

przewoźnik

СТОП

Walka o rynek

6-12

Płaca minimalna w Niemczech

W dobrej formie za kierownicą

14
56



Wesołych Świąt

Wszystkim osobom związanym z branżą TSL życzymy pełnych radości Świąt Bożego Narodzenia oraz pomyślności i sukcesów w nadchodzącym Nowym Roku

Nieodpłatne szkolenia transportowe dla firm członkowskich ZMPD

Więcej na www.szkozenia.zmpd.pl



OFERTA CENTRALNEGO OŚRODKA SZKOLEŃ ZMPD

Jan Buczek, prezes ZMPD

Koleżanki i koledzy, przewoźnicy

Serdecznie życzę, żeby okres Świąt Bożego Narodzenia i początek nowego roku 2015 stał się dla nas wszystkich okazją do wytchnienia w rodzinnej atmosferze. Życzę zdrowia, dostatku i optymizmu silniejszego od trosk wynikających z codziennych kłopotów.



Drugi pakiet anty kryzysowy

26

Na spotkaniu w Starym Lubiejewie sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Zbigniew Rynasiewicz odniósł się do postulatów przewoźników.

Płaca minimalna w Niemczech

14

Niemcy zwiększają koszty funkcjonowania polskich przewoźników, wprowadzając płacę minimalną dla kierowców. ZMPD domaga się od premiera RP pilnego wyjaśnienia.

Nowości z Kalifornii

70

Salon samochodowy w Los Angeles należy do największych tego typu imprez na świecie. Prezentujemy najciekawsze modele, które do sprzedaży wejdą w przyszłym roku.



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,
Stawomir Jeneralski, Tadeusz Wilk.

Współpracują:

Grzegorz Chmielewski, Kacper Jeneralski,
Romuald Kołodziejczyk, Ewa Suszyńska,
Kamil Wolański.

Ogłoszenia i reklamy: Dorota Pazik
e-mail: dorota.pazik@zmpd.pl
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 sponsorowanych, ogłoszeń i reklam.

Protekcjonizm w transporcie drogowym 6-12

Ostatnie lata przynoszą coraz więcej przykładów interwencyjnej polityki państw, niekorzystnej wobec przewoźników z innych krajów. Nie zgadzamy się taką na dyskryminacyjną politykę.



Trudny dialog z rządem

32

Wybrany 4 grudnia na stanowisko prezesa ZMPD Jan Buczek podsumowuje minioną kadencję i przedstawia priorytety na nadchodzącą kadencję w latach 2015-2019.

Moja praca w PMPS Pekaes

50

Druga część wspomnień pracownika PMPS Pekaes, Romualda Kołodziejczyka, w której przedstawia czas rozkwitu przewoźnika i bezprecedensowej rozbudowy jego floty.

Protekcjonizm w transporcie drogowym	6
Nu pagadi!	10
Nieustające kłopoty z przewozami do Rosji	12
Płaca minimalna w Niemczech	14
Fotomorgana. Zmiana, zmiana, zmiana...	16
Akademia Samorządowa na mecie	22
Samorząd pomaga przedsiębiorcom	24
Drugi pakiet antykryzysowy	26
Cztery trudne lata za nami	28
Inspiracja do doskonalenia	30
Trudny dialog z rządem	32
Nowe władze ZMPD	34
Branżowe współdziałanie	38
Targi Trans Poland	40
Autotransportowcy łączcie się!	42
Windykacja jako profesjonalny instrument finansowy	43
Eurowag Fleet – nowy członek rodziny kart paliwowych Eurowag	44
Krótką historią pewnego silnika	46
Moja praca w PMPS Pekaes	50
W dobrej formie za kierownicą	56
Odpowiedzialność przewoźnika - część XVIII	58
Nowe technologie pomagają przewoźnikom i nie tylko...	60
Firma w Niemczech się optaca...	62
Nowe sposoby wykrywania manipulacji tachografu	64
Oszczędne zestawy	66
Nowości z Kalifornii	70

Protekcjonizm w transporcie drogowym

Ostatnie lata przynoszą coraz więcej przykładów interwencyjnej polityki państw w dziedzinie transportu drogowego, niekorzystnej wobec przewoźników z innych krajów. Dzieje się tak zarówno w krajach Unii Europejskiej, jak również pozaunijnych. Nie zgadzamy się na taką dyskryminacyjną politykę.

Tadeusz Wilk

W krajach UE wprowadzana jest własna, specyficzna interpretacja niektórych przepisów unijnych dotyczących transportu drogowego lub wewnętrzne uregulowania, pogarszające warunki wykonywania przewozów przez zagranicznych przewoźników, również tych z innych krajów unijnych. W przypadku państw pozaunijnych polega to głównie na ograniczeniu wymiany zezwoleń z inny-

mi krajami, a także na takiej interpretacji prawa i zwyczajów międzynarodowych w transporcie drogowym, że ograniczają możliwości przewozowe przewoźników z innych krajów. Czy można takie działania nazywać protekcjonizmem gospodarczym?

Według NBP Portal mianem protekcjonizmu handlowego określa się politykę gospodarczą, mającą na celu utrudnienie producentom z innych krajów dostępu do rynku krajowego, np. poprzez wprowadzenie ceł, kwot, koncesji, zakazów lub innych przeszkód dla swobodnego handlu. Celem takiej polityki jest zazwyczaj wspie-

ranie własnych producentów poprzez stworzenie im preferencyjnych warunków sprzedaży na krajowym rynku. Protekcjonizm handlowy jest odwrotnością polityki wolnego handlu.

Na tym samym Portalu Edukacji Ekonomicznej czytamy: „To właśnie doraźne interesy niektórych grup społecznych stanowią źródło protekcjonizmu, czyli ochrony krajowych producentów przed konkurencją zagraniczną. Protekcjonizm może przyjąć różne postacie. Praktyki protekcjonistyczne polegają na nakładaniu ograniczeń ilościowych (tzw. kwot) na import albo ceł, czyli podatków (war-

tościowych albo procentowych), aby podwyższyć ceny importu w relacji do cen dóbr krajowych”.

Trzy rozporządzenia

W krajach Unii Europejskiej dostęp do zawodu przewoźnika drogowego oraz dostęp do rynku przewozów drogowych regulują trzy akty prawne:

- 1. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego.
- 2. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych.
- 3. Rozporządzenie Parlamen-

tu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych.

Przepisy te regulują zasady dostępu do zawodu i wykonywania przewozów identycznie dla wszystkich 28 krajów UE. Przepisy te regulują również zasady wykonywania przewozów kabotażowych na obszarze krajów unijnych. Niestety niektóre kraje UE, obawiając się konkurencyjności przewoźników z innych krajów, szukają sposobów ograniczania ich aktywności na swoich rynkach. Jednym ze nich jest stosowanie drastycznych kar, niewspółmiernych do ewentualnych wykroczeń. Ostatnim przykładem jest wprowadzenie przez rządy Belgii i Francji bardzo wysokich kar za wykroczenia związane z nieprze-

strzeganiem wymogów socjalnych związanych z wypoczynkiem kierowców.

Nie możemy się zgodzić się z francuską czy belgijską interpretacją Rozporządzenia 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 roku w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego, gdyż przepis ten jest niejednoznaczny i potrzebna jest jego ostateczna i wiążąca interpretacja.

Te restrykcyjne kary postrzegamy jako narzędzie



walki z firmami i kierowcami z krajów peryferyjnych UE, wykonującymi przewozy długodystansowe, gdzie takie sytuacje, mimo pełnej mobilizacji organizatorów przewozów, mogą się zdarzyć. Zdecydowanie uważamy, że Francja i Belgia nie dokonały analizy skutków zastosowanego prawa. Kraje UE nie mają gotowej infrastruktury, brak jest bezpiecznych, strzeżonych parkingów dla pojazdów z hotelami w pobliżu. Francja i Belgia nie analizowały, czy towary łatwo psujące się czy niebezpieczne mogą być pozostawione na zwykłych parkingach bez bieżącej kontroli i monitoringu; nie przewidziały konsekwencji ewentualnych strat finansowych z tytułu zniszczeń, kradzieży, wypadków, czy kwestii odpowiedzialności za nie.

Niejasnym jest dla nas również fakt zastosowania przez Francję i Belgię sankcji dotyczących rozporządzenia nr 561 dopiero osiem lat po jego for-

nikające z niższego wynagrodzenia pracowników w krajach „nowej Unii” w stosunku do krajów „starej Unii”. Te „stare” postrzegają działalność przewoźników z takich krajów jak np. Polska jako „nieprawidłową” konkurencję, która zagraża ich firmom przewozowym.

Ostatnie działania niektórych krajów na forum unijnym zmierzają w kierunku pozbawiania dobrej reputacji, czyli praktycznie cofania licencji przewoźnikom za niektóre wykroczenia, również takie jak opisane wyżej. Pojawił się nawet projekt odpowiedniego aktu prawnego, przygotowanego przez Komisję Europejską. Nie został on jednak przyjęty do dalszego procedowania przez Parlament Europejski. Co nie oznacza, że nie pojawi się jego nowa wersja.

Wobec przedstawionych wyżej problemów powinniśmy sobie zadać pytanie, czy spełnione są warunki,

ku wielu innych krajów pozaunijnych. Kraje te stosują różnego rodzaju sposoby ograniczania aktywności przedsiębiorców transportu drogowego z innych krajów poprzez:

- ograniczanie liczby wymiennych zezwoleń na wykonywanie przewozów,
- wprowadzanie restrykcyjnych przepisów dot. wysokości kar za ewentualne wykroczenia, niewspółmiernych do popełnianych czynów,
- niekorzystną interpretację przepisów międzynarodowych dotyczących zasad realizacji przewozów drogowych.

Kary dla odstraszenia konkurencji

Funkcjonowanie gospodarki światowej ulega radykalnym zmianom. Ponadnarodowe koncerny międzynarodowe posiadają swoje miejsca produkcji w różnych krajach. Bardzo często dla zmniejszenia kosztów działalności centra rozliczeniowe tych koncernów są zlokalizowane w innych krajach niż miejsca produkcji i dystrybucji. Podobnie z miejscami dystrybucji, która jest realizowana za pośrednictwem centrów logistycznych zlokalizowanych często zgodnie z położeniem geograficznym zależnym od rynków zbytu. Dla władz niektórych krajów stanowi to już podstawę do specyficznego określenia kraju pochodzenia towaru, a co za tym idzie - ograniczenia możliwości przewozowych poprzez wymaganie specjalnego zezwolenia przewozowego.

Dla przewoźnika nie ma znaczenia, gdzie został wyprodukowany przewożony przez niego ładunek, nie ma znaczenia, kto i w jakim kraju wystawia dokumenty finansowe (faktura), on otrzymuje zlecenie na przewóz z punktu „A” do punktu „B” i taki przewóz realizuje, wykorzystując odpowiednie dwustronne zezwolenie. Tymczasem służby kontrolne stwierdzają, że przewożony ładunek w przewozie dwustronnym został wyprodukowany w kraju trzecim, innym niż kraj załadunku, lub został zafakturowany w kraju innym niż kraj załadunku i nakładają wysokie kary za brak zezwolenia specjalnego. Uzyskanie zezwoleń specjalnych na takie przewozy - tzw. przewozy z i do

krajów trzecich - jest praktycznie nie do osiągnięcia w ilościach niezbędnych do zaspokojenia potrzeb przewoźników. W ostatnim czasie spotykamy się z tym przy przejazdach do Turcji i Kazachstanu.

Na wniosek Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce zostały złożone dokumenty w odpowiedniej Grupie Roboczej Transportu Drogowego (S.C. 1) Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych w kwestii właściwej, naszym zdaniem, interpretacji Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR), sporządzonej w Genewie dnia 19 maja 1956 r. Niestety działania na forum tej organizacji toczą się w bardzo powolnym tempie i osiągnięcie ostatecznych decyzji często wymaga długiego czasu.

W celu ograniczenia aktywności przewoźników z innych krajów na swoich rynkach przewozowych niektóre kraje wprowadzają bardzo wysokie kary, często zdecydowanie nieadekwatne do popełnianych wykroczeń, które ich zdaniem powinny działać odstrasząco na zagranicznych przedsiębiorców transportowych. Konsekwencje tych działań są faktycznie czasami zastraszające. Poza nakładaniem wysokich kar, często następują również konfiskaty pojazdów wykonujących, zdaniem służb kontrolnych, przewozy niezgodnie z obowiązującymi przepisami.

Ostatnim przykładem było zatrzymanie kilkunastu polskich pojazdów na Białorusi, które zakończyły



się ich konfiskatą oraz w kilku przypadkach naliczeniem bardzo wysokich opłat celnych, równych wartości tych pojazdów. Mimo tego, że umowa transportowa pomiędzy Polska i Białorusią dopuszcza możliwość przewozów, które były podstawą do zatrzymań, powołano się na Kodeks Celny Unii Celnej Białorusi, Rosji i Kazachstanu i na jego podstawie wydano orzeczenia niekorzystne dla polskich przewoźników. Dotarły do nas informacje, że takie same problemy mają przewoźnicy z Litwy i Rumunii.

Czy nie można tego traktować jako swoistej polityki protekcyjnej?

Długo czekaliśmy na możliwość swobodnego prowadzenia działal-

ności gospodarczej w oparciu o zasady gospodarki wolnorynkowej. Polscy przewoźnicy ciężko pracowali na swoją pozycję w Europie, samodzielnie, bez pomocy państwa, bez jego protekcjonizmu doszliśmy do miejsca, w którym obecnie jesteśmy. Przez lata pracowaliśmy na zaufanie naszych klientów i kontrahentów z całego świata, dlatego nie możemy pozwolić, aby teraz uznawać działania administracji krajów, uważających polskich przedsiębiorców za konkurencję, za normalne. Uważamy, że polskie władze powinny podejmować wszystkie możliwe działania, aby nie dopuszczać do takiej dyskryminacyjnej polityki ze strony innych krajów.

Polscy przewoźnicy ciężko pracowali na swoją pozycję w Europie. Przez lata zdobywaliśmy zaufanie naszych klientów i kontrahentów z całego świata, dlatego nie możemy pozwolić, na uznanie protekcyjnego działania administracji innych krajów za normalne.

malnym przyjęciu. Czy oznacza to, że problem przez ostatnie osiem lat nie istniał? Co faktycznie skłoniło rząd francuski i belgijski do przyjęcia tak surowych kar?

Konkurencja jest niedobra dla leniwych

Szereg krajów unijnych „starej Unii” wywołuje także problem przewozów kabotażowych, określonych Rozporządzeniem 1072/09, zmierzając do zaostrzenia kryteriów ich realizacji. Co prawda brak jeszcze propozycji konkretnych rozwiązań, ale można się spodziewać na bazie prowadzonej dyskusji, że mogą się one w niedługim czasie pojawić. Argumentem zasadniczym pozostaje tzw. dumping socjalny, pod którym często rozumiane są niższe koszty wy-

aby mówić o protekcjonizmie gospodarczym, czy to już jest protekcjonizm? Faktem oczywistym jest, że dotyczy to obszaru gospodarczego Unii Europejskiej, gdzie jedną z podstawowych zasad Traktatu o Unii Europejskiej i Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Tytuł I art. 3 ust.3) jest: „Unia ustanawia rynek wewnętrzny. Działa na rzecz trwałego rozwoju Europy, którego podstawą jest zrównoważony wzrost gospodarczy oraz stabilność cen, społeczna gospodarka rynkowa o wysokiej konkurencyjności zmierzająca do pełnego zatrudnienia i postępu społecznego oraz wysoki poziom ochrony i poprawy jakości środowiska. Wspiera postęp naukowo-techniczny.”

Z podobnymi uwarunkowaniami mamy do czynienia w przypad-

reklama

Ruptela

GPS MONITORING I KONTROLA TRANSPORTU W CZASIE RZECZYWISTYM Z NAJLEPSZYM STAŁYM ABONAMENTEM OD PORTUGALII PO KAZACHSTAN!

SKONTAKTUJ SIĘ Z NAMI I ZAPYTAJ O OFERTĘ DOPASOWANĄ DO CIEBIE!



TELEFON: +48 22 206 21 97
EMAIL: INFO@RUPTELA.PL

WWW.RUPTELA.PL



SCZYTYWANIE DANYCH Z CYFROWYCH TACHOGRAFÓW I ZAPIS W FORMACIE .DDD.



SYSTEM ECO-DRIVING, KTÓRY POZWALA NA ZMNIJSZENIE KOSZTÓW EKSPLOATACJI POJAZDÓW, LICZBY WYPADKÓW I ŻUŻYCIA PALIWA NAWET O 20 %.



PODŁĄCZENIE DO KOMPUTERA POKŁADOWEGO BEZ WZGLĘDU NA MARKĘ SAMOCHODU.



KONTROLA PALIWA.

Nu pagadi!



Rosja chroniąc swój rynek drogowego transportu międzynarodowego łamie po raz kolejny międzynarodowe konwencje. Zagranicznych przewoźników mają odstraszyć wysokie grzywny i uznaniowość kar.

Robert Przybylski

Nowa Ustawa Federalna nr 362 „O kontroli państwowej wykonywania międzynarodowych przewozów drogowych i o odpowiedzialności za naruszenie trybu ich wykonywania” oraz zmiany do ustawy federalnej i do kodeksu wykroczeń administracyjnych Federacji Rosyjskiej, w zakresie dotyczącym kontroli przewozów, zostały podpisane 24 listopada 2014 r. przez prezydenta Federacji Rosyjskiej Władimira Putina.

Grzywny dla kierowców

W kodeksie wykroczeń administracyjnych zostaje wprowadzona grzywna w wysokości od 150 tys. do 200 tys.

rubli (blisko 4 tys. dolarów), nakładana na kierowców za nieprawidłowości podczas przewozu przez zagranicznego przewoźnika towarów lub osób pomiędzy punktami znajdującymi się na terytorium Federacji Rosyjskiej. W przypadku przewozu wykonywanego bez zezwolenia, albo z nieprawidłowo wypełnionym zezwoleniem, bez tzw. talonu ewidencyjnego, bez adnotacji funkcjonariusza, grzywna nakładana na kierowcę wynosić będzie od 100 tys. do 150 tys. rubli.

Zagraniczny kierowca musi zapłacić ją do momentu opuszczenia Rosji. Oznacza to, że nie ma on możliwości odwołania się od decyzji administracyjnej: został pozbawiony szansy do obrony.

Także wysokość grzywny nałożonej na kierowcę nie odpowiada zasadom rozsądku, współmierności oraz spr-

wiedliwości. Kodeks naruszeń administracyjnych Federacji Rosyjskiej nie przewiduje tak wielkich kar grzywny nakładanych na osoby fizyczne. Kierowcy nie zarabiają takich pieniędzy, zatem kara w takiej wysokości jest niemożliwa do zapłacenia i traci sens samej kary jako środka wychowawczego i profilaktycznego.

Co to jest „ładunek kraju trzeciego”?

Ustawa wprowadza takie terminy jak: ładunek kraju trzeciego, zezwolenie specjalne, talon ewidencyjny, zawiadomienie. Są to terminy stojące w sprzeczności z prawem międzynarodowym.

Specjaliści od przewozowego prawa międzynarodowego wskazują, że „ładunek kraju trzeciego” jest zbęd-

nym elementem regulacji, ponieważ zgodnie z umową międzynarodową, której Rosja jest stroną (Konwencja CMR), kryterium oceny przewozu międzynarodowego jest miejsce załadunku i rozładunku towaru, a nie jego pochodzenie. Twórcy ustawy nr 362 nie tłumaczą, w jaki sposób dokonujący kontroli drogowej funkcjonariusz może sprawdzić kraj pochodzenia ładunku, skoro nawet służbom celnym często się to nie udaje.

Już słychać w Rosji głosy, że ze strony pracowników Federalnej Służby ds. Nadzoru w Zakresie Transportu będzie miało miejsce wiele nieuzasadnionych decyzji ze względu na brak stosownej wiedzy (takiej jaką posiadają na przykład organy celne) przez wyspecjalizowane służby i wydziały co do określenia kraju pochodzenia ładunku.

Tego terminu nie przewiduje także Polsko-Rosyjska umowa o międzynarodowych przewozach z 30 sierpnia 1996 roku. Umowa w żaden sposób nie odnosi się do kraju pochodzenia ładunku.

Opresyjna ustawa

Ustawa łamie nie tylko prawo międzynarodowe, ale także naczelną zasadę równości wszystkich pod-

Dostęp do dróg

Zgodnie z zapisami ustawy przejazd po drogach środków transportu o dużej masie lub dużych gabarytach wymaga zezwolenia specjalnego.

Oprócz tego od 1 stycznia 2018 r. w przypadku, jeśli nacisk na oś lub grupę osi przekracza dopuszczalne parametry o ponad 2 proc., ale mniej niż o 10 proc., to zezwolenie specjalne będzie wydawane w trybie uproszczo-

Pojęcie „ładunku kraju trzeciego” jest zbędnym elementem regulacji. Twórcy ustawy Nr 362 nie tłumaczą, w jaki sposób dokonujący kontroli drogowej funkcjonariusz może sprawdzić kraj pochodzenia ładunku, skoro nawet służbom celnym często się to nie udaje.

miotów wobec prawa, która zapisana jest m.in. w konstytucji Federacji Rosyjskiej. Kary dotyczą przewoźników zagranicznych i to w nich wy-celowane jest ostrze ustawy oraz dotkliwie kary.

Nowa ustawa wymaga udokumentowania przewozu przed organami kontrolnymi (należy domniemywać, że jest to Inspekcja Transportowa) nie tylko przez list przewozowy CMR, ale także faktury, certyfikaty pochodzenia towaru, certyfikaty weterynaryjne, fitosanitarne, zlecenia przewozu towaru. Dokumenty te według prawa międzynarodowego są zbędne, wymaganie ich narusza w niektórych wypadkach tajemnicę handlową, a przede wszystkim daje kontrolującą możliwość stosowania nadużyć.

W lipcu 2014 ZMPD skierowało do Ministerstwa Infrastruktury pismo domagające się interwencji na szczeblu rządowym. Protest złożyło litewskie Ministerstwo Transportu. Jednak Rosjanie pozostali nieugięci i łamiąc międzynarodową konwencję, prawa zwyczajowe i zdrowy rozsądek przygotowali opresyjną ustawę.

nym. Czas wydania zezwolenia specjalnego ma wynosić nie więcej niż 3 godziny od momentu przedłożenia dokumentu potwierdzającego uiszczenie opłaty.

Ustawa wchodzi w życie po upływie 90 dni od daty oficjalnego opublikowania, czyli od 24 lutego 2015 r. za wyjątkiem uzyskiwania zezwoleń specjalnych w trybie uproszczonym, które będą obowiązywać od 1 stycznia 2018 roku.



Nieustające kłopoty z przewozami do Rosji

Nadal nie wiadomo, jak będzie funkcjonować system TIR w Rosji, która nie respektuje międzynarodowych umów, w ten sposób próbując rozwijać swój rynek.

Ewa Suszyńska

Od lipca 2013 roku stosowanie przepisów Konwencji TIR w Rosji zostało poważnie ograniczone. Federalna Służba Celna (dalej FTS) zastosowała własną interpretację wydarzeń sprzed 10 latu i uznała, że z powodu zaistniałych wtedy naruszeń Konwencji do budżetu Rosji nie wpłynęło ponad 20 miliardów rubli, tj. 650 mln dol. Obwiniony został jakoby źle funkcjonujący system TIR i rosyjskie stowarzyszenie gwarantujące ASMAP, które rzekomo nie wywiązało się ze swoich obowiązków gwaranta tego systemu.

Rosyjskie władze celne nie wzięły pod uwagę bardzo istotnego faktu, a mianowicie uregulowania zadłużenia za lata 1996 – 2002 przez IRU i międzynarodowego ubezpieczyciela. Podpisano wówczas szereg porozumień w tej kwestii, zamykających sprawy sporne. FTS nie uznała także wyroków rosyjskich sądów, które w ponad sześćset sprawach wydały orzeczenia niekorzystne dla cła. FTS w dalszym ciągu twierdzi, że te pieniądze jej się należą.

Ta sytuacja, czyli kwestionowanie wyroków sądów oraz niepotwierdzenie przyjęcia pieniędzy na pokrycie długu celnego przez FTS oznacza, że rosyjskie cło nie honoruje zawartych wcześniej porozumień. Jednak FTS, ignorując fakty, posunął się dalej i uznał, że karnet TIR, jako dokument gwarancyjny, nie spełnia swojej roli. Wprowadzono obowiązek wykupywania rosyjskich tzw. gwarancji, co nie tylko jest niczym nieuzasadnione, ale - co gorsze

- wręcz niebezpieczne dla posiadaczy takich gwarancji. Gwarancje wystawiane przez rosyjskie agencje lub spedycje są właściwie jedynie dokumentami pozwalającymi przewoźnikowi na wjazd na terytorium FR, a wszelka odpowiedzialność za ewentualny dług celny pozostaje na barkach przewoźnika, co może grozić bardzo poważnymi konsekwencjami finansowymi, a nawet bankructwem firmy. Powstała bardzo trudna sytuacja, z której właściwie dziś nie ma wyjścia. Z karnetem nie da się pojechać, a gwarancja nie wiadomo co daje, natomiast trzeba za nią dodatkowo zapłacić (koszt takiej gwarancji jest różny: od kilkudziesięciu do ponad tysiąca euro).

Federalna Służba Celna Rosji podejmując jednostronnie i bez jakichkolwiek konsultacji decyzję o dodatkowej gwarancji dla każdego przewozu realizowanego do Rosji pod osłoną karnetu TIR, zadziałała niezgodnie z obowiązującym prawem międzynarodowym, tj. Konwencją celną dotyczącą międzynarodowego przewozu towarów pod osłoną karnetu TIR. Wywołało to szeroką krytykę wszystkich uczestników systemu TIR, w tym Polski i ZMPD, na arenie międzynarodowej. Jednak wszystkie dotychczas podejmowane międzynarodowe negocjacje z Rosją nie przyniosły oczekiwanych rezultatów i dodatkowo gwarancja dla przewozów TIR w Rosji obowiązuje od września 2013 r. Służba Celna Federacji Rosyjskiej konsekwentnie realizuje politykę ograniczenia zagranicznym przewoźnikom możliwości stosowania systemu TIR na jej obszarze. Jednocześnie rosyjscy przewoźnicy swobodnie korzystają z tej procedury w innych państwach.

Sytuacja uległa dalszemu pogorszeniu 1 lipca 2014 r., kiedy FTS wypowiedziała umowę stowarzyszeniu ASMAP i uznała je tylko tymczasowo, do momentu wyznaczenia nowego gwaranta, który w pełni zaakceptuje warunki stawiane przez administrację celną. Dla znalezienia następcy miał być zorganizowany konkurs. Na 30 listopada 2014 r. wyznaczono termin podpisania porozumienia z nowym stowarzyszeniem. Jednak okazało się, że w rosyjskich realiach nie jest to takie proste. Jak nieoficjalnie wiadomo - brak jest firm spełniających wymagania FTS. Większość ubiegających się nie spełnia podstawowego warunku, tj. nie ma doświadczenia na rynku przewozów międzynarodowych.

Na posiedzeniu Grupy Roboczej WP.30 Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ w Genewie w październiku 2014 r. przedstawiciele Federacji Rosyjskiej oficjalnie potwierdzili na tym międzynarodowym forum, że:

- termin 30 listopada nie zostanie dotrzymany, ale prace trwają,
- warunki konkursu zostaną ogłoszone (ale nie wiadomo kiedy) i zamieszczone na stronie internetowej FTS,
- wszystkie administracje celne krajów stron Konwencji TIR, ONZ i IRU zostaną oficjalnie o tym poinformowane.

