

przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce



Nie bój się leasingu

14

Oszczędny i inteligentny

60

Warsztatowe oszczędności

10

Ładunek

Marcin, przewoźnik, nonszalancki nawet w poniedziałek rano niczym Budda po swojej poobiedniej drzemce.



Giełda ofert transportowych Tracking Platforma przetargowa

„Szkoda życia na stres”, uważa Marcin. Dlatego też pozyskuje wygodnie zlecenia poprzez, będącą liderem w Europie, giełdę ofert transportowych TC Truck & Cargo®. Do jego dyspozycji codziennie jest aż do 450.000 ofert pochodzących od 100.000 sprawdzonych użytkowników. Dzięki temu zawsze znajdzie odpowiedni ładunek. Oferowany przez TimoCom abonament ryczałtowy pozwala Marcinowi zachować także elastyczność cenową.

Teraz i Ty możesz się zrelaksować i bezpłatnie przetestować TC Truck & Cargo® w codziennej pracy. Wystarczy zadzwonić pod numer telefonu +800 10 20 30 90 (infolinia bezpłatna dla telefonów stacjonarnych)* lub pobrać plik instalacyjny bezpośrednio ze strony internetowej www.timocom.pl

Jesteś już naszym fanem?

www.timocom.pl

*Połączenia z numerami infolinii z telefonów stacjonarnych są z reguły bezpłatne. W zależności od operatora i posiadanej taryfy możliwe jest wystąpienie innych cen.

ZWYCZAJNE ZGROMADZENIE OGÓLNE DELEGATÓW ZMPD

ZOD

*Zgodnie z paragrafem 17 ust. 1 pkt 1 Statutu
Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce
Zarząd Zrzeszenia zwołuje*
ZWYCZAJNE ZGROMADZENIE OGÓLNE DELEGATÓW ZMPD

które odbędzie się w dniu **15 maja 2014 r. (czwartek)**, o godzinie **10.30**
w pierwszym lub o godzinie **11.00** – w drugim terminie tego samego dnia
w przypadku braku quorum (paragraf 18 ust. 2 Statutu)

w sali konferencyjnej w Windsor Palace Hotel
w miejscowości **Jachranka 75** nad Zalewem Zegrzyńskim k/Warszawy

Rejestracja Delegatów rozpocznie się od godz. 09.30

Jednocześnie informuję, że do wglądu w biurze ZMPD znajduje się Protokół
z poprzedniego Zgromadzenia Ogólnego Delegatów ZMPD
z 06.06.2013 r.

Prezes ZMPD

Jan Buczek

Prosimy o zabranie ze sobą dokumentu potwierdzającego tożsamość.

Wszystkich zainteresowanych ewentualnym noclegiem prosimy
o zgłoszenie tego faktu do biura ZMPD na nr faksu: 22 536 10 25

ZRZESZENIE MIĘDZYNARODOWYCH PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH W POLSCE





Robert Przybylski, redaktor naczelny

Tegoroczne wyzwania

Powiedzenie „Obyś żył w ciekawych czasach” przedsiębiorcy mogą traktować jak przekleństwo. Sytuacja za naszą wschodnią granicą napawa niepokojem. Blokada systemu TIR przez Rosję, rosyjska aneksja Krymu i podsycanie niepokojów na Ukrainie powodują coraz gorszą sytuację ekonomiczną naszego wschodniego sąsiada. Nie wiemy, jaki wpływ będą miały sankcje nałożone na Rosję. Te zdarzenia mogą fatalnie odbić się na polskich przewoźnikach. Na dodatek zachodnia konkurencja wysuwa propozycje nowych przepisów, zaostrzających regulacje socjalne, które uderzą przede wszystkim w polskie firmy. Stąd tak ważna będzie rzeczowa dyskusja podczas Zebrania

Ogólnego Delegatów ZMPD, o którą apeluje prezes Zrzeszenia Jan Buczek. Coraz trudniejsze warunki działania przedsiębiorców skłaniają do większej dbałości o każdą złotówkę. Dlatego wiodącymi tematami numeru są kwestie znalezienia najtańszego sposobu obsługi technicznej taboru oraz leasingu. Jaki model powinni przyjąć przewoźnicy: czy serwisować samochody we własnym lub zewnętrznym warsztacie? Jak wzmocnić swoją pozycję w stosunku do przedsiębiorstw leasingowych? Publikujemy także najnowsze ustalenia Forum Transportu Drogowego, które powołały sześć zespołów roboczych do współpracy z Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju. Ich zadaniem jest rozwiązanie najbardziej palących problemów branży transportu drogowego.

Pierwsze stowarzyszenia

40

Prywatni przewoźnicy powołali na początku lat 90. własną reprezentację, która z sukcesem zorganizowała środowisko i dla wielu przewoźników stała się samorządową szkołą życia.

Czas na ekspresówki

36

W nadchodzącej perspektywie finansowej budowane będą drogi ekspresowe. GDDKiA obiecuje, że prace nabiorą tempa, a nowe odcinki stworzą z już wykonanymi spójną sieć drogową.



Walka z leasingiem

14

Nie zawsze przedsiębiorstwo rozwija się zgodnie z planami. Gdy jest źle, leasing ciąży jak kamień u szyi. Prawnik radzi jak postępować gdy sytuacja przewoźnika staje się niedobra.



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:

Robert Przybylski – redaktor naczelny, Józefa Miozga, Anna Wrona, Ryszard Gałczyński, Euzebiusz Gawrysiuk, Sławomir Jeneralski, Tadeusz Wilk

Współpracują:

Cezary Bednarski, Anna Gawlik, Kacper Jeneralski, Joanna Popiołek, Klaudiusz Madeja,

Ogłoszenia i reklamy:

Dorota Pazik e-mail: dorota.pazik@zmpd.pl
Katarzyna Milczarek e-mail: katarzyna.milczarek@zmpd.pl

Projekt graficzny:

Tomasz Bogustawski
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.

Warsztatowe oszczędności

10

Jak i gdzie najtaniej i najlepiej serwisować tabor? Część przewoźników preferuje własne zaplecze, inni korzystają ze specjalistycznego. Za i przeciw warsztatom własnym oraz zewnętrznym. Oceniamy, które rozwiązanie jest tańsze.



Genewa 2014

70

Prezentujemy najciekawsze premiery najbardziej ekskluzywnego salonu samochodowego świata: od malutkiego renault Twingo po mercedesa Klasy S coupe, od lamborghini Huracan, po jeepa Renegade.

Przydziały zezwoleń na 2015 rok

32

Grupa Transportu Drogowego Międzynarodowego Forum Transportu dyskutowała nad zasadami przydziału zezwoleń na 2015 rok. Niestety Austria, Grecja, Rosja, Węgry i Włochy nadal obstają przy ograniczeniach, krępując międzynarodowe przewozy.

Maleją przewozy na Ukrainę	6
Liczmy na poważną dyskusję o przyszłości	8
Warsztatowe oszczędności	10
Nie poddawać się	14
Konie pociągowe leasingu	16
Tnij koszty w transporcie	18
Wirtualne bufory	20
Strefy buforowe w oczach kierowcy	22
Fotomorgana. Trzeźwe spojrzenie	24
Akademia Samorządowa ZMPD. Samorządy dalekie od spraw gospodarczych	30
Ministerstwa o zezwoleniach	32
Retro. Przez lądy i morza	34
Czas na ekspresówki	36
Posiedzenie Forum Transportu Drogowego. Powstały zespoły robocze do współpracy z Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju	38
Pierwsze stowarzyszenia	40
Logistyka kluczem do sukcesu	44
Miejska logistyka	50
Kontrola techniczna czy zwykła szykana	54
Nowe możliwości dzięki funkcji monitorowania pojazdów	56
Odpowiedzialność przewoźnika w Konwencji CMR oraz ubezpieczenia CMR - część XIV	58
Inteligentny i oszczędny	60
TollCollect? Klikasz i załatwione.	62
Wirtualna tablica ogłoszeń	64
Pasje. Obcowanie z naturą wymaga samodzielności i szacunku	68
Genewa 2014	70
Oplywowe ciężarówki	74



Maleją przewozy na Ukrainę

Zapaść gospodarcza Ukrainy pogłębia się, maleją obroty handlu zagranicznego, a razem z nimi międzynarodowe przewozy samochodowe. Niepewna sytuacja może potrwać do końca przyszłego roku.

Robert Przybylski

Polityczne zawirowania na Ukrainie fatalnie odbijają się na gospodarce tego kraju. Kurs hrywny w stosunku do dolara spadł od początku roku do pierwszych dni kwietnia o 38 proc. 7 kwietnia za dolara trzeba było zapłacić 12 hrywien. Zachwianie hrywny zmusiło ukraiński bank centralny już 8 lutego do wprowadzenia ograniczeń w zakupach walut przez osoby fizyczne oraz firmy. Zgodnie z nowymi przepisami jedna osoba może wymienić 50 tys. hrywien (ok. 5600 dol.), a firmy będą musiały 6 dni cze-

kać na realizację zamówień na zakup walut. Bank zakazał także zakupu zagranicznej waluty w celu szybszej spłaty kredytów zaciągniętych za granicą.

Sytuacja jest tak płynna, że nawet premier Ukrainy Arsenij Jaceniuk nie może nadażyć za zmianami. Na początku kwietnia ogłosił, że następuje stabilizacja ekonomiczna, a ludność wyprzedaje waluty. Nadwyżka sprzedaży nad kupnem sięgnęła 3 kwietnia 7 mln dol. Trzy dni później trend był odwrotny: ludność wycofywała wkłady z banków i wymieniała hrywnę na twardą walutę, obawiając się wprowadzenia podatku od oszczędności.

Kłopoty finansowe przełożyły się

na nastroje konsumenckie. Zniknęli chętni na mieszkania i domy (ceny nieruchomości zmalały w pół roku o 26 proc.). Sprzedaż samochodów w trzech pierwszych miesiącach br. spadła o 84 proc. w stosunku do pierwszego kwartału 2013 roku, do 4,5 tys. samochodów, z czego tysiąc to osobowe, reszta użytkowe.

- Na Ukrainie nastąpił naturalny spadek nastrojów konsumenckich, co wiąże się z politycznymi wydarzeniami – tłumaczy malejący popyt na produkty przemysłowe prezes zarządu Firmy Oponiarskiej Dębica Jacek Pryczek. Zmniejszone zakupy mają też inne wytłumaczenie. – Nastąpiło wyraźne osłabienie hrywny. Ukraińcy

importerzy mają też trudniejszy dostęp do twardej waluty. Z kolei usługodawcy, jak np. sieć serwisowa firm oponiarskich, mają mniejsze obroty, ponieważ zmalały obsady. Część pracowników otrzymała karty mobilizacyjne – wyjaśnia Pryczek.

Co typowe - w okresach przesilenia politycznych rosną ceny żywności: w marcu o 2,2 proc., gdy w poprzednich latach w tym samym okresie spadały o 0,4-0,5 proc. Zdrożały przede wszystkim jajka (o ponad 21 proc.), owoce (o blisko 12 proc.) i cukier (o ponad 10 proc.). W pierwszym tygodniu kwietnia ceny benzyny podskoczyły o 5 proc.

Mniej pieniędzy, więcej długów

Im dłużej na Ukrainie trwa polityczny kryzys, tym wyższe jest ryzyko zaległości płatniczych i niewypłacalności i – jak ocenia szwajcarski bank USB – utrzyma się ono do końca 2015 roku. Dług publiczny Ukrainy sięga 40,5 proc. PKB, (polski jest o 15 punktów proc. większy), jednak złą sytuację Ukrainy pogłębia deficyt finansów publicznych sięgający 13,5 mld dol. (7,7 proc. PKB) oraz deficyt obrotów handlowych, wynoszący 16,1 mld dol. (9,1 proc. PKB). Tymczasem rezerwy Banku Centralnego Ukrainy to ok. 16 mld USD, co oznacza, że bez pomocy finansowej z zewnątrz Ukraina nie zdoła pożyczyć 15,6 mld niezbędnych na spłatę rat, które musi zapłacić do końca 2015 roku, wylicza UBS.

Brak twardych walut w państwowym kasie i niski pobór podatków spowodowały obniżenie oceny Ukrainy. Na początku lutego międzynarodowa agencja ratingowa Fitch obniżyła ocenę Ukrainy, pod koniec lutego to samo zrobiła agencja Standard & Poor, a 4 kwietnia agencja Moody's obniżyła rating Ukrainy z Caa2 do Caa3 ze względu na „eskalację kryzysu politycznego w tym kraju”. Analitycy agencji twierdzą, że zakup obligacji emitowanych przez ukraiński rząd wiąże się z coraz większym ryzykiem. Agencja Moody's uzasadniła obniżenie wiarygodności kredytowej Ukrainy także szeregiem czynników gospodarczych, m.in. wzrostem ceny na rosyjski gaz i obcięciem pomocy finansowej ze strony Federacji Rosyjskiej.

W komunikacie agencja podkreśla,

że zmiana władzy w Kijowie, pogorszenie stosunków z Rosją i utrata części terytorium pogłębiły trwającą od dawna słabość gospodarczą i finansową Ukrainy. Co gorsza agencja nie wyklucza kolejnego obniżenia ratingu Ukrainy w średniej perspektywie, mimo planowanej pomocy międzynarodowej dla Kijowa, m.in. z Międzynarodowego Funduszu Walutowego.

Agencja Moody's obawia się, że przed zaplanowanymi na 25 maja wyborami prezydenckimi może dojść na Ukrainie do dalszej eskalacji kryzysu politycznego. Nie są wykluczone kolejne próby Rosji oderwania fragmentu Ukrainy.

Transport pod górę

Problemy polityczne i wszechobecne łapownictwo poważnie utrudniają życie gospodarcze kraju, zakłócając także funkcjonowanie transportu. – Sprowadzając towar na Ukrainę nigdy nie wiesz, ile zapłacisz cła i podatku. Urzędnik celny w dowolny sposób może zinterpretować przepisy, nakładając nieraz podwójne stawki podatkowe na towar. Nie chcesz zapłacić? Towar zostanie skonfiskowany – ostrzega Michał Dłużniewski z firmy LogisPRO.

Dodaje, że w porcie czy na lotnisku towar może zostać zatrzymany z powodu braku dowolnego dokumentu. Oczywiście brak pisma rekompensowany jest łapówką. Blisko 100 proc. kontenerów w portach jest prześwietlanych, a kosztem obciążony jest odbiorca towaru.

W sytuacji politycznej, w jakiej znajduje się Ukraina, biznes zamarł. Wszyscy czekają na dalszy rozwój zdarzeń. – Zauważalny jest poważny spadek importu i eksportu. Firmy branży logistycznej walczą o każdego klienta, za każdą stawkę, żeby tylko przetrwać – stwierdza Dłużniewski. Ostrzega, że nawet przetrwanie będzie coraz trudniejsze. Rosja zaostrzyła kontrolę celną towarów wyprodukowanych na Ukrainie. W czasie trwania procedur produkcja jest wyładowywana z samochodów i wagonów kolejowych, a następnie wazona. Dokładnie sprawdzane są certyfikaty pochodzenia. Czynności te mogą wydłużyć odprawę nawet o kilka dni. Oba kraje na początku kwietnia wprowadziły zakazy importu niektórych produktów.

Wyraźnie zmalał ruch na polsko-ukraińskiej granicy. W 2014 roku liczba dziennych odpraw wynosiła przed wydarzeniami na Majdanie ok. 600 samochodów, a w momencie przesilenia 18 i 19 lutego zmalała do niecałych 400 pojazdów na dobę, była zatem ponad 3-krotnie mniejsza od ubiegłorocznej. Po aneksji Krymu przez Rosję, 27 marca (czwartek) z Polski wyjechało na Ukrainę 877 ciężarówek, w piątek - 935, w sobotę 29 marca - 990 samochodów ciężarowych, zaś 30 marca - 739. W następnym dniu (poniedziałek) w kierunku wschodnim granicę przekroczyły 653 ciężarówki, 1 kwietnia - 728 samochodów ciężarowych i 2 kwietnia (w środę) - 908. Regularnie ponad połowa ruchu odbywa się poprzez przejście w Dorohusku-Jagodzinie. Podane liczby są wyraźnie niższe od ubiegłorocznych. W 2013 roku średnio dziennie wyjeżdżały na Ukrainę 1 144 ciężarówki, zaś rok wcześniej były to 1 154 samochody ciężarowe. Spadek wyniósł niecały 1 proc.

Polskie inwestycje

Według wstępnych danych w 2013 r. obroty towarowe pomiędzy Polską i Ukrainą wzrosły o 1,4 proc. do blisko 8 mld dolarów, w tym polski eksport na Ukrainę zwiększył się o 8,5 proc. i osiągnął wartość 5,7 mld dolarów. Dla porównania obroty w 2011 r. wzrosły o ponad 30 proc. w porównaniu do 2010 roku.

Ukraina zajmuje 8. miejsce wśród najważniejszych polskich rynków eksportowych z udziałem 2,8 proc. w eksporcie Polski za granicę ogółem. W eksporcie na Ukrainę zaangażowanych jest ok. 12 tys. polskich firm, w zdecydowanej większości małych i średnich przedsiębiorstw.

Dotychczas polskie firmy ulokowały na Ukrainie – według danych na koniec 2013 roku – łącznie 845,4 mln dolarów bezpośrednich inwestycji. W 2011 roku Obwód Lwowski, ze względu na bliskie położenie, cieszył się dużym zainteresowaniem małych i średnich firm z Polski.

Łączna wartość polskich inwestycji bezpośrednich w tym regionie wyniosła na koniec 2011 r. ponad 384 mln dol., co stanowiło prawie 44 proc. łącznego poziomu polskich inwestycji na Ukrainie.

Liczymy na poważną dyskusję o przyszłości

W połowie maja odbędzie się Zebranie Ogólne Delegatów ZMPD. Prezes ZMPD Jan Buczek mówi o wyzwaniach stojących przed Zrzeszeniem i branżą transportową.



z Janem Buczkiem, prezesem ZMPD, rozmawia Robert Przybylski

■ Od czego zacznie Pan Zebranie Ogólne Delegatów ZMPD?

Zamiast sprawozdania prezentowanego dotychczas, złożę krótką informację, a liczę, że delegaci sami zaznajomią się ze sprawozdaniem przed Zgromadzeniem.

■ Zaczniemy zatem od spraw merytorycznych. Co udało się dokonać w ostatnim roku?

ZMPD z roku na rok zmienia się, jest żywą organizacją i co rok pojawiają się nowe wyzwania. Zrzeszenie nie

jest odpowiedzialne za funkcjonowanie naszego państwa, ale przy współpracy z innymi organizacjami udaje się prawną rzeczywistość przystosować do oczekiwań rynku i przewoźników. Ważne jest także zapewnienie dialogu z przedstawicielami administracji państwa. Z tym było różnie, był czas, że administracja miała obostrzenia w kontaktach z ZMPD. Jednak od kilku lat mamy bardzo dobre relacje z różnymi resortami, dzięki czemu udaje się wspólnymi siłami rozwiązywać problemy. Ostatnio mieliśmy spotkanie z panią wicepremier Elżbietą Bieńkowską, regularnie spotykamy się z panem wicepremierem Januszem Piechocińskim, bardzo dobrze współpracuje się z odpowiedzialnym za transport w MIR podsekretarzem stanu Zbigniewem Rynasiewiczem.

Dużą wagę przykładamy także do współpracy z zagranicznymi instytucjami i zrzeszeniami przewoźników, co znakomicie ułatwia nasze działania interwencyjne za granicą.

Niestety nie zawsze nasze interwencje przynoszą szybko oczekiwane przez nas skutki. Młyny administracji wolno miała, przykładem może być kwestia zatrzymań ciężarówek polskich przewoźników i drakońskie kary na Białorusi. Dzięki inicjatywie ZMPD ta kwestia stanie się przedmiotem dyskusji na forum międzynarodowym.

■ Jednak największym problemem, blokada TIR w Rosji, nie został rozwiązany.

Zrobiliśmy co tylko można, aby ten problem rozwiązać, uruchomiliśmy instytucje międzynarodowe, jednak

nawet zmasowany nacisk społeczności międzynarodowej nie zrobił na Rosjanach większego wrażenia. Na dziś jest to największa niewiadoma jeżdżących na wschód przewoźników międzynarodowych.

Nie wyobrażam sobie, aby branża przewozowa nie mogła wykorzystywać stworzonego dla transportu taniego i pewnego systemu gwarancji celno-podatkowych, a przewoźnicy zostaliby zmuszeni do wchodzenia w obszar gwarancji właściwy dla dokonujących obrotu towarem, czyli dla importerów i eksporterów. Przewoźnik nie może gwarantować za handlowca i ponosić konsekwencje niewłaściwego działania importerów lub eksporterów. Ta sprawa jest w dalszym ciągu bardzo aktywnie omawiana w wielu różnych światowych instytucjach i organizacjach, jednak do tej pory nie doszliśmy do rozwiązania.

■ A jak można opisać miniony rok Zrzeszenia na podwórku krajowym?

ZMPD odgrywa bardzo ważną rolę w środowisku transportowym, bowiem jest organizacją jednoczącą wszystkie ośrodki reprezentacji przewoźników. Dzięki utworzeniu Forum Transportu Drogowego unikamy wielogłosu, możemy w najważniejszych sprawach ujednolicić stanowisko i zaprezentować je w imieniu całej branży. To niewątpliwie ważny element w prowadzeniu dialogu z administracją i musimy dokładać wszelkich starań, aby taka forma reprezentacji środowiska była utrzymana. Harmonizujemy swoją aktywność, aby prezentować jednolite stanowisko branży. Zapew-

niamy także obsługę organizacyjną zebrań i działalności FTD oraz ponosimy ciężar administracyjny spotkań Forum.

■ Zatem same sukcesy?

Nie wszystko się oczywiście udaje. Największy kłopot sprawia nam fakt, że zmienia się technologia, zmienia się świat, a prawo nie nadąża za nimi. W związku z tym mamy takie problemy, jak chociażby niedostosowanie prawa i paradoksy prawne: jesteśmy zmuszeni do kupowania środków transportu, które posiadają homologację w Polsce, czyli są dopuszczone do ruchu, a nie możemy ich efektywnie eksploatować, ponieważ komuś zależy wręcz na utrzymaniu archaicznego zapisu z epoki Żubra i Jelcza o nośności dróg. W związku z tym zmuszeni jesteśmy dostosować się do ograniczeń, przeladowywać część ładunku z przodu naczepy na tył, żeby nacisk na oś napędową nie przekroczył limitu 100 kN (10 ton), ale nikt nie zastanawia się nad skutkami, które wynikają z przesunięcia do tyłu i do góry środka ciężkości zespołu pojazdów. Zmiana położenia środka ciężkości sprawia, że samochód nie jest tak stabilny na drodze, jak umożliwia to jego konstrukcja. Od wielu lat ten temat podnosimy, teraz prowadzimy pełną analizę czynników i aspektów prawnych, aby kompleksowo rozwiązać problem.

■ Od kilku lat przewoźnicy wskazują na niesprawiedliwe kary e-myta. Czy ten problem zostanie rozwiązany?

Zależy nam, aby poprzez zbudowanie dobrego wizerunku naszej organizacji zapewnić sobie stały udział przy pracach nad tworzeniem różnych projektów, aby nie trzeba było w późniejszych latach dokładać wysiłków nad zmianą prawa tylko dlatego, że wcześniej niewysłuchane argumenty przewoźników, po latach doświadczeń stają się oczywiste. Przykładem może być właśnie system elektronicznego poboru opłat. Ówczesna administracja wręcz uniemożliwiła nam udział w tworzeniu założeń do funkcjonowania systemu, natomiast teraz okazuje się, jak wiele korekt trzeba wprowadzić. W wielu przypadkach za niewłaściwe podejście do tworzenia systemu zapłacić musieli przewoźnicy.

■ Od wielu lat przewoźnicy walczą o ponowne wprowadzenie szkoleń kierowców w szkołach zawodowych. Czy jest jakiś postęp?

Likwidacja systemu szkolenia w bardzo poszukiwanym na rynku pracy zawodzie kierowcy może być innym przykładem ignorowania stanowiska przewoźników. Państwo nasze wydaje ogromne pieniądze na szkolenia młodzieży w różnych zawodach, natomiast zlikwidowało nauczanie zawodu kierowcy. Wiele lat dyskutujemy z administracją, aby zawód przywrócić i wszystko odniesie sukces. Są pomysły, pieniądze, potrzebna jest jeszcze korekta stanu prawnego.

Nie wyobrażam sobie, aby branża przewozowa nie mogła wykorzystywać stworzonego dla transportu taniego i pewnego systemu gwarancji celno-podatkowych, a przewoźnicy zostaliby zmuszeni do wchodzenia w obszar gwarancji właściwy dla importerów i eksporterów.

■ Jakie są zagrożenia i szanse dla przewoźników w nadchodzących latach?

Trzeba mieć świadomość tego, że nie żyjemy w obszarze zamkniętym przed konkurencją i nowymi rozwiązaniami technicznymi. Nasza branża wykonuje międzynarodowe przewozy i siłą rzeczy zagraża nam zagraniczna konkurencja, z którą musimy sobie poradzić. Zachodni przewoźnicy próbują odzyskać utracone rynki, wymuszając na swoich rządach zwiększenie wymagań, które coraz trudniej będzie nam spełnić. Na przykład dlatego, że my nie możemy liczyć, jak oni, na państwowe dopłaty. Należy liczyć się z tendencją podnoszenia warunków socjalnych dla zatrudnionych w transporcie, co może wymusić nowe podejście do zatrudniania kierowców, szczególnie na długich dystansach. Jest to związane z wymianą załogi. Innym przykładem może być wprowadzanie utrudnień w kabotażu. Te zjawiska i tendencje przewoźnicy muszą śledzić i dostosować się do nich.

■ Coraz głośniejsze w Unii rozbrzmiewa dyskusja na temat długich zestawów. Jakie stanowisko powinno przyjąć polskie środowisko transportowe?

Zmienia się technologia transportu, przewozy całopojazdowe od nadawcy do odbiorcy będą maleć, więc wzrośnie rola technologii obniżającej koszty ekonomiczne i ekologiczne. Może już wkrótce będziemy mieli do czynienia z nowymi rozwiązaniami, jak przewóz naczep kolejną pomiędzy centrami logistycznymi, a także pojawienie się nowych pojazdów o pojemności 3 TEU (kontenerów 20-stopowych), jednakże do tego musi być dostosowana infra-

struktura. W związku z tym przewoźnicy już dziś powinni zadawać sobie pytanie i poszukiwać odpowiedzi - w jaki sposób w przyszłości będą chcieli na tym rynku funkcjonować. Infrastruktura być może stworzą mocni, globalni operatorzy logistyczni, ale wówczas to oni będą dysponować przewagą rynkową.

■ Jakim wyzwaniem staną się polityczne wydarzenia za naszą wschodnią granicą, czyli na Ukrainie i aneksja Krymu?

Rozwój politycznych wydarzeń w Euroazji jest niewiadomą, a mogą mieć one wpływ na dostęp do rynków wschodnich. Ograniczenie może spowodować istotną nadpodaż transportu na rynku UE. Powyższe problemy wymagają szerokiej konsultacji, do czego ZOD jest właściwym miejscem. Nie wiemy tylko, czy po raz kolejny dyskusje na tematy zastępcze nie uniemożliwią nam prowadzenia rozmowy o przyszłości.

Warsztatowe oszczędności

Marże przewoźników spadają, więc coraz ważniejsze jest pytanie, jak oszczędzić na serwisowaniu floty: czy robić to we własnym, czy zewnętrznym warsztacie.

Cezary Bednarski, Adam Lec

W Polsce na koniec 2012 roku było zarejestrowanych wg GUS ponad 2,92 mln samochodów ciężarowych, z których 7,1 proc. (ponad 207 tys.) miało dwa lata lub mniej. O ile w przypadku nowych pojazdów, objętych gwarancją, użytkownik nie waha się i korzysta z sieci autoryzowanych warsztatów, o tyle w przypadku starszych pojazdów istnieje wybór: samochody mogą być obsługiwane we

kich jak Tesco, Makro, Kaufland czy Lidl. Jedna trzecia przewozów wie dzie poza granice kraju.

Potrzeba specjalisty

Firma użytkuje 9 zestawów; wszystkie "konie pociągowe" pochodzą z tej samej stajni - Renault Trucks. To z jednej strony wynik zaufania do marki, a z drugiej dobrych kontaktów z lokalnym dilerem, firmą Autos. Ostatni zakup Renault Premium Route z silnikiem DXi11 o mocy 460 KM spełniającym normę emisji spalin EEV i zautomatyzowaną skrzynią biegów

mochodzie nie było poważnej awarii silnika. Przyznam jednak, że bardzo pilnuję terminowej wymiany oleju zgodnie z zaleceniami producentów – zapewnia przedsiębiorca.

Tadeusz Lewandowski nie prowadzi własnego warsztatu, choć ma w tym doświadczenie, bo przez wiele lat był kierownikiem stacji obsługi technicznej pojazdów Spółdzielni Transportu Wiejskiego w Radziejowie. Przewoźnik wyszedł z założenia, że współczesne ciężarówki są zbyt skomplikowane, żeby wykrywać i eliminować w nich niesprawności bez pomocy komputera diagnostycznego, specjalistycznych narzędzi i wytrawnych mechaników, a to wszystko kosztuje. Dlatego zdecydował się powierzyć obsługę techniczną pojazdów specjalistom z Autosa. Auta podstawia do stacji serwisowych w Inowrocławiu lub Włocławku, tam gdzie akurat mają bliżej.

- Niech każdy robi to, co potrafi najlepiej. Zlecając wykonywanie okresowych przeglądów i napraw zewnętrznych firmie mogą skupić się na własnym biznesie – tłumaczy Lewandowski. – We własnym zakresie, i to w przypadkach awaryjnych, wykonuję tylko drobne prace obsługowo-naprawcze, na przykład wymianę klocków hamulcowych czy smarowanie – dodaje.

Chwali sobie współpracę z Autosem, bo mechanicy wykonują robotę solidnie i szybko. Poza tym Autos zajmuje się dystrybucją części zamiennych, których ma spore zapasy w magazynach przy serwisach. Dzięki temu udaje się skrócić do niezbędnego minimum czas postoju na kanale. – Każdy dzień przymusowego pauzowa-

nia kosztuje, bo jeśli pojazd nie zarabia, to przynosi straty – przypomina przewoźnik.

Taniej u siebie

Właściciel piaseczyńskiej firmy Sedim Sylwester Kozłowski uważa, że najtaniej jest mieć własny warsztat. Jego flota liczy 30 zestawów, z których poza dwoma ciągnikami Euro 3 reszta ma homologację Euro 5. Samochody po gwarancji obsługiwane są we własnym warsztacie, w którym pracuje dwóch mechaników. Wykonują wszystkie naprawy mechaniczne, jedynie w czasie spiętrzenia prac firma korzysta z niezależnych stacji, co zresztą nie zdarza się zbyt często. Przedsiębiorca unika natomiast autoryzowanych stacji z powodu wygórowanych cen. – Wymiana sprzęgła w ASO kosztuje tysiąc złotych, gdy w niezależnym placę 400 zł – porównuje Kozłowski.

