środowiska z 14 grudnia 2006 roku.

W rezultacie GDDKiA zamawia opracowania dotyczące hałasu, na podstawie których zapada decyzja o budowie ekranów. Mimo sążnistych opracowań czasami mieszkańcy okolicznych osiedli domagają się budowy dłuższych ekranów niż przewidziane w projekcie. Tak stało się m.in. na osiedlu Westerplatte w Nowym Sączu, osiedlu Borek w gminie Turka (lubelskie), warszawskiej Woli, przez którą przebiega trasa S8. Z kolei inni nie chcą mieć w sąsiedztwie „wielkiego muru" i protestują przeciw budowie ekranów, jak np. zamieszkujący domy wzdłuż nowo budowanej drogi z Lublina na lotnisko w Świdniku.

Reprezentująca Ministerstwo Środowiska Małgorzata Wojciechowska zaznacza, że przepis, na podstawie którego większość trasy autostrady A2 została zabudowana ekranami, wcale nie wymagał chronienia przed hałasem pól, marketów czy obszarów przemysłowych. Nie było też żadnej potrzeby stawiania ekranów na terenach dopiero przeznaczonych pod zabudowanie. – Domy na takich terenach mogą powstać dopiero za 10 lat. Ciekawa jestem, w jakim stanie będą wtedy ekrany, które już tam wybudowano – zastanawia się Wojciechowska.

Miliardy euro oszczędności

Pod społecznym naciskiem resort środowiska w październiku 2012 roku, czyli już po zakończeniu w Polsce szczytu inwestycyjnego związanego z EURO 2012, zliberalizował dopuszczalne poziomy hałasu. Zdaniem Lecha Witeckiego, p.o. generalnego dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, zmiana przełożyła się na obniżenie kosztów budowy kolejnych odcinków dróg. – Z ekonomicznego punktu widzenia liberalizacja, o którą wnioskowaliśmy, okazała się bardzo korzystna. Koszty związane z budową ekranów zmalały w Polsce od 15 do 40 procent – szacuje Witecki.

Po złagodzeniu norm hałasu odetchnęły też samorządy, dla których wydanie dodatkowych 8 mln zł na kilometr ekranów często przesądzało o losie projektu i zarzuceniu budowy lub modernizacji drogi.

Z analiz ekonomicznych przygotowanych w 2011 roku przez GDDKiA wynika, że np. na 17-kilometrowym odcinku A2 Łódź-Warszawa oszczędności wynikające z nowych norm skutkowałyby redukcją kosztów rzędu 5,5 mln euro. – Stąd, mając na względzie racjonalizację wydatków, GDDKiA od 2009 roku wielokrotnie zwracała uwagę na potrzebę zmian istniejących norm hałasu – przypomina rzeczniczka GDDKiA Urszula Nelken.

Rzeczniczka dodaje, że jeśli chodzi o istniejące już drogi, kwestia możliwości ograniczenia długości ekranów zostanie dopiero poddana ocenie. – Przeprowadzenie analizy porealizacyjnej, wykonywanej rok po oddaniu drogi do użytkowania lub przeglądu ekologicznego dla drogi istniejącej, daje podstawę do stwierdzenia, czy zaproponowane rozwiązania ochrony środowiska są skuteczne i czy standardy ochrony środowiska zostały dochowane – wyjaśnia Nelken.

Ekrany wymuszą wydatki także w przyszłości. GDDKiA nie wie, o ile wzrośnie koszt utrzymania kilometra autostrady z powodu konieczności konserwacji ekranów. Rzeczniczka usprawiedliwia się, że ekrany są zwykle w okresie gwarancyjnym. Oddziały GDDKiA nie ponoszą w związku z tym kosztów związanych z ich utrzymaniem i konserwacją. – Szacunkowe wartości kosztorysowe dotyczące konserwacji ekranów będą znane przed zakończeniem okresów gwarancji – zapewnia Nelken.

Wszystkim nie dogodzisz

Nie wszystkim podoba się złagodzenie norm hałasu. Prezes Zarządu „Zielone Mazowsze" Wojciech Szymalski uważa, że zmiana przepisów uderzy głównie w miasta, gdzie całe osiedla mogą pozostać bez ochrony przed hałasem. – Tak będzie np. z ul. Wołoską w Warszawie, gdzie przed zmianą norm planowano ustawienie ekranów, a teraz ta inwestycja została wstrzymana – podaje przykład Szymalski.

Przeciwko zmianie norm protestuje również reprezentujący „Ligę Walki z Hałasem" Witold Jaszczuk. Według niego tak daleko posunięta liberalizacja nie ma odpowiednika w żadnym kraju europejskim. – Dziś w Polsce lepiej byłoby wybudować dom bezpośrednio przy siatce otaczającej lotnisko niż przy drodze, bo nawet tam normy są bardziej rygorystyczne – tłumaczył. Zaznacza, że obniżenie kosztów budowy dróg, możliwe dzięki redukcji liczby ekranów, może oznaczać większe koszty w budownictwie. – Hałas, którego nie zatrzymamy przy drodze, będzie musiał być zatrzymany przez odpowiednio izolowaną ścianę budynku mieszkalnego – ostrzega.

Dla podatników najważniejsze jest jednak, że nowe normy nie będą wymówką dla inwestora do stawiania ekranów nie tam, gdzie trzeba.

temat numeru

Fotoradary. Jak to jest zrobione...?

Jak działa Centrum Automatycznego Nadzoru Nad Ruchem Drogowym (CANARD), uruchomione 1 lipca 2011 r.? O systemie zwanym potocznie fotoradarowym czytaj także na następnych stronach.

Klaudiusz Madeja

Trudno nie mówić o systemie, skoro w całej Polsce jak grzyby po deszczu wyrastają nowe fotoradary. A to także za sprawą wielu gmin, które w urządzeniach rejestrujących przekroczenia prędkości zwietrzyły niezłe źródło zasilania swoich budżetów. Nie byłoby w tym nic złego, gdyby nie sposób i miejsca ustawiania fotoradarów. Często wymyśla się bowiem takie lokalizacje, w których najłatwiej i najszybciej „złapać" kierowcę jadącego za szybko, zamiast ustawiać fotoradary w miejscach faktycznego zagrożenia bezpieczeństwa.

Przyjrzyjmy się tylko centralnemu systemowi („gminne" fotoradary nie są do niego włączone), który powstał w połowie 2011 r. Wtedy ogólnopolska sieć stacjonarnych urządzeń rejestrujących oraz obudów na te urządzenia, czyli masztów, przeszła oficjalnie pod zarządzanie Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego (GITD). Ten przejął ją od policji oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. CANARD jest częścią GITD, odpowiedzialną za zarządzanie systemami automatycznej rejestracji wykroczeń. W celu ujawniania naruszenia niektórych obowiązujących przepisów ruchu drogowego stosuje:

- stacjonarne urządzenia rejestrujące pojazdy i ich prędkość chwilową,
- systemy odcinkowego pomiaru prędkości, rejestrujące pojazdy i ich prędkość średnią obliczoną na podstawie czasu potrzebnego na przejechanie kontrolnego odcinka drogi,
- urządzenia mobilne, instalowane w pojazdach do rejestracji podczas jazdy wykroczeń innych samochodów, w tym ich prędkości,
- urządzenia rejestrujące pojazdy niestosujące się do sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach.

Wraz z przejęciem całego „inwentarza" rozpoczął się proces analizy, wymiany i ustawiania urządzeń w nowych miejscach. Fotoradary instaluje się dzięki pieniądzom z Unii, która finansuje aż 85 proc. zakupów. Są to urządzenia znacznie nowocześniejsze od dotychczasowych. Nie trzeba zdejmować ich z masztów, aby zgrać zrobione zdjęcia. Dzięki łączności bezprzewodowej fotografie automatycznie trafiają do Centralnego Systemu Przetwarzania w GITD. Aparaty fotograficzne pozwalają na rejestrację obiektów z częstotliwością do 2 zdjęć na sekundę, umożliwiają zapisywanie prędkości pojazdów nadjeżdżających i odjeżdżających w zakresie od 20 do 250 km/h o każdej porze dnia i nocy. Wbudowany dysk twardy pozwala na zapis ponad 50 tys. zdjęć. Urządzenie może pracować w temperaturze od - 30 do + 60 st. C.

Dla kierujących istotne jest, że z dróg znikną atrapy fotoradarów (maszty nieprzystosowane do umieszczenia w nich urządzenia). Zaś te działające muszą być oznaczone odblaskową taśmą lub farbą.

Rozpoznawanie tablic rejestracyjnych, rozróżnianie samochodów osobowych i ciężarowych (co pozwala na przypisanie do nich różnych limitów prędkości) oraz rejestrację liczby pojazdów przejeżdżających i przekraczających dozwoloną prędkość odbywa się przy

pomocy wbudowanego modułu ANPR (automatic number plate recognition).

Dodajmy, że wszystkie stosowane przez CANARD urządzenia mają wszelkie wymagane prawem atesty i certyfikaty - informuje GITD. To tak na wszelki wypadek, ponieważ czasem kierowcy próbują podważać wykonane im zdjęcia, kwestionując legalność urządzeń. Instalacja wszystkich urządzeń została przeprowadzona przez osoby odpowiednio do tego przeszkolone oraz zgodnie z wszelkimi wytycznymi producenta fotoradaru (m. in. dotyczącymi kąta ustawienia urządzenia). Wszystkie zdjęcia wykonywane przez należące do ITD fotoradary są, po przesłaniu ich do centrum, przetwarzane wyłącznie przez odpowiednio do tego upoważnionych pracowników. Chodzi m.in. o ustawę o ochronie danych osobowych.

Aktualnie GITD ma w kraju 503 lokalizacje fotoradarów, na które składa się 300 nowych urządzeń oraz 75 przejętych jeszcze w 2011 r., które można umieszczać wewnątrz 203 masztów. Do tego dochodzi 29 urządzeń mobilnych. Niebawem zostanie rozpisany przetarg na kolejnych kilkadziesiąt. Przypomnijmy, że kojarzone głównie z przekraczaniem dozwolonej w danym miejscu prędkości fotoradary mogą być wykorzystywane także do rejestrowania przejazdu na czerwonym świetle lub wjeżdżania pojazdów z wyższą od dozwolonej dmc.

Bezpośrednim efektem działania urządzeń jest rejestracja wykroczeń w formie fotografii oraz informacji, w tym m.in. czas i miejsce zdarzenia, wizerunek pojazdu z widoczną tablicą rejestracyjną, zmierzona prędkość chwilowa oraz dopuszczalna przepisami lub znakami w tym miejscu. Zdjęcie z zarejestrowanym wykroczeniem zostaje przesłane cyfrowo do systemu CANARD. Na podstawie odczytanego numeru rejestracyjnego do właściciela pojazdu wysłany jest formularz z prośbą o wskazanie osoby, która popełniła zarejestrowane wykroczenie.

Zgodnie z ustawą Prawo o ruchu drogowym właściciel pojazdu (lub użytkownik, np. przy leasingu lub kredycie) jest zobowiązany udzielić informacji o tym, kto w momencie zarejestrowania wykroczenia prowadził pojazd. W otrzymanym formularzu właściciel samochodu może wybrać jedną z 3 opcji:

- wypełnia osoba, która kierowała pojazdem w chwili wykroczenia,
- wypełnia właściciel lub użytkownik pojazdu, wskazując kierującego pojazdem lub innego użytkownika, któremu pojazd powierzył,
- wypełnia właściciel lub użytkownik pojazdu, lecz nie wskazuje osoby kierującej pojazdem.

Na podstawie odesłanego, wypełnionego formularza do CANARD, po jego analizie, system wygeneruje mandat karny, który zostanie wysłany na adres korespondencyjny sprawcy wykroczenia. W przyszłości przewiduje się możliwość wypełniania oświadczeń on-line. Jeżeli prowadzący przekroczył dozwoloną prędkość o 50 lub więcej km/h, sprawa zostaje skierowana do sądu. Cały proces przebiega w sposób automatyczny. Oznacza to, że poza wyjątkami, czyli pojazdami uprzywilejowanymi będącymi w akcji, nikt nie ma taryfy ulgowej. Nie ma możliwości „załatwienia" sobie anulowania mandatu, itp. To dwie najważniejsze zalety systemu – nieuchronność kary i brak możliwości „dogadania się" lub „załatwienia sprawy".

Wraz ze zmianami organizacyjnymi dokonano również korekty od strony prawnej. Za sprawą ustawy z 29 października 2010 r. „O zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz zmiany niektórych innych ustaw" wydłużono termin wystawienia mandatu z 30 do 180 dni. Bardzo często procedura trwała przeszło miesiąc i wówczas sprawa trafiała do sądu, mimo tego że kierujący przyznał się do popełnienia wykroczenia.

O co tak naprawdę chodzi?

Jeszcze niedawno nie zadawaliśmy sobie tego pytania, słysząc o sieci fotoradarów na drogach, która wzorem innych państw ma znacząco obniżyć liczbę ofiar wypadków. Jednak najpierw masowo instalowane „fotoradary gminne", a później osławiony plan ministra Rostowskiego, zakładający zebranie w 2013 r. 1,5 mld zł z mandatów sprawiły, że powoli zaczynamy wątpić w szczytne intencje. Jednak prawda leży pośrodku. Są miejsca, gdzie te urządzenia naprawdę przynoszą pożądany efekt. Przykładem jedno z ruchliwych skrzyżowań w stolicy, gdzie pilotażowo ustawiono nowoczesne fotoradary, mierzące prędkość także z tyłu pojazdu oraz przejazd przy czerwonym świetle.

- Analizowaliśmy trzy lata wstecz liczbę wypadków, rannych i zabitych. Na tej podstawie wytypowaliśmy najbardziej niebezpieczne miejsca – zapewnia Monika Niżniak, rzecznik Straży Miejskiej m.st. Warszawy. - Od czasu zainstalowania urządzania liczba wykroczeń spadła czterokrotnie! Nie mieliśmy tam żadnych poważnych wypadków lub nawet kolizji. Ba, powiem więcej, zmniejszyły się korki na tym skrzyżowaniu, ponieważ ruch został uregulowany. Skończyły się przejazdy na czerwonym świetle. Kilka urządzeń miasto miało początkowo w testach, obecnie kupiło je i instaluje w niebezpiecznych miejscach.

Nie można jednoznacznie odpowiedzieć, czy rzeczywiście działanie systemu istotnie wpływa na spadek liczby ofiar na naszych drogach (piszemy o tym w osobnym artykule). Jednym z powodów jest ciągle rozbudowywana infrastruktura drogowa w Polsce. Dopiero po jej zakończeniu, a nastąpi to niestety nieprędko, będzie można bardziej miarodajnie ocenić skuteczność działania CANARD-u. Niemniej najważniejsze jest, aby niebezpiecznych zdarzeń i ich skutków było coraz mniej.

SCHEMAT PROCEDURY MANDATOWEJ

Wykonanie zdjęcia przez urządzenie

Zdjęcie trafia do centralnego systemu przetwarzania informacji o naruszeniach

Wysłanie oświadczenia do wypełnienia przez właściciela pojazdu, którego dane GITD uzyskał z Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców

Właściciel pojazdu ma do wyboru 3 drogi postępowania

- **przyznaje się** do popełnienia wykroczenia i przyjmuje mandat lub odmawia przyjęcia mandatu
- **wskazuje osobę** kierującą w chwili zdarzenia lub wskazuje osobę, której powierzył pojazd
- **nie wskazuje osoby** kierującej pojazdem i przyjmuje mandat za niewskazanie lub odmawia przyjęcia mandatu

Działania GITD

- **wysyła mandat** (za przekroczenie prędkości lub za niewskazanie) na podstawie otrzymanego oświadczenia
- **kieruje sprawę do sądu** - w przypadku gdy właściciel odmówił przyjęcia mandatu
- **wysyła oświadczenie** do osoby wskazanej przez właściciela

Koniec z absurdem kontroli zbiorników

15 lutego wprowadzono w Niemczech przepisy, które mają definitywnie rozwiązać problemy polskich przewoźników z mandatami i opłatami akcyzowymi za paliwo wwożone w zbiornikach uznanych przez tamtejsze służby kontrolne za niestandardowe.

Ryszard Gałczyński

Bez rozgłosu pojawiły się nowe kryteria określające pojęcie zbiornika standardowego (głównego) w samochodzie ciężarowym. A przede wszystkim została jednoznacznie uregulowana kwestia producenta pojazdu i podmiotu zewnętrznego w kontekście montażu zbiorników paliwa. Teraz można mówić, że wytwórca samochodu nie musi być jedynym podmiotem uprawnionym do instalowania zbiornika paliwa uznawanego przez przepisy za standardowy.

Niemieckie służby kontrolne nakładały dotychczas podatek akcyzowy od paliwa w zbiornikach uznanych za inne niż standardowe, na podstawie dyrektywy (2003/96/WE z 27 października 2003 r.) o opodatkowaniu produktów energetycznych, która w artykule 24 definiuje pojęcie zbiorników standardowych w pojazdach silnikowych jako „zbiorniki trwale zamontowane przez wytwórcę we wszystkich pojazdach silnikowych tego samego rodzaju jak dany pojazd i których trwałe zamontowanie umożliwia bezpośrednie wykorzystanie paliwa, zarówno w celu napędu, jak i w odpowiednim przypadku funkcjonowanie systemów chłodniczych lub innych systemów podczas transportu".

To właśnie ten przepis stał się źródłem poważnych problemów również dla przewoźników niemieckich prowadzących przewozy specjalistyczne. Ponieważ tego rodzaju usługi wymagają używania pojazdów specjalnych, zbiornik na paliwo instaluje firma wykonująca zabudowę. Mercedes dostarczał pojazd z podwoziem do firmy specjalizującej się np. w zabudowach dla transportu samochodów. Ten drugi wytwórca instalował na ramie wszystkie urządzenia – w tym również zbiornik - zgodnie z technicznymi wymaganiami nietypowych konstrukcji. Nad wyprodukowaniem pojazdu specjalnego pracuje wielu wytwórców - Scania lub Mercedes dostarcza podwozie, silnik, ramę, a inny zabudowę. I dopiero obydwaj producenci tworzą pojazd, który trafia do przewoźnika.

> Frustrację potęgował fakt, że paliwo w zbiornikach ciężarówek nie jest przecież wwożone w celach handlowych, a poza tym - znajdujemy się we wspólnym obszarze celnym. Niemieckie kontrole były zwykłym nękaniem.

Władze niemieckie opodatkowały zawartość wszystkich zbiorników w pojazdach specjalistycznych, ponieważ nie zostały one zamontowane przez producenta ciężarówki.

W opinii Christophera Grzimka, prawnika z Berlina specjalizującego się w prawie transportowym, sprawa była znana Komisji Europejskiej z powodu licznych skarg na taką interpretację przepisów. Kluczowa dla utrwalenia praktyk niemieckich służb kontrolnych była decyzja Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości, gdzie określono, że „tylko producent podwozia jest wytwórcą pojazdu w sensie dyrektywy europejskiej o podatku energetycznym". Na podstawie tej decyzji władze niemieckie uznawały, że jedynym standardowym zbiornikiem jest zbiornik zamontowany przez wytwórcę podwozia. Wszystkie inne, zamontowane przez osoby trzecie, nie są, więc znajdujące się w nich paliwo podlega opodatkowaniu.

Niemieckie służby bardzo rygorystycznie interpretowały i stosowały ten przepis wobec przewoźników ze wszystkich krajów Unii Europejskiej. Trudno było zaakceptować i zrozumieć tę gorliwość, tym bardziej, że tylko w tym kraju tego rodzaju kontrole były prowadzone. Polscy przewoźnicy wprost nazywali takie praktyki nękaniem. Frustrację potęgował fakt, że: po pierwsze - paliwo w zbiornikach ciężarówek nie jest przecież wwożone w celach handlowych, po drugie - znajdujemy się we wspólnym obszarze celnym.

Na szczęście zarządzenie federalnego ministra finansów, które weszło w życie 15 lutego 2013 r., uchyla dotychczasowe przepisy (ust. 56, 57 i 160) stosowane przy kontroli zbiorników i określa, które z nich nie podlegają podatkowi akcyzowemu. Muszą w tym celu zostać spełnione następujące warunki:

1. paliwo może być przewożone w zbiorniku zainstalowanym przez „producenta pojazdu" albo „osobę trzecią";
2. niestandardowy zbiornik umożliwia, dzięki swojej stałej zabudowie, bezpośrednie użycie paliwa do napędu pojazdu, a także do napędu agregatu chłodniczego lub innych urządzeń;
3. zabudowany zbiornik paliwa jest wyszczególniony w dowodzie rejestracyjnym lub ma zaświadczenie stacji kontroli pojazdów, z którego wynika, że spełnia wymogi techniczne i bezpieczeństwa.

W efekcie powyższego od połowy lutego niemieckie służby zaprzestały kontroli. Przepisy, jakie wprowadziło zarządzenie federalnego ministra finansów, są zgodne z projektem Komisji Europejskiej i czekają na przyjęcie przez Parlament Europejski.

Niewątpliwie do korekty przepisów przyczynili się sami Niemcy, głównie stowarzyszenie DSLV, poprzez przygotowanie dokumentów wykazujących bezprawność działań niemieckiej administracji celnej.

Niemniej bardzo ważny był również udział ZMPD, które często poruszało tę kwestię podczas rozmów dwustronnych z niemieckim ministerstwem transportu, jak również w Parlamencie Europejskim i Komisji Europejskiej, gdzie prezentowało udokumentowane przypadki uwłaczającego traktowania polskich przedsiębiorców przez niemieckie służby kontrolne.

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

Nie jest bezpiecznie. Jest tylko bezpieczniej

Do ideału jeszcze daleko, ale na polskich drogach jest coraz bezpieczniej. Dobrą wiadomością jest to, że jadący samochodami ciężarowymi należą do mniejszości, jeśli chodzi o uczestników niebezpiecznych zdarzeń.

Klaudiusz Madeja

Wielu kierowców wciąż myśli, że sami dobrze jeżdżą i im się coś takiego nie przytrafi. Niestety, to błędny pogląd, a samozadowolenie bywa czasem przyczyną wypadku. Poniżej, oprócz samej statystyki, przedstawiamy kilka pomocnych informacji, które pozwolą być może zwrócić baczniejszą uwagę na newralgiczne pory, podczas których dochodzi do największej ilości zdarzeń.

Systematyczne obserwacje z niewielkimi odchyleniami pokazują powtarzalność tych danych. Należy też pamiętać, że tam, gdzie powstają drogi szybkiego ruchu, maleje ilość wypadków.

Dużo przed nami

W 2012 r. na polskich drogach zaobserwowaliśmy pewną poprawę, jeśli chodzi o statystykę niebezpiecznych zdarzeń:

Rok	Wypadki	Zabici	Ranni	Kolizje
2011	40 065	4 189	49 501	366 520
2012	37 046	3 571	45 792	339 581

Powyższa tabela, przygotowana w oparciu o dane policyjne, pokazuje wyraźnie najważniejszą tendencję – spadek liczby śmiertelnych ofiar wypadków o ok. 15 % w porównaniu do roku poprzedniego. Każda śmierć boli, dlatego tak ważne jest, że ta czarna liczba maleje. Niemniej musimy sobie zdać sprawę, jak daleko jeszcze jesteśmy w europejskim zestawieniu, pokazującym stan bezpieczeństwa na drogach. Rzeczywiście mamy postęp, lecz w porównaniu z innymi jest on niewielki. Ogólna liczba wypadków spadła w przybliżeniu o 7,5 %, podobnie jak liczba rannych. Nieco więcej, bo o ok. 8 % poprawiła się statystyka kolizji.

Gdzie i kiedy?

W 2012 r. najwięcej wypadków miało miejsce w październiku (10,1 % wszystkich zdarzeń), we wrześniu (9,8 %) i w lipcu (9,7%). Najwięcej ofiar śmiertelnych zanotowano również w październiku (10,6 %). Lato to okres wyjazdów wakacyjnych, a tym samym większe natężenie ruchu. Zwiększona liczba wypadków w miesiącach jesiennych jest zjawiskiem obserwowanym od kilku lat. W tym czasie pogarszają się warunki atmosferyczne i drogowe, wcześniej zapada zmrok. Dochodzi przede wszystkim do potrąceń pieszych, którzy są mniej widoczni, rzadko kiedy noszą elementy odblaskowe.

Dobrze wypadły miesiące zimowe. Odnotowano znaczny spadek liczby wypadków i ich ofiar w związku z trudnymi warunkami atmosferycznymi. Nie można tego tłumaczyć tylko łagodną zimą. Kierowcy niemal powszechnie kupują zimowe ogumienie, doszły nowe, bezpieczniejsze odcinki dróg. Powoli do głosu zaczyna dochodzić rozsądek; prowadzący pojazdy, widząc trudne warunki, dostosowują do nich swój sposób jazdy.

Analizując poszczególne dni tygodnia widzimy, że najwięcej wypadków drogowych odnotowano w piątki (16,6 % wszystkich). Najwięcej osób (16,9 % ogólnej liczby) zginęło w soboty. Zarówno w 2012 r., jak i w latach poprzednich, największe nasilenie wypadków występowało w godzinach 13 – 20. To pora powrotów z pracy, robienia zakupów, wyjazdów prywatnych w innych celach. Najmniej zdarzeń odnotowano w czasie od północy do godz. 5 nad ranem, w tym czasie również liczba rannych i zabitych jest najniższa.

Na występowanie wypadków drogowych wpływ mają także warunki atmosferyczne oraz oświetlenie, przy czym ten ostatni czynnik jest oczywiście uzależniony od pory dnia i roku. Podobnie jak w 2011 r. najwięcej wypadków wydarzyło się przy dobrych warunkach atmosferycznych. Wówczas kierujący odczuwają większy komfort jazdy, jeżdżą szybciej, a ich czujność jest osłabiona właśnie poprzez sprzyjające okoliczności.

W 2012 r. do większości wypadków dochodziło w obszarze zabudowanym (27 056, czyli 73 % wszystkich). Poza obszarem zabudowanym miało miejsce 9 990 wypadków (27 %). Pomimo tej proporcji, tzn. przewagi zdarzeń na terenie zabudowanym, to poza nim życie straciło więcej osób; w co piątym wypadku ginął człowiek. W obszarze zabudowanym traciła życie jedna osoba na szesnaście zdarzeń. Przyczynę takiego stanu rzeczy upatrywać można w tym, że poza obszarem zabudowanym kierowcy jeżdżą szybciej, często w jednym samochodzie ginie więcej osób, a także dlatego, że pomoc lekarska dociera tam przeważnie znacznie później.

- nieprzepisowe zachowanie się wobec pieszego (1 795);
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (883).
- Główne przyczyny wypadków na zakrętach:
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (2 864);
- jazda po niewłaściwej stronie drogi (196);
- nieprzepisowe wyprzedzanie (137);
- niewłaściwe wymijanie (134).

Zdecydowanie największym zagrożeniem przy pokonywaniu zakrętów jest nadmierna prędkość.

WYPADKI DROGOWE I ICH SKUTKI 2012 r. W PORÓWNANIU DO 2011 r.

	Ogółem			Spowodowane przez kierujących			Spowodowane przez kierujących poj. ciężarowymi		
	2011 r.	2012 r.	Różnica	2011 r.	2012 r.	Różnica	2011 r.	2012 r.	Różnica
Wypadki	40 065	37 046	-3 019	32 286	30 186	-2 100	2 355	2 096	-259
Zabici	4 189	3 571	-618	2 853	2 511	-342	290	235	-55
Ranni	49 501	45 792	-3 709	41 940	39 002	-2 938	3 038	2 722	-316

Źródło: Dane Komendy Głównej Policji

Również rodzaj drogi ma znaczenie przy ilości zdarzeń. Na prostych odcinkach zanotowano 19 821 wypadków. Kolejnym, szczególnie niebezpiecznym miejscem są skrzyżowania, na których doszło do 10 811 wypadków.

Główne przyczyny wypadków na prostych odcinkach:

- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (4 417 wypadków);
- nieprzepisowe zachowanie się wobec pieszego (2 218);
- nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu (2 217);
- niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami (1 371);
- niewłaściwe wyprzedzanie (1 318).

W powyższym zestawieniu na uwagę zasługuje dopiero piąte miejsce manewru wyprzedzania. Często słyszymy, że na prostych odcinkach zarządca drogi buduje wysepki, maluje podwójną, ciągłą linię, by „uspokoić ruch". Podobnie z fotoradarami, które w takich miejscach stoją (szczególnie te „gminne"). Tymczasem to nie wyprzedzanie należy na prostej drodze do głównych czynników powodujących wypadki.

Najważniejsze przyczyny wypadków na skrzyżowaniach z pierwszeństwem przejazdu:

- nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu (5 026 wypadków);

Już niejeden kierowca, także ciężarówki, przekonał się, jak można wypaść z drogi właśnie na zakręcie. Również manewr wyprzedzania, łączący się ze „ścinaniem" zakrętów, stanowi duże niebezpieczeństwo na łukach.

W 2012 r. zdecydowana większość wypadków miała miejsce na drogach jednojezdniowych, dwukierunkowych – zdarzeń tych było 30 502, co stanowi 82,3 % wszystkich zdarzeń. Główne przyczyny wypadków na tego typu drogach to:

- nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu (6 465);
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (4 449);
- nieprzepisowe zachowanie się kierującego wobec pieszego (3 288);
- niewłaściwe wyprzedzanie (1 692);
- niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami (1 566);
- niewłaściwe wykonywanie manewru skrętu (801).

Główne przyczyny wypadków na drogach o dwóch jezdniach jednokierunkowych:

- nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu (1 154 wypadki);
- nieprzepisowe zachowanie się kierującego wobec pieszego (837);
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (816);
- niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami (423).

Z powyższego zestawienia widać, że na trasach dwujezdniowych kierowcy mają kłopot ze skręcaniem w lewo i włączaniem się do ruchu (pierwszeństwo przejazdu). Dużym zagrożeniem bezpieczeństwa na tych drogach są także przejścia dla pieszych, znajdujące się w obszarze zabudowanym. Mając dwa pasy w jednym kierunku chętnie naciskamy też na pedał gazu.