Miesiąc później, 6 listopada, na Jesiennej Sesji IRU, wiceminister transportu Rosji Nikołaj Asauł nadal informował o przygotowaniach do przeprowadzenia konkursu na stowarzyszenie - gwaranta systemu TIR w FR. Pomimo upływu miesięcy sprawa nie była sfinalizowana i nadal trwały prace związane z przygotowaniem warunków przetargu. Potwierdził, że do 30 listopada nie

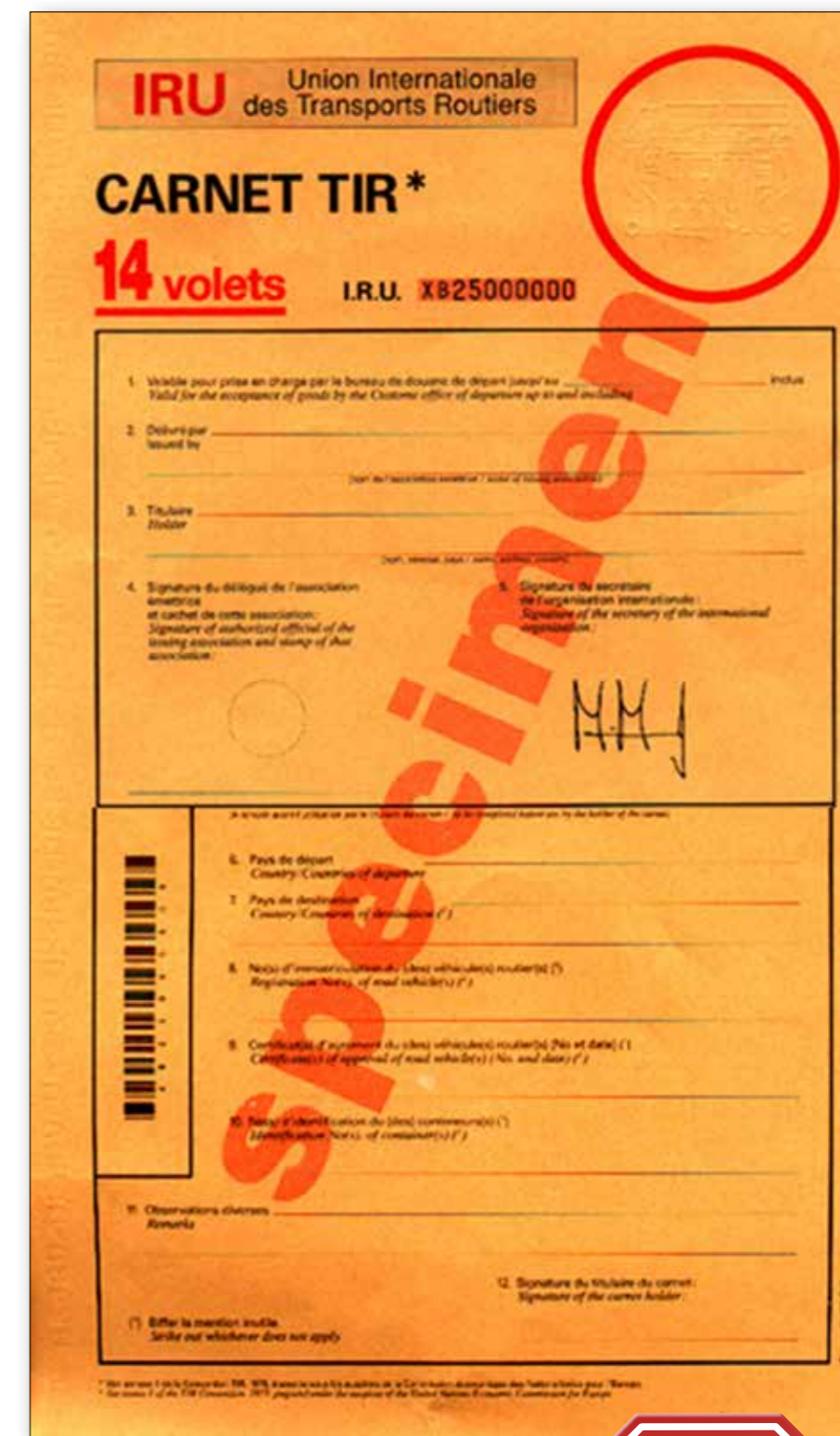
uda się zakończyć tego procesu i umowa FTS z ASMAP Rosja najprawdopodobniej zostanie przedłużona, a do zakończenia procedury przetargowej Konwencja TIR w Rosji będzie funkcjonowała na dotychczasowych zasadach. Z jego wystąpienia wynikało, że stowarzyszeniem gwarantującym będzie w dalszym ciągu ASMAP.

25 listopada 2014 roku FTS krótkim, jednozdaniowym pismem poinformowała ASMAP o przedłużeniu umowy o kolejne dwa miesiące, czyli do końca lutego 2015 roku. Oznacza to w dalszym ciągu ograniczone możliwości korzystania z systemu TIR w skali globalnej.

To olbrzymi problem dla przewoźników, bo przez lata sprawnego funkcjonowania systemu potwierdziła się jego wiarygodność i przydatność: pozwala on na maksymalne uproszczenie formalności, zapewnia przewoźnikom ochronę finansową. Jest to system przejrzysty, z jasnymi, jednoznacznymi przepisami dotyczącymi zasad powstania i egzekwowania długu celnego i wyraźnie określonymi obowiązkami wszystkich stron, co oznacza gwarancję bezpieczeństwa przewozów w skali światowej. W systemie pracuje dobrze zorganizowana sieć stowarzyszeń poręczających. Decyzje FTS Rosji funkcjonowanie systemu znacząco zakłóciły, nie tylko na terytorium tego państwa.

Rząd Ukrainy w tej sytuacji podjął radykalną decyzję - w październiku 2014 roku przestał honorować karnety TIR wydane w Rosji. Uznał bowiem, że w świetle żądania przez nią dodatkowych gwarancji i nieuznawania ASMAP-u, nie ma terenie Federacji Rosyjskiej stowarzyszenia gwarancyjnego, a to zagraża budżetowi Ukrainy. Oburzona Rosja tę decyzję uznała za dyskryminację rosyjskich przewoźników...

Kolejną przeszkodą dla międzynarodowej wymiany handlowej stworzoną przez Rosję jest embargo na szereg produktów, głównie z Unii Europejskiej. To spowodowało drastyczne zmniejszenie liczby przewozów. Towary objęte embargiem zatrzymywane są już na granicy polskiej z Białorusią i zawracane do nadawcy. Dodatkowo zakazany jest również tranzyt tych towarów przez obszar Rosji do Kazachstanu, Mongolii czy innych krajów. Powodem zakazu tranzytu jest, według oficjalnej informacji, brak możliwości kontroli przez rosyjskie służby wywozu towarów objętych embargiem poza obszar celny Rosji. Ostat-



nio wprawdzie pojawiła się informacja o ewentualnym zezwoleniu na tranzyt pod warunkiem podpisania porozumień pomiędzy Białorusią i Kazachstanem, krajami członkowskimi Unii Celnej, ale brakuje jej formalnego potwierdzenia

Dochodzące do nas kolejne informacje z Rosji pozwalają mieć nadzie-

ję na przywrócenie prawidłowego funkcjonowania systemu TIR, jednak w bliżej nieokreślonej przyszłości. ■



Płaca minimalna w Niemczech

Niemcy wprowadzają płacę minimalną także w transporcie, ale do tej pory dla przewoźników nie jest jasne, kogo nowe przepisy będą obowiązywać.



Robert Przybylski

Od 1 stycznia 2015 roku w Niemczech wchodzi w życie ustawa o płacy minimalnej Mindestlohngesetz, w skrócie: MiLoG. Nowe prawo poszerza listę branż objętych regulacją. Od daty

wejścia w życie płaca minimalna przysługuje wszystkim osobom świadczącym pracę w Niemczech i przewiduje taką samą stawkę we wszystkich landach: 8,5 euro za godzinę.

Niemcy nie opublikowali aktów wykonawczych do ustawy, więc nie wiadomo, w jakim zakresie niemieckie prawo będzie doty-

czyło polskich podmiotów wykonujących przewozy w Niemczech. Poniżej wszystko, co wiemy o kontrowersyjnej ustawie.

Niemiecki adwokat Kamil Gwóźdź podkreśla, że pracownik może żądać zapłaty wynagrodzenia najpóźniej do końca następnego miesiąca kalendarzowego (§ 2 ust. 1 MiLoG). Strony mogą jednak także ustalić na piśmie zastosowanie konta czasu pracy (§ 2 ust. 3 MiLoG). Nadgodziny za dany miesiąc mogą wówczas pozostać niewypłacone i przeniesione na następne okresy rozliczeniowe.

Ustawa przewiduje także odpowiedzialność za podwykonawców, przypomina adwokat. W za-

kresie odpowiedzialności za podwykonawców znajduje odpowiednie zastosowanie § 14 ustawy o delegowaniu pracowników (Arbeitnehmerentsendegesetz, w skrócie: AEntG) (§ 13 MiLoG). Zgodnie z § 14 AEntG zamawiający odpowiada za dochowanie stawek płacy minimalnej przez przyjmujących zamówienie i ich podwykonawców. W praktyce oznacza to, że pracownik przyjmującego zamówienie, który nie otrzymał stawki minimalnej od swojego pracodawcy, może domagać się zapłaty od zamawiającego.

Ustawa wprowadza nowe obowiązki meldunkowe dla pracodawców zagranicznych delegujących pracowników do pracy w Niemczech (§ 16 MiLoG). Do zgłoszenia pracowników delegowanych w Urzędzie Celnym (Zollverwaltung) są zobowiązani pracodawcy:

- w branży budowlanej,
- w branży gastronomicznej i hotelarskiej,
- w transporcie osób,
- w transporcie towarów, spedycji i logistyce,
- w branży wędrownych artystów, cyrków i bud jarmarcznych,
- w gospodarce leśnej,
- w branży sprzątnia budynków,

- w branży montażu instalacji na targach,
- w przeróbce mięsa.

Obowiązki meldunkowe przewidziane w MiLoG jedynie uzupełniają już dotychczas istniejące przepisy w tym zakresie. Już z § 18 AEntG wynika, że w każdej branży, w której znajduje zastosowanie ogólnie obowiązujący układ zbiorowy pracy, zagraniczni pracodawcy mają obowiązek zgłoszenia pracowników delegowanych do pracy w Niemczech. Także po wprowadzeniu ustawy pozostaje jednak szereg branż, w których pracodawca zagraniczny nie jest zobowiązany do dokonania zgłoszenia w Urzędzie Celnym.

Jak wskazuje Kamil Gwóźdź, ustawa nie przewiduje obowiązku prowadzenia dokumentacji czasu pracy we wszystkich przypadkach. Do prowadzenia dokumentacji czasu pracy zobowiązani są zgodnie z § 17 ust. 1 MiLoG jedynie pracodawcy:

- pracowników tymczasowych,
- pracowników w niepełnym wymiarze czasu pracy,
- w branży budowlanej,
- w branży gastronomicznej i hotelarskiej,
- w transporcie osób,
- w transporcie towarów, spedycji i logistyce,
- w branży wędrownych artystów, cyrków i bud jarmarcznych,
- w gospodarce leśnej,
- w branży sprzątnia budynków,
- w branży montażu instalacji na targach,
- w przeróbce mięsa.

Obowiązek prowadzenia dokumentacji czasu pracy może ponadto nadal wynikać z innych przepisów lub zapisów ogólnie

obowiązujących układów zbiorowych pracy. Także w branżach, dla których ustawa nie przewiduje obowiązku dokumentacji czasu pracy, pracodawca będzie ze względów praktycznych musiał w jakiś sposób zapisywać faktycznie przez pracownika przepracowane godziny, aby móc obliczyć wysokość jego wynagrodzenia. Nie będzie jednak zmuszony do przechowywania tej dokumentacji przez okres 2 lat, jak wymaga tego § 17 MiLoG.

Adwokat podkreśla, że ustawa w § 20 MiLoG potwierdza wyraźnie, że płaca minimalna przysługuje również pracownikom delegowanym do Niemiec przez pracodawców zagranicznych.

W przypadku mniejszych przewinień ustawa przewiduje kary pieniężne w wysokości do 30 000 euro, w przypadku poważnych naruszeń przepisów nawet do 500 000 euro (§ 21 MiLoG).

Płaca minimalna nie przysługuje osobom zatrudnionym w celu nauki zawodu i praktykantom zatrudnionym przez okres do 3 miesięcy (§ 22 MiLoG).

Ogólnie obowiązujące układy zbiorowe mogą w okresie do 31 grudnia 2017 roku przewidywać niższe stawki niż 8,50 euro brutto (§ 24 ust. 1 MiLoG). Doręczycielom gazet przysługuje ta stawka dopiero od 2018 r. (§ 24 ust. 2 MiLoG). Ustawa nie przewiduje żadnych innych wyjątków. Płaca minimalna przysługuje więc przykładowo także pracownikom sezonowym w gospodarce rolnej, opiekunkom osób starszych i pracownikom innych popularnych wśród Polaków zawodów. ■

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

ZMIANA, ZMIANA, ZMIANA...



Koleżanki i koledzy,
zaczniemy pieśnią.

Wojciech Sienicki



Wojciech Sienicki

„Śmiało podnieśmy mandat
nasz w górę...”



Antoni Czarkowski

„Już dość narzekań i gderań -
i tylko chciej i tylko spójrz, jak rośnie
w krąg - wspólne dzieło naszych rąk”



Waldemar Jaszczur, Andrzej Szablowski

„W zgodnej pracy,
w zgodnym trudzie, już od
szkolnych młodych lat...”

„Wyrastamy na tych
ludzi, którzy lepszym
czynią świat”





10 tys. Renault T

W rok od premiery Renault wyprodukował już 10 tys. ciężarówek nowej generacji T. Jubileuszowy ciągnik, wyposażony w wysoką kabinę i 480-konny silnik, trafił do podlaskiej firmy Tans-Man, należącej do Krzysztofa i Grzegorza Mancewiczów. Firma specjalizuje się w transporcie chłodniczym całopojazdowym i drobnicowym w Polsce i krajach Europy Zachodniej oraz krajach nadbałtyckich. Przedsiębiorstwo ma 45 jednostek silnikowych, wszystkie poza jedną to Renault. Z francu-

ską marką przewoźnik jest związany od lat 90. Odpowiedzialny za sprzedaż ciężarowych Renault w tej części Europy Olivier de Saint-Meleuc twierdzi, że wschodnioeuropejscy przewoźnicy zanotują w najbliższych latach spory wzrost obrotów. W związku z tym spodziewa się, że w nadchodzącej dekadzie sprzedaż ciężarówek w Europie Środkowej i Wschodniej wzrośnie co najmniej o 20 proc.

Dyplomy honorowe IRU dla kierowców

Na Jesiennej Sesji IRU przyznało 1 019 dyplomów honorowych IRU dla najlepszych kierowców zawodowych z 23 krajów. Wśród wyróżnionych dyplomami i odznakami honorowymi znalazło się 43 kierowców z Polski. Od 1969 roku Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego (IRU) przyznaje dyplomy honorowe i odznaki dla najlepszych kierowców transportu pasażerskiego lub towarowego z firm, które należą do zrzeszeń krajowych - członków IRU. Dyplom może również

otrzymać właściciel firmy transportowej, który kieruje pojazdami należącymi do tej firmy. Wyróżnienie „Dyplom Honorowy IRU” może otrzymać każdy kierowca, który:
- wykonuje regularnie i nieprzerwanie swój zawód przez co najmniej 20 lat,
- pracuje w tym samym przedsiębiorstwie transportowym przez co najmniej 5 lat,
- wykonał jako kierowca zawodowy minimum 1 000 000 km w ruchu kra-

jowym lub międzynarodowym,
- z własnej winy nie spowodował poważnego wypadku (powodującego uszkodzenia ciała) w ruchu drogowym w ostatnich dwudziestu latach,
- nie popełnił, w ciągu ostatnich 5 lat, poważnego wykroczenia przeciwko przepisom drogowym, celnym lub administracyjnym. Zachęcamy do zgłaszania kierowców w następnej edycji, która rozpocznie się w maju 2015 roku.



Adampol poszerza działalność

Znany przewoźnik samochodów Adampol SA w tym roku powołał Departament Cargo, który zajmuje się organizacją przeładunków, przewozów oraz spedycją general cargo. Specjalizuje się on w transporcie całopojazdowym (od firanek po chłodnie) na terenie całej Europy, jak i WNP. W Centrum Logistycznym w Małaszewiczach (teren Wolnego Obszaru Celnego) spółka wykonuje m.in. bezterminowe składowanie towarów pochodzenia unijnego oraz nieunij-

nego w zadaszonym magazynie (blisko 14 tys. m²), usługi przeładunku towarów z kontenera do ciężarówki, cross-docking, przeładunki pod dozorem celnym. Adampol oferuje także transport multimodalny oraz usługi dodatkowe, łącznie z odprawami celnymi. Terminal z placem kontenerowym umożliwia przeładunek 40 tys. TEU (kontenerów 20-stopowych) rocznie i składowania 1 600 TEU.

Zima na drogach krajowych

Przejezdność zimą na 17 tys. km dróg krajowych będzie utrzymywała 2,5 tys. pojazdów, zarządzanych przez 104 Rejony i 285 Obwodów Drogowych. W 250 magazynach drogowcy zgromadzili ponad 300 tys. ton soli. Z 4,4 tys. km dróg w pierwszym standardzie utrzyma-

nia luźny śnieg będzie usunięty do czterech godzin, a gołoledź do trzech. Standard II, którym objęte jest 10,9 tys. km dróg dopuszcza zaleganie śniegu przez 6 godzin, podobnie jak na drogach standardu III (obowiązuje na 2,6 tys. km). W najniższym standardzie

śliskość usuwana jest jedynie ze skrzyżowań, przejazdów kolejowych, odcinków o pochyleniu ponad 4 proc. i przystanków autobusowych. Koszt sezonu zimowego Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad szacuje na 0,5 mld zł.

60 tys. MAN-ów z Niepołomic

Z linii montażowej fabryki MAN Trucks w podkrakowskich Niepołomicach 6 listopada 2014 zjechała ciężarówka z numerem 60 000. Jubileuszowy egzemplarz to ciągnik siodłowy TGX 18.480 4x2 BLS EfficientLine, z partii 20 pojazdów zamówionych w tym roku przez klienta z Francji.

Otwarta 7 lat temu, w październiku 2007 roku, fabryka w Niepołomicach jest jednym z najmłodszych zakładów produkcyjnych koncernu MAN Trucks & Bus AG. Powstające tu pojazdy klasy ciężkiej TGX i TGS trafiają na rynki całej Europy, a serie TGX WW i TGS WW również poza jej granice.

Zakład ma wydajność 15 tys. ciężarówek na jedną zmianę. W ostatnich dwunastu miesiącach wyjechało z niej 10 tys. samochodów. MAN zainwestował w niepołomicką fabrykę 90 mln euro. MAN ma także zakład w Starachowicach, dokąd przeniósł w tym roku produkcję autobusów z Tarnowa Podgórnego.

Akademia Samorządowa na mecie

Zakończyła się zorganizowana przez Zrzeszenie Akademia Samorządowa, przygotowana dla przedsiębiorców transportowych, zainteresowanych pracami w samorządach.



Sławomir Jeneralski

Akademia Samorządowa ZMPD zakończyła cykl szkoleń poprzedzających tegoroczne wybory. Ostatnia, czwarta sesja poświęcona była komunikacji społecznej, a w szczególności kontaktom z mediami oraz występom w telewizji i radiu. Uczestnicy brali udział w wywiadach przed kamerą, a następnie analizowali swoje nagrania poszukując plusów i

minusów. Poznawali też zasady udzielania informacji mediom. Celem zajęć było poszukiwanie dodatknych cech, które należy eksponować chcąc budować pozytywny wizerunek radnego.

W trakcie czterech sesji Akademii Samorządowej ZMPD mowa była o ustawach regulujących działanie samorządów o finansach gmin oraz o ordynacji wyborczej.

Uczestnicy Akademii poznali nie tylko prawo, regulujące funkcjonowanie samorządów, ale także praktyczną stronę pracy radnych oraz samorządu,

odwiedzając kilka gmin i uczestnicząc w ich pracach.

Akademia to element działań Zrzeszenia mających na celu zwiększenie wpływu przedsiębiorców na funkcjonowanie polskich samorządów. Dla przewoźników drogowych szczególnie ważnym zagadnieniem jest wysokość stawek podatku od środków transportu.

ZMPD prowadzi monitoring wszystkich gmin w kraju promując te, w których stawki podatku od środków transportu są najniższe.

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

Samorząd, który pomaga przedsiębiorcom

Samorzady coraz częściej dostrzegają wartość współpracy z przedsiębiorcami. Nie zawsze podnoszenie podatków zwiększa wpływy do budżetu.

Ryszard Galczyński

Na mapie naszego kraju pojawiło się nowe miejsce, gdzie będą obowiązywać najniższe stawki podatku od środków transportu. Przedsiębiorcy z Ostrołęki przekonali swoje władze samorządowe, że właśnie taka decyzja odnośnie tego podatku będzie najskuteczniejszą formą wsparcia dla lokalnych firm. Osobą, która zapoznawała prezydenta miasta i Radę Miasta z aktualnymi problemami branży transportowej był Jerzy Szepietowski, wiceprzewodniczący Ostrołęckiego Forum Gospodarczego, przewodniczący Regionu Mazowieckiego II ZMPD.

Jerzy Szepietowski: Pod koniec października spotkaliśmy się jako przedsiębiorcy z prezydentem miasta Ostrołęki Januszem Kotowskim. Oprócz mnie środowisko przewoźników reprezentował Andrzej Szabłowski, wiceprezes Zrzeszenia Przewoźników Drogowych w Ostrołęce. Na tym spotkaniu przedstawiłem bardzo trudną sytuację wielu firm transportowych, która wynika z załamania wschodniego rynku przewozowego na skutek rosyjskie-



Jerzy Szepietowski

go embarga na produkty spożywcze. Można byłoby te firmy wspomóc, obniżając stawki podatków od środków transportu. Prezydent przychylnie odniósł się do tego pomysłu i zaproponował, żebym poruszone przeze mnie problemy przedstawił na najbliższej sesji Rady Miejskiej. Tak też się stało, pierwszym punktem wpisanym do agendy obrad był ten dotyczący podatków od środków transportu. W swoim wystąpieniu, tak jak poprzednio u prezydenta miasta, zwróciłem uwagę na dramatyczną sytuację ekonomiczną, w jakiej znalazło się wiele rodzimych firm przewozowych, absolutnie przez nich nie zawinioną. Po tej wypowiedzi radni podjęli decyzję, żeby do końca roku nie naliczać odsetek od niezapłaconego podatku od środków transportu (dotyczy to oczywiście drugiej raty). Rada miasta zaapelowała również do Janusza Kotowskiego o życzliwe traktowanie próśb przedsiębiorców o umorzenie – w całości lub części, czy rozłożenie na raty kwoty zaległych podatków oraz rozpatrywanie każdej takiej sprawy indywidualnie. Podsumowując dyskusję radni zdecydowali, że w roku budżetowym 2015 będą

obowiązywały najniższe, wynikające z rozporządzenia ministra finansów, stawki podatków od środków transportu.

Pragnę zaznaczyć, że u nas w Ostrołęce prezydent i radni są bardzo przychylni dla przewoźników i w ogóle przedsiębiorców, jeżeli chodzi o podatki. Zresztą wszystkie kwestie dotyczące ich wysokości uświadomiliśmy prezydentowi kilka lat temu. Niskie podatki generują wyższe wpływy do budżetu miasta, ponieważ dotrzymywane są terminy ich płacenia. Nie ma tylu umorzeń, bo każdy przedsiębiorca rozumie, że takie minimum należy zapłacić. W związku z tym był taki okres, że mieliśmy najniższe możliwe stawki podatku od środków transportu. Przez ostatnie dwa lata były one wyższe, ale tylko dlatego, że minister finansów obniżył dolną granicę tego podatku.

I w tym miejscu należy uzmysłowić sobie podstawową prawdę: radni muszą przede wszystkim dbać o budżet miasta - a nie przedsiębiorców. Jeżeli nasze środowisko samo nie upomni się o zmiany stawek podatkowych, to radni uważają, że są one właściwe i akceptowane.

Dlatego, jeżeli chcemy coś uzyskać, powinniśmy uświadomić decydentom potrzebę takich zmian. Z mojego doświadczenia wynika, że nie mogą to być rozmowy agresywne i roszczeniowe - bo takie nie przynoszą żadnych efektów. Powinno to być raczej spokojne wyłożenie swoich racji z uszanowaniem argumentów strony przeciwnej. W efekcie takiego właśnie przedstawienia sprawy prezydent naszego miasta zapowiedział, że obniży podatki do najniższej możliwej stawki. ■



ANDROID APP ON
Google play



Jakość potwierdzona przez TÜV.
Po raz trzeci z rzędu MAN najlepszy
w raporcie TÜV. MAN kann.

Wyniki Raportu TÜV: www.vdtuev.de lub www.verkehrsrundschau.de/tuev-report

MAN kann





Drugi pakiet antykryzysowy

Robert Przybylski

W trzy miesiące i 5 dni po pierwszym spotkaniu w Sary w Lubiejewie, na którym środowisko przewoźników międzynarodowych sformułowało postulaty, w których domagało się rządowej interwencji w obliczu rosyjskiego embarga bijącego w przewoźników, nastąpiło drugie spotkanie z przedstawicielami administracji rządowej. W obecności ponad dwustu przedsiębiorców zaprezentowali oni postępowanie w rozwiązywaniu postulatów branży.

Informacji udzielił sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Zbigniew Rynasiewicz, odnosząc się do postulatów przewoźników:

1. Uznanie sytuacji na rynku przewozów międzynarodowych jako kryzysowej. W tej sprawie wniosek wicepremier Elżbiety Bieńkowskiej trafił do Siima Kallasa, ale Komisja Europejska w poprzednim składzie nie podjęła decyzji. Po wyłonieniu nowego składu Komisji Europejskiej prowadzimy rozmowy i wystąpiliśmy z wnioskiem do nowej pani komisarz ds. transportu.

2. Wstrzymanie tranzytu przez Polskę towarów nie objętych embargiem – to bardzo trudny temat, analizowaliśmy każdą możliwość odniesienia się do dwustronnej umowy i uważamy, że każde jednostronne działanie nie odniesie skutku. Zaprosiliśmy stronę rosyjską na rozmowy do Polski w dniach 11-12 grudnia.

3. Zatrzymanie kabotażu w Polsce wykonywane

go przez pozaunijnych przewoźników. Do tego punktu odniósł się przedstawiciel Głównego Inspektora Transportu Drogowego, zastępca dyrektora Biura Nadzoru Inspekcyjnego Hubert Jednorowski. WITD prowadzi wzmożone kontrole przewoźników pozaunijnych. Funkcjonariusze ujawnili takie przypadki w woj. lubelskim i śląskim.

4. W sprawie zwrotu akcyzy za ON kupiony przez przewoźników, minister Rynasiewicz wskazał, że np. we Francji tysiąc litrów obciążone jest akcyzą 1 050 euro, a minimalna stawka to 302 euro, która obowiązuje w Polsce. Francja zwraca podatek do wysokości minimalnego. Podobnie jest w Hiszpanii. MF stoi na stanowisku, że w Polsce jest stosowana minimalna stawka, a zwroty w innych pań-

stwach następują do poziomu minimalnego.

Zawieszenie pobierania ZUS wyjaśnił Łukasz Twardowski, zastępca dyr. Departamentu Transportu Drogowego z Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Wyjaśnił, że Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej przygotowuje propozycję ustawy, która dopuszczałaby wypłacanie dodatków do szkolenia pracowników, a Fundusz Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych także wypłacałby zasiłki przy „przebiegu ekonomicznym”. Marszałek województwa decydowałby o przyznaniu zasiłków i rekompensat z powodu czasowego ograniczenia pracy oraz opłacanie składek. Pomoc byłaby wypłacana, gdy sytuacja pogorszy się z powodu embarga, a spadek obrotów wyniósłby ponad

Po wprowadzeniu rosyjskiego embarga środowisko przewoźników wystąpiło do rządu z ośmioma postulatami. 27 listopada przedstawiciele administracji zdali relację z postępu prac nad tymi postulatami, określanymi jako drugi pakiet antykryzysowy.

15 proc. Ta ustawa, nazwana „kryzysową”, trafi do Rady Ministrów. Budżet przygotował na nią 500 mln zł.

5. Co do winiet – chcemy z Rosjanami prowadzić rozmowy, nie jesteśmy zwolennikami dyskryminacji. Zobaczymy, jak będą przebiegać z nimi rozmowy – stwierdził minister Rynasiewicz.

6. Zintegrowany system kontroli zezwoleń został uruchomiony, poinformował zastępca dyrektora Biura Nadzoru Inspekcyjnego GITD. Inspektorzy mogą sprawdzić on-line, czy zezwolenie jest po raz pierwszy wykorzystywane. - Tym systemem nie są zainteresowane inne służby kontrolne. Ponad milion kontroli granicznych wykonują służby celne. To pierwsza weryfikacja zezwoleń. Drugi poziom kontroli ma miejsce w Bds.TM. Nie stwierdzi-

liśmy ani jednego przypadku dublowania. Problemem nie jest liczba zezwoleń, których jest 295 tys., a do końca października zostało wykorzystanych tylko 145 tys. Ten niski poziom jest wynikiem wprowadzenia embarga – przypuszcza inspektor Jednorowski.

7. Rekompensaty i pomoc w przypadku leasingu: Związek Polskiego Leasingu uważa, że branża dalej rozwija się, więc nie ma powodu, aby dotychczasowe umowy traktować w szczególny sposób. ZPL podaje, że 4 proc. umów jest zagrożonych.