Przewoźnik uważa, że nawet zakup specjalizowanych narzędzi, w tym diagnostycznych komputerów, nie jest wielkim problemem finansowym i te inwestycje zwracają się. Kozłowski przekonuje, że najlepszą oszczędność przynosi profilaktyka. – Gdy np. sprzęgło należy wymienić po 500 tys. km, robię to w tym okresie, choć wiem, że może wytrzymać ponad 100 tys. km więcej. Jednak wolę nie ryzykować awarii za granicą, bo tam są one bardzo drogie. Stąd ważne jest planowanie, aby w pełni obsłużyć ciężarówkę, która wróci na bazę za np. 1,5 miesiąca. Dzięki zapobieganiu w moich zestawach rzadko zdarzają się defekty na trasie – przekonuje właściciel firmy Sedim.

Nie da się przecenić prewencji, jednak nie dla każdego przewoźnika własny warsztat jest dobrym rozwiązaniem. – Przedsiębiorca, który ma kilka ciężarówek, nie wykorzysta w pełni własnego mechanika – uważa właściciel sochaczewskiego serwisu Eko-System Bogusław Zimny. Przypomina, że samochody cały tydzień jeżdżą, więc na obsługę zostaje tylko weekend. W pozostałe dni firmowy mechanik nie ma zajęcia. – Na dodatek współczesne samochody wymagają specjalistycznych narzędzi obsługowych. Choćby komputer diagnostyczny do obsługi ha-



Mariusz Zalesiak jeździ zestawem składającym się z ciągnika Renault Premium Route DXi11 460 KM EEV i naczepy kurtynowej Krone Profi Liner. Wszystkie konie pociągowe w firmie Tadeusza Lewandowskiego pochodzą ze stajni Renault Trucks, co ułatwia ich serwisowanie.

mulców WABCO, to wydatek 80 tys. zł. Do tego trzeba każdego roku wykupić autoryzację i pakiet serwisowy wart 8 tys. zł – wylicza Zimny. Dopuszczenie do prac przy hamulcach mechanik uzyskuje dopiero po szkoleniach. Wymagane są 4, każde w cenie 5 tys. zł. Po ukończeniu każdego ze szkoleń mechanik otrzymuje PIN, umożliwiającą dostęp do systemu sterowania oraz pozwalającą na identyfikację prowadzącego prace oraz ich zakres. Do obsługi konkurencyjnego producenta układów hamulcowych Haldex, należy kupić odrębne urządzenia. – Są one blisko o połowę tańsze od WABCO – przyznaje właściciel sochaczewskiego warsztatu.

Wyposażenie nie kończy się na systemach hamulcowych. Diagnostyka układów wtryskowych także wymaga specjalistycznego wyposażenia. Do 2001-2002 roku większość samochodów miała mechanicznie sterowany wtrysk paliwa i była stosunkowo prosta do naprawy. Potem weszło sterowanie elektroniczne, do którego niezbędny jest komputer-tester. – Kosztuje 40 tys. zł i dodat-

kowo 12 tys. zł opłaty rocznej. Jeśli wtryski są np. Siemensa, to trzeba kupić jeszcze jeden komputer – wylicza Zimny.

Elektroniczne ubezpieczenie

Takie specjalistyczne oprzyrządowanie jest zbyt drogie, aby mogła pozwolić sobie na niego nawet średniej wielkości flota. Przewoźnicy nie zawsze mogą wykonywać w swoich warsztatach kompletny serwis. Z reguły specjalizowane usługi, jak np. serwisowanie elektroniki, powierzają specjalistom. – Korzystam wyłącznie z ciężarówek marki DAF, więc mam orientację w jakości pracy warsztatów i wybieram te zewnętrzne serwisy, co do których jestem pewien jakości – zapewnia Kozłowski.

Elektronizacja taboru powoduje, że diagnostyka jest nie do pomyślenia bez specjalistycznego sprzętu. – Pełna wersja komputera diagnostycznego dla warsztatów niezależnych kosztuje 20 tys. euro z już wliczonym szkoleniem – stwierdza Zimny. Dodaje, że bez komputera diagnostycz-

Wartość rynku części zamiennych dla samochodów ciężarowych według szacunków Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM) wynosiła w 2009 roku co najmniej 1,5 mld zł.

własnych lub zewnętrznych warsztatach. Podobnie jak w przypadku samochodów osobowych, po zakończeniu gwarancji pojazdy znikają z sieci autoryzowanej. Dokąd przewoźnicy przenoszą się z naprawami?

Tadeusz Lewandowski prowadzi niewielką firmę transportową w Radziejowie w woj. kujawsko-pomorskim. Od osiemnastu lat transportuje cukier do super- i hipermarketów rozsianych po całej Polsce, ta-

Optidriver+ ma trochę ponad rok. Kolejne 3 sztuki tego samego modelu (również o mocy 460 KM) to pojazdy 2,5-letnie.

Starsze ciągniki to królewskie Renault Magnum z wygodnymi, przestronnymi kabinami, kupowane w latach 2009, 2008 i 2005. Trzy najstarsze "Magnumki" E-Tech zbliżają się do miliona przejechanych kilometrów, a użytkownik wcale nie narzeka na ich awaryjność. – W ani jednym moim sa-



Fot. Cezary Bednarski

- Niech każdy robi, to co potrafi najlepiej. Zlecając wykonywanie okresowych przeglądów i napraw zewnętrznej firmie mogą skupić się na własnym biznesie - mówi Tadeusz Lewandowski, przewoźnik z Radziejowa.

nego nikt nie jest w stanie wymienić choćby oleju silnikowego oraz klocków hamulcowych. – Po wymianie mechanik musi zapisać w komputerze samochodu poprzez komputer diagnostyczny, że klocki zostały wymienione i mają pełną grubość. W przeciwnym wypadku komputer samochodu ma stare dane i przy wyliczeniu znacznego zużycia (kalkuluje na podstawie przebiegu i liczby hamowań), włącza pomarańczową lampkę ostrzegawczą na desce rozdzielczej i obniża moc silnika, a po kilku odpaleniach unieruchamia silnik. Komputer samochodu zapisuje także kto wymieniał klocki (żeby wpiąć się do systemu mechanik musi podać swój PIN), więc praca nie jest anonimowa i w razie wypadku, można zbadać, co było jego przyczyną – zapewnia szef sochaczewskiego warsztatu. Dorzuca, że żaden serwis nie podłoży głowy i nie będzie modyfikował zapisów w samocho-

wym komputerze po np. wymianie części w innym warsztacie.

Warsztaty wyposażone w komputery nie mogą naliczać 20-30 zł za godzinę pracy. – Moja cena to ok. 100 zł, choć podobnie wyposażone serwisy w Niemczech biorą ponad 100 euro za godzinę – wyjaśnia Zimny. Z drugiej strony przewoźnik, którego warsztat jest podobnie wyekwipowany, będzie miał podobny poziom kosztów. Zatem główna kwestia to ilość obsłużonych samochodów i wyliczony na tej podstawie koszt serwisowania samochodu, przeliczony na stawki godzinowe.

Podczas przeliczania kosztów na godziny uwidacznia się kwestia kwalifikacji mechaników. Ci tzw. do wszystkiego, z reguły nie są równie sprawni w dokonywaniu bardziej skomplikowanych napraw z uwagi na mniejsze doświadczenie. Brak specjalizacji zmniejsza efektywność i podnosi koszty. Ponieważ szkolenia są kosztowne (ich ceny sięgają tysiąca złotych), wielu mechaników nie ma dostatecznej wiedzy do obsługi nowego taboru.

Oszczędności na częściach

Zimny zauważa, że przewoźnicy mają coraz mniej pieniędzy i szukają oszczędności. Czasami takie poszukiwania prowadzą na manowce, z czym zgadza się Lewandowski. – Korzystam z oryginalnych części zamiennych (ewentualnie markowych odpowiedników), bo przed laty przekonałem się, że oszczędności na tym polu się mścą. Jeśli zlecam wymianę opon, to tylko na nowe – na bieżnikowanych się sparzyłem.

Podobnie kosztowna jest zamiana AdBlue na wodę, bo prowadzi do uszkodzenia pompy, która kosztuje 20 tys. zł. Zepsuta pompa wysyła sygnał awarii do samochodowego komputera, a ten ostrzega kierowcę lampką. Przy braku reakcji redukuje moc silnika i zwiększa spalanie z 30 do 40 l/100 km. Silnik nie spełnia wówczas żadnych norm czystości spalin. Inspektor podczas kontroli po podłączeniu się do samochodowego komputera szybko wykryje niehomologowany tryb pracy silnika i wystawi mandat za zanieczyszczenie środowiska. – Powtórne nalanie AdBlue nie wystarczy. Trzeba wyka-

sować błąd w oprogramowaniu silnika korzystając z komputera diagnostycznego – przypomina Zimny.

Innym sposobem oszczędzania jest stosowanie zamienników zamiast oryginałów. Wartość rynku części zamiennych dla samochodów ciężarowych według szacunków Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM) wynosiła w 2009 roku co najmniej 1,5 mld zł. Nie jest znany udział części oryginalnych i zamienników, jednak pracownicy warsztatów przyznają, że klienci dobrze zastanowią się, zanim kupią droższą część. – Do wyboru jest np. 4-5 rodzajów klocków hamulcowych. Najdroższe są ze znakiem marki samochodu. Nieco tańsze pakowane są w pudełka producentów klocków. Oni są też dostawcami do koncernów samochodowych i jakość tego produktu jest taka sama.

Na samym dole drabiny cenowej są zamienniki z Turcji i Chin. Te ostatnie pękają, przy 20 tys. km ścierają się, gdy oryginały wytrzymają 10 razy tyle. Jednak chińskie są bardzo tanie. Jeżeli przewoźnik chce takie, na jego wyraźne życzenie zamontuje je i opisze to na fakturze. Nie daj Boże taki chiński kłosek rozpadnie się, co się zdarza i może zakończyć się poważniejszą awarią – ostrzega Zimny.

Inny sposób unikania wydatków to stosowanie części regenerowanych. SDCM zauważa, że od kilku lat coraz popularniejsze są regenerowane części zamienne. Zazwyczaj są to rozruszniki, alternatory, półosie napędowe, sprzęgła, przekładnie kierownicze i zaciski hamulcowe. Z takich części korzystają także warsztaty ASO. – W moim specjalistycznym warsztacie regenerujemy np. wtryskiwacze. Stąd oferujemy oryginały np. Mercedesa za 2 500 - 2 700 zł, Boscha za 2 000 zł i regenerowane za 800-900 zł. Na taką regenerowaną część dajemy gwarancję, bo taka pompa spełnia wszystkie parametry, na co mamy dowód w postaci wydruków z prowadzonych u nas testów – zapewnia Bogusław Zimny, który jest także właścicielem warsztatu serwisowego Eko-Diesel Service, który ma autoryzację Boscha. Wybór należy do przewoźnika. ■

Oszczędzaj paliwo. Wygraj samochód.



Nowe Volvo FH oferuje znakomite właściwości jezdne, zużywając mniej paliwa niż kiedykolwiek wcześniej. Ale czy potrafisz obchodzić się z nim mądrzej niż inni? Jeżeli tak, dołącz do rywalizacji, w której najbardziej oszczędny kierowca wygra nowe Volvo S60, a właściciel firmy – cenny voucher Volvo.

Powody, dla których **WARTO WZIĄĆ UDZIAŁ W KONKURSIE** znajdziesz na volvotrucks.pl

THE DRIVERS' FUEL CHALLENGE
by Volvo Trucks

Volvo Trucks. Driving Progress



Nie poddawać się

Leasing to dobry sposób na szybkie pozyskanie taboru, ale w razie problemów okazuje się, że korzystający z tej usługi ma niewielkie szanse w starciu z instytucją finansową.



Robert Przybylski

Już rok walczę z sądem – opowiada Anna S. swoją historię w Gazecie Lubuskiej. Wraz z mężem Jerzym została bez mieszkania, zlicytowanego przez komornika. Jerzy S. 8 grudnia 1997 podpisał umowę na 4-letni leasing ciągnika siodłowego MAN 19.362, o wartości ponad 188 tys. zł, w firmie Fast Lane Leasing. Przewoźnik nie płacił terminowo rat, firma leasingowa zabrała samochód, a brakujące raty ściąga ze sprzedaży majątku małżeństwa oraz renty Jerzego Setty. Inny przykład, tym razem z 2011 roku, jest podobny: przedsiębiorca spod Mielca nie spłacał rat. Próbował negocjować z firmami, z którymi zawarł umowy leasingowe. Skutek był taki, że leasingodawcy wypowiedzieli wszystkie umowy i zawiadomili prokuraturę, że przywłaszczył sobie samochody. Prokuratura naślała antyterrorystów, którzy zajęli ciężarówki. Po roku sprawę umorzono, prokuratura okręgowa uznała, że nie ma tu żadnego zagarnięcia mienia, ale przedsiębiorca znalazł się na krawędzi bankructwa.

Adwokat Roman Kowalik uważa, że przewoźnicy niestety czasami stają się łupem firm leasingowych. – Umowy leasingowe i regulaminy są tak skomplikowane i rozbudowane, że zniechęcają transportowców do czytania. Nie chcę przez to powiedzieć, że leasing to złe na-

rzędzie. Wprost przeciwnie, pozwala nawet firmie bez kapitału szybko uzyskać narzędzie pracy i oszczędzić na podatkach – zapewnia. Przypuszcza jednak, że niektóre firmy leasingowe działają w złej wierze. Z początku nie ma problemu, gdy raty wpływają z opóźnieniem. Kłopoty zaczynają się zazwyczaj tuż po półmetku płatności. Gdy minie np. 1,5 roku płacenia rat, wówczas większa część wartości pojazdu jest już spłacona. Wtedy występują nieprawidłowości. Umowy leasingowe są bardzo restrykcyjne i nawet dwa opóźnienia w przelewach rat lub niedopłaty pozwalają firmie leasingowej na zabranie samochodów i żądanie natychmiastowej spłaty pozostałych rat. Rzeczoznawca wycenia zabrany pojazd przyjmując niską cenę, tzw. cenę w sprzedaży wymuszonej. W takiej sytuacji leasingodawca zarabia dwa razy: ma samochód i pieniądze. Zabraną samochód „jeszcze młody” jest następnie leasingowany kolejnym przedsiębiorcy.

Jak ukrócić tę patologię?

Przewoźnicy to z reguły niewielkie przedsiębiorstwa, które nie są partnerami dla finansowych koncernów, jakimi często są firmy leasingowe. Tworzenie grup zakupowych i zakup nie jednego, lecz np. dwudziestu zestawów, wzmocni pozycję negocjacyjną przewoźników.

Inny sposób to stworzenie zbioru dobrych zasad, zgodnie z którymi byłyby konstruowane umowy leasingu. Zasa-

dy te miałyby na celu zabezpieczyć interesy obu stron. W takim zbiorze powinien być zapis o programie naprawczym, uruchamianym w razie finansowych kłopotów przewoźnika. Gdy pojawią się trudności w spłacie rat, pomocą może być restrukturyzacja zadłużenia. – Skoro rata tysiąc euro była nie do udźwignięcia, 500 euro może być do zapłacenia – zastanawia się Kowalik. Dodaje, że w takim przypadku niezbędne będzie dodatkowe zabezpieczenie, w postaci np. poręczenia innej firmy lub ubezpieczenia. Tego typu produkty polegające na ubezpieczeniu płatności już są na rynku.

Prawnik uważa, że skoro wykładająca gotówkę firma leasingowa ma prawo zabrać ciężarówkę, ustawodawca powinien także chronić walczącą o swój byt firmę transportową. Przewoźnik powinien mieć ustawową możliwość zawieszenia np. na pół roku spłaty rat lub ograniczenia ich wysokości. Takie odejście od harmonogramu byłoby rekompensowane firmom leasingowym np. wydłużeniem spłaty rat, jednak nie doprowadzałoby przewoźnika do bankructwa.

Kowalik przypuszcza, że pomocą w ukróceniu złych praktyk mogłaby stać się standardowa umowa leasingowa. – O jej przygotowanie może pokusić się np. ZMPD – uważa. Dorzuca, że środowisko przewoźników powinno upowszechnić orzecznictwo sądów w sprawach spornych pomiędzy firmami transportowymi i leasingowymi. Duże

znaczenie ma także współpraca z Urzędem Ochrony Konkurencji i Konsumentów, bo często spotykamy się z praktykami monopolistycznymi.

Uptynienie leasingu

Dla klientów firm finansowych istotna jest możliwość odsprzedaży leasingu. Przewoźnik, który chce zmniejszyć liczbą leasingowanych aut lub zmienić rodzaj taboru, powinien mieć możliwość odsprzedaży swoich rat innemu podmiotowi. – Przewoźnicy dogadaliby się między sobą, jaka część obciążeń finansowych przechodzi na nowego klienta – tłumaczy Kowalik. Taka możliwość istnieje w obecnych przepisach, jednak musi wyrazić na nią zgodę leasingodawca. W świetle przypadków opisanych powyżej, jest to dla leasingodawcy niezbyt opłacalne, bo na tej samej ciężarówce nie zarobi dwa razy. – Wejście w prawa leasingobiorcy nie powinno zależeć od woli leasingodawcy – uważa Kowalik. Z drugiej strony podkreśla, że niezbędne są przy tym zapisy gwarantujące płatności przedsiębiorstwom finansowym.

Nowe prawo zwiększyłoby szanse przewoźników w starciu z firmami leasingowymi. Zmiana klienta zależy od zgody leasingodawcy. Kosztowna jest sama wycena taboru, towarzysząca zmianie podmiotu, wątpliwości budzi także rzetelność wyceny. Czasem cena ciągnika wartego 100 tys. zł bywała określona przez rzeczoznawcę na 60 tys. zł. Razem koszty wyceny, holowania i windykacji pochłaniają nawet 10 tys. zł. Do tego firmy leasingowe wymuszają pakiety ubezpieczeniowe, które są nawet o połowę droższe od cen

rynkowych. Uważa, że przy tak dużej płynności rynku taboru ciężarowego, jaki jest w Polsce, kosztowne zabezpieczenia nie mają uzasadnienia. – Prawo gwarantując interes leasingodawcy, powinno zabezpieczać także interes leasingobiorcy – uważa.

Jednak podstawową zasadą w walce o swoje jest nie dopuścić do zabrania samochodu. To narzędzie pracy, które umożliwia utrzymanie rodziny. Gdy tylko pojawi się możliwość wystąpienia kłopotów, przewoźnik od ra-

zu powinien przystąpić do negocjacji. Leasingodawca może unikać kontaktu i próbować ze sporu cywilnego zrobić sprawę karną. Dla uzyskania darmowej windykacji składane są zawiadomienia o popełnieniu przestępstwa przywłaszczenia powierzonych mienia. Niezbędna będzie w takiej sytuacji pomoc prawnika. Należy starać się o wykazanie, że zamiarem leasingobiorcy było jedynie zabezpieczenie swoich majątkowych interesów, które też korzystają z ochrony prawa. ■

Leasingowa katastrofa

Gdy brakuje pieniędzy

Etapy postępowania w przypadku windykacji leasingowej:

- windykator odwiedza dłużnika, który pisemnie potwierdza przyjęcie wezwania do zapłaty, a także podpisuje oświadczenie o spłacie oraz raport z oględzin,
- gdy dłużnik zapłaci zaległe, zlecone do windykacji raty oraz pokryje koszty windykacji, działania firmy windykacyjnej zostają zakończone, a dłużnik, z aktywną umową, kolejne raty rozlicza bezpośrednio z wierzycielem,
- gdy dłużnik nie zapłaci, następuje rozwiązanie umowy leasingu. Podczas interwencji u dłużnika sporządzany jest protokół zdawczo-odbiorczy, a następnie sprzęt zostaje przejęty,
- w przypadku, gdy dłużnik ukryje przedmiot leasingu, złożone zostaje w prokuraturze rejonowej zawiadomienie o podejrzeniu popełnienia przestępstwa,
- przedmiot leasingu przetransportowany zostaje na specjalny parking, a następnie po wycenie rzeczoznawcy, w zależności od uznania wierzyciela, może zostać wystawiony na aukcję,
- ze środków uzyskanych ze sprzedaży pokrywane są należności dłużnika, wszelkie koszty (w tym opłata za postępowanie windykacyjne, przejęcie przedmiotu leasingu i jego parkowanie do czasu sprzedaży). Jeżeli kwota ze sprzedaży jest większa od wszystkich kosztów, to nadwyżka zwracana jest dłużnikowi. Jeżeli jest niższa – dłużnik musi dopłacić różnicę. Jeżeli nie ureguluje płatności, sprawa trafia do sądu.

reklama

GPS MONITORING I KONTROLA TRANSPORTU W CZASIE RZECZYWISTYM Z NAJLEPSZYM, STAŁYM ABONAMENTEM od Portugalii po Kazachstan!

- Szczytywanie danych z cyfrowych tachografów i zapis w formacie DDD
- System ECO-driving, który pozwala na zmniejszenie kosztów eksploatacji pojazdów, liczby wypadków i zużycia paliwa nawet o 20%
- Podłączenie do komputera pokładowego bez względu na markę samochodu
- Kontrola paliwa

Skontaktuj się z nami i zapytaj o ofertę dopasowaną do Ciebie!
Telefon: +48 22 206 21 97, mail: info@ruptela.pl, www.ruptela.pl

Konie pociągowe leasingu

Rok 2013 był wyjątkowo udany dla branży leasingowej, co zawdzięcza wzmożonemu popytowi na samochody ciężarowe przed wejściem normy Euro 6.

Cezary Bednarski

Jak wyliczył Związek Polskiego Leasingu, sfinansowano środki trwałe o łącznej wartości 35,3 mld zł, co oznacza 13-procentowy wzrost w porównaniu z rokiem poprzednim. Co ciekawe, wartość sfinansowanych aktywów była o 7 proc. wyższa niż w rekordowym dotąd roku 2008, kiedy to osiągnięto wynik 32,9 mld zł. Jedną z przyczyn nie notowanego od lat ożywienia na rynku leasingowym były wzmożone zakupy ciężarówek w związku z wejściem od 1 stycznia 2014 r. normy emisji spalin Euro 6, choć początek roku nie zapowiadał niczego szczególnego. Sytuacja zmieniała się jednak wraz z upływem kolejnych miesięcy. Licząc wartość ruchomości sfinansowanych przez wszystkie firmy leasingowe raportujące do ZPL (30 podmiotów), w pierwszym kwartale 2013 r. odnotowano nawet nieco słabszy wynik niż przed rokiem. Rynek wyszedł z dołka dopiero w drugim kwartale, a w czwartym nastąpił wybuch.

Eksplozja zainteresowania

Według danych ZPL, w ostatnich trzech miesiącach

2013 roku leasingodawcy sfinansowali ruchomości o łącznej wartości niemal 10,5 mld zł, co oznacza blisko 26-procentowy wzrost w stosunku do analogicznego okresu w roku poprzednim. Do 6,9 mld zł, czyli o prawie 50 proc. w zestawieniu z sytuacją sprzed roku, wzrosła wartość sfinansowanych pojazdów, z każdą kategorią na plusie. Wśród nich największe przyrosty odnotowano w segmentach: autobusy (416 mln zł, +324 proc. r/r), pojazdy ciężarowe o DMC pow. 3,5 t (592 mln zł, +86 proc.), ciągniki siodłowe (1,6 mld zł, +71 proc.) i auta osobowe (2,8 mld zł, +36 proc.). Dzięki temu cały segment pojazdów ciężarowych o DMC powyżej 3,5 tony oraz naczepek i przyczep powiększył się do 8,3 mld zł, co oznacza 30-procentowy wzrost liczony rok do roku.

W perspektywie całego minionego roku branżę leasingową wspierały odnowienia umów na samochody osobowe z lat 2009-2010, kiedy masowo kupowano auta z odliczeniem podatku VAT i oczywiście wejście w 2014 roku rygorystycznego standardu emisji Euro 6 dla pojazdów ciężarowych. Głównym jednak czynnikiem ożywienia na rynku leasingowym była poprawiająca się sytuacja gospodarcza, w tym wzrost eksportu, który przełożył się na inwestycje w pojazdy i

maszyny. Nasza branża, ze względu na finansowanie głównie małych i średnich przedsiębiorstw, które stanowią ok. 80 proc. rynku leasingu, jest papierkiem lakmusowym zmian w polskiej gospodarce – twierdzi prezes firmy BZ WBK Leasing Szymon Kamiński.

Zajrzyjmy do ubiegłorocznych statystyk ZPL przedstawiających leasing niektórych środków transportu. Najwięcej ciągników siodłowych sfinansowały firmy: Europejski Fundusz Leasingowy (1 862 szt.), VB Leasing Polska (1 763), Millennium Leasing (1 554), PKO Leasing (1 548) i Scania Finance Polska (1 425), natomiast pod względem ich wartości (netto) czołówkę tabeli tworzą: VB Leasing Polska (415 mln zł), Scania Finance Polska (411 mln zł), Millennium Leasing (383 mln zł), EFL (325 mln zł) i PKO Leasing (317 mln zł).

W leasingu naczepek i przyczep lista rankingowa ułożyła się trochę inaczej. W zestawieniu ilościowym zwyciężyły firmy: VB Leasing Polska (1 951 szt.), EFL (1 904), De Lage Landen Leasing Polska/BGŻ Leasing (1 683), Raiffeisen Leasing Polska (1 641) i Millennium Leasing (1 469), a biorąc pod uwagę wartość tych pojazdów: VB Leasing Polska (225 mln zł), DLL/BGŻ (219 mln zł), Millennium Leasing (195 mln zł), Raiffeisen Leasing

Polska (182 mln zł) i EFL (176 mln zł).

Dodajmy, że większość z firm leasingowych działających na polskim rynku skorystowała z ubiegłorocznego wzrostu popytu na usługi finansowe. Z raportujących do ZPL 30 firm, pogorszenie wyników zanotowało tylko kilka.

Elastyczna oferta

– Rynek pojazdów ciężarowych jest jednym z motorów napędowych branży leasingowej, a EFL radzi sobie na nim wyjątkowo dobrze – zapewnia menedżer rynku pojazdów ciężarowych z Europejskiego Funduszu Leasingowego Agata Derlatka. W minionym roku EFL zanotował dynamikę na poziomie ponad 36 proc. i sfinansował pojazdy ciężarowe o wartości 708,8 mln zł (łącznie leasing i pożyczka). – Dla stałych klientów z sektora transportowego mamy specjalną ofertę, uproszczone procedury i zaliczamy koszty ubezpieczenia w poczet wpłaty własnej, bądź doliczamy do czynszów leasingowych – podkreśla Derlatka. – Ale to nie wszystko. W ubiegłym roku wprowadziliśmy unikatowy na polskim rynku produkt, a mianowicie Leasing Swobodny, który umożliwia klientowi samodzielne zarządzanie wysokością rat leasingowych w celu dopasowania ich do bieżącej płynności finansowej

LEASING SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH [SZT.]

	2010	2011	2012	2013
Ciężarowe pow. 3,5 t dmc	6 205	5 857	5 509	6 474
Ciągniki siodłowe	11 181	16 277	14 731	16 130
Przyczepy/naczepek	9 858	14 781	13 350	16 328

WARTOŚĆ WYLEASINGOWANYCH CIĘŻARÓWEK, CIĄGNIKÓW SIODŁOWYCH, PRZYPY I NACZEP [MLN ZŁ]

	2010	2011	2012	2013
Ciężarowe pow. 3,5 t dmc	1 306,1	1 399,0	1 185,3	1 278,2
Ciągniki siodłowe	2 146,1	3 666,3	3 563,9	3 662,2
Przyczepy/naczepek	908,3	1 615,3	1 613,7	1 884,0

Źródło: ZPL

Przedsiębiorca ma zatem możliwość szybkiej reakcji na zmianę sytuacji na rynku. Nowy produkt jest przydatny zarówno w okresie recesji gospodarczej, kiedy należności spływają wolniej, jak i w czasie koniunktury. Leasing Swobodny jest dodatkowo narzędziem wspierającym firmę w przypadku, gdy konieczna jest kumulacja środków finansowych, na przykład z powodu rozpoczęcia działalności na nowym rynku lub podpisania dużego kontraktu. Klient może zmieniać wysokość miesięcznych zobowiązań wynikających z harmonogramu. Podczas każdego roku trwania umowy leasingowej może dokonać sześciu zmian – podwyższyć lub obniżyć wysokość miesięcznego czynszu. Ma nawet możliwość trzykrotnego zmniejszenia raty do kwoty 1 zł, przy czym nie mogą to być zmiany następujące bezpośrednio po sobie. Swobodnie oznacza również wygodnie, do zmiany wysokości czynszu wystarczy komputer z dostępem do internetu i parę chwil spędzonych na portalu Klient EFL – tłumaczy przedstawicielka EFL.

Agata Derlatka dodaje, że EFL wspólnie z firmą Iveco Poland realizuje partnerski program Iveco Capital, w ramach którego u doradców handlowych i dealerów pojazdów użytkowych Iveco dostępne są różne produkty

finansowe, m.in. leasing operacyjny, w tym także z wysoką wartością rezydualną, czy leasing finansowy. Klient ma możliwość uzyskania gwarancji odkupu leasingowanych pojazdów z gamy Iveco po zakończeniu umowy.

Optymistyczne prognozy

Firmy leasingowe zrzeszone w ZPL optymistycznie patrzą w przyszłość. Upoważniają je do tego korzystne przewidywania dotyczące wskaźników makroekonomicznych, w tym dwukrotnie wyższy niż w 2013 roku wzrost PKB (3,1 proc.), a także spodziewany wzrost produkcji przemysłowej, eksportu i nakładów inwestycyjnych. Według ekspertów z ZPL, wartość pojazdów ciężarowych pow. 3,5 t oraz naczepek i przyczep sfinansowanych w tym roku w drodze leasingu i pożyczki wzrosła do ok. 9,7 mld zł, a więc o ponad 16 proc. w stosunku do 2013. Ich zdaniem wzrost produkcji przemysłowej wystarczy komputer z dostępem do internetu i parę chwil spędzonych na portalu Klient EFL – tłumaczy przedstawicielka EFL.

W dłuższej perspektywie obowiązywanie nowego standardu emisji spalin zachęci przewoźników do odnowy taboru. Na plus dla branży trzeba zapisać postępujące ożywienie gospodarcze w strefie euro, co wpływa na zwiększenie popytu na usługi transportowe. W ocenie specjalistów z EFL, w bieżącym roku należy spodziewać się wielu nowych inwestycji finansowanych leasingiem lub pożyczką w takich sektorach jak: transport ponadnormatywny, transport kruszyw pod rozbudowę i modernizację infrastruktury kolejowej i lotniczej, a także zakupów pojazdów przez branżę komunalną, leśną i rolną.

reklama



BeIToll - elektroniczny system poboru opłat za drogi na BY EPI/EWI, GWARANCJA na Białoruś, Rosję, Kazachstan

Oferujemy polskim i zagranicznym firmom przewozowym
BEZGOTÓWKOWE ROZLICZANIE NALEŻNOŚCI ZA PRODUKTY NAFTOWE
 towary i usługi, w sieci współpracujących z systemem stacji paliw, stacji technicznej obsługi, parkingów, firm ubezpieczeniowych na terenie
ROSJI, BIAŁORUSI, POLSKI i UKRAINY

W DROGĘ BEZ GOTÓWKI



KRISMAR Spółka z o.o. j.v Biała Podlaska ul. Kraszewskiego 12
 tel. + 48 83 343 73 86; tel./fax +48 83 343 73 85

www.berlio.by

Tnij koszty w transporcie



Jak na coraz trudniejszym rynku utrzymać konkurencyjność własnej firmy? Szkolenia ZMPD podczas Targów Techniki Motoryzacyjnej w Poznaniu.