Najwięcej wypadków zanotowano na DK7 – 531, a następnie na DK8 – 477 i DK1 – 464, zaś najmniej na DK2 - 123, DK92 - 134 oraz DK6 - 137. Oczywiście te liczby podajemy jedynie orientacyjnie, bowiem natężenie ruchu na poszczególnych drogach krajowych jest różne.

Plusy dodatnie, plusy ujemne...

Podobnie, jak w latach ubiegłych, dane wskazują jednoznacznie na niski odsetek udziału pojazdów ciężarowych w wypadkach drogowych. Niektórzy tłumaczą to dużą dysproporcją pomiędzy liczbą samochodów osobowych i ciężarówek, jeżdżących po drogach. Niemniej z drugiej strony musimy pamiętać, że pojazdy ciężarowe statystycznie pokonują o wiele dłuższe dystanse, ponieważ są głównie wykorzystywane jako użytkowe, do zarabiania pieniędzy.

Przytoczone dane wskazują na pewne miejsca i elementy jazdy, które są niebezpieczne, podobnie jak pory dnia, tygodnia i roku. Jednak jadąc samochodem zawsze powinniśmy to robić rozważnie, dostosowując się do wszystkich okoliczności. Musimy pamiętać, że z trzech czynników: droga, pojazd, kierowca, ten ostatni w ponad 90 procentach odpowiada za to, co się dzieje podczas jazdy.

Wspólny rynek?
Żadnych mrzonek, panowie!

Robert Przybylski

Chociaż Bruksela do niedawna zakładała uwolnienie transportu drogowego od rygoru limitów, pogrążające się w kryzysie kraje członkowskie zaczynają chronić swoje rynki i liberalizacja staje się coraz bardziej mglistym pojęciem. Jako pierwszy zostanie zapewne ograniczony kabotaż. Polscy przewoźnicy mogą stracić nawet cztery piąte wpływów z niego uzyskiwanych

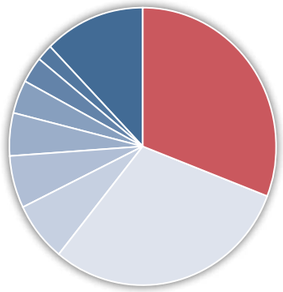
Rozpada się wspólna polityka transportowa UE. Stare państwa Unii robią wszystko, aby ograniczyć możliwości zarobkowe przewoźnikom z nowych krajów członkowskich. Zaczęło się od wymogów minimalnego opodatkowania paliwa, teraz "na wokandzie" jest ograniczenie przewozów kabotażowych.

Powołana w 2011 roku przez unijnego komisarza ds. transportu Siima Kallasa Grupa Wysokiego Szczebla [High Level Group] już w połowie ub.r. opracowała raport o rozwoju europejskiego rynku przewozów samochodowych. Autorzy raportu twierdzą, że obecne dozwolone przez rozporządzenie unijne 1072/2009 zasady kabotażu są zbyt liberalne – 7 dni na podjęcie ładunku po dokonaniu przewozu międzynarodowego to aż nadto, aby zdobyć powrotny fracht. Twórcy dodają, że obecna reguła trzech przejazdów jest nie do skontrolowania. Na dodatek wymóg całkowitego rozładunku pojazdu, zanim można użyć go do kabotażu, zbytnio ogranicza elastyczność spedytora i przewoźnika.

Rejestracja i 30 dni

W świetle powyższych uwag Grupa proponuje wprowadzenie ograniczeń w wykonywaniu przewozów kabotażowych. Mianowicie dzieli kabotaż na powiązany z przewozem i niepowiązany. Ten powiązany – według propozycji Grupy – powinien umożliwiać podjęcie ładunku przez 4 dni po przekroczeniu granicy kraju docelowego, co w zupełności wystarczy do ograniczenia pustych przebiegów. W trakcie czterech dni samochód może wykonać dowolną ilość przewozów, a pierwszy może wykonać natychmiast po przekroczeniu granicy, nawet bez konieczności pełnego rozładunku. Do kontroli okresu kabotażu używany byłby tachograf.

KABOTAŻ W PODZIALE NA KRAJ, W KTÓRYM JEST WYKONYWANY (W PROC.)



Źródło: KE

Natomiast w przypadku kabotażu niepowiązanego, w którym pusta ciężarówka przyjeżdża z innego kraju, w którym została rozładowana, powinien pozostać on legalny, ale należy go ograniczyć do łącznie 50 dni rocznie na kierowcę w którymkolwiek kraju unijnym dla ciężarówek spełniających normę Euro 5 lub wyższą oraz do 30 dni w przypadku niższej normy ekologiczności pojazdu. Na dodatek przedsiębiorca byłby zobowiązany płacić kierowcom stawki oraz świadczenia socjalne na takim samym poziomie, na jakim są one w kraju wykonywania przewozu. Do wykonywania tych usług wymagana byłaby rejestracja w internetowej bazie stworzonej przez administrację danego kraju, a przystąpienie do konkretnego przewozu wymagałoby zgłoszenia do rejestru zamiaru podjęcia ładunku. Przyjęcie tej propozycji oznaczałoby nawet pięciokrotne skrócenie czasu dostępnego do kabotażu. W podobnej proporcji zmalałyby wpływy przewoźników.

Komisja zaznacza, że baza danych musiałaby być identyczna we wszystkich krajach, a różniłaby się jedynie językiem. Rejestrację w bazie, jak i informację o podjęciu ładunku, należy rozumieć jedynie jako deklarację woli, a nie pytanie o zezwolenie. W raporcie pojawiła się propozycja, aby przewoźnik wykonujący kabotaż odpowiadał za ładunek na podstawie używanego w przewozach międzynarodowych listu CMR.

Koszula bliższa ciału

Niektóre kraje, nie czekając na brukselskie inicjatywy, przygotowują samodzielnie propozycje ograniczenia dostępu do rynku. Jako pierwsze opór przeciwko liberalizacji rynku montują 3 kraje skandynawskie: Dania, Norwegia i Szwecja, zrzeszone w Nordic Logistic Association. Te państwa nie reprezentują nawet 5 proc. europejskich przewozów. Ich środowiska transportowe, a za nimi rządy, wskazują, że z powodu kabotażu Skandynawowie tracą miejsca pracy, a stawki kierowców są zaniżane, oczywiście – jak twierdzą Skandynawowie – przez nisko opłacanych konkurentów z nowych krajów unijnych.

Duńczycy utrzymują, że z powodu kabotażu stracili 9 tys. miejsc pracy, a ich

8%
Nowa Scania Streamline zużywa do 8% mniej paliwa. Jest to możliwe dzięki udoskonalonym głównym komponentom. Każdy element ma swój udział w oszczędnościach.

Nowe naroża kabiny i udoskonalona osłona przeciwsłoneczna.

Silniki drugiej generacji Scania Euro 6.

Scania Opticruise z nowym trybem pracy Economy.

Skrzynie biegów o niższych oporach wewnętrznych

Wszystko się liczy.

REWOLUCYJNIE NISKIE ZUŻYCIE PALIWA.

Nowa Scania Streamline jest nawet o 8% bardziej oszczędna niż poprzedni model, będący wciąż liderem w ekonomice paliwowej. To wielkie osiągnięcie. Scania wysoko podniosła poprzeczkę konkurencji. Korzyść dla Ciebie to przede wszystkim niski całkowity koszt eksploatacji.

Zwiększ swoją wydajność, obniżając zużycie paliwa nawet o 8%. Poprawiaj dyspozycyjność korzystając ze zdalnej diagnostyki pojazdu. Wykorzystaj moc silników Euro 6 drugiej generacji. Przekonaj się sam, jaka aerodynamiczna jest nowa kabina.

Niech podróż trwa. Zajrzyj na stronę www.scania.com/streamline

Scania. Stworzona by przewodzić.

SCANIA
www.scania.pl

przewoźnicy bankrutują. Jest to podejrzane stwierdzenie, jako że właśnie w Danii przewozy krajowe wzrosły w 2011 roku aż o 13,7 proc. i był to największy przyrost wśród wszystkich krajów UE i EFTA! Norwegia zanotowała spadek pracy w przewozach krajowych o 1,3 proc. a Szwecja wzrost o 2 proc.

Na ironię zakrawa też fakt, że najwięcej przewozów kabotażowych w Skandynawii wykonują... Niemcy. Natomiast łącznie praca przewoźników skandynawskich w kabotażu w 2011 roku wyniosła 546 mln tkm, co stanowiło 2,6 proc. wszystkich przewozów kabotażowych w UE i krajach EFTA.

NLA oraz francuskie i niemieckie stowarzyszenia już ogłosiły, że wspólnie będą bronić europejskiego rynku „przed nieuczciwą konkurencją". W oświadczeniach wydanych przez NLA wspólnie z FNTR (francuskie stowarzyszenie przewoźników) oraz BGL (stowarzyszenie niemieckie) nigdzie nie pada stwierdzenie, że to przewoźnicy z nowych krajów członkowskich są tymi nieodpowiedzialnymi przedsiębiorcami zaniżającymi stawki, jednak oczywiste jest, że to właśnie ich dotyczą zarzuty.

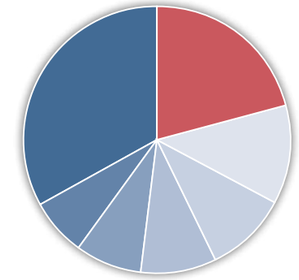
Takie stawianie sprawy jest pełne hipokryzji, bo usługi transportowe oraz eksport nieprzetworzonej żywności są jedynymi źródłami zarobku dla krajów przyjętych do UE po 2004 roku. Ich przemysł przetwórczy oraz bankowość zostały zawłaszczone przez bogate kraje Europy Zachodniej i USA, a w tym przypadku nikogo nie obchodził brak równych szans.

Skandynawowie stwierdzają, że skoro kabotaż jest z natury zajęciem o wyjątkowym charakterze, proponują uściślić przepisy rozporządzenia 1072/2009, aby kabotaż nie stał się stałym sposobem zarobkowania. Sugerują, aby przyjąć, że 7-dniowy okres oznacza, że zanim przewoźnik będzie mógł rozpocząć kolejną rundę kabotażowych przewozów powinno minąć 7 dni od rozpoczęcia pierwszej. Dodają, że należy uściślić definicję pojedynczego przewozu, aby uniemożliwić nieustanne wykonywanie kabotażu. Postulują wprowadzenie solidarnej odpowiedzialności przewoźnika, spedytora i nadawcy, aby zapewnić przestrzeganie przepisów. Zauważyli także, że państwa zobowiązane są do kontroli przestrzegania reguł kabotażowych i powinny tę obligację skrupulatnie wypełniać. Dodają, że ustanowione ograniczenia dotyczą wyłącznie ciężarówek, natomiast powinny im towarzyszyć także wymogi dotyczące minimów warunków socjalnych dla kierowców międzynarodowych.

Wyrównajmy... koszty

Wszystko, co państwa starej Unii potrafią, to podnosić koszty, nie inaczej jest i w przypadku dyskusji o kabotażu, chociaż według pierwotnych porozumień kierunek zmian miał być całkowicie inny. Rozporządzenie unijne 1072/2009 opisuje zasady kabotażu, które miały zostać zliberalizowane w 2014 roku. O

PRACA PRZEWOZOWA W KABOTAŻU W 2010 ROKU W PODZIALE NA KRAJ POCHODZENIA PRZEWOŹNIKA (W PROC.)



Źródło: KE

liberalizacji transportu mówi także Biała Księga Transportu z 28 marca 2011 roku.

Do tej pory ten rodzaj przewozów szybko się rozwijał. Od 2004 do 2010 roku kabotaż w krajach UE powiększył się o 40 proc. Z powodu kryzysu gospodarczego w 2011 roku praca transportowa wykonana w kabotażu zwiększyła się w stosunku do poprzedniego roku o zaledwie 0,3 proc. Jednak w podziale na kraje sytuacja jest bardzo zróżnicowana. W 2011 roku przewoźnicy greccy zwiększyli pracę w przewozach kabotażowych o 600 proc. - do 14 mln tkm, rumuńscy o 213 proc. do 207 mln tkm, czescy o niemal 72 proc. - do 937 mln tkm. Natomiast największą pracę w przewozach kabotażowych wykonują przewoźnicy polscy: 3,8 mld tkm, przed holenderskimi (2,4 mld tkm) i niemieckimi (2 mld tkm). Przewoźnicy z pierwszej dwójki w 2011 roku zmniejszyli w porównaniu do 2010 roku przewozy o (odpowiednio) 3,1 proc. i 8,9 proc., natomiast niemieccy zwiększyli o 2,7 proc.

W 2010 roku (najnowsze dane tego typu podawane przez KE) 31 proc. pracy przewozowej wykonanej w kabotażu miało miejsce na terenie Niemiec, 30 proc. na terenie Francji i 7 proc. we Włoszech. W podziale na kraj pochodzenia przewoźnika, 21 proc. pracy wykonały firmy transportowe z Polski, 12 proc. z Holandii, 10 proc. z Luksemburga i 9 proc. z Niemiec.

Mimo sporego wzrostu praca przewozowa wykonana w kabotażu stanowi nieco ponad 1 proc. całej pracy przewozowej wykonanej w Unii. Udział kabotażu jest raptem niecałe 3 razy większy w pracy przewozowej wykonanej w przewozach krajowych. Nie jest to zatem ważna część działalności przewoźników, choć firmy logistyczne podkreślają, że kabotaż skraca puste przebiegi i pozwala zwiększyć efektywność transportu samochodowego.

150 mln euro rocznie

Przedstawiciele polskich firm transportowo-spedycyjnych, którzy wysyłają samochody do Skandynawii, uważają powyższe propozycje za absurdalne. Jeden z przewoźników mówi, że pracownicy skandynawscy mają bardzo wysokie żądania płacowe, natomiast zupełny brak zaangażowania. – Polakom chce się pracować i są aktywni, w przeciwieństwie do kierowców ze Skandynawii. Jednak to właśnie jego firma oraz podobne mogą na nowych regulacjach stracić rocznie do 150 mln euro.

Polsce zależy na liberalizacji przewozów kabotażowych, jednak polscy przedstawiciele w Międzynarodowym Forum Transportu (International Transport Forum) uważają, że powinna następować stopniowo. ZMPD proponuje m.in., aby zachować 7 dni na podjęcie ładunku kabotażowego, ale znieść limit liczby jazd (obecnie do trzech jazd). Polska zorganizowała także spotkanie przedstawicieli Litwy, Rumunii oraz Węgier w celu opracowania wspólnego stanowiska dotyczącego kabotażu i zaprezentowania go na forum unijnym. Formuła spotkań jest otwarta także dla przedstawicieli innych krajów, które widzą potrzebę liberalizacji europejskiego rynku transportu drogowego.

eurowag®
payment solution on the road

Ecotaxe 2013

Przygotuj się już teraz
i zarezerwuj urządzenie
z Eurowag.

W październiku 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

Zdecydowałem. Zostaję

z Wimem van Dammem rozmawia Marek Zagórski

Polska... Pierwsze wrażenie...?

To wrażenie dziecka. Z 1977 roku nic nie pamiętam, potem przyjeżdżałem na obozy żeglarskie do Augustowa.

Z Belgii do Augustowa?

Pochodzę z rodziny o polskich korzeniach, więc – mając ogromny szacunek do dziadka – chciałem odnaleźć te ślady. Poza tym rodzina nie była najbogatsza... Koledzy w Belgii pytali mnie przed wakacjami, dokąd się wybieram latem. Bo ja – mówili – do Hiszpanii. A ja do Polski. Trochę się dziwili.

Znalazł Pan swoje korzenie?

Tak, w Białymstoku. Dziadek czasem wspominał Białystok, że to jego dom, że to miasto w centrum Polski. Bo przed wojną było w centrum, prawda? Wiem, że do Polski mógł wrócić dopiero w 1964 roku, bo ogłoszono abolicję dla tych, co po wojnie zostali na Zachodzie.

Wróćmy do pierwszego wrażenia.

Z lat siedemdziesiątych nic nie pamiętam. Ale kiedy wybuchł stan wojenny ojciec z paszportem Caritasu ruszył do Polski z humanitarnym transportem. Prawie półtorej tony darów miał. Połowę zostawił u biskupa. Mówił, że drugiego takiego Pewexu nie widział.

Byłem w Polsce w 1984, 1985, 1987 na wakacjach. Ludzie niesłychanie serdeczni, gościnni, kombinatorscy. Sklepu puste, a w domach uginające się stoły. Przyjeżdżaliśmy z dolarami i markami, szliśmy do banku, ale szybko okazało się, że przed bankiem kurs jest trzykrotnie lepszy. Takie było moje pierwsze wrażenie. I jeszcze śpiewy, gitara, dużo uśmiechów.

W '87 byłem na obozie żeglarskim. Pięknie, ale ani słowa po polsku. Pierwsze, co musiałem rozumieć to: zwrot przez rufę albo lewy foka szot luz, prawy foka szot wybieraj... Ale patent żeglarza na omedze mam.

W '89 roku zmarł dziadek, a ja postanowiłem, że zacznę studia na slawistyce w Gandawie.

Zbliżamy się do dorosłego życia.

Jako student pracowałem w firmach kurierskich, dystrybucyjnych.

A kiedy pomyślał Pan o biznesie w Polsce?

Zawsze, kiedy tu przyjeżdżałem, przywoziłem coś kolegom i znajomym, coś, czego tu nie było. A nie było prawie niczego. I nigdy nie brałem za to pieniędzy. Potem byłem tłumaczem podczas spotkań Solidarności z belgijskimi związkami ACV. Brali w nich udział Wałęsa, Krzaklewski... Widziałem zmiany, a ludzie tu na przykład nie wiedzieli, co to jest zbiorowy układ pracy. Na zakończenie rozmów Belgowie zapytali, tak grzecznościowo, co mogą dla Polaków zrobić. I usłyszeli: dajcie forda transita i kserokopiarkę. Przy kolejnej wizycie dowiedzieliśmy się, że fordem urządza się prywatne wycieczki między Krakowem a Zakopanem. Ale kopiarka działa...

To ciekawe, ale o biznesie proszę.

Widziałem możliwości handlu. Co prawda Polska to mały rynek w porównaniu z krajami byłego ZSRR. Dla ludzi z zachodu to kraj ze wschodu, zza kurtyny. Oni tak myśleli jeszcze do 2000 roku. Woziło się, handlowało, piękny to kraj, który ma wszystkiego za mało. Ale zawsze rodziło się pytanie: czy klient może zapłacić, jak to przewieźć, jaką wziąć marżę. Pierwsza ciężarówka z batonami Mars pojechała do Ułan Bator. Towaru było za 19 tysięcy marek niemieckich, transport kosztował 20 tysięcy. A marża to było 40 procent. Dziwne, prawda, ale jakie miłe. Były dwa różne światy, dwa różne rynki. To i dwie różne kalkulacje. Można było tanio kupić, drożej sprzedać i miało się wrażenie, że obie strony są zadowolone.

Na tym polega handel.

Właśnie. I na umiejętności porozumienia się. Ludzie z Zachodu nie znają polskiego, a i w Polsce z językami obcymi bywało różnie. Musiałem wykorzystać to, że znałem polski. Spotkałem Belga, który pracując dla sieci Globi (dzisiejszy Carrefour) chciał do Polski wozić warzywa i owoce. Wariactwo, prawda?

Jestem też po ekonomii, widziałem potencjał tego rynku, kumulację chęci i energii. Pierwsze swoje kroki w Polsce skierowałem do belgijskiej ambasady. Reprezentantowi handlowemu Wspólnoty Flamandzkiej przy ambasadzie Królestwa Belgii wręczyłem swoje CV. Zapytał mnie, co ma z tym CV zrobić? Nie wiem, odparłem, ale od ju-

tra tu pracuję. Trochę w ciemno. Wziąłem listę belgijskich inwestorów; było ich około czterdziestu. Już przy literze F trafiłem na firmę Fast. Mieli terminale w Irlandii, Anglii, Belgii, zajmowali się przewozem i przeładunkiem drewna, chemii, bloków marmurowych. Mogę powiedzieć, że zaopatrywaliśmy 40 procent producentów grobów w Polsce, czyli kamieniarzy. Zakotwiczyłem się w Rawie Mazowieckiej. Inny świat, bo Warszawa kończyła się na Jankach. Mieszkałem z żoną i córką w fabryce. Z tysiąca ton towaru, który tam produkowano, sprzedawano 400 ton. Reszta znikała. Zero kontroli. Pracowałem w świecie intryg rodzinnych, politycznych, finansowych u największego pracodawcy w regionie. W Polsce uczyłem się polskiej praktyki biznesowej. Tu było wszystko; od romantyzmu po bezwzględny biznes.

Jeden z najważniejszych elementów tego biznesu to komunikacja między ludźmi. Czasem zakrawa na schizofrenię. Już myślę po polsku, bo jestem tu trzynaście lat, ale widzę, że połowa problemów, np. administracyjnych, wynika z różnicy w rozumieniu prostych słów, zdań, sposobu, w jaki się rozmawia...

- **Na przykład?**

Belg pyta: jaka dziś w Polsce pogoda. Polak odpowiada: jestem w kurtce. Na Zachodzie pytają: jak się masz. Na Zachodzie odpowiadają: OK. W Polsce: o cholera, same kłopoty. Krótko mówiąc, nie wszyscy na zachodzie znają oscypki, w Polsce nie wszyscy wiedzą, jak się je małże.

- **To znaczy, że Panu dobrze się wiedzie, bo zna Pan języki, rozumie Pan dwie mentalności...**

Tam panuje stereotyp: nie ma tego, co u nas, ale wszystko się non stop zmienia. Autostrad przybywa, już nie strach tu jechać. Widać rozwój. Tutejsze słabości zaczynają być zaletami: duży rynek, niższe ceny, a jednocześnie Polacy jawią się jako ludzie, którzy już nie kombinują, a szukają rozwiązań, są pracowici. Zachód chce utrzymać pozycję, być nadal bogaty, a to jest znak zachowawczości. Na zasadzie, niech będzie nadal dobrze. W Polsce jest parcie do przodu, zdobywania, rozwoju. Wygrywania, awansowania, a nie utrzymania. I do tego ta serdeczność, otwartość, chęć pomocy...

Może dlatego właśnie odnajdując tu swoje korzenie, sam je zapuściłem. Nie wracam do Belgii. Zostaję.

- **Same plusy, tak? Nie wierzę.**

Rzeczywiście, nie jest tylko różowo. Paleta barw jest bogatsza, ma też ciemne kolory.

- **Proszę kilka wymienić.**

Super różowo jest tu z możliwościami, bo i możliwości tranzytowe Polski są ogromne. Polacy są wszędzie. Realizują misję na Wschód, tak jak przy EURO 2012. Państwa byłego ZSRR, także kraje nadbałtyckie, przyglądają się polskiej pracowitości, temu, co Polska osiągnęła. Jednak do pełnego szczęścia potrzebna jest infrastruktura, która została w tyle. Jestem przewoźnikiem, więc prędkość transportowa jest dla mnie ważna, a w Polsce średnia prędkość jest o 15-20 procent niższa niż w krajach rozwiniętych. Właśnie przez niedorozwój infrastruktury. Dla przewoźników ważne jest przedłużenie trasy z Niemiec na wschód. Czyli A2 i A4. Transporty nie powinny zwalniać wjeżdżając z... Europy do Europy, ze Świecka czy Zgorzelca do Korczowej czy Terespola musi obowiązywać jeden standard.

- **Ten róż nieco się zmienia.**

No, właśnie. Polska powinna być bramą na Wschód, a nie hamulcem. Z tą myślą powstawał projekt Korczowa Logistics Park. Tu spotykają się dwa wielkie rynki, więc po naszej stronie musi być cywilizacja na najwyższym poziomie, standard naprawdę europejski. Przez wiele lat tu stykać się będą dwa światy, należy więc pokazać, na co nas stać.

- **Może nie stać...?**

To nie jest kwestia finansów. Na wschodzie Polski spotykają się także dwie mentalności. Widać jeszcze, że ta wschodnia pozostawiła we wschodniej Polsce wyraźne ślady. Od sześciu lat staramy się dawać rozwiązanie, pełną obsługę i gwarancje dla klientów jadących z zachodu na wschód. Mieliśmy deklaracje – jeszcze przed EURO 2012 – że do granicy dojedziemy po europejsku. I co? Mamy informację, że autostrada spóźni się o rok. I spokój... W ekonomii postój, poślizg, niedotrzymanie umowy – to są straty. To jest hamulec wynikający z mentalności.

- **To nie musi leżeć w mentalności, tylko w pieniądzach.**

Straty są w pieniądzach. A umowy, deklaracje...? Masz obiecany samochód, chcesz go kupić, by potem go sprzedać, masz na niego klienta. I nagle umowa przestaje działać, bo ktoś wycofuje się ze sprzedaży tego auta. To nie są tylko finansowe straty. Tracisz uznanie, twarz. To jest kwestia mentalności.

- **Ale dla GDDKiA to jest drobiazg. Te kilka kilometrów autostrady do granicy...**

W tym rzecz. Bez tej autostrady urząd celny nie będzie się rozwijał, będzie się gniótł ze 170 samochodami na każdą zmianę. A mógłby obsłużyć 250. Jest teren, 175 tysięcy metrów kwadratowych dla 600 tirów, możliwość stworzenia strefy ekonomicznej, bo już jest zgoda Agencji Rozwoju Przemysłu. Pełna obsługa, czysto, bezpiecznie, z nowoczesną infrastrukturą. Byliśmy przygotowani na tę wiosnę, a już mamy półtora roku poślizgu. I to nie są tylko moje mrzonki. Są pieniądze na to, mamy klientów, którzy wypatrują, kiedy skończy się inwestycja, projekt spotkał się z uznaniem w Ministerstwie Gospodarki. A GDDKiA mówi: „sorry”... To jest przykład, znam go, więc o nim mówię.

To jest przeszkoda dla rozwoju, ale też źle działa wizerunkowo. Tę – tu się upieram – mentalność, czasem nonszalancję widzą inni. Również ci, którzy wskazują Polskę jako wzór.

- **Co więc robić?**

Czekać? Raczej głośno o tym mówić.

- **A może kryzys jest winny; coś trzeba było skreślić z listy wydatków.**

Ale nie granicę! Tu Wschód uczy się cywilizacji, już tu ją powinien zobaczyć, a nie kilkaset kilometrów dalej.

A dlaczego wspomina Pan o kryzysie? Zawsze i wszędzie są możliwości i potencjał do wykorzystania. W Polsce spotkałem niesamowitych ludzi, dzięki którym chcę tu zostać i rozwijać nowe projekty.

Wim van Damme jest przedsiębiorcą z branży TSL. Belgiem i Polakiem w jednej osobie.

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

przewoźnik nr 29

fotomorgana

Niech cichną motory!!!

Koledzy,
mam pytanie. Jak przewieźć pociągiem bułki do sklepiku? Albo coś…
Popracujemy nad tym, ważne, że jest fundament do rzeczowej dyskusji.
Coś się wymyśli, najważniejsze, że to świetny pomysł.

TIRY NA TORY,
NIECH ŻYJE
MOTORY!
O, tak. I niech żadne wątpiące głosy nie zepchną nas z tej drogi.
Tej żelaznej, tak?
Wiwat, hurrrra!!!
To zmieni oblicze kolei, tej kolei.

Chyba kolega trochę przegiął.
I będzie czysto, miła obsługa, toalety – palce lizać.
Nie, właśnie! Będzie miło i czysto, że mucha nie siada.
A pluskwa?
Precz z czarnowidztwem! Wszystko na tory! Tiry, kierowcy tirów, wszystko!

Zaśpiewajmy! „Jedzie pociąg z daleka, ma czerwone bufory, chętnie tira przewiezie, jak go wsadzą na tory”.
A z megafonów wciąż, że pociąg jest opóźniony tyle i tyle…

Opóźniony to jest ten, co sypie kij w szprychy i wkłada piasek w tryby, o!
A kto zjedzie tirami z pociągu? Bo kierowcy będą w Warsie.
Dadzą radę, im niestraszne ani kolej, ani kolejki.

przewoźnik nr 29

wydarzenia

Luksemburg - logistyczne centrum

20 marca

O szansach i możliwościach rozwoju rynku logistycznego Luksemburga i Polski dyskutowano podczas seminarium, które z inicjatywy ambasadora Wielkiego Księstwa Luksemburga Conrada Brucha odbyło się w marcu w ambasadzie Luksemburga w Warszawie. Rozmawiano o perspektywach, barierach i o szansach wykorzystania połączonych potencjałów luksemburskiego i polskiego sektora logistycznego.
Luksemburg jest członkiem Unii Europejskiej i jest znany z pozycji, jaką zajmuje w międzynarodowych rankingach dotyczących oceny uwarunkowań prowadzenia biznesu i wolności gospodarczej. Indeksy finansowe i gospodarcze sytuują to państwo w pierwszej piętnastce na świecie. Luksemburg to wolny handel, swoboda inwestycyjna i finansowa. Luksemburg umiejętnie przyciąga zagraniczny kapitał, kontroluje swój dług publiczny i pewnie dzięki temu jest jednym z niewielu państw, które agencje ratingowe stale uznają za zdolne do najwyższej obsługi swoich zobowiązań.
Polscy przewoźnicy drogowi znają ten region przede wszystkim z możliwości napełnienia zbiornika najtańszym paliwem w Europie Zachodniej. Tędy przebiegają główne szlaki tranzytowe Europy Zachodniej. Luksemburg jest dobrze skomunikowany z dużymi aglomeracjami tej części Europy. Daje to odpowiednie możliwości. Luksemburg sięga po więcej i chce konkurować na bardzo wymagającym rynku.
Alain Krecké z firmy Cluster for Logistics zaprezentował plany rozbudowy infrastruktury logistycznej w Luksemburgu i projekty terminali multimodalnych, m.in. kolejowo-drogowego CFL oraz centrum dla firm spedycyjnych. Intencją pomysłodawców spotkania w Ambasadzie Luksemburga była idea, aby polscy przewoźnicy mogli korzystać z terminalu w Bettembourgu. Ostateczny kształt projektu jest bardzo uzależniony od zainteresowania firm, które chciałby się włączyć do współpracy.
O budowie centrum logistycznego LuxFreePort mówił dyr. David Arendt. Ma ono obsługiwać przesyłki wartościowe, w tym lekarstwa, kosztowności i dzieła sztuki, w obrocie nie tylko w UE, ale w ruchu na całym świecie.
Przedstawiciele polskich organizacji branżowych, w tym Instytutu Logistyki i Magazynowania, Polskiej Izby Spedycji i Logistyki, Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych oraz Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych przedstawili polski rynek logistyczny.