8. Wsparcie wycofywania pojazdów z użycia. – Rozmawiałem w tej sprawie z NFOŚ i chcemy wesprzeć wycofanie starych, nieekologicznych pojazdów. Narodowy Fundusz przygotowuje mechanizm wsparcia – wyjaśnił minister Rynasiewicz. ■



Cztery trudne lata za nami

Pomimo burzliwych wydarzeń w Polsce i na świecie, podczas ostatnich czterech lat ZMPD wzmocniło swoją pozycję i poszerzyło usługową działalność na rzecz przewoźników i całego środowiska.

Ryszard Gałczyński

Podsumowując się opisu ostatnich czterech lat działalności ZMPD nie można pominąć okoliczności, w jakich przyszło Zrzeszeniu funkcjonować. Okres 2008 - 2009 był jednym z najgorszych w historii polskiego transportu drogowego. Światowy kryzys gospodarczy pozostawił wiele polskich firm na krawędzi upadku. Koniec recesji i ustabilizowanie rynku nie oznaczały bynajmniej dla polskich przewoźników nadzwyczajnej koniunktury, pozwalającej na szybkie odrodzenie. W latach 2010 - 2014 trzeba było rozwiązywać nowe problemy wywołane lawinowym wzrostem cen oleju napędowego; zmianą systemu opłat za drogi, z wieloma negatywnymi konsekwencjami, np. wielokrotnym naliczaniem przez system elektroniczny kary za to samo wykroczenie; z dużym opóźnieniem i nerwowo wprowadzaniem do polskiego prawa przepisami Unii Europejskiej (tzw. Pakiet Drogowy), określającymi zasady dostępu do zawodu przewoźnika. Daleka od normalności była również, i nadal jest, sytuacja na rosyjskim rynku przewozowym.

System TIR z kłopotami

Podstawowym zadaniem, dla realizacji którego powstało ZMPD w 1957 r., jest obsługa i nadzór nad systemem TIR. Audyt przeprowadzony przez IRU w 2010 r. wykazał, że procedura TIR jest przez ZMPD „realizowana bardzo dobrze, profesjonalnie i może być wzorcem, według które-

go powinny postępować wszystkie stowarzyszenia w krajach stronach Konwencji TIR”. Do roku 2013 ZMPD wydawało rocznie średnio 290 tysięcy karnetów TIR – najwięcej spośród krajów Unii Europejskiej. W wyniku kryzysu TIR w Rosji odnotowano spadek liczby wydanych karnetów o około 10 proc. w porównaniu do roku poprzedniego – najmniejszy spadek wśród krajów aktywnie wykonujących przewozy na rynek rosyjski. W listopadzie 2013 r. IRU podjęła decyzję o zwrocie przewoźnikom kosztów wydania karnetu TIR w przypadku jego odrzucenia przez władze celne Rosji. Zarząd ZMPD niezwłocznie podjął decyzję o zwracaniu przewoźnikom w takich przypadkach również pobieranej przez Zrzeszenie opłaty manipulacyjnej. Na koniec września 2014 r. polscy przedsiębiorcy złożyli wnioski o zwrot kosztów za 1 472 szt. karnetów TIR, na kwotę ponad 214 tys. zł.

Dzięki aktywnej promocji i szkoleniom organizowanym przez Zrzeszenie, ponad 900 polskich firm korzysta również z aplikacji TIR-EPD służącej do wysyłania elektronicznych zgłoszeń, pre-deklaracji do urzędów celnych na terenie UE, a także Unii Celnej Białoruś - Rosja - Kazachstan.

Szkolenia jako misja

W 2012 roku Zarząd ZMPD zdecydował o zmianie charakteru działalności Centralnego Ośrodka Szkoleń. Kryterium finansowego zysku przestało być dla COS priorytetem. Obok szkoleń płatnych z zakresu Konwencji TIR, CMR czy ADR, położono nacisk na realizację przez COS misji polegającej na propagowaniu i upowszechnianiu wśród

członków Zrzeszenia wiedzy niezbędnej do prowadzenia działalności transportowej.

We współpracy z przewodniczącymi regionów i stowarzyszeniami regionalnymi Zrzeszenie organizuje na terenie całego kraju bezpłatne szkolenia, seminaria i konferencje, odpowiadając na zapotrzebowanie członków ZMPD. Dotychczas dominowały zagadnienia dotyczące: czasu pracy kierowców, zmian w podatku VAT, konwencji TIR i kompetencji zawodowych przewoźnika, zmian w przepisach prawa o transporcie drogowym, podatków w transporcie, procedur celnych. W ciągu ostatnich trzech lat wzięło w nich udział ponad 8 500 osób. W ramach COS jest również realizowany projekt Akademii Samorządowej ZMPD, przygotowujący zainteresowanych przewoźników do aktywności w samorządach terytorialnych.

Wzrosła działalność usługowa

Ostatnie cztery lata były dla Sekcji Serwisowej ZMPD okresem znaczącego rozwoju, zarówno pod względem zakresu świadczonych usług, jak i wysokości realizowanych przychodów. Największym projektem realizowanym przez Sekcję Serwisową od 2011 roku jest zarządzanie siecią punktów obsługi klienta w systemie elektronicznego poboru myta viaTOLL. Zgodnie z umową podpisaną z firmą Kapsch Telematic Services Sp. z o.o., ZMPD utworzyło i od 1 maja 2011 roku zarządza siecią ok. 200 punktów obsługi klienta w systemie elektronicznego poboru myta dla samochodów ciężarowych w Polsce. Od początku realizacji tego projektu ZMPD osiągnęło z jego tytu-



łu przychody w wysokości ponad 70 milionów zł.

Sekcja Serwisowa świadczy przewoźnikom usługi pośrednictwa zwrotu podatku VAT z zagranicy, połączone z usługą prefinansowania. W okresie ostatnich czterech lat klienci ZMPD odzyskali z zagranicy VAT w kwocie przekraczającej 5,8 mln euro – czterokrotnie więcej niż w roku 2010. Wzrostowi obrotów towarzyszy wzrastająca liczba klientów Zrzeszenia korzystających z tej usługi – obejmuje ponad 200 firm.

Wspólnie z Towarzystwem Ubezpieczeniowym Uniqua i brokerem ubezpieczeniowym RiskPartner stworzono tanią i łatwo dostępną gwarancję ubezpieczeniową, która jest akceptowana przez system viaTOLL. Umożliwia ona przewoźnikom wejście do systemu płatności odroczonej.

W latach 2011-2013 następował sukcesywny wzrost zainteresowania przewoźników świadczonymi przez ZMPD usługami pośrednictwa wizowego. Do 2014 r. za pośrednictwem ZMPD przewoźnicy uzyskali około 59 500 wiz rosyjskich i białoruskich, Zrzeszenie wydało również ponad 33 000 zaświadczeń poparcia wizowego do Rosji, Białorusi, Kazachstanu, Uzbekistanu i Turcji. Łącznie za pośrednictwem lub przy wsparciu ZMPD zostało wydanych prawie 92 500 wiz dla kierowców. W 2014 roku w związku z kryzysem systemu TIR w Rosji, ale przede wszystkim rosyjskim embargiem na produkty rolno-spożywcze, nastąpił 15-procentowy spadek zapotrzebowania na wizy rosyjskie i białoruskie wydawane za pośrednictwem ZMPD.

W efekcie tych wszystkich działań podjętych przez Sekcję Serwisową przychody ZMPD z tytułu działalno-

ści gospodarczej wzrosły dziewięciokrotnie w porównaniu z rokiem 2010 i w 2013 przekroczyły 21 mln zł.

Konsolidacja środowiska

Bardzo ważnym aspektem działalności ZMPD na rzecz przewoźników - członków Zrzeszenia jest praca na rzecz konsolidacji środowiska przewoźników. Tylko środowisko zintegrowane i świadome własnych celów może skutecznie bronić swoich praw. Właśnie po to, z inicjatywy Zrzeszenia zostało powołane 31 marca 2009 r. Forum Transportu Drogowego. W intencji prezesa ZMPD Jana Buczka Forum ma być miejscem dyskusji o najważniejszych sprawach dla transportu drogowego oraz formułowania wspólnego stanowiska w kluczowych kwestiach. Jego sygnatariuszami są przedstawiciele blisko czterdziestu organizacji branżowych z całego kraju. FTD stało się najważniejszym polem dialogu przewoźników z rządem i parlamentem. Niemal na każdym posiedzeniu Forum obecni są wysocy przedstawiciele Sejmu i administracji państwowej.

ZMPD wspiera liczną grupę stowarzyszeń regionalnych będących członkami Zrzeszenia, udzielając im pomocy finansowej i merytorycznej przy organizowanych przez nie spotkaniach integracyjnych, czy realizacji bezpłatnych szkoleń i seminariów. W latach 2011-2014 przeznaczyło na ten cel ponad 500 tys. zł. Pomagało również w tworzeniu nowych organizacji skupiających przewoźników, jak: Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych Mazowsza w Sochaczewie, Podkarpackie Stowarzyszenie Przewoźników i Spedytorów Drogowych oraz Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników i Transportowców „Radom”.

Aktywność ZMPD nie ogranicza się wyłącznie do naszego kraju. Dwóch przedstawicieli Zrzeszenia - co w historii IRU jest wydarzeniem bez precedensu - zasiada obecnie w prezydium tej organizacji. Janusz Łacny jest prezydentem IRU zaś Jan Buczek członkiem Prezydium IRU.

Nagrody dla ZMPD

Działalność ZMPD została doceniona, zarówno w kraju, jak i na arenie międzynarodowej, poprzez liczne nagrody i wyróżnienia, są to między innymi:

- Statuetka „Przyjazni Środowisku” –

nagroda XIII Narodowego Konkursu Ekologicznego dla branży transportu drogowego za inwestycje w ekologiczne pojazdy Euro 5 - tiry przyjazne środowisku.

- Nagroda „Excellence in Road Safety” – międzynarodowa nagroda przyznana przez Komisję Europejską dla najlepszego stowarzyszenia, którego działalność przyczynia się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- Konfederatka – przyznana ZMPD w 2012 r. przez Pracodawców RP, za usługi dla rozwoju dialogu społecznego w Polsce oraz krzewienie idei przedsiębiorczości i zasad wolnego rynku.
- Medal „Pro Masovia” – przyznany w 2012 roku przez Marszałka Województwa Mazowieckiego.
- Statuetka „Orla Białego” – przyznana w 2012 r. za dbałość o interesy polskich przewoźników drogowych.
- Złoty Rydwan – międzynarodowe wyróżnienie przyznane w 2013 roku zarówno ZMPD, jak i prezesowi Janowi Buczce przez Fundację Społecznych Programów Wdrożeniowych, wspieraną m.in. przez Rosyjski Parlament (Dumę), za wkład w rozwój międzynarodowego biznesu i transportu drogowego.

Lider środowiska

W ostatnich czterech latach pozycja ZMPD bardzo się wzmocniła. Majątek Zrzeszenia zwiększył się o ponad 30,8 mln zł (wzrost o 59 proc. w stosunku do roku 2010). W 2013 r. została przekroczona liczba 5 tys. członków. Daje to organizacji pozycję lidera nie tylko wśród polskich organizacji skupiających przewoźników, ale również wśród europejskich. Wiąże się to również z ugruntowaniem pozycji ZMPD jako wiodącego eksperta branży transportowej. W opinii Jana Buczka, prezesa ZMPD, już dawno o przystąpieniu do Zrzeszenia przestała decydować możliwość dostępu do karnetów TIR. Znaczna część członków ZMPD obsługuje kierunki, na których się ich nie używa. Oczekują natomiast wiedzy i informacji, które będą im pomagać w efektywnym prowadzeniu swojej firmy. Takie kryteria ZMPD już spełnia. Paleta usług, jaką swoim członkom proponuje, jest niewątpliwym sukcesem i pokazuje jak dobrze ZMPD przez ostatnie lata było zarządzane. ■

Ze słów krytyki czerpiemy inspirację do doskonalenia



**z Wiesławem
Starostką, dyrektorem
generalnym ZMPD,
rozmawia Ryszard
Gałczyński**

■ **Jak zmieniło się biuro ZMPD w czasie dobiegającej końca kadencji władz ZMPD?**

Okres ostatnich czterech lat to bardzo wiele zmian w biurze ZMPD. Są one efektem realizacji w tym okresie dwóch niezwykle istotnych dla organizacji celów, tj. zwiększenia zakresu i jakości usług realizowanych na rzecz członków ZMPD, jak również poszukiwania i rozwijania nowych źródeł finansowania działalności stowarzyszenia.

Każda organizacja, która chce się rozwijać, musi przede wszystkim zabezpieczyć środki na jego finansowanie. W tym zakresie udało nam się nie tylko zwiększyć zakres świadczonych przewoźnikom już wcześniej usług, takich jak pośrednictwo w zwrocie podatku VAT z zagranicy, pośrednictwo w uzyskiwaniu wiz dla kierowców czy współpraca z ubezpieczycielami, ale także zostać podwykonawcą w projek-

cie viaTOLL, jako podmiot zarządzający siecią większości punktów obsługi klienta, również tych zlokalizowanych na stacjach benzynowych. Realizacja tych zadań spowodowała konieczność znacznego, ponad czterdziestoprocentowego zwiększenia zatrudnienia w biurze ZMPD w Warszawie i w dziewięciu oddziałach utworzonych na terenie kraju do obsługi projektu viaTOLL.

W tym samym czasie zmienił się profil działalności Centralnego Ośrodka Szkoleń. Jego głównym celem stało się realizowanie bezpłatnych szkoleń dla członków ZMPD na terenie całego kraju, dostosowanych do aktualnych potrzeb poszczególnych grup przedsiębiorców. Ośrodek, ze scentralizowanego, realizującego większość szkoleń jako odpłatnych i zlokalizowanych w Warszawie, przekształcił się w mobilną akademię transportową, szybko reagującą na potrzeby naszych firm członkowskich w terenie.

Wzmocniliśmy o kilku doświadczonych specjalistów zespół Departamentu Transportu, do którego zadań należy aktywność w sferze legislacyjnej, mającej wpływ na działalność firm transportowych, ale także zbieranie i przekazywanie przedsiębiorcom aktualnych informacji dotyczących warunków wykonywania transportu w kraju i zagranicą. W tej sferze naszej działalności chcemy być jak najbardziej skutecznymi, a do tego potrzebny jest silny zespół.

Biuro ZMPD stara się również udzielać swoim członkom bezpośredniej pomocy w przypadku problemów, jakich doświadczają podczas wykonywania przewozów za granicą. W tym celu bardzo pomocna okazuje się obecność naszych przedstawicieli za granicą. Obok funkcjonującego już od 2008 roku przedstawicielstwa ZMPD w Moskwie, trzy lata temu działalność rozpoczął przedstawi-

ciel w Smoleńsku, a w połowie 2014 roku otwarte zostało przedstawicielstwo w Brześciu na Białorusi. Aktualnie trwają przygotowania do otwarcia przedstawicielstwa ZMPD w Niemczech.

■ **Czy wszystkie nowe projekty realizowane w tym okresie przez biuro zaowocowały sukcesem?**

W tym czasie realizowaliśmy również projekty, które nie do końca spotkały się z zainteresowaniem członków ZMPD. Najlepszym przykładem były bezpłatne konsultacje prawne w zakresie kontroli przeprowadzanych przez poszczególne służby kontrolne i w sprawie ewentualnych odwołań od nałożonych decyzji i kar. Ze względu na małe zainteresowanie korzystaniem z tej pomocy przez przedsiębiorców zaniechaliśmy dalszego prowadzenia tej działalności. Ale szukamy innych form pomocy, które byłyby w sferze zainteresowań naszych przedsiębiorców.

■ **Jak działalność biura ZMPD oceniają członkowie?**

Moim zdaniem ogólna ocena działalności biura ZMPD w ostatnim okresie jest pozytywna. Świadczy o tym może liczba członków naszej organizacji, która na przełomie ostatnich czterech lat wzrosła o ponad 600 podmiotów, tj. ok. 15 proc. Należy również zauważyć, że prawie połowa z członków ZMPD nie korzysta z karnetów TIR, co oznacza, że dostrzega korzyści z innych sfer działalności organizacji. Oczywiście zdarzają się słowa krytyki oraz sugestie i uwagi do działalności biura, ale nic w tym złego, gdyż czerpiemy z nich tylko inspirację do doskonalenia naszej działalności. Najlepszym przykładem jest decyzja o otwarciu przedstawicielstwa w Niemczech, która wyniknęła z propozycji niektórych przewodniczących regionów. ■

POJAZD CIĘŻAROWY PRZYNOSI ZYSK

RENAULT
TRUCKS
DELIVER

NIŻSZE ZUŻYCIE PALIWA O CO NAJMNIJ 5%
W PORÓWNANIU Z POPRZEDNIĄ GENERACJĄ



Renault Trucks T
Międzynarodowy Samochód Ciężarowy Roku 2015
to pojazd, który przynosi zysk

renault-trucks.pl





Wybrany 4 grudnia na stanowisko prezesa ZMPD Jan Buczek podsumowuje minioną kadencję i przedstawia priorytety na lata 2015-2019.

Trudny dialog z rządem

Robert Przybylski

Na Zgromadzeniu Ogólnym Delegatów ZMPD 4 grudnia Jan Buczek podkreślił rozwój Zrzeszenia, ale zauważył, że niestety szybciej rodzą się nowe problemy niż środowisko rozwiązuje stare. Prezes potwierdził, że branża od kilku lat cierpi z powodu sporego problemu z kontrolą polskich zezwoleń na wykonywanie przewozów międzynarodowych przez przewoźników innych krajów. Służby kontrolne, w tym GITD, są nieskuteczne.

Sukcesem z kolei zakończyły się liczne interwencje w Niemczech, które pozwoliły zakończyć spór o interpretację dokonywaną przez niemieckie służby kontrolne, dotyczący wysokich kar za niestandardowe

zbiorniki paliwa. Dzięki konsekwentnym działaniom ZMPD udało się go rozwiązać.

Następny zestaw lub wręcz worek problemów, to kolejki na przejściach granicznych. Straż Graniczna i Służba Celna cieszą się z osiągnięć, funkcjonariusze skrócili czas odprawy, ale i tak są kolejki. Brakuje przejść granicznych, bo rośnie ilość towaru przewożonego na Wschód.

ZMPD doprowadziło do stworzenia korzystniejszych interpretacji statusu przewozu ładunku w Rosji. Z podobnym problemem polscy przedsiębiorcy zetknęli się także na Białorusi. Stosowane tam drakońskie kary za wykonywanie przewozów, uznanych przez służby białoruskie za kabotażowe, doprowadziły do interwencji ZMPD na szczeblu rządowym. Dzięki nim 5 z zatrzymanych ciężarówek wróciło do Polski. Podczas Polsko-Białoruskiego szczytu gospodar-

czego, który miał miejsce 2 grudnia, wicepremier Białorusi obiecał pochylić się nad tym tematem.

Następnie Jan Buczek poruszył kwestię sankcji za wypoczynek w kabinie pojazdu we Francji i w Belgii. Przypomnił, że Zrzeszenie wystosowało list do europejskiego komisarza transportu, krytykujący wprowadzenie tego typu przepisów i nazywający takie działania protekcjonizmem. Prezes Zrzeszenia stworzył także koalicję sześciu państw protestujących przeciw takim działaniom. Zwrócił się również do IRU, aby skuteczniej lobbowało w UE za rozwiązaniem tego problemu.

Rosyjskie embargo na unijne towary rolno-spożywcze, wprowadzone od 1 sierpnia 2014 roku, bije w przewoźników i ZMPD wystąpiło o pomoc rządu oraz europejskiego komisarza transportu dla przedsiębiorców transportu drogowego.

Spowodowany przez Rosję kryzys TIR oraz nałożone embargo wpłynęły na spadek sprzedaży karne- tów TIR. Wynosi on ok. 10 proc. listopad 2014 do listopada 2013. Jan Buczek przypomniał, że opłaty za karnety TIR są zmniejszone do minimum, więc Zrzeszenie zanotowało niewielką redukcję wpływów z tytułu ich dystrybucji. Prezes prognozuje, że w tym roku Zrzeszenie rozpro- wadzi 240 tys. karne- tów TIR. Podkreślił, że coraz większym wzięciem cieszy się aplikacja TIR-EPD.

Centralny Ośrodek Szkoleń w tej kadencji przeszkolił prawie 9 tys. osób, większość w trybie bezpłatnym. Szkolenia są organizowane na wniosek przewodniczących re- gionów i na zadany przez nich temat, zgodnie z misją ZMPD.

Nie udało się rozwiązać kwestii zawodowych szkoleń kierowców. – Branża uzyskała 20 mln zł z Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej, ale ze szkoleniami nie udało się jeszcze zmienić sytuacji – stwierdził Buczek.

Na usługi świadczone przez Sekcję Serwisową ZMPD składają się m.in. udziały w systemie viaTOLL. ZMPD prowadzi 200 punktów infor- macyjnych, nadzorowanych przez pięciu kierowników terenowych. – Przychody przekroczyły 70 mln zł, a dzięki naszej oszczędności mamy z tej działalności zyski – podkreślił prezes.

Sekcja Serwisowa ZMPD odzy- skuje także VAT. Wypłaca przewo- znikowi podatek ze swoich środków i sama czeka na zwrot pieniędzy. – Przewoźnicy odzyskali za naszym pośrednictwem blisko 6 mln euro, a korzysta z tej usługi blisko 200 przedsiębiorców – wylicza Buczek.

ZMPD pomogło w uzyskaniu wiz dla blisko 100 tys. kierowców. Sekcja serwisowa w tej kadencji 5-krot- nie zwiększyła obroty.

Majątek ZMPD wynosi 83 mln zł i wzrósł w tej kadencji o prawie 60 proc. Wypracowane środki lokowane są bezpiecznie w obligacje, lokaty bankowe i grunty. – Ziemię w Grodzisku kupowaliśmy po 62 zł za metr, a teraz jest wyceniana na ponad 200 zł – podkreślił prezes ZMPD.

Zrzeszenie w ostatnich latach ma stałą liczbę 5 tys. członków, są nimi

także przewoźnicy, którzy nie korzystają z karne- tów TIR. Co więcej, ceny usług są takie same dla człon- ków i osób spoza Zrzeszenia. – Do członkostwa zachęca szybki dostęp do rzetelnych informacji – wyjaśnia Buczek.

ZMPD poszerza wiedzę środowi- ska i w tym celu wydaje dwumie- sięcznik „Przewoźnik”, coroczny infor- mator „Ograniczenia ruchu dro- gowego obowiązujące na terenie Europy” oraz specjalne wydawni- ctwa, jak np. tłumaczenie Kodeksu Celnego Unii Celnej Białoruś-Rosja- -Kazachstan.

Ważnym czynnikiem jest integra- cja środowiska. – Wspólnie z kole- gami z innych organizacji stworzy- liśmy Forum Transportu Drogowego, gromadzące przedstawicieli prawie czterdziestu stowarzyszeń. Koordy- nator FTD – Dionizy Woźny – umoż- liwia wypracowanie wspólnego sta- nowiska branży – podkreślił prezes.

Zrzeszenie stara się wypracować jak najlepsze kontakty z rządem, co nie jest łatwe, bo ministrowie zmie- niają się. – W tej kadencji było nam niezwykle ciężko prowadzić dialog z władzą. Mamy wrażenie, że for- ma dialogu nie wystarczy. Mimo to udało się wprowadzić kilka korzyst- nych dla środowiska zmian, jak np. zmniejszyć kary dla firm. Jednak gdy nie da się dyskutować z wła- dzą, protestujemy – ostrzegł Buczek.

Prezes przypomniał, że ZMPD pro- muje akcję angażowania się przed- sięwzięwców w samorządy, dla przy- bliżenia przewoźnikom działania administracji samorządowej i kwe- stii rad, Zrzeszenie uruchomiło Aka- demię Samorządową. Zrzeszenie promuje również gminy, stosujące minimalne stawki podatku.

Nie udało się przeforsować obni- żenia wieku emerytalnego dla kie- rowców. Mają oni tak niskie składki, że nie są w stanie zebrać kapitału emerytalnego i nie mogą przejść na wcześniejszą emeryturę. – Powyż- sze tematy, które nie zostały rozwią- zane, są także kierunkiem naszego działania na przyszłość – zauważył nowo wybrany prezes. Dodał, że ZMPD będzie w nadchodzących la- tach zajmować się problemem rosyj- skim (TIR, embargo i warunki wy- konywania transportu). – Chcemy uchronić przewoźników przed przy-



musowymi, dodatkowymi gwaran- cjami, które Rosjanie próbują im narzucić, a które są produktem dla im- portera – podkreślił.

Podsumowując Jan Buczek nakre- ślił 3 priorytety w nowej kadencji: organizacyjne (odpowiedź na pyta- nie, czy należy zmodyfikować stat- ut, żeby stworzyć Radę jako przed- stawicieli regionów); informacyjne, czyli polepszenie skuteczności do- tarcia z informacją do przewoźni- ków (rozbudowa departament trans- portu, który wyławia, przetwarza i dostarcza informację przewoźni- kom), stworzenie szerokiego frontu z kilkoma państwami i europarla- mentarzystami. – Moim celem jest doprowadzenie do sytuacji, gdy w Parlamencie Europejskim naszych spraw broniło będzie kilkudziesię- ciu posłów z różnych krajów, a nie tylko kilku z Polski – podkreślił Buczek.

Na zakończenie prezes ZMPD jeszcze raz przypomniał, że bar- dzo ważna jest integracja środowi- ska. – Spośród 40 stowarzyszeń tyl- ko kilka jest samodzielnych. Resz- ta oczekuje realizacji postulatów za naszym pośrednictwem. Stąd stwo- rzyliśmy Forum Transportu Drogo- wego. To jednak zbyt mało. Chcę, żeby młodzi garnęli się do ZMPD i przejęli pałeczkę po nas – zakończył Jan Buczek.

Nowe władze ZMPD

Zebrani w Jachrance delegaci ZMPD wybrali nowe władze Zrzeszenia i przedyskutowali najważniejsze problemy przewoźników.

Robert Przybylski

Przybyłych na Zgromadzenie Ogólne ZMPD 209 delegatów wybrało 4 grudnia nowe władze Zrzeszenia. Prezesem został Jan Buczek, który otrzymał 152 głosy. Kontrkandydat Janusz Łacny zebrał 46 głosów, zaś Adam Byglewski wycofał swoją kandydaturę.

W wyborach ustalono skład Zarządu: Adam Byglewski, Artur Kamiński, Leszek Pieńkowski, Zofia Stępnicka, Jerzy Szepietowski i Dionizy Woźny.

Do Komisji Rewizyjnej weszli: Tadeusz Gajownik, Jan Oleksiuk, Krzysztof Strzała, Małgorzata Zdrowska oraz Bogusław Zimny.

Radę tworzyć będą: Zbigniew Dobrzyński, Euzebiusz Gawrysiuk, Henryk Hałajko, Piotr Kopczyński, Sławomir Kostjan, Andrzej Kuca, Agnieszka Nowosielska, Jan Paździoro, Aleksander Reisch, Zygmunt Sieńko i Ewa Śliwa.

Na Zgromadzeniu Ogólnym Delegatów ZMPD wywiązała się także dyskusja na temat, jak poradzić sobie z trapiącymi branżą bolączkami: od kwestii ryczałtów w Polsce po problemy na Wschodzie i Zachodzie.

Różnorodność proponowanych rozwiązań była bardzo duża i nie doszło do konkretnych ustaleń. Całość podsumował Adam Byglewski stwierdzając, że większość z delegatów ma za sobą 20 lat pracy i przez ten czas wspólnie działa w Zrzeszeniu. – Widzimy, jak wiele potrafimy zrobić bez wykrzykiwania haseł i wychodzenia na ulicę – podkreślił Byglewski. Dodał, że teraz są inne czasy niż w latach 90. – Przewoźnicy to duża siła i mądrze użyta potrafi wiele zmienić. Poprzednie postulaty zostały zrealizowane. Jesteśmy dobrą, silnie umocowana organizacją – podkreślił Adam Byglewski.





Partner Strategiczny ZMPD



Mercedes-Benz

Partnerzy ZMPD



Sponsorzy



Rozwiązanie idealnie dopasowane do Twojego zadania transportowego. **WSZYSTKIE NOWOŚCI** znajdziesz na www.volvotrucks.pl

NOWE VOLVO FM

Volvo Trucks. Driving Progress



Branżowe współdziałanie

ZMPD i OZPTD deklarują wspólne działania dla rozwiązania problemów przewoźników. Obie organizacje popierają pakiet ośmiu postulatów sformułowanych na spotkaniu przedsiębiorców w Starym Lubiejewie.