Ryszard Galczyński

Odpowiedź na to pytanie była przedmiotem rozważań podczas cieszącej się dużym zainteresowaniem konferencji „Tnij koszty w transporcie”, zorganizowanej przez Centralny Ośrodek Szkoleń ZMPD 27 marca 2014 roku podczas Targów Techniki Motoryzacyjnej TTM i Motor Show w Poznaniu.

Sprawdzony system TIR

W opinii dyrektora Departamentu TIR ZMPD Ewy Suszyńskiej przedstawionej podczas konferencji - karnet TIR to najwygodniejszy i najbardziej wiarygodny

świadczący fakt, że kierowca był zmuszony taką dodatkową gwarancją wykupić. Po co to robimy? Żeby uzyskać zwrot pieniędzy, które zostały wydane na zakup karnetu w ZMPD – tłumaczy E. Suszyńska.

Formalne ułatwienia

W opinii profesora Zdzisława Kordela nie można liczyć w najbliższych latach na gwałtowny wzrost tempa rozwoju gospodarczego w Europie i w Polsce. Tym samym nie zwiększy się radykalnie popyt na usługi transportowe. Na obecnym etapie rozwoju usług w transporcie drogowym szukanie oszczędności w samym procesie przewozu jest już praktycznie niemożliwe. W XXI wieku może się to odbywać tylko poprzez zastosowanie nowoczesnych instrumentów prawnych, finansowych i technicznych, zapewniających usługi jeszcze sprawniejsze, bezpieczniejsze i przewidywalne. Oszczędność czasu, jaka z tego wynika, przekłada się na konkretne pieniądze.

Przykładem nowatorskich instrumentów prawnych może być dokonywanie odpraw celnych szybciej i taniej dzięki stosowaniu uproszczonej procedury celnej. Przedsiębiorcy legitymujący się specjalnym pozwoleniem mogą dokonywać odpraw celnych 24 godziny na dobę, w firmie lub miejscu wskazanym przez przedsiębiorcę. Dzięki niej mogą również regulować należności celno-podatkowe w układzie miesięcznym (zapłata do 16. dnia następnego miesiąca). Jest to znakomita alternatywa dla odpraw w oddziale celnym, wymagających stawienia się z towarem w określonym miejscu i czasie oraz oczekiwania w kolejkach.

– Możliwość korzystania z uproszczonych procedur celnych nie jest obwarowana wymaganiami, które są nie do przejścia. W większości przypadków brak zainteresowania takimi rozwiązaniami ze strony przedsiębiorców wynika z nawyków i rutyny w działaniu, a tak-

że braku wiedzy, że coś takiego w ogóle można zrobić. My bardzo staramy się nadażyć za potrzebami rynku, żeby tym najbardziej wiarygodnym przedsiębiorcom nie utrudniać funkcjonowania - zaznaczyła naczelnik Wydziału Obsługi Przedsiębiorców Izby Celnej w Poznaniu Beata Borowicz.

Ubezpieczenia

Na rynku ubezpieczeniowym powszechną praktyką stosowaną przez zakłady ubezpieczeniowe jest ograniczanie wypłat odszkodowań do tzw. szkód bezspornych, czyli kwot minimalnych. W przypadku kwestionowania jej zasadności, ubezpieczonodawcy w ostatnim zdaniu swojej decyzji odsyłają poszkodowanego do sądu.

– W sytuacji kryzysowej poszkodowany najczęściej zdaje się wyłącznie na ekspertów zakładu ubezpieczeń, którzy lojalnie wobec swojej firmy starają się minimalizować rozmiary strat i doprowadzić do jak najniższej wypłaty odszkodowania – mówi dyrektor zarządzający BLOS Jarosław Noworol. – Zgodnie z ostatnimi wyrokami sądowymi poszkodowany ma prawo nie tylko do podstawowego odszkodowania wypłaty za naprawę pojazdu, ale również do wynagrodzenia za pojazd zastępczy, a także utracone korzyści. W przypadku firm transportowych ma to ogromne znaczenie, bo auto, które stoi - nie zarabia, a więc firma ponosi ewidentne straty. Istotnym elementem w takim wypadku jest szybkość działania i zbudowanie

odpowiedniego katalogu roszczeń, czyli nie tylko za samochód, uszczerbek na zdrowiu, jeżeli kierowca uległ wypadkowi (i za rehabilitację kierowcy), ale również za utracone korzyści przedsiębiorstwa – wymienia Noworol.

Ekonomiczne spalanie

Optymalne wykorzystanie dostępnych technologii również jest sposobem do uzyskiwania konkretnych oszczędności finansowych, szczególnie jeżeli chodzi o zużycie paliwa. Z badań firmy Michelin wynika, że od 12 proc. do 16 proc. całkowitych kosztów operacyjnych przedsiębiorstw transportowych to ogumienie. Na ten udział składa się koszt zużycia opon i paliwa. Dlatego tak ważna jest właściwa konfiguracja pojazdu, jeżeli chodzi o ogumienie, jego stan techniczny oraz styl jazdy kierowcy. Według dyrektora ds. sprzedaży i marketingu DAF Polska Zbigniewa Kołodziejka oszczędności wynikające ze szkoleń doskonalących technikę jazdy przez kierowców mogą sięgać nawet 80 tys. zł na jednym pojeździe w skali roku. Jeszcze większe można uzyskać schodząc z szybkości maksymalnej. Zmiana z 89 km/h na 80 km/h, pozostająca praktycznie bez wpływu na czas przejazdu, pozwala na zaoszczędzenie 117 tys. zł rocznie.

Rzecz jasna znaczenie ma także wybór oszczędnego pojazdu. – Historia rozwoju naszych produktów to ciągła walka o efektywność. Produujemy silniki od 55 lat i przez cały czas dążymy do uzyskania jak największej mo-

Targi Poznańskie

Rocznicowa PeWuKa

Witając wszystkich gości tego spotkania Bartosz Zajdler, dyrektor Międzynarodowych Targów Poznańskich, nawiązał do wydarzenia, które odbędzie się w czerwcu br. z okazji 25 lat wolności gospodarczej, czyli „Powszechnej Wystawy Krajowej – Konkurencyjna Polska 1989 – 2014”. Jest to inicjatywa związana także z jubileuszem 85-lecia Powszechnej Wystawy Krajowej i 25. rocznicą pierwszych wolnych wyborów do Sejmu i Senatu, których konsekwencją była ekspansja polskiej gospodarki i prywatnej przedsiębiorczości. Będzie ona nawiązywać do legendarnej PeWuKi z 1929 r. zorganizowanej na Targach Poznańskich w dziesięciolecie odzyskania niepodległości. Trwała cztery miesiące, a obejrzało ją cztery i pół miliona ludzi.

cy przy jak najmniejszym zużyciu paliwa. Naszym celem rozwojowym było opracowanie silnika Euro 6, który będzie nawet lepszy od znakomitego Euro 5. Po rocznych doświadczeniach naszych klientów, którzy eksploatują Euro 6, to się potwierdza – zapewnia Kołodziejek.

Sponsor generalny

Partnerzy merytoryczni

DAF
A PACCAR COMPANY

przewoźnik



Sponsorzy



Wirtualne bufory



godz. 21.00



godz. 24.00



godz. 3.00



godz. 4.00



godz. 5.00



godz. 7.00

Kierowcy i przewoźnicy zarzucają służbom, że warunki oczekiwania w kolejkach na granicy są nadal złe z powodu szwankującej organizacji pracy terminali.

Robert Przybylski

Ruch samochodów ciężarowych przez wschodnią granicę Unii rośnie, zapchane są nie tylko przejścia, ale i wiodące do nich drogi i to na wielokilometrowych odcinkach. W 2013 roku polską granicę na wschodzie przekroczyło ponad 2 mln samochodów ciężarowych, z tego ponad połowa przekroczeń miała miejsce na granicy z Białorusią. Służba Celna poinformowała 13 grudnia ub.r., że w razie spiętrzeń uruchamiane będą strefy buforowe na przejściach granicznych: Kuźnica, Bobrowniki, Dorohusk, Hrebenne, Koroszczyn, Bezledy i Grzechotki. „Oprócz działań ukierunkowanych ściśle na przyspieszenie odpraw w oddziałach celnych granicznych (takich jak: zwiększona obsada kadrowa, system wczesnego ostrzegania o sytuacjach nadzwyczajnych pomiędzy służbami obu państw granicznych, elektroniczne zgłoszenia celne ograniczające udział funkcjonariuszy do niezbędnego minimum) Służba Celna, razem z innymi zainteresowanymi służbami mundurowymi oraz służbami podległymi woje-

wodom, wprowadziła nowy system pozwalający na uporządkowanie kolejki przed przejściami granicznymi” – czytamy w komunikacie SC. System specjalnych stref buforowych jest uruchamiany w przypadku większych spiętrzeń w ruchu i jest monitorowany przez mobilne patrole służb. Mundurowi pomyśleli nawet o pauzach, które kierowcy muszą stosować. „Mając na uwadze wyeliminowanie zjawiska objeżdżania kierowców korzystających z obowiązkowego odpoczynku bezpośrednio przed granicą, a także bezpieczeństwo na drogach dojazdowych, okresowo uruchomiane są specjalne strefy buforowe. Są one przeznaczone dla samochodów ciężarowych wyjeżdżających z Polski. Polegają na regulacji ruchu w kilkukilometrowej odległości od przejść granicznych. Samochody są zatrzymywane za pomocą sygnalizacji świetlnej lub przez mobilne patrole, a przejazd do strefy bezpośredniego przekraczania granicy jest co kilka godzin uruchamiany.”

Bufor przeciw blokowaniu miast

Ubiegłoroczny komunikat Służby Celnej podaje, że „Szczegóły dzia-

łania systemu i zasady jego uruchamiania są ustalane odrębnie dla każdego z przejść, w zależności od lokalnych uwarunkowań. Służba Celna, Straż Graniczna i Policja będą przekazywać na bieżąco kierowcom informacje o utworzeniu buforów”.

Służba Celna informuje, że gdy liczba ciężarówek wzrasta powyżej 550 pojazdów przed Kuźnicą, 450 pojazdów przed Bobrownikami oraz 700 pojazdów w przypadku Koroszczyna, kolejka samochodów zostaje podzielona na dwie części – dwa bufory. Pojazdy znajdujące się w buforze pierwszym są sukcesywnie odprawiane, natomiast ruch ciężarówek w drugim buforze jest wstrzymywany.

W przesłanej do redakcji „Przewoźnika” informacji, Ministerstwo Finansów (któremu podlega Służba Celna) wylicza każdorazowe wprowadzenie stref buforowych na przejściach drogowych:

- pod koniec drugiego tygodnia grudnia – w dniu 14.12.2013 r. (Bobrowniki) i 15.12.2013 r. (Kuźnica),
- w dniach 17 i 18.01.2014 r. przejścia graniczne w Bobrownikach i w Kuźnicy,

- w dniu 25.01.2014 r. przed przejściami granicznymi w Kuźnicy i w Bobrownikach.
 - w dniu 29.03.2014 r. przed przejściami granicznym w Kuźnicy i w Bobrownikach,
 - w dniu 5.04.2014 r. przed przejściami granicznymi w Kuźnicy i Bobrownikach.
- W okresie od 11.12.2013 r. do 6.04.2014 r. przed przejściem w Koroszczynie buforowanie było uruchamiane 9-krotnie.

Ministerstwo Finansów wskazuje, że wdrożenie stref buforowych na granicy wschodniej spotkało się z bardzo pozytywnym odbiorem ze strony przewoźników i kierowców, m.in. poprzez zapewnienie możliwości 9-godzinnego odpoczynku kierowcy w kolejce. Rozwiązanie to jest pozytywnie oceniane także przez lokalnych samorządowców.

Sprawdziliśmy, po co tworzone są i jak działają strefy buforowe w Sokółce. Okazuje się, że podstawowym zadaniem policji jest niedopuszczenie do zablokowania miasta przez samochody ciężarowe. – Decyzję o tworzeniu stref buforowych podejmuje policja w momencie, kiedy kolejka pojazdów zwiększa się i może sięgnąć granicy miasta. Dzięki prowadzonemu działaniu policji, ukierunkowanemu na zapewnienie płynności ruchu na drodze K19, nie doszło do blokowania miasta Sokółka – zapewnia I zastępca Komendanta Powiatowego Policji w Sokółce nad-

kom. mgr Jacek Depczyński. Zauważa, że w 2013 roku natężenie ruchu pojazdów ciężarowych było większe w porównaniu do roku 2012. Nadkomisarz Depczyński wylicza, że strefy buforowe są tworzone w okresach przedświątecznych (Boże Narodzenie, Wielkanoc) oraz w dni weekendowe w związku ze wzmożonym ruchem pojazdów ciężarowych.

Organizacja do poprawy

Choć funkcjonariusze tworząc strefy buforowe dostrzegają także korzyści, jakie wydzielone miejsca postojowe dają kierowcom, to jednak przewoźnicy już tak różowo nie opisują sytuacji na terminalach i uważają, że dużo pozostaje do poprawy. Świadczy o tym list kierowcy (patrz obok) oraz wypowiedzi udzielone naszemu reporterowi. – Korzystam głównie z przejść w Bobrownikach i w Kuźnicy – stwierdza przedsiębiorca z Łosic Antoni Czarkowski i ocenia, że terminal w Bobrownikach jest mały, ciasny, ciężarówki łamią lusterka omijając się. Mieści się tam około 50 zestawów, gdy w Kuźnicy 300.

Jednak chyba jeszcze większym problemem niż pojemność parkingów jest organizacja funkcjonowania terminali. – Praca terminali jest źle zorganizowana. Kierowcy nie mają chwili przerwy na wykręcenie pauzy, muszą cały czas podjeżdżać, 10 km jedzie się całą

noc. W Kuźnicy na podjeździe jest porządek, nikt nie ominie kolejki i nie wjedzie bokiem, od momentu kiedy zginął człowiek przejechany przez ciężarówkę. Objężdżani są jedynie ci, którzy śpią na poboczu, a to ok. połowy zestawów. Natomiast na terminalu w Koroszczynie jest bałagan. Co cwaśni dają w łapę pracownikom terminala, którzy za 10-20 zł wypuszczają samochód z terminala poza kolejnością. Odważniejsi jadą bokiem, a uczciwy odstoi trzy razy tyle – skarży się Czarkowski. – Widać jak ciężarówki są oprowadzane bokiem, wiadomo kto to robi i jest dla mnie jasne, że proceder musi być uzgodniony z funkcjonariuszami – wyciąga wniosek przedsiębiorca z Łosic.

– Na granicy ciężarówki powinny być puszczane sektorami – uważa Czarkowski. Po zapełnieniu pustego sektora samochody czekają na odprawę, co zajmuje kilka godzin i w tym czasie kierowcy mogą kręcić pauzę. Jeżeli ten porządek nie jest zachowany, cierpią kierowcy – wyjaśnia.

Rzecznik Ministerstwa Finansów Wiesława Drózdź stwierdza, że „Służba Celna nie otrzymywała żadnych negatywnych sygnałów od kierowców na temat stref. Niemniej jesteśmy otwarci na uwagi i sugestie, które wpłyną na poprawę funkcjonowania Służby Celnej”. Kierowcy podpowiadają, że bufory powinny być częściej organizowane. ■

Strefy buforowe w oczach kierowcy



Napisał do nas kierowca, który często stoi w kolejkach na polsko-białoruskiej granicy. Pragnie pozostać anonimowy, dlatego podał tylko imię.

List od czytelnika

Dzień dobry, Jestem kierowcą samochodu ciężarowego. Piszę do Państwa w sprawie artykułu pt. „Powtórna blokada unijnej granicy”, który ukazał się w Przewoźniku nr 1 luty/marzec 2014. Piszę do Państwa o tzw. „strefach buforowych” przed granicami RP z Białorusią. Tak się składa, że jestem na Kuźnicy średnio co tydzień lub co dwa tygodnie, ale zawsze w sobotę (kiedy jest największa kolejka). W związku z tym doskonale znam realia tam panujące i z przykrością muszę stwierdzić że „strefy buforowe” na Kuźnicy to fikcja, a opisywanie czegoś, co nie istnieje, w gazecie tematycznej jest, delikatnie rzecz ujmując, niepoważne. A oto uzasadnienie:

1. Piszę do Państwa, że strefa buforowa jest uruchamiana, gdy liczba ciężarówek w kolejce przekracza 550, natomiast w zeszłą sobotę osobiście stanąłem w kolejce około godz. 15 i kolejka miała wówczas 12,2 km. Zakładając, że zestaw pojazdów ma długość 17 m, daje to nam liczbę ponad siedmiuset ciężarówek. A buforu ani śladu.

2. Jedyna strefa buforowa na Kuźnicy jest tworzona w przypadku, gdy kolejka przekracza 16 km i samochody musiałyby stać w Sokółce, wówczas policja zatrzymuje ciężarówkę przed Sokółką, aby nie za-

blokować miasta. Piszę do Państwa, że umożliwia to kierowcom kilkugodzinny odpoczynek, co jest fikcją, bo gdy tylko za Sokółką zwolni się trochę miejsca, przepuszczane są samochody stojące przed Sokółką.

3. Piszę do Państwa, że my kierowcy jesteśmy informowani o wszystkim przez Policję, Straż Graniczną, Służbę Celną. Prawda jest taka, że jedyną służbą, która stara się utrzymać porządek, jest Policja, reszta w/w służb kompletnie niczym się nie interesuje. Również Policja pojawia się dopiero w przypadku, gdy kolejka sięga do Sokółki. I sama Policja nie wie, na czym miałyby polegać strefy buforowe. Pozwólę sobie przytoczyć przykład. Na początku roku kolejka zaczynała się jeszcze przed Sokółką, gdzie Policja zatrzymywała ciężarówki, aby nie zablokować miasta. Już wtedy mówiło się o strefach buforowych, więc zatrzymałem przejeżdżający patrol, aby ich o to zapytać. Panowie powiedzieli, że nic na ten temat nie wiedzą i wszystko ma się odbywać jak zawsze. Zadzwońłem na policję w Sokółce, gdzie powiedziano mi, że to kierowcy mają się dogadać między sobą i powiedzieć policji, jak długo chcemy stać. Tylko jak tysiąc kierowców miałoby się ze sobą dogadać?

4. Piszę do Państwa, że w połowie lutego sytuacja unormowała się i kierowcy stali w dwugodzinnych kolejkach. Od nowego roku nikt nie widział tak krótkiej kolejki.

5. Piszę do Państwa, że przed Sokółką ustawiono sygnalizację świetlną mającą kierować przejazdem ciężarówek przez Sokółkę. Nic takiego nie istnieje, a jeśli kolejka zaczyna się przed Sokółką, to rolę „sygnalizatora” pełni Policja.

6. Piszę do Państwa, że czas odprawy w pierwszej strefie (od granicy do Sokółki, tj. ok 16 km) wynosi 24 h. Podczas gdy w zeszłą sobotę, jak już wspominałem, kolejka wynosiła 12,2 km i od przyjazdu do kolejki do wyjazdu z polskiego terminala na Białoruś straciłem 29 h (oczywiście nie licząc snu). A przecież kolejka wynosiła „jedyną” 12 km, a nie 16 km. I jest to średnia norma czasowa na taką kolejkę, a nie pojedynczy przypadek.

Piszę do Państwa, ponieważ uważam gazetę Przewoźnik za pewne źródło informacji, a ten artykuł taki nie jest. Pozwólę sobie zasugerować, aby na przyszłość nie opierać się na informacjach podanych przez służby graniczne, ponieważ podają one informacje, które są wygodne dla nich, co nie znaczy prawdziwe.

Z wyrazami szacunku
Czytelnik i kierowca

Kamil



renault-trucks.pl

Renault Trucks SAS z kapitałem 50 000 000 € - 954 506 077 RCS Lyon
Zdjęcia udostępnione przez: © Renault Trucks - 05/2013.

Trzeźwe spojrzenie

fotomorgana



Na problemy trzeba spojrzeć z góry...



Dionizy Woźny

A z władzą trzeba umieć rozmawiać. Kobiety są w tym lepsze.



Małgorzata Zdrodowska

Na lekkim luzie...



Mirosław Piotrowski

Popieram koleżankę.



Andrzej Olechnicki

... i z uśmiechem.



Robert Stępień

U nas też parytety? Wesółych Świąt!



Zygmunt Sieńko

Przewoźnicy z wizytą u wicepremier E. Bieńkowskiej



Na spotkaniu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju 19 marca przedstawiciele ZMPD i OZPTD przedstawili najpoważniejsze problemy nękające branżę. Prezes ZMPD Jan Buczek ostrzegł, że jeżeli na granicy wschodniej nie nastąpi istotne zmiany, dojdzie do paraliżu istniejących przejść. Niezbędna jest rozbudowa przejść i uruchamianie nowych, a także poprawa organizacji pracy służb na granicy. Niezbędna jest także rozbudowa infrastruktury drogowej, zarówno w obrębie samych przejść, jak i na trasach dojazdowych.

O opłatach drogowych w systemie viaTOLL mówił dyr. Dep. Transportu ZMPD Tadeusz Wilk. W Sejmie znalazł się oczekiwany od dawna projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych. Przewoźnicy nie znajdują w nim wielu zapisów, o które zabiegali. Nierozstrzygnięte pozostają kwestie przedawnienia naruszeń obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej, zwolnienia z obowiązku uiszczenia opłaty autobusów wykonujących publiczny transport zbiorowy. Potrzebne jest rozszerzenie sieci punktów dystrybucji urządzeń viaBox. Skala problemów z systemem opłat elektronicznych uzasadnia wprowadzenie abolicji dla przewoźników, które miały miejsce w początkowym okresie funkcjonowania systemu, a które do dnia dzisiejszego nie zostały wyjaśnione. Zdaniem Macieja Wrońskiego z OZPTD wprowadzenie abolicji nie uszczupli w żaden sposób dochodów Krajowego Funduszu Drogowego, bowiem warunkiem jej wprowadzenia byłoby wniesienie wszystkich na-

leżnych opłat nawet w wysokości podwyższonej o 100 proc. Przewoźnicy oczekują również, że wszystkie drogi podlegające opłacie będą spełniać normę nacisku 11,5 tony na oś.

Wicepremier Elżbieta Bieńkowska w podsumowaniu podkreśliła wagę zaprezentowanych problemów. Potwierdziła, że za całość zagadnień związanych z transportem drogowym odpowiada w rządzie Zbigniew Rynasiewicz. Stwierdziła, że na czele zespołów tematycznych z udziałem przewoźników wytypowanych przez Forum Transportu Drogowego powinni stać przedstawiciele MIR, aby pracowały one we właściwym rytmie. Poprosiła o przedstawianie relacji z pracy zespołów oraz wniosków. Stwierdziła, że niezbędne będą kolejne spotkania poświęcone rozwiązywaniu problemów transportu drogowego. Zgodziła się na objęcie patronatem konferencji na temat granic, która odbędzie się 13 czerwca 2014 roku i wstępnie potwierdziła udział w tej konferencji.

Prezydium IRU może wycofać gwarancje dla systemu TIR w Rosji

Odbывая się 4 kwietnia w Genewie Zgromadzenie Ogólne IRU - Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego - uznało, że obecnie wszystkie wysiłki powinny być skierowane na współpracę z kompetentnymi władzami rosyjskimi w celu pilnego znalezienia rozwiązania dla przywrócenia TIR w Rosji. Równocześnie Zgromadzenie Ogólne IRU uznało, że Prezydium IRU ma prawo do podjęcia w każdej chwili decyzji o wycofaniu gwarancji dla systemu TIR w Rosji.

Young European Truck Driver 2014

Do końca kwietnia można zgłaszać chętnych do startu w konkursie młodych kierowców organizowanym przez Scanię. Konkurs Kierowców Scania odbędzie się w 40 krajach na całym świecie, organizator przewiduje zgłoszenie ponad 85 000 młodych kierowców. Nagrodą jest Scania Streamline o wartości 100 tys. euro. Konkurs od 2003 roku zgromadził ponad 200 tys. uczestników z 50 krajów świata. Do konkursu mogą przystąpić młodzi kierowcy, którzy nie ukończyli 35. roku życia, wypełniając formularz zgłoszeniowy znajdujący się na stronie internetowej www.scania.pl/yetd2014 oraz dostępny w serwisach Scania w całej Polsce.

Inauguracja oddziału OSP w Łukowie

8 kwietnia w Łukowie miało miejsce pierwsze posiedzenie Oddziału Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników z Białej Podlaskiej. Siedziba oddziału mieści się w biurze PKS Łuków przy ul. Piłsudskiego 28, gdzie przewoźnicy wynajęli 3 pomieszczenia. Celem powołania oddziału było m.in. ułatwienie dostępu do zezwoleń i ubezpieczeń. Biuro czynne jest w godzinach porannych oraz popołudniowych i obsługiwane jest przez jedną osobę. W powiecie łukowskim działa ok. trzystu firm, z których jedna trzecia należy do stowarzyszenia. Łukowski oddział jest pierwszym w historii działających w Polsce stowarzyszeń.

STAWIAM NA EFEKTYWNOŚĆ



Najwyższa jakość

MAN ponownie zwycięzcą raportu TÜV

Engineering the Future - since 1758.

MAN Truck & Bus



Akademia Samorządowa ZMPD

Samorządy dalekie od spraw gospodarczych



Podczas I Sesji Akademii Samorządowej ZMPD przewodniczący Zrzeszenia Jan Buczek przekazał Wojciechowi Wojtera, wójtowi gminy Suchy Las pamiątkowy grawerton „Gminy przyjaznej dla transportu samochodowego”.

Sławomir Jeneralski

W Sejmie odbyła się II Sesja Akademii Samorządowej ZMPD. Słuchacze skorzystali z zaproszenia wicemarszałka Sejmu Eugeniusza Grzeszczaka, dzięki czemu zajęcia można było przeprowadzić w pomieszczeniach, w których na co dzień obradują komisje sejmowe.

Tym razem mowa była o finansach samorządów. Prowadzący zajęcia Janusz Kobeszko wyjaśniał, na

co gminy wydają najwięcej pieniędzy i skąd pochodzą środki w ich budżetach. Mowa była o dotacjach, Janosikowym i różnicach w konstrukcji budżetu pomiędzy małą wsią a dużym miastem.

W dyskusji ze słuchaczami dominował pogląd, że w codziennej działalności samorządów najczęściej pojawia się temat podziału pieniędzy, a radziej dyskusja, jak tworzyć warunki sprzyjające wzrostowi dochodów budżetu. Wynika to z braku w składach rad gminnych ludzi związanych z gospodarką. Słuchacze

Akademii uważają, że warto zmienić ten stan rzeczy.

Oprócz zajęć merytorycznych znalazł się też czas na spotkanie z wicemarszałkiem Eugeniuszem Grzeszczakiem, który nie szczędził uznania dla pomysłu utworzenia Akademii. Słuchacze wzięli też udział w zwiedzaniu gmachu Sejmu.



eurowag[®]
payment solution on the road



new

Opłaty drogowe z Eurowag

Europa pod jednym dachem



Eurowag dzięki swoim szeroko zakrojonym inwestycjom oferuje klientom jednolity sposób rozliczania elektronicznych opłat drogowych w 18 krajach Europy.

Eurowag oferuje:

- najkorzystniejsze stawki na rynku;
- rejestrację on-line ułatwiającą Państwu zarządzanie pojazdami;
- specjalne rabaty na wybrane systemy opłat drogowych.

Austria ■ Belgia ■ Białoruś ■ Dania ■ Francja ■ Hiszpania ■ Holandia ■ Luksemburg ■ Niemcy ■ Polska ■ Portugalia ■ Republika Czeska ■ Słowacja ■ Słowenia ■ Szwajcaria ■ Szwecja ■ Wielka Brytania ■ Włochy

Ministerstwa o zezwoleniach

Administracje państw dyskutują o zasadach przydziału wielostronnych zezwoleń na przyszły rok. Przetomu niestety nie ma.

Anna Gawlik

W Paryżu 24 i 25 marca odbyło się posiedzenie Grupy Transportu Drogowego Międzynarodowego Forum Transportu - ITF, w którym uczestniczył przedstawiciel Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych brało udział w obradach w charakterze obserwatora.

Głównymi sprawami, które omawiali uczestnicy Grupy, były: rozdział kontyngentu bazowego zezwoleń EKMT w 2015 r., wymiana poglądów dotyczących nowego podejścia do spra-

wy dostępu do rynku transportowego krajów należących do systemu EKMT w kontekście nowych rozwiązań przewidzianych w Księdze Jakości oraz wyniki statystyczne za 2013 rok.

Decyzja w sprawie kontyngentów bazowych na 2015 rok dla poszczególnych krajów, tak jak w roku ubiegłym, uzależniona była od oczekiwanego podjęcia przez Federację Rosyjską decyzji o zniesieniu ograniczenia terytorialnego, wprowadzonego przez Rosję w 2011 r., o ważności na terytorium tego kraju tylko 67 zezwoleń bazowych EKMT. W toku dyskusji przedstawiciel Ministerstwa Transportu Rosji stwierdził, że Federacja Rosyjska rozważy zniesienie wprowadzonych przez siebie ograniczeń, jeśli in-

ne kraje, czyli Austria, Grecja, Włochy i Węgry, zniosą swoje ograniczenia. Ponieważ kraje te utrzymały w mocy wprowadzone przez siebie ograniczenia, przedstawiciel Federacji Rosyjskiej poinformował, że w roku 2015 w dalszym ciągu tylko 67 zezwoleń bazowych będzie ważnych na terytorium Federacji Rosyjskiej. Oznacza to, że na rok 2015 Polska otrzyma 310 zezwoleń bazowych, czyli o 9 więcej aniżeli w 2014 r., co plasuje ją na trzecim miejscu, za Turcją i Ukrainą, pod względem przyznanych zezwoleń bazowych EKMT.

Niestety, system wielostronnych zezwoleń EKMT w dalszym ciągu nie będzie w pełni efektywny z uwagi na funkcjonujące w nim ograniczenia i zastrzeżenia niektórych krajów członkowskich. Dodatkowo przed-

stawicielka Grecji ostrzegła kraje członkowskie, że jeżeli wniosek Grecji o przedłużenie daty udziału pojazdów EURO 3 w systemie zezwoleń EKMT do roku 2016 nie będzie przyjęty, to wówczas Grecja rozważy wprowadzenie dalszych ograniczeń terytorialnych.

W ramach dyskusji na temat nowego systemu EKMT, którego zasady zostały zawarte w Księdze Jakości, uczestnicy posiedzenia zostali poinformowani o wynikach prac dwóch podgrup: podgrupy do spraw wdrożenia Księgi Jakości oraz podgrupy do spraw nowego spojrzenia na zagadnienie dostępu do rynku międzynarodowych przewoźników rzeczy w ramach systemu EKMT. Podstawą tego systemu mają być aspekty jakościowe, a nie tylko kryteria ilościowe reprezentowane poprzez kontyngent zezwoleń wielostronnych. Kryteria jakościowe dla przedsiębiorców transportu drogowego, kierowców oraz pojazdów zostały zawarte właśnie w Księdze Jakości i opracowane na podstawie obowiązujących przepisów unijnych w tym zakresie.