Posiedzenie ITF w Paryżu. Co dalej z zezwoleniami EKMT

4 kwietnia

4 kwietnia br. w Paryżu odbyło się nadzwyczajne posiedzenie grupy ds. transportu drogowego Międzynarodowego Forum Transportu (ITF). W trakcie posiedzenia toczyły się trudne, wielowątkowe rozmowy dotyczące kontyngentu wielostronnych zezwoleń EKMT na 2013 rok. Padła propozycja zniesienia wprowadzonych dwa lata wcześniej przez stronę rosyjską ograniczeń w zakresie ważności zezwoleń EKMT na terytorium Federacji Rosyjskiej. Strona rosyjska zadeklarowała możliwość odstąpienia od ww. zastrzeżeń z dniem 15 maja 2013 r.
Szczegóły dotyczące wdrożenia decyzji o zniesieniu zastrzeżeń są ustalane przez Sekretariat Międzynarodowego Forum Transportu.
Informacje o ostatecznych rozstrzygnięciach, wypracowanych w wyniku spotkania poinformuje MTBiGM po otrzymaniu oficjalnego stanowiska Sekretariatu ITF.
W ślad za tym Biuro ds. Transportu Drogowego GITD postanowiło wstrzymać wydawanie zezwoleń EKMT do czasu opracowania przez Komisję Społeczną nowych zasad ich przydziału w oparciu o decyzje podjęte na forum ITF.

Umberto de Pretto nowym Sekretarzem Generalnym IRU

12 kwietnia

Zgromadzenie Ogólne IRU - Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego podczas posiedzenia 12 kwietnia wybrało Umberto de Pretto na nowego Sekretarza Generalnego IRU. Zastąpi on Martina Marmy'ego i obejmie funkcję od 1 czerwca 2013 roku.
Prezydent IRU Janusz Łacny powiedział: "doświadczenie i wiedza Umberto, zdobyte w trakcie 18 lat jego pracy w IRU, czyni go najlepszym kandydatem, który zapewni nowe podejście do wyzwań, z pasją, nieskończoną energią i zaangażowaniem, po to, aby kontynuować budowanie przyszłości dla branży transportu drogowego i członków IRU. "
U. Pretto związał się z IRU w 1995 r., zastępcą sekretarza generalnego został w 2002 roku. Wcześniej pracował dla Międzynarodowej Izby Handlowej (ICC) w Paryżu i kanadyjskiego parlamentu w Ottawie.

ZMPD zrzesza już ponad 5 tysięcy firm

W marcu liczba przewoźników zrzeszonych w ZMPD po raz pierwszy od chwili powstania w 1957 roku przekroczyła 5 000. Obecnie członkami Zrzeszenia jest 5 029 firm zajmujących się międzynarodowymi przewozami drogowymi.
Pięciotysięcznym członkiem ZMPD jest firma Altim z Siedlec, należąca do Alana Lecyka. Przewoźnikiem jest także jego ojciec Stanisław, który swoją firmę prowadzi już od ponad 20 lat. Teraz syn idzie w jego ślady. Jak nam powiedział, dopiero zaczyna działalność, ale ma nadzieję, że uda mu się stworzyć prężną firmę. Tę nadzieję wspiera doświadczeniem, które zdobył oczywiście w firmie ojca, gdzie był dyspozytorem. Czasem siadał też za kierownicą ciężarówki; ma za sobą jazdy do Niemiec i do Rosji. Planuje, że rozwijając swoją firmę będzie starał się realizować przewozy zarówno na wschód, jak i na zachód.

ZMPD: zebrania regionalne i ZOD

Odbyły się już pierwsze z tegorocznych zebrań regionalnych: 16 kwietnia w Zamościu dla regionu lubelskiego, 17 kwietnia w Trzebownisku koło Rzeszowa dla regionu podkarpackiego, 18 kwietnia w Krakowie spotkali się członkowie ZMPD z regionu małopolskiego.

Zebrania dla członków ZMPD z regionu kujawsko – pomorskiego oraz mazowieckiego I również zaplanowane są na kwiecień; pierwsze z nich odbędzie się 23.04. w Bydgoszczy, drugie 24.04. w Morach.
Zebrania regionów świętokrzyskiego, pomorskiego i warmińsko-mazurskiego odbędą się we wrześniu, kolejno w dniach 22, 25 i 26 września.
Najbliższe Zwyczajne Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD odbędzie się 6 czerwca w sali konferencyjnej w Windsor Palace Hotel w Jachrance nad Zalewem Zegrzyńskim k/Warszawy.

120 szkoleń, ponad 5 000 szkolonych

Z Euzebiuszem Jasińskim, dyrektorem Centralnego Ośrodka Szkoleń ZMPD, rozmawia Marek Zagórski

- **Jak można podsumować działalność szkoleniową ZMPD za rok 2012?**

Zmiana przez władze statutowe ZMPD formuły szkoleń na misyjną przyniosła oczekiwany sukces, którego beneficjentami są członkowie Zrzeszenia. Mogę śmiało powiedzieć, że Centralny Ośrodek Szkoleń ZMPD w ubiegłym roku przeszkolił ponad 5 tysięcy osób. Po wynikach pierwszego kwartału można spodziewać się równie dobrego roku 2013.

- **Które ze szkoleń cieszą się największym uznaniem?**

Może zacznę od tego, że zdecydowana większość szkoleń odbywa się w terenie, poza siedzibą ZMPD. W siedzibie ZMPD realizowane są tylko szkolenia podstawowe TIR dla nowych członków oraz szkolenia przedsiębiorców ubiegających się o uzyskanie certyfikatu CPC, przygotowujące do egzaminu państwowego.

Jak zawsze uznaniem cieszą się wszystkie szkolenia dotyczące zmian prawnych w przepisach około transportowych. Zarówno w ustawach dotyczących transportu drogowego, zmian w podatkach, a szczególnie podatku VAT, przepisów o transporcie ładunków ponadgabarytowych i mocowania ładunków, a także te dotyczące rozliczania czasu pracy.

- **Które ośrodki są najaktywniejsze, które chcą szkolić najwięcej?**

Szkolenia były prowadzone w bardzo wielu miastach w Polsce, w tym m. in. w Gdyni, Bydgoszczy, Olsztynie, Poznaniu, Opolu, Szczecinie, Katowicach, Radomiu, Rzeszowie, Wrocławiu, Białymstoku, Białej Podlaskiej, Siedlcach, Siemiatyczach, Suwałkach, Rawie Mazowieckiej, Ostrołęce, Ostrowi Mazowieckiej. Staramy się docierać do wszystkich regionów kraju. Dużą rolę odgrywają w tym nasi regionalni przedstawiciele, w tym przewodniczący regionów ZMPD. Na prośbę jednego z naszych partnerów przeprowadziliśmy również trzy szkolenia na terenie zakładów produkcyjnych DAF w Eidhoven w Holandii. Dla przyjaciół z Ukrainy przeprowadziliśmy szkolenie w Koroszczynie.

Wypracowaliśmy model szkolenia w terenie. Łatwiej z przyczyn logistycznych dojechać na organizowane szkolenie kilku osobom niż kilkudziesięciu uczestnikom. Widząc duże zainteresowanie uczestników szkoleń w terenie, nasi wykładowcy również nie mają problemu, aby dojechać we wskazane przez COS miejsce szkolenia.

- **Czy ZMPD realizuje szkolenia tylko dla swoich członków?**

Jesteśmy otwarci. Na specjalne zamówienie organizowaliśmy również szkolenia dla partnerów ZMPD. Zdecydowana większość dotyczyła mocowania ładunków oraz transportu ładunków nienormatywnych. Nasi specjaliści realizowali szkolenia dla takich podmiotów, jak DSV, DB Schenker, czy spółka Amber. Nasze relacje z partnerami będą kontynuowane, czego dowodem są zlecenia realizowane w roku bieżącym.

- **Skupiacie się tylko na szkoleniach?**

To ważna część działalności ośrodka. Poza nią ponownie przystąpiliśmy do organizowania konferencji i seminariów. Tak, jak to było w latach ubiegłych. Miło skonstatować, że nasze konferencje cieszą się uznaniem wielu partnerów, którzy podjęli trud finansowania tych spotkań. Takich konferencji odbyło się w roku ubiegłym trzy. Cieszy nas, gdy na sali jest wielu uczestników, a wielką satysfakcję sprawia nam, gdy jest ich około trzystu, jak miało to miejsce w październiku w konferencji Bydgoszczy.

- **Taka ilość szkoleń to zapewne wyzwanie dla wykładowców i prelegentów...**

Nie ukrywam, że jest to wyzwanie. W sumie zorganizowaliśmy ponad 120 szkoleń, z czego ponad 100 odbyło się poza siedzibą ZMPD. Wykładowcami na naszych szkoleniach i konferencjach byli wysokiej klasy specjaliści z zakresu transportu międzynarodowego, spedycji, mocowania ładunków, czasu pracy, rozliczania czasu pracy kierowców, podatków czy ubezpieczeń, w tym także pracownicy kilku departamentów ZMPD, którzy aktywnie uczestniczą w szkoleniach. Cieszy nas, kiedy naszymi prelegentami są wykładowcy akademiccy z doświadczeniem nie tylko teoretycznym, pracownicy Instytutu Transportu Samochodowego, czy adwokaci z Niemiec, im wszystkim serdecznie dziękuję za poświecony czas i przekazywanie wiedzy, myślę, że z korzyścią dla uczestników.

- **Kim byli partnerzy COS ZMPD w roku 2012?**

Do naszych stałych partnerów w roku ubiegłym należeli: DAF Polska, producent pojazdów ciężarowych – nasz główny sponsor w szkoleniach i konferencjach; firma INELO, która wcześniej występowała pod nazwą OCRK, wspierająca nas w zakresie szkoleń rozliczania czasu pracy; firma ICTS, zajmująca się wynajmem wszelkiego rodzaju naczep; firma E 100, wystawca kart paliwowych oraz ułatwiających wnoszenie opłat za korzystanie z dróg na terenie Europy, a także świadcząca pomoc przewoźnikom na terenie byłych państw WNP. Naszymi partnerami są też: firma brokerska LUTZ Maklergesellschaft z Wiednia, działająca w obszarze ubezpieczeń OCP; firma GREENCHEM - producent płynu AdBlu do silników wysokoprężnych; firma Krajowy Rejestr Długów; firma CHEP zajmująca się wynajmem palet. Okazjonalnie uczestniczyły w naszych konferencjach również inne firmy, w tym kancelaria prawna z Hamburga Dziengo&Partnerzy, która bierze czynny udział zarówno w szkoleniach, jak i konferencjach.

- **Czas przejść do planów tegorocznych...**

Cel jest jasny, dalsze intensywne szkolenia członków ZMPD. Sporo zmian prawnych, jakie funduje nam życie i rządzący naszym krajem, powoduje, że szkolenia w zakresie zmian prawa z pewnością będą ponownie hitem. W związku z powyższym musimy przystąpić do modyfikacji naszych materiałów szkoleniowych, a szczególnie aktualizacji podręcznika do CPC.

Chcemy pomagać członkom ZMPD w prawidłowym i skutecznym wykonywaniu działalności gospodarczej. Szkolimy zarówno przedsiębiorców, jak i ich pracowników. Będziemy się starać, aby nie tylko liczby świadczyły o naszym zaangażowaniu, stawiamy zdecydowanie na jakość. Nasi wykładowcy są poddawani stałej ocenie uczestników, którzy wypełniają ankiety po szkoleniach. Kto nie spełnia oczekiwań, wypada z gry. Ta zasada obowiązuje również w szkoleniach, nie tylko w działalności gospodarczej. Posiadamy certyfikat zarządzania jakością ISO, który nas obliguje do ciągłej kontroli naszych działań.

Z uwagi na wiele problemów, z jakimi muszą zmierzyć się członkowie ZMPD, podjęliśmy decyzję o organizowaniu seminariów w trakcie planowanych w tym roku zebrań regionalnych. Sygnały, jakie docierają do ZMPD, sugerują nam tematy szkoleniowe na najbliższy okres. Zapraszam do lektury strony www.zmpd.pl, gdzie w części „szkolenia" znajdują się informacje o tym, co oferujemy w najbliższym czasie. Namawiamy również do uczestnictwa w kolejnych konferencjach. Zapraszamy do współpracy.

Szkolenia ZMPD (maj – czerwiec 2013)

- **Konferencja nt. „Rozwiązywania problemów prawnych w przedsiębiorstwach transportowych" – 8 maja, Poznań**
- **Szkolenie TIR – 9 maja, siedziba ZMPD**
- **Umowa ADR, nowelizacja umowy europejskiej – 15 maja, siedziba ZMPD**
- **Szkolenie OCRK, rozliczenie czasu pracy kierowców – 16 maja, Kraków**
- **Szkolenie OCRK, rozliczenie czasu pracy kierowców – 17 maja, Opole**
- **Bezpieczeństwo finansowe, CMR, umowa przewozu – 7 czerwca, Lublin**
- **Szkolenie TIR – 11 czerwca, siedziba ZMPD**
- **Szkolenie OCRK, rozliczenie czasu pracy kierowców – 11 czerwca, Łosice**
- **Bezpieczeństwo finansowe, CMR, umowa przewozu – 12 czerwca, Szczecin**
- **Szkolenie OCRK, rozliczenie czasu pracy kierowców – 12 czerwca, Wyszków**
- **Szkolenie CPC, kompetencji zawodowej przewoźników – 20/21/22 i 27/28/29 czerwca, siedziba ZMPD**

Trans Poland

26 - 28 listopada 2013

SPOTKAJMY SIĘ!

Międzynarodowe Targi Transportu i Logistyki W WARSZAWIE

trans-poland.pl

KONFERENCJA WSPÓŁORGANIZOWANA PRZEZ:

PARTNERZY:

TRANSPORT i KOMUNIKACJA

ORGANIZATOR:

Branża leasingowa zwolniła

Pojazdy zajmują pierwszą pozycję na liście przedmiotów leasingowanych. To ponad 55 procent. Dlatego wyniki tej branży z uwagą są śledzone, ponieważ są wyraźnym sygnałem i informacją o sytuacji w transporcie. Ubiegły rok nie był niestety najlepszy.

Klaudiusz Madeja

Podsumowanie Związku Polskiego Leasingu (ZPL) pokazuje słabnącą w 2012 r. koniunkturę inwestycyjną. Jeszcze w I kw. rynek rósł o 11,3 % w stosunku do 2011 r. Niestety następne miesiące wykazały malejącą tendencję: II kw. to tylko 1,4 % wzrostu, zaś dwa kolejne pokazały spadek: III kw. - minus 3,8 %, IV kw. - minus 3,1 %. Małym pocieszeniem może być fakt, że na zły wynik branży rzutowały głównie nieruchomości. Jeśli chodzi o pozostałe przedmioty, to w całym 2012 r. ich leasing wzrósł o 0,8 % w stosunku do 2011 r. Przed rokiem analogiczny wynik wyniósł aż 14,9 %. To także obrazuje obniżający się popyt w naszej gospodarce.

Częściowym wytłumaczeniem są z pewnością kończące się fundusze unijne z obecnego budżetu. W drugim półroczu 2012 r. wciąż utrzymywał się popyt na maszyny i urządzenia. Wynik poprawiały zwłaszcza maszyny rolnicze. Niestety w tym okresie zauważalny był już słabnący popyt na usługi transportowe i spedycyjne. Skutkiem jest znacząca obniżka sprzedaży pojazdów ciężarowych. Kiepsko wygląda także sytuacja z pojazdami lekkimi. W II kw. spadek ich zakupów osiągnął 5,6 %, trzeci był jeszcze gorszy – minus 7,5 %, zaś dopiero w IV kw. odnotowano lekki wzrost (rok do roku) na poziomie 3,1 %. Na ten słaby wynik rzutowały przede wszystkim samochody ciężarowe i dostawcze o dmc do 3,5 t.

Wzrasta udział maszyn finansowanych pożyczką, jako jedną z dogodnych form nabycia środków trwałych dla firm. Przeczy to nieco opiniom niektórych analityków, którzy twierdzą, że przedsiębiorcy mają spore zapasy gotówki, lecz nie chcą jej inwestować z powodu złych nastrojów w gospodarce. Za 2012 r. ta dynamika wyniosła jedynie 2,4 %. Rok wcześniej przyrost ten osiągnął poziom 27,6 %.

Ostatnia, ciekawa informacja mówi o walutach, w jakich rozliczany jest leasing. Otóż okazuje się, że systematycznie na przestrzeni ostatnich lat wzrasta udział walut obcych. Jeśli w 2011 r. wynosił on 23,7 %, to w 2012 r. wzrósł już do 26,3 %. Można wnioskować, że firmom niestraszne jest ryzyko zmian kursowych. Drugi powód - warunki oferowane przez leasingodawców w naszej walucie są dla nich zbyt wygórowane. Inaczej sprawa wygląda w przypadku pożyczek. W 2011 r. waluta obca stanowiła tu 13,8 %, a rok później równe 11 %. W drugiej połowie 2012 r. udział walut obcych wzrósł do prawie jednej trzeciej i zbliżył się do swojego historycznego rekordu z końca 2008 r., czyli 32,3 %. Wniosek z tej ostatniej informacji jest taki, że spora cześć przedsiębiorców woli ryzykować dużymi zmianami kursów walutowych niż zgadzać się na warunki proponowane im w złotówkach.

Według informacji Polskiego Związku Wynajmu i Leasingu Pojazdów (PZWLP) na koniec ubr. jego członkowie wynajmowali swoim klientom łącznie prawie 105 tys. pojazdów. Około 80 % to Full Service Leasing, zaś pozostałymi 20 % podzieliły się po połowie Leasing Service (leasing z serwisem) oraz Fleet Management (tylko zarządzanie).

Prezes PZWLP Leszek Pomorski ocenił realny przyrost za 2012 r. na poziomie ok. 8 - 9 %. Wskazał też na kilka zjawisk towarzyszących obecnie wynajmowi. - Wciąż obserwuje się przedłużanie kontraktów zamiast wymiany floty. Jeszcze bardziej postępuje optymalizacja kosztów, czyli m.in. cięcie dodatkowych wydatków związanych z utrzymaniem floty. Widoczna jest także tendencja wzrostu znaczenia leasingu z serwisem, czyli niepełnego wynajmu. Leasingodawcy od lat skarżą się też na niestabilne prawo. Chodzi m.in. o możliwość odliczania podatku VAT, nie tylko w pełnym wymiarze przy kupnie nowego pojazdu, lecz także od paliwa, ubezpieczenia i serwisu.

Problemy w branży leasingowej pokrywają się z ogólnym stanem polskiej gospodarki, na którą duży wpływ ma przecież to, co się dzieje na całym świecie. Wszak spora część naszej produkcji trafia na eksport. Aktualnie kluczowe znaczenie ma dla nas uchwalenie nowego budżetu UE na lata 2014 – 2020. To zadecyduje o koniunkturze na najbliższe kilka lat. Większość inwestycji, nie tylko infrastrukturalnych, nie ruszy bez wsparcia unijnego, ponieważ kończy się wykorzystanie środków z poprzedniego budżetu. Wielu inwestorów zadłużyło się do granic możliwości, aby móc zapewnić udział własny i pozyskać dotacje z Brukseli. Teraz bardziej myślą o spłaceniu tych długów niż o kolejnych wydatkach.

Do negatywnych zjawisk minionego roku zaliczamy dużą inflację oraz rosnące koszty na rzecz administracji państwowej. Jest to niekorzystne zjawisko, gdy w sytuacji pogorszenia koniunktury gospodarczej przedsiębiorcy są obciążani większymi opłatami, a jednocześnie słyszą, że rząd walczy z bezrobociem... Wzrastającym kosztom własnym towarzyszy jednocześnie osłabienie popytu konsumpcyjnego ze strony biedniejącego społeczeństwa. To dodatkowo bije zwłaszcza w małe i średnie firmy.

Jednak finansiści nie postrzegają tego roku tylko w czarnych kolorach. Powinno dojść do zmniejszenia inflacji przy jednoczesnej stabilizacji wynagrodzeń. Oczekują też ogólnej poprawy sytuacji ekonomicznej w całej Unii. Pytania o przetrwanie strefy euro są już chyba bezzasadne. Drastyczne cięcia w Grecji, Portugalii i Hiszpanii pierwsze efekty przyniosą w ciągu kilku najbliższych miesięcy. Nadal duże obawy budzi przede wszystkim wysokie bezrobocie, zwłaszcza wśród młodych ludzi. Ten problem dotyczy niemal całej Wspólnoty, a przecież napływają tu także chętni do pracy z innych państw.

ZPL oczekuje w 2013 r. stabilnego wzrostu na poziomie ok. 5 %. Ma to nastąpić m.in. za sprawą oczekiwanego w II półroczu ożywienia gospodarczego. Jednym z motorów polskiej gospodarki pozostanie żywność. Na jej zakupy ludzie przeważnie zostawiają sobie pieniądze. Poza tym żywność jest jednym z naszych głównych towarów eksportowych. Oczywiście profity z tego czerpią także przewoźnicy.

Istnieją nadzieje na przyciągnięcie kolejnych inwestorów. W br. mogą to być firmy technologiczne. Pierwszą oznaką ożywienia może być rosnący ponownie eksport, np. do USA lub Niemiec, gdy te kraje zaczną się odbijać od lokalnego dołka obecnej dekoniunktury gospodarczej. Jeśli tak się stanie, szybko powinni to odczuć również przewoźnicy. Jednak niemal wszyscy analitycy są zgodni co tego, że zdecydowane przyspieszenie gospodarki może nastąpić najwcześniej w 2014 roku.

Leasing nadal pozostaje głównym, obok kredytu, zewnętrznym źródłem inwestycji w gospodarce. W czasach dobrej koniunktury miał dziesięcioprocentowy udział w ich finansowaniu. Jednak obecnie jego stabilny wzrost został nieco zachwiany i trudno przewidywać dokładniejszy rozwój wypadków w 2013 r. Optymiści twierdzą, że wynik pozostanie na niezmiennym poziomie lub osiągnie niewielki, maksimum pięcioprocentowy przyrost. Nikt nie spodziewa się jednak, aby był słabszy od poprzedniego roku...

Sprzedaż paliw spadła

Według danych Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego (POPiHN) w ub.r. tankowaliśmy mniej. Jednak, jeśli uwzględni się nielegalny obrót, okaże się, że spadek sprzedaży był niewielki. Nie jest dobrą wiadomością, że statystyki poprawia szara strefa.

Klaudiusz Madeja

Przez kilka ostatnich lat nie notowano spadku sprzedaży paliw płynnych. Spowolnienie tempa gospodarki nie było taki duże w 2012 r. To i inne wieści, dochodzące z rynku budzą duże obawy w branży paliwowej. Zdaniem POPiHN rośnie nielegalny import i sprzedaż paliw, w tym głównie oleju napędowego. Nie można dokładnie oszacować wielkości tego zjawiska, stąd przypuszczenie, że być może zużyliśmy w ubr. nie mniej paliw niż w 2011 r.

Według oficjalnych danych, sprzedaż benzyn silnikowych zmalała w ubr. o 5 % w stosunku do 2011 r. W przypadku oleju napędowego spadek wyniósł aż 9 %. Jeśli ten spory spadek oficjalnej sprzedaży ON zestawimy z pozycją europejskiego lidera naszych przewoźników drogowych oraz dużym popytem w kraju, rzeczywiście widać, że coś jest nie w porządku. Kolejnym czynnikiem, potwierdzającym rosnącą obecność nierejestrowanego diesla na rynku, jest malejący udział importu w jego konsumpcji z 20 do 10 %, licząc rok do roku. To bardzo dużo. Prawdopodobnie ogólna ilość sprowadzanego oleju napędowego była na zbliżonym poziomie, ale duża część przyjechała do kraju poza legalnym obrotem, bez płacenia podatków – przypuszcza dyrektor Działu Analiz Rynkowych POPiHN Krzysztof Romaniuk. Organizacja szacuje, że straty Skarbu Państwa z tego tytułu w 2012 r. mogły wynieść nawet 3 mld zł, czyli 10 % polskiego rocznego deficytu budżetowego. To oczywiście niepokoi legalnie działające podmioty, którym spada sprzedaż w hurcie i detalu.

Ok. 20 % dochodów podatkowych państwa pochodzi z obrotu paliwami. W 2012 r. była to w przybliżeniu kwota 52 mld zł, na którą złożyły się (w zaokrągleniu): akcyza - 26 mld zł, VAT – 21 mld zł, opłata paliwowa - 4 mld zł. W sumie 1 litr ON jest obciążony ok. 2,45 zł podatków, co stanowi w zaokrągleniu 45 % jego ceny detalicznej. Widać jak na dłoni, ile można zaoszczędzić na nielegalnym obrocie paliwami.

Ogółem sprzedaż paliw (ta oficjalna) w 2012 r. wyniosła 26 mln m³ (minus 6 % w porównaniu z rokiem poprzednim), w tym 14 mln m³ oleju napędowego, czyli trzy razy więcej niż benzyn silnikowych. Polska zajmuje 6. lokatę w Europie pod względem zużycia paliw. W przeliczeniu na jednego mieszkańca spadamy i jesteśmy na 10. miejscu.

Nasi górą

Polskie koncerny umacniają dominującą pozycję. Ich udział w zaopatrzeniu rynku podniósł się w 2012 r. z 73,5 do 78 %. Ropa naftowa, którą przerabiają w swoich rafineriach, nadal pochodzi głównie z Rosji – 92,9 %, dalej jest Norwegia – 3,5 %, surowiec krajowy – 2,6 %, Irak – 0,5 %, Algieria – 0,4 % i inne. Paliwo sprzedaje obecnie blisko 6,8 tys. stacji. Ten stan utrzymuje się od kilku lat. Około 3 tys. to ciągle punkty niezależne. Co prawda wieszczono znaczne zmniejszenie ich liczby z powodów ostrzejszych wymogów środowiskowych z początkiem 2013 r., lecz nic takiego nie nastąpiło.

Na czele stacji sieciowych jeszcze bez zmian: PKN Orlen - 1 767 obiektów, BP – 446 i Grupa Lotos – 405. Koncerny zagraniczne mają w sumie mniej stacji niż polski lider - 1 424, w tym otwarte w ubr. 32 nowe obiekty. W bieżącym roku dojdzie do przetasowania z powodu wycofania się z naszego rynku firmy Neste. Rezygnacja tej marki z obecności w Polsce może świadczyć o tym, że na detalicznej sprzedaży paliw nie da się obecnie zarobić. Jej 106 samoobsługowych stacji, które nie sprzedawały innych artykułów, ma przejąć koncern Shell. Także tutaj jednym z powodów rezygnacji z polskiego rynku może być szara strefa i niska marża.

Każda stacja na jednym litrze paliwa zarabia przeciętnie ok. 16 – 18 gr. Średnia krajowa sprzedaż jednej stacji wynosi ok. 3 mln l rocznie. Rośnie powoli ilość stacji przy hipermarketach, w sumie jest ich już w Polsce 160. Obsługują one co prawda głównie indywidualnych klientów i małe firmy, ale proponując niskie marże, wymuszają niewiele wyższe ceny na okolicznych stacjach.

W 2012 r. przybyło nam trochę autostrad, ale nie idzie z tym parze rozwój przy nich miejsc obsługi podróżnych (MOP). Największą grupę klientów stanowią tam prawdopodobnie kierowcy ciężarówek. Zbudowano tylko 5 stacji przy autostradach, dzięki czemu mamy ich w sumie 43. Branża paliwowa ten powolny przyrost tłumaczy bardzo wygórowanymi warunkami, dyktowanymi przez operatorów dróg szybkiego ruchu. Do wysokiej opłaty stałej (czynszu), życzą sobie jeszcze 3 % od obrotu stacji. Trwają negocjacje, aby te obciążenia zmniejszyć. Duże koszty zmuszają stacje do ustalania wysokich cen detalicznych (nie tylko paliw), a to z kolei zmniejsza liczbę klientów.

Ceny w górę

Jeśli spojrzeć na kilkuletni wykres cen detalicznych, to krzywa idzie cały czas w górę. Przewoźnicy drogowi wiedzą o tym najlepiej, bo paliwo jest jednym z najważniejszych składników ich kosztów. Na przestrzeni ubr. już się przyzwyczailiśmy, że Pb 95 i ON kosztują tyle samo, z niewielkimi sezonowymi odchyleniami. Różnica pomiędzy średnią roczną ceną benzyny 95 i paliwa do silników diesla zmalała z 7 gr/l w 2011 r. do 2 gr/l w 2012 r. Mieliśmy historyczne szczyty cenowe, ale 6 zł udało się jeszcze uniknąć.

Najniższym średnim poziomem było 5,40 zł/l dla obu tych rodzajów paliw. Przeciętnie benzyna Pb 95 podrożała o 11 % (58 gr/l) z 5,13 do 5,78 zł/l, a olej napędowy o 13% (63 gr/l) z 5,06 do 5,69 zł/l. Główne przyczyny wzrostu cen paliw pozostały niezmienne – rosnące notowania surowca na rynkach światowych oraz słaby złoty w stosunku do dolara. POPiHN wyliczyła, że tankując 100 l paliwa miesięcznie, kierowca w 2012 r. wydał więcej o: 696 zł na Pb 95, 756 zł na ON, 216 zł na LPG. To duży wzrost, który zresztą możemy pomnożyć, znając zużycie paliwa we własnej firmie. Trudno przewidzieć, jak to wyliczenie będzie wyglądało za rok. Głównymi czynnikami są, jak zawsze, notowania ropy na światowych rynkach i kurs złotego do dolara. Ale na pewno liczyć się także będzie koniunktura w polskiej gospodarce. POPiHN spodziewa się stabilizacji sprzedaży paliw w 2013 r. O odbiciu w górę można myśleć dopiero w 2014 r. Jednym z najważniejszych czynników wzrostu będzie popyt na olej napędowy. Miejmy nadzieję, że wszyscy przyczynimy się do tej poprawy wyników sprzedaży paliw, bo będzie to oznaczało, że powodzi nam się lepiej.