Sławomir Jeneralski

Warszawie w dniu 30 października 2014 r. odbyło się wspólne posiedzenie władz ZMPD i OZPTD. Spotkaniu współprzewodniczyli prezes ZMPD Jan Buczek i przewodniczący OZPTD Piotr Litwiński.

W czasie dyskusji omówiono najważniejsze obecne problemy transportu drogowego. Uzgodniono poparcie dla pakietu ośmiu postulatów sformułowanych na spotkaniu przewoźni-

ków w Starym Lubiejewie w dniu 21 sierpnia 2014 r.

Przedstawiciele obydwu organizacji omówili najistotniejsze dla środowiska problemy i zadeklarowali wolę współdziałania przy ich rozwiązywaniu. Należą do nich:

1. Zbudowanie efektywnego systemu szkolenia kierowców.
2. Zmiana zasad kontroli nacisków osi.
3. Zintensyfikowanie kontroli wykonywania przewozów przez przewoźników zagranicznych.
4. Wprowadzenie kontroli pojazdów ciężarowych o dmc poniżej 3,5 t.
5. Weryfikacja warunków wykonywa-

nia zawodu przewoźnika.

6. Zmiana zasad płatności podatku VAT, w tym wprowadzenie zasady płatności i zwrotu podatku VAT wyłącznie od faktur zapłaconych.

7. Zmiana zasad opodatkowania środków transportu.

8. Dalsza liberalizacja europejskiego rynku transportowego.

9. Weryfikacja warunków wwozu paliwa na terytorium RP pojazdami wykonującymi przewozy drogowe.

Władze ZMPD oraz OZPTD uznały, że współdziałanie na rzecz dobra polskiego transportu stanowi priorytet dla obydwu organizacji.



*Niech czas Świąt Bożego Narodzenia przyniesie ze sobą spokój, radość i ciepło
a Nowy Rok niech zapisze się w kalendarzu
dniami pełnymi dobrych wspomnień i ważnych chwil*

życzy zespół targów

AUTOSTRADA-POLSKA



MASZBUD



TRAFFIC-EXPO-TIL



ROTRA



EUROPARKING

www.autostrada-polska.pl

TargiKielce
EXHIBITION & CONGRESS CENTRE



Targi Trans Poland

W dniach 5-7 listopada 2014 r. w Warszawie, w Centrum Expo XXI, odbyły się Międzynarodowe Targi Transportu i Logistyki Trans Poland.

Robert Przybylski

Targi przyciągnęły blisko stu wystawców i sporo zwiedzających. Wśród uczestników znalazły m.in. firmy działające w oparciu o transport intermodalny, przedstawiciele portów i terminali przeładunkowych, producenci ciężarowego taboru transportowego oraz przewoźnicy drogowi, kolejowi, lotniczy i morscy.

5 listopada odbyła się konferencja zorganizowana przez Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, poświęcona bezpieczeństwu transportu towarów na Wschód. Wśród tematów dwóch paneli dyskusyjnych znalazła się problematyka zakłócenia systemu TIR w Rosji, wpływu Unii Celnej Białoruś – Rosja – Kazachstan na wykonywanie przewozów na Wschód oraz zmian w polskich przepisach regulujących funkcjonowanie transportu.

Zaproszeni przez organizatora przedstawiciele Rosji, Białorusi

oraz Kazachstanu nie pojawili się na konferencji, choć zainteresowanie wśród gości było duże – na sali zgromadziło się blisko sto osób.

Odbyła się natomiast prezentacja Ministerstwa Finansów. Nie zawiódł przedstawiciel resortu, dyrektor Departamentu Ceł Tomasz Michalak. Przedstawił obecnie stosowane procedury celne oraz omówił przyszłe rozwiązania, które ułatwią przewoźnikom samochodowym przekraczanie granicy.

Dyrektor Michalak podkreślił, że zadaniem Służby Celnej jest pobieranie należności celnych, ale jednocześnie musi ona skutecznie zwalczać oszustwa, chroniąc w ten sposób rynek i społeczeństwo. Celem jest także wykonywanie zadań, aby nie tłumić przedsiębiorczości i wykorzystywać najnowszą wiedzę do świadczenia lepszych usług w cyfrowej erze.

W ministerstwie powstał program Służba Celna 2020, który przy pomocy cyfrowych narzędzi ułatwi kontrole nad poborem ceł, przekraczaniem granic oraz usprawni zarządzanie relacjami z klientem.

Przykładem wykorzystania informatyki w celach są ułatwienia w procedurach, np. upoważniony nadawca TIR, ułatwienia przy przeładunku towarów oraz kierowanie na prześwietlenie promieniami rentgena ładunków na podstawie analizy ryzyka. Służby ułatwiły także odprawę pustych ciężarówek.

Usprawnieniem w przekraczaniu granicy jest e-booking BUS, a pod koniec 2015 roku pilotażowo rozpocznie prace e-booking TRUCK.

Po 2015 roku planowana jest wspólna odprawa ciężarówek na przejściach pomiędzy Polską i Ukrainą. Po 2016 roku Ukraina prawdopodobnie zostanie objęta procedurą WPT.

Nie wszystkie postulaty i problemy branży udało się rozwiązać. Konwencja TIR nadal kuleje w Rosji, ten kraj wprowadza kolejne embarga, z kolei władze Białorusi z błahych powodów zajmują kolejne ciężarówki polskich przewoźników.

Ministerstwo Finansów odmawia zwrotu akcyzy za paliwo, podobnie jak wyrażenia zgody na wjazd z pełnymi zbiornikami ze Wschodu. ■

OCRK®

OGÓLNOPOLSKIE CENTRUM ROZLICZANIA KIEROWCÓW

LIDER na polskim rynku
z zakresu rozliczania czasu pracy kierowców

**WSPIERAMY PRZEWOŹNIKÓW
W PROBLEMIE RYCZAŁTÓW ZA NOCLEGI**



801 006 301*

Zadzwoń i umów się na bezpłatną prezentację usług w Twojej firmie.

Gwarancja odpowiedzialności finansowej za świadczone usługi.

www.ocrk.pl

* Numer dostępny również z telefonów komórkowych.

Autotransportowcy łączy się!

Przewoźnicy samochodów nie tylko borykają się z kryzysem ekonomicznym, ale na dodatek potykają się o nieżyciowe europejskie przepisy. Nie dziwi zatem konsolidacja branży.



Robert Przybylski

Samochody są objętościowym ładunkiem i coraz częściej przewoźnicy transportujący ten towar napotykać na problemy z prawem. Ich transportery są według europejskich służb kontrolnych zbyt długie lub za wysokie, a problem jest niczym z powieści „Paragraf 22”. W każdym kraju regulacje są nieco inne, dając służbom kontrolnym możliwość nakładania kar. Np. w Polsce ładunek może wystawać z tyłu na 2 metry, w Niemczech 1,5 metra z tyłu i pół metra z przodu. Przewoźnicy transportujący furgony, dla efektywnego wykorzystania ładowności autotransportera najchętniej ustawiliby ładunek tak, aby mierzył 4,3 m wysokości, co jednak jest w konflikcie z europejskimi regulacjami, zezwalającymi w większości krajów na poruszanie się zestawów o wysokości czterech metrów. Jedynie szerokość jest znormalizowana i wynosi 2,55 m.

W rezultacie 23 tys. europejskich autotransporterów nie jest załadowanych maksymalnie, a słabe wykorzystanie taboru kosztuje. – Nasza branża, choć notuje 22 mld euro przychodów (w tym

12,5 mld euro to same przewozy), charakteryzuje się niskimi marżami – podkreśla prezes Europejskiego Stowarzyszenia Przewoźników Samochodów ECG Constantino Baldissara. – Obniżenie marży o 3 procent powoduje, że znikają nasze zyski i nie mamy pieniędzy na odnowienie floty – wyjaśnia.

Chociaż w Europie przewożonych jest 20 mln samochodów osobowych, zyski są cienkie jak papier. Niewiele pomaga kooperacja między firmami, które w okresach szczytów przewozowych dzielą się kontraktami, aby terminowo wywiązać się z zamówień. Sen z powiek zarządów firm logistycznych spędza nie tylko sytuacja finansowa, ale i kłopoty operacyjne. – Nasze samochody stoją z braku kierowców – załamuje ręce Wolfgang Goebel z wiodącego w Europie przewoźnika Horst Mosolf.

Marna kondycja branży potwierdzona jest faktami: sprzedaż autotransporterów jest na bardzo niskim poziomie. W 2007 roku dochodziła do 4,5 tys., gdy w tym roku wyniesie 1,5 tys. – Widzimy jednak, że rynek powoli odbudowuje się po dramatycznym, 90-procentowym spadku w okresie 2008/2009 – zauważa dyrektor zarządzający Lohr industrie Eric Belton. – Nie sądzę, żeby zbliżyła się do poziomu z 2007 roku, bo wtedy bardzo dużo kupowali Rosjanie, którzy teraz są niemal niewidoczni – przypuszcza Belton.

Nieco otuchy w serca przewoźników wlewa sekretarz generalny Stowarzyszenia Europejskich Producentów Samochodów ACEA Erik Jonnaert. – W tym roku sprzedaż aut osobowych w Europie wzrosła prawdopodobnie o 6 proc., a ciężarowych o 10 proc. – stwierdza.

Dynamiczny wzrost w Europie notuje koncern Hyundai, który w ostatnich

pięciu latach powiększył sprzedaż o połowę. Za rozwojem zbytu i fabryk z ledwością nadąża logistyka. Właśnie Hyundai konsoliduje rynek logistyki samochodowej. Zajmujący się nią dział Hyundai, nazwany Hyundai Glovis, podpisał 31 października porozumienie o zakupie wartych 70 mln euro 70 proc. udziałów w Adampolu. Podlaska firma jest największym polskim podmiotem w branży logistyki samochodowej, przewozi rocznie blisko pół miliona aut. Grupa Adampol notuje ponad 400 mln zł przychodów, zatrudnia 640 osób, ma 386 własnych autotransporterów i wynajmuje 600 u podwykonawców. Łączna powierzchnia placów składowych wynosi 42 hektary.

– Przygotowywane od dwóch lat porozumienie umożliwi co najmniej 3-krotny wzrost obrotów grupy – przekonuje wiceprezes Adampolu Adam Bygłewski. Bliższa współpraca z Hyundai Glovis pozwoli także na rozwój rosyjskich spółek Grupy Adampol. 19 listopada Glovis Europe złożyła do UOKiK wniosek o zgodę na przejęcie.

Strony ustaliły, że obecny, 2-osobowy zarząd Adampolu, kierowany przez Elenę Łukanową, będzie sprawował swoje funkcje przez 5 lat i zachowa głos decydujący w powiększonej do czterech osób dyrekcji.

Na europejskim rynku o przewozy walczą także inne polskie firmy. W tej branży działa ok. tysiąc podmiotów, które dysponują czterema tysiącami autotransporterów. Polscy przewoźnicy samochodów notują 0,5 mld euro przychodów. Największą jest opisany powyżej Adampol, zaś na drugim miejscu znajduje się o połowę mniejszy wielkopolski STS. Swarzędzka spółka pracuje w znacznym stopniu dla grupy Volkswagena.

Windykacja jako profesjonalny instrument finansowy także w branży transportowej



Biuro Informacji Gospodarczej

Windykacja, to proces odzyskiwania należności, który często wzbudza wiele negatywnych skojarzeń. Słyszac tę nazwę, zazwyczaj staje nam przed oczami wizja wielu godzin spędzonych w sądzie, bądź żmudny proceder egzekucji komorniczej. Oczywiście często jest to nieuniknione, ale w wielu przypadkach zamiast „twardej” windykacji można zastosować łagodniejszy sposób odzyskiwania należności, tzw. windykację „miękką”. Głównym narzędziem tej metody jest wpisanie dłużnika do rejestru jednego z trzech Biur Informacji Gospodarczej (BIG), np. BIG InfoMonitor.

Jak poprawić wskaźnik odzyskiwania należności?

Miękka windykacja to metoda mobilizowania płatników do regularnego i terminowego wywiązywania się z zobowiązań. Wraz z analizą ryzyka i oceną wiarygodności finansowej jest wykorzystywana w celu udoskonalenia procesu windykacji. Stosowana przez Biura Informacji Gospodarczej miękka windykacja jest skutecznym, szybkim i mało stresującym sposobem odzyskiwania zaległych płatności. Według danych BIG InfoMonitor, w aż 25-35 proc. przypadków już samo wysłanie wezwania do za-

platy skutkuje zwrotem należności, natomiast 10-20 proc. dłużników zwraca należność po umieszczeniu ich danych w Rejestrze Dłużników BIG InfoMonitor.

– Metoda ta szczególnie sprawdza się w sytuacjach, gdy przyczyną powstania zaległości są brak dyscypliny płatniczej i efektywnych metod egzekwowania zadłużenia – wyjaśnia Sławomir Grzelczak, prezes zarządu BIG InfoMonitor SA. – Można śmiało powiedzieć, że od kilku lat miękka windykacja staje się profesjonalnym instrumentem finansowym, po który coraz częściej sięgają różnego rodzaju instytucje państwowe oraz właściciele przedsiębiorstw ze wszystkich sektorów gospodarki – dodaje.

Dlaczego warto współpracować z BIG?

BIGi wspierają działania miękkiej windykacji poprzez szereg produktów i usług oraz system wymiany informacji gospodarczej. BIG InfoMonitor jest jedynym biurem informacji gospodarczej, które wymienia dane z całym systemem bankowym. Dzieje się tak za pośrednictwem jego akcjonariuszy, z którymi ściśle współpracuje - Biurem Informacji Kredytowej oraz Związkiem Banków Polskich. Dzięki temu wpisanie danych do Rejestru Dłużników BIG stanowi automatyczne powiadomienie sektora bankowego o zadłużeniu i tym samym odcięcie dłużnika od usług świadczonych przez banki. BIG InfoMonitor w 2013 roku udostępnił 13,6 mln raportów o wiarygodności finansowej osób i firm, a od stycznia do końca września 2014 roku już ponad 12,7 mln. Raporty z BIG InfoMonitor pobierają średnio co 4 sekundy banki komercyjne i spółdzielcze oraz przedsiębiorcy z większości branż, są to przeważnie operatorzy telekomunikacyjni, firmy leasingowe oraz pożyczkowe.

Kiedy przekazać informacje o zadłużeniu do BIG

Aby można było przekazać do BIG informacje o zadłużeniu, powinno ono spełniać określone kryteria. W przypadku konsumenta musi to być kwota minimum 200 zł, w przypadku przedsiębiorcy 500 zł. Przetarminowanie takiego zobowiązania powinno wynosić minimum 60 dni, a na 30 dni przed zamiarem wpisania dłużnika do BIG trzeba wysłać wezwanie do zapłaty. Istnieje również możliwość umieszczenia w BIG wierzytelności stwierdzonych tytułem wykonawczym (czyli prawomocnym wyrokiem sądu, opatrzonym klauzulą wykonalności, czy też ugodą zawartą przed sądem). W tym przypadku nie będzie określonej minimalnej kwoty zaległości, a wezwanie do zapłaty będzie można wysłać już na 14 dni przed przekazaniem danych do ewidencji. Dane zamieszczone w Rejestrze BIG InfoMonitor, będą dostępne dla różnych podmiotów nawet przez 10 lat, jeśli należność nie zostanie spłacona.

– Przedsiębiorcy szybko przekonują się, że obecność w Rejestrze Dłużników BIG może zaszkodzić ich działalności, ponieważ wpływa negatywnie na proces zawierania transakcji handlowych z nowymi partnerami biznesowymi lub całkowicie uniemożliwia. Ponadto obecność w Rejestrze ma swoje konsekwencje w czasie negocjowania warunków kredytu, a także w dostępie do wielu towarów i usług – mówi Mariusz Hildebrand, wiceprezes BIG InfoMonitor. – Dzieje się tak, ponieważ podmioty współpracujące z danym Biurem Informacji Gospodarczej zanim zdecydują o sprzedaży swoich towarów lub usług, korzystają z praktycznych narzędzi, które posiadają BIGi i sprawdzają wiarygodność płatniczą oraz terminowość w wywiązywaniu się ze zobowiązań potencjalnych partnerów - dodaje.



Eurowag Fleet – nowy członek rodziny kart paliwowych Eurowag

Eurowag

Eurowag Fleet pojawiła się na rynku całkiem niedawno, jednak jej wprowadzenie było związane z wielkim wyczekiwaniem. Karta Eurowag Fleet została opracowana dla wszystkich firm posiadających pojazdy osobowe lub dostawcze. W ten sposób Eurowag przekracza dotychczasowe granice swojej działalności, wyznaczane dotąd przez produkty przeznaczone tylko dla dużych przedsiębiorstw transportowych.

„Jesteśmy w stanie zaoferować firmom z mniejszym parkiem pojazdów osobowych takie warunki i komfort, który dotąd był dostępny tylko dla największych konsumentów paliw – czyli firm transportowych posiadających ciężarówkę” - mówi Martin Vohánka, założyciel i dyrektor wykonawczy spółki W.A.G. payment solutions.

Zgodnie z jego słowami, właśnie bogate doświadczenia z autami ciężarowymi stanowią najlepsze zaplecze dla sukcesu w segmencie kart dla samochodów osobowych.

Transport osobowy versus firmy transportowe i spedycyjne

Nawet jeśli na pierwszy rzut oka wydaje się, że specyfika tych obszarów działalności jest całkowicie różna, to można doszukać się wiele wspólnego.

Do najbardziej wymagających konsumentów na drogach należą bez wątpienia wielcy przewoźnicy, którzy kupując duże ilości paliw wymagają dostępu do najlepszych cen i usług. Ponieważ ich pojazdy pozostają w nieustannym ruchu, nie można pozwolić sobie na jakiegokolwiek pomyłki czy awarie. Wszystko musi działać perfekcyjnie.

Dlatego Eurowag dysponuje najnowocześniejszymi technologiami i zaawansowanymi procesami handlowymi, które zapewniają wysoki poziom niezawodności obsługi każdego klienta i wyjątkowo indywidualne podejście.

Dokonaj wyboru spośród bogatej oferty kart paliwowych

Eurowag dysponuje obecnie czterema typami kart paliwowych, przy czym każda z nich odpowiada konkretnemu ro-

dzajowi przedsiębiorcy i oferuje mu takie usługi, które będą dla niego priorytetowe.

Eurowag One oferuje kompleksowe rozwiązania płatnicze dla dużych i średnich firm transportowych. Klienci, którzy z niej korzystają, kontaktują się z przydzielonym przedstawicielem handlowym, który przygotowuje dla nich rozwiązania dostosowane do ich potrzeb, tzw. szyte na miarę. Wszystkim użytkownikom gwarantowany jest maksymalny poziom bezpieczeństwa i oczywiście niezbędny komfort użytkowania.

Specjalnie dla firm spedycyjnych i wykonujących dla nich usługi drobnych przewoźników została opracowana karta Eurowag Vector. Spedytor za pośrednictwem tej karty oferuje swoim przewoźnikom bardzo korzystne warunki zakupu paliw i płacenia za opłaty drogowe.

Pozwala to wzmocnić wzajemną współpracę między spedycją i przewoźnikami oraz uzyskać dodatkowe przewidywanie od transakcji paliwowych i z opłat drogowych, korzystając jednocześnie z pozbawionego ryzyka przejrzystego procesu rozliczania wzajemnych płatności z poszczególnymi przewoźnikami.

Z karty przedpłatowej Eurowag Easy skorzystają głównie mniejsi przewoźni-

One, Easy, Vector - to nie kolejna lekcja angielskiego, ani zakłęcie w obcym języku, tylko nazwy wykorzystywanych przez tysiące firm z całej Europy poszczególnych kart paliwowych Eurowag z linii produktów wydawanych przez spółkę W.A.G. payment solutions, a.s. Jak pokazują doświadczenia dotychczasowych użytkowników to wyjątkowe rozwiązanie przynosi zadowolenie wszystkim korzystającym z niego firmom. We wrześniu spółka W.A.G. wprowadziła na rynek nową kartę Eurowag Fleet przeznaczoną dla flot pojazdów osobowych, która jest już dostępna dla każdego.



cy. Jedną z korzyści tej karty jest prosta z punktu widzenia użytkownika i bardzo wygodna aplikacja internetowa, która służy do doładowywania kredytu, śledzenia transakcji i innych związanych z tym czynności. Aplikacja działa na podobnej zasadzie jak aplikacje operatorów sieci komórkowych lub bankowości elektronicznej.

Najnowszym produktem z rodziny Eurowag jest wyżej wymieniona karta Eurowag Fleet, która w odróżnieniu od pozostałych kart nie jest przeznaczona dla przewoźników, lecz dla firm z flotą samochodów dostawczych lub osobowych.

Jako uzupełnienie do kart paliwowych służy bankowa karta pre-paid Eurowag MasterCard. Ta karta stanowi unikatowe rozwiązanie dla firm, których pracownicy są często w podróży służbowej. Umożliwia bardzo efektywne i całkowicie bezpieczne zastąpienie gotówki i tym samym prowadzenie rozliczeń wielu pracowników.

Dlaczego warto wyposażyć się w karty Eurowag?

- Konkurencyjne ceny paliw w 21 krajach europejskich
- Możliwość opłacania opłat drogo-

wych w 18 krajach, na bardziej korzystnych warunkach

- Refundacja podatków (VAT i akcyzy) z UE w najszybszych możliwych terminach
- Komfort użytkowania kont nadzorowanych w trybie on-line
- Całodobowa linia obsługi klienta z profesjonalnie przeszkolonymi doradcami

Komfortowe tankowanie dzięki wyszukiwarce stacji benzynowych

Z powodu wyraźnego rozszerzenia sieci akceptującej Eurowag, która na daną chwilę składa się z blisko 8 tysięcy stacji benzynowych na terenie całej Europy, stało się konieczne utworzenie dla klientów specjalnej aplikacji internetowej, przy pomocy której można w prosty sposób wyszukiwać stacje benzynowe lub planować konkretne trasy.

Ten moduł dodatkowo umożliwia zestawianie list ulubionych miejsc tankowania lub porównywanie cen paliw. Wartością dodaną wyszukiwarki jest również możliwość eksportu ustalonych danych do pliku excel lub pdf, ewentualnie KML lub GPX i wgranie ich do nawigacji GPS.

Obecnie trwają prace nad stworzeniem aplikacji wyszukiwającej, dostosowanej również do urzędów prawniczych, która zostanie doceniona głównie przez kierowców będących bezpośrednio na trasie. Aplikacja mobilna będzie działała również w trybie offline, przez co kierowca nie będzie zależny od dostępu do Internetu.

Co najbardziej cenią sobie klienci spółki Eurowag?

- Ofertę „szytą na miarę”
- Wysoką jakość obsługi każdego z klientów
- Nowoczesny, a jednocześnie przejrzysty dla użytkowników portal internetowy klienta
- Korzystne warunki cenowe

W.A.G. payment solutions, a.s. oferuje wyrafinowane rozwiązania płatnicze dla profesjonalnych firm transportowych oraz firm z flotami samochodów osobowych i dostawczych. Obecnie pozostaje jednym z liderów na rynku europejskim, przy zakładanych na rok 2014 obrotach sięgających 700 milionów EUR. Od początku na jej czele stoi Martin Vohánka, pod którego przewodnictwem firma została zaliczona do najszybciej rozwijających się firm w swojej branży w Europie.

Krótką historia pewnego silnika

Diesel Andorii był jednym z nielicznych silników polskiej konstrukcji produkowanych w dużej skali. Spotykany powszechnie w Lublinach, nie przetrwał kryzysu polskiej motoryzacji i bankructwa Daewoo.

Grzegorz Chmielewski

Zadanie dla Andrychowa

Na przełomie lat 60. i 70. XX wieku były w Polsce przesłanki, skłaniające do podjęcia produkcji silników wysokoprężnych, przeznaczonych do samochodów dostawczych. Wyraźną zachętą była dość znaczna różnica cen między benzyną a olejem napędowym i fakt, że silnik wysokoprężny zapewnia niższe zużycie paliwa. Na początku lat 70. wzmocnił te dążenia kryzys naftowy i ostra wyżka cen paliw z powodu konfliktów bliskowschodnich.

W krajowych pojazdach dostawczych (Nysa, Żuk) były wtedy stosowane paliwożerne silniki benzynowe S-21, przeznaczone do napędu osobowych samochodów Warszawa 203/223 oraz jeszcze bardziej archaiczne jednostki M-20 (Warszawa 204/224); i jedne, i drugie były wzorowane na amerykańskich konstrukcjach z końca lat 30. FSO próbowała wybrnąć z tego skansenu techniki, adaptując do Warszawy 203/204 wysokoprężne silniki brytyjskiej firmy Perkins. To rozwiązanie miało służyć szerokiemu wykorzystaniu Warszaw m.in. jako taksówek i samochodów funkcyjnych, ale ówczesna sytuacja gospodarcza radykalnie ograniczała wszelki import za tzw. waluty wymienialne i projekt upadł już po zbudowaniu kilku prototypów.

Na początku 1972 roku prace projektowe nad szybkoobrotowym silnikiem wysokoprężnym do Nys i Żuków zostały podjęte przez Wytwórnice Silników Wysokoprężnych w Andrychowie, należąca do ówczesnego Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego i Silnikowego (z czasem przekształconego w Zrzeszenie Sprzętu Lotniczego i Silnikowego). Biuro konstrukcyjne WSW miało wtedy w dorobku szereg udanych projektów silników do zastosowań przemysłowych i rolniczych, zrealizowanych pod kierunkiem dr. inż. Romana Błockiego. Gdy przeszedł on do pracy naukowo-badawczej w filii Politechniki Łódzkiej w Bielsku-Białej, funkcję głównego konstruktora objął mgr inż. Andrzej Fryś, absolwent Politechniki Krakowskiej. – To my zabiegaliśmy u władz o podjęcie takiego projektu, to z naszej strony szedł nacisk na decydentów – przypomina Fryś. – W naszych założeniach konstrukcyjnych miał to być czterosuwowy, 4-cylindrowy silnik z żeliwnymi kadłubem i głowicą, wałem korbowym podpartym na pięciu łożyskach, wałkiem rozrządu w głowicy napędzanym paskiem zębatym, z pośrednim wtryskiem do komory wirowej. Przy średnicy cylindra 90 mm i skoku tłoka 95 mm pojemność skokowa wynosiła 2,4 dm³, a moc 51,5 kW (70 KM) przy 4200 obr/min – wylicza Andrzej Fryś.

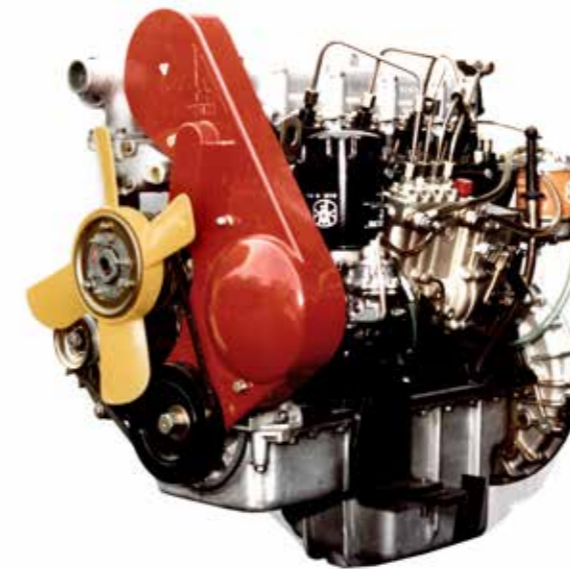
Od początku konstruktorzy przyjęli założenie, że silnik ma dawać moż-

liwości tworzenia kolejnych ewolucji, w tym zastosowania turbodoładowania, chłodnicy powietrza doładowującego czy zwiększenia pojemności skokowej. Miał również współpracować z układem przeniesienia napędu, używanym do tej pory do silników S-21. Andrzej Fryś zwraca uwagę, że w pracach brał udział brytyjski instytut Ricardo Consulting Engineers, czołowa w skali świata placówka projektowo-badawcza, która opracowała komorę spalania.

Doskonale układająca się współpraca z brytyjskimi specjalistami nie wynikała ze słabości konstruktorów z Andrychowa – wręcz przeciwnie, cały Dział Głównego Konstruktorstwa WSW, liczący wtedy 40 osób, wyróżniał się wysokimi kompetencjami i wielkim potencjałem ambicji. Ale instytut Ricardo był wtedy i pozostał renomowanym konsultantem i partnerem wielu największych firm samochodowych i silnikowych.

Prace nad silnikiem toczyły się „bez zbędnego pośpiechu, który może mścić się na końcowych efektach” oceniał prof. Aleksander Rummel (1908-1993) w książce „Polskie konstrukcje i licencje motoryzacyjne w latach 1922-1980”. Profesor skomentował andrychowskich konstruktorów pisząc, że prace projektowe były prowadzone prawidłowo.