Dyskusja koncentrowała się na tym, czy wszystkie kraje członkowskie obecnego systemu powinny wdrożyć zasady zawarte w Księdze Jakości, czy procedura oceny zgodności przepisów krajowych z Księgą Jakości powinna być jednako dla krajów unijnych i krajów nie będących członkami Unii Europejskiej, kto powinien nominować i zatwierdzać osoby wchodzące w skład grupy ekspertów (Committee of Peers) oceniającej zgodność przepisów państw członkowskich z postanowieniami Księgi Jakości oraz czy status kraju spełniającego zasady Księgi Jakości może zostać z pewnych przyczyn odebrany danemu krajowi.

Większość krajów była zgodna, że w nowym systemie nie powinno być miejsca na jakiegokolwiek ograniczenia terytorialne lub inne restrykcje oraz że eksperci, którzy będą oceniali zgodność przepisów krajowych z Księgą Jakości, będą nominowani przez kraje członkowskie. Uznano również, że to Grupa Transportu Drogowego będzie podejmować ostateczną decyzję w sprawie przyznania poszczególnym krajom statusu kraju spełniającego wymogi Księgi Jakości.

Prace Grupy Transportu Drogowego, związane z nowym systemem opartym na kryteriach jakościowych, mają na celu wypracowanie rozwiązań w różnych perspektywach czasowych, w tym długoterminowej wizji, przy uwzględnieniu wytycznych ustanowionych przez ministrów do spraw transportu w 1973 roku, przewidujących liberalizację rynków transportu drogowego w Europie.

Obecny na posiedzeniu przedstawiciel Komisji Europejskiej poruszył sprawę zatrzymywania przez służby kontrolne Białorusi i Federacji Rosyjskiej pojazdów realizujących przewozy między Białorusią i Rosją na podstawie zezwoleń EKMT. Wyjaśniając tę kwestię przedstawiciel Białorusi poinformował, że Ministerstwo Transportu Białorusi zwróciło się do Rady Wykonawczej Unii Celnej z wnioskiem o zmianę odpowiednich artykułów Kodeksu Unii Celnej.

Z kolei przedstawiciel Federacji Rosyjskiej zaproponował, aby sekretariat ITF skierował w tej sprawie oficjalne pismo do Euroazjatyckiej Komisji Gospodarczej w celu pozyskania konkretnych informacji odnośnie możliwości wykonywania takich przewozów oraz konkretnych terminów w sprawie zmiany zapisów Kodeksu Unii Celnej.

Jednocześnie przedstawiciele obu krajów zadeklarowa-

li, że w przypadku wystąpienia problemów ministerstwa transportu obu krajów będą na bieżąco starały się wyjaśniać i rozwiązywać poszczególne przypadki.

Przedstawiciel Polski wystąpił z wnioskiem o zwiększenie w 2015 roku przelicznika dla pojazdów EURO 5 do poziomu przelicznika obowiązującego dla pojazdów EURO 6. Chodzi o to, że paliwo zakupione w krajach Europy Wschodniej nie jest odpowiedniej jakości, co powoduje niszczenie silnika pojazdu i w konsekwencji prowadzi do utraty praw wynikających z gwarancji producenta pojazdu. Przedstawiciele poszczególnych krajów mają ustosunkować się do tej propozycji w drodze korespondencyjnej.

Coroczne statystyczne badanie dotyczące wykorzystania multilateralnego kontyngentu zezwoleń EKMT wykazało, że w 2013 roku nastąpił niewielki spadek jazd bez ładunków, ale generalnie od 2007 roku obserwowany jest wysoki stopień jazd na pusto. Prawie 2/3 wszystkich jazd (z ładunkiem i bez ładunku) jest powiązanych z krajem rejestracji pojazdu i taka tendencja obserwowana jest od 2006 roku. W okresie styczeń - grudzień 2013 r. 68 proc. jazd wykonywanych było między krajami Unii Europejskiej i krajami należącymi do Europejskiego Obszaru Gospodarczego, a krajami spoza Unii Europejskiej. W obszarze krajów należących do wielostronnego systemu EKMT większość operacji transportowych (ponad dwie trzecie) odbywa się pomiędzy dwiema strefami ekonomicznymi – UE/EOG/Szwajcaria, a krajami spoza tej grupy.

reklama



dls Land und See Speditionsgesellschaft mbH

UWAGA! CAŁOROCZNA WSPÓŁPRACA!

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 naczepty plandekowe

Gwarantujemy stałe stawki za przejechany **KĄDZY** kilometr oraz stałe zatrudnienie w tzn. ruchu okrężnym.

dls zapewnia:

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

Prosimy o telefoniczne lub pisemne skontaktowanie się:

dls Land und See Speditionsgesellschaft mbH

Jacobstraße 1, D-22962 SIEK (koło Hamburga)

E-Mail: a.hische@dls-logistics.de

<http://www.dls-logistics.de>

Andrzej Hische Tel: 0049 4107 8770 2 140, Fax: 0049 4107 8770 1 140



Przez lądy i morza

IRU opracowało nową, lepiej dopasowaną do obecnej rzeczywistości, definicję transportu intermodalnego, jednak nadal pozostały niejasności co do kabotażu wykonywanego w takich przewozach.



Anna Gawlik

5 marca odbyło się w Brukseli posiedzenie Grupy do spraw transportu intermodalnego i logistyki w ramach Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego. Podstawowymi tematami omawianymi w czasie dyskusji były sprawy związane z transportem kombinowanym i przewozami kabotażowymi, promowaniem stosowania karnetów TIR w transporcie intermodalnym, wykonywania transportu intermodalnego w ramach zmiany dyrektywy 96/53/EC w sprawie mas i wymiarów, dotyczące wytycznych ILO/IMO/UNECE (Międzynarodowa Organizacja Morska/ Międzynarodowa Organizacja Pracy/ EKG ONZ) dotyczące bezpiecznego pakowania ładunków w kontene-

rach i pojazdach uczestniczących w transporcie intermodalnym.

Należy zwrócić uwagę, że definicja transportu kombinowanego, określona w Art. 1 dyrektywy 92/106/EW (w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla pewnych rodzajów kombinowanego transportu drogowego rzeczy pomiędzy państwami członkowskimi) budzi szereg wątpliwości, co z kolei powoduje różne interpretacje służb kontrolnych w poszczególnych krajach Unii Europejskiej. Dotyczy to na przykład interpretowania przewozu w ramach transportu kombinowanego jako przewozu kabotażowego, co w konsekwencji może wiązać się z zatrzymaniem pojazdu oraz nałożeniem bardzo wysokich kar pieniężnych.

Niektóre kraje, jak np. Francja, definiują odcinek drogowy transportu kom-

binowanego jako składający się tylko z jednego odcinka, a inne, jak Niemcy i Holandia, jako składający się z dwóch odcinków, odcinka początkowego przewozu i odcinka końcowego przewozu. Innym problematycznym zagadnieniem jest sposób, w jaki służby kontrolne stosują definicję „najbliższej odpowiedniej kolejowej stacji załadunkowej”. Nie zawsze najbliższa odpowiednia stacja załadunku oznacza to samo dla administracji, co dla przewoźnika. Należy również pamiętać, że terminale załadunkowe i/lub wyładunkowe muszą spełniać określone standardy jakościowe jak i przerobowe, co powoduje, że nie każdy terminal, nawet ten najbliższy, jest dostatecznie odpowiedni dla efektywnego wykorzystania przewozów w ramach transportu kombinowanego. Członkowie Grupy uznali, że istnieje potrzeba dalszego wyjaśnienia definicji transportu kombinowanego oraz że kontrola i interpretacja zasad wykonywania transportu kombinowanego powinna być jednakowa w krajach Unii Europejskiej.

Z uwagi na zwiększającą się liczbę operacji transportowych wykonywanych różnymi gałęziami transportu, w tym również z uwagi na fakt, że coraz więcej kontenerów przybywa drogą morską z Chin do portów w Unii

Europejskiej, istnieje duży potencjał stosowania karnetów TIR w transporcie intermodalnym, w szczególności w przypadku przewozu kontenerów. Grupa poparła działania IRU w sprawie ułatwień w transporcie intermodalnym poprzez promowanie stosowania Konwencji TIR, zwracając jednocześnie uwagę na potrzebę większego zastępowania papierowej wersji karnetów TIR ich wersją elektroniczną.

Kolejnym ważnym tematem omawianym podczas posiedzenia były zagadnienia związane z oznakowaniem ładunków w transporcie intermodalnym. Wytyczne w sprawie bezpiecznego pakowania ładunków w kontenerach i pojazdach uczestniczących w transporcie intermodalnym zostały przyjęte na posiedzeniu Komitetu Transportu Lądowego EKG ONZ w lutym bieżącego roku. Oznacza to, że od 1 lipca 2014 r. identyfikacja właściciela europejskich jednostek ładunkowych i kontenerów ISO zostanie zharmonizowana. Obowiązywać będzie tylko jedna identyfikacja właściciela wszystkich jednostek ładunkowych: kod BIC w skali światowej dla kontenerów frachtowych i nowy kompatybilny kod ILU dla europejskich jednostek ładunkowych (naczepy wymienne, kontenery inne niż ISO i na-

czepy). W związku z tym przedsiębiorstwa nie będą już ponosić kosztów administracyjnych związanych z kodowaniem i tabliczką kodowania dla każdej jednostki ładunkowej. Będą potrzebowały tylko kodu BIC lub kodu ILU, jako klucza właściciela dla identyfikacji wszystkich jednostek ładunkowych. Klucz właściciela będzie nadawany przez UIRR – Międzynarodowy Związek Operatorów Transportu Kombinowanego Kolejowo-Drogowego i przez BIC - Międzynarodowe Biuro Kontenerów i Transportu Intermodalnego. W rezultacie wszyscy uczestnicy łańcucha transportowego, jak i jednostki trzecie (np. władze celne, służby ratownicze) będą mogły każdorazowo identyfikować właściciela jednostki ładunkowej, ponieważ kod właściciela będzie opublikowany.

Na tym posiedzeniu Grupa do spraw Transportu Intermodalnego zajęła się także propozycją zapisów dotyczących transportu intermodalnego, zawartą w projekcie zmiany dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r., ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się po terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym. Najważniejszymi sprawami dla transportu intermodalnego, które mają na celu ułatwienie transportu intermodalnego i lepszą efektywność tego transportu są: umożliwienie przewozu kontenerów 45-stopowych w ramach dopuszczalnej masy całkowitej 44 tony,

bez konieczności uzyskania odpowiedniego zezwolenia danego kraju członkowskiego; zwiększenie o 15 cm dopuszczalnej długości pojazdów przewożących 45-stopowe kontenery w transporcie intermodalnym, jak również zmiana definicji transportu intermodalnego. Komisja Europejska zaproponowała, aby transport intermodalny obejmował co najmniej transport kolejowy, rzeczny lub morski. Powinien również obejmować odcinek drogowy dla początkowego i/lub końcowego odcinka. Każdy z odcinków drogowych powinien wynosić mniej niż 300 km na terytorium Unii Europejskiej lub tak daleko, jak do najbliższych terminali, między którymi odbywają się regularne przewozy. Za operację transportu intermodalnego będzie również uznana operacja transportowa, jeśli przewóz będzie korzystał z wewnętrznej europejskiej żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, bez względu na długość odcinka drogowego początkowego i końcowego. Przewozy w ramach początkowego odcinka drogowego i końcowego odcinka drogowego transportu intermodalnego wykorzystującego wewnątrz europejską żeglugę morską bliskiego zasięgu odbywają się od miejsca załadunku towaru do najbliższego odpowiedniego portu morskiego dla odcinka początkowego i miejsca, gdzie towar jest wyładowany dla odcinka końcowego.

Jest to z pewnością bardziej elastyczne podejście do przewozów intermodalnych, wykorzystujących również odcinki drogowy, ponieważ definicja nie określa ściśle długości odcinka początkowego i odcinka końcowego.

**PODRĘCZNIK
CPC** ✓

Materiały przygotowujące do egzaminu z zakresu kompetencji zawodowych w transporcie drogowym

Zamów już dziś!
cena netto
75 zł



ZRZESZENIE MIĘDZYNARODOWYCH PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH W POLSCE

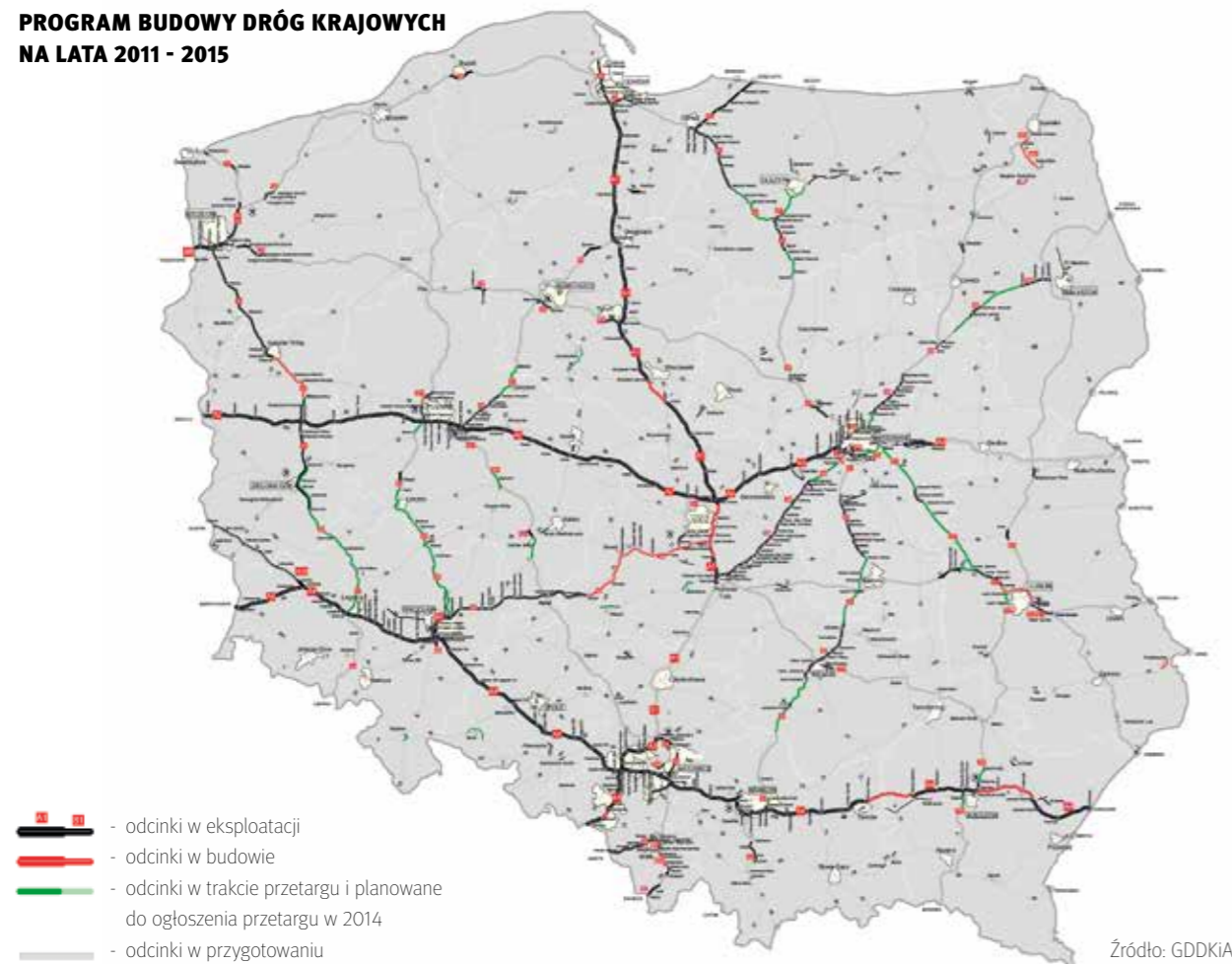


Kontakt
tel. 022 536 10 07, 022 536 10 69
e-mail: szkolenia@zmpd.pl
www.szkolenia.zmpd.pl

Czas na ekspresówki

W nadchodzącej perspektywie finansowej budowane będą drogi ekspresowe. Generalna Dyrekcja obiecuje, że prace nabiorą tempa, a nowe odcinki stworzą z już wykonanymi spójną sieć drogową.

PROGRAM BUDOWY DRÓG KRAJOWYCH NA LATA 2011 - 2015



Klaudiusz Madeja

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad przygotowuje się do sprawnego prowadzenia inwestycji w kolejnej perspektywie unijnej. – Naszym celem jest uniknięcie sytuacji z lat 2007 - 2008, kiedy pierwsze wnioski o dofinansowanie dla projektów drogowych zostały złożone niemal rok po przyjęciu programu operacyjnego. Zamierzamy występować o dofinansowanie już od pierwszego dnia,

kiedy formalnie będzie to możliwe – zapewniają drogowcy.

GDDKiA zapowiada lepszą współpracę z wykonawcami. Pomóc w niej mają m.in. katalog wzorcowych dokumentów kontraktowych, dłuższe okresy realizacji inwestycji z jednoczesnym wyłączeniem okresów zimowych oraz zaliczki dla firm budujących nowe odcinki.

Przypomnijmy, że w 2013 r. Generalna Dyrekcja musiała wypłacić podwykonawcom 980 mln zł, których nie dostali od swoich zleceniodawców, czyli zwycięzców przetargów na budowę poszczególnych dróg.

Aby słowo ciałem się stało, GDDKiA już w 2013 r. rozpoczęła przygotowanie niezbędnych dokumentów i w 2014 r. planuje osiągnięcie gotowości do złożenia ponad dziesięciu wniosków o dofinansowanie: obwodnicy Marek (S8), Radomia (S7), Inowrocławia (DK15 i DK25), Wielunia (DK8) i Puław (S17) oraz odcinki Radom - Skarżysko Kamienna, Chęciny – Jędrzejów, Nidzica – Napiierki, Miłomłyn – Olsztynek (wszystkie na S7), Poznań – Kaczko-wo, Korzeńsko - Wrocław (obydwie na S5), Wyszków – Zambrów i Wiśniewo – Jeżewo (na S8).

Lista inwestycji obejmuje także od-

ciniki: węzeł Puławska - węzeł Lubelska (18,5 km na S2, ale bez samego węzła), Sulechów - Legnica (143,6 km na S3), Zakręt - Kurów (112,2 km na S17). Oprócz wymienionych wyżej na okres 2014 - 2020 zaplanowano także wykonanie następujących obwodnic: Bełchatowa (DK8 - 10,7 km), Brodnicy (DK15 - 1,4 km), Ostrowa Wlkp. (S11 - 13,8 km), Jarocina (S11 - 13,1 km), Góry Kalwarii (DK50/DK79 - 9 km), Olsztyna (DK16 - 24,7 km), Kłodzka (DK33 / DK46 - 9,1 km), Nysy (DK46/DK41 - 16,5 km), Kościerzyny (DK20 - 10,9 km) i Sanoka (DK28 - 10,8 km).

Wymienione wyżej trasy stworzą spójną sieć drogową, choć plany mogą jeszcze zostać częściowo uzupełnione o inne odcinki. Zmiany mogą wynikać pod naciskiem samorządów, które walczą o zdobycie jak największej liczby inwestycji drogowych.

W tym roku GDDKiA zaplanowała oddanie do użytku około 380 km nowych dróg, w tym autostrad. Będą to m.in.: odcinek Włocławek - Kowal na A1, fragment Tarnów-Dębica na A4, obwodnica Lublina w ciągu S17 oraz Augustowa na S61/DK8. Przyjęte w lutym przez Radę Ministrów plany (tzw. Załącznik nr 5) przewidują zbudowanie łącznie 1229,8 km dróg ekspresowych wartości 62,13 mld zł, gdy wersja z października zakładała powstanie 750 km wartych 37,37,63 mld zł. W nowej perspektywie unijnej Polska nie otrzyma pieniędzy na budowę autostrad, więc fundusze na dokończenie A1 państwo będzie musiało znaleźć gdzie indziej.

Plusy

Statystycznie sieć drogową w Polsce wygląda coraz lepiej: od 2007 r. oddano do ruchu 2 871 km dróg krajowych, w tym 1 695 km autostrad i tras ekspresowych. Długość autostrad w latach 2007-2013 w Polsce podwoiła się, zaś wliczając w to drogi ekspresowe, przyrost był 2,5-krotny. Według stanu na koniec 2013 r. sieć polskich dróg szybkiego ruchu (autostrady i drogi ekspresowe) ma 2 759 km (1 491 km autostrad i 1 268 km dróg ekspresowych). Tym samym wyprzedziliśmy Portugalię (2 547 km takich tras) i Holandię (sieć 2 274 km). Pod względem długości autostrad i dróg szybkiego ruchu zbliżamy się do najbardziej rozwiniętych krajów Europy i szacuje się, że na przełomie lat 2016 i 2017

Polska wyprzedzi pod tym względem Wielką Brytanię. Tyle GDDKiA. Oczywiście należy pamiętać, że znaczenie mają też powierzchnia kraju i ciągłość połączeń. A ta druga u nas jeszcze kuleje. Nadal wiele odcinków nowych dróg jest podzielonych niedokończonymi lub dopiero rozpoczynanymi inwestycjami. Przez to wydłuża się czas przejazdu. Szwankuje także w niektórych miejscach sieć lokalnych dróg, którymi wjeżdżamy lub zjeżdżamy z tras szybkiego ruchu. Tam też powstają zatory.

W samym 2013 r. długość autostrad i dróg ekspresowych zwiększyła się o ponad 300 km. Jednocześnie GDDKiA sfinalizowała remont 677 km tras i 68 obiektów mostowych. Z najważniejszych odcinków oddanych w minionym roku należy wymienić podkarpackie fragmenty autostrady A4, kielecki odcinek S7, fragment S17, obwodnicę Rawicza i Olecka, dużą część obwodnicy Warszawy oraz most na Wiśle koło Kwidzyna. Drogowcy podkreślają także swój wkład w poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, dzięki wprowadzaniu określonych standardów na nowych i remontowanych odcinkach. Liczba wypadków śmiertelnych na drogach zarządzanych przez Generalną Dyrekcję zmalała w 2013 r. o około 10 proc. w porównaniu do 2012 r.

Minusy

Od dłuższego czasu przewoźnicy postulują, aby zlikwidować pobieranie opłat na niewyremontowanej autostradzie A18. Stan nawierzchni jest tak zły, że nie da się korzystać z prawego pasa. Tymczasem ani GDDKiA, ani Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju nie kwapią się, żeby podjąć męską decyzję i zlikwidować pobór nieadekwatnego cla. Nienależnego, bo standard drogi jest skandaliczny.

Pojawił się także problem „urodzaju”, a mianowicie kolejki przed punktami poboru opłat w okresach komunikacyjnego szczytu. Wyznaczone w ciągu dróg punkty poboru skutecznie utrudniają przepływ dużych potoków samochodów.

Druga sprawa to porozumienie pomiędzy Generalną Dyrekcją i prywatnymi operatorami płatnych odcinków dróg, dotyczące wzajemnych rozliczeń. Chodzi o to, aby dzięki pokładowym urządzeniom (viaBox i viaAuto) można było rozliczać elektronicz-

nie wszystkie opłaty drogowe, a tym samym bez zatrzymania, płynnie pokonywać nawet dłuższe szlaki.

Niewykluczone, że dopiero odgórna, unijna dyrektywa ujednotoci elektroniczne myto. Od wielu lat Bruksela mówi o jednym urządzeniu pokładowym, działającym na terenie całej Wspólnoty.

W 2013 r. o ponad 764 km wydłużyła się sieć dróg objętych systemem viaTOLL. Kierowcy płacą już za przejazd po przeszło 2 662 kilometrach polskich tras. W ubr. do Krajowego Funduszu Drogowego wpłynęło przeszło 1,1 mld zł z opłat.

Na 2014 r. Generalna Dyrekcja zaplanowała dwa kolejne etapy wprowadzenia odcinków objętych opłatami drogowymi. Kierowcy zapłacą za przejazd następującymi odcinkami dróg:

- autostrada A1: Czerniewice - Brzezie - Kowal; Świerklany - Gorzycy; Stryków - Tuszyń
 - autostrada A4: Krzyż - Dębica - Rzeszów - Jarosław - Przemyśl - Korczowa
 - droga ekspresowa S3: Gorzów Wlkp. - Międzyrzecz
 - droga ekspresowa S8: Jeżewo - Białystok; Syców - Walichnowy - Sieradz - skrzyżowanie DK12 z DK14; Sieradz - Łask - Łódź Południe
 - droga ekspresowa S17: Jastków - Lublin - trasa Lublin - Piaski
 - droga ekspresowa S61: obwodnice Stawisk, Szczuczyna i Bargłowa Kościelnego
 - droga ekspresowa S69: Mikuszowice - Żywiec; Bielsko-Biała Komorowice - Mikuszowice
 - obwodnica Augustowa /trasy S61 i DK8/
 - zachodnia obwodnica Poznania /Złotkowo-Rokietnica-Swadzim/
 - droga krajowa DK90: skrzyżowanie z DK91 - skrzyżowanie z DK55
- Prognoza przychodów z Krajowego Systemu Poboru Opłat na 2014 r. wynosi niecałe 1,8 mld zł, zaś do końca 2018 r. z systemu viaTOLL powinno w sumie wpłynąć do państwowej kasy około 12,5 mld zł.
- W lutym Rada Ministrów przyjęła modyfikację załącznika Nr 5 z listą budów dróg ekspresowych. Zamiast planowanych w październiku 2013 roku 750 km ekspresówek, powstanie 1 230 km, wartości 62,1 mld zł, o 24,5 mld zł więcej niż rząd planował kilka miesięcy wcześniej.



Posiedzenie Forum Transportu Drogowego Ruszyły zespoły robocze

Na posiedzeniu Forum Transportu Drogowego powstały zespoły robocze do współpracy z Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju. Mają rozwiązać najpilniejsze problemy przewoźników.

Ryszard Gaczyński

Uczestnicy Forum Transportu Drogowego z 17 marca 2014 r. odnieśli się do propozycji sekretarza stanu Zbigniewa Rynasiewicza o utworzeniu zespołów konsultacyjnych przy Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju, złożonych z przedstawicieli środowiska przewoźników i kompetentnych w danym zakresie urzędników ministerialnych. Łukasz Twardowski, zastępca dyrektora Departamentu

Transportu Drogowego MIR - gość posiedzenia - przedstawił projekt powołania sześciu zespołów roboczych, przypisanych najważniejszym obecnie problemom. W opinii Zbigniewa Rynasiewicza „skupienie się poszczególnych zespołów na konkretnych zagadnieniach umożliwi wypracowanie stanowiska i podjęcie skutecznych działań na rzecz poprawy warunków wykonywania transportu drogowego”. Z punktu widzenia resortu transportu najważniejsze są wszelkie kwestie legislacyjne, szczególnie te dotyczące wprowadzenia przepisów

UE do prawa krajowego. Zacieśnienie współpracy na tym polu z ekspertami z branży przewozowej będzie bardzo pomocne i korzystne dla obu stron. Łukasz Twardowski stwierdził, że do poszczególnych zespołów zostali wyznaczeni przedstawiciele instytucji i ministerstw, których sprawy dotyczą.

– Utworzenie małych, ale reprezentatywnych i profesjonalnych zespołów roboczych stanowi nowe otwarcie we współpracy pomiędzy Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju a środowiskiem przewoźników – stwierdza koordynator FTD Dio-



nizy Woźny. – Tę wolę współdziałania ze strony resortu należy jak najlepiej wykorzystać, być może przy jego pomocy uda się załatwić wiele spraw, które swoim zakresem wchodzą w kompetencje innych ministerstw, np. kwestie podatkowe, czy szkolenie kierowców. Akurat w tych dwóch przypadkach nasze próby współdziałania z Ministerstwem Edukacji Narodowej i Ministerstwem Finansów nie przyniosły żadnych istotnych efektów. Mam nadzieję, że „nowe otwarcie” zmieni tę sytuację. Ta nowa metoda współpracy stanowi dla nas ogromną szansę, której nie wolno zaprzepaścić – zapewni koordynator.

Przewoźnicy wyłonili osoby chętne do pracy w poszczególnych komisjach. Tego samego dnia odbyły się również pierwsze posiedzenia wszystkich zespołów, na których ustalono harmonogram pracy.

Łukasz Twardowski poprosił również FTD o rekomendację w sprawie zmian Dyrektywy 96/93, dopuszczającej do ruchu w krajach Unii Europejskiej pojazdy o masie 60 t, tzw. gigałinerów. W opinii środowiska nie można występować przeciw tendencjom rozwojowym. Modernizacja jest dla transportu koniecznością, ponieważ wynika z niej konkurencyjność na rynku europejskim. Trzeba iść z duchem czasu, bo inaczej polski transport przestanie być konkurencyjny i w rezultacie upadnie. Niemniej przyjęcie takiego rozwiązania będzie wymagało rozwią-

zania przez administracją rządową wielu problemów. Przede wszystkim chodzi o zapewnienie ciągów komunikacyjnych (wschód – zachód i północ – południe; od granicy do granicy), spełniających normę nacisku 11,5 t - co jest standardem w UE. Zdaniem uczestników debaty w polskich warunkach, kiedy nie można wyjechać z bazy, jeżeli leży ona przy drodze powiatowej, „gigałiner” to technologia „kosmiczna”.

– Ciągłe jesteśmy w konflikcie z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad, ponieważ nie mamy możliwości realizowania przewozów na polskich drogach pojazdami homologowanymi w UE i konstrukcyjnie przystosowanymi do nacisku 11,5 t na oś napędową – zauważył prezes ZMPD Jan Buczek. – Zgoda na dopuszczenie do ruchu pojazdów jeszcze cięższych tylko ten konflikt zwiększy, jeżeli nie pójda za tym konkretne działania ze strony administracji rządowej – podkreślił.

W oficjalnym stanowisku Forum Transportu Drogowego jednoznacznie popiera wprowadzanie nowych technologii w transporcie drogowym, jakimi byłoby dopuszczenie do ruchu w Unii Europejskiej ponadgabarytowych samochodów ciężarowych, tzw. gigałinerów. Przyjęcie takiego rozwiązania jednocześnie musi obowiązać administrację rządową do stworzenia infrastruktury drogowej umożliwiającej poruszanie się tych pojazdów po naszym kraju.

