



przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych



MiLoG 6-15

Parkingi a sprawa polska

26

Nowy Actros: lider ekonomiczności

62



TimoCom

Wyróżnij się!

W jaki sposób przewoźnik Marcin zachęca potencjalnych klientów do współpracy? Z pewnością poprzez tracking w TC eMap®, dzięki któremu uzyskuje dużą przewagę konkurencyjną! Przetestuj bezpłatnie, przez 4 tygodnie, w codziennej pracy naszą platformę, skupiającą wiele powszechnie używanych systemów telematycznych.

OPŁATY
DROGOWE



Pobór opłat drogowych na Węgrzech

z urządzeniem
pokładowym

WEBBASE

OBU EASY!



KORZYŚCI:

- Zwalnia z konieczności szczegółowego planowania trasy i zakupu biletu
- Łatwy, samodzielny montaż
- Urządzenie renomowanego producenta SECRET CONTROL GPS Kft.
- Bezpłatne wsparcie całą dobę przez dział techniczny producenta (tel. +36 30 334 50 50)
- 24-miesięczna gwarancja pozwala na oszczędność czasu i pieniędzy
- Możliwość bezpłatnego przedłużenia abonamentu po 24 miesiącach
- Koszt zakupu urządzenia OBU EASY to: **410 PLN** + VAT/szt.
Powyżej 11 sztuk: **395 PLN** + VAT/szt.
W przypadku większych zamówień możliwość negocjacji ceny
- Odbiór urządzenia w siedzibie ZMPD w Warszawie przy Al. Jana Pawła II 78
lub wysyłka kurierem na wskazany przez zamawiającego adres.

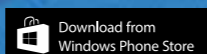
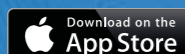


OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

SZCZEGÓLNE INFORMACJE
oplaty.drogowe@zmpd.pl
tel. +48 723 688 248
tel. +48 22 536 10 11



Teraz także dostęp mobilny!



www.timocom.pl



Tadeusz Wilk, dyrektor Departamentu Transportu ZMPD

Stare problemy – nowy rząd

Od nowego Parlamentu i nowego rządu oczekujemy rozwiązania problemów branży transportu drogowego. Jest ich wiele. Na arenie europejskiej: protekcyjny ograniczanie dostępu do rynku przez niektóre kraje Unii Europejskiej, w tym narzucanie zagranicznym przedsiębiorcom swojej płacy minimalnej. Na krajowym podwórku chociażby prawo dotyczące ryczałtów za noclegi dla kierowców, niedostosowane do potrzeb branży szkolnictwo zawodowe i brak spójnej sieci drogowej. Przedsiębiorców niepokoi braku wypracowania skutecznej polityki państwa, która chroniłaby tę ważną gałąź gospodarki. Gałąź podcinaną nieustannie

przez konkurentów zarówno na wschodzie, jak i na zachodzie. W obu przypadkach mamy do czynienia z długofalową strategią prowadzoną - albo przy pomocy prawa krajowego, albo poprzez łamanie podstawowych zasad unijnego rynku. Nie zawsze dowiadujemy się na czas o szykowanych nowych rozwiązaniach prawnych, nie zawsze nasze interwencje są skuteczne. Mamy nadzieję, że politycy wreszcie będą nas skutecznie wspierać. Międzynarodowe przewozy samochodowe są ważną częścią polskiej gospodarki. Wystarczy wspomnieć, że bilans płatniczy usług transportowych (według NBP) jest od wielu lat dodatni i sięgnie w tym roku aż trzech miliardów euro.

Przed firmami długa walka

8

Jak walczyć z niemiecką ustawą o płacy minimalnej oraz o unijnych procedurach mówi profesor prawa Akademii Leona Koźmińskiego Jan Barcz.

Bez milionów nie podchodź

70

Salon samochodowy we Frankfurcie przyciągnął miliony zwiedzających. Oglądali wysyp premier luksusowych modeli, kosztujących od miliona złotych do miliona euro.

"Jedwabny szlak"

22

Europa i Chiny na wyścigi budują kolejowe i samochodowe korytarze transportowe do krajów Azji Środkowej. W tym wyścigu uczestniczą także polscy przedsiębiorcy, a niektórzy już tam są.