- 29 września 1975 roku był dla nas dużym świętem. Wtedy „odpaliliśmy” dwa pierwsze prototypy – wspomina Fryś. – Kolejna seria prototypowa powstała rok później. Liczyła 10 silników,



które poddaliśmy bardzo intensywnym testom na hamowni i w próbach drogowych. Potwierdziły się walory naszych silników: wysoka trwałość, nieskomplikowana obsługa, wysoka elastyczność, niewielkie dymienie. Nas nie satysfakcjonowała dość głośna praca oraz umiarkowana sprawność tej jednostki, co było konsekwencją zastosowania pośredniego wtrysku. Dwa z naszych prototypów przekazaliśmy na badania do instytutu Ricardo – otrzymały dobre oceny, ale również pewne wskazówki co do pożądanych kierunków modyfikacji – wspomina inż. Fryś.

W latach 70. główny specjalista do spraw prototypów i badań inż. Sławosław Durczewski kierował w Andorii Działem Badań. – Silniki z prototypowej serii zbudowaliśmy do Nysy i Żuka, Fiata 132, Poloneza, a nawet Mercedesa 200, choć to ostatnie zastosowanie nie miało perspektyw, raczej chodziło nam o pewne ćwiczenie. Liczyło się nie tylko zebranie doświadczeń z normalnej eksploatacji, przy okazji była to szansa zaprezentowania potencjału tej jednostki w różnorodnym zastosowaniu i użytkowaniu. Doświadczalne auta były wykorzystywane w podróży służbowych, mogliśmy pochwalić się nimi i upowszechnić wiedzę o silniku, który wtedy z trudem zdobywał sobie prawa obywatelskie – podkreśla Sławosław Durczewski.

Wśród doświadczalnych samochodów były też pojazdy radzieckie: UAZ, RAF, Wołga. – Diesli w autach osobo-

wych nie spotykało się wtedy często. Bywały przez to kłopoty na stacjach benzynowych. Trzeba było po kilka razy powtarzać tzw. pompierzom, żeby wlewali nie benzynę, a olej napędowy – wspomina inż. Stanisław Wcisło, który pracę w Andorii podjął w grudniu 1973 r. Najpierw jako konstruktor pracował przy desce kreślarskiej, wykonywał proste obliczenia wytrzymałościowe układu korbowo-tłokowego silnika 4C90. Z czasem awansował na konstruktora prowadzącego ten projekt. W Andorii pracował do 2004. – Mimo napomnień zdarzyło się na trasie do Warszawy, że do naszej służbowej Wołgi uparty pompierz jednak wlał benzynę. Trzeba było spuścić zawartość baku, a i tak część benzyny pozostała w układzie zasilania. Po powrocie do Andrychowa z pewną obawą skontrolowaliśmy silnik, ale nie stwierdziliśmy najmniejszych nawet usterek – wspomina inż. Wcisło.

Bolesław Kurowski, absolwent Politechniki Szczecińskiej, pracę w Andorii rozpoczął w 1972 r. jako inżynier prowadzący badania silników 1CA90 i 2CA90. Już rok później został szefem Działu Prototypów i Badań.

We wstępnych ewolucjach silnika inżynierowie stosowali pompy rzędowe z warszawskich zakładów WZM-2. Kurowski wspomina, że pochodziły z serii prototypowych i miały niestety pewne niedoskonałości. Dlatego szu-

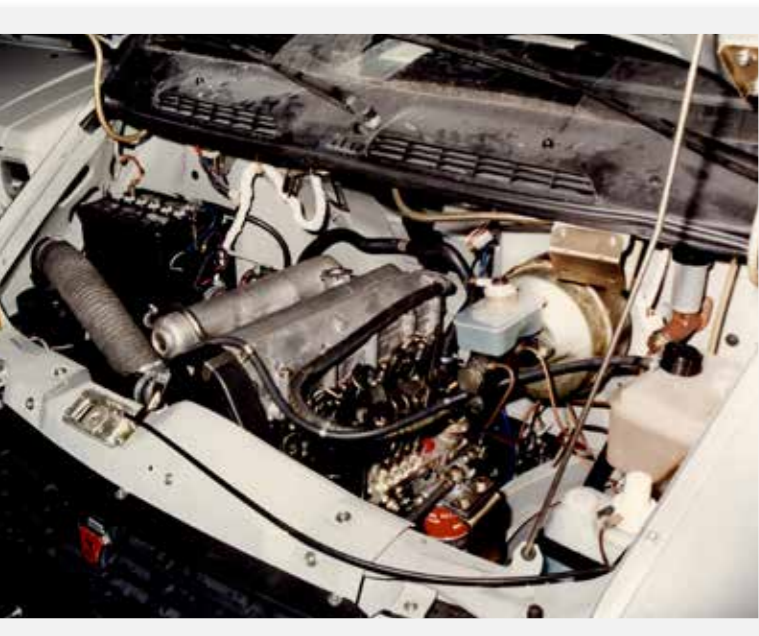


kano skuteczniejszych rozwiązań, ale takich, które były wtedy do zaakceptowania pod względem kosztów. – Pompy Boscha byłyby odpowiednie, ale dla nas były za drogie. Dlatego rozglądaliśmy się za czymś tańszym, no i najkorzystniejsze okazały się czechosłowackie pompy Motorpal – mówi Kurowski.

Wielkie zasługi dla procesu konstrukcyjnego miał zmarły w 2011 roku inż. Kazimierz Majcherek. – Był świetnym fachowcem, a przy tym człowiekiem nadzwyczaj skromnym; konstruktorem wybitnym, utalentowanym, wyróżniającym się inwencją twórczą – uważa Andrzej Fryś. Inż. Majcherek miał na koncie liczne usprawnienia i patenty, a za udział w pracach konstrukcyjnych silnika 4C90 otrzymał ministerialną nagrodę. Wielu andrychowskich inżynierów, wśród nich Andrzej Fryś, uważa się za uczniów inż. Majchereka.

Polityczna nieprawomyślność

Silnik 4C90 już na etapie prototypów zdobył międzynarodowe uznanie. Dzięki rekomendacji Ricardo pod koniec lat 70. do Andrychowa zawitali wysłannicy europejskiego Forda, poszukujący jednostek napędowych do nowej generacji dostawczych Transitów; wtedy Ford nie



niał w programie produkcyjnym własnych silników wysokoprężnych do takiego zastosowania. Z prozaicznych powodów rozmowy skończyły się na wstępnym etapie, bo mimo osiągnięcia konstrukcyjnej i technologicznej dojrzałości jednostek 4C90, ich wdrożenie do produkcji wciąż było odległe. Brakowało pieniędzy na jej uruchomienie. Dopiero pod koniec lat 80. ruszyła małoseryjna produkcja – w 1989 powstało ich 500, rok później dwa razy tyle.

– Na tle tamtych czasów silnik był bardzo konkurencyjny. Pamiętam, że z końcem lat 70. porównywaliśmy go z nową wtedy francusko-włoską jednostką SOFIM, która okazała się bardzo podobna nie tylko pod względem konstrukcji, ale też co do parametrów eksploatacyjnych. Zresztą FSC Lublin chciała stosować silniki SOFIM do Żuków; wykazaliśmy, że to nie jest w żaden sposób uzasadnione. Jestem przekonany, że w chwili wdrażania do produkcji silnik 4C90 reprezentował dobry poziom europejski i miał szanse, by zaistnieć na rynkach zagranicznych. Inna sprawa, że polskie władze polityczne i gospodarcze podchodziły do naszych dokonań z wyraźną rezerwą. Można było odnieść wrażenie, że Andrychów jako „miejsce urodzenia” traktowano z lekceważeniem. No bo cóż oni w tym Andrychowie mogą wiedzieć? W Warszawie są ministerstwa, instytuty badawcze, biura konstrukcyjne – a tu nagle popisują się jacyś prowincjonalni fachowcy... Tak to wtedy odczuwaliśmy – dodaje inż. Wcisło.

Ciekawa jest diagnoza inż. Kurowskie-

go co do przeszkód, na jakie napotykał program silnika 4C90. – To był okres mody na zakup zagranicznych licencji. Zakres samodzielności naszych zakładów został ograniczony, a głównym celem – zgodnie z wytycznymi Ministerstwa Przemysłu Maszynowego – stało się dla nas uruchomienie produkcji 6-cylindrowego silnika Perkins. Kolejne opory i opóźnienia wynikały prawdopodobnie z zamiaru zakupu licencji na silnik wyso-

koprężny dla FSO lub z prowadzonych na Żeraniu prac nad silnikiem 4DX o parametrach podobnych do naszej jednostki. Te działania były realizowane przez zespół FSO we współpracy z Przemysłowym Instytutem Motoryzacji. Optymistyczny impuls pojawił się po wizycie w Andorii Edwarda Gierka, ale to były tylko złudzenia. W końcu uruchomienie seryjnej produkcji 4C90 nastąpiło w 1981 z własnych środków Andorii i w oparciu o maszyny zbudowane przez nasz zakład. Nie tylko nie otrzymaliśmy żadnego wsparcia, ale nawet wdrożenie tego silnika nie zostało objęte planami ministerialnymi, a przecież były to czasy silnie scentralizowanej gospodarki, w której takie oddolne inicjatywy nie były mile widziane. Więc my działaliśmy właściwie na przekór władzom – akcentuje Bolesław Kurowski.

W grudniu 1990 r. inż. Kurowski objął funkcję dyrektora technicznego, a od 1992 do 1998 roku był członkiem zarządu do spraw technicznych. Przypada, że realizacja programu konstrukcyjno-technologicznego jednostek 4C90 jest w jego zawodowym życiorysie czymś bardzo ważnym, pozostawiła niezatarty ślad i stała się źródłem wielkiej satysfakcji.

Inż. Michał Sumera zajmował w kierownictwie WSW Andoria stanowiska zastępcy dyrektora do spraw handlowych, członka zarządu – dyrektora marketingu i sprzedaży oraz dyrektora do spraw rozwoju nowych biznesów. Potwierdza, że władze centralne czuły do tego silnika nieskrywaną niechęć; powszechnie uważano, że należy zdecy-

dować się na zakup licencji na wysoko- i w ten sposób zamknąć problem bez wikłania się w ryzykowny – zdaniem decydentów – program 4C90. Negatywny był też stosunek kierownictwa FSC Lublin do dynamicznego i szerokiego wdrażania tego silnika do dostawczych Żuków i Lublinów. Wrazem przeciwstawienia się takim konformistycznym tendencjom było zaangażowanie Andorii (i osobiście inż. Sumery jako inicjatora) w projekt zastosowania jednostek 4C90/4CT90 w brytyjskich samochodach LDV.

– Ten silnik bez żadnych zastrzeżeń spełnił pokładane w nim nadzieje. Pamiętajmy, że w latach 70. to była bardzo nowoczesna konstrukcja, mająca w stosunku do konkurencji liczne zalety. Stosując naszą jednostkę w dostawczych LDV dowiedliśmy w spektakularny sposób, jaka jest rzeczywista wartość andrychowskiego silnika – kończy Michał Sumera.

Koreańskie rozczarowanie

Produkcja stopniowo rosła; w roku 1992 przekroczyła 3 400 sztuk, w 1995 osiągnęła 8 100 (z czego 82 w wersji turbo). Szczytowy poziom przypadło na rok 1997; wtedy powstało 11 680 silników 4C90 i 5 488 4CT90, łącznie 17 168.

Andoria przekonywała o zaletach swego silnika, organizując konkursy dla użytkowników swoich. Liderem współzawodnictwa w 1996 r. był Kazimierz Stolarczyk z Rabki, który eksploatował Żuka z nadwoziem izoterma, napędzanego jednostką 4C90. Silnik osiągnął bez naprawy głównej 489 tysięcy kilometrów i nadal pracował bez zarzutu. Właściciel wyrażał się o silniku w superlatywach, chwalił jego niską awaryjność, umiarkowane zużycie paliwa. Nieznacznie ustępowali zwycięzcy następni w tym rankingu: Teodor Burski z Poddębic (przebieg 483 tys. km) oraz Mirosław Chudzik z Wilkowa koło Złotoryi (470 tys. km). Ogółem w tamtym konkursie zostało sklasyfikowanych 23 użytkowników, którzy bez naprawy głównej silnika przejechali ponad 300 tys. km. Według instrukcji gwarantowany przebieg do naprawy głównej został określony na 250 tys. km.

– Wydłużała się lista zastosowań wolnossących diesli 4C90 i turbodoładowanych 4CT90. Najliczniej były zabudowywane do Lublinów, ale także do Tarpaków i Honkerów. Znalazły użytek w

rumuńskich ARO, rosyjskich Gazelach i Wajdałach, z powodzeniem sprawdzili się przydatność silnika 4CT90 nawet w Land Roverze Defender – wylicza inż. Durczewski.

Z końcem lat 80. z inicjatywy dyrektora do spraw handlowych i marketingu, inż. Michała Sumery, została nawiązana współpraca z brytyjską firmą LDV i w 1994 r. rozpoczął się w Andrychowie montaż samochodów tej marki z silnikami Andoria.

Wtedy szefowi Działu Badań przybyły obowiązek organizacji montażu andrychowskich silników do różnych wersji aut LDV 400 i LDV Convoy. Inż. Durczewski kierował od 1995 do 1998 roku montownią tych pojazdów w Andorii. Powstało w niej około dwustu aut, potem montaż został przeniesiony do Lublina. Przed odejściem w roku 2000 na emeryturę inż. Durczewski pracował z zespołem konstruktorów Andorii nad obniżeniem toksyczności spalin silników 4C90 i 4CT90, osiągając wymagany wówczas poziom EURO 3.

Konstruktorzy z Andorii nieustannie działali na rzecz modernizowania swego silnika. Wersja turbodoładowana 4CT90 z czasem została wzbogacona o intercooler. Pompy rzędowe Motorpal zostały zastąpione pompą rozdzielaczową, a w najnowszej wersji bezpośrednim wtryskiem paliwa common rail, dostarczonym przez Boscha. W ostatecznych wersjach, w całości zmienionej głowicy, konstruktorzy umieścili dwa wałki rozrządu.

Współczesna ewolucja silnika 4C90 nazywa się ADCR, ma niemal „kwadratowy” układ (średnica cylindrów wzrosła do 94 mm; przy niezmiennym skoku tłoka 95 mm, co daje pojemność skokową 2 636 cm³). Ta jednostka (już z bezpośrednim wtryskiem) osiąga 115 KM i 250 Nm, przy tym spełnia normę EURO 4.

W połowie lat 90. głównym inwestorem w polskim przemyśle motoryzacyjnym był koncern Daewoo. Jego pierwszym przyczółkiem stała się Fabryka Samochodów Ciężarowych w Lublinie, przeobrażona w spółkę Daewoo Motor Poland. To był najważniejszy odbiorca andrychowskich silników, wykorzystywanych do napędu dostawczych Lublinów.

Koreański inwestor po kolei przejmował następne polskie zakłady motoryzacyjne, w roku 1996 przyszła też kolej na Andorię, której akcje kupiły Da-

ewoo Heavy Industries i Daewoo Motor Poland z Lublina. Wtedy powstał projekt ulokowania w Andrychowie licencyjnej produkcji silników wysokoprężnych Renault G9T w ilości nawet 200 tysięcy rocznie. W tym kierunku prowadzono przygotowania, ale rychło wyszło na jaw, że koreański kolos stoi na glinianych nogach. Pod koniec 2001 r. lubelska spółka DMP ogłosiła bankructwo, czego skutkiem było wstrzymanie produkcji Lublinów. Upadł także projekt wytwarzania w Andorii francuskich silników.

Dla ratowania sytuacji, WSW Andoria powołała spółkę zależną Andoria-Mot, która wiosną 2002 r. wznowiła produkcję Lublinów w wydzierżawionych od syndyka obiektach byłej FSC. To otworzyło nadzieję na stabilną produkcję jednostek 4C90, ale i to przedsięwzięcie nie trwało długo.

Specjaliści zgodnie przyznają, że rodzina silników 4C90 i wersji pochodnych jest udaną konstrukcją, która dzięki wprowadzonym w sposób ciągły modyfikacjom nadążała za wymogami współczesności. Dlaczego więc historia tego projektu przypomina tor przeszkód? Inż. Michał Sumera przyznaje, że rodzina 4C90 zasługiwała na los o wiele lepszy, zaś to, że nie do końca osiągnęła sukces, było skutkiem splotu kilku przyczyn.

– Odczuwam z tego powodu osobisty niedosyt, ale takie były wtedy okoliczności, takie czasy. Królowało zachłyśnięcie zagranicznymi licencjami, z tego rodziło się zwątpienie w najlepsze nawet osiągnięcia rodzimej myśli technicznej. Silnik 4C90 stał się ofiarą, złożoną na ołtarzu takiej polityki gospodarczej. Jako odpowiedzialny za nowe przedsięwzięcia biznesowe włożyłem wiele osobistego wysiłku i inwencji w to, by potwierdzić znakomite perspektywy silników Andoria poprzez ich zastosowanie nie tylko do brytyjskich samochodów dostawczych LDV. Mieliśmy wiele dobrych doświadczeń z naszymi jednostkami, zabudowanymi także m.in. do rosyjskich UAZ i Gazeli, do tureckich BMC, nawet do Land Rovera Defender. Dla mnie były to pasjonujące zmagania, a równocześnie wielka przygoda, pozostająca w pamięci do końca życia – uważa Michał Sumera.

Pod koniec 2003 r. prawa do produkcji Lublinów przejęła spółka Intrall z kapitałem rosyjskim; Lubliny były wytwarzane do końca 2007 r., gdy Intrall ogłosił upadłość. Przejęcie w 2011 r. ma-

sy upadłościowej przez spółkę DZT Tyminiści też nie uratowało sytuacji. Zmodyfikowany Lublin pod nazwą Pasagon powstał w zaledwie kilkudziesięciu egzemplarzach.

To wszystko wpłynęło bardzo niekorzystnie na położenie andrychowskiej wytwórni, działającej obecnie pod szyldem Andoria-Mot. Brak przemysłowych kontrahentów ograniczył produkcję do skali rękodzielniczej. Dobra konstrukcja, skutecznie modernizowana, nie zasłużyła sobie na taki lichy koniec...



Ludzie Andorii

Nieoceniony wkład w realizację programu silników 4C90 wniosły osoby ze ścisłego kierownictwa Wytwórni Silników Wysokoprężnych Andoria, a przede wszystkim dr inż. Antoni Wojniak (na zdjęciu), który stał na czele fabryki przez większość czasu projektowania i produkcji tych jednostek. Z zawodu odlewnik (absolwent AGH w Krakowie) początkowo pracował jako metalurg, potem kierownik zakładowej odlewni, by wreszcie zostać zastępcą dyrektora do spraw technicznych i prezesem spółki. Przed drem inż. Wojniakiem zastępcą dyrektora do spraw technicznych był inż. Stanisław Potempa, który pełnił tę funkcję u boku kolejnych dyrektorów naczelnych – inż. Kazimierza Greli i inż. Maksymiliana Szejoka.

Moja praca w PMPS Pekaes

Druga część wspomnień długoletniego pracownika PMPS Pekaes Romualda Kołodziejczyka.



Do przewozu mięsa na południe Europy Pekaes wykorzystywał Fiaty.

Romuald Kołodziejczyk

Przez pół roku, od czasu odwołania Moroczniaka z funkcji dyrektora do mianowania dyrektorem Przedsiębiorstwa Międzynarodowych Przewozów Samochodowych Pekaes Juliusza D. Kowalika, „pełniącym obowiązki dyrektora” był pan Mieczysław Budziszewski, późniejszy długoletni sekretarz generalny ZMPD.

Juliusz D. Kowalik, syn oficera przedwojennej policji zamordowanego przez NKWD w Miednoje, całe swoje życie zawodowe poświęcił pracy w transporcie. To On pracując przez 22 lata na stanowisku dyrektora PMPS Pekaes, a później prezesa Pekaes SA., stworzył potęgę tej firmy. Od 10 zestawów do 1 352 pojazdów ciągnących i około 2 000 naczepek i przyczep w szczytowym okresie rozwoju firmy, od ciasnego kąta udzielonego nam przez warszawski

PKS, do zajezdni w Błoniu, Słubicach, Śremie, Starachowicach, Czechowicach i Szczecinie.

To On, zarządzając firmą robił wszystko, aby pracownicy solidnie pracujący czuli się jak w rodzinie i mieli pewność, że mogą spokojnie, za godziwym wynagrodzeniem na utrzymanie swoich rodzin, pracować w jednej firmie aż do emerytury, tak jak żołnierze w wojsku, górnicy czy kolejarze. Dbał w nieprzeciętny sposób, aby pracownicy nie tylko podnosili swoje kwalifikacje formalne, ale nabierali doświadczenia zawodowego, gdyż w naszej pracy, szczególnie z kontrahentami zagranicznymi, opartej często na tradycyjnych, niepisanych regułach, długoletnie doświadczenie pracowników staje się niezmiernie cenne dla przedsiębiorstwa. Doświadczenie to także było korzystne dla pracowników, doprowadziło wielu zdolnych, wyróżniających się do awansów, a trzech z nich: Andrzeja Jezierskiego, Jerze-

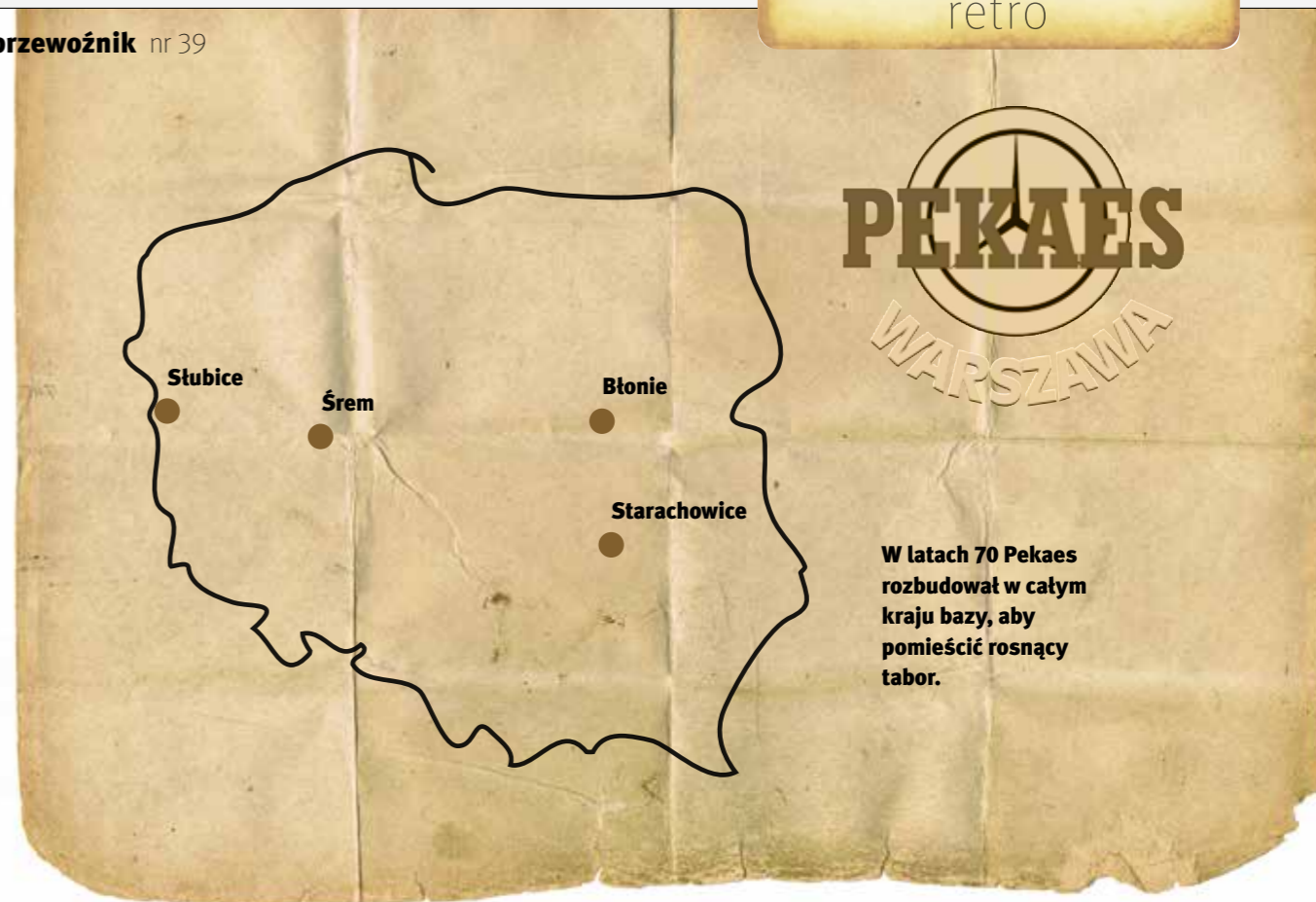
go Pochecia i Jacka Machockiego do stanowiska prezesa Pekaes. Rozpoczynali oni pracę po studiach, jako szeregowi pracownicy.

Spokojny, zrównoważony, zasięgający rady i wysłuchujący z uwagą tego, co mają do powiedzenia współpracownicy. Mający zawsze czas na wysłuchanie i pomoc w rozwiązaniu problemu, a dysponował ogromną wiedzą.

Znany również i poważany przez klientów, spedytorów i przewoźników całej Europy, u których miał taki autorytet, że powołanie się na zdanie, lub prośbę dyr. Kowalika znaczyło pozytywne załatwienie prawie każdej sprawy. Do dzisiaj przez nich z szacunkiem wspomniany, gdyż tam, inaczej niż u nas, pamięta się o ludziach, z którymi się pracowało, jak również to, co oni dla przedsiębiorstwa zrobili.

Przemawiając na uroczystości z okazji 55-lecia Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Drogowych, nasz były konkurent - dyrektor Sovtransavto a później minister transportu Rosji L. Suchin powiedział, że to Kowalik dał podwaliny działania przewoźnikom drogowym w Polsce w taki sposób, że dzisiaj są oni pierwszą potęgą europejską.

W sposób wyjątkowy dbał o warunki pracy i bytu niemal każdego pracownika. A było ich w szczytowym okresie około 4 500. Sprawiedliwy w ocenie ludzi nie pozwolił zwolnić pracownika tylko dlatego, że ten mniej umiał od innych. Uczył nas, że nie wszyscy mają jednakowe zdolności, a wszyscy muszą pracować na utrzymanie swoich rodzin. Trzeba każdemu pracownikowi dobrać pracę do poziomu jego zdolności i wiedzy, co jest znacznie trudniejsze niż



W latach 70 Pekaes rozbudował w całym kraju bazy, aby pomieścić rosnący tabor.

od razu go zwolnić. Za to wszystko był niezmiernie lubiany i szanowany przez pracowników. 20 maja 2014 r. ukończył 94 lata.

Trzy podejścia do budowy siedziby

Podczas pracy w PKS Warszawa poznałem dyr. Kowalika, który zaproponował mi przejście do pracy w PMPS w charakterze dyr. pionu przewozów i jego pierwszego zastępcy. Uzależnił to warunkiem otrzymania paszportu. Poinformowałem go, że jak do tej pory Ministerstwo Spraw Wewnętrznych odmawiało mi jego wydania, jak przypuszczam w związku z moim powiązaniem z 9 pułkiem piechoty Armii Krajowej im. Ziemi Zamojskiej. Dopiero po roku dyr. Kowalik powiadomił mnie, że uzyskano zgodę na wydanie mi paszportu służbowego – były wtedy trzy rodzaje paszportów: dyplomatyczny, służbowy i prywatny.

Zacząłem pracę w PMPS Pekaes. W tym czasie firma nasza nie miała jednej siedziby. Dyrektor Kowalik oraz dział handlowo - marketingowy, zajmował pomieszczenie składające się z dwóch wynajętych i połączonych mieszkań przy ulicy Święto-

krzyskiej 30, gdzie także ustawione były dwa teleksy zapewniające łączność z naszymi klientami i przedstawicielami.

Tam też miał siedzibę dyr. ds. przewozów patronackich Zygmunt Jackowski, ale jego personel pracował w kilku wynajętych pomieszczeniach w Pałacu Kultury. Dyr. ds. technicznych Bogdan Jakubowski i ja byliśmy w Błoniu, a Główna Księgowa pani Danuta Szymczak, szef Biura ds. Pracowniczych Antoni Matuszewski oraz dział ekonomiczny pani Szwacińskiej ulokowały się niebawem w wynajętych pomieszczeniach przy ulicy Gwiaździstej.