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

przewoźnik nr 29
wydarzenia

Interwencje.

Jak kupić najnowocześniejszy pojazd i... stracić

Ryszard Gałczyński

Zakupy nowych samochodów ciężarowych są dla przedsiębiorców transportowych kluczowymi decyzjami w rozwoju ich firm. Ze względu na bardzo wysokie ceny takich pojazdów i późniejsze koszty eksploatacyjne każdą transakcję poprzedzają długotrwałe negocjacje. Dzieje się tak również dlatego, że przedstawiciele handlowi największych koncernów dysponują bardzo szeroką gamą zachęt dla potencjalnych nabywców. Niemniej ulgi, rabaty, preferencje są zarezerwowane wyłącznie dla klientów specjalnych. O przynależności do uprzywilejowanej grupy decydują szefowie sprzedaży w krajowej sieci dealerskiej wielkich koncernów. Historia Stanisława Chrzanowskiego, przewoźnika z Koszalina, pokazuje jak wyglądają relacje przedstawicieli bardzo znanej i uznanej marki z klientem.

W połowie czerwca 2010 r. Stanisław Chrzanowski kupił ciężarówkę Scania R440 XPI. Nie był to wybór przypadkowy, w taborze jego firmy jeżdżą pojazdy tej marki – Scania R420 HPI – i cieszą się doskonałą opinią kierowców. Kiedy decydował o dokupieniu kolejnego auta R420 - szef sprzedaży koszalińskiego dealera zaproponował inne rozwiązanie: model R440 XPI z silnikiem wyposażonym w innowacyjny system recyrkulacji spalin EGR, pozwalający na osiągnięcie normy emisji spalin Euro 5 bez stosowania AdBlue. W założeniu auto miało spalać na poziomie porównywalnym do innych modeli Scania, w dodatku nie wymagało stosowania płynu AdBlue. Była to wówczas w ofercie Scanii najnowocześniejsza ciężarówka, wyposażona między innymi w automatyczną skrzynię biegów Opticruise. Wysoką cenę miała rekompensować bezawaryjność i niskie zużycie paliwa. Aby, jak stwierdza Stanisław Chrzanowski, maksymalnie ułatwić zasady wzajemnej współpracy, pojazd został zakupiony poprzez firmowy leasing Scania Finance Polska.

Od samego początku eksploatacji ciężarówki przewoźnik informował dealera o wyższym – średnio o 4 litry - zużyciu paliwa niż w Scaniach z systemem SCR użytkowanych w jego firmie. Model R420 HPI spala około 31 l/100 km. Szefowie serwisu i sprzedaży tłumaczyli to docieraniem się auta, co spotkało się ze zrozumieniem użytkownika. Jednakże po przejechaniu 150 tys. km zanotowano spalanie na poziomie 36 l/100 km. Aby wykluczyć wszystkie zewnętrzne przyczyny takiego zużycia paliwa, właściciel firmy sam kilkakrotnie jeździł na trasach, które od wielu lat obsługuje. Ładunki, które przewoził pomiędzy Turcją a krajami Europy, nie przekraczały ciężaru 20 ton. Średnia spalania wyniosła 37 l/100 km. Zużycie paliwa pozostało już na tym poziomie. Ponieważ w firmie ciężarówki innych marek, nawet po przebiegu 900 tys. km, spalają na analogicznych trasach maksymalnie 32 l/100 km - takie zużycie paliwa w nowej ciężarówce było dla przedsiębiorcy nie do zaakceptowania. Należy przy tym zaznaczyć, że wszystkie przeglądy gwarancyjne i okresowe były wykonywane na czas w autoryzowanym serwisie w Koszalinie, a auto eksploatowano zgodnie z reżimem technologicznym przy użyciu płynów, olejów, filtrów i innych części zamiennych sugerowanych przez producenta.

Na zgłaszane przez użytkownika problemy serwis - nie znalazłszy żadnych przyczyn technicznych - odpowiedział sugestią, że wynikają z niepoprawnego wykorzystania automatycznej skrzyni biegów. Ich zdaniem to kierowca „trzyma" bez potrzeby silnik na najwyższych obrotach. W celu wyeliminowania takich sytuacji podjęto próbę ograniczenia prędkości maksymalnej z 87 do 85 km/h.

Wywołało to efekt przeciwny do oczekiwanego, w związku z czym natychmiast powrócono do ustawień fabrycznych, czyli 87 km/h. Niemniej po tych zmianach faktyczny poziom spalania liczony przez szynę CAN (integralna część silnika XPI) wyniósł 38 l/100 km.

W styczniu 2013 r. zostało zmienione oprogramowanie silnika i skrzyni biegów. Niestety, niczego to nie poprawiło. Auto powróciło z Turcji, a zużycie paliwa osiągnęło poziom 41 l/100 km!

To wszystko doprowadziło do sytuacji, w której Stanisław Chrzanowski zwrócił się do autoryzowanego dealera o samochód zastępczy na czas gruntownego przeglądu i testów pojazdu, który obecnie użytkuje. Propozycję przedsiębiorcy odrzucono. Wszystkie systemy w ciężarówce zostały dokładnie sprawdzone przez komputer, nie stwierdzono żadnych usterek, pojazd jest w pełni sprawny technicznie – nie ma zatem, jak stwierdził szef serwisu, żadnych powodów do wydania pojazdu zastępczego. Tym samym stacja serwisowa wyczerpała swoje możliwości zdiagnozowania problemu.

W takich okolicznościach przedsiębiorca wysłał w lutym 2013 r. zażalenie do centrali Scanii Polska. Poinformował w nim, że jest posiadaczem ciężarówki R440 XPI o przebiegu 318 tys. km, zużywającej 41 l diesla na 100 km! Samochód został zakupiony za namową i radą lokalnego dealera. Według jego zapewnień mało to być auto: nowoczesne, o wysokiej niezawodności i ekonomiczne - zużycie paliwa na poziomie 30 l/100 km. Rzeczywistość okazała się diametralnie różna od oferty handlowej, a koszty paliwa - znacznie wyższe od zakładanych. To powoduje, że eksploatacja pojazdu w firmie jest nieopłacalna, wręcz przynosi straty, bo przybliżony koszt tzw. przepałów w tym okresie to około 100 tys zł. Na kilka miesięcy przed końcem gwarancji lokalny dealer odmówił zdiagnozowania przyczyn nadmiernego zużycia paliwa. W opinii przedsiębiorcy było to celowe działanie dealera.

Przedsiębiorca do tej chwili nie otrzymał żadnej odpowiedzi na swoje zażalenie od Scanii Polska. Wygląda na to, że centrala nie zamierza wypowiadać się w tej sprawie. Pracownicy autoryzowanego serwisu szukali przyczyn nadmiernego zużycia paliwa w nieprawidłowej eksploatacji pojazdu. Kiedy te krzywdzące domniemania zostały obalone, okazało się, że... niczego więcej w tej sprawie już nie da się zrobić. Tym samym straty finansowe poniesione w wyniku nadmiernego spalania pozostają prywatnym problemem właściciela pojazdu. Dlatego Stanisław Chrzanowski uznał za najważniejsze wyjaśnienie sprawy przed upływem gwarancji, aby nie ponieść jeszcze większych strat.

Komentarz

Stanisław Chrzanowski

Jeżeli nie da się doprowadzić do obniżenia poziomu spalania w tym samochodzie do (mniej więcej) 30 l/100 km, to może należy go wymienić. Dealer zaproponował mi rozwiązanie poprzez odkupienie tego egzemplarza i w rozliczeniu sprzedaż nowego samochodu po preferencyjnej cenie, ale ze względu na zobowiązania wobec leasingodawcy Scania Finance Polska będę mógł to zrobić dopiero w czerwcu - po zakończeniu okresu gwarancyjnego. Dla mnie oznacza to, że będę dopłacał do paliwa w tej ciężarówce jeszcze przez trzy miesiące. Nikt z przedstawicieli producenta do tej pory nie wypowiedział się w tej kwestii.

Komentarz

Paweł Paluch, szef ds. marketingu Scania Polska

Pierwszy raz spotkałem się z sytuacją, kiedy w nowym pojeździe z silnikiem XPI zużycie paliwa rośnie w miarę jego eksploatacji. Jesteśmy w kontakcie z p. Stanisławem Chrzanowskim. Prowadzimy procedurę diagnostyczną, sprawdzamy, jak to auto było eksploatowane. Dopiero po przeanalizowaniu tych danych będziemy wyciągać wnioski: co należy zrobić. W naszym interesie leży, aby klienci, którym sprzedajemy pojazdy, byli zadowoleni. Co za tym idzie oczywistym jest, że nie zostawiamy żadnego z nich samemu sobie. Tak samo jest w przypadku p. Chrzanowskiego. Niemniej, aby we właściwy sposób określić przyczynę tak wysokiego zużycia paliwa, należy zbadać dziesiątki czynników, które się na to zużycie składają – silnik jest tylko jednym z nich. Stąd jest to problem, którego wyjaśnienie wymaga więcej czasu. Na pewno na staranność i czas obsługi nie ma żadnego wpływu czy klient serwisuje u nas 2 samochody, czy 15, albo więcej. Bardzo mocno dbamy o wizerunek firmy i nie możemy sobie pozwolić na podział na „dobrych i lepszych". Powiem więcej - to my jesteśmy oceniani. Na bieżąco prowadzimy badanie satysfakcji klienta i nie ma tam rozróżnień na firmy małe lub duże.
Nasz profesjonalizm potwierdzają również działania podjęte w sprawie p. Chrzanowskiego, a ponieważ mamy tutaj do czynienia z przypadkiem bardzo nietypowym, na ostateczne wnioski należy poczekać do zakończenia procedury diagnostycznej.

O szklance, szabli. I o bratankach?

Tomasz Małyszko

Od wieków, a dokładniej od czasów Polski szlacheckiej, mówi się o wielkiej przyjaźni między Węgrami a Polakami. Według obiegowych opinii istnieją podobieństwa społeczeństw i charakterów ludzi naszych obydwu narodowości. Te pozytywne emocje mają swoje odniesienie w kontaktach raczej mniej oficjalnych. Jednak gdy dochodzi do konfliktu interesów, gdy celem jest prowadzenie biznesu na tym samym rynku, a szczególnie w przypadku transportu międzynarodowego, wzajemne sympatie ulegają ochłodzeniu, a można nawet stwierdzić, że przechodzą w chłód. Decyduje zimne wyrachowanie i administracyjna – niemal cesarska urzędniczość.

Węgry leżą na strategicznym szlaku pomiędzy Europą Zachodnią a Bałkanami, Turcją i Bliskim Wschodem. Rozpatrując najkrótsze drogi przejazdów w Europie z północy na południe, ze wschodu na zachód, to Węgry mają tutaj bardzo uprzywilejowaną pozycję. Europejskimi korytarzami transportowymi E60, E71, E73, E75 i E77 Węgry przejmują olbrzymi ruch tranzytowy. W tym ruchu uczestniczą w dużym stopniu polscy przewoźnicy. Węgry należą do grupy państw o średniej zamożności, z dochodem na 1 osobę prawie 20 tys. USD. To państwo stosunkowo niewielkie, z licznymi ośrodkami przemysłowymi na północy, pod względem powierzchni sytuuje się na 12. miejscu w Unii Europejskiej. Gospodarka węgierska, jak donoszą media, nie jest w najlepszej kondycji. Wyjście z załamania gospodarczego z roku 2009, jakie jest w dalszym ciągu odczuwane przez społeczeństwo i również przez budżet, naprawiane jest zastrzykami gotówki generowanej między innymi z ruchu tranzytowego. A wpłacają ją do kasy właśnie przewoźnicy. Do ZMPD napływają informacje o wyjątkowej uciążliwości węgierskich służb kontrolnych. Stąd też starania, aby na forum międzyrządowym podjąć działania w celu zlikwidowania problemów napotykanych na węgierskich drogach.

Przewoźnik wykonujący zlecenie transportowe do lub w tranzycie przez Węgry musi pamiętać o kilku podstawowych wymogach, które powinny być spełnione. Zasady wykonywania przewozów na Węgry regulują przepisy unijne. Jednak należy wspomnieć, że w przypadkach, gdy przewóz jest wykonywany do/z kraju trzeciego spoza UE do/z Węgier, mają zastosowanie zapisy z umowy między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Węgierskiej Republiki Ludowej o międzynarodowej komunikacji samochodowej z 18 lipca 1965 roku. Przy tego rodzaju przewozach przewoźnik musi mieć specjalne zezwolenie „Węgry kraje trzecie". Trzeba je pobrać w Biurze ds. Transportu Międzynarodowego GITD.

Poruszając się po autostradach i drogach szybkiego ruchu należy pamiętać o wykupieniu opłaty drogowej. Większość głównych dróg jest objęta tą opłatą, jednak są odcinki, które jej nie podlegają, można to sprawdzić na stronie internetowej www.motorway.hu. Jak na razie na Węgrzech funkcjonuje jeszcze system winietowy. Na jego potrzeby samochody są klasyfikowane według czterech kategorii: do 3,5 t, pomiędzy 3,5 t a 7,5 t oraz od 7,5 t do 12 t, a ostatnią kategorię stanowią pojazdy nieujęte w trzech wcześniejszych kategoriach, czyli pojazdy powyżej 12 t dmc. Każdy z tych pojazdów jest klasyfikowany według łącznej dopuszczalnej masy całkowitej, czyli bierze się tutaj pod uwagę również dmc przyczepy/naczepy. Opłaty są zróżnicowane i zależą od klasy pojazdu oraz od okresu ważności winiety. Jednodniowe kosztują 3 375 HUF, tygodniowe od 2 975 do 15 875 HUF (tygodniowe winiety są ważne 10 dni), miesięczne od 13 970 do 25 785 HUF. Przewidziane są również winiety roczne, ale ze względu na to, że Węgry planują wprowadzenie elektronicznego poboru myta, zależnego od przejechanych kilometrów, wstrzymano ich sprzedaż. Nowa opłata ma wejść w życie od 1 lipca 2013 roku. Na razie nie są publikowane dane dotyczących wysokości stawek, ale można się spodziewać, że będzie drożej niż jest to obecnie. Zgodnie z informacjami od węgierskiej administracji drogowej wiosną 2013 roku planuje się zakończenie etapu realizacji zleconych kontraktów na budowę systemu. Testy systemu miały zacząć się w maju 2013 r., a 1 czerwca system miał być już gotowy. Do 1 lipca 2013 r. obowiązuje jednak stary system winietowy, a elektroniczny prawdopodobnie się opóźni. Kary za przejazd pojazdem bez wykupionej opłaty to przedział od 13 750 HUF do 73 750 HUF, o ile opłaci się ją w ciągu 15 dni, jeśli przekroczy się ten termin, kwota kary wzrasta pięciokrotnie.

Bolączką przewoźników są także węgierskie zakazu ruchu dla samochodów ciężarowych o dmc większym niż 7,5 t.

Obowiązują one na całej sieci dróg i autostrad. W okresie letnim są wprowadzane od 1 lipca do 31 sierpnia w soboty od 15.00 do 22.00, a w niedziele oraz w przeddzień święta państwowego od godz. 22.00 przez całą dobę. Natomiast poza okresem letnim zakazy trwają tylko od godz. 22.00 w przeddzień święta państwowego i niedzieli do godz. 22.00 w święto państwowe i niedzielę. Wyjątkiem od tej reguły jest czas między 4 listopada a 1 marca - wtedy pojazdy bardziej ekologiczne, czyli Euro 3 i wyżej będące w ruchu międzynarodowym, nie muszą się stosować do tych ograniczeń. Oczywiście przewidziane też są inne wyłączenia, między innymi dla transportu kombinowanego, pojazdów przewożących żywe zwierzęta, świeże lub głęboko zamrożone produkty mięsne, szybko psujące się towary. Dodatkowym ograniczeniem jest „całkowity" zakaz ruchu dla wszystkich samochodów ciężarowych powyżej 7,5 t dmc w dni wymienione powyżej w okresie letnim na wyszczególnionej liście dróg, które znajdują się na głównych szlakach komunikacyjnych kraju. Jedyną możliwość poruszania się w tym czasie daje posiadanie specjalnego zezwolenia węgierskiej administracji drogowej. Na autostradach i drogach ekspresowych, które składają się z dróg dwujezdniowych o dwóch pasach w jednym kierunku, samochody ciężarowe obowiązują codziennie zakazy wyprzedzania od 6.00 do 22.00. Na Węgrzech zdarzają się również kontrole posiadania w pojeździe dodatkowego wyposażenia. W samochodzie ciężarowym o dmc powyżej 12 t przewożącym ładunki niepodlegające pod przepisy ADR, zgodnie z tamtejszym prawem, powinny znajdować się dwie gaśnice o łącznej pojemności 12 kg środka gaśniczego. Sprawdzany jest również w pojeździe dokument potwierdzający tytuł prawny do użytkowania pojazdu, o ile w dowodzie rejestracyjnym przewoźnik nie jest wymieniony jako właściciel lub posiadacz pojazdu. W takim przypadku kierowca wykonujący przewóz powinien mieć umowę leasingu przetłumaczoną na język węgierski, ewentualnie na język angielski lub wyciąg z umowy leasingu zawierający nazwę (nazwisko) wynajmującego, najemcy, datę i okres obowiązywania umowy oraz oznaczenie pojazdu.

Mierzenie i ważenie samochodów ciężarowych to stały element wpisany w skrupulatne działania tamtejszych służb kontrolnych. Pojazdy mogą być ważone na granicach wewnątrzunijnych przy wjeździe na Węgry. Natomiast przy wyjeździe z Węgier na granicach z Chorwacją, Serbią, Rumunią, Ukrainą zasadą jest, że każdy przejeżdżający pojazd musi być obowiązkowo w tym zakresie skontrolowany. Bywają przypadki, że w czasie tranzytowania Węgier wyniki tych dwóch pomiarów różnią się od siebie. Administracja drogowa tłumaczy to tym, że nie na wszystkich granicach znajdują się wagi statyczne, które dają najdokładniejszy wynik pomiaru i podaje, że można to „kompensować" większą tolerancją pomiaru. Dla własnego bezpieczeństwa dobrze jest zważyć pojazd przy wjeździe na Węgry, a kierowca powinien mieć przy sobie wydruk z tego pierwszego ważenia.

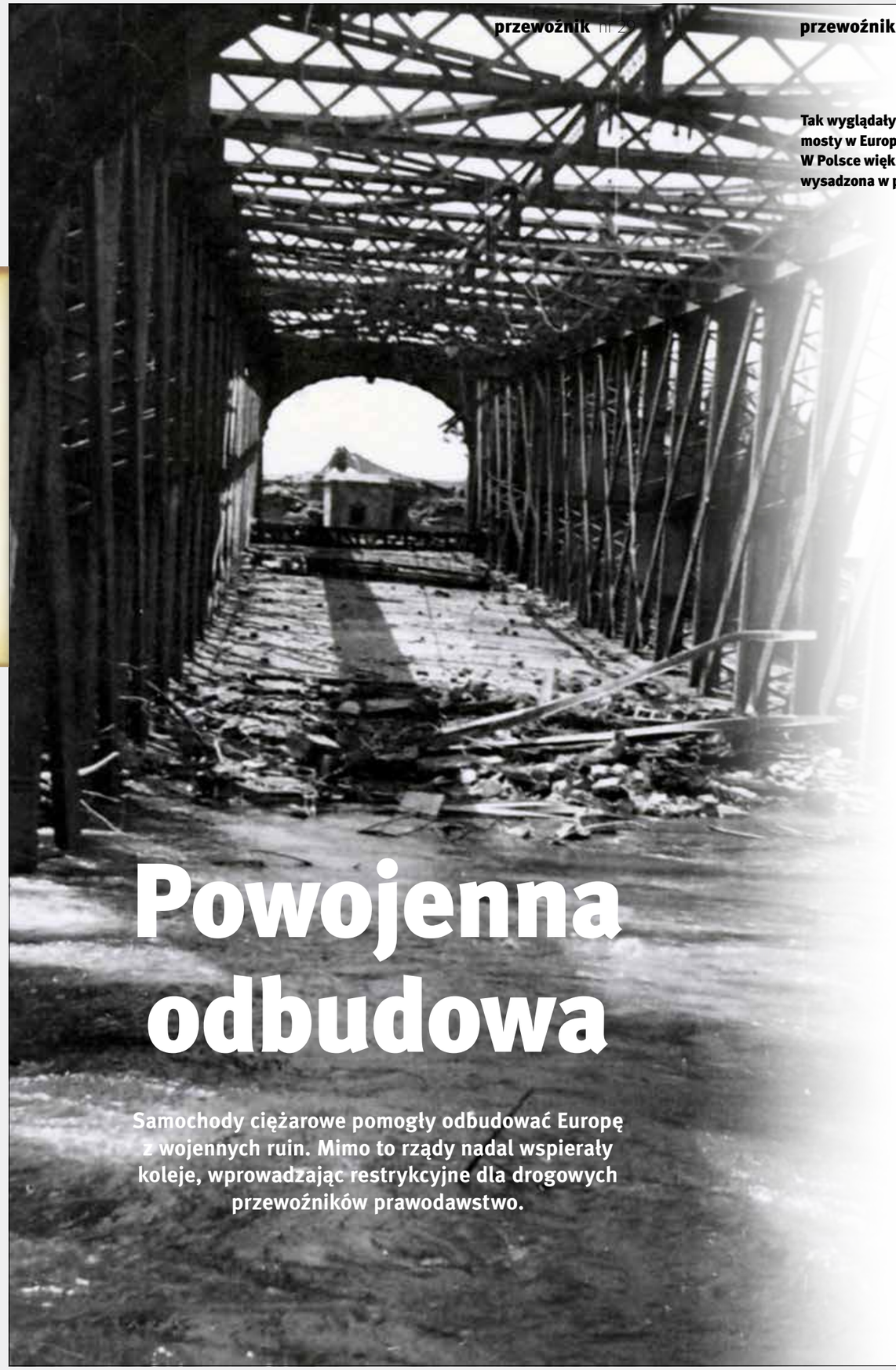
Węgierskie służby kontrolne są również bardzo dokładne w sprawdzaniu okresów prowadzenia i odpoczynku kierowców. Choć zasady dla wszystkich kierowców są takie same w całej Unii Europejskiej, także tych wykonujących przewozy na podstawie umowy AETR, to przewoźnicy informują, że mieli duże wątpliwości co do słuszności nakładanych kar. Droga przez mękę to również złożenie odwołania, gdyż procedury administracyjne przewidują konieczność wniesienia specjalnej opłaty, której generalnie nie należy uiszczać przelewem. Natomiast korespondencja musi odbywać się oczywiście w języku urzędowym – węgierskim.

Pojawiają się również informacje, że na Węgrzech uaktywniły się grupy przestępcze, które podszywając się pod legalnych przewoźników węgierskich, wyłudzają lub kradną towary. Takie przypadki i ich konsekwencje znają także polscy przewoźnicy. Trzeba bardzo uważnie sprawdzać dokumenty i weryfikować je w urzędach i firmach ubezpieczeniowych, aby nie paść ofiarą przestępstwa.

Bez względu na ryzyko kradzieży ładunku polscy przewoźnicy nazbyt często narażeni są na rygorystyczne kontrole. Z postulatem ich złagodzenia ZMPD występowało już od kilku lat. Najlepszym doraźnym rozwiązaniem byłoby umożliwienie spotkania Polsko-Węgierskiej Komisji Mieszanej ds. drogowych przewozów międzynarodowych, ale z informacji, które do nas docierają,, na razie takie posiedzenie nie może dojść do skutku. Zalecamy zatem, aby szczegółowo zapoznawać się z możliwościami i zagrożeniami w wykonywaniu przewozów na Węgry, polecamy również korzystanie z informacji publikowanych na portalu www.zmpd.pl.

przewoźnik nr 29

retro



Powojenna odbudowa

Samochody ciężarowe pomogły odbudować Europę z wojennych ruin. Mimo to rządy nadal wspierały koleje, wprowadzając restrykcyjne dla drogowych przewoźników prawodawstwo.

Tak wyglądały zniszczone mosty w Europie Zachodniej. W Polsce większość była wysadzona w powietrze.

Wzdłuż dróg rozwijały się stacje paliw z restauracjami dla kierowców ciężarówek.

Robert Przybylski

Zaraz po wojnie wszystkiego brakowało, większość rzeczy nadal było racjonowanych, jednak panowała powszechna ulga. Dokładnie pamiętam radość, z jaką przyjęliśmy zniesienie zaciemnienia i zdejmowaliśmy osłony z reflektorów ciężarówek – wspominał właściciel małej brytyjskiej firmy przewozowej Peter May. – Przystąpiliśmy do wymiany zużytego taboru. Już w 1945 roku pozbyliśmy się najstarszej wywrotki z ręcznym podnoszeniem skrzyni, zastąpionej przez Bedforda z platformą. Ponieważ za każdy samochód musieliśmy zapłacić w całości przy odbiorze gotówką, bo nikt nie udzielał kredytu ani leasingu, więc samochód najpierw musiał się spłacić, co trwało rok. Gdy stawaliśmy na nogi, kupowaliśmy kolejną ciężarówkę. Cztery 2-tonowe samochody wymieniliśmy na cztery 5-tonowe. I w ten sposób nasze możliwości przewozowe wzrosły z ośmiu do 20 ton – wyliczał z dumą May. - Samochody o ładowności pięciu ton stały się standardem wśród małych operatorów. Na dodatek zawsze jeździliśmy przeładowani i 5-tonówka wiozła 7 ton. Nieustannie inwestowaliśmy w tabor i zawsze brakowało kapitału obrotowego – przyznawał przedsiębiorca.

Technika umożliwiała bezpieczne zwiększenie ładowności samochodów, jednak politycy byli temu przeciwni, uważając, że cięższe i większe samochody zniszczą drogi. Ostatecznie rząd dopuścił stosowanie opon o szerokości 11 oraz 9 cali, które szybko wyparły poprzednio używane opony o szerokości o cal lub dwa mniejszej. Zmiana była rekomendowana już w 1937 roku, ale w niektórych wypadkach szersze opony zwiększały wymiary pojazdu, przekraczając dopuszczalną szerokość, w innych zmuszały do wzmocnienia podwozia. Maksymalna szerokość pojazdów zwiększona została z 7 stóp i 6 cali do 8 stóp (244 cm). Jednak kompletną rewolucję przyniósł rząd Partii Pracy.

Wybory w 1945 roku wygrali Laburzyści i zdecydowali, że w 1947 roku znacjonalizują transport. Przejęciu podlegały przedsiębiorstwa kolejo-

Jeszcze na początku lat 50. powszechnie używano koni pociągowych, jak widać na zdjęciu z 1950 roku z portu w Genui.

Lekki transport był zawsze wysoko rozwinięty we Francji. Na zdjęciu furgon Renault o ładowności jednej tony.

we oraz te samochodowe, których ponad połowa przychodów w 1946 roku pochodziła z ruchu dalekobieżnego. Za ruch dalekobieżny uważane były przejazdy w promieniu do 25 mil lub wyjazdy na dystansie ponad 40 mil od bazy.

– Nasza firma mogła zostać przejęta, bo dwie nasze ciężarówki miały licencję na transport do 150 mil. Możliwość utraty połowy przedsiębiorstwa była poważnym zmartwieniem. Co gorsza niektórzy nie mogli przed tym nieszczęściem uciec, jak np. Harry Ratcliffe z Guildford. Ta rodzinna firma prowadzona przez rówieśników moich rodziców miała 10 licencji A i specjalizowała się w dalekodystansowym transporcie. Harry prowadził firmę z żoną i był bardzo dumny ze swojej pracy – przypominał Peter May.

Przewoźnicy nie poddawali się i próbowali walczyć z politykami i ich nieprzemyślanymi posunięciami. Na przełomie 1944 i 1945 roku powstała Road Haulage Association (RHA) z połączenia Long Distance Road Haulage Committee of Enquiry z 1930 roku, Short Distance Road Haulage Association z 1931 roku, Association of Road Operators z 1935 roku, the National Conference of Parcel Carriers z 1937 roku i Standing Joint Committee z 1939 roku. Nowa organizacja przewoźników oraz Freight Transport Association (FTA), reprezentująca spedytorów, miały pełne ręce roboty walcząc z propozycją upaństwowienia firm transportowych. Zabiegi okazały się jednak nieskuteczne.

W 1947 roku przedsiębiorstwo Harry'ego Ratcliffe, podobnie jak setki innych firm, zostało w całości przejęte, łącznie z warsztatami i bazą, przez państwo. Budżet wypłacił mu odszkodowanie znacznie poniżej rzeczywistej wartości przedsiębiorstwa. Duże firmy walczyły o wysokość odszkodowania, jednak mali operatorzy nie mieli tego przywileju. W taki właśnie sposób powstało przedsiębiorstwo państwowe British Road Services (BRS). Wykonywało ono usługi przewozowe dla państwowego operatora nazwanego British Transport Commission (BTC). May zauważył, że nie wszyscy byli nieszczęśliwi z powodu nacjonalizacji. Jeden z przewoźników miał 6 ciężarówek pracujących dla jednego klienta. Nie miał bazy i samochody parkował gdzie popadło. Sprzedał flotę, a sobie załatwił etat dyspozytora w lokalnym oddziale BRS. Inny był w sędziwym wieku, sprzedał pół tuzina ciężarówek BRS łącznie z siedzibą i z tego kapitału żył. Na dodatek syna "wkręcił" do BRS jako zarządzającego ruchem.

Ci z przewoźników, którzy zostali niezależni, nie mieli szans na rozwinięcie przedsiębiorstwa. W 1950 roku rząd ograniczył promień działania niezależnych przewoźników do 25 mil. Wykupione przez państwo przedsiębiorstwa przewozowe zostały skupione pod rządami British Transport Commission (BTC) w silną i uprzywilejowaną grupę, która wykonywała niemal całe przewozy dalekodystansowe. W 1949 roku ceny przewozów wzrosły o 16,75 procent, ale cała grupa poniosła stratę 40 mln funtów. Mimo to BTC rosła i w 1951 roku liczyła 40 tys. samochodów rozlokowanych w tysiącu baz i zatrudniała 75 tys. osób. Grupa korzystała m.in. z magazynów kolejowych, ale pomimo rozrośniętej struktury usług, ich jakość w stosunku do przewoźników prywatnych nie wzrosła.