Zespoły problemowe

ds. przejść granicznych

1. Chrzanowski Stanisław
2. Jurkin Jerzy
3. Korzeniecki Marek
4. Kostjan Sławomir
5. Rychlik Karol
6. Stępnicka Zofia
7. Wilk Tadeusz – ekspert merytoryczny

ds. podziału zezwoleń

1. Dobrzyński Zbigniew
2. Janowski Stanisław
3. Jaszczur Waldemar
4. Kamiński Artur
5. Kondracki Andrzej
6. Maliszewski Krzysztof
7. Suchecki Mariusz
8. Syliwoniuk Kazimierz
9. Zimny Bogusław
10. Wilk Tadeusz – ekspert merytoryczny

ds. szkolenia

1. Gawrysiuk Euzebiusz
2. Linkiewicz Mikołaj
3. Litwiński Piotr
4. Rejek Tomasz
5. Szczepankowski Mirosław
6. Wowk Ryszard
7. Jasiński Euzebiusz – ekspert merytoryczny

ds. legislacji krajowej i zespół ds. współpracy z UE

1. Depczyński Jacek
2. Gajownik Tadeusz
3. Kamińska Ewa
4. Lewandowska Kornelia
5. Majewski Andrzej
6. Marosz Mieczysław
7. Szymt Romuald
8. Sidorzak Ryszard
9. Wereszczyński Michał
10. Mikiel Piotr – ekspert merytoryczny

ds. transportu międzynarodowego

1. Jakoniuk Jarosław
2. Janiak Zbigniew
3. Olechnicki Andrzej
4. Siebiatyńska Eugenia
5. Sierhej Roman
6. Stelmachowski Józef
7. Szablowski Andrzej
8. Śliwa Ewa
9. Tarka Wiesław
10. Ziąja Tomasz
11. Żero Władysław
12. Wilk Tadeusz – ekspert merytoryczny

* Na niebiesko zaznaczone osoby z zespołów roboczych

Pierwsze stowarzyszenia

Prywatni przewoźnicy powołali na początku lat 90. własną reprezentację, która z sukcesem zorganizowała środowisko i dla wielu przewoźników stała się samorządową szkołą życia.

Robert Przybylski

Ustawa Wilczka z końca 1988 roku wprowadziła wolność gospodarczą i zniosła wiele aktów prawnych, jednak prawo było niedostosowane do potrzeb. – Czasami coś nie zgadzało się w podpisywanych ze spedytorami umowach, a że byłem dociekliwy, studiowałem akty prawne: Prawo przewozowe, Konwencję CMR. Odkryłem, że Prawo przewozowe nie obejmuje transportu międzynarodowego – podkreśla Jan Buczek, wtedy świeżo upieczony przewoźnik. – Douczałem się wykonując przewozy, na parkingach w czasie pauz. W tej "parkingowej akademii transportowej" spotkałem innych kierowców, którzy mieli te same problemy. To był nasz pierwszy kontakt z branżą i musieliśmy szybko nadrobić opóźnienia. Żądałem dla przewoźników partnerskiego traktowania ze strony zleceniodawców. Spedytorzy znali mnie i choć wiedzieli, że jestem kłopotliwym kontrahentem, to jednak bardziej skomplikowane (ale i lepiej płatne) zlecenia potrafili trzymać dla mnie nawet tydzień. Ufali, że wykonam wszystko z najwyższą starannością – dodaje Buczek.

Któregoś razu w spedycji BDS na warszawskim Żoliborzu Buczek kserował dokumenty do rozliczenia przewoźnika, gdy usłyszał rozmowę przewoźników, którzy narzekali, że nie mogą kupić karnetów TIR i zamierzają założyć niezależne od

ZMPD stowarzyszenie. – O czymś takim sam myślałem i spytałem, jak chcą to zrobić. Usłyszałem, że sprawą zajmuje się kancelaria adwokacka. Odrzekłem, że zgodnie z Ustawą o stowarzyszeniach nie potrzeba żadnych adwokatów, lecz listę z co najmniej piętnastoma członkami-założycielami. Wyciągnąłem czystą kartkę z kserokopiarki i spytałem, jak ma być nazwane stowarzyszenie. Jeden z obecnych zastanawiając się, powoli podyktował: Stowarzyszenie Prywatnych Przewoźników Międzynarodowych. Swoją firmę „Transport krajowy i międzynarodowy Jan Buczek i Wiesław Ostrowski” wpisałem na pierwszym miejscu. Przedsiębiorstwo twórcy nazwy stowarzyszenia, Zbigniewa Wojaka, było na drugim – wyjaśnia Buczek.

Wojak zarejestrował SPPM w pierwszej połowie 1990 roku. Ministerstwo Transportu szybko dostrzegło nowe stowarzyszenie i wykorzystywało do konsultacji społecznych. W tym czasie resort pracował nad nowymi regulacjami prawnymi, a nikt z nowych prywatnych przewoźników nie interesował się sprawami legislacji, nie było też innych poza SPPM stowarzyszeń. Ponieważ SPPM nie miała pieniędzy, członkowie pracowali społecznie. – Za własne pieniądze jeździłem do ministerstwa, poświęcałem swój czas oraz czas pracowników mojej firmy – wspomina Buczek. Pierwszym dyrektorem biura został Zygmunt Idzikowski, były pracownik Ministerstwa Transportu, a Grażyna Rodziewicz pracownikiem biurowym. SPPM

miało oddziały w Kielcach, Lublinie, Katowicach, Wrocławiu i Olsztynie. Centrala znajdowała się w Warszawie. – Stowarzyszenie doskonale odnalazło się na tym rynku. Oferowało członkom daleko idącą pomoc w dostępie do koncesji, zezwoleń, ułatwiało pobranie karnetów z ZMPD – wylicza Buczek.

Zmiany następowały także w organizacji administracji państwa. Ministerstwo Transportu zarządzeniem z 20 grudnia 1991 roku stworzyło Biuro Obsługi Transportu Międzynarodowego. BOTM dzielił zezwolenia i zajmował się przydzielaniem koncesji.

Prywatni organizują się

Pierwsze niezależne stowarzyszenie cieszyło się sporym zainteresowaniem przewoźników. – SPPM to jest nasza matka. Wstąpiliśmy do niego, bo przepisy były niejasne i chociaż każdy działał zgodnie z wpisem do ewidencji, to jednak patrząc z dzisiejszej perspektywy funkcjonowaliśmy na dziko. Szybko stało się jasne, że przewoźników z regionu dolnośląskiego jest tyłu, że warszawska organizacja jest niewystarczająca do reprezentacji i współdziałania. Organizacją Dolnośląskiego Stowarzyszenia Przewoźników zajął się Mariusz Bobnis, właściciel firmy przewozów autobusowych. Tamten rynek borykał się ze znacznie większą liczbą problemów niż nasz, przewoźników towarowych – tłumaczy Zygmunt Sieńko. – Wiosną 1992 roku odbyło się założycielskie zebranie przewoź-



Załadunek pierwszego zestawu Animexu do przewoźnika żywcem

Jedno z pierwszych posiedzeń Związku Stowarzyszeń Krajowej Rady Przewoźników Drogowych. Od lewej Jan Buczek, Leon Kaczmarek, Mieczysław Gutkowski i Jerzy Choma.

ników Dolnego Śląska. Do hotelu Wrocław przyjechało 120 przedstawicieli firm. Wśród gości byli posłowie: Władysław Frasyniuk i Barbara Labuda. Wynajęliśmy prawnika, który opracował statut wzorowany na SPPM. Sąd zarejestrował nasze stowarzyszenie 20 kwietnia 1992 roku – wspomina Sieńko. Dodaje, że do stowarzyszenia początkowo należeli, poza przewoźnikami z Dolnego Śląska, przedsiębiorcy z Nowego Sącza, Wielkopolski, Zielonej Góry.

Popularność międzynarodowego transportu drogowego nieustannie rosła. Przybywało przewoźników, którzy po zezwolenia musieli czekać w coraz dłuższych kolejkach. Każdy po odbiór udawał się samodzielnie, więc czas tracili wszyscy. – Gdyby ZMPD stworzyło oddziały zajmujące się dystrybucją zezwoleń, zapewne nikt nie powołałby stowarzyszeń, a Zrzeszenie nadal rozdzielałoby zezwolenia i karnety TIR. Reprezentowała także polskich przewoźników na arenie międzynarodowej, w IRU – przypomina Tadeusz Wilk. Do stworzenia reprezentacji przewoźników namawiał również dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Transportu Grzegorz Ocies.

Jego prośby padły na podatny grunt, bo coraz liczniejsze młode firmy transportu międzynarodowe

go przystępowały do tworzenia kolejnych stowarzyszeń. W Wielkopolsce powstało dzięki inicjatywie Leona Kaczmarka. – Najpierw było nas piętnastu. Wynajęliśmy prawnika, który przygotował statut stowarzyszenia. Gdy doszło do sądowej rejestracji, co miało miejsce 19 października 1992 roku, przedsiębiorców było już 33. Dysponowaliśmy setką ciężarówek – opisuje początki Kaczmarek. Dodaje, że stowarzyszenia były przeciwagą dla ZMPD – Władze Zrzeszenia pochodziły jeszcze z partyjnej nominacji, my zaś byliśmy prawdziwym samorządem, oddolnie wybranym przez przewoźników – podkreśla Kaczmarek.

Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej sprzyjało prywatnym przedsiębiorcom, ale – jak przypuszczają przewoźnicy – miało obawy co do ich uczciwości. Mimo to wkrótce po powołaniu wielkopolskiego stowarzyszenia, Ministerstwo Transportu wyraziło zgodę, aby rozdzielało zezwolenia. Prawidłowość dystrybucji własnym majątkiem gwarantowali: prezes stowarzyszenia Zbigniew Sobecki oraz wiceprezes Leon Kaczmarek. – W tym samym miesiącu pojechałem po zezwolenia pociągami. Odebrałem ponad sto zezwoleń, które były wielkim majątkiem. Nie pamiętam ich wartości, ale tak zestresowałem się wioząc te

dokumenty, że pot kapał mi z rękawa. Przecież nikt by mi nie uwierzył, że zostałem okradziony. Kolejne przewozy wykonywali już konwojenci z wynajętego biura ochrony – wspomina Kaczmarek.

Przewoźnicy musieli wypracować zasady funkcjonowania stowarzyszeń. – Brakowało nam doświadczenia w pracy samorządowej, wszystkim musieliśmy się uczyć – wspomina Sieńko i dodaje, że jako jeden z największych dolnośląskich działaczy zapisał się Jerzy Choma. – Był wielkim społecznikiem, stowarzyszenie było jego oczkiem w głowie. Na przełomie 1992 i 1993 roku Choma dowiedział się, że jest chory i stwierdził, że musi przygotować następcę do poprowadzenia stowarzyszenia. Wybrał mnie i przez rok przekazywał mi swoją wiedzę i kontakty. Dla mnie to była wielka zmiana, bardzo dużo nauczyłem się, ale okoliczności były smutne, bo stan Jurka coraz bardziej pogarszał się. Miał świadomość, że w którymś momencie będzie musiał opuścić stowarzyszenie. Zostałem dokooptowany do zarządu, na co pozwalał statut stowarzyszenia. Rok później przewoźnicy wybrali mnie prezesem – wyjaśnia Sieńko.

Równoległe powstały kolejne lokalne stowarzyszenia. – Gdyńskie Stowarzyszenie Prywatnych Przewoźników Międzynarodowych powstało jako czwarte w kraju – przypomina Tadeusz Wilk. – Statut po-



Posiedzenie Związku Stowarzyszeń Krajowej Rady Przewoźników Drogowych prowadzi Leon Kaczmarek.



W połowie lat 90 niektórzy przewoźnicy mieli już rozbudowane floty i zaplecze obsługowe.

wieliliśmy z innego stowarzyszenia. Przekazywaliśmy sobie wzór i każde dostosowywaliśmy do własnych potrzeb i lokalnych warunków. Wzór statutu przesyłałem do Olsztyna – zapewnia Wilk. Wspomina, że równoległe do gdyńskiego powstały stowarzyszenia: katowickie, łódzkie, zachodniopomorskie, małopolskie i bydgoskie. Później pojawiły się stowarzyszenia w Opolu, Siedlcach, Białej Podlaskiej.

Wspólna reprezentacja

Kilkanaście niezależnych stowarzyszeń oraz ZMPD nie komunikowało się ze sobą i przedstawiało Ministerstwu Transportu nieraz sprzeczne wnioski i postulaty. Ocieśca stwierdził, że jeśli przewoźnicy chcą rozmawiać z Ministerstwem Transportu, to nie może tego robić każde stowarzyszenie osobno, lecz muszą stworzyć wspólną reprezentację. Stąd wzięły się pomysły jednoczenia branży. Z kolei ZMPD buntowało się przeciw zasadzie takiego samego głosu dla każdej organizacji. Ostatecznie 3 stowarzyszenia: Wielkopolskie, Dolny Śląsk i Dolnośląskie (kierował nim Zbigniew Pribe i było niezależne od stowarzyszenia stworzonego przez Bobnisę) powołały Związek Stowarzyszeń „Krajowa Rada Przewoźników

Drogowych”. – Walne zgromadzenie członków odbyło się 28 czerwca 1993 roku i na nim uchwaliliśmy powołanie Związku Stowarzyszeń. Sąd Wojewódzki we Wrocławiu zarejestrował go 28 czerwca 1993 roku. Celem KRPD była wspólna prezentacja stowarzyszeń lokalnych oraz stworzenie przeciwwagi dla ZMPD. Pierwsza siedziba Krajowej Rady znajdowała się we Wrocławiu przy ul. Piłsudskiego 72. Prezesem wybraliśmy Dariusza Bobnisa z Wrocławia, wiceprezesem zostałem ja, a Zbigniew Pribe był członkiem – wymienia Kaczmarek.

ZMPD nie chciało wejść do KRPD, co wyraźnie stwierdziło podczas spotkania z wiceministrem Zenonem Dereszkiwiczem w MT i dyr. BOTM Skibińskim. Duże spotkanie organizacyjne odbyło się w kasynie wojskowym na Koszykowej. – Reprezentowałem Stowarzyszenie Przewoźników Krajowych i Międzynarodowych Regionu Północnego. Pojechałem na nie z prof. Kordelem. Ze spotkania nic nie wyszło. Moje stowarzyszenie było przeciwne udziałowi w KRPD. Lokalne struktury przedkładały działania doraźne, jak np. dystrybucja zezwoleń, nad długofalowe, strategiczne – wyjaśnia Wilk.

Właśnie za dyrekcji Skibińskiego doszło do konfrontacji BOTM, ZMPD i KRPD. Kością niezgody była dystry-

bucja zezwoleń. Dla uniknięcia zażaleń na tym tle, powstała komisja społeczna złożona z przedstawicieli stowarzyszeń, której przewodniczącym został Leon Kaczmarek. W porozumieniu ze Skibińskim wspólnie wypracowano cywilizowane zasady i warunki przydziału, a dyrektor liczył się ze zdaniem komisji. – Byłem w niej od początku, najpierw desygnowany przez ZMPD – dodaje Wilk. Nie był to jedyny problem przewoźników z biurem. „Pracownicy BOTM sugerowali przewoźnikom, aby wypisywali się ze stowarzyszeń regionalnych, przez co uzyskają większą liczbę zezwoleń w BOTM”, pisał w liście z 19 listopada 1994 roku do ministra Bogusława Liberadzkiego wiceprezes KRPD Leon Kaczmarek.

W tym samym liście Krajowa Rada poprosiła ministra Bogusława Liberadzkiego, aby na rozmowy z urzędnikami belgijskimi wysłał tylko Mieczysława Fołgę. – Argumentowaliśmy, że jeden człowiek zapewni ciągłość prac komisji. Podobnego argumentu używali Belgowie, prosząc o wyznaczenie jednej osoby, bo od dziesięciu lat na rozmowy ze stroną polską jeździ ten sam człowiek, a z naszej strony jest to za każdym razem ktoś inny. Liberadzki obiecał uwzględnić prośby w miarę możliwości – wspomina Kaczmarek. ■

KUMHO TYRE

Wysokie przebiegi na oponach Kumho.

Innowacyjna technologia przeznaczona na długie dystanse.

Opony ciężarowe i autobusowe marki Kumho są odporne na zniszczone nawierzchnie dróg i znakomicie sprawdzają się w codziennym użytkowaniu przy wysokich obciążeniach. Są istotnym czynnikiem ekonomicznej jazdy i dużych oszczędności każdej floty.

Latex Opony
Autoryzowany Dystrybutor opon Kumho
www.latexopony.pl

www.kumhoopony.com

OFERTA SPECJALNA dla czytelników Przewoźnika

Opony KUMHO:
435/50 R19.5 KLT03 160J
naczepa - 1167 zł netto
445/45 R19.5 KLT03 160J
naczepa - 1235 zł netto

Kupisz tylko na:

XPARTNER.pl

Cena netto, obowiązuje tylko przy zamówieniu przez system www.xpartner.pl i po wpisaniu hasła: "Przewoźnik" w polu uwagi przy składaniu zamówienia. Jednorazowy zakup ograniczony do 4 szt. Oferta ważna do wyczerpania zapasów. Więcej informacji - tel.: 77 470 04 80, 77 451 98 96, 77 451 98 97, 77 451 98 98

Logistyka kluczem do sukcesu



Trzy ostatnie dekady przyniosły rozwój globalnych koncernów logistycznych i umocnienie przewozów drogowych jako podstawowej gałęzi transportu.

Wielka Brytania nie dopuściła do rejestracji pojazdów o europejskich naciskach na osie, wymagając dodatkowej pary kół.

Odczuwalny brak kierowców wymusił konstruowanie coraz bardziej komfortowych ciężarówek przeznaczonych do dalekodywansowych przewozów. Renault Magnum miało premierę w 1990 roku.



Większych samochodów potrzebowało także budownictwo, które od lat 60. do 90. stawiało domy z wielkiej płyty.

Robert Przybylski

Na przełomie lat 70. i 80. duże firmy transportowe nabrały charakteru przedsiębiorstw logistycznych. Mogły wówczas kształtować ceny pozostałych usług (odpraw celnych, pakowania, dowozu) i w ten sposób powiększać zyski oraz zdobywać klientów.

Jednocześnie pod wpływem kryzysu ekonomicznego zmienił się charakter rynku: klient dyktował na nim warunki i wymagał dodatkowych usług, jak np. pakowania,

a jednocześnie skrócił kontrakty do roku, kontrolując jakość i poziom płaconych cen.

Rozbudowanie oferty usług i rosnące ryzyko prowadzenia przedsiębiorstwa, widoczne choćby po coraz krótszych kontraktach, zmusiło do skuteczniejszej kontroli kosztów – w przeciwnym wypadku nie można było liczyć na zyski. Dlatego też branża od połowy lat 70. wprowadzała komputery, które w działach finansowych zastąpiły dziurkowane karty. Kolejna dekada stała pod znakiem ujednoczenia systemów informatycznych, które z reguły nie współpracowały ze sobą. Do wy-

miany danych Amerykanie używali ANSI ASC X12, w Europie funkcjonował opracowany przez EKG ONZ standard GTDI (Guidelines for Trade Data Interchange). Krokiem w kierunku ujednoczenia standardów wymiany danych było zalecenie EKG ONZ, przyjęte w połowie 1988 roku, stosowania opracowanego rok wcześniej EDIFACT (Electronic Data Interchange for Administration, Transport and Commerce) jako standardowego sposobu budowy komunikatów do przesyłania w sieciach informatycznych.

Branża transportowa była jedną z tych, które najszybciej sięgnę-

ły po nowe narzędzia. Według Biura Analiz Ekonomicznych Departamentu Handlu, w latach 1989-1994 wydajność transportu wzrosła o 23 proc. Było to dwa razy szybsze tempo od wzrostu produktywności całej gospodarki. Sekret sukcesu była elektronika: World Wide Web pozwalała przewoźnikom i spedytorom na nadzór nad przesyłkami w czasie rzeczywistym oraz szybką obróbkę zleceń dokumentacji. Tanie oprogramowanie oraz komputery umożliwiły przyspieszenie wymiany danych także średnim i małym firmom, a nie tylko największym graczom rynkowym.

Według jednego z badań branży, dzięki zastosowaniu elektronicznego obiegu dokumentów (EDI) szybkość obsługi wzrosła o 40 proc., liczba błędów zmalała o 30 proc., zaś oszczędności wyniosły 5 dol. na każdym dokumencie.

Jednak nie tak łatwo było wdrożyć elektroniczne rozwiązania, w tym pierwsze systemy zarządzania flotą. Bezprzewodowe terminale kosztowały 5 tys. dol. od ciężarówki, a do tego dochodziły miesięczne opłaty za łączność w wysokości 80-90 dol. Te koszty odstraszały wielu przedsiębiorców. Jednak sytuacja szybko się zmieniła, bo wkrótce pojawiły

się standardowe programy, znacznie tańsze od robionych indywidualnie. W przypadku dużych firm wdrożenie oprogramowania było nie tylko kosztowne, ale i ryzykowne. Proces trwał czasem dwa lata i kończył się kłapą oraz stratami.

Pomimo postępów elektroniki, z badania KPMG Peat Marwick LLP, przeprowadzonego w listopadzie 1996 roku, wynikało, że 43 proc. amerykańskich firm ma zapasy większe niż 5 lat wcześniej, co czwarta wskazywała, że największym wyzwaniem jest efektywne wykorzystanie EDI i co piąta uważała, że elektroniczne systemy nie

W latach 80. jordańska pustynia była poprzecinana asfaltowymi drogami, które przenosiły ciężki ruch samochodowy.



Europejski rynek przewozów stanowił w latach 90. jedną trzecią wartości całego rynku logistyki.

były dobrze zintegrowane z przedsiębiorstwem.

W 2002 roku 9,6 proc. amerykańskich ciężarówek miało pokładowy zapis jazdy z możliwością komunikacji oraz 5,5 proc. bez możliwości komunikacji. W nawigację wyposażono 0,7 proc. samochodów, a dostęp do internetu miało 0,5 proc. Siemens szacował w tym samym roku wartość światowego rynku teleinformatycznego dla branży TSL na 26 mld dol.

Konsolidacje

W latach 80. wzrost przewozów nie był tak szybki jak we wcześniejszej dekadzie. Przyspieszyła za to konsolidacja. Liczba dalekodystansowych przewoźników w Niemczech zmalała w 1986 roku do 8 829, gdy w 1956 roku było ich 12 164. W tym samym okresie liczba małych przewoźników, mających jeden-dwa zestawy skurczyła się o połowę, do 4 763. Jednocześnie najwięksi gracze coraz częściej pozbywali się samochodów ciężarowych, wynajmując podwykonawców, ponieważ byli znacznie tańsi od własnego taboru.

W Niemczech, na największym europejskim rynku logistycznym

wartym ponad 100 mld marek, łączyły się także firmy spedycyjne.

Konieczność opracowania specjalnej oferty przewozowej zmuszała do zwiększania flot samochodów. W Niemczech po 1985 roku udział flot mających ponad 11 pojazdów podwoił się w pięcioleciu, natomiast w Wielkiej Brytanii oraz Holandii wzrósł o jedną trzecią. Mimo to branża pozostała bardzo rozdrobniona. W 1989 roku największe floty ciężarówek należących do przewoźników towarów były zarejestrowane we Włoszech (204 119 pojazdów, z tego 95 proc. miały firmy liczące do pięciu pojazdów), w Hiszpanii (164 976, w tym 98,4 proc. we flotach mających nie więcej jak 5 pojazdów) i w Niemczech (44 572, w tym 88,7 proc. w przedsiębiorstwach do 5 sztuk).

W 1988 roku Francja była drugim rynkiem logistycznym w Europie. Rozpychały się na nim państwowe SNCF oraz La Poste, kosztem prywatnych Mory, Graveleau, Heppner. Na początku lat 90. państwowa SNCF wykupiła Calbersona, który był konglomeratem ponad stu małych spedytorów, zatrudniających łącznie 14 tys. osób. Nieporozumienia dwóch rodzin, właści-

cieli Mory, doprowadziło do wykupienia tej firmy w 1990 roku przez Novalliance.

Rodzinną firmą Graveleau w latach 70. i 80. urosła z miliona franków obrotu w 1966/67 roku do 600 mln na koniec lat 80., przy zatrudnieniu 1 400 osób. Spółka miała krajową sieć drobnicową, a także oddziały we Włoszech, Maroku i Tunezji. W kolejnej dekadzie otworzyła oddziały jeszcze w sześciu krajach europejskich i w Hongkongu. W 1997 roku przychody sięgnęły 1,4 mld franków. Z podobną szybkością konkurentów wykupywał europejski gigant, szwajcarski Danzas: na początku lat 80. przejął brytyjską Gentransco Group. W 1984 roku nabył specjalizującą się w drobnicy francuską Satem oraz hiszpańską S.A.D., otworzył też biuro na Florydzie. W 1987 roku wykupił belgijską SBT, a 2 lata później Northern Air Freight Bellevue z USA. W 1989 roku miał biura w 36 krajach i w 41 stanach USA.

Konsolidacja przebiegała także w Skandynawii: jesienią 1990 roku szwedzki Scansped przejął biura fińskiego Speditora w sześciu krajach Europy.

Po zliberalizowaniu europejskie-

go rynku 1 lipca 1990 roku weszły na niego m.in. australijska grupa TNT, Mitsui z Japonii oraz amerykański Federal Express. W wyścigu o zlecenia podział przebiegał nie tylko pomiędzy lokalnymi oraz zagranicznymi koncernami, ale także pomiędzy firmami transportowymi oraz transportem i spedycją wewnętrzną. Ta ostatnia traciła powoli udział w rynku, gdyż przewoźnicy na wynajem oraz firmy spedycyjno-logistyczne były w stanie zapewnić podobną jakość usług za mniejsze pieniądze. Przewozy logistyki kontraktowej w 1990 roku szacowane były przez OECD na 8 proc. rynku i analitycy spodziewali się, że wzrosną do 25 proc. w 2010 roku.

Dekadę po deregulacji zaawansowana była także konsolidacja w USA. W 2000 roku największe 6 firm zdobyło 14-15 proc. rynku przewozów całosamochodowych i 43 proc. przewozów częściowych. We Francji i Niemczech największe 6 firm miało 8-9 proc. całego rynku przewozowego. W 1995 roku sześć największych przedsiębiorstw miało 3 do 4 proc. rynku.

W USA wyraźnie nastąpił podział na specjalizację całosamochodową lub ładunki częściowe, natomiast w

Europie często obie usługi oferował ten sam podmiot.

W 1995 roku największym segmentem niemieckiego rynku była spedycja samochodowa, której usługi warte były 26 mld marek. Dystrybucja dóbr konsumenckich przynosiła 20 mld marek przychodu, logistyka kontraktowa 18 mld, przewozy ekspresowe 14 mld, przewozy międzynarodowe 14 mld i drobnica 10 mld, czyli 6 proc. rynku.

Bardzo intensywnie rozwijał się rynek przesyłek, który w latach 80. powiększał się nawet o 30 proc. rocznie. W kolejnej dekadzie do gry włączyły się narodowe poczty: Deutsche Post, Royal Mail oraz La Poste. Zaczęły wykupywać różnych graczy i zdobywać rynek coraz niższymi stawkami. Wkrótce ceny spadły tak nisko, że firmy nie mogły wypracować zysku, a jednocześnie musiały rozbudowywać sieć dystrybucyjną.

Zmiany na mapie

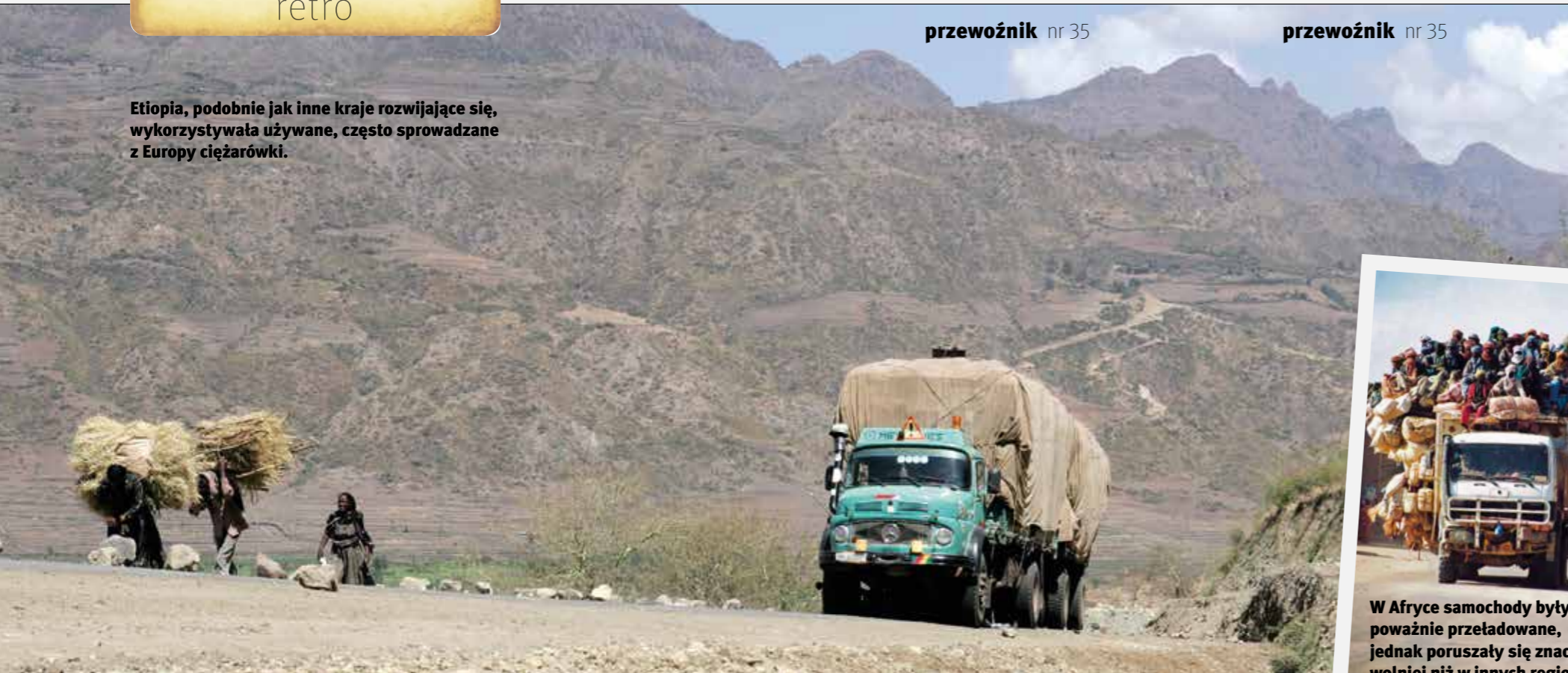
Przełom lat 80. i 90. przyniósł rewolucyjne zmiany na mapie Europy. Rozpadał się Związek Sowiecki i powstało wiele nowych państw, z których część aspirowała do Wspólnoty Europejskiej.

Żywiłowy rozwój firm, także transportowych, nastąpił w krajach Europy Wschodniej. Przedsiębiorstwa przewozowe zakładali kierownicy, byli dyrektorzy, a także ludzie spoza branży. Niskie koszty działalności powodowały, że prywatne, nowo powołane przedsiębiorstwa były bardzo konkurencyjne na zagranicznym rynku. Już w 1993 roku udział polskich przewoźników w międzynarodowym transporcie pomiędzy Polską i Niemcami sięgnął 73,5 proc. W przewozach pomiędzy Czechami i Słowacją a Niemcami udział przewoźników z państw słowiańskich sięgnął 78,1 proc.

Udział transportu samochodowego w pracy przewozowej Polski, Węgier, Słowenii i Estonii w 1985 roku wynosił 27 proc., a w 1995 roku osiągnął 45 proc. Według danych EKMT, w 1996 roku w Polsce działało 75 tys. firm transportowych, na Węgrzech 60 tys., w Czechach 35 tys., na Słowenii 9 tys., Estonii 3,5 tys. Największe państwo regionu – Polska – szybko stało się ważnym krajem transportowym. Liczbajazd pomiędzy Polską i Niemcami wzrosła z 1,75 mln w 1996 roku do 3,1 mln w 2001 roku.