Pomimo kilkuletnich ogromnych wysiłków dyrektora Kowalika budowa biurowca dla naszej firmy nie mogła ruszyć z miejsca. Najpierw, w latach sześćdziesiątych, oddano nam pod budowę tzw. serek - plac przy zbiegu ulic Towarowej i Wolskiej. Miał to być pierwszy w Warszawie biurowiec ze szkła, betonu i stali, taki, jakie budowano na zachodzie. Nic z tego nie wyszło, bowiem akurat Gomułka wymyślił deglomerację. Nakażywała ona wielu firmom wyniesienie się poza miasta, a już szczególnie w Warszawie. Wskazano nam lokalizację w Błoniu.

W latach następnych, już po wybudowaniu zajezdni w Błoniu, rozpoczęły się znowu starania o zezwolenie na budowę w Warszawie. Dyr. Kowalik wpadł na pomysł budowy w Warszawie hotelu dla kierowców zagranicznych, który miałby przynieść państwu dewizy. Oczywiście liczył na możliwość wygospodarowania części powierzchni na cele biurowe. Dostaliśmy lokalizację w Morach, tuż za stacją benzynową, jadąc w kierunku Poznania. Komisja Planowania, która rozdzielała wszelkie dobra, zgodziła się wyasygnować na budowę biurowca 10 milionów USD. Rozpisano konkurs na wykonawstwo, który wygrała francuska firma.

Jednak i z tego projektu nic nie wyszło. Przyznane kilka hektarów należało do kilkunastu właścicieli, którzy w żadnym przypadku nie chcieli nam ich sprzedać. Sprawa zaczęła się ślimaczyć. Poprosiliśmy o ewentualną inną lokalizację. Zaproponowano Marki – w szczerym polu. Oczywiście trudno było się zgodzić na taką lokalizację.

Tymczasem zaczęło już nie tylko chodzić o biurowiec, ale również o rozbudowę zaplecza technicznego. Nie było wtedy publicznych, ogólnie dostępnych stacji obsługi. Każ-

de przedsiębiorstwo transportowe PKS-u, budownictwa, handlu, drogownictwa, itd. budowało własne zaplecze, gdyż żadne z nich nie mogło bez zaplecza istnieć. Tymczasem wraz z rozwojem polskiego eksportu i importu, a szczególnie tranzytu przez nasz kraj – 80 proc. ładunków woziliśmy na zlecenia zagranicą klientów - Pekaes rozwijał się z roku na rok. Już w połowie lat siedemdziesiątych mieliśmy około 500 samochodów. Z trudem mieściły się one w Błoniu i w przystosowanych dla naszych potrzeb pomieszczeniach w centrum Słubic. Należało co najmniej rozbudować zajezdnię w Błoniu i zacząć budowę nowej w Słubicach. Wkrótce, po wielu zabiegach, udało się powiększyć zajezdnię w Błoniu o teren, na którym dzisiaj znajduje się Multispedytor i uzyskać lokalizację na budowę nowej zajezdni w Słubicach.

W tamtych latach funkcje transportowe i spedycyjne były rozdzielone. I tak samochodowym transportem międzynarodowym zajmował się Pekaes będący w strukturach Zjednoczenia Państwowej Komunikacji Samochodowej podległej Ministerstwu Komunikacji. Spedycją zaś pięć firm C.Hartwig podległych Ministerstwu Handlu Zagranicznego. Dwie z nich, w Warszawie i Katowicach, prowadziły spedycję samochodową, z tym, że warszawska w zasadzie zajmowała się Europą, a katowicka Bliskim Wschodem.

Świadczenie naszych usług polskim eksporterom i importerom odbywało się poprzez C.Hartwig. Eksporter czy importer zgłaszał się do nas i omawiał z nami wszelkie warunki, jak stawkę, termin, ilość taboru itp. Potem składał oficjalne zamówienie w Hartwigu, który przesyłał je do nas. My podawaliśmy Hartwigowi wcześniej uzgodnione z klientem warunki, które Hartwig przekazywał klientowi jako własne i oczywiście dostawał za to prowizję. Oto jeden z licznych paradoksów tamtych czasów.

W okresach szczytów przewozowych zatrudnialiśmy do przewozów obcy tabor. Były to najczęściej samochody PKS kupione od nas po znacznym przebiegu. Samochody te jeździły w tzw. Patronacie, z naszą dokumentacją i u nas rozliczanymi wydat-

kami dewizowymi. Bowiemy tylko my posiadaliśmy zezwolenie na pobieranie opłat od klientów w dewizach i pokrywanie wydatków dewizowych za granicą. Gdy mimo wszystko samochodów było za mało, Hartwig miał prawo do ich czarterowania w niezbędnej ilości za granicą, na co musiałem wyrazić zgodę na piśmie, jako dyr. ds. przewozów.

Komisja Planowania doradza

Musieliśmy kupować dalsze samochody. Ponieważ dotychczas mieliśmy samochody Volvo, dyr. Kowalik złożył w Komisji Planowania wniosek o przydział dewiz na zakup 200 jednostek tej samej marki. Komisja zgodziła się na danie pieniędzy, lecz zaczęły się targi o markę. Podobno na polecenie premiera Jaroszewicza naciskano na zakup austriackich Steyrów.

Wicepremier Tadeusz Wrzaszczyk, który niedawno, jako dyr. Zjednoczenia Przemysłu Motoryzacyjnego, wprowadzał w FSO i FSM produkcję Fiata, nakazywał zakupienie samochodów tej marki. Wreszcie ktoś, podobno chcąc się przypodobać I sekretarzowi Gierkowi, który jak wiadomo młodość spędził w kopalniach Francji i Belgii i władał językiem francuskim, nakłaniał do zakupu Renault. My zaś upieraliśmy się nadal przy Volvo.

Wzięliśmy na próbę 4 austriackie Steiry, które, jak się okazało, miały awaryjność polskich Żubrów (poprzednik Jelcza). Nawet Austriacy nie używali ich do przewozów międzynarodowych, gdyż nigdzie nie istniały jego serwisy i w razie awarii np. w Iraku trzeba by je holować do kraju. Natomiast nie można było postawić takich zarzutów Renault i Fiat. Targi o markę trwały długo, aż wreszcie ktoś życzliwy z Komisji Planowania podpowiedział, aby zgodzić się na zakup trzech marek, Renault, Volvo i Fiatowi. Wtedy decyzja na przydzielenie nam dewiz i pozwolenia na zakup samochodów zapadła błyskawicznie i to w nieoczekiwanych przez nas ilościach: 300 Volvo, 300 Renault i 200 Fiatów.

Gdzie umieścić taką ilość taboru? Zaczęły się gorączkowe poszukiwania dostępnego zaplecza technicznego, gdyż o wybudowaniu nowego nie

było co marzyć przy ówczesnych cyklach budowy takich obiektów, które trwały kilka, a nawet kilkanaście lat. Fiaty mogliśmy „upchnąć” do Śremu, która to zajezdnia posiadała już ich 200. Zajezdnia w Śremie została wybudowana przez Przedsiębiorstwo PKS w Poznaniu. Dzięki życzliwej postawie dyr. Wojciecha Jakubowskiego z Poznania i dyr. Zdzisława Krajewskiego, szefa Zjednoczenia PKS, zgodzono się na wydzierżawienie tej zajezdni dla naszych potrzeb. Błyskawicznie przystąpiliśmy do jej przystosowania dla zwiększonej ilości taboru. Trzeba tutaj koniecznie przypomnieć dyr. Śremu, śp. pana Mamczaka. Dzięki jego energii, przysłowiowej poznańskiej pracowitości i dobremu układowi z władzami Śremu, adaptacja zajezdni posuwała się szybko. Z przyczyn od nas niezależnych Fiaty do Pekaes nie trafiły.

Zakładając, że 300 samochodów Volvo ulokujemy w Błoniu, pozostało jeszcze szukanie lokalizacji dla 300 samochodów Renault. Znaleźliśmy ją w Starachowicach. Otóż w ramach tzw. gierkowskiej gigantomanii zaplanowano tam budowę ogromnych zakładów mięsnych mających przerabiać mięso z dostarczanych od Białegostoku aż po Małopolskę zwierząt. Ogromna, kilkudziesięciu hektarowa inwestycja, m.in. z własnym zakładem transportu, została wstrzymana pod koniec lat siedemdziesiątych XX wieku z powodu braku pieniędzy na jej wykończenie. Stały tam ogromne hale, ściągnięte z całego świata urządzenia zalegały hektary ziemi. Zgodzono się na wydzierżawienie nam jeszcze nieukończonych zakładów transportu.

Zanim jednak zdążyliśmy przystosować obiekty w Śremie i Starachowicach, zaczęły się sukcesywne dostawy taboru i trzeba było ulokować go na razie w Błoniu, co doprowadziło do tego, że nie tylko zajezdnia, ale i wszystkie boczne ulice Błonia były zastawione naszymi samochodami. W skromnym biurówcu dzisiejszego Autotransportu (nie było jeszcze budynku usytuowanego na prawo od wjazdu) tłoczyli się pracownicy Błonia i szkolący się ze Starachowic. Każdy z nich pracował ze „swoim” taborem.

Największym problemem była łączność z naszymi kontrahentami i kie-



We wczesnych latach 70. Saviemy Pekaesu parkowały przy barakach firmy na ul. Siedmiogrodzkiej.

rowcami będącymi za granicą. Najnowocześniejszym używanym wtedy środkiem łączności był (dzisiaj już muzealny) teleks. Specjalna maszyna do pisania przenosiła tekst na taśmę w postaci zestawu dziurek odpowiadających poszczególnym literom. Następnie, po uzyskaniu połączenia telefonicznego z żądanym odbiorcą, wkładało się tę taśmę do innej maszyny, skąd impulsy zawarte w dziurkowanej taśmie przekazywane były do odbiorcy, gdzie przetwarzano je znów na litery. Połączenia telefoniczne z zagranicą zamawiało się na pocztę i czekało na ich otrzymanie nieraz po kilka godzin. Z trudem łączyliśmy się tymi urządzeniami z klientami - z kierowcami było to niemożliwe. Rozwiązaniem okazało się powołanie przez nas placówek m.in. w Hanowerze, Malmö, Wiedniu, Budapeszcie, Moskwie, Sofii, Padwie, Londynie, a później nawet w Bagdadzie. Do placówek wysyłano zbiorczo telexem wszystkie dane potrzebne kierowcom, jak miejsca i terminy załadunku, itp. Przedstawicielstwa mając do dyspozycji miejscowe linie telefoniczne, w większości auto-

matyczne, przekazywały te dane poszczególnym kierowcom. Można sobie wyobrazić, jak w takich warunkach trudne było kierowanie ponad tysiącem samochodów.

Biuro w szkole

Przy dostawie 600 samochodów trzeba było szybko powiększyć liczbę zatrudnionych kierowców, mechaników, pracowników biurowych i szukać dla nich pomieszczeń. Z kierowcami poradzono sobie w ten sposób, że przeszliśmy z dotychczasowej dwuosobowej obsady na każdym samochodzie na odsady jednoosobowe, za wyjątkiem taboru jeżdżącego na Bliski Wschód. Pracowników biurowych „upchało” się do istniejących już pomieszczeń.

Największym moim zmartwieniem był lokal dla tzw. kierunkowych, których liczba zwiększyła się do około 65 osób. Pracownicy ci musieli mieć dobrą łączność ze wszystkimi krajami, w których znajdowali się nasi kontrahenci, przedstawiciele i kierowcy. A więc z krajami Europy i Bliskiego Wschodu. Zbierali bowiem

wszystkie zlecenia, dysponowali tabor do ich wykonania, wystawiali faktury i windykowali należności. Byli swego rodzaju mózgiem przedsiębiorstwa.

Oczywiście tego rodzaju kadry nie było na rynku pracy. Trzeba było ją sobie wykształcić. Podstawowym kryterium naboru była znajomość języków obcych, toteż najchętniej rekrutowaliśmy absolwentów słynnej wtedy Szkoły Języków dyr. Łazarskiego na ul. Ogrodowej. Pracując za starszymi kolegami, a raczej koleżankami, bo pion ten był mocno sfeminizowany, oraz odbywając staże w naszych przedstawicielstwach zagranicznych lub w firmach, z którymi współpracowali, uczyli się i nabierali potrzebnego w tym zawodzie doświadczenia.

Po kilku latach dało to wymiennie rezultaty. Ich wysoka fachowość, znajomość rynku spedycyjno - przewozowego, pisane i niepisane, ale od wieków stosowane tradycyjne procedury przy przewożeniu towarów, znajomość klientów i metod ich pracy, operatywność w dysponowaniu taborem, umiejętność szybkiego i pomysłowego



Dyr. Juliusz D. Kowalik,
twórca potęgi Pekaesu

działania w przypadkach awaryjnych i nietypowych, a także pracowitość, innowacyjność i poświęcenie dla firmy było doprawdy niezwykle. Była to kadra o najwyższych kwalifikacjach, doceniana wraz z pracownikami działu handlowego także przez naszych zagranicznych kontrahentów. Prawie wszyscy zostali później zmuszeni do odejścia z Pekaes, (aby zrobić miejsce dla „swoich”), lecz pracują nadal w firmach spedycyjnych i przewozowych w przeważającej większości na kierowniczych stanowiskach, często jako ich szefowie lub ich zastępcy.

Wtedy też utrwalił się ostateczny model organizacyjny pionu przewozów. Powstały zespoły oparte na zasadach geograficznych, np. zespół północ-południe, Bliski Wschód, itp. Był też zespół tzw. przewozów patronackich, wynajmujący doraźnie samochody z innych przedsiębiorstw w okresach szczytów przewozowych, a także zespoły branżowe: chłodniczy, przewozu towarów ponadgabarytowych, itp. Był też dział reklamacji zajmujący się reklamacjami i sprawami sądowymi.

Na całe szczęście wszyscy już zapomnieli o ustawie deglomeracyjnej i można było umieścić tych pracowników w Warszawie, skąd łączność ze światem była daleko lepsza niż z Błonia. Początkowo pomieszczyliśmy ich w biurze przy ulicy Świętokrzyskiej, gdzie panował taki tłok, że nie sposób było przejść swobodnie. Potem pan Lesiak znalazł wolne pomieszczenie po byłym Technikum Ekono-

micznym na ulicy Śniadeckich, które zostało zlikwidowane, gdyż stropy (na dwu piętrach) groziły zawaleniem. Po bliższym rozeznaniu okazało się, że stropy po wojennych zniszczeniach zamiast belek betonowych lub drewnianych mają belki z szyn i dlatego się „huśtają”. Miałem dobre układy z Ministerstwem Oświaty i otrzymaliśmy te pomieszczenia na kilkuletnie ich używanie za 16 talonów na polskie samochody Star, które Zjednoczenie PKS odstąpiło ze swojej puli Ministerstwu Oświaty. Stropy dostały podpory, została doprowadzona instalacja centralnego ogrzewania (przedtem była tam własna kotłownia) i, co ważne, załatwiłem z telekomunikacją, aby na nasz koszt doprowadzić kabel telefoniczny z ulicy Pięknej. Sale lekcyjne zostały podzielone na boksy i wreszcie pracownicy pionu przewozów znaleźli w miarę znośne warunki pracy.

Do pomieszczeń przy ul. Śniadeckich przeniósł się później także pion techniczny z dyr. Andrzejem Osiadaczem na czele. Dwa najważniejsze pionu firmy, przewozowy i techniczny, miały wspólny, dwuosobowy sekretariat i jeden samochód marki Polonez z kierowcą. Już mniejszej biurokracji trudno sobie wyobrazić. Trzeba dodać, że obydwa pionu kierowały (sądząc po wynikach całkiem sprawnie) ponad 1 300 samochodami, zajezdniami i załogą liczącą około 4 500 pracowników.

Bardzo duże trudności stwarzała także łączność z zajezdniami (Błonie, Słubice, Śrem i Starachowice), gdzie wreszcie ulokował się tabor, z którymi to zajezdniami rozmowy nadal trzeba było zamawiać na pocztę (telekomunikacja była wtedy w przedsiębiorstwie Poczta Polska) i oczekiwać na nie nieraz po kilka godzin. Nie pomogło nawet wprowadzenie przez pocztę rozmów tzw. błyskawicznych, bowiem koszt ich był kilkukrotnie wyższy. A przecież trzeba było się łączyć z zajezdniami nieraz po kilka razy dziennie. Po naradach z zaprzyjaźnionym pionem telekomunikacji międzymiastowej wydzierżawiono nam stałe, tylko do naszego użytku, linie telefoniczne łączące nas z poszczególnymi zajezdniami. Teraz mieliśmy taki aparat na korbkę (nazywany przez nas kręciołek), w którym po jej pokręceniu odzywała się od razu zajezdnia.

Udogodnienia te skończyły się po wprowadzeniu w grudniu 1981 r. stanu wojennego. Cała łączność telefoniczna i telexowa została wyłączona i cała nasza działalność została sparaliżowana. Anulowano także ważność wszystkich paszportów. Po kilku dniach zorientowaliśmy się, że nie zostały wyłączone wewnętrzne linie telefoniczne PKP, które zapewniały łączność z NRD i Czechosłowacją. Minister Komunikacji zgodził się, na prośbę dyr. Kowalika, na zainstalowanie jednego takiego telefonu w jego biurze przy ulicy Świętokrzyskiej. Stąd można było, jeżeli telefonistka kolei czechosłowackich była w dobrym humorze, uzyskać połączenie z przedstawicielstwem PKP i Pekaes w Wiedniu i zawsze z Przedstawicielstwem PKP w Berlinie. Do berlińskiego przedstawicielstwa PKP wyjechała nasza pracownica, skąd, mając łączność z nami siecią kolejową, a z całą Europą siecią pocztową, przekazywała wiadomości i polecenia do naszych kontrahentów i kierowców będących za granicą.

Niestety, wkrótce ją straciliśmy – ładna i znająca dobrze niemiecki dziewczyna wyszła za mąż za dyplomatę z polskiej ambasady w Berlinie.

Ciężarówki z prywatnym poręczeniem

Niedługo przed wprowadzeniem stanu wojennego firma Mercedes, chcąc wejść na polski rynek, zaproponowała nam zakup 20 ciężarówek na dogodnych warunkach kredytu kupieckiego. Naczepy do nich miała wykonać firma Kasbohrer z Dortmundu. Po wprowadzeniu stanu wojennego zaniepokojony losem tego kontraktu dyr. Kowalik wystąpił o przyznanie jednorazowych paszportów do RFN Andrzejowi Jezierskiemu, ówczesnemu dyr. ds. organizacyjnych, późniejszemu prezesowi zarządu, Zdzisławowi Raszkowskiemu, radcy prawnemu, Jądrwidze Rozmus naszej wspaniałej tłumaczce i mnie. Piszę o tym za względu na to, jak źle nas traktowała straż graniczna NRD, kontrrewolucjonistów z zarządzonej Solidarnością Polski. Wywołano nas z głównego pasa odpraw i odstawiono na „boczny tor”. Dość długo nikt się nami nie zajmował, aż wreszcie zostaliśmy odprawieni bez dalszych szykan.

W małej miejscowości koło Frankfurtu nad Menem, gdzie nocowaliśmy, odbywał się zjazd niemieckiej partii liberalnej, która właśnie wtedy postanowiła wyjść z koalicji z SPD i wejść w koalicję z chadekami. Powstał nowy rząd z kanclerzem Kohlem na czele, który rzucił Niemcami szesnaście lat. Śmiano się z nas po powrocie, że pojechaliśmy obalić rząd SPD.

Podobny przypadek, o wiele groźniejszy, ale wywołujący podobne komentarze, miał pan Jerzy Wojciechowski podczas wyjazdu służbowego na Bliski Wschód. Najpierw zatrzymał się w Istambule u naszego korespondenta Turtrans. Na drugi dzień po jego przylocie nastąpił tam pucz pułkowników i wszelka łączność z Turcją została zerwana. Martwiliśmy się o niego, lecz po kilku dniach dostaliśmy telex: dotarłem do Teheranu. Radość nasza trwała krótko, bo nazajutrz pomiędzy Iranem a Irakim wybuchła wojna i Teheran był mocno bombardowany. To już było groźniejsze, to już nie był pałacowy przewrót w Turcji. Długo nie mieliśmy żadnej wiado-

mości od Jerzego, aż któregoś dnia przyszła z Moskwy depesza: zostałem statkiem przez morze Kaspijskie ewakuowany do ZSRR. Wtedy Jan Morocznik, udając przerażenie wykrzyknął: Boże, tylko nie to! Ale jak wiemy, tam rewolucja wybuchła o wiele później.

Sprawę kontraktu z Mercedesem i Kasbohrerem załatwiliśmy o tyle pomyślnie, że Mercedes podtrzymał podpisany kontrakt, ale zażądał gwarancji finansowych, motywując je tym, że „Jaruzelski może po przyjechaniu tych samochodów do kraju postawić przy nich żołnierzy i wy nie dostaniecie waszych samochodów, a my naszych pieniędzy”. Pekaes zgodnie z ówczesnymi przepisami nie mógł udzielić gwarancji finansowych.

Nie mogło go udzielić państwo polskie, niewiarygodnie finansowo. Trzeba było szukać gwaranta na zachodzie. Wiele firm od lat z nami pracujących, w grzecznej lub brutalnej formie, odmówiło nam pomocy. Nie odmówił nam szwajcarski „Transabal”, prywatna firma pana Pluessa i jego synów, którzy,

z trwogą o utratę swojego majątku, dali jednak gwarancję Mercedesowi bodaj na sumę ponad 3 milionów DM. Nie zawiedli się na nas, bowiem niedługo odebraliśmy te samochody i zgodnie z kontraktem zapłaciliśmy.

Jako ciekawostkę z tego wyjazdu służbowego trzeba wspomnieć, że osobą towarzyszącą nam z ramienia Mercedesu był pan Puttkamer, który zapytany, czy coś wie o związku Puttkamera z Marylą Wereszczakówną, ukochaną Mickiewicza, odpowiedział: wiem, choć sam pochodzę z innej linii Puttkamerów, osiadłych w okolicy Słupska. Zawsze w naszej rodzinie przynajmniej jedna osoba znała język polski, bo wielu naszych pracowników mówiło po polsku. Niestety teraz w mojej rodzinie mówi po polsku tylko ciotka, a w moim pokoleniu już nikt. Natomiast dyrektorem w firmie Kasbohrer był pan Ligeza, pochodzący z Prus Wschodnich, dzisiejszych Mazur, który też wiedział, że jego nazwisko to bardzo stare, należące do jednego z najznamienitszych polskich rodów – Ligezów.

reklama



Land und See Speditionsgesellschaft mbH



dls jest:

liderem na rynku spedycyjno-transportowym co umożliwi 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

Oferujemy bezpłatnie naczepy plandekowe.
Gwarantujemy stałe stawki za przejechany kilometr
oraz
stałe zatrudnienie w tzw. ruchu okrężnym.

dls zapewnia:

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

Prosimy o telefoniczne
lub pisemne skontaktowanie się:
dls Land und See Speditionsgesellschaft mbH
Jacobsrade 1, D-22962 SIEK (koło Hamburga)

Andrzej Hische

Tel: 0049 4107 8770 2140 Fax: 0049 4107 8770 1140

e-mail: a.hische@dls-logistics.de

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

reklama

KARTY PALIWOWE
BERLIO



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

**Z myślą o zdrowiu**

Iwona Blecharczyk jest zawodowym kierowcą, bardzo docenia możliwość aktywnego odpoczynku w trasie

Ćwicz z Mercedesem

W pierwszym etapie kampanii „Truckers Life” powstanie osiem siłowni „pod chmurką”



W dobrej formie za kierownicą

Już wkrótce na najważniejszych parkingach dla ciężarówek w Polsce powstaną plenerowe siłownie. To element kampanii „Truckers Life”, realizowanej przez Fundację Trans.org. Akcję wspiera Mercedes-Benz Polska. Iwona Blecharczyk jest zawodowym kierowcą i ambasadorką kampanii

SIŁOWNIE ZEWNĘTRZNE dla zawodowych kierowców przy parkingach dla aut ciężarowych to nowość w Europie. Pozwalają na aktywny wypoczynek, pomagają także w prewencji schorzeń związanych z tym zawodem – mówi Grzegorz Halać, menedżer kampanii „Truckers Life”. – Chcemy, aby w ciągu kilku lat takie obiekty powstały przy większości dużych stacji benzynowych na kontynencie.

Kierowcy samochodów ciężarowych to jedna z najliczniejszych grup zawodowych w Europie (w Polsce jest to blisko 700 tys. osób). To praca niesprzyjająca zdrowiu – stres, siedzący tryb życia, brak ruchu, bierny odpoczynek i niewłaściwa dieta prowadzą do wielu problemów, odbijających się na zdolności do prowadze-

nia pojazdu. Celem kampanii „Truckers Life”, promującej zdrowy tryb życia wśród kierowców ciężarówek, jest próba odwrócenia tego trendu. Strategicznym partnerem projektu jest dział samochodów ciężarowych Mercedes-Benz Polska.

– Chcemy stworzyć sieć zewnętrznych siłowni w miejscach odpoczynku kierowców – tłumaczy Grzegorz Halać. – Pokazowy obiekt powstał na terenie największej stacji sieci BP w Polsce w Mostkach przy drodze krajowej nr 92 na trasie Świebodzin-Świecko. Siłownia składa się z pięciu podwójnych urządzeń, na których jednocześnie może ćwiczyć 10 kierowców. Dobrano je tak, aby można było wykonać kompletny trening pozwalający na rozruszanie zastanych w trakcie wielogodzinnej jazdy mięśni, stawów i kości, poprawę

wydolności serca i płuc czy poprawę koordynacji. Z siłowni mogą bezpłatnie korzystać przez cały rok wszyscy kierowcy.

W pierwszym etapie pod patronatem Mercedesa powstanie sześć zewnętrznych siłowni zlokalizowanych na wybranych stacjach w Polsce. Ich opiekunami zostaną lokalni dealerzy firmy. Aby ułatwić kierowcom wdrażanie się do treningów, Fundacja wspólnie z Mercedes-Benz tworzy elektroniczne i drukowane poradniki, a także tutoriale wideo z zestawami ćwiczeń. W planach są także warsztaty dla kierowców, poświęcone aktywności ruchowej, profilaktyce zdrowotnej i diecie.

Ambasadorką kampanii jest Iwona Blecharczyk, zawodowy kierowca samochodów ciężarowych pracująca dla jednej z belgijskich firm transportowych. Swoimi doświadczeniami z za kierownicy dzieli się m.in. na Facebooku, gdzie ma prawie 90 tys. fanów. – Siłownie zewnętrzne to

doskonały pomysł i wielki ukłon w stronę kierowców. To idealne rozwiązanie, by aktywnie spędzić czas, rozruszać się, a nawet pokonywać ze sobą – przekonuje Iwona Blecharczyk. To z jej udziałem powstały już filmy i poradniki z zestawami ćwiczeń, które specjalnie na potrzeby kampanii opracował Paweł Zaremba - szef Akademii Sportu i Biznesu z Krakowa, mistrz świata w sportach walki.

www.truckerslife.eu, www.trans.org
www.mercedes-benz.pl



Mercedes-Benz
Trucks you can trust

Odpowiedzialność przewoźnika

w Konwencji CMR oraz ubezpieczenia CMR - część XVIII

LUTZ ASSEKURANZ

W artykule nr XVII naszej serii omawialiśmy uprzywilejowane przesłanki wyłączone z art. 17 ust. 4 lit. a) (pojazdy otwarte) i lit. b) (brak lub wadliwe opakowanie) Konwencji CMR. W dzisiejszej publikacji naświetlimy kolejne postanowienie zawarte w art. 17 ust 4, zwalniające przewoźnika z odpowiedzialności, a mianowicie lit. c). Zgodnie z tym postanowieniem, przewoźnik jest zwolniony ze swej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie towaru powstało na skutek szczególnego niebezpieczeństwa wynikającego z manipulowania, ładowania, rozmieszczenia albo

Praktyczne wskazówki

- **Obowiązek załadunku towarów na pojazd spoczywa na tej stronie umowy, która zobowiązała się w niej do wykonania czynności załadunkowych, a w razie braku odpowiedniej regulacji umownej - zwyczaj na nadawcy.**
- **Należy rozróżnić dwie formy załadunku: załadunek polegający na odpowiedzialnym oraz wystarczającym zabezpieczeniu i rozmieszczeniu przesyłki na czas transportu oraz załadunek na pojazd podstawiony przez przewoźnika, który nie zagraża bezpieczeństwu osób trzecich w ruchu drogowym. Odpowiedzialność w tych kwestiach oceniana jest różnie w zależności od tego, kto był zobowiązany do dokonania załadunku lub kto go w rzeczywistości dokonał.**
- **Na stronie zobowiązanej do dokonania załadunku spoczywa także obowiązek należytego rozmieszczenia i zabezpieczenia towarów na pojeździe.**

wyładowania towaru przez nadawcę lub przez odbiorcę albo przez osoby działające na rachunek nadawcy lub odbiorcy. Jednocześnie należy zachować tu zasady rozkładania ciężaru dowodu, opisane w poprzednim naszym artykule.