Kolejne wybory wygrali konserwatyści i w 1953 roku rozpoczęli prywatyzację przewozów drogowych. Samochody państwowe zostały wystawione na sprzedaż. Żeby zachęcić przedsiębiorców do kupna, każdy były pojazd BRS miał licencję A, uprawniającą do jazdy po całym kraju. Peter May kupił zniszczony ciągnik siodłowy Bedforda z naczepą o ładowności 10 ton. Samochód miał hydrauliczne hamulce na 4 koła, zaś naczepa tylko mechaniczne, więc możliwości jazdy z pełnym ładunkiem były wątpliwe, liczyła się jednak licencja.

Transport drogowy w Niemczech był licencjonowany, aby zapobiec zrujnowaniu kolei. Każda ciężarówka musiała mieć na drzwiach wymalowane informacje o wykupionej licencji.

W zamożnej Szwecji ciężarówki odbierały mleko z gospodarstw wiejskich.

– Chociaż ciągle doskwierał nam brak gotówki, wykupiliśmy także akcje trzech firm przewozowych i w 1955 roku mieliśmy już 15 samochodów o łącznej ładowności 98 ton – podliczał May.

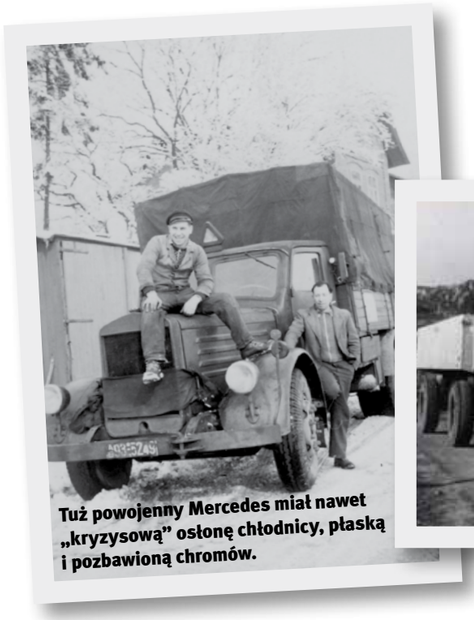
Państwo powoli wycofywało się z przynoszącej szkody całej gospodarce restrykcyjnej polityki wobec przewoźników samochodowych. Limit 25 mil został zniesiony na koniec 1954 roku, a podatek od samochodów ciężarowych wprowadzony był w tym samym czasie. Doprowadził on jednak do znacznego powiększenia deficytu BCT i został zniesiony w 1956 roku. BTC sprzedało stopniowo swoją flotę i tak po kilku latach BRS przestało istnieć.

Administracja trzyma rękę na pulsie

Na europejskim kontynencie rządy sprzyjały przewoźnikom samochodowym, ponieważ zniszczone koleje nie mogły zaspokoić wielkich potrzeb transportowych. Z samochodami zresztą było niewiele lepiej. Niemcy pozabierali z okupowanych krajów tabor samochodowy, a przemysł podbitych państw zostawili zniszczony i bez zapasów. Amerykanie z misji pomocy ekonomicznej w Europie Zachodniej wspominali, że najgorzej wyglądała gospodarka francuska. Brakowało surowców, pieniędzy i fachowców. We Francji już w sierpniu 1945 roku nowe ciężarówki podrożały o 450 proc. w stosunku do cen przedwojennych. Renault produkował 50 ciężarówek dziennie, Citroen 55 i 25 aut osobowych, Peugeot był zniszczony. Samochody były reglamentowane i przydzielane tylko najbardziej potrzebującym.

Gdy tylko sytuacja nieco ustabilizowała się, rząd powrócił do polityki ochrony kolei, jako swojej największej transportowej inwestycji. Dekret z 5 lipca 1949 roku, który wszedł w życie 14 listopada 1949 roku, regulował zasady konkurencji pomiędzy kolejami i publicznymi przewoźnikami drogowymi. Dokument nie budził zastrzeżeń Federation Nationale des Transports Routiers (FNTR). Prawo ogólnie mówiło o zaspokojeniu potrzeb społeczeństwa przy pomocy najtańszej oferty. Jednak w życiu zasady „koordynacji" okazały się bardzo restrykcyjne dla przewoźników drogowych. Przewoźnicy na wynajem mogli działać pod warunkiem wpisania do rejestru i mieli przydzieloną określoną ładowność. Wielkość tonażu zależała od zasięgu operacji. Przewoźnicy mogli otrzymać licencję na działalność ogólnokrajową, departamentalną (promień działania do 150 km od miasta, w którym przedsiębiorstwo było zarejestrowane) lub poruszanie się w strefie przewozowej, która łączyła departamenty i promień działania sięgał 40 km. Można było wynajmować jedynie rejestrowane samochody i to w tonażu przewidzianym przez administrację.

Dekret z listopada w najlepszym razie sankcjonował sytuację z 1949 roku i stwarzał mgliste nadzieje na zwiększenie limitu tonażu pod warunkiem że „było to podyktowane wymaganiami ekonomicznymi". Dekret przewidywał także wprowadzenie obowiązkowego systemu opłat drogowych. Mimo pojawiających się restrykcji, na francuskich drogach krajowych robiło się coraz tłoczniej. Według przeprowadzonych w 1950 roku badań w departamencie Cher, ruch na drodze krajowej nr 140 sięgał od 49 (w Levet, na granicy departamentu) do 248 ciężarówek na dobę na odcinku La Chapelle-d'Angillon a Burges. Na dwóch pozostałych odcinkach ruch ciężarówek wynosił 139 i 159. Na tych samych odcinkach ruch aut osobowych był 3 razy większy od ciężarówek, zaś auto-



Tuż powojenny Mercedes miał nawet „kryzysową" osłonę chłodnicy, płaską i pozbawioną chromów.

Kupno takiego Bussinga tuż po wojnie było dużym osiągnięciem. Niemiecka gospodarka mimo pierwotnych ograniczeń szybko się rozwijała, korzystając z funduszy Planu Marshalla oraz pieniędzy zgromadzonych podczas wojny na szwajcarskich kontach.

busów naliczono do pięciu razy mniej. Cały czas trafiały się pojazdy konne: od 2 na najmniej uczęszczanym przez auta odcinku, do 11 na najbardziej zatłoczonym.

Przedsiębiorstwa przewozowe były nierównomiernie rozmieszczone na terenie kraju. Liczba firm przewozu drogowego sięgała 15 na 10 tys. mieszkańców w departamencie Aveyron, gdy w Loire-Inferiere tylko 2, zaś w Bouches-du-Rhone i Nord po 3. W liczbach bezwzględnych w Aveyron było 501 przedsiębiorstw, w Nord 694, w Bouches-du-Rhone 482, w Lozere 112, w Basses-Alpes 85, a w Hautes Alpes 87.

Nieco później od Francji, bo w 1954 roku, holenderski rząd wprowadził ograniczenia w rozwoju przedsiębiorstw transportu samochodowego. Każdy podmiot, który chciał rozpocząć przewozy, musiał spełniać trzy kryteria jakościowe: wykazać się kompetencjami, znajomością zasad bezpieczeństwa i zabezpieczeniem finansowym. Administracja kraju postawiła także dwa kryteria ilościowe: zabezpieczenie w odpowiednią ilość towaru do przewozu oraz minimalną marżę. Jeżeli przedsiębiorca spełniał powyższe warunki dostawał tymczasową licencję na dwa lata, która była wymieniana na stałą licencję, o ile wszystkie warunki nadal były spełnione. Autoryzacja była wydawana na określoną liczbę samochodów i każdorazowe zwiększenie floty wymagało powtórnego przejścia całej procedury.

Mocarstwa centralne

Wojna kosztowała także agresorów. We Włoszech tuż po wojnie 7 tys. km dróg było zniszczonych, podobnie jak 60 procent lokomotyw i połowa wagonów. Natomiast sporo samochodów zostawiły wojska alianckie. Transport drogowy szybko rósł na znaczeniu, bo pozwolił sprawnie połączyć północ z południem kraju. Dostęp do zawodu był otwarty dla każdego.

Koleje rozpoczęły walkę z konkurencją, powodując w 1947 roku przywrócenie prawa z 1935 roku, ograniczającego tonaż przewozów samochodowych. Wielkość limitów rząd ustalił przy pomocy kurendy i dekretów. Za ich przekroczenie nie groziły jednak żadne sankcje. Państwo okazjonalnie zgadzało się na założenie nowych przedsiębiorstw przewozowych na zasadzie indywidualnej, bez żadnego całościowego planu. W ramach wyjątków firmy zakładali weterani wojenni, przesiedleńcy z Libii, synowie wdów, rolnicy, itp. Pozwolenia wydawano na konkretny samochód, co pętało rozwój przedsiębiorstw, a państwo kontrolowało cały transport.

Warunki pracy przewoźników były złe – pracowali po 14-15 godzin dziennie przez 6 dni w tygodniu, systematycznie przeładowując swoje samochody. Szefowie firm byli marnie wyszkoleni i nie znali swoich obowiązków oraz zakresu odpowiedzialności. Spedytorzy kalkulowali ceny przewozu bez uwzględnienia kosztów działalności przewoźnika. Rząd starał się je zmniejszyć i w tym czasie cena oleju napędowego we Włoszech była najniższa w całej Europie.

W trzech strefach okupacyjnych armii zachodnich (amerykańskiej, brytyjskiej i francuskiej) Niemiec sytuacja gospodarcza była stosunkowo dobra – do rozruchu przemysłu wystarczyło nieco kapitału. Wkrótce dostarczyli go Amerykanie w postaci Planu Marshalla, który umożliwił poprawę sytuacji także w pozostałych państwach Europy Zachodniej.

W Niemczech tuż po wojnie popyt na usługi transportowe był wyraźnie większy niż w czasie wojny. Szczególnie szybko rosło zapotrzebowanie na transport dalekodystansowy, który w roku obrachunkowym 1945/46 zapewnił małej firmie Thomasa Dachsera 42,5 proc. wpływów, gdy transport lokalny tylko 13,7 proc. Resztę firma zatrudniająca 28 osób zarobiła obsługując koleje. Popyt na transport utrzymywał się przez kolejne lata. Do końca 1948 roku obroty firmy wzrosły ponad dwukrotnie do 1,2 mln marek, a marża na sprzedaży przekraczała 10 proc. Zatrudnienie wzrosło do 64 osób. Co ciekawe, niemal nie zwiększyła się liczba ciężarówek, gdyż nadal trudno je było kupić. Produkcja była limitowana przez władze okupacyjne, nie było także importu.

Nawet w Niemczech brakowało autostrad i zimą drogi stawały się nieprzejezdne.

Po wojnie przewoźników drogowych obowiązywały ustawy z 1936 roku, narzucające ograniczenia stawek i chroniące interesy kolei. Z planów liberalizacji przewozów drogowych snutych przez NSDAP nic nie wyszło. Natomiast urzędowe stawki dawno zdewaluowały się i nie pokrywały nawet kosztów. Dopiero po reformie walutowej 20 lipca 1948 roku, tabela RKT (taryfa dla przewozów samochodowych) stała się podstawą dla kalkulacji cen usług przewozowych. Taryfa RKT zaczęła obowiązywać od 12 sierpnia 1948 roku i podniosła stawki o 40 proc.

W latach 1946-1947 niemieccy przewoźnicy zorganizowali się w AGF (Zrzeszenie dalekodystansowych przewoźników). Rząd zaplanował uporządkowanie transportu i w dyskusjach pomiędzy administracją niemiecką, władzami okupacyjnymi i AGF wszyscy doszli do porozumienia, że należy przywrócić stan prawny z 1936 roku. W rezultacie Ustawa z 17 października 1952 roku przywracała limity i urzędowe ceny wzorowane na kolejowych. Ceny podane w GueKG (Gueterkraftgesetz, czyli Prawo o transporcie) musiały być kontrolowane. W tym celu rząd powołał BAG (Biuro ds. dalekodystansowego transportu), które kontrolowało faktury przewozowe, dokonywało kontroli na drogach, a także w siedzibie przedsiębiorstw. Ono też wydawało autoryzacje w zależności od typu samochodu, których liczba zależała od wielkości gospodarki i rosła razem z nią. Po wejściu w życie Ustawy o transporcie drogowym w październiku 1952 roku, rząd wprowadził limit 12 594 zezwoleń, rozdzielonych pomiędzy landy. Koncesje określały, w jakiej odległości od bazy mogą poruszać się samochody. Za transport lokalny uznano przewozy w promieniu do 50 km, odrębne koncesje (w kolorze niebieskim) zezwalały na przewozy do 100 km. Rząd wprowadził także zezwolenia (w kolorze czerwonym) na transport na odległość ponad 150 km.

Koleje, które miały duży wpływ na federalną politykę transportową, spowodowały wprowadzenie utrudnień dla przewoźników drogowych. Od 1954 roku pojawiły się podatki od samochodów ciężarowych, skierowane na utrzymanie kolei, techniczne restrykcje wymiarów samochodów, prawo zwalczające zatłoczenie na drogach, które zakazało ciężarówkom jazdy w niedziele, doprowadziły także do wprowadzenia tachografów.

Żadne ograniczenia nie były jednak w stanie spowolnić rozwoju tak potrzebnego gospodarce transportu drogowego. Przez całą dekadę lat 50. średnia wzrostu ilości ładunków przewożonych samochodami dochodziła do 10 proc. a w 1951 roku zbliżyła się nawet do 20 proc. Według danych BGL w 1952 roku ciężarówki przejechały 8,7 mld km (osobówki 18,2 mld), zaś w 1956 roku - 13,7, gdy osobówki 73,4. Autobusy zwiększyły przebiegi z 0,6 do 1,0 mld km. Mimo rozwoju transportu drogowego, udział ciężarówek w ruchu drogowym w tym okresie zmalał z 21,4 do 18,7 proc, zaś osobówek wzrósł z 44,7 proc. do 48,2 proc. W 1950 roku ciężarówki w Niemczech przewiozły 407,9 mln ton, koleje 208,8 mln ton. Sześć lat później na ciężarówki przypadło 896,4 mln ton, na koleje 282,3 mln ton. Żegluga śródlądowa zwiększyła przewozy z 71,9 do 135,9 mln ton.

poradnik

Czego Jaś się nie nauczył...

Czy warto wydać pieniądze na szkolenie swoich kierowców, aby później oczekiwać od nich poprawy wyników zużycia paliwa?

Klaudiusz Madeja

Na pewno tak. Istnieje wiele przykładów na to, że pracownicy firm transportowych mają stare nawyki w zakresie techniki prowadzenia pojazdu. Mało tego, są pewni siebie i przekonani o swoim doświadczeniu i znakomitych umiejętnościach w tej dziedzinie. Tymczasem już pierwsza jazda testowa pod okiem trenera wykazuje poważne niedociągnięcia.

Jeśli taki „dobry kierowca" trafi pod skrzydła fachowego instruktora, jest w stanie zrozumieć i przyswoić sobie przynajmniej kilka podstawowych reguł ekonomicznej jazdy. Ich stosowanie pozwala zaoszczędzić nawet kilka litrów paliwa na 100 km. Łatwo policzyć, ile można zarobić w ciągu miesiąca lub roku.

Na początku bywa tak, że kierowcy popełniają elementarne błędy – dzieli się swoimi doświadczeniami Andrzej Łabędzki – doświadczony kierowca, instruktor, a także były mistrz Polski kierowców autobusów. Ze swojej wieloletniej praktyki wyciąga następujący wniosek: Przede wszystkim trzeba zmienić mentalność polskich kierowców. Oni mają „swoje normy". Boją się, że jak zaoszczędzą paliwo, to im szef normy zaostrzy. A później z powodu pogody, korków lub innych okoliczności ich wóz spali więcej i mają problem. Stąd istotne są działania po obu stronach. Właściciel przedsiębiorstwa także powinien uczestniczyć aktywnie w procesie obniżania kosztów i podchodzić do problemu rozsądnie.

Jednak doświadczenie pokazuje, że aby efekt był długofalowy, muszą zostać spełnione dodatkowe warunki. Kierowcę trzeba uświadomić o znaczeniu oszczędności kosztów w firmie. Efekty jego ekonomicznej jazdy mogą zostać również nagrodzone. Niektórzy przewoźnicy stosują premie lub organizują współzawodnictwo wśród swoich pracowników. Jeden lub trzech, którzy uzyskują najlepsze wyniki w niskim zużyciu paliwa, otrzymują nagrody rzeczowe. Może to być np. atrakcyjny wyjazd zagraniczny dla dwóch osób.

Aby jednak mieć dokładny przegląd sytuacji, konieczny jest elektroniczny system monitorowania floty. Dostępnych na rynku rozwiązań jest sporo, podobnie jak opcji, które oferują. Wśród nich jest też dokładne sprawdzanie sposobu jazdy kierowcy i uzyskanych przez niego wyników zużycia paliwa. Szef ma wówczas możliwość oceny postępów swoich kierowców. Dokładne dane umożliwiają kontrolę poszczególnych przejechanych odcinków. Pozwala to w połączeniu z grafikiem sprawdzić, w jakich warunkach jechał dany kierowca konkretną trasą. Jeśli np. była górzysta droga, wiadomo, że zużycie będzie większe.

przewoźnik nr 29

- Aby uzyskać dobre rezultaty szkolenia kierowców pod kątem ekonomicznej jazdy na dłuższą metę, niezbędne jest późniejsze dokładne monitorowanie ich wyników. Z reguły dobrze tuż po kursie, bo później umykają zdobyte umiejętności i zapał do ekonomicznej jazdy – mówi Daniel Żórawski z firmy Transics, operatora systemu monitorowania flot. Potwierdzają to także trenerzy prowadzący takie szkolenia: Po jakimś czasie koncentracja kierowców na sposobie swojej jazdy spada. To zbyt krótki okres, aby nabyte umiejętności stały się nawykami – mówi jeden z nich. Dlatego znaczenie ma obserwacja i przypominanie pracownikom o konieczności jazdy z myślą o możliwie najniższym zużyciu paliwa. Oczywiście po jakimś czasie szkolenia można powtórzyć. Oferują je m.in. producenci pojazdów, dlatego warto próbować przy wymianie floty wynegocjować u nich w ramach bonusu szkolenia dla swoich kierowców lub przynajmniej części z nich, aby zdobytą wiedzę mogli przekazać innym.

Program ECOeffekt

Obniżenie zużycia paliwa ma także wymiar ogólnospołeczny. Wiąże się przecież ze zmniejszeniem emisji CO^2. Dlatego m.in. od początku roku ruszył przy wsparciu Komisji Europejskiej program ECOeffect. Jest to projekt certyfikowany przez Akademię IRU (Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego). Ma za cel nie tylko poszerzenie wiedzy o ekologicznej jeździe, ale także propagowanie wśród nich zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego. Program został przygotowany specjalnie dla sektorów transportu drogowego w Czechach, Polsce i Rumunii. Korzyść ma nie tylko pracodawca, lecz także kierowca pokonujący długie trasy. Chcemy go chronić, zapewnić mu lepsze warunki pracy - podkreśla dyrektor ds. Szkolenia Akademii IRU Patrick Philipp.

ECOeffect został przygotowany w oparciu o badania potrzeb rynku. Ma na celu przygotowanie ośrodków szkoleniowych do przeprowadzania wysokiej jakości szkoleń ekojazdy. Ponadto służy promowaniu pomysłu włączenia zagadnień ekonomicznej jazdy do kursu kwalifikacji wstępnej kierowcy zawodowego oraz certyfikacji. Według planów 80 przeszkolonych instruktorów wyszkoli ok. 2,5 tys. kierowców. Szkolenia są prowadzone w modułach jedno- i trzydniowych dla trenerów i jednodniowym dla kierowców. Firmy będą mogły później korzystać z dedykowanej strony internetowej do zbierania i raportowania danych o wynikach jazdy.

> Przede wszystkim trzeba zmienić mentalność polskich kierowców. Oni mają „swoje normy". Boją się, że jak zaoszczędzą paliwo, to im szef normy zaostrzy. A później, kiedy z różnych powodów ich wóz spali więcej, będą mieli problem.

Z dotychczasowych doświadczeń wynika, że szkolenia dają 13 % ograniczenia zużycia paliwa przy jednoczesnym zwiększeniu prędkości o 3 %. Na pierwszy rzut oka te dane są sprzeczne. Ale to możliwe: szybciej, a jednocześnie bezpieczniej i oszczędniej. Wyniki długofalowe dla Polski od czasu wdrożenia szkolenia wskazują na 8-procentowe ograniczenie zużycia paliwa i 2 200 euro oszczędności rocznie na jednego kierowcę. Widać więc, że firma, która pierwszy raz kieruje swoich kierowców na szkolenie, może dość szybko liczyć na zwrot tej inwestycji. Jednym z mierników może być porównanie wyników jazdy osób przeszkolonych z nieprzeszkolonymi. Warto też zauważyć, że odpowiednio wyuczony kierowca jedzie spokojniej i bezpieczniej. Jedną z podstawowych reguł ekojazdy jest przewidywanie wydarzeń na drodze, m.in. dzięki temu kierowca nie wykonuje gwałtownych manewrów.

Według różnych danych wydatki na paliwo w firmie transportowej stanowią do 40 % wszystkich kosztów. Jest więc o co walczyć. Istotne jest, aby szkolenie kierowców nie było jednorazowym incydentem, lecz przemyślanym działaniem długofalowym, obejmującym nie tylko samo przekazanie wiedzy, lecz także odpowiednie wyjaśnienie i umotywowanie pracowników, a później monitorowanie bieżącej sytuacji i właściwa jej ocena.

tekst sponsorowany

TEAM MARIUSZ PUDZIANOWSKI

Firma logistyczna z siedzibą w Białej Rawskiej zajmuje się transportem długodystansowym, a jej flota składa się z kilkunastu pojazdów. Realizuje przewozy całopojazdowe zarówno krajowe, jak i międzynarodowe. Od listopada 2012 jej oficjalnym partnerem jest Mercedes-Benz.
www.transport.pudzian.pl

Początek wyjątkowej współpracy
Mariusz Pudzianowski z przedstawicielami Mercedes-Benz Polska (dyrektorem sprzedaży samochodów ciężarowych Sławomirem Kwiatkowskim i Tomaszem Ciesielskim, senior product managerem) oraz szefem sprzedaży Diesel Truck Wojciechem Milejem.

„Pudzian” i Actros – mocny Team

Mariusz „Pudzian” Pudzianowski rozpoczął współpracę z Mercedesem. Jego firma, Team Mariusz Pudzianowski wzbogaciła swoją flotę o specjalnie skonfigurowanego nowego Actrosa

„ TO BĘDZIE FLAGOWY SAMOCHÓD W MOJEJ FLOCIE. OCZYWIŚCIE NIE TYLKO WYGLĄD SIĘ LICZY, ALE ZNAM ZALETY ACTROSA, TAKIE JAK NISKIE SPALANIE, WIĘC JESTEM SPOKOJNY”

FLOTA___O Mariuszu „Pudzianie” Pudzianowskim – kilkukrotnym mistrzu World’s Strongest Man, a obecnie pięściarzu federacji KSW – słyszał chyba każdy. Mniej znane jest jego drugie oblicze: przedsiębiorcy z branży logistycznej. 29 listopada w siedzibie Autoryzowanego Dealera Mercedes-Benz, Diesel Truck w Strykowie „Pudzian” oficjalnie odebrał kluczyki do nowego Actrosa.

– Prywatnie już od dawna jeździłem Mercedesami i zawsze byłem z tego bardzo zadowolony. Dlatego teraz również w firmie zdecydowałem się na najlepszego wojownika w swojej kategorii – powiedział „Pudzian”, odbierając kluczyki do pojazdu od Sławomira Kwiatkowskiego, dyrektora sprzedaży samochodów ciężarowych Mercedes-Benz Polska. – To będzie flagowy pojazd w mojej flocie. Oczywiście nie tylko wygląd się liczy – auto ma przede wszystkim na siebie zarabiać. Znam jednak zalety Actrosa, takie jak choćby niskie spalanie, więc o stronę finansową jestem spokojny.

Ciągnik siodłowy nowy Actros, który właśnie rozpoczął pracę w firmie Pudzianowskiego, ma potężny 6-cylindrowy silnik pojemności 12,8 litra o mocy 510 KM z momentem obrotowym 1100 Nm. Komfort pracy kierowcy zapewnia kabina GigaSpace wysokości 2,5 metra i z płaską podłogą w wersji SoloStar Concept – posiadająca kącik sypialny wraz ze stolikiem i wygodnym fotelem.

Ale w przypadku tego szczególnego Actrosa praktyczne zastosowanie to nie wszystko. Ten samochód ma nie tylko spełniać wymogi, jakie stawia nowoczesny transport dalekobieżny, ale także odzwierciedlać charakter i zainteresowania właściciela. Dlatego polakierowany na pomarańczowy kolor ciągnik z naczepą przedstawiającą samego Pudzianowskiego wyposażony został m.in. w felgi aluminiowe, spojlery międzyosiowe, reflektory biksenonowe, oświetlenie LED oraz elementy chromowane (np. nakładki na śruby czy lusterka). Wizerunek mistrza ozdabia również kabinę pojazdu. Trudno o lepszą wizytówkę dla firmy transportowej. ■

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

Rozwiązania IT dla transportu

TimoCom

Po co przewoźnikom giełda transportowa?

Eliminuje puste przebiegi, umożliwia bezpośredni dostęp do ładunków w różnych krajach, otwiera drzwi do Europy. Trudno już dzisiaj znaleźć firmę, która nie wspomaga swojej działalności rozwiązaniami on-line. Jednak, aby robić to dobrze, należy odpowiedzieć na pytanie: kiedy i jak z nich korzystać? Poniżej przedstawione zostały najbardziej frapujące kwestie związane z „wynalazkiem", który w dużej mierze wpłynął na zmianę oblicza branży TSL – wiodącą w Europie giełdą transportową TC Truck&Cargo® stworzoną przez firmę TimoCom.

Giełda transportowa sprawdza się w przypadku każdego rodzaju przewoźnika. Z TC Truck&Cargo® korzystają zarówno jednoosobowe firmy, jak też średnie i duże przedsiębiorstwa. Najważniejsze jest to, by określić swoje oczekiwania. Jeśli danemu przewoźnikowi zależy na nieograniczonym dostępie do ofert z pierwszej ręki, jeśli chce współpracować tylko ze sprawdzonymi partnerami - to wspomniana giełda transportowa stanowi dla niego idealne rozwiązanie. Rozwiązanie, które daje szansę na maksymalizację zysków i minimalizację pustych przebiegów.

Dlaczego mi się to opłaca?

Bezpośredni kontakt z oferentem może być zachętą do podjęcia regularnej i zyskownej współpracy. Tutaj pole do wyboru jest ogromne. TC Truck&Cargo® używane jest bowiem przez 85 000 użytkowników z 44 krajów Europy. Ma to bezpośrednie przełożenie na ilość dostępnych w bazie ofert – zarówno frachtów, jak i wolnych przestrzeni ładunkowych. W sumie do dyspozycji użytkowników jest średnio do 300 000 propozycji każdego dnia.

Istotne jest, iż narzędzia TimoCom umożliwiają korzystanie ze zleceń transportowych oferowanych bezpośrednio przez zagraniczne firmy, co oznacza wyższe stawki za przewóz, a także krótsze terminy płatności. Przewoźnikowi, któremu podobają się te fakty, nie pozostaje nic innego, jak dołączyć do grona użytkowników przedstawianej giełdy transportowej, by przekonać się samemu o jej skuteczności.

Jak to uruchomić?

W celu pierwszego uruchomienia oprogramowania wystarczy wejść na stronę TimoCom (adres: www.timocom.pl) i wypełnić krótki formularz. W ten sposób wysłane zostanie odpowiednie zgłoszenie do

Sposób funkcjonowania TC Truck&Cargo®

TC Truck&Cargo® funkcjonuje jak wirtualna tablica ogłoszeń.

pracowników firmy, którzy przeprowadzą chętnych przez cały proces rejestracji oraz weryfikacji. Kontrola zgłaszających się podmiotów gospodarczych jest bardzo dokładna. Dostawca od ponad 15 lat buduje swoje doświadczenia w kwestii bezpieczeństwa. Zaowocowały one stworzeniem pakietu TimoCom Secure, który chroni interesy zarówno nowych użytkowników, jak i tych, którzy korzystają z oprogramowania od wielu lat. Poza tym do dyspozycji klientów są wykwalifikowani konsultanci, którzy udzielą kompleksowego instruktażu dotyczącego giełdy oraz odpowiedzą na wszelkie pojawiające się pytania.

Ile to kosztuje?

Pierwsze 4 tygodnie używania TC Truck&Cargo® są całkowicie bezpłatne. Jest to niezobowiązujący okres testowy, faza zapoznawania się z pełną wersją programu i jego możliwościami. Darmowe testowanie giełdy to dobra okazja do realnej oceny swojego potencjału biznesowego. Każdy przewoźnik może wtedy dokonać swoistego przeglądu rynku i włączyć się do gry poprzez wybór odpowiednich ofert oraz zamieszczanie swoich propozycji. Po 4 tygodniach, kiedy wie już jakie korzyści przyniosło mu użytkowanie platformy, następuje moment ustalenia zryczałtowanej stawki miesięcznej za dostęp do giełdy.

Jak i gdzie mogę z tego skorzystać?

Obok dostępu do intratnych ofert frachtów z całej Europy, software TimoCom pozwala firmom transportowym na ogłaszanie własnych przestrzeni ładunkowych. Oznacza to doskonały sposób na całkowitą eliminację, jakże kosztownych, pustych przebiegów. Możliwości takie mają nie tylko użytkownicy, którzy na co dzień z biura dysponują swoimi pojazdami, ale również ci, którzy sami wyjeżdżają w trasy. W każdej chwili, w dowolnym miejscu, choćby na trasie mogą oni za pomocą specjalnej infolinii TimoCom Assist telefonicznie zlecić konsultantowi znalezienie oferty dla siebie bądź zgłoszenie ich pojazdu do giełdy. Dzięki temu przewoźnicy użytkujący TC Truck&Cargo® nie muszą jeździć „na pusto".