Przewoźnicy z nowych państw

Etiopia, podobnie jak inne kraje rozwijające się, wykorzystywała używane, często sprowadzane z Europy ciężarówki.



W Afryce samochody były poważnie przeladowane, jednak poruszały się znacznie wolniej niż w innych regionach.



W Japonii transport samochodowy zdominował przewozy ładunków, jednak wąskie drogi (za wyjątkiem autostrad) uniemożliwiły dopuszczenie do ruchu europejskich lub amerykańskich zestawów.



W Ameryce Południowej przewoźnicy korzystali nie tylko z popularnych zestawów członowych, ale i ciężkich pojazdów solowych.

mogli obserwować zmiany polityczne dokonujące się we Wspólnocie Europejskiej. Na podstawie Traktatu z Maastricht z 7 lutego 1992 roku, Wspólnota Europejska została przekształcona 1 listopada 1993 roku w Unię Europejską. Gdy na początku lat 90. powstał wspólny rynek, działające do tej pory na lokalnym podwórku firmy znalazły się na europejskim rynku wartym 150 mld euro.

Zniesienie granic w 1992 roku spowodowało nie tylko 5 mld euro oszczędności rocznie na przestojach granicznych. Przewoźnicy oszczędzili ok. 850 mln euro, największe zyski zanotowali operatorzy pokonujący granicę niemiecko-belgijską, niemiecko-francuską oraz granice państw śródziemnomorskich.

Do prawidłowego funkcjonowania wolnego rynku niezbędne były także wydajne służby kontrolne. Wymianie wiedzy oraz poszerzeniu współpracy inspekcji drogowych krajów UE służyła powstająca 5 października 1999 roku Euro Controle Route. ECR powstała jako porozumienie Ministrów Transportu Belgii, Francji, Holandii oraz Luksemburga. W 2013 roku do ECR należały inspekcje z piętnastu krajów, w tym z Polski.

W 2002 roku wartość europejskiego rynku usług logistycznych wzrosła do 585 mld euro. Tak znaczne powiększenie wartości sektora nie wynikało z inflacji, lecz szybkiej rozbudowy oferty. Klienci domagali się poza transportem i magazynowaniem dodatkowych usług, które zazwyczaj zapewniały większą marżę niż oferta podstawowa.

Zmieniał się także rynek transportu samochodowego. Dekadę po liberalizacji przepisów 90 proc. pracy przewozowej transportu międzynarodowego zarejestrowanej w krajach Unii, wypracowane było przez przewoźników na wynajem. Dotyczyło to nawet Portugalii, w której przed uwolnieniem rynku 87 proc. pracy transportu drogowego należało do przewoźników gospodarczych.

Wyraźnie widoczny był trend wynajmowania małych przewoźników przez duże firmy spedycyjne. We Francji co trzeci przewoźnik miał podnajemców na 10 proc. zleceń. W Portugalii 3 proc. największych spedytorów podnajmowało wykonawców na 70-80 proc. zleceń i wystawiało 43 proc. rachunków całej branży. We Włoszech 1 proc. największych miało połowę obrotu branży przewozowej i wyłącznie posiłko-

wał się podwykonawcami.

Na przełomie lat 1999/2000 francuski rząd wprowadził 35-godzinny tydzień pracy, co przełożyło się na niższą produktywność pracowników; zabrakło pojazdów i odczuwalnie zmniejszyły się możliwości transportowe. Skutek był oczywisty: sektor logistyczny we Francji zanotował w kolejnych dwóch latach straty.

Europa goni USA

Wprowadzane przez unijnych polityków ułatwienia legislacyjne zachęcały do szerszego wykorzystania transportu drogowego w przewozach międzynarodowych. Pod koniec lat 80. w peryferyjnych krajach unijnych z silnym transportem morskim, udział przewoźników drogowych w obsłudze eksportu sięgał od 7 proc. w Grecji do 20 proc. w Hiszpanii. W imporcie wynosił od 3 proc. w Portugalii do 10 proc. w Grecji. Natomiast w pozostałych krajach Wspólnoty Europejskiej dochodził do 40 proc. w eksporcie i 22 proc. w imporcie. Nierównowaga wynikała z charakteru handlu: na zewnątrz WE wysyłała dobra wysoko przetworzone, natomiast sprowa-

dzała głównie surowce.

Rosnący międzynarodowy transport samochodowy doskonale widoczny był na austriackich i szwajcarskich drogach. W 1987 roku przez Austrię przejechało drogami 21,6 mln ton (w tym 99 proc. pomiędzy krajami WE), natomiast przez Szwajcarię 17,8 mln ton. W 1970 roku dla obu krajów przewozy wyniosły (odpowiednio) 6,3 mln ton i 17 mln ton. Stabilny tonaż w przewozach przez Szwajcarię wynikał z restrykcyjnej polityki tego kraju, który ograniczył masę pojazdów do 28 ton. Oznaczało to zablokowanie możliwości tranzytu przez Szwajcarię, jako że standardowy zestaw używany od połowy lat 60. w pozostałych krajach Europy był o 10 ton cięższy.

Branża transportowa domagała się także od pozostałych państw Europy zwiększenia dopuszczalnej masy zestawu, ponieważ 38-tonowy zestaw nie był w stanie legalnie przewieźć morskiego kontenera. Rządy jednak postępowały bardzo powściągliwie, nie tyle chroniąc interesy kolei, co drogi, które nie zawsze były dostosowane do rosnących nacisków na osie. Dopiero w 1986 roku państwa WE dopuści-

ły 40-tonowe zestawy. Ich maksymalna długość wzrosła o 50 cm do 15,5 m. Masa dwuosiowej ciężarówki wzrosła o tonę, do 17 ton, zaś 3-osiowej do 24 ton.

Badania przeprowadzone na potrzeby Komisji WE wykazały, że zliberalizowany transport WE był o ok. 5-10 proc. tańszy od stosowanego w krajach EFTA. Jednak Europejczycy nadal płacili za transport więcej od Amerykanów, co utrudniało wzrost gospodarczy.

W 1995 roku kraje Unii postanowiły ponownie powiększyć samochody: długość zestawu wzrosła do 16,5 m. Politycy wydłużyli skład o 35 cm do 18,35 m, zwiększyli także masę pojazdu 2-osiowego do 18 ton oraz 3-osiowego do 25 ton.

Zgodnie z założeniami zmiany przyniosły większą wydajność europejskich przewoźników. Wg raportu McKinsey, w 2000 roku wydajność (liczona w tkm na przetworzoną godzinę) francuskich firm wyniosła 83 proc. firm amerykańskich, gdy w 1992 roku dochodziła do 63 proc. Podobnie było z przedsiębiorcami niemieckimi, którzy w 2000 roku osiągnęli 83 proc. amerykańskiej. Jednak w USA w 2000 roku przeciętny kierowca przepa-

rował ponad 18 godzin tygodniowo, gdy w Niemczech i Francji ponad 12 godzin (w 1992 roku w USA 14 godzin, w obu krajach Europy ponad 10 godzin).

Wzrostowi przewozów sprzyjał także rozwój handlu międzynarodowego. Np. obroty między Francją i Niemcami w latach 1992-2000 rosły średniorocznie o 5,1 proc., gdy PKB zwiększało się o 1,9 proc. Niemieckie firmy zwiększyły obroty z Francją o 9,4 proc. Przeciętna długość kursu niemieckiej ciężarówki wzrosła w tym okresie z 87 do 129 km. Dla francuskich przewoźników średnia długość trasy pozostała na niezmiennym poziomie 127 km i była blisko dwa razy krótsza niż w USA.

Po zniesieniu ograniczeń geograficznych oraz zastosowaniu technologii informatycznych, firmy przewoziły więcej i większych ładunków. Mimo to firmy z Niemiec i Francji były ok. 15 proc. mniej produktywnie od amerykańskich. Powodem była większa liczba pustych kursów, mniejsze ciężarówki oraz ostrzejsze limity prędkości na autostradach: we Francji 90 km/h, w Niemczech 85 km/h, gdy w USA 105 km/h.



Miejska logistyka

Władze miast szermując populistycznymi hasłami ograniczają ciężarówkom wjazd do centrów, bez zastanowienia się nad konsekwencjami restrykcji i bez konsultacji z przewoźnikami.

Joanna Popiołek

W związku z przekroczonym dopuszczalnym poziomem zanieczyszczenia powietrza w Paryżu władze lokalne zdecydowały o wprowadzeniu ograniczeń ruchu dla pojazdów, w tym dla samochodów ciężarowych przejeżdżających przez Paryż – zawiadomiły na początku marca w komunikacie prasowym i dalej informowa-

ły: „Pojazdy powyżej 3,5 t tranzytujące obszar Paryża są zobowiązane do korzystania z Francilienne – części obwodnicy miasta. Na głównych drogach w Paryżu będą odbywały się kontrole drogowe, w tym stanu technicznego pojazdu, zastosowane zostaną ograniczenia maksymalnej prędkości na poszczególnych drogach. Decyzją francuskiego rządu 17 marca na drogi Paryża wyjadą jedynie pojazdy, których numery rejestracyjne kończą się na liczbę parzystą. Z zarządzenia wyłączone są jedynie pojazdy o napę-

dzie hybrydowym oraz przewożące co najmniej trzech pasażerów. Mieszkańcy Paryża mogą bezpłatnie korzystać z komunikacji publicznej i wypożyczalni rowerów miejskich.”

Paryż Pekinem Europy? Niestety, taka sytuacja właśnie miała miejsce i należy się spodziewać, że będzie się zdarzała coraz częściej, a podobne komunikaty będą regularnie pojawiać się w mediach. W europejskich miastach żyje 73% europejskiej populacji tworzącej 85% unijnego produktu brutto. Przewiduje się, że po-

ziom urbanizacji do 2050 r. wzrośnie w UE do 82%. Miasta to centra biznesu, miejsca pracy, wymiany informacji, ale jednocześnie to nadal atrakcyjne miejsca do życia i wypoczynku dla ich mieszkańców. W dzisiejszych czasach miasta funkcjonują w ścisłym powiązaniu ze sobą, połączone są siecią systemów transportowych. Jednak mobilność w ramach miast staje się dla mieszkańców i osób je tranzytujących coraz mniej efektywna i coraz trudniejsza. Wiele państw europejskich cierpi dziś z powodu chronicznego przeciążenia ruchu, które według Komisji Europejskiej kosztuje rocznie nawet 80 miliardów euro. Co więcej, Komisja zakłada, że transport odpowiada za 25% emisji CO₂, z czego 60% tworzy transport drogowy. Szacuje się, że na terenach miejskich transport drogowy emituje 23% CO₂. Ta sytuacja martwi nie tylko Komisję Europejską, ale również lokalnych decydentów i samych mieszkańców miast. Uważają zgodnie, że zwiększony ruch, jego koszty i negatywny wpływ, jaki ma na środowisko czy zdrowie ludzkie, stanowi poważny problem, który wymaga zdecydowanych działań. Niektóre z miast już dziś stosują praktyki ograniczające ruch pojazdów i zwiększające tym samym bezpieczeństwo pieszych, rowerzystów, ograniczające hałas i zanieczyszczenie środowiska naturalnego. Jednak miasta te i ich mieszkańcy nie będą funkcjonować bez dostaw towarów oraz usług, wywozu śmieci czy efektywnych połączeń transportu publicznego. Rosnąca populacja miast w połączeniu z obecnymi trendami, tj. e-handlem i dostawami bezpośrednio do klienta, starzejącym się społeczeństwem, preferującym wygodne życie miejskie, a także zwiększającym się zanieczyszczeniem środowiska, wymagać będą właściwego planowania i skutecznych rozwiązań w ramach miejskiej logistyki transportu.

Transport towarowy jest dziś zasadniczym komponentem efektywnego systemu transportowego miast. Zarządzanie ruchem w ramach miejskiej logistyki transportu nie powinno doprowadzać do organizacyjnych czy finansowych restrykcji dla przewoźników dostarczających towary. Operatorzy logistyczni wykazują jednak, że brak jest jakichkol-

wiek wspólnych zasad co do ustanawiania, funkcjonowania czy rozwoju stref ograniczonego dostępu w miastach. Brak jest też wiedzy czy informacji na temat istnienia takich stref. Analizy wskazują też na brak planów zrównoważonego rozwoju ruchu miejskiego. Nie są znane procedury ustanawiania takich stref czy przygotowywania planów, określania ich wpływu na życie mieszkańców czy funkcjonowanie handlu oraz sposoby ich monitorowania. Brak jednolitej polityki i harmonizacji zasad na poziomie unijnym sprawia, że władzom lokalnym pozostawiono daleko posuniętą swobodę we wprowadzaniu np. stref ograniczonego dostępu, ustalania dopuszczalnego czasu i opłat za wjazd do miasta czy przeprowadzania konsultacji z zainteresowanymi podmiotami. Komisja Europejska nie chce jednak zająć się problemem na poziomie unijnym, uzasadniając tą sytuację zastosowaniem zasady subsydiarności, która przewiduje podejmowanie na szczeblu wspólnotowym jedynie tych działań, których przeniesienie na wyższy szczebel przyniesie większą skuteczność i efektywność niż w przypadku, gdyby te akcje pozostawić w wyłącznej kompetencji rządów lub władz lokalnych. W konsekwencji Komisja dotychczas ograniczała się jedynie do propagowania przyjętych przez miasta dobrych praktyk, organizowania grup roboczych i współpracy między miastami, czy finansowania projektów mających na celu zwiększenie efektywności miejskiej logistyki transportu. Niestety, działania te mogą nie przynieść oczekiwanych rezultatów, a ostatecznie mogą doprowadzić nawet do całkowitej samowoli władz lokalnych, które podejmując decyzje często kierują się jedynie swoim własnym interesem politycznym. Przykładem może być obecna kampania wyborcza na stanowisko mera Paryża, w ramach której kandydatka Nathalie Kosciusko-Morizet zapowiada, że wprowadzi zakaz wjazdu do miasta ciężarówek i pojazdów najbardziej zanieczyszczających powietrze.

Problem jest poważny i Komisja Europejska nie może pozostać wobec niego obojętna. W grudniu zeszłego roku przedstawiła pakiet pięciu dokumentów dotyczących kwe-

Trans Poland

MIĘDZYNARODOWE TARGI TRANSPORTU I LOGISTYKI W WARSZAWIE

TRANSPOLAND DRUGA EDYCJA

5 - 7 LISTOPADA 2014 WARSZAWA, EXPO XXI

- TRANSPORT INTERMODALNY
- TRANSPORT DROGOWY, KOLEJOWY, MORSKI, LOTNICZY
- LOGISTYKA I SPEDYCJA
- PRODUKCJA I EKSPLOATACJA TABORU TRANSPORTOWEGO
- TRANSPORT WEWNĘTRZNY I MAGAZYNOWANIE
- ITS I TELEMATYKA
- USŁUGI CELNE, FINANSOWE I UBEZPIECZENIA

www.trans-poland.pl

TARGI – KONFERENCJE – PANELE DYSKUSYJNE

ORGANIZATOR:



PARTNERZY:





stii konkurencyjnej i efektywnej logistyki miejskiej, wykorzystania w miastach inteligentnych systemów transportowych, przygotowywania planów zrównoważonego ruchu miejskiego i racjonalnego ustanawiania stref ograniczonego dostępu. Analiza tych dokumentów potwierdza, że - niestety - nie tylko na poziomie państw istnieje swoboda we wprowadzaniu ograniczeń w dostępie do miast, taka wolność i różnorodność środków stosowana jest nawet na poziomie samych miast, które nie mają żadnych odgórnych wytycznych i żadnych procedur do zastosowania całkowicie samodzielnie ustalają, gdzie w ich mieście należy wyznaczyć strefy pieszych, magazyny załadunku/rozładunku towarów, strefy ograniczonej prędkości, wprowadzają opłaty za wjazd do centrum czy decydują, które rodzaje pojazdów mogą poruszać się bez żadnych ograniczeń. Wiele miast błędnie uważa, że wprowadzając strefy obniżonej emisji CO² aktywnie realizują przepisy unijne w zakresie poprawy jakości powietrza i zmniejszenia zanieczyszczenia. Komisja nie neguje potrzeby i korzyści z wprowadzania ograniczeń w dostępie do miast, jednak wskazuje, że społeczeństwa nie będąc o nich poinformowane, nie znając uzasadnienia do ich wprowadzenia i korzyści z nich wynikających, nie rozumieją takich decyzji i ich nie popierają. Komisja wskazuje na potrzebę zmian w tym zakresie, tak na krajowym,

jak i lokalnym poziomie. Proponuje przeprowadzenie oceny skutków już wprowadzonych, jak i planowanych stref ograniczonego dostępu, w tym kosztów finansowych i społecznych, zaleca harmonizację w zakresie oznaczeń stref ograniczonego dostępu, identyfikacji pojazdów uprawnionych do poruszania się w takich strefach, jak również jednolitej egzekucji ewentualnych naruszeń. Wskazuje na konieczność angażowania w proces decyzyjny innych zainteresowanych uczestników oraz informowanie ich o planowanych działaniach. W innym dokumencie proponuje krajom członkowskim opracowanie wytycznych do wykorzystania przez władze lokalne w celu poprawy logistyki miejskiej, np. poprzez określanie planów dostaw towarów czy usług, zniesienie ograniczeń dla pojazdów ekologicznych i zastosowanie ułatwień i zachęt dla przedsiębiorców do zakupu pojazdów ekologicznych. W kolejnym dokumencie natomiast Komisja zaznacza, jak istotne jest w logistyce miejskiej wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych, takich jak centralne zarządzanie ruchem, możliwość elektronicznej rezerwacji punktów załadunku/rozładunku i zastosowanie multimodalnych punktów informacyjnych.

Dokonana przez Komisję Europejską analiza i wynikające z niej zalecenia spotkały się z krytyką ze strony przedstawicieli organiza-

cji reprezentujących przewoźników drogowych. Przede wszystkim nie zgadzają się z zastosowaniem zasady subsydiarności, uważając że nie można tak istotnych spraw pozostawić do decyzji władz lokalnych. Wskazują, że nie wystarczy jedynie wprowadzać restrykcji, trzeba racjonalnie wykorzystywać istniejącą infrastrukturę i inwestować w nową, organizować magazyny dla dostaw towarów, parkingi dla pojazdów, którym zabrania się wjazdu do miast. Żądają wprowadzania ograniczeń dopiero po dokonaniu dokładnej analizy problemu, przeprowadzeniu profesjonalnych badań, pomiarów i jednoznacznego udowodnienia, że to właśnie transport drogowy towarów odpowiada za zanieczyszczenie i musi w tej sytuacji być ograniczany czy nawet eliminowany. Wprowadzanie restrykcji jedynie dla transportu towarowego jest po prostu nieuczciwe. Chcą być na bieżąco informowani i angażowani w proces negocjacyjny i decyzyjny. Obawiają się, że obecna polityka miast doprowadzi do dyskryminacji transportu towarowego, czy nawet umożliwi powstanie w miastach monopolu, np. pojazdów jedynie z napędem hybrydowym. Taka polityka z całą pewnością podwyższy koszty transportu, za które ostatecznie zapłaci każdy mieszkaniec miasta.

Trudno nie zgodzić się z opinią przedstawicieli transportu drogowego. Na obszarach miast koncentruje się obecnie potencjał gospodarczy i społeczny państwa, a jego efektywne funkcjonowanie stanowi o rozwoju regionu i całego kraju. Zarządanie miastem ma wymiar nie tylko administracyjny, ale także gospodarczy i społeczny, a ostatnio również ekologiczny. Logistyka miejska, choć realizowana na poziomie lokalnym, jest jednak elementem całościowej polityki państwa. Transportowcy przypominają, że transport w mieście działa jak krwioobieg całego organizmu miejskiego, apelują zatem do decydentów o zwrócenie szczególnej uwagi na rolę systemu transportowego w logistyce miejskiej i podejmowanie rozsądnych, uzasadnionych decyzji, które nie będą zaburzać systemu i powodować pogorszenia jakości życia mieszkańców miast.

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



DAF MULTISUPPORT

TB TRUCK & TRAILER SERWIS

www.TB.eu

DAF
A PACCAR COMPANY

Kontrola techniczna czy zwykła szykana



Rażący przykład nieprofesjonalnego podejścia kontrolera BAG i skuteczna obrona praw polskiego przewoźnika.

DD Legal Rechtsanwälte

To co wydarzyło się w Niemczech dnia 4 czerwca 2012 roku na 192,5-kilometrze autostrady A24 może wydawać się osobom postronnym nierealne, ale rzeczywiście miało miejsce i doprowadziło do poważnego sporu prawnego między dużym polskim przewoźnikiem a Federalnym Urzędem do spraw Przewozu Towarowego (BAG).

Funkcjonariusz BAG skontrolował cysternę polskiej firmy przewozowej zajmującej się przewozem towarów niebezpiecznych podlegających regulacjom konwencji ADR. Cysterna należała do istniejącej od 1974 roku renomowanej firmy transportowej: Przedsiębiorstwo Transportowe Robert Stępień, która dokonuje tysięcy międzynarodowych przewozów towarów niebezpiecznych w całej Europie.

Kontroler BAG z uwagi na nienaganny stan techniczny pojazdu i cysterny nie znajdując wad technicznych doszukał się „na siłę” rzekomych wad konstrukcyjnych dekla zabezpieczającego zawór spustowy cysterny. Kontroler uznał, że uchwyt dekla nie spełnia norm konstrukcyjnych ustanowionych w regulacjach konstrukcyjnych ADR, albowiem uchwyt musi przylegać do zaworu spustowego cysterny, a uchwyt kontrolowany tego wymogu nie spełnia.

Wspomnieć należy, że w trakcie kontroli kierowca przedstawił ważne i wystawione dopiero 6 dni wcześniej przez Polski Transportowy Dozór Techniczny świadectwo o dopuszczeniu konkretnej cysterny do przewozu towarów niebezpiecznych. Wyprodukowana bowiem w roku 2005 cysterna spełniała w momencie jej produkcji wymogi podpunktu 6.8.2.1. przepisów konwencji ADR, który został zastrzygnięty dopiero w 2011 roku.

Kontroler zagroził kierowcy zastosowaniem § 13 GüKG (ustawy o towarowym

transportie samochodowym), czyli zakazem kontynuacji transportu i wymusił na nim spłowanie brzeszczotem części oryginalnie wyprodukowanego przez firmę LAG uchwyty dekla domykającego zawór. Chcąc kontynuować transport kierowca poddał się nakazowi kontrolera.

Sprawa się na tym nie zamknęła. Kontroler BAG wszczął wobec firmy Robert Stępień postępowanie mandatowe. Decyzją z dnia 9.10.2012 r. BAG ukarał firmę grzywną w wysokości 1000 EUR i nałożył na nią dodatkowo koszty administracyjne w wysokości 53,50 EUR.

Uznając postępowanie kontrolera za rażące naruszenie obowiązujących procedur i ignorancję wobec decyzji podjętych przez polski Transportowy Dozór Techniczny, właściciel firmy Robert Stępień zwrócił się do kancelarii prawnej DD Legal Rechtsanwälte z siedzibą w Hamburgu z prośbą o pomoc.

22 października 2012 roku kancelaria DD Legal złożyła sprzeciw wobec decyzji BAG, uzasadniając go obszernie 23 listopada 2012. W uzasadnieniu kancelaria powołała się na przedstawiony certyfikat zgodności wymogów konstrukcyjnych cysterny, przedkładając dodatkowy dokument przeprowadzonej 31 maja 2012 roku przez TDT inspekcji technicznej cysterny.

Pomimo przedłożenia ewidentnych zaświadczeń na zgodność i przydatność techniczną cysterny, BAG obstawało przy swoim punkcie widzenia, zarzucając polskiemu przewoźnikowi kłamliwie nawet manipulację zamknięcia zaworu.

Po dużych turbulencjach procesowych (kancelaria stawiała wnioski o odrzucenie sędzię, jak i o przesłuchanie świadka z Ukrainy), a jedna z rozpraw została odroczone, sprawa znalazła swój epilog 21 marca 2014 r. w sądzie grodzkim w Kolonii.

Na rozprawę przybył nie tylko właściciel firmy transportowej Robert Stępień wraz z współpracownikiem, ale również przesłuchany w charakterze świadka dy-

rektor produkcyjny firmy LAG Herman Wehkamp, który przybył z Holandii i poświadczył, że nie dokonuje się każdorazowo poprawek konstrukcyjnych po zmianie przepisów ADR.

Na sali sądowej doszło do burzliwych dyskusji na temat interpretacji przepisów przejściowych ADR i ich zastosowania. Zarówno właściciel firmy, jak i jego pełnomocnik przeciwstawiali się uporowi urzędu BAG, który na rozprawie podtrzymywał swój błędny pogląd prawny, nieuznając polskich certyfikatów bezpieczeństwa.

W efekcie sąd z uwagi na przepis § 130 OWiG (ustawy o wykroczeniach) zwolnił z odpowiedzialności właściciela polskiej firmy transportowej i niewinął firmę transportową od stawianych zarzutów, stwierdzając, że właściciel firmy spełnił wszystkie konieczne techniczne i prawne formalności potrzebne do dopuszczenia cysterny do transportu towarów niebezpiecznych.

Z naszego punktu widzenia sąd doszedł do prawidłowego wyniku, niewinniając polskiego przedsiębiorcę, ale popełnił błąd powołując się na przepisy o ekskulpacji przedsiębiorcy, z uwagi na brak przewinienia organizacyjnego wewnątrz firmy. Sam już fakt podważenia polskiego certyfikatu dopuszczenia cysterny był błędem formalnym, który zawinił w całej procedurze. Widząc polski certyfikat wystawiony kilka dni przed kontrolą, funkcjonariusz BAG winien odstąpić od ukarania przedsiębiorcy.

Po uprawomocnieniu orzeczenia firmie z Polski przysługuje odszkodowanie za koszty poniesione w związku z postępowaniem.

Autor, mecenas Damian Dziengo, jest partnerem założycielskim zespołu adwokackiego DD Legal Rechtsanwälte (www.ddlegal.pl) z siedzibą w Hamburgu. Kancelaria specjalizuje się w kompleksowej obsłudze prawnej i podatkowo-prawnej na rzecz polskich przedsiębiorstw świadczących usługi na terenie Niemiec i Europy.

PODWÓJNY
JUBILEUSZ

20 lat

Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa i targów Autostrada-Polska



14-16 maja 2014



AUTOSTRADA-POLSKA

XX Międzynarodowe Targi Budownictwa Drogowego

III SALON
KRUSZYW



organizowany przy współpracy IMBiGS

TRAFFIC
-EXPO-TIL

X Międzynarodowe
Targi Infrastruktury



ROTRA

VI Międzynarodowe
Targi Transportu
Drogowego



MASZBUD

XVI Międzynarodowe
Targi Maszyn
Budowlanych



SHOW
AFTER FAIR

17.05.2014

Konkurs

OPERATORÓW
MASZYN BUDOWLANYCH

Pokazy dynamiczne na unikalnym terenie pokazowym o wielkości 1,6 ha umożliwiające wyekspozowanie wszystkich walorów prezentowanych maszyn i sprzętu budowlanego

W programie targów:

- Konferencja "Nowa generacja urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego - projektowanie i badania". Organizator IBDIM
- Seminarium n.t. Bezpieczeństwo techniczne maszyn budowlanych i żurawi. Organizator PIMB
- Konferencja "Przyszłość dróg zależy od Ciebie - nie myśl szablono". Organizator BLL
- Konferencja "Budowa Systemów ITS w Polsce - ich zaawansowanie". Organizatorzy: Stowarzyszenie KLUB INŻYNIERII RUCHU i ITS Polska
- Konferencja "Inwestycje infrastrukturalne w Polsce wschodniej". Organizator SITK
- Konferencja "Wybrane konstrukcje stalowe w drogownictwie w Zjednoczonej Europie". Organizator: PIKS

15-17 maja 2014



Zapraszamy wszystkich operatorów maszyn budowlanych do udziału i kibicowania

Zgłoszenia: August Misztal, tel. 41 36 51 415, misztal.a@targikielce.pl

Konkurs pod patronatem
Polskiej Izby Przemysłowo-Handlowej Budownictwa





Nowe możliwości dzięki funkcji monitorowania pojazdów



TimoCom

Firma TimoCom Soft - und Hardware GmbH jest dostawcą internetowych platform zleceń dla branży transportowej. W czerwcu 2013 roku w portfolio jej produktów, obok giełdy transportowej TC Truck&Cargo® - dzięki której zawierane są zlecenia na rynku doraźnym oraz platformy TC eBid® - pozwalającej na łatwe zarządzanie przetargami na transport na rynku kontraktowym, znalazł się także TC eMap®, czyli moduł kalkulacyjny tras z funkcją trackingu.

Innowacja w postaci mapy

Co zdecydowało o wyjątkowości programu? Otóż TC eMap® umożliwia monitorowanie na jednej mapie położenia pojazdów wyposażonych w różne systemy telematyczne. Takiego rozwiązania jeszcze na rynku nie było! Dzięki niemu nadawcy towa-

rów, którzy, jak wiadomo, korzystają równocześnie z usług wielu różnych, często międzynarodowych usługodawców transportowych, nie muszą już poświęcać znacznej ilości czasu na zdobywanie informacji o aktualnych pozycjach pojazdów przewożących ich towary. Obecnie z TC eMap® zintegrowanych zostało już ponad 70 różnych systemów telematycznych, a ich liczba ciągle rośnie. Po raz pierwszy, konkurencyjne względem siebie systemy zostały w neutralny sposób skupione w jednym miejscu, dzięki czemu nadawcy towarów mogą być zawsze na bieżąco z informacjami dotyczącymi lokalizacji pozycji ciężarówek z ich towarami. A to znacznie zwiększa transparentność przewożonych ładunków.