Brak regulacji

W Konwencji CMR brakuje postanowień określających, na kim spoczywa obowiązek dokonania załadunku i wyładunku. Kwestię tę należy uregulować zgodnie ze stosowanym w danym przypadku prawem krajowym. W myśl orzecznictwa niektórych sądów najwyższych obowiązek dokonania załadunku i wyładunku podlega dyspozycji stron i w razie wątpliwości załadunek jest obowiązkiem nadawcy, a wyładunek obowiązkiem odbiorcy.

Zasada zwolnienia od odpowiedzialności obejmuje nie tylko szkody, które powstają z winy nadawcy przy dokonywaniu samych czynności załadunkowych, lecz także takie, które powstają w trakcie transportu jako konsekwencja niewłaściwie wykonanego załadunku. Odnośnie do szkód, które wystąpiły w trakcie samego procesu załadunku lub wyładunku, to przewoźnik jest zwolniony z odpowiedzialności już choćby z tego powodu, że szkody te nie powstały w okresie sprawowania przez niego pieczy nad towarem w rozumieniu art. 17 ust. 1 CMR (por. artykuł nr XII naszej serii). Jeżeli nie spoczywał na nim obowiązek dokonania załadunku lub wyładunku, to znaczy, że nie przyjął on jeszcze towaru do przewozu lub że wydał go już odbiorcy.

Rozbieżności w ocenie

W międzynarodowym orzecznictwie sądowym i w międzynarodowej literaturze różnie ocenia się przypadki, gdzie jedna ze stron umowy przewozu zobowiązała się w niej do dokonania załadunku/wyładowania, jednakże czynności te, wbrew uzgodnieniom umownym, wykonuje druga strona umowy.

Z jednej strony wyrażany jest pogląd, że partner umowny, zobowiązany do wykonania załadunku lub wyładunku, powinien wziąć na siebie ryzyko, gdyż działanie jego pomocnika może spowodować szkodę. Z drugiej zaś strony prezentowane jest stanowisko, że ryzyko ponosi ten, kto faktycznie wykonuje daną czynność.

Właśnie z takiej rozbieżnej oceny wyżej opisanych sytuacji powstaje konieczność posiadania u swego boku kompetentnego ubezpieczyciela lub maklera ubezpieczeniowego, jakim jest np. Lutz Assekuranz, który w razie wystąpienia szkody dysponuje odpowiednią, szczegółową wiedzą prawniczą i potrafi ją zastosować.

Podmiot sprawujący nadzór nad załadunkiem

Z różnymi opiniami można się spotkać również w kwestii ponoszenia przez przewoźnika odpowiedzialności w sytuacji, gdy przy wykonywaniu załadunku współpracują pracownicy nadawcy i przewoźnika lub przy wykonywaniu wyładunku - pracownicy odbiorcy i przewoźnika. W związku z tym niektóre sądy najwyższe rozwinęły linię orzeczniczą, która znana jest pod pojęciem „podmiotu sprawującego nadzór nad załadunkiem/wyładowaniem”. Zgodnie z powyższym, decydujące jest ustalenie, kto sprawuje „nadzór zwierzchni” nad procesem załadunku lub wyładunku, a zatem kto udziela drugiej stronie instrukcji dotyczącej tych czynności. W innych krajach to zagadnienie postrzegane jest jeszcze inaczej.

Należy przy tym zauważyć, że strona zobowiązana do wykonania załadunku powinna również należycie rozmieścić i zabezpieczyć towar na pojeździe.

Bezpieczny przewóz ładunku/ bezpieczne użytkowanie pojazdu

W przypadku drogowego transportu towarów należy chronić nie tylko przewo-

żony ładunek poprzez jego należyte załadowanie, rozmieszczenie i zabezpieczenie, lecz także innych uczestników ruchu drogowego. Oznacza to, że należy zapewnić zarówno bezpieczny przewóz towaru, jak i bezpieczne użytkowanie pojazdu w ruchu drogowym.

Strona umowy, na której zazwyczaj (lub na podstawie podjętego uzgodnienia) spoczywa obowiązek dokonania załadunku, musi zadbać o to, by towar, z uwagi na bezpieczeństwo w trakcie przewozu, został tak rozmieszczony i zabezpieczony na pojeździe, aby wytrzymał oddziaływanie zwykłych czynników występujących w obecnych czasach przy wykonywaniu transportu drogowego, których praktycznie nie można uniknąć, jak np. uderzenia i przesunięcia spowodowane nagłym hamowaniem, siły odśrodkowe podczas jazdy na zakrętach z dozwoloną prędkością itd.

Załadunek zapewniający bezpieczne użytkowanie pojazdu powinien zapobiec sytuacjom, w których ładunek np. spadnie z pojazdu i - przykładowo - wyrządzi szkody innym uczestnikom ruchu drogowego albo w których, na skutek przesuwania się towarów po powierzchni ładunkowej, kierowca straci panowanie nad pojazdem, w wyniku czego dojdzie do powstania szkody.

Jeżeli załadunku dokonuje przewoźnik, to oczywiście jest, że to na nim spoczywa obowiązek zapewnienia bezpiecznej eksploatacji pojazdu podczas transportu w ruchu drogowym. Jeżeli załadunku dokonuje nadawca, przewoźnik zawsze jest zobowiązany sprawdzić, czy towar został załadowany w sposób zapewniający bezpieczne użytkowanie pojazdu. W sytuacji gdy przewoźnik stwierdzi, że nadawca załadował towar w sposób niezapewniający bezpiecznego użytkowania pojazdu i nie ostrzeże o tym nadawcy, ale mimo to rozpocznie jazdę, będzie on w każdym przypadku współwinny powstania ewentualnych szkód.

Należy wiedzieć, że sądy różnych krajów, będących sygnatariuszami Konwencji CMR, po części w różny sposób oceniają wszystkie te szczegółowe zagadnienia. Znajomość orzecznictwa w danym państwie ma zatem znaczenie dla oceny kwestii odpowiedzialności. Zrozumiałe jest, że przewoźnik z reguły nie posiada takiej wiedzy i z tego względu bardzo ważne jest, aby mieć wykwalifikowanego i godnego zaufania partnera, który dobrze zna się na kwe-

stiach związanych z odpowiedzialnością i ubezpieczeniem.

Firma Lutz Assekuranz pozostaje zawsze chętnie do Państwa dyspozycji w razie konieczności udzielenia informacji na omawiany temat, a także we wszystkich sprawach związanych z ubezpieczeniami.

Lutz Assekuranz MaklergesmbH

Punkt kontaktowy w Warszawie

ZMPD, Al. Jana Pawła II 78

00-175 Warszawa

Telefon: 22 536 10 84

Telefaks: 22 536 10 85

lutz@zmpd.pl, www.uslugi.zmpd.pl

Regionalne punkty kontaktowe:

017 860 32 48 Rzeszów

068 328 34 72 Zielona Góra

0723 688 208 Szczecin

E-mail: lutzocp@zmpd.pl

Biuro w Wiedniu

Meidlinger Hauptstraße 51 – 53

A-1120 Wien

Telefon: +43 1 8175573 31

Telefon: +43 1 8175573 21

Telefaks: +43 1 8175573 22

E-mail: siech@lutz-assekuranz.at

www.lutz-assekuranz.pl

reklama



Lutz Assekuranz MaklergmbH
Meidlinger Hauptstraße 51 – 53
A-1120 Wien
tel.: +43 1 8175573

Punkt kontaktowy w Warszawie
ZMPD, Al. Jana Pawła II 78, 00-175 Warszawa
tel.: (22) 536 10 84, fax.: (22) 536 10 85
lutz@zmpd.pl

Regionalne punkty kontaktowe:

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

66-015 Przyłup 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.: 723688208, lutzocp@zmpd.pl

Ubezpieczenie OC przewoźnika w ruchu krajowym, międzynarodowym i kabataku w standardzie.
Najwyższa suma gwarancyjna 1 milion EURO i ubezpieczeni Art. 29 CMR

www.lutz-assekuranz.pl

Nowe technologie pomagają przewoźnikom i nie tylko...

Od momentu rozszerzenia TC eMap® firmy TimoCom o funkcję trackingu na rynku pojawiła się możliwość znacznego podniesienia poziomu bezpieczeństwa przewożonych ładunków. Program zjednął sobie tysiące użytkowników w wielu krajach. Korzystają z niego zarówno nadawcy ładunków, którym pozwala on na bieżąco śledzić pozycje ciężarówek z ich towarami, jak i przewoźnicy, którzy zyskują dzięki niemu przewagę konkurencyjną.

TimoCom

O popularności nowej mapy świadczą także liczby, za jej pomocą obserwowano już pozycje kilkudziesięciu tysięcy pojazdów w całej Europie.

Zysk i konkurencyjność

Pomysłodawcy TC eMap® od samego początku wyrażali nadzieję, że program przyjmie się nie tylko wśród przewoźników, ale także wśród zleceniodawców, a to dzięki możliwości udostępniania im położenia pojazdów z ich ładunkami. Nowe technologie coraz intensywniej wkraczają w działalność transportową, a ich głównym zadaniem jest nie tylko ułatwienie pracy, ale także zapewnienie bezpieczeństwa przewoźników. Do projektu wciąż też dołączają kolejne systemy GPS; program startował z ok. 20 dostawcami telematycznymi (czerwiec 2013), teraz jest ich już ponad 110.

- Sądzę, że trudno znaleźć jakąkolwiek firmę transportową, która nie korzysta z nowych technologii. Niewątpliwie wpływają one znacząco na system organizacji pracy, oszczędności czy też zwiększenie przychodów. W przypadku spedycji Adar na każdym etapie naszej pracy i w każdej komórce firmy stosujemy nowe technologie. Począwszy od tak banalnych spraw, jak kontakt z kierowcami poprzez bramkę SMS, stosowanie nawigacji GPS w autach, skomputeryzowany system obsługi zleceń transportowych, a skończywszy na tak zaawansowanych systemach jak TC eMap® - wyjaśnia Krzysztof Nowosielski, Manager Spedycji w firmie Adar.

- Wszystkie te elementy pozwalają nam skrócić czas usługi, obniżyć jej koszty, co oczywiście przekłada się na zwiększenie zysku naszego przedsiębiorstwa i podniesienie konkurencyjności względem innych firm na rynku. To wszystko sprawia, że na każdym etapie pracy Działu Spedycji, ale też innych działów w firmie, mamy wymierne korzyści z wprowadzania nowinek technicznych.

Maria Zofia Mulewska, właścicielka firmy Sped-Service dodaje, że „dzięki nowym technologiom możliwe stało się monitorowanie całego transportu, począwszy od załadunku aż do jego końcowego rozładunku.”

- A klient – jak wiadomo – oczekuje wszystkiego co najlepsze, w tym rzetelności, terminowości i informacji – wylicza Maria Zofia Mulewska. - W obecnej chwili trudno sobie nawet wyobrazić, jak to było kiedyś, bez giełdy, bez GPS, bez monitoringu. Teraz mamy możliwość w każdej chwili sprawdzenia, na jakim etapie znajduje się transport. Szukając ładunku dla naszego auta możemy też od razu kontrolować, czy pojawiająca się na giełdzie oferta jest dla nas odpowiednia.

Z kolei spółka SM Logistic, która korzysta z oprogramowania TimoCom od 2004 roku, od zawsze docenia rozwiązania, które usprawniają transport.

- Lubimy nowoczesne rozwiązania ułatwiające pracę. Firma CMA od lat dostarcza naszej firmie rozwiązania w dziedzinie monitoringu, a TC eMap® to dobry przykład na współpracę dwóch niezależnych firm na rzecz dobra własnych klientów – uważa Łukasz Oleksy, dyspozytor ds. transportu międzynarodowego w SM Logistic. - Każda z osob-

na nie byłaby w stanie zaoferować takiego produktu jak TC eMap® bez narażania klienta na dodatkowe koszty. W wyniku połączenia sił powstał produkt bardzo potrzebny, szeroko dostępny i łatwy w obsłudze.

Wartość dodana dla użytkowników systemów GPS

- Jako liderzy w naszej branży dążymy do tego, aby być postrzegani jako eksperci od usług telematycznych, a integracja z giełdą TimoCom była konieczna do rozwoju świadczonych przez nas usług. Chcemy dać nowe możliwości naszym klientom – tłumaczy Jacek Rączka, dyrektor generalny CMA Monitoring. - Nowa usługa to nowa grupa klientów, do których możemy dotrzeć, oraz zadowolenie obecnych z umożliwienia im korzystania z giełdy połączonej z ich sprawdzonym systemem.

Użytkownicy platform zleceń TimoCom mogą obecnie bez przeszkód monitorować pozycje pojazdów wyposażonych m.in. w system Automonitoring.

- Dzięki wizualizacji lokalizacji pojazdów na platformie TimoCom, nasi klienci zyskali wartość dodaną, która bezpośrednio wpływa na ich wydajność i lepszą obsługę klienta. Zainteresowani tą usługą są głównie właściciele i spedytorzy firm transportowych, którzy dzięki trackingowi chcą stać się bardziej konkurencyjni na rynku – dodaje Jacek Rączka.

Robert Kuczyński, dyrektor biura handlowego AutoGuard S.A. dodaje, że fleet managerowie - podnosząc swoją konkurencyjność - poszukują sku-



tecznych, dających wymierne korzyści usług.

- Bieżąca informacja o transporcie, ładunku – gdzie się znajduje, kiedy dojedzie do kontrahenta – w obecnych czasach jest podstawą przy wyborze oferty przewoźnika. Dlatego wychodząc naprzeciw tym oczekiwaniom, zdecydowaliśmy się na integrację naszej platformy telematycznej AutoControl z programem TC eMap® - mówi Robert Kuczyński. - Jakie korzyści tej integracji pozyskują klienci? Przede wszystkim możliwość monitorowania bieżącej pozycji pojazdów, a co za tym idzie zwiększone bezpieczeństwo przewoźników.

Jak dodaje Robert Kuczyński: „planowanie tras i zleceń transportowych pozwala na optymalne wykorzystanie zasobów posiadanych przez przedsiębiorstwo, w tym w szczególności zasobów transportowych i ludzkich.”

- Funkcja trackingu w TC eMap® jest bardzo przydatnym rozwiązaniem w codziennej pracy w branży transportowej – podkreśla z kolei Piotr Nowak z firmy TRONIK. - Z informacji, jakie do nas docierają wynika, że klienci korzystający z systemu TRONIK i giełdy TimoCom są bardzo zadowoleni z takiego ułatwienia w pracy. Firmy, które do tej pory nie korzystały z tych nowych funkcji wyrażają duże zainteresowanie nowymi możliwościami, jakie się przed nimi otworzyły. Jestem przekonany, że w niedługim czasie większość naszych klientów skorzysta z możliwości, jakie daje połączenie danych z GPS ATRAX i TC eMap®.

Firmy chcą funkcjonować sprawnie, spójnie, wydajnie, potrzebują coraz to nowszych rozwiązań, ale – jak zaznacza Edwin Cupriak, kierownik działu

sprzedaży GBOX - klienci są dziś wymagający bardziej niż kiedykolwiek.

- Specjalizujemy się w obsłudze firm transportowych, dlatego oczywistym krokiem była integracja z TimoCom – wyjaśnia Edwin Cupriak. - Aż 60 proc. naszych klientów korzysta z giełdy TimoCom, a połączenie z GBOX przyniesie im znaczne oszczędności. Każdego dnia na giełdzie pojawia się do 450 000 ofert transportowych od ponad 100 000 użytkowników. TC eMap® pozwala na śledzenie pojazdu przez innych, np. przez zleceniodawcę, ale co jest istotne - jest to całkowicie bezpieczne. A to dlatego, że to przewoźnik decyduje, jaka firma i przez jaki czas ma dostęp do informacji o położeniu konkretnej ciężarówki.

Otwartość i zaufanie

Monitorowanie w jednym miejscu ciężarówek korzystających z różnych systemów telematycznych okazało się sporym udogodnieniem.

- Możliwość stałego monitorowania realizowanego przez nas transportu jest bardzo pomocnym narzędziem dla naszych kontrahentów. Z kolei kompatybilność różnych systemów GPS z TC eMap® znacząco ułatwia kontrolę nad flotą pojazdów w dyspozycji – mówi Krzysztof Nowosielski z firmy Adar. - Dla nas świetnym rozwiązaniem jest możliwość jednoczesnego podglądu złożonej z kilkuset pojazdów floty, pomimo faktu, że nasi przewoźnicy stosują różne systemy nawigacji. Poza tym wszystkim znacząco wzrosła u nas liczba zapytań od firm przewoźnych ładunki o podwyższonej wartości. Nie

do przecenienia jest oczywiście zmiana nastawienia klientów, którzy zyskali dodatkowe narzędzie, pozwalające im kontrolować na bieżąco realizowane przez nas frachty.

Z kolei Łukasz Oleksy z SM Logistic podkreśla, że najważniejszą korzyścią jest oszczędność czasu.

- Pozycję samochodu sprawdzam teraz niejako “przy okazji” - podczas planowania kolejnych tras przy użyciu modułu kalkulacyjnego TC eMap® - zaznacza Oleksy. - Po wytyczeniu optymalnej trasy mogę jednym kliknięciem sprawdzić, czy kierowca trzyma się poleceń swojego dyspozytora. Dotychczas musiałem używać dwóch osobnych programów, a to zabierało czas i nie było tak dokładne.

Wcześniej, każdy dzień rozpoczynał się od sprawdzenia, gdzie znajdują się samochody, a następnie przekazania tej informacji klientom. Flota SM Logistic to ok. 230 pojazdów, więc zabierało to dużo czasu.

- Obecnie każdemu zleceniodawcy, który jest klientem TimoCom, udostępniamy samodzielną możliwość śledzenia pozycji samochodu z jego towarem. Taka otwartość w relacjach z klientami powoduje, że współpraca jest mniej nerwowa – przyznaje Łukasz Oleksy. - Zleceniodawca w każdej chwili może mieć precyzyjną informację o pozycji auta, może sprawdzić czy kierowca naprawę stoi w korku i czy jakiś odcinek drogi rzeczywiście był zamknięty. Odkąd korzystamy z tej usługi w firmie, mamy wrażenie, że klienci są bardziej wyrozumiali niż dotychczas i nie oczekują już od nas rzeczy niemożliwych do zrealizowania.

Firma w Niemczech się optaca....

Założenie firmy w Niemczech daje przewoźnikom wielorakie korzyści. Odpada kwestia ryczałtów, a w przypadku oddziałów przedsiębiorcy nie muszą płacić kierowcom płacy minimalnej.



Damian Dziengo
prezes DD Legal Adwokaci &
Doradcy Podatkowi

Ryczałty nie obowiązują

W poprzednich publikacjach naszej kancelarii pisaliśmy już o fakcie, jakie skutki prawne posiada w/w orzeczenie najwyższego niemieckiego sądu skarbowego w kwestii uznania ryczałtu dla zatrudnionych w Niemczech kierowców ciężarówek, nocujących w kabinach swoich samochodów, którymi dokonują dla swojego pracodawcy transportu.

W orzeczeniu tym Sąd odmówił uprawnienia do ryczałtu niemieckim kierowcom z punktu widzenia prawa podatkowego. Ponieważ niemieckie prawo zatrudnienia również nie

Płaca minimalna nie dla kierowców z Polski

Ale omawiane orzeczenie ma znaczenie również w innym kontekście, a mianowicie w kwestii obowiązywania niemieckich plac minimalnych dla zatrudnionych w polskich przedsiębiorstwach transportowych kierowców ciężarówek.

Orzeczenie to mianowicie stwierdza, że kabina ciągnika nie jest miejscem pracy (miejscem zatrudnienia) kierowcy, tylko przedmiotem użytkowym przeznaczonym do wykonywania zleconych zadań. Ma ono znaczenie także w kwestii płacy minimalnej.

W przypadku przewozów kabotażowych wykonywanych przez polskie przedsiębiorstwa transportowe, lub transportów przeprowadzanych przez oddziały polskich firm znajdujące się na terenie Niemiec, które tylko pożyczają kierowców od polskiej firmy matki oznacza to, iż niemieckie urzędy nie będą domagać się od polskich przedsiębiorstw transportowych w takich przypadkach płacenia polskim kierowcom obowiązującej od 1 stycznia 2015 roku stawki minimalnego wynagrodzenia, która wynosić będzie 8,50 EUR.

Ta kwestia wygląda inaczej, jeżeli chodzi o innych pracowników (niż kierowców) zatrudnionych w oddziałach polskich firm na terenie Niemiec, albo w odrębnych niemieckich spółkach kapitałowych założonych przez polskie przedsiębiorstwa. Tym osobom płaca minimalna należy się, z uwagi na fakt zatrudnienia w placówce znajdującej się na terenie Niemiec

W przypadku przewozów kabotażowych wykonywanych przez polskie firmy transportowe lub przewozów przeprowadzanych przez oddziały polskich firm znajdujące się na terenie Niemiec, które tylko pożyczają kierowców od polskiej firmy matki, niemieckie urzędy nie będą domagać się od polskich przedsiębiorstw płacenia polskim kierowcom obowiązującej od 1 stycznia 2015 roku stawki minimalnego wynagrodzenia.

W przypadku zarówno kwestii ryczałtów jak i płacy minimalnej, kluczowe dla całej branży transportu drogowego, w tym dla polskich przedsiębiorców przewozowych, jest stanowisko prawne wynikające z orzeczenia Niemieckiego Federalnego Sądu Skarbowego (Bundesfinanzgericht) z dnia 28.03.2012 roku.

przewiduje obowiązek płacenia niemieckim kierowcom ryczałtów „hotełowych” pomimo noclegu w kabinie, należy podsumować, iż orzeczenie to potwierdza istniejący stan prawny w Niemczech, według którego przedmiotowe ryczałty po prostu nie obowiązują.

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



DAF MULTISUPPORT

TB TRUCK & TRAILER SERWIS

www.TB.eu

DAF
A PACCAR COMPANY

Nowe sposoby wykrywania manipulacji tachografu



Kamil Wolański

Manipulacje danymi, które zapisywane są w pamięci tachografu, kojarzą się przede wszystkim z montowaniem w pojazdach, przez kierowców lub przedsiębiorców, narzędzi zakłócających jego pracę, czyli m.in. tzw. magnesów.

Używanie niedozwolonych urządzeń jest najczęściej wykrywaną nieprawidłowością. Aktualnie jednak inspekcje polskie jak i europejskie są w stanie zidentyfikować prawie 30 sytuacji, które mogą być potraktowane jako fałszerstwa związane z ingerencją w dane. Powodują one możliwość wykrycia naruszeń oraz nałożenia wysokich kar za m.in. przerwanie odpoczynków czy nierejestrowanie czynności kierowcy.

Manipulacje możemy podzielić zasadniczo na 3 grupy:

- 1) Manipulacje związane z tachografem
- 2) Manipulacje związane z kartą kierowcy
- 3) Manipulacje związane z kalibracją tachografu.

Na podstawie analizy danych z tachografu czy karty kierowcy można zidentyfiko-

wać następujące, przykładowe ostrzeżenia o manipulacjach.

1. Manipulacje związane z tachografem

Przerwa w zasilaniu

Na rynku dostępne są urządzenia umożliwiające łatwe i szybkie odłączanie zasilania. W takim przypadku tachograf nie rejestruje rzeczywistych czynności kierowcy. Ostrzeżenie pojawia się w sytuacji, gdy w danych odczytanych z tachografu (w sekcji Zdarzenia i usterki) zostanie zarejestrowane zdarzenie „przerwa zasilania”.

Gwałtowny wzrost lub spadek prędkości

Ostrzeżenie manipulacji generowane jest na podstawie odczytanych danych o szczególnej prędkości. Pojawia się w sytuacji, gdy prędkość zmieni się o ponad 40 km/h w ciągu 3 sekund. Gwałtowna zmiana prędkości może być efektem włączenia lub wyłączenia elektromagnesu w trakcie jazdy. Może być również efektem wadliwego działania połączenia czujnika ruchu z tachografem.

W przypadku, gdy tachograf działa nieprawidłowo i często pojawiają się przerwy w zasilaniu, samochód może zostać odesłany przez inspektora do najbliższego warsztatu w celu zweryfikowania i usunięcia usterki.

Czynności dyspozycyjności w slocie 2 tachografu w czasie postoju w slocie 1
Jest to sytuacja związana z

przerwaniem odpoczynku popularnymi ostatnio „podjazdami do minuty”. W trakcie analizy może zostać wykryta czynność dyspozycyjności zarejestrowana w slocie 2 w trakcie okresu postoju w slocie 1. Szczególnie istotne są kilkuminutowe zdarzenia dyspozycyjności, sugerujące krótkie podjazdy w trakcie odpoczynku dobowego lub tygodniowego. W celu jednoznacznej weryfikacji, czy wystąpił krótki podjazd, inspektor może dokonać analizy danych szczegółowej prędkości rejestrowanej w każdej sekundzie w ciągu ostatnich 24 godzin jazdy.

2. Manipulacje związane z kartą kierowcy

Jazda bez prawidłowej karty kierowcy

Zgodnie z obowiązującymi przepisami kierowca ma obowiązek rejestrowania wszystkich czynności w dniach, w których prowadzi pojazd objęty rozporządzeniem (WE) nr 561/2006. W trakcie analizy danych zarejestrowanych na tachografie cyfrowym jest możliwość zidentyfikowania zdarzeń „jazda bez karty”, które w przypadku kontroli wymagają bezwzględnego udokumentowania.

Sesja ostatniej karty niezamknięta prawidłowo

Sesja karty jest zamykana w momencie wyjęcia karty z tachografu. W trakcie zamykania sesji, na kartę kierowcy są kopiowane wszystkie czynności rejestrowane w tachografie od momen-

tu włożenia karty. Zdarzają się sytuacje, w których kierowca umieszcza narzędzie uniemożliwiające zapis danych na karcie kierowcy w trakcie jej wyjmowania. W efekcie na karcie kierowcy nie są zapisywane rzeczywiste czynności.

3. Manipulacje związane z kalibracją

Duża ilość kalibracji w ciągu 2 lat

Ostrzeżenie manipulacji generowane jest w sytuacji, gdy w trakcie analizy danych odczytanych z tachografu cyfrowego zostanie wykryta duża ilość kalibracji w ciągu dwóch lat. Zwiększona ilość kalibracji może wynikać z dodatkowych operacji mających na celu rejestrację dodatkowych modyfikowanych czujników ruchu, zmiany współczynników lub innych parametrów rejestrowanych w danych technicznych tachografu i mających wpływ na jego działanie.

Podsumowując, stosowanie magnesów, wyłączników, podwójnych impulsatorów i tym podobnych urządzeń nie jest procederem nie do wykrycia. Znajdowanie przypadków użycia tych urządzeń oraz zapobieganie ich użyciu stanowi ciągle proces i jest zdecydowanie łatwiejsze dzięki nowym narzędziom do wykrywania manipulacji, które dostępne są na m.in. na polskim rynku.

Autor jest ekspertem Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców

UWAGA!!!

Typujemy leasingodawcę przyjaznego przewoźnikom

Wskaż firmę leasingową, która Twoim zdaniem zasługuje na tytuł „Leasingodawcy przyjaznego przewoźnikom”

Jeżeli znasz firmę, która szanuje zasady właściwego sposobu układania relacji biznesowych firm transportowych z instytucjami finansowymi, a w szczególności leasingodawcami, respektuje zasady współzycia społecznego - zgłoś ją do nas! Chodzi nam o tworzenie i utrwalanie poczucia zaufania i pewność obrotu.

Mamy świadomość, że w wielu przypadkach relacje leasingodawca – przewoźnik dalekie są od oczekiwań, a do nieprawidłowości ze strony podmiotów silniejszych finansowo i merytorycznie dochodzi zbyt często. Tym bardziej zależy nam na wskazaniu przykładów dobrej współpracy. Firmy nieprzyjazne przewoźnikom będą pomijane.

Kogo wskazać?