Żeby wygrać - trzeba grać

Oczywistym jest, że właścicielom firm transportowych zależy na tym, aby zainwestowane przez nich pieniądze przynosiły zyski. Kluczem do sukcesu w przypadku użytkowania oprogramowania TimoCom jest przede wszystkim jego międzynarodowość, która sprawia, że tak niezwykle łatwy jest dostęp do frachtów z pierwszej ręki. Przewoźnicy znajdują odpowiednie oferty w całej Europie, a spedytorzy nie muszą już martwić się o szybkie zlokalizowanie pustych przestrzeni ładunkowych. Firmy muszą dbać jednak o to, by być jak najbardziej widoczne. Prawidłowe uzupełnienie profilu firmowego, wprowadzanie do programu ofert własnych, wolnych pojazdów oraz bieżące śledzenie nowo pojawiających się ładunków – to niezwykle ważne aktywności. Sprawiają one, że do konkretnych przedsiębiorstw korzystających z TC Truck&Cargo® można łatwiej dotrzeć w giełdowej, internetowej rzeczywistości. Trzeba bowiem pamiętać, iż program TimoCom jest narzędziem, z którego należy regularnie i umiejętnie korzystać, aby przynosił zamierzone efekty.

O TimoCom: Firma TimoCom Soft- und Hardware GmbH została założona w 1997r. 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 VIII

LUTZ ASSEKURANZ

Zazwyczaj reprezentowany jest pogląd, że odpowiedzialność przewoźnika uregulowna jest w rozdziale IV Konwencji CMR, obejmującym artykuły od 17 do 29. I to się zgadza, ale tylko do pewnego stopnia, bowiem w bardzo wielu innych artykułach Konwencji zamieszczone są postanowienia odnoszące się do kwestii odpowiedzialności, tak jak na przykład w art. 11. Jednakże w tym artykule znajdują się także uregulowania dotyczące odpowiedzialności nadawcy. Konkretnie chodzi tu o dokumenty i informacje.

Art. 11 Konwencji CMR brzmi:

1. W celu załatwienia formalności celnych lub innych, jakie należy wypełnić przed wydaniem towaru, nadawca powinien załączyć do listu przewozowego lub postawić do dyspozycji przewoźnika potrzebne dokumenty oraz udzielić mu wszelkich żądanych informacji.
2. Przewoźnik nie jest obowiązany sprawdzać, czy te dokumenty i informacje są ścisłe i dostateczne. Nadawca odpowiada wobec przewoźnika za wszelkie szkody, które mogłyby wyniknąć wskutek braku, niedostateczności lub nieprawidłowości tych dokumentów i informacji, chyba że wina jest ze strony przewoźnika.
3. Przewoźnik odpowiada jak komisant za zagubienie lub niewłaściwe użycie dokumentów wymienionych w liście przewozowym i dołączonych do niego lub wręczonych przewoźnikowi; jednakże odszkodowanie, które go obciąża, nie może przewyższyć odszkodowania, jakie należałoby się w razie zaginięcia towaru.

Z art. 6 ust. 1 lit. j) CMR oraz z samego postanowienia art. 11 ust. 1 CMR wynika wniosek, że załatwienie formalności celnych lub innych urzędowych, jakich należy dopełnić przed wydaniem towaru (a zatem w okresie, gdy przesyłka pozostaje w pieczy przewoźnika), o ile nic innego nie uzgodniono, jest zadaniem przewoźnika. Nadawca musi jednakże umożliwić przewoźnikowi spełnienie tego obowiązku. Nadawca jako producent lub dystrybutor (a zatem sprzedawca), albo spedytor, który w stosunku do przewoźnika działa w charakterze nadawcy na zlecenie pierwotnego nadawcy i który w ramach obowiązku reprezentowania jego interesów musi dostarczyć wymagane dokumenty i informacje, będąc ekspertem od danego towaru, musi znać właściwe przepisy, których dotrzymanie konieczne jest po to, aby przesyłka przekazana przewoźnikowi do transportu w ramach zwykłego przebiegu uzgodnionego przewozu, przeszła celne lub inne urzędowe procedury, jakich należy dopełnić przed jej wydaniem. Wynika to w sposób logiczny z faktu, iż nadawca z reguły ma do czynienia tylko z nielicznymi rodzajami towarów i dlatego odpowiednio dobrze je zna, natomiast przewoźnik transportuje w zasadzie bardzo wiele różnych ładunków. W rachubę wchodzą tu w szczególności takie dokumenty, jak na przykład: świadectwa pochodzenia produktów, pozwolenia na wywóz i przywóz, certyfikaty użytkownika końcowego, zaświadczenia o przebyciu kwarantanny, faktury handlowe, świadectwa jakości, pisemne wskazówki dotyczące towarów, karty charakterystyki towarów niebezpiecznych, karnet TIR, dokumenty weterynaryjne, zezwolenia dewizowe, rozmaite zaświadczenia o braku zastrzeżeń lub nieszkodliwości produktu i tym podobne, które razem należy we właściwym czasie przekazać przewoźnikowi.

Z zapisu art. 11 ust. 2 CMR należy wnioskować, że dokumenty przekazywane przewoźnikowi muszą być kompletne i prawidłowe. To samo dotyczy wymaganych informacji, których należy udzielić.

Jeżeli przewoźnik nie ponosi winy, to nadawca odpowiada wobec przewoźnika za wszelkie szkody, które mogłyby wyniknąć wskutek braku, niedostateczności lub nieprawidłowości tych dokumentów i podanych informacji. Wina po stronie przewoźnika, uwalniająca z kolei w całości lub w części nadawcę od obowiązku zapłaty odszkodowania, może polegać między innymi na tym, że przewoźnik mógł już na samym wstępie, bez podejmowania specjalnych czynności kontrolnych rozpoznać, że dokumenty towarzyszące zawierają braki, ale nie ostrzegł o tym nadawcy, usunął plombę umieszczoną na pojeździe, przełożył towar w trakcie transportu z większej na mniejszą liczbę palet albo na przykład odmawia wzięcia udziału w procedurze celnej (lub innej urzędowej procedurze).

Jeżeli jednak nadawca, w ramach swojej odpowiedzialności opartej na zasadzie ryzyka, zobowiązany jest do pokrycia szkody powstałej u przewoźnika, to odpowiada on w pełnej wysokości bez ograniczeń kwotowych. Na przykład mogą do tego należeć kary administracyjne, opłata za przestój środka transportu lub szkody majątkowej, wynikłej na skutek zajęcia pojazdu z powodu nieprawidłowości w dokumentach dotyczących towarów niebezpiecznych lub braku zezwoleń szczególnych na wywóz zwierząt objętych ochroną gatunkową.

Z kolei przewoźnik ponosi odpowiedzialność wówczas, jeżeli zgubi lub użyje w niewłaściwy sposób dokumenty, które wymieniono oraz dołączono do listu przewozowego, lub które mu wręczono (nawet bez dokonania wpisu do listu przewozowego), przy czym odpowiedzialność przewoźnika rozpatrywana jest według krajowego prawa komisowego i jest ograniczona kwotowo jak w razie zaginięcia przesyłki; w najgorszym przypadku może tu być zastosowana norma art. 29 CMR, która znosi wymienione w art. 23 CMR ograniczenie kwotowe według wagi brutto.

Art. 11 ust. CMR nie określa, w jaki sposób przewoźnik powinien ponieść odpowiedzialność w przypadku, gdy użyje on prawidłowych informacji, udzielonych mu przez nadawcę, w niewłaściwy sposób. W tym wypadku odpowiedzialność wynika ze stosowanego w takich sytuacjach prawa krajowego.

Biorąc pod uwagę obydwa scenariusze – z jednej strony odpowiedzialność nadawcy wobec przewoźnika, a z drugiej odpowiedzialność przewoźnika względem nadawcy – znaczenie ma, czy przewoźnik korzysta z odpowiedniej ochrony ubezpieczeniowej. W pierwszym z wyżej wymienionych przypadków przewoźnik powinien zabezpieczyć się, zawierając ubezpieczenie ochrony prawnej odpowiednio dostosowanym do jego potrzeb, aby w najgorszym przypadku mógł sięgnąć po stosowne wsparcie przy dochodzeniu swoich roszczeń wobec nadawcy. W drugiej z wyżej wspomnianych sytuacji ochrona ubezpieczeniowa powinna być zawarta w należytej polisie OCP. Należy tu jednak zwrócić uwagę na to, że wiele polis OCP obejmuje jedynie szczegółowo wyliczone podstawy odpowiedzialności (przykładowo tylko zaginięcie i uszkodzenie towaru), inne z kolei niektóre okoliczności, stanowiące podstawę odpowiedzialności (a zatem i te z art. 11 ust. 3 CMR), są ubezpieczone bądź mogą podlegać ubezpieczeniu na podstawie tekstu warunków polisy. Warto zatem, abyście Państwo, jako przewoźnicy, sprawdzili swoje polisy OCP pod względem ewentualnych luk w ochronie ubezpieczeniowej.

Specjaliści z Lutz Assekuranz pozostają do Państwa dyspozycji, zarówno w zakresie sprawdzania polis, jak i opracowania koncepcji ubezpieczenia dostosowanej do potrzeb Państwa firmy.

www.lutz-assekuranz.at

Praktyczne wskazówki

- **Nadawca musi udostępnić przewoźnikowi dokumenty niezbędne do załatwienia formalności celnych oraz innych urzędowych procedur związanych z przewożonym towarem.**
- **To samo dotyczy wymaganych w tym celu informacji.**
- **Przewoźnik nie ma obowiązku sprawdzania wyżej wymienionych dokumentów i informacji.**
- **Nadawca z reguły odpowiada wobec przewoźnika za szkody powstałe w wyniku niedostatecznych lub nieprawidłowych dokumentów i informacji.**
- **Przewoźnik odpowiada za skutki zagubienia lub niewłaściwego użycia wyżej wspomnianych dokumentów, maksymalnie jednak tak, jak w przypadku zaginięcia towaru.**
- **Każdy przewoźnik powinien sprawdzić (zlecić sprawdzenie), czy posiada ochronę ubezpieczeniową w zakresie roszczeń zgłaszanych w stosunku do niego oraz roszczeń, których on sam może dochodzić.**

reklama

przewoźnik nr 29

Scania Streamline

Scania Streamline to nazwa długodystansowych ciężarówek serii G i R, zoptymalizowanych pod kątem niskiego zużycia paliwa. Wyróżnia je nowy, aerodynamiczny styl oraz kompletny zestaw spoilerów. Producent poprawił opływ powietrza wokół przodu i boków kabiny.
Nowe, bardziej wydajne silniki Euro 6 drugiej generacji przyczyniają się do osiągania w dalekim transporcie do 8% niższego zużycia paliwa. Wersja Euro 5 jest oszczędniejsza o 5%. Zmodyfikowana skrzynia biegów Scania Opticruise oferuje kilka funkcji. Tryb Economy jest w pełni zintegrowany z tempomatem Scania Active Prediction, co zwiększa potencjalne oszczędności.
Zawieszenie pneumatyczne wyposażone jest w nowy, elektroniczny system sterowania. Kolejną nowością jest funkcja dystrybucji nacisku pomiędzy osiami. Wprowadzono ją do zespołów trzyosiowych.
Zmiany stylistyczne na przodzie objęły również nowe reflektory ze zmodyfikowaną obudową, kierunkowskazy oraz światła do jazdy dziennej w technologii LED.

MAN Truck & Bus Polska podsumował rok

2012 rok MAN zakończył pozycją wicelidera sprzedaży pojazdów ciężarowych w Polsce ze zbytem 2 616 pojazdów, czyli rynkowym udziałem 17,4 %, zaś autobusów 8,3 % (sprzedano 72 egz.).
Systematycznie rosła sprzedaż pojazdów MAN z kontraktem serwisowym. Zbyt na pojazdy używane utrzymał się na tym samym, bardzo dobrym poziomie. Powstają nowe stacje serwisowe w Małopolu koło Radzymina, w Modlnicy pod Krakowem oraz Akademia Serwisowa w Wolicy.
W lutym 2012 roku zainaugurowano działanie klubu MAN Trucker's Word. Jego oferta jest skierowana zarówno do właścicieli pojazdów, jak i kierowców. Premiuje się korzystanie z usług serwisowych całej sieci. Zdobyte punkty można wymieniać na atrakcyjne nagrody. Klub organizuje spotkania dla swoich członków i ciekawe konkursy. Dotąd zapisało się ponad 3 tys. osób.
Firma jest zadowolona z wyników swoich polskich fabryk: w Niepołomicach wyprodukowano 7 064 pojazdy, a w Starachowicach i w Poznaniu z taśm zjechały 1 343 autobusy kompletne oraz 278 szkieletów autobusowych. Dzięki temu MAN Bus po raz kolejny był liderem produkcji i eksportu autobusów miejskich w Polsce.

Volvo pokazało nowe FM

Szwedzki koncern zaprezentował nową ciężarówkę, jeszcze przed oficjalną premierą, także w Polsce. Pojazd jest oferowany z bogatą gamą silników 11- i 13-litrowych, spełniających normę emisji spalin Euro 6. Silnik D13 jest dostępny w wariantach o mocy od 420 do 500 KM, zaś D11 – od 330 do 450 KM. Udoskonalono technologię selektywnej redukcji katalitycznej SCR.
Producent wychwala poprawione właściwości jezdne, będące zasługą m.in. Aktywnego Układu Kierowniczego Volvo, doskonalszego zawieszenia przedniego i tylnego, a także nowego zawieszenia silnika. Kolejnym nowym rozwiązaniem są podwozia z trzema osiami skrętnymi: jedną przednią i dwiema tylnymi w konfiguracji 8x2 Tridem oraz dwiema przednimi i jedną tylną w konfiguracji 8x2 z podwójną osią przednią. W nowym modelu jest dostępna zaktualizowana funkcja I-See – dodatek do skrzyni biegów I-Shift.

Konkurs The Drivers' Fuel Challenge 2013 Volvo

Od marca do września odbywać się będzie seria lokalnych kwalifikacji, eliminacje krajowe, następnie półfinały i finały. W październiku krajowi mistrzowie ekonomicznej jazdy spotkają się na finale The Drivers' Fuel Challenge w miejscowości Opatija w Chorwacji. Na torze Grobnik będą walczyć o tytuł Mistrza Ekonomicznej Jazdy 2013 oraz o główną nagrodę – nowe osobowe Volvo V40. Przewidziane są również nagrody dla firm reprezentowanych przez kierowców, którzy zajmą trzy najlepsze miejsca.
Więcej szczegółów dotyczących konkursu, w szczególności regulamin oraz instrukcje dotyczące rejestracji uczestnictwa na stronie www.volvotrucks.pl

Firma Krone otworzyła fabrykę naczep w Turcji

Zakład w Tire, niespełna 100 km od Izmiru, o powierzchni 23 tys. m², ma produkować rocznie ponad 2 tys. pojazdów. Aktualnie pracuje tam 57 montażystów i 28 osób w administracji. Fabryka ma certyfikat ISO 9001, zaś jej dumą jest instalacja do kataforezy.
Całkowita powierzchnia gruntu wynosi prawie 188 tys. m², a teoretyczna zdolność produkcyjna to 10 tys. pojazdów rocznie. Krone ma 51 % udziałów, zaś 49 % należy do tureckiej firmy Dogus Group – potentata na tamtejszym rynku motoryzacyjnym.

Nowy serwis Scanii w Kielcach

W połowie marca otwarto nowy serwis Scanii zlokalizowany w miejscowości Barcza w gminie Zagnańsk, przy wyjeździe z Kielc do Warszawy.
Warsztat świadczy pełny zakres usług: przeglądy i naprawy ciężarówek, naczep, autobusów, silników przemysłowych, prostowanie ram oraz naprawy powypadkowe, laserową regulację zbieżności, montaż urządzeń Toll Collect, kalibrację tachografów cyfrowych, całodobową pomoc Scania Assistance. Serwis oferuje także umowy obsługowo – naprawcze.

Wyścigowe silniki ciężarówek

Limity emisji, które zaczną obowiązywać w 2020 roku, wymagają nowych rozwiązań technicznych. Niektóre koncerny z tego powodu rozpoczęły produkcję kolejnej generacji diesli z dwoma wałkami rozrządu w głowicy, niczym w silnikach wyścigówek.

Robert Przybylski

Komisja Europejska wspólnie z naukowcami i przemysłem uzgodniła, że w 2020 roku ograniczy emisję dwutlenku węgla przez ciężarówki o 20 proc. w stosunku do poziomu z 2005 roku. Aby zmniejszyć emisję (co odpowiada podobnemu spadkowi zużycia paliwa), niezbędne jest podniesienie maksymalnego ciśnienia spalania powyżej 200 bar. Oznacza to dla niektórych producentów ciężarówek konieczność zaprojektowania zupełnie nowych diesli, bo sporo obecnie stosowanych ma niższe ciśnienia, dochodzące do 180 bar.

LIMITY EMISJI ZANIECZYSZCZEŃ W G/KWH

	Euro IV	Euro V	EEV	Euro VI
Sadza	0,02	0,02	0,02	0,01
Tlenki azotu	3,5	2,0	2,0	0,4
Węglowodory	0,46	0,46	0,25	0,13
Tlenek węgla	1,5	1,5	1,5	1,5
Amoniak	-	-	-	10
Liczba cząsteczek sadzy	-	-	-	8x10 11

Franz Moser, przedstawiciel austriackiego instytutu badawczego AVL, który specjalizuje się w konstruowaniu i badaniu diesli tłumaczy, że wysokie ciśnienia niezbędne są do dobrego spalenia paliwa. Temu celowi służą także cztery zawory na cylinder, ułatwiające napełnienie cylindrów powietrzem. – Wysokie ciśnienia, które w przyszłości mogą dojść do 250 bar, wymagają sztywnego rozrządu, którego nie zapewnią konstrukcje popychaczowe, stąd umieszczenie wałków rozrządu w głowicy. W nowych silnikach sztywniejszy jest także napęd wałków kołami zębatymi umieszczonymi po stronie koła zamachowego – wyjaśnia zmiany Moser. Nowoczesne silniki poza tym już są wyposażone w turbosprężarki o zmiennej geometrii oraz wtrysk common-rail o maksymalnym ciśnieniu wtrysku dochodzącym do 2 500 bar i ponad tysiąc bar przy małych prędkościach obrotowych silnika. Taki układ wtryskowy umożliwia zastosowanie kilku wtrysków podczas jednego suwu. Służą one zmniejszeniu ilości substancji toksycznych w spalinach oraz głośności diesla.

Taki silnik wprowadził właśnie DAF, którego najnowszy MX-11 ma budowę dokładnie jak opisana powyżej. Silnik o mocy maksymalnej do 440 KM trafi do sprzedaży pod koniec roku zarówno w modelach DAF XF, jak i CF. Podobną budowę mają silniki Daimlera OM 470 i OM 471. Oferowane są w USA od 2008 roku w trzech różnych pojemnościach. W Europie można je zamówić w Actrosach homologowanych na Euro 5. Jeden wałek w głowicy mają m.in. 9- i 13-litrowe silniki Volvo, silniki D20 i D22 MAN oraz diesle rodziny Cursor, budowane przez Iveco. Natomiast Scania, choć oferuje jednostki Euro 6, ma cały czas silniki zbudowane według standardów z lat 60. z wałkiem w bloku, popychaczami i pojedynczymi głowicami.

Z katalizą lub recyrkulacją

Już w przypadku Euro 5 producenci stosowali katalityczną redukcję spalin (znaną pod skrótem SCR) lub ich recyrkulację (oznaczoną EGR). Dla Euro 6 większość firma wybrała oba te rozwiązania. Wyjątkiem jest Iveco, którego konstruktorzy zdecydowali się jedynie na SCR. Dyrektor ośrodka badawczego Iveco w szwajcarskim Arbon Meinard Signer uważa, że wybór takiej technologii uprości budowę ciężarówek, co przełoży się na ich atrakcyjną cenę i zapewni nawet 5-procentowe oszczędności w zużyciu paliwa. Scania także wyposażyła niektóre silniki Euro 6 drugiej generacji wyłącznie w SCR. Jednostka 6-cylindrowa ma 13 litrów i moc 410 KM, zaś 5-cylindrowe mają 9 litrów i moce 320 lub 360 KM. Zarówno silnik Iveco, jak i Scanii zużywają nieco więcej AdBlue w porównaniu z dieslami z EGR, jednak konstruktorzy zapewniają, że per saldo przewoźnik zapłaci mniej za każdy przejechany kilometr właśnie dzięki mniejszemu spalaniu.

Moser przyznaje, że im mniejszy jest stopień EGR, tym mniejsze jest spalanie, zatem zastosowanie SCR obniża zużycie paliwa, ale z kolei stawia bardzo duże wymagania przed filtrem SCR, który musi z wielką sprawnością rozkładać tlenki azotu, których powstaje znacznie więcej niż w silnikach z recyrkulacją spalin. – Wielkim znakiem zapytania pozostaje trwałość systemu. Warunki homologacji wymagają przejechania bez utraty skuteczności 700 tys. km – zauważa Moser. Wskazuje, że właśnie obawa przed przedwczesną utratą skuteczności filtrowania spalin spowodowała, że pozostali producenci wybrali technologię mieszaną, czyli z SCR i różnym poziomem recyrkulacji spalin.

Turbowspomaganie i hybrydy

Z prac AVL wynika, że osiągnięcie 20-procentowej redukcji spalania w 2020 roku wymusi stosowanie także dodatkowych rozwiązań. Nie wykluczony jest powrót do turbowspomagania, które w poprzednich dekadach pojawiło się na krótko w silnikach Scanii oraz Volvo. Niewielu przewoźników miało zaufanie do skomplikowanej, a na dodatek drogiej technologii, stąd sprzedaż była śladowa.

AVL wykazuje, że z energii spalin opuszczających turbosprężarkę można jeszcze uzyskać do 12 kW, zaś z ciepła spalin chłodzonych podczas recyrkulacji da się otrzymać do 8 kW. W idealnych warunkach to łącznie 20 kW, czyli ok. 8 proc. mocy silnika, co można przełożyć na 8-procentową oszczędność spalania. Moser uważa, że realne oszczędności mogą wynieść 5-6 proc.

Więcej można spodziewać się po napędzi hybrydowym i to nie tylko w pojazdach dystrybucyjnych lub miejskich autobusach. Według szacunków austriackiego instytutu 40-tonowy zestaw z dieslem o pojemności zredukowanej do 10 litrów i elektrycznym 100-kilowatowym silnikiem może spalać o niecałe 5 proc. mniej na autostradzie. W terenie górzystym oszczędności (przede wszystkim dzięki odzyskowi energii na zjazdach) mogą sięgnąć blisko 10 proc. Konstruktorzy założyli, że akumulator o pojemności 10 kWh będzie wymagał wymiany po przebiegu 750 tys. km. W przypadku wykorzystania w hybrydowym układzie napędowym standardowego obecnie 12-13-litrowego silnika, oszczędności sięgną niecałych 7 proc.

Zapewne te wyliczenia były jednym z powodów wyboru przez konstruktorów DAF-a pojemności jedenastu litrów dla nowego diesla. Jeżeli w Europie politycy dopuszczą do użytkowania modułowe zestawy (zwane też megatrucks), wówczas będą mogli stosować w nich 13-litrowe jednostki wspomagane przez silnik elektryczny.

Oszczędności przyniesie także zastosowanie dwusprzęgłowych przekładni, podobnych do stosowanych w autach koncernu Volkswagena. Volvo już ma taką i zaoferuje ją w modelach Euro 6. Nad podobnym rozwiązaniem pracuje ZF, które może dostarczać tego typu przekładnie np. do Iveco lub MAN-a. Przewoźnikom pozostanie jedynie znaleźć odpowiedź na pytanie, jak zarobić na te wszystkie oszczędności.

Rośnie ciśnienie i komplikacja

Diesle ciężarówek w latach 70. wyposażone były w mechanicznie sterowany wtrysk paliwa, o maksymalnym ciśnieniu wtrysku dochodzącym do 800 bar. W przypadku mechanicznych pomp paliwa można było kontrolować 3 parametry pracy. W latach 90. weszły do użytku elektronicznie sterowane pompy i wtryskiwacze, które pozwalały na kontrolę 40 parametrów.
Diesle Euro 6 to kolejny krok w kierunku jak najdokładniejszej kontroli spalania. Komputer sterujący pracą silnika ma 1388 map, gdy jednostka Euro 5 miała ich 142. Konstruktorzy DAF-a oceniają, że silniki Euro 6 mają od 6 do 10 razy bardziej rozbudowane elektroniczne sterowanie od poprzedniej generacji.
Jednocześnie wraz z rosnącą komplikacją silników rosła ich moc: z przeciętnie 200 KM w 1970 roku do 380 KM w 2010, przy równoczesnej redukcji spalania z 47 l/100 km do 35 litrów. Oszczędność nie została przy tym okupiona wolniejszymi przejazdami: w tym okresie średnia prędkość 40-tonowego zestawu wzrosła z 55 do 77 km/h.

Solaris sprzedał tysiąc

Produkcja autobusów w Polsce w 2012 r. spadła do 3 838 sztuk. Jest to prawie 20 % mniej niż w 2011 r.

Klaudiusz Madeja

Różnica wynosi 938 sztuk. Jednak, jak mówią członkowie zarządu największego polskiego producenta – Solarisa, nie jest to powód do paniki. - Nie ma to związku z kryzysem, a raczej z bardzo dobrym rokiem 2011 – mówią. - Wówczas nastąpiła bowiem wyjątkowa kumulacja wykorzystania unijnych funduszy oraz inwestycji miast przed turniejem EURO 2012. Na rynku autobusów był to najlepszy rok w minionym 20-leciu. I tak w przypadku autobusów miejskich sprzedaż w 2011 r. wyniosła 938 szt., zaś rok później już tylko 559 pojazdów. Średnio od kilku lat w ciągu roku zbyt utrzymuje się na poziomie 570 – 580 szt.

Dla Solarisa 2012 r. był dziesiątym z rzędu, gdy przoduje na naszym rynku. Jego pozycja z udziałem 46,6 % w krajowym rynku niskopodłogowych autobusów miejskich jest niezagrożona. Następny Mercedes ma 15,2 %, zaś trzeci Solbus - 10,5 %. Wymieńmy jeszcze dwa kolejne miejsca: Autosan - 10,3 % i MAN z udziałem na poziomie 8,7 %.

Solaris sprzedał łącznie w ub.r. 1 006 autobusów i trolejbusów, z czego polskim klientom dostarczono 263 pojazdy.

– Większość, bo 65 do 70 procent naszej produkcji trafia na eksport, tak jest od lat i na razie nie widać, aby coś się miało zmienić – mówi Małgorzata Olszewska, córka założycieli i członek zarządu firmy, zajmująca się sprzedażą i marketingiem. - Należy też odnotować sprzedaż dwóch pierwszych autobusów elektrycznych. Były to testowe egzemplarze, które tak się spodobały, że od razu pozostały u klientów.

- Jest to jednak bardzo zaawansowana technicznie konstrukcja, wymagająca sporych nakładów finansowych – mówi Paweł Kaczalski, odpowiedzialny w Solarisie za produkcję. - Stąd też dalszy los tego typu pojazdów nie jest jeszcze dokładnie znany. Niemniej już teraz widać zainteresowanie.

Sprzedaż eksportowa poznańskiej firmy wzrosła o 8,2% w porównaniu do 2011 roku. Za szczególny sukces należy na pewno uznać wzmocnienie trzeciej pozycji na trudnym i wymagającym rynku niemieckim, gdzie w minionym roku sprzedała rekordową liczbę 268 pojazdów (dla porównania w roku 2011 - 248 sztuk, wzrost o 8,1 %). To pozwoliło Solarisowi na zwiększenie udziałów w niemieckim rynku autobusowym z 10 do 13 %. Oprócz dużych dostaw m.in. do Bułgarii (67 autobusów), Francji (43 pojazdy) i Czech (40 autobusów), w katalogu odbiorców polskiego producenta pojawiły się po raz pierwszy odbiorcy z Finlandii oraz Belgii. Solaris jest czwartym producentem autobusów w Europie.

Plany

W 2013 r. do Niemiec trafi autobus nr 2 000. Pojawi się nieco zmodernizowany Urbino długości 18,75 m. Będzie to najdłuższy autobus miejski, niewymagający dodatkowego zezwolenia na eksploatację. Niewątpliwe ważny dla producenta będzie wynik negocjacji dotyczących budżetu unijnego na lata 2014 – 2020.

- Budżet unijny dotyczy nas bezpośrednio, zwłaszcza w transporcie publicznym. Ograniczenie emisji spalin jest przecież jednym z głównych celów wspólnoty. Dlatego czekamy z uwagą na ostateczne ustalenia – mówi Władysław Cieśla.

Bez względu na dotacje z UE poziom wydatków na komunikację miejską powinien zostać utrzymany. Ogółem w Polsce jeździ miedzy 10 a 12 tys. autobusów miejskich. Zaś ich średni czas eksploatacji waha się z kolei między 10 a 12 lat, stąd też widać potrzebę sukcesywnej wymiany taboru.

- Portfel zamówień na rok 2013 wygląda obiecująco. Ten rok przyniesie wiele wyzwań dla naszej branży, jak chociażby wdrożenie do produkcji pojazdów spełniających normę emisji spalin Euro 6. Jesteśmy jednak dobrze do tego przygotowani. Najbliższy okres to także dalsza praca nad popularyzacją autobusów z napędem elektrycznym i dalszy rozwój pojazdów szynowych. Zbliża się też czas prezentacji nowej generacji autobusów marki Solaris, który nastąpi na targach IAA w Hanowerze w roku 2014 – zapowiada Solange Olszewska, prezes zarządu Solarisa. Firma zatrudnia obecnie 2,5 tys. pracowników, z czego 2,2 tys. w Polsce.

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

Efektywny transport na różne sposoby

O cięciu kosztów powiedziano już prawie wszystko: ekonomiczna jazda, planowanie podróży, sprawny technicznie pojazd... Jednak niewielu przewoźników zwraca uwagę na taki czynnik, jak optymalne wykorzystanie przestrzeni ładunkowej.