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, Piotr Gawętczyk, Anna Wiecezorek, Anna Wrona, Sławomir Jeneralski, Tadeusz Wilk.

Współpracują:

Natalia Blok-Cygańska, Arkadiusz Góra, Johan den Hartog, Kacper Jeneralski, Romuald Kołodziejczyk, Joanna Popiołek, Tomasz Matyszko, Łukasz Włoch.

Ogłoszenia i reklamy:

Dorota Grabczyńska-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 nieopublikowane pochodzą z archiwum dwumiesięcznika „Przewoźnik”. Przedruki za zgodą redakcji. Redakcja nie odpowiada za treść artykułów sponsorowanych, ogłoszeń i reklam.

Jak oszczędzić na przeglądach

54

Prawidłowe przygotowanie pojazdu do zimy oraz obsługa zapobiegawcza pozwolą uniknąć niespodziewanych wydatków. Oszczędności roczne sięgają przeciętnie 1700 euro na ciężarówkę.



Parkingi a sprawa polska

26

Brak parkingów powoduje, że kierowcy i samochody padają ofiarami kradzieży. ZMPD apeluje do rządu o zmianę regulacji oraz przygotowuje program Bezpieczny Parking.

Prezesowi ZMPD
Janowi Buczkowi
wyraży współczucia
z powodu śmierci
żony

składają
członkowie ZMPD
oraz pracownicy biura Zrzeszenia

MiLoG: co zaliczamy do płacy minimalnej	6
Zmiany na rynku tylko za zgodą wszystkich stron	7
Przed firmami długa walka	8
Walka przewoźników na unijnym ringu	12
Przejęcia na górze	14
Fotomorgana. Następna ziemia obiecana	16
Kolejowy i samochodowy „Jedwabny szlak”	22
Parkingi a sprawa polska	26
Elektroniczna rewolucja na przejściach	36
Nigdy nie zapomnę mojego przyjaciela Dyzia	38
Dołączyć do zorganizowanej floty czy samodzielnie koordynować własny tabor?	40
15 lat Krismar	42
200 lat polskiego samochodu	43
Retro. Jelczański bestseller	44
Największe spotkanie izb handlowych w Europie Wschodniej	52
Jak oszczędzić na przeglądach	54
Bezpieczne przewozy pasz	58
Jeszcze szybsze i łatwiejsze znajdowanie ładunków	60
Nowy Actros: lider ekonomiczności	62
Odpowiedzialność przewoźnika	64
Transport ciężki nie ma lekko	66
Bez milionów nie podchodź	70

Co zaliczamy do płacy minimalnej

Do niemieckiej płacy minimalnej można zaliczyć diety i ryczałty.



Robert Przybylski

Niemiecki Urząd Celny (ZOLL) na początku października br. umieścił na stronie internetowej informację, które ze składników diety mogą być zaliczone do niemieckiej

2. Jeśli system prawny nie określa struktury diety

Jeżeli prawo nie określa struktury diety, wówczas należy brać pod uwagę faktyczne okoliczności. Oznacza to, że do wynagrodzenia nie można wliczyć kosztów faktycznie poniesionych przez pracownika (koszty podróży, zakwaterowania, wyżywie-

nia). Pozostała część diety wchodzi w skład płacy minimalnej.

We wrześniu zakończyła się kontrola polskiego przedsiębiorcy, który nie określał struktury diety (przedsiębiorca prywatny nie musi stosować rozporządzenia Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej, dotyczącego sektora finansów publicznych), wypłacał maksymalną dietę wynoszącą 49 euro. Po odliczeniu niemieckiego minimum żywniowego wynoszącego 7,63 euro, do płacy kierowcy można doliczyć 41,37 euro.

Z kolei przedsiębiorca, przyjmujący rozporządzenie MPIPS (przewiduje ono, że na śniadanie przeznaczona jest 15 proc. diety, na obiad i na kolację po 30 proc.) odliczyć może tylko 25 proc. diety.

Zatem z 49 euro diety zaliczone do płacy minimalnej będzie tylko 12,25 euro. W przypadku ry-

czalną za nocleg niemiecka administracja celna wskazała, że jeśli kierowca ma zapewnioną kabinę sypialną lub kuszetkę, nie trzeba dokonywać odliczenia wynikającego ze wskazanego rozporządzenia - kwota w całości wliczana jest do stawki minimalnej. Jednak tylko przy założeniu, że kierowca odbiera odpoczynek w kabinie zgodnie z zasadami określonymi w art. 8 ust. 8 rozporządzenia (EC) 561/2006.