Jeżeli firma leasingowa:

- okazała się lojalna w stosunku do przewoźnika, w tym w realnej ocenie zdolności leasingobiorcy do spłaty zobowiązań; zapoznała go z najistotniejszymi warunkami oferowanego produktu kredytowego przed zawarciem umowy na jego sprzedaż;
- przed zawarciem umowy poinformowała klienta o konieczności zapoznania się z treścią umowy i na prośbę klienta, dla wyjaśnienia jego wątpliwości, udzieliła wszelkich stosownych informacji;
- przed zawarciem umowy przedstawiła w sposób jasny i przejrzysty wszystkie warunki i postanowienia umowy, w szczególności grożące

klientowi konsekwencje w razie niewykonania lub nienależytego wykonania przez niego zobowiązań wynikających z umowy, w tym w przypadku opóźnienia w spłacie należności;

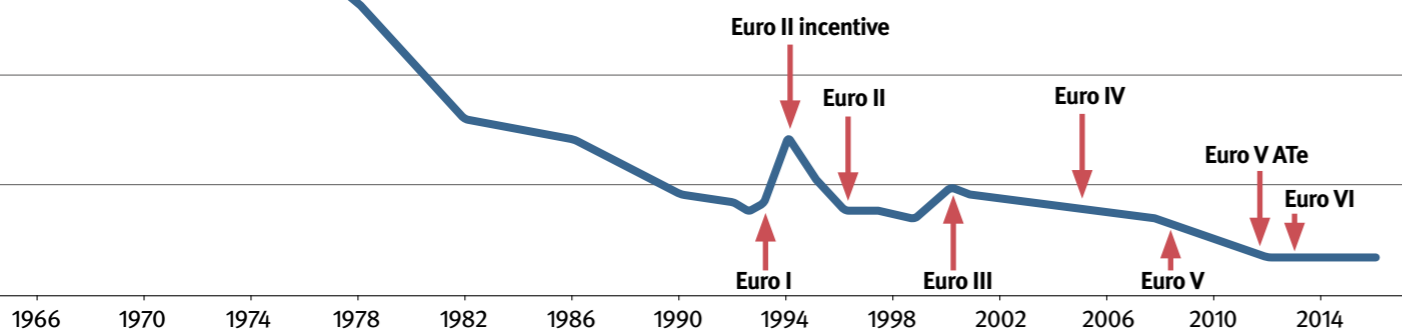
- jasno zaprezentowała koszty, w tym również powstałe na skutek nieterminowej spłaty należności i nie ukrywała ich np. podając mniejszą czcionką niż pozostałe elementy lub w aneksach, regulaminach, itp.;
- umożliwiła złożenie wniosku o zmianę warunków umowy, uwzględniając nową sytuację przewoźnika, który np. nie z własnej winy stracił kontrakt;
- reklamami nie wprowadziła potencjalnych klientów w błąd, np. co do braku ryzyka finansowego ze strony leasingobiorcy;
- w przypadku zaprzestania wykonywania umowy przez leasingobiorcę, nie podjęła niewspółmiernych (w tym bezprawnych) środków w celu odzyskania należnych jej kwot;
- stosuje procedury sanacyjne, których celem jest rozwiązanie problemów w realizacji zawartych umów;
- nie stosuje żadnych metod i sposobów naruszających prawo i dobre obyczaje, w tym dodatkowych opłat, grożenia siłą, nękania.

Jeżeli znasz takie firmy, daj nam znać, bo taki leasingodawca może otrzymać tytuł „Przyjaznego przewoźnikom”, który dla innych przewoźników stanie się pomocny w wyborze firmy leasingowej.

leasing@zmpd.pl



Oszczędne zestawy



Producenci samochodów ciężarowych przygotowali cały komplet rozwiązań technicznych, które sprawiają, że współczesne pojazdy ciężarowe zużywają coraz mniej paliwa.



Robert Przybylski

Dalekodystansowa ciężarówka potrzebuje jeden litr paliwa, aby przetransportować tonę ładunku na odległość stu kilometrów. Holenderski producent ciężarówek DAF porównuje, że średnie spalanie samochodów budowlanych, dalekodystansowych i dystrybucyjnych zmalało z 47 l/100 km w 1970 roku do 35 litrów w 2010. Równocześnie blisko dwukrotnie, do 380 KM, wzrosła średnia moc silników. Wyższe osiągi oszczędności nie zostały przy tym okupione wolniejszymi przejazdami: w tym okresie średnia prędkość 40-tonowego zestawu wzrosła z 55 do 77 km/h.

W ostatniej dekadzie każdorazowe wprowadzenie normy czystości spalin przynosiło także redukcję spalania. To skutek sprawniejszych silników, które lepiej wykorzystują zawartą w paliwie energię, a także co-

dzięki czemu oprogramowania wspomagającego pracę kierowców. Jednym z ważniejszych komponentów są zrobotyzowane skrzynie biegów, które w trybie automatycznym w optymalny sposób dobiorą przełożenie do prędkości i obciążenia silnika. Te przekładnie utrzymują jego obroty w najoszczędniejszym zakresie. Kupowane w Polsce pojazdy dalekodystansowe wyposażone są niemal wyłącznie w takie przekładnie.

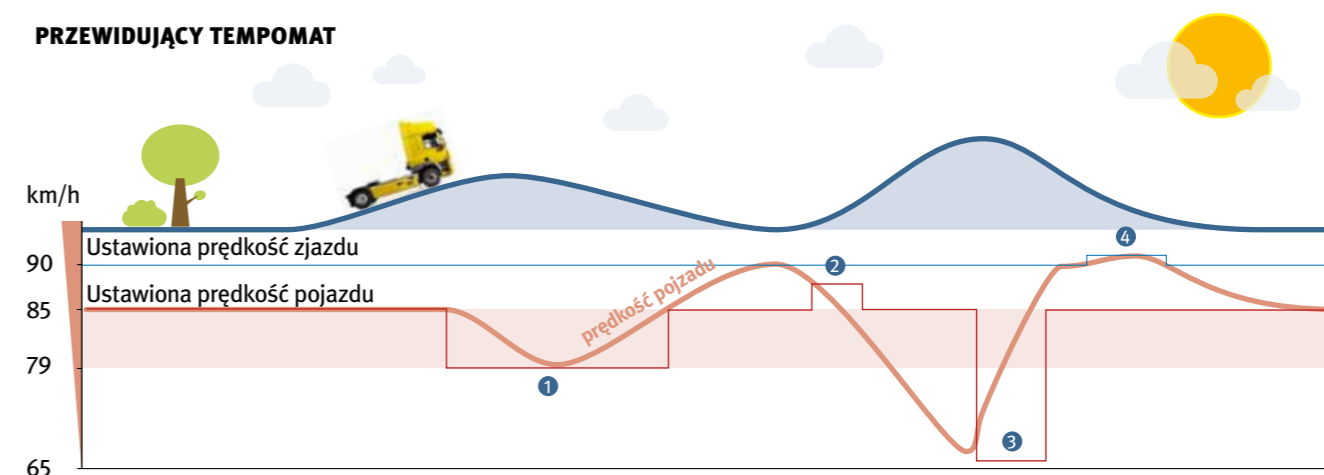
W samochodach najnowszych generacji pojawiły się nowe funkcje w układzie napędowym: eco-roll oraz przewidyujący tempomat. Eco-roll umożliwia włączenie biegu neutralnego i dotoczenie się zestawu. Przy dłuższych, płaskich odcinkach pokonywanych rozpędem, eco-roll zapewnia do 2 proc. oszczędności.

Przewidyujący tempomat to połączenie klasycznego tempomatu oraz nawigacji,

dzięki czemu oprogramowanie sterujące przekładnią zna profil leżącej przed samochodem drogi. Urządzenie wybiera przełożenie, które najlepiej wykorzysta moc silnika oraz rozpęd samochodu. Dlatego pokonując wzniesienie aktywny tempomat dopuści do spadku prędkości jazdy w pobliżu wzniesienia, zaś na zjeździe pozwala na rozpędzenie samochodu, a nawet na minimalne i krótkotrwałe przekroczenie założonej prędkości, aby wykorzystać energię zjazdu. DAF szacuje, że w terenie górzystym oszczędności ze stosowania aktywnego tempomatu mogą sięgnąć 4 proc.

Producenci taboru podkreślają, że nowe pojazdy są nie tylko oszczędniejsze, ale i bardziej przyjazne dla środowiska. Od początku tego roku obowiązuje norma czystości spalin oznaczona Euro 6. Ogranicza ona m.in. liczbę cząstek sadzy, które mają wielkość atomów helu.

PRZEWIDUJĄCY TEMPOMAT



Warunki drogowe	Akcja
1 Przed szczytem	Zmniejszenie prędkości w celu redukcji zużycia paliwa
2 W najniższym punkcie	Zwiększenie prędkości
3 Początek zjazdu	Zmniejszenie prędkości przed końcem wzniesienia
4 Koniec zjazdu	Czasowe zwiększenie zadanej prędkości dla dłuższego wybiegu

Naukowcy są zgodni, że duża redukcja zanieczyszczenia jest technicznie niemożliwa; mniejsze ilości sadzy i tlenków węgla byłyby trudne do zmierzenia! Konstruktorzy silników wskazują, że czasem spaliny są czystsze od otaczającego powietrza!

Silnik Euro 6 emituje o 97 proc. sadzy i o 95 proc. tlenków azotu mniej od diesla spełniającego normę Euro 1, która zaczęła obowiązywać 20 lat temu. Postęp umożliwiła elektronika. Diesle ciężarówek w latach 70. wyposażone były w mechanicznie sterowany wtrysk paliwa, o maksymalnym ciśnieniu wtrysku dochodzącym do 800 bar. W przypadku mechanicznych pomp paliwa można było kontrolować 3 parametry pracy. W latach 90. weszły do użytku elektronicznie sterowane pompy i wtryskiwacze, które pozwalały na kontrolę 40 parametrów.

Komputer sterujący pracą silnika Euro 6 ma, jak po-

żarówkę w latach 70. wyposażone były w mechanicznie sterowany wtrysk paliwa, o maksymalnym ciśnieniu wtrysku dochodzącym do 800 bar. W przypadku mechanicznych pomp paliwa można było kontrolować 3 parametry pracy. W latach 90. weszły do użytku elektronicznie sterowane pompy i wtryskiwacze, które pozwalały na kontrolę 40 parametrów.

Komputer sterujący pracą silnika Euro 6 ma, jak po-

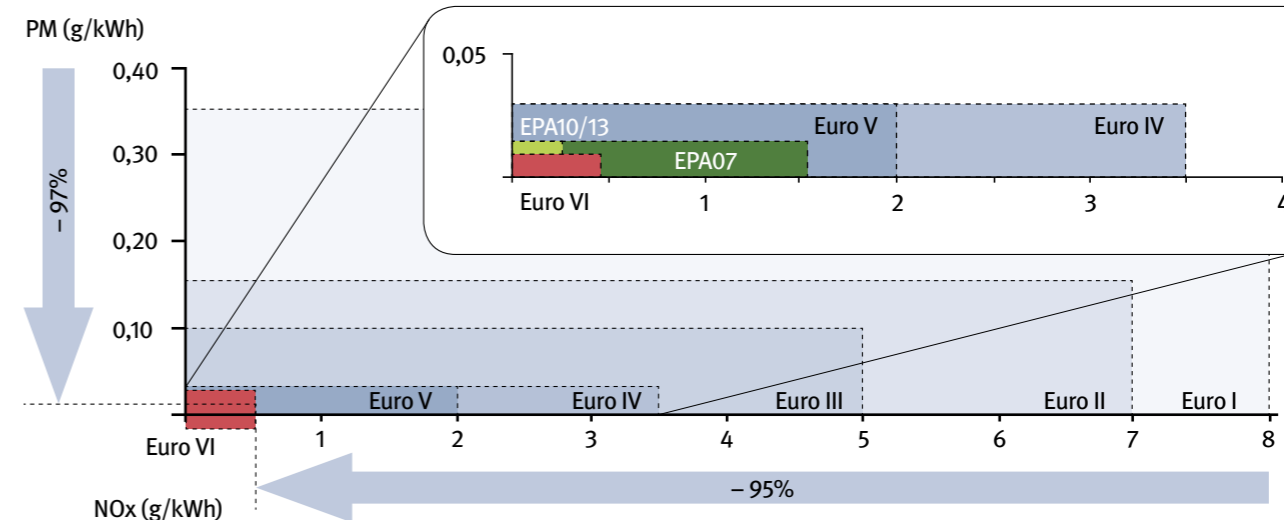
daje DAF - 1 388 map, gdy jednostka Euro 5 miała ich 142. Inżynierowie oceniają, że silniki Euro 6 mają od 6 do 10 razy bardziej rozbudowane elektroniczne sterowanie od poprzedniej generacji.

Elektronika to jednak nie wszystko. Spaliny muszą być także fizycznie oczyszczane i robi się to zarówno podczas spalania poprzez recyrkulację spalin (EGR), jak i w tłumiku, stosując katalityczną redukcję spa-

lin (SCR). Dla Euro 6 większość firma wybrała oba te rozwiązania. Oznacza to, że tłumik to mała fabryka chemiczna.

Co nie mniej ważne, obecne samochody ciężarowe są znacznie cichsze od poprzedników: model z 1980 roku hałasuje bardziej od dwudziestu pięciu nowych samochodów. Postęp techniczny nie jest na pokaz: warunki homologacji wymagają przejechania bez utraty skuteczności 700 tys. km.

EMISJA SPALIN



40 tysięcy za kamerkę

Nawet taką grzywnę można otrzymać w Austrii za używanie popularnych rejestratorów trasy. Mowa o małych kamerach montowanych za przednią szybą, które rejestrują przebieg trasy. Gadżet jest szczególnie popularny w Rosji, a u nas zyskuje popularność. Zakazany jest natomiast między innymi przez Austriaków. W trosce o poszanowanie prywatności takie kamery traktowane są jak monitoring, na który trzeba mieć zgodę. Jej brak może oznaczać karę w wysokości ponad 40 tysięcy złotych. Osoba nagrana może domagać się odszkodowania sięgającego nawet 90 tysięcy zł. Kamerę warto też schować w Bawarii, Belgii, Portugalii i Szwajcarii.

90 tys. zł odszko dowania



Dakar bez Kaczmarskiego

Martin Kaczmarski nie wystartuje w Rajdzie Dakar 2015. Młody polski kierowca, który w ubiegłym roku debiutował w rajdzie, zajmując świetne 9. miejsce, walczy z konkluzją. Kaczmarski uszkodził kręgosłup podczas październikowego rajdu Maroka. Uraz okazał się poważniejszy niż sądzono, dlatego kierowca nie stanie na starcie rajdu, który rozpoczyna się 4 stycznia.

ABW w Peugeocie i Citroenie

Rzeszowski przedstawiciel dwóch francuskich marek miał wyłudzić od skarbu państwa 3,7 miliona złotych. Tak poinformowała prokuratura po tym, jak ABW zatrzymało 11 osób związanych ze sprawą. Zatrzymano między innymi szefa punktu dealerskiego. Grupie przestępczej zarzuca się dokonanie oszustw przy sprzedaży około 300 samochodów. Samochody fikcyjnie sprzedawano klientom flotowym, w rzeczywistości miały już kupców w innym kraju. Na „podwójnie” sprzedane auta wystawiano fikcyjne faktury na sprzedaż za granicą i wyłudzano zwrot podatku VAT. Zatrzymanym grozi do 10 lat więzienia.

Samonaprawialna opona

Michelin zaprezentował oponę do aut osobowych, która w razie przebicia zasklepia się bez potrzeby wizyty w zakładzie oponiarskim. Nowa technologia polega na umieszczeniu pomiędzy warstwami bieżnika naturalnego kauczuku, który wypełnia ubytek zanim z opony ucieknie powietrze. Warstwa ta nie jest płynna, dzięki czemu opona zachowuje się normalnie i jest łatwa do wyważenia. Nowe ogumienie zaprezentowano w Chinach w Chengdu. Statystycznie opona w Azji ulega przebiciu co 3 tys. km, w Europie co 75 tys. km.

Peugeot 2008 DKR

Tak będzie wyglądał najważniejszy debiutant rajdu Dakar 2014. Peugeot zaprezentował ostateczny wygląd swojego Buggy, które wystartuje w najtrudniejszym pustynnym maratonie świata. Samochód przetestowano właśnie na kilku tysiącach kilometrów tras w Maroku. W rajdowym teamie Peugeota zobaczymy prawdziwe sławy, będą to: Stefan Peterhansel, Cyril Despres oraz Carlos Sainz.



Seat opuszcza Rosję

Sprzedaż samochodów w Rosji systematycznie się pogarsza. Tylko sam sierpień był gorszy od poprzedniego o 26 proc. Jednym z producentów, którzy odczuli to najbardziej, jest Seat. Hiszpańska marka należąca do Volkswagena z tego powodu wycofała się z rosyjskiego rynku. Punktu dealerskie będą systematycznie likwidowane, a istniejące zajmą się tylko realizacją dotychczasowych zamówień. Serwisowaniem jeżdżących po Rosji Seatów mają zająć się serwisy Volkswagena.

Ural MiR

Rosyjskie motocykle Ural są nadal produkowane, a firma postanowiła uczcić 20. rocznicę startu rosyjskiego programu kosmicznego MiR. Z tej okazji wyprodukowanych zostanie 20 jubileuszowych motocykli Ural MiR. Będą one białe i wyposażone w boczny wózek. Motocykle otrzymają światła LED, panele słoneczne montowane na wózku oraz specjalną szybę. Cena jednego egzemplarza ma wynosić ponad 56 tysięcy złotych.



Hoonicorn

845 koni mechanicznych i napęd na cztery koła. To główne cechy nowego samochodu amerykańskiej gwiazdy rajdów Kena Blocka. Samochód przygotowany przez firmy Hoonigan i RTR, to wóz jedyny w swoim rodzaju. Auto, które wystąpiło w filmie "Gymkhana 7", jest oparte na mustangu z 1965 roku. Pod maską ma silnik o pojemności 6,7 litra, a w potężnych nadkolach 18-calowe felgi, na które założono opony Pirelli, wykonane specjalnie na zamówienie Kena Blocka.



Nowości z Kalifornii

Salon samochodowy w Los Angeles należy do największych tego typu imprez na świecie. Odwiedza go ponad milion osób i był tam także „Przewoźnik”. Prezentujemy najciekawsze modele, które do sprzedaży wejdą w przyszłym roku.

Kacper Jeneralski

Mustang Shelby GT350

To legenda, która rozpoczęła się w 1965 roku. Teraz powraca w nowym wcieleniu, ale z tą samą Cobrą na osłonie wlotu powietrza i jak zawsze sygnowana nazwiskiem legendarnego kierowcy i konstruktora Carola Shelby'ego.

Najnowsze wcielenie to jeszcze prototyp, ale Amerykanie obiecują produkcję seryjną. Biały musclecar z niebieskimi pasami powstał specjalnie na tę wystawę. Nieoficjalnie wiadomo, że wyprodukowanie pierwszego egzemplarza kosztowało około 3 milionów dolarów. Seryjne auta będą oczywiście tańsze, ale parametry pozostaną (miejmy nadzieję) bez większych zmian. Podrasowany Mustang ma silnik V8 o pojemności 5,2 litra i mocy 500 koni mechanicznych. Seryjna jednostka wersji GT ma 5,0 litrów i 420 ko-

ni. Wersja Shelby wyposażona została w specjalny wał napędowy, a cały silnik, oprócz ponadprzeciętnych osiągnięć, ma zapewnić także groźne, wyczynowe brzmienie. Samochód wyposażono w manualną skrzynię biegów - co w Ameryce nie jest oczywistością. Napęd przekazywany jest na tylną oś z mechanizmem różnicowym typu tor-sen o ograniczonym poślizgu.

Z uwagi na prototypowy charakter auta Ford nie jest zbyt wylewny w podawaniu szczegółów technicznych. Ma to być ponoć najmocniejszy seryjnie produkowany Ford w historii marki. Zawieszenie jest w pełni niezależne i wyposażone w amortyzatory z magnetyczną regulacją sztywności. Auto stoi na pokaznych 19-calowych obręczach, w których zmieszczono ogromne hamulce. Średnica przednich tarcz to 15,5 cala, a tylnych 15 cali. Współpracują one z sześciotłoczkowymi zaciskami hamulcowymi.

W opcji ma pojawić się przeznaczony na tor pakiet chłodnic dbają-





przewoźnik nr 39



rynkowy w Polsce na razie się nie zapowiada, ale na pewno znajdą się zapaleńcy, którzy sprowadzą nowego Shelby'ego na własną rękę.

Limuzyna za niecałe 200 tysięcy euro

W Los Angeles i równolegle w Chinach w Kantonie premierę miał nowy Maybach. To nie oznacza, że Mercedes wskrzesił ponownie zlikwidowaną dopiero markę. Mercedes-Maybach S600 to nazwa nowej, najbardziej luksusowej S klasy. Z Maybachem łączy go tylko obręcz, które mają podobny wzór. Mercedes używa tej nazwy, żeby podkreślić wyjątkowo luksusowy charakter najnowszej odmiany „eski”. S Klasa 600 jest o 20 cm dłuższa od wersji Long. Samochód od zderzaka do zderzaka mierzy 545 cm, a rozstaw osi to wielogachne 337 cm. Wewnątrz upchnięto (choć w przypadku tak dużego auta to nie jest właściwe słowo) jeszcze więcej gadżetów niż w podstawowych wersjach. Najważniejsze miejsca w tym aucie znajdują się, jak to w limuzynach bywa, nie za kierownicą, lecz z tyłu. Dwa osobne duże fotele mają po bokach wysuwane stoliki, podnóżki i szeroki zakres regulacji. Wnętrze obito skórą najwyższej

jakości. Konstruktorzy pomyśleli nawet o takich detalach, jak stojaczki na kieliszki do wina ze specjalnymi chwytakami, które utrzymują szkło na miejscu.

Pod maską znajduje się 12-cylindrowy, 6-litrowy silnik w układzie widlastym z dwiema sprężarkami, który generuje 530 KM mocy i 830 Nm momentu obrotowego. Pozwala to na rozpędzenie dwutonowego kolosa do setki w 5 sekund. W planach jest też V8 z dwiema sprężarkami o mocy 455 koni i V6, generujące 333 konie. Z najmniejszym silnikiem będzie można zamówić napęd na 4 koła.

Mercedes postanowił wrócić do walki o najzamożniejszych klientów, a zmierzy się między innymi z Rolls-Royce Phantomem czy Bentleyem Mulsanne. Przy okazji Niemcom może udać się niezła sztuczka techniczna - wskrzeszenie marki bez konieczności produkowania aut na odrębnej linii. Nie jest tajemnicą, że oferowane do 2012 roku Maybachy - delikatnie mówiąc - nie stały się hitem sprzedaży. W przypadku najdłuższej Klasy S może być inaczej, a jak będzie naprawdę przekonamy się już w przyszłym roku, kiedy auto zadebiutuje na rynku. Przewidywana cena podstawowej wersji ma być nie wyższa niż 200 tysięcy euro.



cych o odpowiednią temperaturę oleju w skrzyni biegów i silniku. Sporo uwagi poświęcono też nadwoziu. Shelby ma niżej poprowadzoną i inaczej nachyloną maskę oraz potężne, poszerzone nadkola. Dodano też tylny dyfuzor i karbonowe wykończenie. Wnętrze jest proste i pozbawione chromowanych dodatków, które mogłyby rozpraszać kierowcę. Całość dopełniają mocno wyprofilowane kubelkowe fotele. Ford Mustang Shelby GT350 na amerykańskim rynku pojawi się w przyszłym roku. Na debiut



przewoźnik nr 39

Mazda CX-3

CX-3 to tak zwany SUV segmentu B, albo, jak kto woli, crossover. To jeden z najpopularniejszych ostatnio rynkowych segmentów. Nowy samochód to nic innego jak podwyższona Mazda 2 wyposażona w terenowe akcenty i - co najważniejsze - w nowy silnik diesla o pojemności 1,5 litra, zbudowany z myślą o Europie. Rozstaw osi nowej Mazdy jest identyczny jak w miejskiej 2, ale gabaryty nadwozia wzrosły. Na debiut CX3 wybrano Los Angeles, ale auto lepiej przystaje do europejskich i japońskich standardów. Mały SUV Mazdy może być wyposażony w napęd na 4 lub 2 koła. Do wyboru będzie automatyczna lub 6-biegowa manualna skrzynia biegów.

Pod maską będzie mógł zagościć silnik benzynowy o pojemności dwóch litrów i mocy 120 lub 165 koni mechanicznych. Tylko benzynowa jednostka będzie mogła współpracować z napędem na przednią oś. Diesel będzie dostępny wyłącznie z napędem 4x4. Silnik 1,5 jest dla Mazdy w pewnym sensie przełomowy - wcześniej japoński producent nie oferował tak małych jednostek wysokoprężnych. Nowy diesel ma 100 koni mechanicznych i podobnie jak wcześniej zaprezentowany



silnik o pojemności 2,2 litra wykorzystuje podobną komorę spalania, która ma zapewnić niskie spalanie. Jeśli porównamy CX-3 z konkurentami z rodzimego rynku, to znajdzie się gdzieś pomiędzy Nissanem Juke i Qashqai.

Wnętrze kierowcy znajdzie sporo miejsca, ciekawą deskę rozdzielczą z zaledwie trzema wlotami (ciekawostka), a przed sobą zobaczy centralnie umieszczony obrotomierz z cyfrowym wskaźnikiem prędkości. CX-3 przypomina nieco większy model CX-5.

To nie wada, a zaleta i naturalne następstwo stosowanej przez Japończyków filozofii stylistyki, którą nazwali KODO. Japończycy będą mogli kupić CX-3 jako pierwsi. Chwilę później, również wiosną, auto wejdzie na pozostałe rynki. Ceny powinniśmy poznać pod koniec zimy.

Audi Prologue

Niemcy nie ukrywają, że koncepcyjny Prologue to zapowiedź nowego, ultra luksusowego coupe, które w zamyśle



ma nazywać się A9. Model ma konkurować z takimi autami jak Bentley Continental GT czy Mercedes S Coupe. Żeglarska inspiracja towarzyszyła projektantom prawdopodobnie najpiękniejszego prototypu amerykańskiej wystawy – smukłe linie ponoć pochodzą z jachtów. Prologue jest długi, szeroki i luksusowy, nie brakuje mu jednak subtelności.

Jeśli samochód zostanie dobrze oceniony, a prawdopodobnie już tak się stało, to może wejść do produkcji w 2017 roku. Charakterystyczny grill znany z innych modeli marki tu ewoluował, jest szerszy i bliżej mu do Astona Martina niż do A3. Samochód ma ponad 5 metrów długości.

Pod maską znalazł się 8-cylindrowy silnik o pojemności 4 litrów i mocy 605

koni mechanicznych. Prologue rozpędza się do setki w 3,7 sekundy, spalając według producenta poniżej 10 litrów na setkę. Reflektory są szerokie i wąskie, a pod zespołem znajdujących się w nich soczewek umieszczono lasery, które – jak opisali twórcy – rzucają światło wysokiej rozdzielczości. Zawieszenie jest adaptacyjne, regulowane sprężonym powietrzem. Prologue wyposażony jest też w 22-calowe koła i węglowo-ceramiczne hamulce z sześciotłoczkowymi zaciskami. Kolejną ciekawostką jest układ czterech kół skrętnych. Dla polepszenia skrętu tylne koła mogą wychylać się 5 stopni. Ciekawostką jest nowatorska, 48-woltowa instalacja elektryczna.

Takie rozwiązanie jest ponoć bardziej energooszczędne i zostanie wkrótce wprowadzone również do serijnych samochodów. Wewnątrz największe wrażenie robi deska rozdzielcza, w którą wkomponowano monitory OLED. Tylne fotele automatycznie wysuwają zagłówki kiedy ktoś w nich usiądzie. Dodatkowo auto rozpoznaje kierowcę i pasażera po jego telefonie komórkowym i dostosowuje ustawienia (na przykład fotele) na miejscu, w którym usiądzie.

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



Paweł Kaleta, Demotrans.

Ekonomia i ekologia to ważne elementy działalności naszej firmy – z nowym Actrosem jestem spokojny o każdy z nich.



Nowy Actros z silnikiem Euro VI najpierw podczas testów, a potem podczas regularnej eksploatacji pozytywnie nas zaskoczył. Przede wszystkim tym, że spalanie – w stosunku do bardzo oszczędnego silnika Euro V – nie wzrosło i mieści się w naszych rygorystycznych normach. Dodatkową wartością jest to, że w niektórych krajach samochody z normą Euro VI nie podlegają ograniczeniom, zakazującym ruchu nocnego między 22 a 5 rano. Współpracujemy z klientami, dla których troska o środowisko jest bardzo ważna. Dlatego postępująca wymiana naszej floty na najbardziej dziś ekologiczne nowe Actrosy Euro VI jest całkowicie naturalna – my

również chcemy, aby realizowane przez nas przewozy jak najmniej obciążały środowisko. Pracujemy nad tym, by do końca 2014 r. 80 proc. naszej floty liczącej dziś ok. 200 pojazdów spełniało wymagania tej normy. Firma będzie się rozwijać, dlatego cieszy nas, że możemy liczyć na sprawdzonego partnera, jakim jest Mercedes-Benz. Pracują tam ludzie, którzy umieją rozpoznać i zrozumieć potrzeby dużych klientów, a dla takich firm jak nasza jest to bardzo ważne.