Klaudiusz Madeja

Ta kwestia dotyczy nie tylko przewoźników, lecz także ich zleceniodawców. Często bywa tak, że dostajemy zlecenie, ustalamy wysokość zapłaty i... w drogę. Zleceniobiorca nie baczy na to, w jakim stopniu jest załadowana naczepa, bo przewóz i tak jest opłacony. Jednak dzięki bardziej pojemnym przestrzeniom ładunkowym można proponować zleceniodawcom lepsze warunki, a często wręcz uświadamiać im, że towary mogą być przewiezione w sposób bardziej efektywny. To wbrew pozorom wcale nie musi oznaczać mniejszych przychodów. Przeciwnie, taki kontrahent doceni naszą staranność i prawdopodobnie zostanie naszym stałym klientem.

Oczywiście nie jest tajemnicą, że firmy transportowe stawiają na proste rozwiązania. - Prawie 80 procent naszej sprzedaży stanowią uniwersalne naczepy – mówi Frank Nordhoff z firmy produkcyjnej Krone. - Przyczyny są proste: po pierwsze - wszechstronne zastosowanie, po drugie - krótkoterminowe kontrakty. Dopiero przy dłuższym lub powtarzalnych zleceniach opłacalne jest inwestowanie w specjalistyczny tabor. To dzisiaj niestety rzadkość, choć przecież stałe zlecenia też nie należą do rzadkości. W niepewnych czasach, gdy koniunktura gospodarcza słabnie, takie umowy, choć często mniej opłacalne, zapewniają stały przychód.

Różne rozwiązania

Transport drogowy służy obecnie wielu branżom, stąd też szeroki wachlarz przewożonych towarów. O tych uniwersalnych już wspomnieliśmy. Ale poza standardowymi naczepami spotykamy także modele przeznaczone do przewozu specjalistycznych lub różnych przedmiotów w jednym pojeździe. Konkurencja wymusiła na przewoźnikach dodatkową kompensację zleceń, a co za tym idzie -rodzaju przewożonych razem artykułów. Te same czynniki kształtują także zakres oferty producentów samych naczep, którzy słuchają swoich klientów - przewoźników, a jednocześnie obserwują rynek przewozów. Pochodną są nowe rozwiązania, jeszcze bardziej odpowiadające użytkownikom. Zanim o kilku napiszemy, zwróćmy także uwagę na taki czynnik, jak emisja CO^2. Wprawdzie wciąż trwa wymiana „uprzejmości" między różnymi państwami, dotycząca limitów zanieczyszczenia powietrza. Niemniej widać, że w UE raczej nie mamy co liczyć na „poluzowanie" przepisów. To zresztą wielu zarzuca decydentom, że sami sobie nakładamy zbyt ciasne więzy, ograniczając jednocześnie konkurencyjność Europy w świecie. Temat oszczędności paliwa i jak najbardziej efektywnego wykorzystania przestrzeni ładunkowej pozostaje więc jednym z najważniejszych zagadnień dla całego transportu.

Najprostsza rzecz, którą można zrobić, to uzyskać jak największą wysokość wewnątrz naczepy. Oczywiście mając w pamięci przepisowe 4 m wysokości pojazdu. Można jednak obniżyć siodło, na przykład w naczepie Krone Multos, gdzie mamy do wyboru trzy możliwości: 965 mm, 1 050 mm lub 1 150 mm. Jeszcze inny model tego producenta ma wysokość tylko 885 mm. Jednak tę naczepę może obecnie ciągnąć jedynie Mercedes, inny producenci nie mają w ofercie pojazdu o takich parametrach. Dodatkowym elementem umożliwiającym zwiększenie pojemności są odpowiednie, niskoprofilowe opony.

Oprócz niskiego siodła producenci stosują także niskie, a właściwie bardzo cienkie ramy o grubości zaledwie 50 lub 80 mm. Naturalnie w takim przypadku spada nieco nośność, ale zyskujemy wysokość wewnętrzną 3 m, co daje duże możliwości załadunku. Jednocześnie producenci oferują podnoszone dachy, bardzo przydatne przy załadunku i rozładunku. Hydrauliczny mechanizm pozwala ruchomy dach podnieść na wysokość do 400 mm lub opuścić o 150 mm, bez konieczności zmian w konstrukcji ciągnika. Dzięki takim zabiegom wysokość wewnętrzną można regulować w dużym zakresie, bo od 2 700 do 3 000 mm. W najkorzystniejszym rozwiązaniu maksymalna pojemność naczepy wynosi ok. 100 m^3.

Następny pomysł konstruktorów, to powiększanie w dół. Jednak to już rozwiązanie dla specjalistycznych przewozów. Taka cecha jest bardzo przydatna przy transporcie dużych gabarytów i zwojów. Jedna z naczep ma z przodu wysokość ramy 80 mm, a do tego kanał na duże zwoje o długości 7 236 mm

oraz głębokości 355 mm. Oczywiście długość środkowego wgłębienia jest dostosowana do standardów w transporcie tego typu ładunków. W samym kanale znajdują się cztery pary schowków na kłonice oraz dwie podpory zabezpieczające do mocowania zwojów. Oprócz ramy zewnętrznej z otworami do mocowania co 100 mm, naczepa dodatkowo ma 9 par pierścieni mocujących do ciężkich obciążeń rozmieszczonych wzdłuż ramy zewnętrznej. Ponadto osłona kanału jest przystosowana do wjazdu wózkiem widłowym. Jak widać z powyższego opisu, ważne jest nie tylko wykorzystanie przestrzeni, lecz także bezpieczne, zgodne z normami, zamocowanie ładunku.

Nowością, która dopiero wchodzi na rynek, jest naczepa Krone Variofloor. Innowacja polega na tym, że jej konstrukcja pozwala na dodatkowe przewożenie towarów na trzech ruchomych poziomach. Każda z płaszczyzn ma długość 4,4 m, zaś obciążenie użytkowe wynosi 4 tony lub 12 ton przy załadunku piętrowym. Te dodatkowe platformy wsuwa się przy przednich i tylnych kłonicach narożnych oraz stałych kłonicach środkowych, a następnie blokuje. Każdą z nich można niezależnie podnosić lub opuszczać w sześciu pozycjach – skok wynosi 350 mm. W położeniu środkowym oraz wysokości wewnętrznej 2 950 mm na dolnym i górnym poziomie można umieszczać palety o maksymalnej wysokości 1 400 mm. Przy pełnym opuszczeniu platformy wysokość wewnętrzna wynosi 2 800 mm. Zmianę pułapu poszczególnych poziomów ułatwiają uchwyty do wózka widłowego. Wystarczy lekko unieść przy jego pomocy platformę i już można odblokować rygle. Ponowne ryglowanie odbywa się automatycznie w trakcie całkowitego opuszczenia podłogi pojazdu i następującej po nim regulacji wysokości. Poziomy blokuje się też ręcznie, jeśli są one tylko częściowo opuszczone lub uniesione. Dach można podnieść o 350 mm za pomocą centralnej pompy hydropneumatycznej. Pojazd jest wyposażony w jedną boczną plandekę przesuwną i jedną pełną plandekę z tyłu. Wynika to stąd, że ta naczepa jest przeznaczona wyłącznie do załadunku i rozładunku bocznego. Dzięki opisanym rozwiązaniom można na nią załadować maksymalnie 66 palet.

Trzy takie naczepy jeżdżą w ramach jednej z firm transportowych pod nazwą Elvis Vario Liner. Obsługując także kursy między Niemcami a Polską pokonują ok. 1 000 km w jedną stronę. Zakładając, że zamiast 33 zabierają 60 palet, a pojazd spala 33 l ON/100 km, wychodzi 5,5 l ON na paletę. Przy 33 paletach ten współczynnik wyniósłby 10 l ON na jedną. Zysk jest widoczny. Zapytany o cenę frachtu jeden z pracowników zarządu przewoźnika odpowiada, że jest o 20 - 30 procent wyższa od przewozu standardową naczepą. Jednak zaraz dodaje, że są z tego nowatorskiego modelu bardzo zadowoleni. Można nią przewieźć niemal dwukrotnie więcej towaru i przydaje się w nieregularnych lub kompletowanych przewozach, gdy nieopłacalne byłyby przejazdy z niepełnym ładunkiem – dodaje.

Kalkulacja plus rozważna decyzja

Współczesna myśl techniczna dostarcza kolejnych nowinek, także w naczepach. Są to zarówno rozwiązania mechaniczne, jak i coraz lepsze, lżejsze, a jednocześnie bardzo wytrzymałe materiały. Wiadomo, że te czynniki wpływają na cenę. Dlatego przed decyzją o tym, jaki tabor kupić, należy dobrze skalkulować, co jest w firmie potrzebne, jak długo będzie się amortyzować oraz kiedy i w jaki sposób się go pozbędziemy po okresie eksploatacji.

BelToll
elektroniczny system poboru opłat w Republice Białorusi

1 lipca 2013 roku na terenie Republiki Białorusi zacznie obowiązywać nowy, elektroniczny system poboru opłat BelToll. Zastąpi on dotychczas funkcjonujący manualny pobór opłat oraz zlikwiduje konieczność zatrzymywania się w punktach poboru opłat, dzięki czemu zwiększy się płynność ruchu.

System oparty jest na znanej technologii komunikacji bezprzewodowej krótkiego zasięgu (DSRC). Będzie on działał analogicznie do elektronicznego systemu poboru opłat obowiązującego od lipca 2011 roku w Polsce.

System poboru opłat będzie obowiązkowy dla kierowców następujących pojazdów:

- pojazdów samochodowych zarejestrowanych poza granicami krajów Unii Celnej (Republika Białorusi, Federacja Rosyjska, Kazachstan) o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 3,5 tony;
- pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony (pojazdy ciężarowe, autobusy).

Zwolnieni z opłat są kierowcy pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 3,5 tony, zarejestrowanych w krajach Unii Celnej.

Początkowo BelToll, czyli Narodowy Elektroniczny System Poboru Opłat, będzie obowiązywał na autostradzie M1/E30 (trasa: Brześć – Mińsk - granica Białorusi z Federacją Rosyjską) oraz na wybranych odcinkach innych dróg, w tym na trasie prowadzącej ze stolicy do Międzynarodowego Portu Lotniczego Mińsk-2.

Podobnie jak w przypadku innych elektronicznych systemów poboru opłat w Europie opartych na technologii DSRC, nad ww. drogami zostaną ustawione bramownice, które umożliwią automatyczny pobór opłat, dzięki wymianie informacji pomiędzy zainstalowanymi na nich urządzeniami nadawczo-odbiorczymi, a urządzeniami pokładowymi zamontowanymi na przedniej szybie pojazdów podlegających opłatom.

W celu dokonania opłaty za przejazd kierowcy muszą dokonać rejestracji pojazdu w systemie BelToll. Po wpłaceniu kaucji (wysokość kaucji zostanie ustalona przez Rząd Republiki Białorusi) otrzymają oni specjalne urządzenie pokładowe OBU dedykowane do ich pojazdu, które będzie podobne do urządzeń pokładowych stosowanych w innych krajach europejskich.

Opłata za przejazd będzie pobierana w rublach białoruskich, w oparciu o stawki poboru opłat określone w euro po przeliczeniu według oficjalnego kursu wymiany walut ustalonego przez Narodowy Bank Republiki Białorusi z dnia dokonywania płatności. Płatności można dokonać w następujący sposób:

- w gotówce w rublach białoruskich,
- za pomocą kart flotowych w rublach białoruskich.

Wysokość stawek opłat zależeć będzie od dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu oraz liczby osi.

Rejestracji oraz wpłaty kaucji będzie można dokonać w punktach obsługi klienta zlokalizowanych wzdłuż autostrad, na wybranych stacjach benzynowych oraz w przygranicznych punktach obsługi klienta.

Użytkownicy zarejestrowani w systemie będą mieli dostęp do swoich kont po zalogowaniu się na stronie internetowej www.beltoll.by. Będą tam mogli sprawdzić stan konta oraz wysokość opłat pobranych za przejazd określonymi odcinkami dróg płatnych.

Na stronie internetowej będzie można także skorzystać z kalkulatora opłat, który pozwoli kierowcom na samodzielne wyliczenie kosztu przejazdu danego odcinka drogi płatnej. Wystarczy wprowadzić dane dotyczące początku trasy przejazdu, punktu docelowego, klasy pojazdu oraz liczby osi, a kalkulator opłat poda przybliżoną kwotę opłaty oraz szacowany czas przejazdu.

W styczniu 2013 roku Ministerstwo Transportu i Łączności Republiki Białorusi ogłosiło następujące stawki poboru opłat za przejazd autostradami płatnymi. Wejdą one w życie z dniem 1 lipca 2013 roku:

- pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 3,5 tony (samochody osobowe) – 0,04 EUR/km;
- dwuosiowe pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony (pojazdy ciężarowe/ autobusy) – 0,08 EUR/km;
- trzyosiowe pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony (pojazdy ciężarowe/ autobusy) – 0,10 EUR/km;
- pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony (pojazdy ciężarowe/ autobusy) posiadające 4 lub więcej osi – 0,12 EUR/km.

Wydajność porusza - nas i naszych klientów. Ponieważ wiemy, o co chodzi w branży transportowej, konsekwentnie dążymy do tego, by nasze pojazdy były jeszcze bardziej wydajne. Efektem naszych dążeń jest nowa generacja samochodów ciężarowych spełniających normę Euro 6: MAN TGX, TGS, TGM i TGL. Każdy typoszereg stanowi sam w sobie klasę wydajności - z innowacyjną techniką, która oferuje Ci nowe korzyści, i z usługami, które przynoszą jeszcze większe zyski. Więcej informacji znajdziesz pod adresem: **www.mantruckandbus.pl**

Engineering the Future - since 1758.

MAN Truck & Bus

MAN Truck & Bus Polska Sp. z o.o. · Al. Katowicka 9, Wolica · 05-830 Nadarzyn · tel. 22 738 69 68 · www.mantruckandbus.pl

przewoźnik nr 29

ciekawe

Prawo jazdy Putina

Prawo jazdy z danymi prezydenta Federacji Rosyjskiej znaleźli u 27-letniego mieszkańca Niemiec policjanci przeprowadzający kontrolę w pociągu relacji Salzburg - Monachium. Jak się szybko okazało dokument był fałszywy. 27-latek powiedział, że kupił go na targu w Rosji. Mężczyzna mógł kontynuować podróż. Dokument wprawdzie skonfiskowano, ale jego właściciel nie zostanie ukarany. Jak przyznali policjanci, nie chciał korzystać z dokumentu w celach przestępczych.

Defender na Sri Lance

Zapadła decyzja - Land Rover nie uśmierci swojego dinozaura. Wół roboczy Defender wkrótce będzie produkowany na Sri Lance. Od dłuższego czasu mówiło się o tym, że prosta, przestarzała, ale bardzo zasłużona terenówka przestaje spełniać europejskie normy. Projekt auta powstał w 1983 roku, a jego pierwowzór pochodzi z 1948. Land Rover pracuje nad następcą Defendera, a stary model, na którego w wielu częściach świata nadal jest popyt, będzie wytwarzany w południowej Azji.

Nano zbyt tanie

Indyjski samochód okrzyknięty najtańszym autem świata sprzedaje się coraz gorzej. W ciągu roku sprzedaż TATA Nano spadła o 86%. Jak się okazuje, klienci w Indiach przesiadając się z motoroweru do samochodu, chcą czegoś więcej niż kierownicy i 4 kół. Nano w najbliższym czasie prawdopodobnie zdrożeje i stanie się „pełnowartościowym" samochodem. Nowy model ma pojawić się jeszcze w tym roku i niewykluczone, że trafi również na europejski

Fiat 500 z silnikiem od Lamborghini

To jeden z najbardziej szalonych projektów ostatnich miesięcy. Włoska firma Oemmedi Meccanica przebudowała zabytkowego Fiata 500 i wyposażyła go w układ napędowy od Lamborghini Murcielago. Nadwozie poszerzono i wydłużono. Dzięki temu w aucie zmieścił się silnik V12. Jednostka ma 6,2 litra pojemności i dostarcza 580 koni mechanicznych. Twórcy potwornie mocnej „pięćsetki" nie pochwalili się jednak osiągami swojego dzieła.

267 km/h przed fotoradarem

Z taką prędkością jechał 43-letni motocyklista we Francji, któremu zdjęcie zrobił jeden z fotoradarów. Wyczyn miał miejsce w pobliżu Saone-et-Loir. Kierowca stracił prawo jazdy i skonfiskowano mu motocykl. Nieco później we francuskim Herault policjanci zatrzymali pędzące BMW. Jego kierowca jechał wprawdzie „tylko" 221 km/h, ale miał zaledwie 16 lat.

Marzyciele za kółkiem

Jak poinformował Bloomberg, telefony komórkowe w rękach kierowców nie są tak niebezpieczne, jak mogłoby się wydawać. Tylko 12 procent wypadków spowodowanych przez nieuwagę, to zdarzenia, kiedy kierowca rozmawiał przez telefon. Aż 62 procent tego typu wypadków powodują głęboko zamyśleni kierowcy. Kierujący podejmuje około 15 ważnych decyzji na jeden pokonany kilometr, więc kiedy myśli o czymś innym o wypadek nietrudno.

Policyjne Lamborghini

Dubajska policja ma gest. Funkcjonariusze ze Zjednoczonych Emiratów Arabskich sprawili sobie radiowóz za 550 tysięcy dolarów. Jest nim Lamborghini Aventador. Auto rozpędza sie do setki w 3 sekundy, wiec mogłoby być pomocne w ściganiu przestępców. Jednak jak z rozbrajającą szczerością przyznał komendant dubajskiej policji, auto trafi do dzielnic turystycznych, aby pokazać jak „stylowy" jest Dubai.

Fisker na skraju bankructwa

Kalifornijski producent sportowych i luksusowych hybryd nie ma się dobrze. Z nieoficjalnych źródeł wiadomo, że pracownicy firmy przygotowali już dokumenty z wnioskiem o uznanie Fiskera za bankruta. Problemy zaczęły się w chwili, w której w tarapaty popadł dostawca akumulatorów do Fiskerów. Później ze swojej funkcji zrezygnował założyciel firmy, a 75% pracowników straciło pracę. Jedynym ratunkiem dla marki może być bogaty inwestor, który wykupi udziały.

SZUS

ZMPD zorganizowało 25 lutego br. w miejscowości Małe Ciche II Zawody w Amatorskim Narciarstwie Zjazdowym ZMPD o Puchar Prezesa. Zgodnie z Regulaminem Zawodów uczestnikami rozgrywek mogli być członkowie ZMPD, reprezentujący każdy spośród 18 regionów. W zawodach wzięły udział 23 osoby z 9 regionów.

Lista zwycięzców

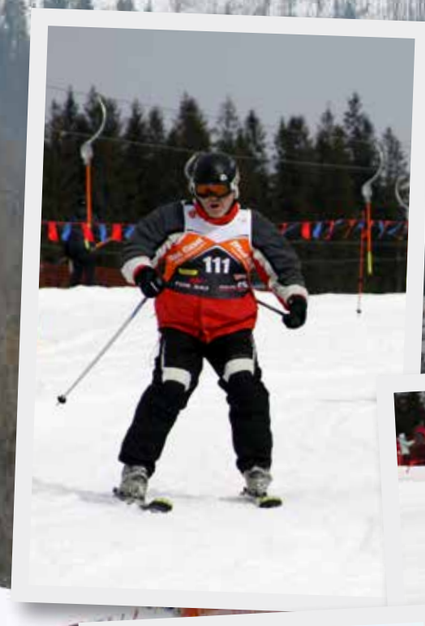
Wśród pań:

- Bogumiła Jadczak (region łódzki) - pierwsze miejsce (czas: 39,82 sek.)
- Daniela Gabara (region łódzki) - drugie miejsce (47,18)

Wśród panów:

- Stanisław Lecyk (region mazowiecki III)–pierwsze miejsce (29,89)
- Henryk Krzyżanowski (region śląski) - drugie miejsce (31,23)
- Andrzej Kuca (region podkarpacki) - trzecie miejsce (32,01)

Fot. Agata Matyjasik



przewoźnik nr 29

ciekawe

Dakar **miejsce magiczne**

Rajd Dakar – największe szaleństwo współczesnego świata. Dom wariatów, czy rzetelny egzamin dla twardzieli? A pomyślałeś kiedykolwiek, że warto tam być? A może samemu spróbować? Jest szansa!

Julian Obrocki

Rajd Dakar to monstrum. Rajd najdłuższy, najtrudniejszy, najniebezpieczniejszy, najokrutniejszy. Ale też najsprawiedliwszy i najpiękniejszy. Rajd dla najlepszych z najlepszych.

Na Dakarze - mali, z małymi budżetami, ale z wielką pasją, stają się ludźmi wielkimi. Dakar zmienia ich na całe życie. Zaraża ich chorobą straszliwą i nieuleczalną. Dakar przyciąga ich jak narkotyk, uzależnia i otumania. Co konkretnie gna na pustynie tysiące ludzi? Dlaczego ryzykują zdrowie, życie i pieniądze? Dlaczego coraz więcej Polaków, którzy nie wychowali się przecież na wielbłądach, też rusza na pustkowie? Dlaczego Hołowczyc mógł trafić do najlepszego zespołu fabrycznego? Dlaczego Sonik, Małysz czy Łaskawiec, nie będąc w zespołach fabrycznych, robią tak rewelacyjne wyniki? Dlaczego... mnie też tam nie ma?

Od 35 lat idea Dakaru jest niezmienna. Około 10 tysięcy kilometrów, w tym połowa to skrajnie trudne wyścigowe odcinki specjalne. Dwa tygodnie szalonej jazdy, w czasie której trzeba pokonać więcej kilometrów niż uczestnicy rajdowych mistrzostw świata pokonują przez rok. Na początku na Dakar (wtedy Paryż - Dakar) można było jechać „wszystkim, co jest w stanie przejechać Saharę". Dziś dopuszcza się cztery dokładnie opisane kategorie pojazdów – motocykle, quady, samochody i królewską wagę superciężką – ciężarówki. Wszyscy pokonujący Saharę wzbudzają szacunek, podziw, zachwyt. Trafiają przed telewizyjne kamery i do encyklopedii. Ale największy zachwyt wzbudzają właśnie ciężarówki. W miarę podobne do seryjnych, bo pełne prototypy, takie jeżdżące po wertepach 200 km/h są obecnie zakazane (były zbyt niebezpieczne). Odwieczne jest w Dakarze pytanie: czy komplikować pojazd, również ciężarówkę, tysiącem czujników, kabelków i komputerów, czy jechać bez ciągle zawodnej elektroniki, bo nie psuje się ona tylko wtedy, gdy jej nie ma. Szczególnie widać to w ciężarówkach – od kilkunastu lat cały świat uzbrojony po zęby w elektronikę walczy z prostym syberyjskim Kamazem. I na razie to Kamaz ma rację.

Dakar to rajd niebezpieczny. Ale poziom bezpieczeństwa zmienił się w ostatnich latach bardzo. Lepsze pasy, fotele, kaski, klatki bezpieczeństwa, ale też lepsza elektronika alarmowa, śledzenie zawodników przez satelitę czy sygnał w kasku, że w kurzu ktoś nadjeżdża z tyłu, zmniejszyły ilość nieszczęść znacznie. A w stosunku do przejechanych kilometrów groźniejsza jest jazda po polskich drogach.

Sama jazda w Dakarze jest trochę dziwna. W zwykłych rajdach, by wygrać, trzeba jechać „na maxa", a strata paru sekund to łzy i porażka. Tam typowy odcinek specjalny to 10 - 15 minut. W Dakarze odcinek specjalny to często 7 godzin. Monte Carlo wygrywa ten, kto najszybciej przyspiesza. Dakar ten, kto optymalnie zwalnia. To nie jest rajd dla jednodniowych harcowników, którzy z obłędem w reflektorach popisują się przed publiką i kamerami. Dakar to taktyka i strategia. To kombinowanie, jak jednym, częściowo zaplombowanym pojazdem (np. silnik) przetrwać dwa tygodnie. W Dakarze pędzi się na granicy szaleństwa, ale powoli. Rutyniarze wiedzą – jedź maksymalnie wolno, to będzie szybko. Jak nie masz szacunku dla praw fizyki i sił przyrody, pustynia bardzo szybko wręczy ci żółtą i czerwoną kartkę. Doświadczenie i pokora są ważniejsze niż szybkość. Człowiek na pustyni jest malutki jak ziarnko piasku.

Dakar to maraton, w którym popisowe wyścigi na pierwszym kilometrze nie mają żadnego znaczenia. Kilka lat temu dakarowiec wszech czasów Stephane Peterhansel (11 zwycięstw, zarówno motocyklem, jak i samochodem) wygrał kolejny Dakar, nie wygrywając żadnego etapu.

Ważny w Dakarze jest spokój, opanowanie, trochę doświadczeń warsztatowych, bo na trasie sam musisz naprawiać swój pojazd. Żeby bez paniki stawiać czoło pustyni, dobrze mieć w życiorysie sukcesy w innych dyscyplinach sportu. Idealne jest narciarstwo, bo przybliża „jazdę bokiem" w poślizgu i niezbędną w Dakarze miękką „jazdę na ugiętych nogach", konieczną nawet w ciężarówkach. Król Dakaru Peterhansel był kiedyś mistrzem na deskorolce, potem na motocyklu, dopiero później samochodem. Zwycięzca Dakaru Luc Alphand to wielki narciarz. Małysz jeździ po piachu jak po śniegu. W takim „życiu po życiu" potrafią oni korzystać z poprzednich doświadczeń. Dakarowcy z innych dyscyplin mają większego ducha walki i większą systematyczność w przygotowaniach. Gwiazda ostatnich Dakarów - arabski szejk Al-Attiyah między rajdami zdobywa medale, nawet olimpijskie, w... strzelaniu z biodra do rzutków.

Bo Dakar to wszechstronność. Zawodnik to człowiek-orkiestra. Sam na pustyni podejmuje decyzje, sam naprawia swój pojazd. Sam o swoje musi wykłócić się z sędziami. Więc ideał to średnio młody, wysportowany, mówiący po angielsku lub francusku inżynier mechanik. Ale świetnym materiałem są też obyci w świecie, doświadczeni za kółkiem kierowcy wielkich ciężarówek. Biegle posługujący się mapami. Bo nawigacja w Dakarze nie jest łatwa. GPS, który w normalnej wersji jest na rajdzie zakazany, bo bardzo psuł atmosferę wielkiej przygody, na pustyni i tak pokazuje pustą plamę (przecież tam nie ma dróg) i nie podpowie, którym śladem jechać. Więc trafienie na kolejny punkt sędziowski nie jest proste. Na skałach nie ma śladów. Na piasku są ich tysiące, ale w różne strony.

Na pustyni jest coraz więcej Polaków. Cała wielka polska przygoda z Dakarem rozpoczęła się w roku 1987. Oddzieleni od świata żelazną kurtyną, bez paszportów, mało wiedzieliśmy o świecie. Ale wiadomości z bratniej Czechosłowacji nie były cenzurowane. I okazało się, że w największym rajdzie świata w kategorii ciężarówek rządzą i wygrywają dwie czeskie fabryki – Tatra i Liaz. A to na wielu rynkach świata konkurencja dla naszych fabryk. W 1987 roku nieśmiałą próbę powalczenia z nimi podejmuje Jelcz. Wysyła na Saharę dwie ciężarówki, ale słabo przygotowane, bez serwisu i doświadczenia, więc wyprawa jest nieudana. Rok później, w drugiej próbie, dwa zmodernizowane jelcze (i z włoskimi nawigatorami) też nie pokonały Sahary, ale na starcie stanęły też dwa stary 266 z doświadczonymi w sporcie załogami Sikora-Franek oraz Mazur-Obrocki (niżej podpisany). Pomysł pojawił się jesienią, prawie po terminie zgłoszeń, wysłano na szybko jakiekolwiek papiery. Oba wojskowe stary osiągnęły Dakar. Fakt, że zwycięzcy siedzieli już przy kawie... Bo z małym 200-konnym silnikiem przegrywały z innymi wyraźnie. Wtedy regulamin nie ograniczał przeróbek, konkurenci mie-

li po 800 koni, a zwycięski DAF miał dwa osobne silniki na przód i tył pojazdu. Stary były za wolne, szybkość maksymalna zaledwie około 100 km/h, co nie pozwalało na odpowiedni rozpęd przed wielkimi wydmami i były 6-kołowcami, a do wyczynowej jazdy wystarczą 4 koła. Niemniej w styczniu 1988 roku polska flaga dotarła do Dakaru po raz pierwszy.

Potem, wskutek niełatwej sytuacji ekonomicznej w kraju, temat polskich ciężarówek i w ogóle polskiego udziału w Dakarze zniknął na dłużej. Ale przy otwartych granicach i łatwiejszym dostępie do informacji wieści z Sahary podkręcają polskie środowisko off-roadowe. W 2000 roku pokonują Saharę pierwsi polscy motocykliści Marek Dąbrowski i Jacek Czachor. Potem tych motocyklistów jest coraz więcej, jeżdżą coraz lepiej, już w 2003 roku Marek Dąbrowski wchodzi do pierwszej dziesiątki. Jeszcze szybszy jest potem Kuba Przygoński. A Jacek Czachor przechodzi do legendy Dakaru, jako jeden z kilku na świecie, którzy na 13 startów 13 razy osiągają metę.