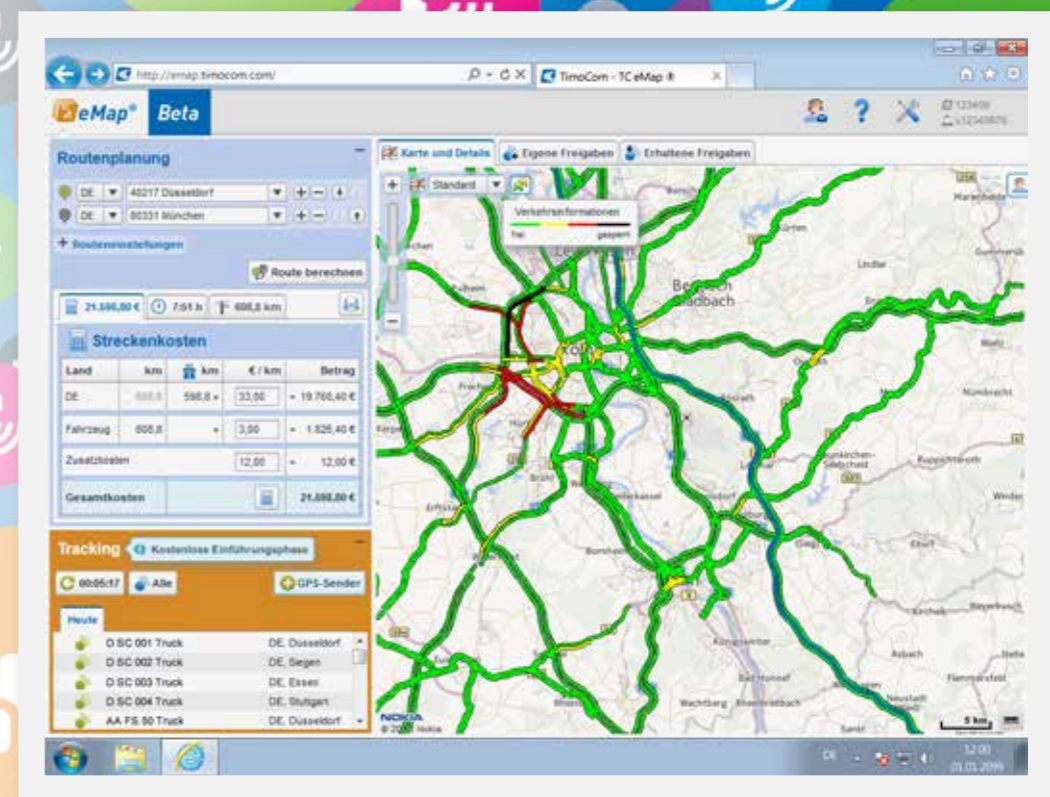
Decyduje przewoźnik

Dzięki TC eMap® przewoźnicy nie muszą udostępniać swoim kontrahentom haseł pozwalających na logowanie się na platformę telematyczną. Wystarczy, że zintegrują swój pojazd z TC eMap®. Jeżeli zdecydują się udostępnić widok na jego pozycję, wpisują numer TimoCom ID nadawcy ładun-

ku (indywidualny numer przyznawany każdemu klientowi). To przewoźnik decyduje o tym, przez jaki czas udostępnienie to będzie aktywne. Nie musi się także obawiać o bezpieczeństwo danych dotyczących lokalizacji pojazdu. Są one widoczne wyłącznie dla niego i dla wskazanego przez niego partnera (w określonym co do minuty przedziale czasowym). Udostępnienie może zostać w każdej chwili zawieszane. Bardzo ważne jest, że nadawca zobaczy wyłącznie bieżące położenie pojazdu oraz prędkość z jaką się porusza. Program nie pokazuje historii trasy, ani jej przebiegu, dzięki czemu przewoźnicy mogą być pewni, że poufne dane nadal pozostaną bezpieczne.

Argument w negocjacjach

Korzystanie z TC eMap® stało się istotnym argumentem wykorzystywanym w procesie pozyskiwania nowych partnerów biznesowych. Jest to jedyny tego typu produkt wśród dostępnych na rynku rozwiązań IT stworzonych z myślą o sektorze TSL. Możliwość monitorowania przewożonego ładunku jest często dla zleceniodaw-



cy ważnym argumentem przy wyborze usługodawcy. Dlatego też przedsiębiorstwa transportowe, które zaznaczają, że udostępniają swoje pojazdy dla trackingu w TC eMap®, zyskują przewagę nad firmami, które tej usługi nie oferują. Dodatkowo dzięki niemu mogą ustalić, bezpośrednio z poziomu oferty transportowej, optymalną trasę przejazdu, obliczyć jej koszty, a także obserwować aktualne natężenie ruchu na europejskich drogach. Dysponenci są zatem w stanie szybko reagować na pojawiające się zdarzenia, posiadają zawsze bieżące informacje oraz zyskują podstawę do negocjacji ze zleceniodawcą. Program nie wymaga skomplikowanej instalacji, jego użytkownicy nie ponoszą więc żadnych dodatkowych kosztów. Poza tym jest również intuicyjny i wygodny w obsłudze. Poprawia przepływ informacji, a także pozwala oszczędzać czas oraz łatwiej planować dyspozycję transportową, pomagając firmom osiągnąć lepsze wyniki finansowe. W długofalowej perspektywie TC eMap® jest wykorzystywany przez poszczególnych kontrahentów w celu stałego pogłębiania współpracy na rynku krajowym oraz między-

narodowym. Znacznie zwiększa transparentność przewozów, a dzięki temu wpływa na bezpieczeństwo ładunków w transporcie.

Więcej informacji: www.timocom.pl

Aktualna lista dostawców telematycznych, których systemy udostępnione są do monitorowania pojazdów w TC eMap®: ACRON; AGS; Arealcontrol ; ATROM; CMA MONITORING; Commander; Daimler; Fleetboard; Datcom Telematik; DeDeNet; Digitrack; DSLOCATE; Dreyer + Timm; easyTRACK; EuropeTracking; EVO-GPS; Fleettec; FMLC; Frame Logic; Frotcom; Geonavi; GeshInFlot; Global Team; GPS Guardian; GPS Hertz Systems; GPS over IP; GPS-Dozor; GURTAM; GX Solutions; i-Fleet; INELO; I-Track; Infis; Intelliroute; Lemobi; LocalizareGRATIS; Locatel; LogisCare; LOSTnFOUND; MAN TeleMatics; Master-naut; mobile Objects; Mobilis; Movidata; Moviloc; Navifleet; Navkonzept; plusGPS; Pol-Track Positrex; Routecontrol; Safefleet; sawork; Scania; sgps.eu; Sledenje; Smartivo; Spedion; SVG routecontrol; Sycada; Teksat; TomTom Business Solutions; Trackeasy; Trackpilot (PLT); Trakero; Transics (TX-Connect); TransMobil; Traveltainer; Trimble; Tronik; Tropiciel GPS; Truck24; ubinam; Viasat; Visirun; Volvo Dynafleet.

Dlaczego warto zintegrować pojazdy z TC eMap®?

- Dla przewoźnika stanowi to szansę na uzyskanie przewagi konkurencyjnej, ponieważ coraz więcej nadawców ładunków oczekuje możliwości monitorowania pojazdu podczas zlecanego przez nich transportu. Przewoźnik udostępniając swój pojazd do trackingu sygnalizuje swojemu kontrahentowi, że jest godny zaufania.
- Usługodawca transportowy, którego park samochodowy obsługiwany jest przez różne systemy telematyczne, ma również możliwość zebrania poprzez TC eMap® informacji z tych wszystkich systemów i wyświetlenia ich na jednej mapie.
- Poza tym TC eMap® to większe bezpieczeństwo przewozów, a także wygodne i skuteczne planowanie. Program umożliwia bowiem sprawdzenie natężenia ruchu na drogach w całej Europie.

Odpowiedzialność przewoźnika

w Konwencji CMR oraz ubezpieczenia CMR - część XIV

LUTZ ASSEKURANZ

W ostatniej publikacji naszej serii omawiana była systematyka ciężaru dowodu w art. 17 i 18 CMR. W związku z tym zwróciliśmy uwagę na to, jak ważne jest, aby mieć u swego boku doświadczony w tej dziedzinie maklera ubezpieczeniowego, jakim jest Lutz Assekuranz, który dobrze się orientuje w tej skomplikowanej materii prawnej i dba, zgodnie z warunkami umowy, o zaspokajanie uzasadnionych i odpieranie nieuzasadnionych roszczeń. Warunkiem jest posiadanie solidnej polisy ubezpieczenia OC przewoźnika. Polisa ta powinna obejmować ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika, wynikającej nie tylko z postanowień Konwencji CMR, lecz także - w przypadku np. przewozów krajowych lub kabotażowych - z przepisów prawnych danego państwa.

W tym artykule rozpoczniemy omówienie poszczególnych okoliczności, wymienionych w art. 17 CMR, które mogą prowadzić do uwolnienia się przewoźnika od odpowiedzialności

Jak już wcześniej pisaliśmy, art. 17 ust. 2 CMR zawiera tzw. ogólne przesłanki wyłączające odpowiedzialność, przy czym zgodnie z art. 18 ust. 1 CMR ciężar udowodnienia faktu ich wystąpienia spoczywa w pełni na przewoźniku.

Wina osoby uprawnionej

Artykuł 17 ust. 2 zawiera cztery przesłanki zwalniające z odpowiedzialności. Pierwszą z nich jest „wina osoby uprawnionej”, przy czym pojęcie „osoba uprawniona” jest tu niedokładnym tłumaczeniem jednej z wiążących na podstawie art. 51 ust. 3 CMR, pierwotnej wersji Konwencji CMR w języku angielskim i francuskim. Według literatury odnoszącej się do tego zagadnienia przez to pojęcie rozumiany jest nadawca i odbiorca przesyłki. Obydwaj muszą wziąć na siebie winę swoich pomocników, zgodnie z prawem obowiązującym w danym kraju. Ważne jest, że przewoźnik może powołać się na powyższą przesłankę jedynie wtedy, gdy nie tylko udowodni winę „osoby uprawnionej”, lecz także wykaże związek przy-

czynowo-skutkowy pomiędzy winą a faktem powstania szkody. Jako przykłady winy nadawcy można wymienić: zadeklarowanie nieprawdziwej wagi towaru i przeciążenie pojazdu, przekazanie niekompletnych dokumentów, załadunek nieodpowiedniego środka transportu lub podanie przewoźnikowi niedokładnych danych odbiorcy. Odbiorca może ponosić winę wówczas, gdy np. nie pozwoli pojazdowi, który za wcześniej przyjechał, zaparkować na terenie swojej firmy, co w konsekwencji doprowadzi do powstania szkody.

Instrukcje osoby uprawnionej, niewynikające z winy przewoźnika

Instrukcje osoby uprawnionej stanowią drugą z przesłanek zwalniających z odpowiedzialności za szkodę, wymienionych w art. 17 ust. 2 CMR. Dlatego też w przypadku szkody należy przede wszystkim sprawdzić, czy tego rodzaju instrukcja została wydana przez osobę uprawnioną w rozumieniu art. 12 CMR (tą kwestią zajmowaliśmy się w artykule 9 naszej serii). Ważne jest stwierdzenie, że osoba uprawniona nie musi ponosić winy za wydanie instrukcji, w przeciwnym razie taka okoliczność byłaby rozpatrywana w ramach pierwszej z powyższych przesłanek. Przykładem tego typu instrukcji jest podanie niewłaściwej temperatury dla transportu danego towaru, w wyniku czego powstanie szkoda w przesyłce.

Wada własna towaru

Trzeci przypadek, wymieniony w art. 17 ust. 2 CMR, to „wada własna towaru”. Wada taka występuje w sytuacji, gdy jakość danego towaru odbiega od normalnej jakości towarów tego samego rodzaju, wskutek czego zwiększa się jego podatność na szkody również w normalnych warunkach, w jakich jest wykonywany transport. Jako przykład

można tu podać ogórki, które miały taką temperaturę, jaka panuje na polu uprawnym, a które przed transportem niedostatecznie schłodzono.

Okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których skutkom nie mógł zapobiec

Czwarta z przesłanek wymienionych w art. 17 ust. 2 CMR jest najczęściej używana, a w przypadku większych szkód często prowadzi do sporów procesowych. Chodzi mianowicie o okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec, nazywane często w skrócie „zdarzeniami nieuniknionymi”, przy czym skrót ten może być mylący, ponieważ przewoźnik musi również udowodnić, że nie można było uniknąć skutków takiego zdarzenia. Do sprawdzenia przesłanki z art. 17 ust. 2 CMR austriacki Sąd Najwyższy stosuje kryterium „najwyższej możliwej staranności, jaką można wymagać, biorąc pod uwagę okoliczności danej sytuacji”, którą przewoźnik musi zachować, aby móc powołać się na nieunikniony charakter zdarzenia. Czy w danej sytuacji mamy do czynienia z najwyższą możliwą starannością, należy sprawdzić na podstawie okoliczności danego przypadku.

Kradzieże pojazdów ciężarowych

Bezspornie większość szkód, która w praktyce jest rozpatrywana w ramach czwartej przesłanki z art. 17 ust. 2 CMR, dotyczy kradzieży i napadów rabunkowych na ciężarówki. Kryteriami oceny winy są na przykład techniczne środki bezpieczeństwa (zabezpieczenia antykradzieżowe, systemy alarmowe, systemy lokalizacji i monitoringu pojazdów), planowanie trasy przewozu, odpowiednie parkingi (często jednak takich nie ma, co należy uwzględnić przy planowaniu trasy przewozu), podwójna obsada kierowców w celu uniknięcia postojów i tym podobne. Z uwagi na to, że orzecznictwo sądowe - zwłaszcza austriackie - jest szczególnie surowe, firma Lutz Assekuranz zaleca przewoźnikom, aby zwracali uwagę zleceniodawcom na fakt, iż ryzyko kradzieży na terenie Europy stale wzrasta i z tego powodu wskazane jest zlecenie zatrudnienia drugiego kierowcy za dodatkową

opłatą. Jeżeli takie zlecenie nie zostanie wydane, wówczas to zleceniodawca obniża wymagania staranności, postawione przewoźnikowi.

Surowe orzecznictwo sądowe

Innymi sytuacjami zaliczającymi się do zdarzeń nieuniknionych mogą być: wypadki drogowe, pożar pojazdu, zajęcie mienia, wydanie towaru niewłaściwemu odbiorcy oraz ekstremalne warunki pogodowe. Tego rodzaju zdarzenia nie uwalniają przewoźnika automatycznie od odpowiedzialności, lecz tylko wtedy, gdy udowodni on - przynajmniej zgodnie z austriackim orzecznictwem - że zachował najwyższą możliwą staranność,

jaką można od niego wymagać, biorąc pod uwagę okoliczności danej sytuacji, przy czym nie ma tu znaczenia aspekt opłacalności.

Aby móc wykazać, że w danej sytuacji wystąpiło „zdarzenie nieuniknione”, trzeba znać obszerne międzynarodowe orzecznictwo sądowe i literaturę. Tak też jest w przypadku specjalistów z firmy Lutz Assekuranz, którzy swoimi poradami chętnie służą klientom i interesantom.

W następnym artykule niniejszej serii zostanie omówiona między innymi kwestia, czy wady pojazdu zwalniają przewoźnika z odpowiedzialności.

www.lutz-assekuranz.pl

reklama





ubezpieczenia usług transportowych i logistycznych

Jeżeli ubezpieczenie

OCP

to



Zalety ubezpieczenia OCP zawartego poprzez LUTZ ASSEKURANZ

KRAJOWE - MIĘDZYNARODOWE - KABOTAŻ W JEDNEJ POLISIE „3 w 1”

- Oferujemy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika (OCP) z sumą ubezpieczenia 1.000.000 € na każdą szkodę (CMR, Prawo Przewozowe).
- Kabotaż ubezpieczony w całej Unii Europejskiej i Gospodarstwie
- Kabotaż w Niemczech ubezpieczony nawet do 40 SDR/kg towaru bez dodatkowej składki.
- Wydajemy zaświadczenia ubezpieczenia kabotażu w Niemczech akceptowane przez BAG (Niemiecki Urząd Transportu Towarowego).
- Zapewniamy szybką likwidację szkód.
- Udzielamy wsparcia prawnego dla firmy transportowej w zakresie objętym ubezpieczeniem OCP.
- Przewozy ADR, AGD, towarów podlegających akcyzie, ponadgabarytowe, elektronika ubezpieczone są standardowo.
- Zakres terytorialny OCP: wszystkie kraje Europy, Azji do E95 i kraje Afryki leżące nad Morzem Śródziemnym.
- Zakres terytorialny OCP kabotażu: Unia Europejska i Gospodarcza.
- Polisa nie wymaga „doubieżenia” przez spedycję.
- W razie ewentualnego sporu zapewniona mediacja ZMPD pomiędzy ubezpieczycielem a przewoźnikiem.
- Odpowiedzialność z umów odpłatnego użyczenia środka transportu wraz z kierowcą, jeżeli jedną z podstaw prawnych jest Konwencja CMR.
- Odpowiedzialność za szkodę spowodowaną w wyniku naruszenia przepisów ruchu drogowego na skutek rażącego niedbalstwa przez ubezpieczającego lub osobę uprawnioną do jego reprezentowania jako kierowcę.
- Wiąże zakres ubezpieczenia OCP w Ogólnych Warunkach Ubezpieczenia.

Biurowo Obsługi Klienta przy ZMPD
al. Jana Pawła II 78, 00-175 Warszawa
tel.: (22) 536 10 84, fax: (22) 536 10 85
lutz@zmpd.pl

Biurowo Wiedniu
Meidlinger Hauptstraße 51 – 53, A-1120 Wien
tel.: +43 1 817557321, fax: +43 1 817557322
sieh@lutz-assekuranz.at

Dział likwidacji szkód:
tel.: +43 1 8175573 w. 16, 29 lub 32
fax: +43 1 817557322
office@lutz-assekuranz.pl

Punkty Kontaktowe Lutz Assekuranz:
35-959 Rzeszów, Al. Wyzwolenia 6
tel.: (17) 860 32 48, kom. 723 688 239
lutzocp@zmpd.pl

66-015 Przylep k. Zielonej Góry, ul. 22 Lipca 86 B
tel.: (68) 328 34 72, kom. 723 688 238
lutzocp@zmpd.pl

70-812 Szczecin, ul. Pomorska 88
kom. 723 688 208
lutzocp@zmpd.pl

www.lutz-assekuranz.pl



LUTZ Assekuranz jest wpisana do rejestru pośredników ubezpieczeniowych (Versicherungsmittlerregister 890) pod numerem rejestru zawodowego 015320G01/08 prowadzonego przez austriackie Ministerstwo Związków ds. Gospodarki i Pracy (Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit), które jest równocześnie miejscem do składania skarg i zażaleń.

Inteligentny i oszczędny

Nowy tempomat Predictive Powertrain Control to pierwszy na świecie system, który pozwala na znaczące oszczędności nawet mniej doświadczonym kierowcom.



Przede wszystkim oszczędność

Nowy system Predictive Powertrain Control został zaprojektowany z myślą o efektywnym pokonywaniu wzniesień

Wszystko pod kontrolą

Predictive Powertrain Control pracuje jak najlepiej wyszkolony pod kątem ekonomicznej jazdy kierowca



PREDICTIVE POWERTRAIN CONTROL (PPC) to kolejny krok Mercedes-Benz w kierunku zwiększenia wydajności i komfortu kierowcy. Ten „przewidyujący” tempomat wykorzystuje dane topograficzne trasy pojazdu za pomocą satelitarnego systemu lokalizacji pojazdu oraz mapy drogowej 3D, co daje mu dużą przewagę nad konwencjonalnymi systemami utrzymywania prędkości, które nie odróżniają wzniesień od płaskich odcinków drogi. Dla Predictive Powertrain Control to żaden problem. Co więcej Predictive Powertrain Control to pierwszy na świecie tempomat, który steruje pracą zautomatyzowanego systemu przełączania biegów Mercedes PowerShift 3.

Co zyskuje klient? Przede wszystkim oszczędności. Nowy system Mercedes-Benz został zaprojektowany głównie z myślą o efektywnym pokonywaniu wzniesień i spadków. Predictive Powertrain Control zamienia wady klasycznego tempomatu na wymierne korzyści: ciężarówki dalekobieżne, takie jak nowy Actros 1845 BlueTec 6 z pełnym ładunkiem, pokonują długie dystanse na trasach o umiarkowanym zróżnicowaniu terenu, używając

do 5% paliwa mniej w porównaniu z pojazdami wyposażonymi w tradycyjny tempomat.

System jest bardzo prosty w obsłudze i - co ważne - bez względu na doświadczenie kierowcy, zużycie oleju napędowego podczas pokonywania tras z Predictive Powertrain Control jest zawsze wyraźnie niższe niż podczas jazdy ciężarówkami z konwencjonalnymi układami.

Dzieje się tak m.in. dlatego, że system asystujący Predictive Powertrain Control - poprzez rozpoznanie drogi może optymalizować punkty przełączania biegów i prędkość ustawioną na tempomacie, które dotychczas całkowicie podlegały stylowi jazdy kierowcy.

Zasady pokonywania wzniesień nie są tajemnicą dla profesjonalistów. Pierwsza z nich mówi, by zdjąć nogę z gazu przed wierzchołkiem wzniesienia, co pozwala na znaczące oszczędności paliwa i wiąże się z jedynie niewielką stratą czasu. Inna nakazuje przyspieszyć odpowiednio wcześniej przed dojechaniem do wzniesienia, co pozwala uniknąć zmiany biegu podczas

dojeżdżania do wierzchołka. Efekt? Niższe zużycie oleju napędowego i krótsza podróż. Wiedza ta obca jest jednak konwencjonalnym tempomatom.

Ekologicznie usposobieni kierowcy wiedzą również, że przed szczytem wzniesienia należy dociskać pedał przyspieszenia tylko do momentu, gdy zgromadzona energia kinetyczna okaże się wystarczająca do napędzania ciężarówki podczas późniejszego zjazdu.

PPC działa dokładnie tak samo - nad kierowcą ma natomiast tę przewagę, że nigdy nie jest zmęczony, działa tak samo w dzień i w nocy oraz zawsze zna trasę (stopień pokrycia map z trasami międzynarodowymi w krajach Europy Środkowej, także w Polsce, wynosi około 99 %). Dlatego jest zawsze gotowy do akcji i nigdy nie przerywa wykonywania zadania - wydajnego i ekonomicznego transportu.



Mercedes-Benz
Trucks you can trust

TollCollect? Klikasz i załatwione.



DKV

Niemcy i Austria wprowadzają ułatwienia w rozliczaniu opłat drogowych – przenosząc kolejne funkcje w strefę online. W ślad za tym nowinki dla systemu Toll Collect oferuje DKV Euro Service: elastyczne terminy fakturowania, możliwość wyboru waluty rozliczeń oraz kalkulator do obliczania kosztów myta.

Systemy opłat drogowych, obowiązujących pojazdy ciężarowe w Niemczech (Toll Collect) i Austrii (GO), są ze sobą powiązane. Przewoźnicy mogą rozliczać w nich opłaty odrębnie lub zarejestrować się do usługi Toll-2GO, która za pośrednictwem jednego urządzenia pokładowego Toll Collect pozwala naliczać opłaty w obu tych krajach. Najprostszą metodą rozliczania opłat w Niemczech i Austrii jest skorzystanie z pośrednictwa operatora kart paliwowych, np. DKV, ponieważ oznacza to konsolidację i kontrolę rozliczeń oraz długie terminy płatności.

Nowością jest oferowany przez DKV pakiet usług dla Toll Collect o nazwie „Flexibel Maut” – po polsku „elastyczne myto”. Objęci nim klienci nie

płatą żadnej prowizji od rozliczenia opłat w systemie Toll Collect za pośrednictwem DKV. Przy płatności faktur mogą wybrać walutę – euro lub złotówki, dzięki czemu unikają ryzyka kursowego. Mają też dostęp do usług: eReporting oraz kalkulator myta.

Powyższe udogodnienia obejmują wszystkich klientów DKV zarejestrowanych w systemie Toll Collect, rozliczających opłaty zarówno poprzez urządzenie pokładowe, jak i manualnie – kartą paliwową. Terminy płatności DKV wynoszą 21 dni od dnia otrzymania faktury, a więc pozwalają na elastyczne zaplanowanie wydatków.

Firmy podróżujące przez Austrię i Niemcy, mogą przed wyruszeniem w trasę obliczyć aktualną, łączną wysokość opłat drogowych. Służy do tego internetowy kalkulator myta DKV, który stanowi część serwisu do planowania tras i tankowań o nazwie DKV Maps. Wyliczone dane są bardzo dokładne, ponieważ uwzględniają wszystkie parametry pojazdu, jak liczba osi, masa czy klasa Euro pojazdu.

Ułatwieniem dla spedytorów jest możliwość analizy danych dotyczących opłat drogowych poprzez serwis internetowy DKV eReporting. Gromadzi on informacje o wszystkich odcinkach opłat drogowych w Europie. Zapewnia bieżący podgląd transakcji, a także umożliwia sporządzanie dowolnych raportów dotyczących myta przy pomocy kilku kliknięć. Pozwala też wprowadzić swoje preferencje dla danego typu opłat – a gdy kierowca postępuje wbrew wpisanym wytycznym, system informuje przewoźnika o tym fakcie.

Toll Collect online – szybsza rejestracja

W Niemczech opłatom drogowym podlegają pojazdy powyżej 12 ton. Kierowca może dokonać płatności

w sposób manualny lub automatyczny - poprzez urządzenie pokładowe Toll Collect. Po ostatnich zmianach w systemie Toll Collect zamówienie urządzenia pokładowego jest bardzo proste. Przewoźnik musi jedynie wypełnić i wysłać online specjalny formularz, znajdujący się na stronie: <http://www.toll-collect.de/pl>. Na tej podstawie otrzymuje numer użytkownika i z nim udaje się do autoryzowanego warsztatu w celu zamontowania urządzenia. Cała operacja trwa maksymalnie 24 h.

W przypadku chęci fakturowania opłat poprzez DKV wystarczy wypełnić dodatkowo formularz zamieszczony na stronie TollCollect o nazwie „Karta paliwowa”, a następnie dostarczyć go do Toll Collect lub do DKV. Faktury Toll Collect wystawiane są raz w miesiącu.

GO Box – nowe usługi serwisu SelfCare

W Austrii opłatom drogowym podlegają pojazdy powyżej 3,5 tony. Operator systemu GO umożliwia klientom samodzielne zarządzanie flotą poprzez portal SelfCare. W ostatnich dniach zmiana uległa szata graficzna, przyspieszono działanie portalu oraz ułatwiono przewoźnikom dostęp do szczegółowych danych związanych z ruchem samochodów.

Osoby zarządzające flotą mogą teraz łatwo filtrować informacje dotyczące pojedynczych pojazdów lub grup pojazdów. Dzięki temu łatwiejsze staje się wykonywanie takich operacji, jak zapłacenie myta dla wybranego auta czy też zmiana dotychczasowej metody płatności dla grupy aut - np. z kart bankowych na karty paliwowe DKV. Operator usprawnił też obsługę flot powyżej 500 pojazdów – teraz wszelkie dane ładowane są do systemu GO w ciągu kilku sekund.

OGRANICZENIA RUCHU DROGOWEGO 2014



zamów już dziś!

**OGRANICZENIA
RUCHU DROGOWEGO 2014**

obowiązujące
na obszarze Europy

16,00 zł
cena brutto do 10 szt.

13,00 zł
cena brutto powyżej 10 szt.

* Podane kwoty nie zawierają kosztów wysyłki

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

Wirtualna tablica ogłoszeń



z Dariuszem Korbutem rozmawia Robert Przybylski

■ **Od jakiego czasu giełdy transportowe są oskarżane o ułatwianie wyłudzeń towarów. Co największa giełda transportowa Europy czyni, aby przeciwdziałać przestępczości?**
Giełda jest tylko nowym narzędziem pracy. Zauważmy, że kiedyś ładunki lub przewoźników z pojazdami pozyskiwało się w bezpośrednich rozmowach. Potem w biznesie transportowym przyszedł czas na telefon, faks, wreszcie pocztę elektroniczną, a w końcu giełdy transportowe. W początkowym zamysle miały one multiplikować transakcje transportowe oraz przeciwdziałać pustym przebiegom pojazdów ciężarowych. Wraz z odkrywaniem nowych potrzeb klientów przez administratorów platform transakcyj-

nych, wprowadzano kolejne narzędzia, niezbędne firmom z branży TSL. Przykładem jest windykacja należności, mapy elektroniczne do kalkulacji kosztów transportu, wyznaczania tras czy też monitorowania przewożonych towarów. Dla wielu klientów informacja o wiarygodności danego kontrahenta pozyskiwana z giełdy jest tak samo ważna, jak zdobywanie ładunków czy też znalezienie wolnego pojazdu. Giełda jest zatem (i tutaj uważa) - nie tylko źródłem zarabiania pieniędzy, ale może być także powodem zagrożeń dla niedoświadczonych, czy niestarych użytkowników. Administratorzy platform mają możliwość zweryfikowania tylko swojego klienta.

■ **A co w przypadku dalszego podleczenia i czy TimoCom sprawdza, kto chce korzystać z giełdy?**

Weryfikacji poświęcamy dużo sił i środków. Każda firma, która zamierza korzystać z TimoCom, podlega

szczegółowej weryfikacji, a proces ten może trwać do kilku dni. Zgłaszające się przedsiębiorstwo musi nam udowodnić, że co najmniej od 6 miesięcy działa na rynku TSL. Pracownicy TimoCom sprawdzają wiarygodność przedstawionych dokumentów oraz powiązania krzyżowe, czyli łączące osoby i/lub kapitał. Nie dopuszczamy do użytkowania giełdy tych, którzy w przeszłości dopuścili się jakiegokolwiek nieprawidłowości w tym biznesie.

■ **Czy po dopuszczeniu do systemu jeszcze jakakolwiek kontrola jest możliwa?**

Jeżeli nasz klient ma wątpliwości co do innego kontrahenta, TimoCom może bezpłatnie sprawdzić w naszej bazie jego tożsamość. Ta usługa nazywa się TimoCom Identify i jest kolejnym serwisem administratora, ukierunkowanym na redukcję zagrożeń dotyczących transakcji zawieranych przez naszą giełdę.

■ **Czy zagrożenia spowodowały odpływ użytkowników z giełdy?**

Biorąc pod uwagę platformy TimoCom mogę powiedzieć, że wręcz przeciwnie. Co roku przybywa nam użytkowników giełdy TC Truck&Cargo. Poprzez wewnętrzne narzędzia komunikacji, a także dzięki naszym kampaniom marketingowym nasi klienci wiedzą, że mogą zaufać naszemu systemowi sprawdzania bezpośrednich, czyli pierwszych użytkowników giełdy.

Transportowe Platformy transakcyjne znacznie ułatwiły pracę firmom z sektora TSL w obszarze organizacji transportu i umożliwiły uzyskanie wyższych zysków, ale przyniosły także ze sobą zagrożenie multiplikowania ryzyka. Od wykształcenia, doświadczenia, staranności, a także zdrowego rozsądku danych użytkowników zależy efekt korzystania z tego typu narzędzi. Ważnym jest, aby

Dyrektor Przedstawicielstwa TimoCom Soft- und Hardware na Polskę, WNP oraz Kraje Bałtyckie Dariusz Korbut wyjaśnia specyfikę działania giełd transportowych oraz przewiduje dalszy rozwój giełd

zlecenia nie trafiały do podwykonawców, którzy unikają jakiegokolwiek weryfikacji.

■ **Powiedzmy jeszcze, jaki udział w rynku spedycyjnym mają giełdy.**

Udział giełd transportowych w rynku spedycyjnym jest moim zdaniem na chwilę dzisiejszą nie do określenia. Transakcje dokonywane za pomocą tych narzędzi są tylko jedną z możliwości, obok komunikacji telefonicznej, zawierania transakcji transportowych na rynku zleceń doraźnych (spot). Szacuje się, że udział transakcji doraźnych w ogólnej liczbie rynku przewozowego to zaledwie nieco powyżej 20%. Pozostała, a zatem większa część towarów, przewożona jest w oparciu o długoterminowe umowy na transport. W tym miejscu należałoby wspomnieć, że od 2008 roku oferujemy narzędzie, które pomaga w optymalizacji kontraktów transportowych – platformę przetargową TC eBid. Wykorzystuje ją 33 000 usługodawców z całej Europy. Do tej pory, za pomocą tego narzędzia, zostało ogłoszonych ponad 46 tys. relacji transportowych. Jednak najpopularniejszym produktem pozostaje giełda transportowa, pierwszy produkt TimoCom. W całej Europie mamy 33 tys. klientów, każdy z nich korzysta z naszej oferty średnio na ponad 3 komputerach, co łącznie daje 100 tys. użytkowników. Każdego dnia na giełdzie pojawia się 450 tys. ofert, co skutkuje wynikiem ponad 516 mln ton ładunków rocznie.