Po wielu latach wracają na Dakar polskie ciężarówki, a dokładnie polscy zawodnicy w niepolskich ciężarówkach, bo w czasach prywatyzacji i przemian ekonomicznych ani Jelcz, ani Star nie zdobyły się już na wystawienie swoich aut. Ale w różnych innych ciężarówkach – Mercedes, MAN, Unimog - cała grupa polskich kierowców – Grzegorz Baran, Jarek Kazberuk, Rafał Marton, Robert Szustkowski czy Józef Cabała - osiąga dobre rezultaty, proporcjonalne do możliwości niewielkich zespołów prywatnych, w jakich startują. Wielkim wydarzeniem, dopingującym środowisko polskich „ciężarowców", jest pierwsze biało-czerwone zwycięstwo w Dakarze Darka Rodewalda w 2012 roku w mieszanej holendersko-belgijsko-polskej załodze jadącej w Iveco. Od 2005 roku zaczyna się „epoka Hołowczyca". Ten bardzo doświadczony, znany i utytułowany kierowca rajdowy w pierwszych startach w mitsubishi i nissanie trochę zlekceważył sobie trudności Dakaru, jechał rewelacyjnie, czyli zbyt szybko, co w połączeniu ze zbyt słabo przygotowanym samochodem dawało marne efekty. Dopiero ostatnie lata, po nabraniu doświadczenia i pokory, przyniosły wyśmienite rezultaty (dwa piąte miejsca w 2009 i 2011 roku i liderowanie w 2012), co zaowocowało propozycją zatrudnienia w najlepszym na świecie zespole fabrycznym – BMW. Wielkim impulsem dla „ruchu dakarowego" w Polsce jest też pojawienie się w tym rajdzie kończącego karierę skoczka narciarskiego Adama Małysza. Jego sumienne, systematyczne podejście do przygotowań zaowocowało rewelacyjnym 38. miejscem w debiucie w roku 2012 i jeszcze lepszym 15. miejscem w roku 2013. Adam, jeżdżący z doświadczonym Rafałem Martonem, pokazał wszystkim, że wysportowany człowiek po roku intensywnych przygotowań jest w stanie zrobić wynik wielki.

Osobny rozdział „Polaków w Dakarze", to nasi quadowcy. Tymi malutkimi pojazdami dokonują oni rzeczy wielkich. Tu najjaśniejszą gwiazdą jest Rafał Sonik. To postać absolutnie wyjątkowa. Człowiek niemłody, poważny biznesmen, a więc mający na swoje pasje czasu raczej mało. Czyli formalnie amator, a nie zawodowiec. Ale człowiek do bólu konsekwentny. W 2009 roku po starannych przygotowaniach wybiera się samotnie na swój pierwszy Dakar i jest tego rajdu wielką sensacją. Mądrą, dojrzałą, precyzyjną jazdą dociera na metę jako trzeci i jest pierwszym w historii Polakiem wracającym z Dakaru z medalem. Powtarza ten wynik w roku 2013, w międzyczasie zdobywając Puchar Świata. W roku 2011 z brązowym medalem wraca z Dakaru młody Łukasz Łaskawiec, więc „polskie quady" to w tej chwili dakarowa potęga.

Rajd Dakar to największa przygoda znana na naszej planecie. Ale dzisiaj to nie tylko przygoda dla uczestników. Dziś Dakar to również wielki biznes, pieniądze, media, reklama. To wielkie widowisko telewizyjno-sportowe, porównywalne tylko z olimpiadą.

Zawodnik ma zrobić wszystko, by dowieźć do mety nie tyle siebie i samochód, ale i reklamy. Takie czasy. Ale bez tych reklam, czyli milionów dolarów krążących wokół tego rajdu, nie byłoby Dakaru. I tej nieprawdopodobnej frekwencji uczestników – ponad 1000 zawodników w ponad 500 pojazdach. Dawniej zapisy na Dakar trwały parę miesięcy. Dziś parę dni, a wręcz parę godzin. Sponsorów jest coraz więcej, bo relacje w mediach na całym świecie są coraz bogatsze. Dla rozumiejących te zależności Dakar to nie wydatek, ale zarobek. A przy tym prestiż, honor, nobilitacja.

Dlatego, jeśli masz dość siły, odwagi, uporu i umiejętności pomyśl, co zrobić, by kiedyś osobiście stanąć na starcie Dakaru. Jeśli masz talenty biznesowe, organizacyjne, logistyczne – pomyśl jak stworzyć własny dakarowy zespół. Bo Dakar to wielka sprawa. I miejsce magiczne.

reklama

PL 49* > 3,5 t viaTOLL

viaTOLL

OBOWIĄZKOWE OPŁATY DROGOWE DLA POJAZDÓW > 3,5 t

NOWE ODCINKI DRÓG PŁATNYCH OD 30 MARCA 2013 ROKU

Infolinia: 800 101 101**/ + 48 22 521 10 10***

www.viatoll.pl

* Dotyczy wybranych i wskazanych w rozporządzeniu dróg krajowych.
** Dla telefonów stacjonarnych numer bezpłatny.
*** Dla telefonów komórkowych i dzwoniących z zagranicy koszt połączenia zgodnie ze stawką operatora.

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

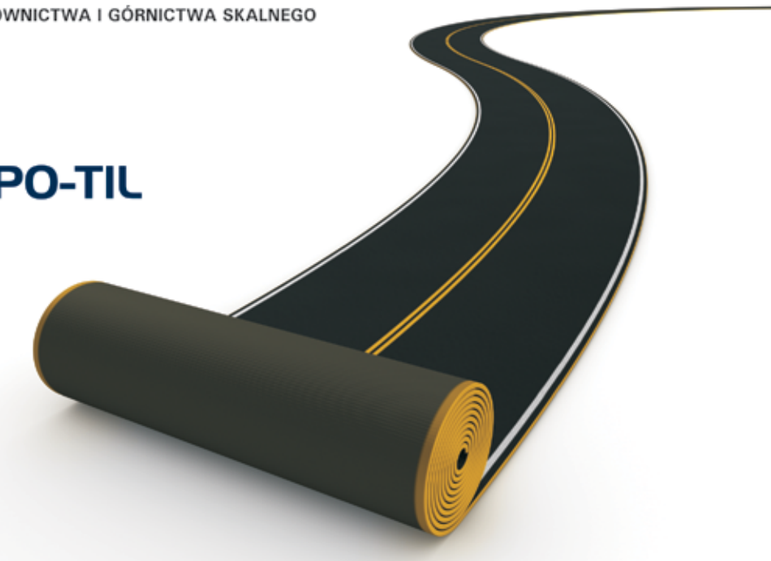
MASZBUD

TRAFFIC-EXPO-TIL

ROTRA

Patronat medialny: przewoźnik

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
  - Seminarium Beton - wiemy jak i dlaczego - Stowarzyszenie Producentów Cementu
- 22 maja
  - Identyfikacja i ważenie pojazdów przeciążonych, organizator IBDiM
  - debata w ramach Salonu Kruszyw Kruszywa alternatywne - za i przeciw, organizator IMBiGS
  - Wykorzystaj w trakcie, nie żałuj po fakcie. Sprzedaż - równa czy wyboista droga do sukcesów w naszej branży, organizatorzy: BLL i SANDLER TRAINING
  - Seminarium Zmiany prawne dotyczące działalności firm transportowych, ubezpieczenia w transporcie - ZMPD
  - Przyszłość dróg zależy od Ciebie - nie myśl szablonowo, organizator BLL
  - Zamówienia publiczne w drogownictwie, organizator OIGD
- 23 maja
  - Infrastruktura lądowa - wczoraj i dziś - ŚKD, SIiTK, GDDKiA
  - 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
  - Bezpieczeństwo techniczne maszyn budowlanych i żurawi, organizator PIMB

Informacje:
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:
Polskie drogi, forum budowlane, budowlany, maszyny budowlane, Autostrady, Infrastruktura, Inżynieria Bezwykopowa, inżynieria.com, Budowa i utrzymanie dróg, mostów i tuneli, Polski Truck & business, Drogi, Eurail mag, Parking, budownictwo infrastruktura.pl, Nowoczesne Budownictwo, Builder, Mobility, Traker, Logistics

Jeżeli się nie śni, to się niczego nie osiągnie

z **Rafałem Sonikiem** rozmawia **Klaudiusz Madeja**

Dlaczego w ogóle powstał Poland National Team?

Decyzja zapadła po kilku latach obserwacji. Wiemy już, jak bardzo możemy sobie nawzajem pomóc. W różnych sytuacjach poszczególni zawodnicy lub nawet całe teamy nie dają sobie rady. Jako przykład podam fizjoterapeutę. Chcemy, aby z nami jeździł ten sam, który nas dobrze zna i wie, jak pomóc. W pojedynczych zespołach są różni ludzie, często w ogóle nie znający zawodników. To samo z przygotowaniem roadbooka. Każdy robi to nieco inaczej, ale każdy od każdego może coś podpatrzeć lub sobie nawzajem pomóc, żeby popełniać mniej niebezpiecznych błędów. Organizator Dakaru dużo lepiej i poważniej traktuje duże zespoły. Przykładów można mnożyć. Ale ostatecznym argumentem było to, że jako reprezentacja możemy być dużo skuteczniejsi w mediach. Gdy w Dakarze 2013 występowaliśmy już jako Reprezentacja Polski, traktowano nas zupełnie inaczej, dużo poważniej. Dzięki temu, że Polak walczy w rajdzie terenowym, zainteresowanie jest większe. A cel – uczynić offroad naszym sportem narodowym. To jest na pewno duża zmiana jakościowa.

A jak to działa w innych krajach?

Są bardzo mocne grupy z wielu państw. Na przykład Rosjanie trzymają się razem. Mówimy na nich „Fabryka Kamaza". Wynika to stąd, że są skupieni wokół tej marki. Oni się bardzo identyfikują, na każdym kroku pokazują swoją flagę, akcentując, że są z jednego kraju. Ukraińcy, Białorusini i Holendrzy – to samo, podobnie Amerykanie. Natomiast reprezentanci innych państw, których tradycje Dakaru sięgają wielu lat, ku naszemu zdziwieniu, nie za bardzo się ze sobą integrują. Mają francuską czy chociażby niemiecką flagę, ale jeszcze nie doszli do takiego pomysłu, żeby stworzyć reprezentację narodową...

I stało się coś miłego, zaskakującego, kiedy pierwszy raz skontaktowaliśmy się z organizatorem Dakaru w sprawie utworzenia reprezentacji narodowej – oni najpierw nie za bardzo to zrozumieli. Ale gdy nas zobaczyli, nasze logo, flagi, stroje - powiedzieli - coś niesamowitego, ale zmiana! Niedawno rozmawiałem z organizatorem, który powiedział mi, że w tym roku reprezentacja Polski została przez wszystkich zauważona i to pozytywnie. Myślę, ze jesteśmy jakimś przełomem dla nich, odkryciem. Mogę powiedzieć, że zmieniliśmy „rzeczywistość dakarową" na lepszą.

Teraz chcecie współpracować ze Zrzeszeniem Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, które skupia właścicieli dużych ciężarówek. Proszę wyjaśnić, dlaczego?

Jest to dla nas równie oczywiste, jak to, że utworzyliśmy naszą Reprezentację Narodową. Otóż chcemy współpracować z ZMPD dlatego, że Polska jest potęgą transportową w Europie. Polscy kierowcy są niesamowicie utalentowani, tkwi w nich ogromny potencjał. Oni czasem nie potrafią tego eksponować. Podobnie z mechanikami. Jeśli pokazać polskim kierowcom, zwłaszcza zawodowym, że start w Dakarze jest być dla nich osiągalny, to być może ten ich talent się ujawni. Jestem przekonany, że prędzej czy później polski zespól wygra Dakar w kategorii pojazdów ciężarowych. My z kolei oferujemy nasze doświadczenie, które możemy przekazać i wyszkolić załogi, aby wystartowały ciężarówkami w Dakarze. Jeśli patrzę na kategorie, to widzę duży potencjał w ciężarówkach, które mogą zajść wysoko w klasyfikacji końcowej. Dlatego właśnie zwróciliśmy się do ZMPD, jako największego podmiotu z największym doświadczeniem, z propozycją współpracy.

Ale przewoźnicy, członkowie ZMPD powiedzą: my mamy swój codzienny, ciężki biznes. Kiedy wygospodarować czas i kto za to zapłaci?

Jeżeli się nie śni, to się niczego nie osiągnie. Ja kiedyś też tylko przez wiele lat marzyłem o Dakarze i było to tylko marzenie. Zawsze przytaczam taką maksymę: *Wyzwania są dla tych, którzy wyruszają w drogę. Marzenia są dla tych, którzy zostają w domu. Choć od marzeń wszystko się zaczyna*.

Gdyby właściciele, dzisiaj dużych a nawet średnich firm, kiedyś nie marzyli, to nigdy by nie doszli do tego, co już osiągnęli. Jeśliby nie marzyli dzisiaj, nie mogliby się rozwijać. Marzenia o sukcesie i ciężka praca, to jest to, co nas do tego sukcesu prowadzi. Nie ma innej drogi. Wzięliśmy kiedyś sprawy w swoje ręce i nam się udało, daliśmy radę. Teraz też tak może być.

Kogo chcecie przyciągnąć do Reprezentacji?

W zespole zawsze jest kierowca, pilot i mechanik. W pierwszej kolejności tych ludzi chcemy przyciągnąć. Doświadczonych kierowców, którzy jadąc asfaltową szosą spoglądają na boki i marzą o offroadzie. Z kolei jedyny Polak, który stanął na najwyższym podium Dakaru to Darek Rodewald – mechanik z holenderskiego teamu. Szukamy najbardziej utalentowanych i zdeterminowanych, zafascynowanych offroadem kierowców, pilotów i mechaników. W trzeciej kolejności, ale nie dlatego, że to jest najmniej ważne, szukamy także pilotów. O dziwo, tu mamy największy deficyt - doszliśmy ostatnio z kolegami do wniosku. Krzysztof Hołowczyc miał na ostatnim rajdzie Portugalczyka... bo nam brakuje dobrych pilotów. To nie jest żaden nacjonalizm. Po prostu komunikacja w swoim ojczystym języku jest najlepsza i najszybsza, a to się na rajdach bardzo liczy. W języku angielskim zdarzają się chwile zawahania – i to jest spory problem. Obecnie w Polsce na palcach jednej ręki można policzyć dobrych pilotów „dakarowych". Musimy takowych wyszkolić, żeby być zespołem kompletnym. Mamy fizjoterapeutów, menedżerów i innych specjalistów, którzy potrafią od strony organizacyjnej i logistycznej zorganizować start w Dakarze, ale brakuje dobrych pilotów.

Obecnie w sporcie liczy się także jego medialność, czyli obecność w różnych środkach przekazu. To jest niezbędne, aby zrobić z rajdów terenowych „narodowy sport Polaków". Jak chcecie to osiągnąć?

To już się zaczęło wcześniej, gdy zacząłem startować w Dakarze quadem. Także po to, aby pokazać, że jest to pojazd, który może służyć do przyjemnej jazdy, o ile jest używany zgodnie z przeznaczeniem. Wcześniej quady źle się kojarzyły, na mnie też dziwnie patrzyli. Wejście do rajdów Adama Małysza pokazało, że Dakar może być dla każdego. Przecież wcześniej nikt go z tym sportem nie kojarzył. Lecz szansę mają wszyscy, nie tylko popularne osoby. Każdy, komu wystarczy determinacji i woli osiągnięcia celu, a do tego kocha offroad, może tam teoretycznie wystartować. Takich potencjalnych zawodników jest z pewnością w Polsce bardzo dużo. Przykładem dla tych zapaleńców mogą być inni, znani Polacy, którzy wkrótce zaczną przygotowania do startu w Dakarze. Niebawem zaczynamy pracę z Tomkiem Gollobem, a będą też inni. Są wśród nich sportowcy, którzy chcą przeżyć drugą sportową młodość. A do nich mogą dołączyć utalentowani, nikomu nieznani kierowcy, których znajdziemy.

Moim zadaniem jest budować fundamenty pod przyszłą narodową reprezentację i wciągam do tego pozostałych kolegów z kadry. Drugi cel – nawiązać szeroką współpracę z mediami. Żeby te media uwierzyły, że z Dakaru można zrobić sport narodowy. Kiedyś nie wierzyły, że można ze skoków narciarskich zrobić sport narodowy, a teraz już mamy następców Małysza, którzy osiągają sukcesy. Podobnie jest teraz z bieganiem na nartach, od kiedy sukcesy zaczęła odnosić Justyna Kowalczyk. Z teoretycznie „niszowych" dyscyplin „wykreowano" popularne rodzaje sportów. A do tego są sukcesy i pojawili się następcy. My już jesteśmy w czołówce sportów terenowych, a wierzę, że może być jeszcze lepiej. I to będę przekazywał mediom, aby zrozumiały, że wspólnie możemy osiągnąć wielkie korzyści. Już trwają rozmowy i idą w dobrym kierunku, zarówno z mediami, jak i sponsorami. Na razie nie chcę podawać nazw, dopóki negocjacje się nie zakończą.

> Wyzwania są dla tych, którzy wyruszają w drogę.
> Marzenia są dla tych, którzy zostają w domu.
> Choć od marzeń wszystko się zaczyna.

Jakie macie cele na najbliższy rok?

Moim osobistym celem jest odebranie Pucharu Świata, który zdobyłem w 2010 r. W 2011 r. miałem kontuzję, a rok później zająłem drugą pozycję. Ale to jest ta „mniejsza połowa". Dużo ważniejsze, na najbliższe miesiące, jest dla mnie to, o czym mówiłem wcześniej - wyszukiwanie i wyszkolenie najbardziej utalentowanych i zdeterminowanych kierowców do reprezentacji Polski. Czyli budujemy fundamenty tego zespołu. Najbliższy Dakar pokaże, czy ta praca dała efekty. Po ostatnim rajdzie, gdy już byliśmy tam jako Polski Team, sami zgłosili się sponsorzy, którym podoba się ta idea i chcą w to wejść. Tutaj na pewno rolę odgrywa również patriotyzm. Podsumowując tę naszą rozmowę, powiem krótko: Polak potrafi. Hasło może wyświechtane, ale przecież nieraz dawaliśmy radę, we wszelakich dziedzinach, wystarczy sięgnąć pamięcią wstecz. Wierzę, że jako Poland National Team też damy radę!

przewoźnik nr 29

Genewa 2013

Co roku na wiosennym salonie w Genewie można dowiedzieć się, jakie samochody będą najmodniejsze w danym sezonie. Jeśli to prawda, to ten rok będzie należał do małych crossoverów, czyli miejskich pseudoterenówek. Najbogatsi klienci usiądą natomiast za kierownicami ekstremalnie szybkich supersamochodów.

Kacper Jeneralski

Corvette

Po raz pierwszy można było go zobaczyć zimą na salonie w Nowym Jorku, w Genewie debiutował jako kabriolet. Chevrolet Corvette doczekał się siódmej odsłony. Stingray, bo tak nazywają to auto, był projektowany z myślą o wersji bez dachu. To oznacza, że nadwozie konstrukcyjnie nie różni się prawie niczym od wersji z twardym dachem - poza tą jedną istotną cechą - składanym miękkim topem. To najmocniejsza seryjna Corvetta w historii, ma 450 koni mechanicznych w podstawowej wersji. Moc dostarczana jest przez ośmiocylindrowy benzynowy silnik o pojemności 6,2 litra. Auto wyposażone jest w system, który pozwala wybierać pomiędzy 5 różnymi trybami jazdy. Komputer w zależności od upodobań kierowcy zmienia między innymi ustawienia silnika, układu kierowniczego i zawieszenia. Auto będzie sprzedawane w Europie, ale planów wprowadzenia go na polski rynek na razie nie ma

LaFerrari

To najjaśniej świecąca gwiazda Genewy i auto, które do chwili premiery owiane było tajemnicą. Legendarne Enzo doczekało się następcy. LaFerrari - choć niektórym ta nazwa z trudem przechodzi przez gardło - to flagowy i najbardziej sportowy wóz Maranello. Wóz, który ma 963 konie mechaniczne, bo taką moc otrzymamy, kiedy zsumujemy konie dostarczane przez silnik V12 i te pochodzące z motoru elektrycznego. LaFerrari jest hybrydą, elektryczna jednostka pełni tu rolę swego rodzaju dopalacza. Auto przyspiesza w 15 sekund... do 300 km/h! Włosi zdecydowali, że wyprodukują tylko 499 egzemplarzy tego modelu. Jeszcze przed końcem salonu w Genewie w kolejce ustawiło się około 2 000 chętnych na ten drogowy bolid. To oznacza, że auto pozostanie marzeniem nawet dla tych, którzy są wstanie dziś wyłożyć 1,3 miliona euro.

Skoda Octavia Combi

To jedno z najbardziej lubianych przez polskich kierowców aut. Octavii przedstawiać nie trzeba - zwłaszcza że tej zimy Czesi zaprezentowali czwartą generację swojego hitu. Wprowadzenie wersji kombi było tylko kwestią czasu. Auto będzie dysponowało gamą silników identyczną jak w liftbacku. Kombi zaprezentowane w Genewie to dopiero przedsmak, bo wkrótce Skoda wprowadzi do sprzedaży rodzinną „Czeszkę” z napędem na cztery koła.

Pro_cee'd GT

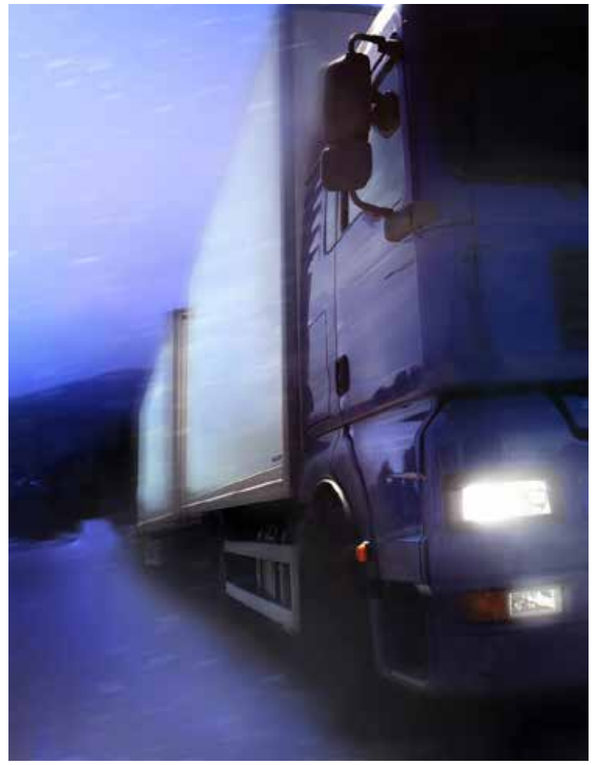
Jeśli przyjmiemy, że najpopularniejszym polskim radiowozem jest KIA cee'd, to być może właśnie taką wersją powinni poruszać się nasi stróże prawa. Pro_cee'd GT to najmocniejszy kompakt, jaki do tej pory wyprodukowali Koreańczycy. Pod maską ma benzynowy doładowany silnik 1,6 o mocy 204 koni. Prędkość maksymalna usportowionej „kijanki” to 230 km/h. Sprint do setki zajmuje jej 7,7, sekundy. Polskie ceny nie są znane, ale auto powinno wejść do sprzedaży jeszcze tego lata.

Rolls Royce

"Kto bogatemu zabroni" - tak można by rzec, patrząc na ogromne i nieco przygarbione luksusowe coupe Rolls Royce'a. Najnowszy model Wraith to bardzo drogi gabinet wyposażony w silnik o pojemności 6,6 litra oraz mocy 633 koni mechanicznych. Czego nie ma na pokładzie? W przypadku tej marki odpowiedź może być tylko jedna: ma wszystko! Opisywanie specyfikacji tego modelu jest sztuką dla sztuki, bo wszystko zależy wyłącznie od zamówienia klienta. Ciekawostką w dwudrzwiowej limuzynie jest skrzynia biegów. Dwusprzęgłowa 8-biegowa przekładnia współpracuje z systemem GPS, który odczytuje między innymi, jak ostry zakręt jest przed nami i jaki bieg wybrać, żeby pokonać go w optymalny sposób.

INWESTUJEMY W TRANSPORT

LEASING



Dla firm planujących rozwój lub modernizację floty przygotowaliśmy uproszczoną procedurę finansowania.

Od ponad 15 lat jesteśmy zaufanym partnerem w leasingu samochodów osobowych, ciężarowych, ciągników siodłowych, przyczep, naczep, autokarów, a także urządzeń przeładunkowych, samolotów, statków.

W przypadku pojazdów sprowadzanych z zagranicy wyręczamy Państwa w obsłudze procedur importowych.

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

http://www.sgef.pl/leasing-transportu.html

SOCIETE GENERALE
Equipment Finance

Pionier tańszego zasilania diesla

Sebastian Klaman-Nakielski

Nadeszły czasy, w których przewoźnicy pracują na pograniczu opłacalności. Czasy, w których z każdej strony nakładane są różnego rodzaju opłaty, a ceny paliw często szybują w górę. Producenci pojazdów ciężarowych prześcigają się w innowacyjnych rozwiązaniach pomagających zmniejszyć zużycia ON. Jednak na naszym rynku od prawie trzech lat można szukać oszczędności poprzez wykorzystanie paliwa LPG. Dzieje się to poprzez możliwość podwójnego zasilenia silnika diesla LPG i ON.

To innowacyjne rozwiązanie stosuje firma Gascar – pierwszy zakład montażu tego typu systemów. Jako pionier tego rozwiązania z dnia na dzień zwiększa liczbę adaptacji. W ciągu trzech lat dokonano ponad 100 konwersji na LPG. Dziś po naszych drogach jeździ ponad tysiąc gazo diesli.

Działanie systemu polega na podaniu odpowiedniej dawki LPG do zasysanego powietrza, przy jednoczesnym ograniczeniu ilości oleju napędowego. Dzięki temu uzyskujemy znacznie efektywniejsze spalanie oleju, spadek ilości szkodliwych substancji i przede wszystkim oszczędności. Zaletą tego rodzaju instalacji gazowych jest to, że nie ma konieczności modyfikacji jednostki napędowej, dzięki czemu system jest uniwersalny i można go stosować we wszystkich rodzajach silników. System taki jest mało „inwazyjny" i ogranicza się jedynie do montażu reduktora (takiego samego, jak w instalacjach IV generacji do jednostek benzynowych), wtryskiwacza/y gazu, filtra, czujnika MAP i jednostki sterującej.

EKONOMIA

- zastąpienie drogiego ON tańszym LPG – w pojazdach można zastąpić do 30% ON gazem LPG, a silnikach stacjonarnych nawet do 50%. Daje minimum oszczędność 10% kosztów zakupu paliwa ON+LPG.
- w niektórych pojazdach zmniejszenie do ok. 5% sumarycznego zużycia ON i LPG w stosunku do pracy silnika na ON

Szczegóły:

- Koszt transportu przy użyciu ON bez LPG
  Z ON 32l/100km 5,61z ł= 179,52 zł*
- Koszt transportu przy użyciu ON i LPG
  *Z ONDUAL 21,6l/100km * 5,61 zł + 10,32l (LPG)*2,62 zł = 121,18 zł + 27,04 = 148,22 zł*
- Korzyść:
  OZDUAL Z ON - Z ONDUAL = 31,3 zł/100km

Jak widać oszczędności dla jednej ciężarówki w skali roku mogą sięgnąć nawet 31 000 zł dla przebiegu 100 000 km. Jednak aby te oszczędności wystąpiły, musi być wykonana prawidłowo kalibracja systemu. Firma GASCAR jako jedyna w Polsce stosuje bardzo skuteczną metodę regulacji za pomocą przepływomierzy ON i LPG, na podstawie których jest w stanie ustawić właściwe proporcje ON - LPG przed wydaniem pojazdu klientowi.

EKOLOGIA

- redukcja emisji składników toksycznych, zwłaszcza cząstek stałych (rakotwórczych)
- Obniżona emisja CO2

DYNAMIKA

- poprzez spalenie zupełne ładunku ON w cylindrze zwiększenie mocy i momentu obrotowego

PRZYKŁADOWE ZUŻYCIE ON

Dzień	Czas jazdy	Droga (km)	Zużyte paliwo (l)	Czas pracy sprzętu 1	Zużycie paliwo (l/godz.)	Zużycie paliwa (l/100km)
07-11 – Pn	03:06	206,0	40,5	--	9,0	19,6
08-11 – Wt	14:47	935,7	221,2	--	13,6	23,6
09-11 – Sr	11:44	882,6	220,6	01:13	17,2	25,0
10-11 – Cz	01:02	75,6	24,0	--	15,0	31,8
11-11 – Pt	14:25	939,1	177,1	--	11,0	18,9
12-11 - Sb	12:57	942,2	175,3	00:12	12,8	18,6
13-11 - Nd	00:02	0,0	0,7	--	1,6	***
Razem tydzień	58:03:00	3981,2	859,4	01:25	13,1	21,6
Średnie tygodniowe zużycie LPG (z tankowań)	58:03:00	3 981.4	410,9	--	--	10,32

UWAGI: średnie zużycie ON/100 km przed montażem systemu 32-35l/100km, transport międzynarodowy. Tygodniowa karta zużycia MAN TGA 18.390
Stan licznika (km): 587792 Zamontowany sprzęt 1 : WEBASTO

SZKOLENIA

Szkolenia na miarę
Twoich potrzeb

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

Jarosław Domin, JAS-FBG

10 nowych Actrosów jeździ w naszej flocie już ponad dziewięć miesięcy. Są bezawaryjne, mają niskie zużycie paliwa i zapewniają komfort pracy kierowcom.

Nowy Actros najpierw zrobił na mnie ogromne wrażenie swoim wyglądem. Ale o wiele istotniejsze jest to, że zastosowane w nim rozwiązania technologiczne są czymś zupełnie nowym. Szczególnie dotyczy to nowej skrzyni biegów, doskonale dopasowanej do silnika. Konstrukcja podwozia zapewnia idealnie stabilne prowadzenie, co z kolei przekłada się na bezpieczeństwo jazdy. Jednocześnie wyniki spalania w odniesieniu do innych pojazdów są bardzo satysfakcjonujące. Wygląd tej ciężarówki, jej nowoczesny design też ma znaczenie – buduje prestiż i wizerunek firmy. Nasze Actrosy obsługują długie międzynarodowe trasy: do Francji, Hiszpanii, Portugalii. To oznacza, że musieliśmy też zadbać o komfort naszych kierowców. Stąd wybór kabiny w wariancie SoloStar Concept z wygodnym kącikiem wypoczynkowym. Kierowcy bardzo doceniają fakt, że nowy Actros jest nie tylko świetnym narzędziem pracy, ale i komfortowym, przyjemnym miejscem odpoczynku w czasie wolnym.

Marka Daimler AG

Mercedes-Benz
Trucks you can trust