■ **A jak wygląda działalność polskiego oddziału?**

W Polsce obsługujemy ok. 6 tys. klientów. 83 proc. użytkowników naszej „wirtualnej tablicy ogłoszeniowej” pochodzi z Europy Zachodniej. Jak widać jesteśmy giełdą w pełni międzynarodową. Przeważający odsetek zleceń z Europy Zachodniej ozna-

cza dla klienta z Polski dostęp do ładunków z pierwszej ręki, bez udziału pośredników, co przekłada się na lepsze stawki. W niektórych wypadkach różnica na korzyść klienta naszej giełdy sięga 400 euro.

■ **Wracając do bezpieczeństwa obrotu: ma pomóc w tym funkcja TC eMap. Jak ona działa?**

Nowa funkcja TC eMap pozwala śledzić samochody wyposażone w różne systemy telematyczne na jednej mapie, co ma duże znaczenie zarówno dla przewoźników, jak i załadowców. System TC eMap jest jak certyfikat bezpieczeństwa, pokazuje, że usługodawca ma czyste intencje. Wyobraźmy sobie przewoźnika, który ma np. 12 zestawów i 3 systemy GPS. Kontrola takiej floty bez TC eMap była kłopotliwa. Wymaga wielokrotnego logowania się i przechodzenia między platformami telematycznymi. Problem ten został wyeliminowany dzięki TC eMap. Zintegrowaliśmy już siedemdziesięciu sześciu dostawców telematyki, w tym ponad 20 z Polski. Funkcja TC eMap jest dużym ułatwieniem dla firm logistycznych zlecających ładunki, bo do kontroli wystarczy im jeden monitor, nie muszą przełączać programów, aby nadzorować co się dzieje z ich ładunkami. Wszystko dostępne jest w jednym miejscu, bez nerwowego wysyłania co dwie godziny sms-ów z pytaniem do kierowcy gdzie jest.

■ **Ile samochodów już jest monitorowanych?**

Podstawowym warunkiem działania TC eMap jest korzystanie z monitorowanej floty. Jej właściciel może zgodzić się na udostępnienie podglądu na pozycję pojazdu także swojemu zleciodawcy. Program pokazuje jedynie bieżącą pozycję, nie jest możliwe określenie trasy samochodu, a więc tajemnice przewoźnika są także zachowane. Na początku marca takich

samochodów w Polsce mieliśmy 3,5 tys., ale z każdym tygodniem ta liczba powiększa się o kilkaset sztuk. W Europie nadzorowanych ciężarówek jest ponad 20 tys. Cały system jest przejrzysty i dzięki temu bezpieczny. Mapa daje firmie transportowej także możliwość monitorowania aktualnego natężenia ruchu na europejskich drogach.

■ **Bezpieczeństwo to także pewność działania systemu. Jak ono wygląda?**

Mamy bezawaryjny program. W 2013 roku do 100 proc. bezawaryjności zabrakło nam 0,14 proc. Oznacza to, że w praktyce system dostępny jest przez 24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu. Co więcej, nasze centra serwerowe rozproszone są po całej Europie, żeby wyeliminować ryzyko awarii systemu z powodu klęski żywiołowej. Stosujemy także zabezpieczenia wejścia do systemu. Każdy użytkownik otrzymuje indywidualny klucz TC Login, wiemy zatem, kto korzysta z naszej oferty, a udostępnienie programu obcemu podmiotowi jest zredukowane do minimum.

■ **Przewoźnicy z reguły długo czekają na należności, co zakłóca obieg gospodarczy. Czy TimoCom ma narzędzia ułatwiające funkcjonowanie podmiotów w tym zakresie?**

Przygotowaliśmy produkt TC Cash Care. Jest to oferta windykacji należności o wysokim stopniu skuteczności, sięgającym 84 proc. Usługa ta oferowana jest w 47 państwach Europy i została bardzo atrakcyjnie wyceniona: opłata manipulacyjna wynosi 15 euro plus opłata za skuteczność windykacji sięgająca maksymalnie 3-4 proc. odzyskanej kwoty. Przy windykacji należności przewoźnego tylko i wyłącznie dla naszych klientów wykorzystujemy prawników TimoCom, znajdujących się w wielu krajach Europy.

Peugeot na Dakarze

Po 25 latach francuski producent samochodów wraca na trasę rajdu Dakar. O reaktywacji fabrycznego zespołu poinformowano przy okazji konferencji prasowej na której organizator rajdu zdradził pierwsze szczegóły dotyczące Dakaru 2015. W latach 80. i 90. Peugeot odnosił wiele sukcesów na afrykańskich bezdrożach. Powrót na szczyt mają zapewnić świetni kierowcy. W skład zespołu wejdzie legendarny rajdowiec Carlos Sainz i Cyril Despres 5-krotny motocyklowy zwycięzca Dakaru, który zapowiedział jednocześnie przesiadkę do samochodu.

Szturm na salony

5 godzin potrzeba było mieszkańcom miasta Hangzhou we wschodnich Chinach, żeby ogołocić salony z samochodów. W tym czasie sprzedano kilkadziesiąt tysięcy aut, wszystkie, które stały w salonach. Ten szturm to zasługa władz miasta. Ogłoszono bowiem, że dzień później wprowadzone zostaną ograniczenia w wydawaniu tablic rejestracyjnych. To sposób na walkę z tłokiem na ulicach i smogiem. Klienci, którzy chcieli zdążyć przed wprowadzeniem nowych przepisów, działali błyskawicznie.

Chińska hybryda

BYD Qin to samochód, który stał się chińskim hitem w kategorii aut hybrydowych. Tylko w pierwszych tygodniach tego roku Chińczycy kupili 6 tysięcy takich aut, a to jest rekord. Qin jest tańszy od Priusa, setkę osiąga w zaledwie 6 sekund i można go doładowywać z gniazdka. Na razie nie zapowiada się, żeby wszedł do sprzedaży w Polsce.



2000 kalifornijskich koni

Trion Nemesis to nowy pomysł amerykańców na zamieszczenie w czołówce najmocniejszych samochodów świata. Auto, które na razie istnieje tylko w głowach konstruktorów, ma mieć 2000 koni mechanicznych i ma osiągać 435 kilometrów na godzinę. To więcej niż rekord Bugatti i tyle samo, co nieoficjalny rekord ustanowiony niedawno przez Venoma GT. Budowa pierwszego egzemplarza Nemesisa ma ruszyć jeszcze tej wiosny.

Czarne chmury nad Bertone

Jedno z najsłynniejszych biur projektowych zbankrutowało. Bertone istnieje od 1912 roku, projektowało auta między innymi dla Fiata, Volkswagena, Lamborghini, Volvo i Citroena. Teraz w firmie zatrudniającej 200 osób dzieje się źle. Studio oficjalnie ogłosiło bankructwo. Jeśli nie znajdzie inwestora, może przestać istnieć.



Ducati z poduszką

Ducati przy współpracy z firmą odzieżową Dainese stworzyło kurtkę wyposażoną w poduszkę powietrzną. Urządzenie współpracuje na razie wyłącznie z jednym motocyklem - modelem Multistrada. Kurtka jest w stanie wykryć kiedy dochodzi do wypadku i automatycznie odpala poduszkę w 45 milisekund. Kierowca nie musi być z żaden sposób połączony z motocyklem. Motopoduszka może być również używana przez pasażera.

Kasowanie punktów

Rząd wpadł na pomysł, jak polepszyć ściągalność mandatów. Pojawił się pomysł, żeby punkty karne zerowały się po roku od zapłacenia mandatu. Teraz znikają po roku od popelnienia wykroczenia. Jeśli pomysł wejdzie w życie, to kierowcy, którzy ociągają się z płaceniem mandatów, będą mogli łatwiej stracić prawo jazdy.

Pozew za erekcję

Henry Wolf z Kalifornii postanowił wytoczyć proces firmie BMW za to, że - jak twierdzi - od jazdy na motocyklu K1100RS cierpi na permanentną erekcję. Priapizm, bo tak nazywa się ta dolegliwość, został u niego stwierdzony przez lekarzy. Jednak sąd odrzucił opinię biegłych mówiącą o tym, że dwuletnie problemy zdrowotne spowodowała jazda na motocyklu.



Retro BMW

Fascynacja klasycznymi samochodami nie ustaje. Tym razem inspiracją było BMW 2000cs oraz e9. Projektant David Obendorfer wprawdzie nie pracuje dla BMW, ale postanowił stworzyć wirtualny projekt zapierającego dech w piersiach coupe. W założeniu samochód miałby bazować na obecnym BMW6 - są jednak małe szanse na to, że auto pojawi się w produkcji, bo tego typu niezależne projekty z reguły pozostają tylko na papierze.

Obcowanie z naturą wymaga samodzielności i szacunku

Pasje

z Robertem Olszewskim, właścicielem kwidzyńskiej firmy ROBI, rozmawia Ryszard Gałczyński

■ **Czy rozpoczął Pan już sezon polowań?**

Generalnie można polować cały rok, ale nie na wszystkie zwierzęta i nie w każdym czasie. Obowiązują różne okresy ochronne, kiedy zwierzęta potrzebują spokoju (np. kiedy sarny się kocą czy lochy się proszą) i to przede wszystkim na myśliwych spoczywa obowiązek zapewnienia im tego. Formalnie sezon polowań rozpoczyna się pierwszego kwietnia – we wszystkich nadleśnictwach są już wtedy ustalone plany pozyskania zwierzęcy, czyli limity odstrzału na poszczególne gatunki zwierzęcy łownej.

■ **Co w uprawianiu tej pasji daje Panu najwięcej zadowolenia?**

Ja jestem typowym „dzikarzem”, uwielbiam polowania na tego zwierza. Dzikie są bardzo inteligentne i czujne, mają znakomity węch, dlatego niezwykle satysfakcjonujące jest, kiedy uda mi się to zwierzę podejść i przechytryć.

Nie zawsze oddaję strzał - nawet jeżeli mam „zwierzę w krzyżu”, czyli trzymam go na muszce. Dla mnie myślistwo to przygoda. Wychodzę do lasu bez telefonu komórkowego, nie muszę odbierać maili, dzięki temu mogę na chwilę odebrać się od problemów dnia codziennego. Łowisko to miejsce, w którym nikt mi nigdy nie przeszkodzi, mój azyl świętego spokoju i ostatni obszar prywatnej wolności.

■ **Czy przywiązuje Pan wagę do zewnętrznych atrybutów myśliwego, takich jak broń czy ubrania?**

Tak, bardzo lubię ubrania dobrej jakości, ze względu na wygodę i w miarę swoich możliwości korzystam z najnowszych rozwiązań technologicznych w tym zakresie. Zresztą sprzyja temu bardzo duży wybór specjalistycznej odzieży, akcesoriów myśliwskich i broni. Dla mnie jakość broni ma związek wyłącznie z bezpieczeństwem, a jakość odzieży – z poczuciem komfortu. Niemniej chcę zaznaczyć, że sposób, w jaki myśliwy się ubiera i z czego strzela ma znaczenie tylko dla jego pozycji w środowisku – nie ma żadnego wpływu. Liczy się zasługa w łowisku, nie jest istotne, czym się kto zajmuje, czy jak wygląda. Wchodząc do lasu, w obliczu natury, sam ze wszyst-

kim muszę sobie poradzić. Ta konieczność bycia samodzielnym jest dla mnie w myślistwie najważniejsza, zwłaszcza że każde polowanie jest inne. Prawdziwy szacunek i autorytet w naszym środowisku wynika z długiego stażu łowieckiego i doświadczenia.

■ **Koła łowieckie są również miejscem pielęgnowania starych tradycji...**

Ma to dla mnie bardzo wielkie znaczenie. System wartości, jaki tam obowiązuje, zasadza się na hołdowaniu sprawdzonym od pokoleń zwyczajom. Przede wszystkim jest to szacunek dla starości, poprzez cześć, jaką otacza się najbardziej wiekowych myśliwych. Bez względu na to, czy jeszcze aktywnie polują – są stale obecni w naszej społeczności. Ponadto szacunek dla przyrody, której jesteśmy częścią. To wszystko znajduje swoje odzwierciedlenie w myśliwskim rytuale, związanym np. z pasowaniem na myśliwego czy uhonorowaniem najlepszego myśliwego po każdym polowaniu. Należy do niego także myśliwski język, różny od potocznego. Gdy mówimy w naszej gwarze o dziku, to on nie ma nóg, tylko rapety; ryj to gwizd; ogon – chwost; jego oręż stanowią szable i fajki. Te wszystkie specyficzne nazwy zachowań i budowy zwierząt zostały skodyfikowane w vademe-

cum myśliwego i każdy ma obowiązek je znać.

■ **Ile czasu poświęca Pan swojej pasji?**

Poluję od czterech lat, głównie w nocy. Warunki pogodowe i księżyc (w drugiej kwadrze) decydują o tym, kiedy wychodzę w łowisko. Najbardziej lubię polowania „na księżycu” – to jest pora łowów na grubą zwierzynę, albo drapieżniki. W mojej okolicy żyją jelenie, danielę, sarny i oczywiście dziki.

■ **Czy to znaczy, że mieszka Pan w pobliżu lasu?**

Praktycznie mieszkam w łowisku, wystarczy, że odejdę kilometr od mojego domu.

■ **Sytuacja wymarzona dla myśliwego, może Pan polować codziennie ...**

Nieraz tak bywa.

■ **To znaczy, że mimo krótkiego stażu jest Pan już bardzo doświadczonym myśliwym...**

Ja tak nie uważam. Tak naprawdę przez te cztery lata poznałem dopiero podstawy tego rzemiosła. Na pewno doświadczenie robi swoje, ale każde polowanie jest inne i nigdy nie możemy być pewni tego, co nas spotka. W łowisku nie można działać rutynowo. Obecnie jestem na takim etapie, że im więcej wiem, tym bardziej jestem świadom, że to jeszcze za mało.

■ **Czy ma Pan jakieś marzenia związane z polowaniem poza Polską?**

Moim wielkim marzeniem jest wyjazd do Kirgistanu i polowanie na argali Marco Polo – największą dziką owcę na świecie. Wyprawa łowiecka w tamte rejony, ze względu na bardzo trudne warunki, to prawdziwe wyzwanie. Po raz pierwszy w życiu po-

lowałbym z siodła, ponieważ odległości przy tropieniu i podchodzeniu tych zwierząt są bardzo wielkie i można je pokonać tylko konno. Śpi się tam, gdzie noc w podchodzie nas zastanie. Rozmawiałem z kilkoma osobami, które uczestniczyły w takich wyprawach. Wprawdzie żadna z nich nie zakończyła się łowieckim sukcesem – argali Marco Polo są bardzo płochliwe i trudno jest je podejść – ale najważniejsze dla tych myśliwych jest to, że tam byli i widzieli te zwierzęta.

■ **Jak blisko jest Pan na drodze do realizacji tego marzenia?**

Mam nadzieję, że uda mi się wyjechać na takie polowanie do Kirgistanu w styczniu przyszłego roku. W obecnej chwili kolega jest w trakcie negocjowania warunków dotyczących naszej wyprawy. Jeśli do niej dojdzie, na pewno będę się starał jak najlepiej ją udokumentować.

Zapraszamy do współpracy



Szanowni Państwo, Jeśli pragniecie podzielić się z innymi swoimi zainteresowaniami oraz pasjami, zapraszamy na łamy naszego czasopisma. Możecie Państwo stworzyć własne kluby pasjonatów, którzy w atrakcyjnym gronie i w ciekawy sposób spędzają wolny czas. Przewoźnicy-myśliwi razem polują. Zachęcamy także przewoźników o innych pasjach do wspólnego rozwijania zainteresowań. Nasze akcje: PASJE i PO GODZINACH są do Państwa dyspozycji. Prosimy o kontakt na adres e-mail redakcji: redakcja_przewoznik@zmpd.pl

Genewa 2014



Mercedes S Coupe

Kacper Jeneralski

Tegoroczny salon przejdzie do historii jako miejsce premiery wielu małych samochodów. Pokazały się trojczki z Kolina (marek Citroen, Peugeot i Toyota), podobnie jak nowe renault Twingo oraz najmniejszy jeep w historii, nazwany Renegade.

Mercedes S Coupe

Koniec z nazwą CL, nowe ultraluksusowe coupe Mercedesa nosi nazwę S Coupe. Może to i lepiej. Dwudrzwiowy okręt ma na pokładzie elektronikę, której

starczyłoby dla tuzina aut klasy średniej. Samochód przy pomocy kamer rozpoznaje dziury i odpowiednio dostraja do nich zawieszenie. W zakrętach pochyla się niemal jak motocykl, a jego reflektory mogą być wysadzane kryształkami Swarovskiego. Ponad 5-metrowy kołos w najmocniejszej wersji 63 AMG będzie dysponował mocą 593 koni.

KIA Sportage

Koreański bestseller z napędem na 4 koła doczekał się faceliftingu. KIA Sportage otrzymała nowy grill, lampy z przodu i z tyłu oraz kilka innych drobnych detali. Co najważniej-

sz - szeroki uśmiech niedużego suwa pozostał na swoim miejscu, a będzie potrzebny, żeby stawić czoła konkurentom, których w tej klasie nie brakuje. Wewnątrz Sportage nie zmienił się znacząco. Przerobiona deska rozdzielcza została wykonana z miękkich materiałów - tego wnętrzu kii potrzeba było najbardziej.

Suzuki Celerio

Ma sporo miejsca wewnątrz, nieco mniej uroku na zewnątrz. Suzuki Celerio to typowy mieszczuch z nieco powiększonego segmentu A. Ma 245-litrowy bagażnik i ponoć można nim podróżować w 5 osób

nawet na dalszej trasie. Pod maską ma znaleźć się 3-cylindrowy benzyniak o pojemności 1 litra i mocy 68 KM.

Kolińskie trojczki

Bazują na tej samej co wcześniej platformie podłogowej, ale patrząc na nie trudno w to uwierzyć. Trojczki z Kolina, czyli citroen C1, peugeot 108 i toyota Aygo doczekały się nowego wcielenia. Toyotę zaprezentowano jako ostatnią właśnie w Genewie. Wielki "X" na masce to jej główny atut wizualny. Jak zapewniali Japończycy, każdy element przodu Aygo będzie można konfigurować pod względem koloru i faktury.

Prezentujemy najważniejsze nowości tegorocznego salonu samochodowego w Genewie, gdzie nawet Bugatti i Rolls-Royce czują się w obowiązku pokazać ofertę.



Lamborghini Huracan



Jeep Renegade

Wszystko to w „rozsądnej” cenie. Aygo nie jest już tak proste w budowie - dojrzało. Ma charakterystyczny garbaty dach, dzięki któremu pasażerowie mają więcej miejsca nad głową, a nadwozie jest bardziej aerodynamiczne. Pod maską bez większych zmian - auto napędzane jest litrowym benzyniakiem o mocy 68 koni.

Lamborghini Huracan

Jego poprzednik, model Gallardo, był najpopularniejszym lamborghini w historii marki, Huracan ma podtrzymać dobrą passę. Napędzany 610-konnym, 5,2-litrowym silni-

kiem V10 model Huracan był zdecydowanie najważniejszą genewską premierą wśród najdroższych aut. Huracan osiąga setkę w 3,7 sekundy, jego prędkościomierz zatrzymuje się na 325 kilometrach na godzinę, ale i tak ekstremalnie agresywne nadwozie najlepiej będzie prezentowało się na parkingu pod holtem w Monaco.

Jeep Renegade

Włoski jeep, albo fiat w kamuflażu. Tak można by nazwać jedną z najgłośniejszych premier genewskiego salonu. Renegade jest blisko spokrewniony z fiatem 500L i jakby nie patrzeć ma niewiele wspólnego z „amerykańską legendą”. Renegade powstał we Włoszech. Bedzie najtańszym jeepem w ofercie - ponoć ma kosztować poniżej 80 tys. zł. O tym przekonamy się najpóźniej w październiku tego roku, kiedy auto wejdzie do polskich salonów.

Audi TT

Jeśli ktoś lubił poprzednie modele, to ten również pokocha od razu. Audi TT trzeciej generacji podąża jasno wytyczoną ścieżką swoich poprzedników. Można zaryzykować stwierdzenie, że bardziej przypomina pierwszą niż drugą generację TT. Ma ostre rysy, wście-



Mazda 2 concept

kłe spojrzenie i niezły wybór silników. Podstawowa jednostka to 184-konny diesel 2.0 TDI, wyżej w hierarchii jest nieco mocniejszy benzyniak 2.0 TSI, generujący 230 koni. Kolejny doładowany dwulitrowiec ma 310 koni - to silnik dla odmiany TTS, która przyspiesza do setki w 4,7 sekundy.



Volvo Estate



Skoda Vision C



Opel Astra OPC Extreme



Audi TT



Renault Twingo



Opel Adam Rocks

Opel Adam Rocks

Jak się okazuje, nawet miniaturowy miejski samochód może stać się uterenowionym crossoverem i to nawet jeśli nie ma napędu na 4 koła. Moda na dodawanie miejskim autom plastikowych osłon nie ustaje. Opel Adam Rocks nie zamierza zjeżdżać z asfaltu, ale lubi sprawiać takie wrażenie i o to właśnie chodzi klientom. Zawieszenie zostało podwyższone o symboliczne 15 mm, Rocks może stać na monstrualnych jak na tę klasę 18- lub 19-calowych obręczach. Dla dopełnienia rekreacyjnych walorów auto otrzymało otwierany dach skład-

ny w harmonijkę. Adam Rocks ma trafić do salonów latem.

Volvo

Są dwie możliwości, albo Volvo tylko stroszy piórka, albo szykuje mocne uderzenie, które spowoduje, że szwedzko-chińska marka wejdzie na szczyt. W Genewie Volvo zaprezentowało trzecie z kolei zapierające dech w piersiach koncepcyjne auto. Model Estate wprost nawiązuje do kultowego volvo P 1800 ES. Krzyżówka coupe z kombi jest nie tylko oryginalna, ale przy okazji wykonana z najwyższą starannością. Jeszcze nie do końca wiadomo, co wyniknie z tego

pomysłu, ale Volvo już zapowiada nowe XC90, które ma czerpać z nowej stylistyki marki.

Renault Twingo

Może francuski maluch w najnowszej odsłonie za bardzo przypomina fiata 500, ale oryginalności i tak mu nie brakuje. Nowe Twingo po raz pierwszy pojawiło się w 5-drzwiowej wersji i, co najważniejsze, z silnikiem z tyłu oraz napędem na tył. Twingo przeciera szlak dla nowego smarta, bo oba auta będą bazowały na tej samej płycie podłogowej. Jeśli silnik jest z tyłu, to co znajdziemy z przodu? Niestety tylko zbiorniki na płyny.

Auto ma jeden tradycyjny bagażnik z tyłu umieszczony nad silnikiem - jak w smarce.

Skoda

Dlaczego szefowie koncernu pewnie nigdy nie wypuszczą na rynek takiej skody? Bo VW Passat CC miałby zbyt dużą konkurencję. Vision C to krzyżówka sedana i coupe. Śmiało nadwozie i silnik napędzany gazem CNG. Zdaniem producenta ta skoda ma wyznaczać kierunek, w jakim będzie zmierzała marka, ale jest niemal pewne, że takie auto nie trafi do produkcji. Pojawiły się natomiast plotki, że Vision C zapowiada sportową od-

mianę Octavii - czy tak się stanie, przekonamy się w 2015 roku.

Opel Astra OPC Extreme

Mówią o niej najszybsza astra w historii. Opel przygotował piekielnie szybką wersję kompaktu, która wprawdzie jest prototypem, ale z dużymi szansami na produkcję seryjną. Dwulitrowy silnik ma mieć około 300 koni - to będzie najmocniejsza jednostka, jaka kiedykolwiek opuściła fabrykę Opla. Auto jest odchudzone, bo przy jego budowie wykorzystano włókna węglowe, ma klatkę bezpieczeństwa i 6-punktowe pasy. OPC Ex-

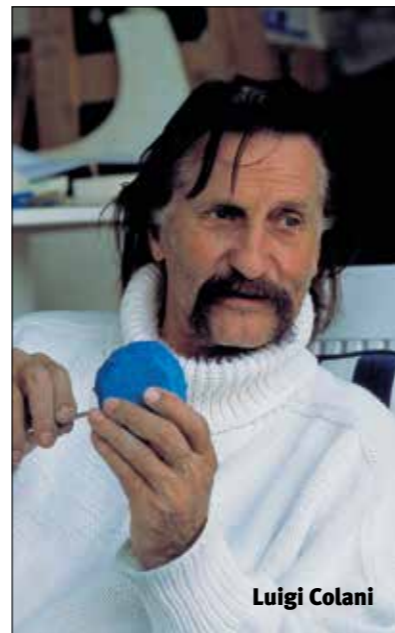
treme powstanie w ściśle limitowanej liczbie egzemplarzy.

Mini Clubman

Nowy Clubman na razie nie szykuje się do debiutu w salonach. Auto zaprezentowane w Genewie to prototyp. Samochód jest większy, ale stracił jeden z najbardziej wyróżniających go atutów. Mowa o dodatkowych drzwiach z prawej strony, które otwierają się pod wiatr. W zamian za to mamy symetrycznie rozmieszczone dwie pary drzwi. Nie zmienił się za to bagażnik. W dalszym ciągu dostęp do niego bronią dwudzielne monstrualne wrota.

Opływowe ciężarówki

Aerodynamiczne ciężarówki jeżdżą od wielu lat po drogach Europy i spalają o jedną piątą mniej od klasycznych konstrukcji.



Luigi Colani

Klaudiusz Madeja

Reklamowe ciężarówki Colaniego od 1977 roku pojawiają się na europejskich drogach. Powstały po kryzysie paliwowym, gdy wielkość zużycia paliwa nabrała dla przedsiębiorców kluczowego znaczenia. Pomimo wyraźnie mniejszych oporów aerodynamicznych, projektowane przez Colaniego pojazdy nigdy nie trafiły do seryjnej produkcji.

Ręcznie robione jednostkowe egzemplarze wykorzystywane są przez niemiecką spółkę promocyjną MM Promotion International. – Możemy zaświadczyć własnym doświadczeniem, że te zestawy spalają do 20 proc. mniej w stosunku do ciągników siodłowych z klasycznymi kabinami – zapewnia Juliane Rönisch z MM Promotion.

Luigi Colani zawsze zwracał uwagę na aerodynamikę projektowanych pojazdów. W 1977 r. projektant pokazał pierwszą opływową ciężarówkę z nietypową kabiną kierowcy. Wysoko umieszczona, przykryta dużą, okrągłą szybą kabina stała się charakterystycz-

nym elementem projektów Colaniego, podobnie jak umieszczona w środku szyby czołowej trójstronna wycieraczka. Kilka lat później zbudował „kosmiczną” cysternę, czyli zestaw ciągnik z naczepą. Twórca zadbał o bardzo opływowy kształt, a jednocześnie zachował ogólny wygląd cysterny.

Wysokość pojazdu to 4 m. Nie pozwolono nam na wejście do środka futurystycznej kabiny. Sama deska rozdzielcza jest jednak zapożyczona z tradycyjnego ciągnika. Wewnątrz są dwa fotele i schowek na rzeczy kierowcy. Producent obiecuje wysokiej jakości ręczne wykonanie, włącznie z indywidualnym wyposażeniem kabiny, według życzenia zamawiającego.

Ośmiotonowy ciągnik bazuje na pojeździe Volvo, jest wyposażony w 13-litrowy, 6-cylindrowy silnik rzędowy o mocy 460 KM. Wyposażony jest w automatyczną skrzynię biegów. Colani budował już wcześniej swoje futurystyczne pojazdy ciężarowe na bazie DAF-a i Mercedesa. Do zabudowy futurystyczną kabiną, według projektu Colaniego, nadaje się każdy współczesny ciągnik siodłowy, a dokładniej mówiąc jego podwozie.

Drugim, najbardziej chyba istotnym z punktu widzenia zamawiającego parametrem pojazdów Colaniego, jest efekt marketingowy. Trudno przejść lub przejechać obojętnie obok takiego rzucającego się w oczy pojazdu.

Luigi Colani urodził się w 1928 r. jako syn Szwajcara oraz Polki. Wiadomo, że była wówczas suflerką w teatrze u reżysera Maxa Reinharda. Rodzice Colaniego od początku pracowali nad kreatywnością swojego dziecka. Jednym ze sposobów rozbudzenia wyobraźni było niekupowanie mu zabawek. Urządzili mu za to kącik majsterkowicza, gdzie sam wykonywał zabawki z różnych materiałów. Ponoć wśród tych przedmiotów dominowały od samego początku statki, samoloty i samochody. Już jako dorosły projektant Colani pracował m.in. z Fiatem, Alfa Romeo, Lancią, BMW i VW. Przy czym czasami polegało to na pokazaniu konkretnego modelu w „wersji Colani”. W latach 80. przygotował projekt aparatu fotograficznego Canon T90. Na jego wyglądzie bazują najnowsze modele tego producenta. Zaprojektował także model samolotu, który zaproponował (bez powodzenia) Boeingowi.

ZALICZKOWY
ZWROT PODATKU

VAT %



Promocyjna oferta dla nowych klientów

oferta ograniczona czasowo

» niższe stawki prowizyjne na cały okres umowy
» zwrot VAT-u z wybranego kwartału 2014 **bez prowizji**

Więcej na www.uslugi.zmpd.pl



OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

tel. 022 536 10 61,
fax 022 536 10 66,
e-mail: zwrotvat@zmpd.pl
www.uslugi.zmpd.pl



Marek Kuźnia, Kuźnia Trans

Nowego Actrosa kupiliśmy, gdy tylko pojawił się w ofercie. Jak się sprawuje? Po dwóch latach podjęliśmy decyzję o zakupie kolejnych egzemplarzy tego modelu – to najkrótsza odpowiedź



W przypadku nowego produktu – a Nowy Actros jest całkowicie od nowa zaprojektowaną ciężarówką – zawsze są pewne wątpliwości, czy wszystko będzie działać, jak należy. Nasze Nowe Actrosy przejechały już po 200 tys. km – to jest już bardzo wiarygodny test. Pojazdy zdały go śpiewająco. Są nie tylko godne zaufania, ale bezkonkurencyjne pod względem oszczędnego spalania. Dziś – jak wiedzą wszyscy przedsiębiorcy z branży – to aspekt kluczowy, a Nowy Actros w porównaniu z ciągnikami innych marek ma zdecydowanie najlepsze wyniki. Przy naszej skali działania – 150 samo-

chodów – nawet trzy litry paliwa na 100 km mniej liczy się w cysternach, więc oszczędności są niebagatelne. Docenili ten model także nasi kierowcy – wcześniej najchętniej jeździli ciężarówkami konkurencyjnej marki, po dwóch latach eksploatacji Nowego Actrosa zdecydowanie wolą pracować na Mercedesach. Pojazd prowadzi się bardzo komfortowo, ma nowoczesny design i niezbędne udogodnienia potrzebne w trasie. Do tego jest wyjątkowo cichy i świetnie wchodzi w zakręty, co przy załadowanej naczepie ma niemałe znaczenie.