Zastępca dyrektora Departamentu Transportu ZMPD Piotr Mikiel przypomina, że możliwość wliczenia do płacy minimalnej diet i ryczałtów wynika z dyrektywy 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 16 grudnia 1996 roku, dotyczącej delegowania pracowników. Zgodnie z dyrektywą do płacy minimalnej można zaliczyć świadczenia właściwe oddelegowaniu, które nie służą zwrotowi faktycznie poniesionych kosztów.

Przedsiębiorca nie określał struktury diety, wypłacał maksymalną dietę, wynoszącą 49 euro. Po odliczeniu niemieckiego minimum żywniowego wynoszącego 7,63 euro, do płacy kierowcy można doliczyć 41,37 euro.

płacy minimalnej. W zależności od systemu kraju zatrudnienia kierowcy, należy stosować następujące kryteria:

1. Jeśli system prawny określa strukturę diety

Do płacy minimalnej można zaliczyć tylko tę część diety, która nie jest przeznaczona na zwrot kosztów podróży.

3. Odliczenie zgodne z niemieckimi przepisami

Jeżeli nie można określić kosztów poniesionych przez pracownika, zastosowanie ma niemieckie rozporządzenie o ubezpieczeniu społecznym. Oznacza to, że do płacy mini-

Zmiany na rynku tylko za zgodą wszystkich stron

Co dalej z francuską płacą minimalną i czy liberalizacja międzynarodowych przewozów drogowych powinna być kontynuowana? Polscy i francuscy przewoźnicy wymienili opinie i uzgodnili współdziałanie.



Joanna Popiołek

Przedstawiciele ZMPD spotkali się 27 sierpnia br. w Paryżu z przedstawicielami francuskiego stowarzyszenia przewoźników drogowych FNTR. Oba stowarzyszenia przedyskutowały najważniejsze obecnie kwestie dotyczące europejskiego transportu, tj. kabotażu, zastosowania dyrektywy o oddelegowaniu pracowników dla kierowców, stawki minimalnej w Niemczech i Norwegii oraz Loi Macron we Francji.

Stanowiska obu stowarzyszeń w niektórych kwestiach się różnią, jednak zgodzono się, że istnieje nagła potrzeba wyjaśnienia unijnych uregulowań w zakresie funkcjonowania rynku transportu drogowego. W ostatnich miesiącach niektóre kraje członkowskie UE zastosowały różnorodne środki krajowe o charakterze protekcjonistycznym, zmuszając tym samym wła-

dze unijne do przyjęcia jednoznacznego stanowiska co do zasad mających zastosowanie w transporcie międzynarodowym i kabotażu. FNTR i ZMPD uważają, że takie działania w zjednoczonej Europie destabilizują jedynie wspólny rynek transportu i najbardziej stosowne byłoby wspólne rozwiązanie, uzgodnione na poziomie unijnym i za zgodą wszystkich uczestników rynku.

Sektor transportu jako mobilna i transgraniczna działalność ma zasadnicze znaczenie dla całej gospodarki. Decyzje podejmowane przez jeden kraj członkowski będą bezpośrednio wpływać na inny kraj, czego przykładem jest właśnie narzucenie stawki minimalnej. W tym zakresie partnerzy zgodzili się, że działania rewolucyjne należy zastąpić ewolucyjnymi. Konieczne jest podjęcie prac w celu stworzenia europejskiego systemu dla wysoko mobilnych pracowników. Powinny zostać przeanalizowane wszystkie

szczegóły tej kwestii, również aspekty techniczne, takie jak struktura stawki minimalnej czy minimum ochrony socjalnej dla międzynarodowych kierowców. Oba stowarzyszenia zgodziły się, że nie można gwałtownie ingerować w liberalizację. Stopniowy proces oparty na niezbędnej spójności jest najbardziej stosownym podejściem. Zapewnienie długoterminowej egzystencji przedsiębiorstw, jak i miejsc pracy w sektorze transportu krajów członkowskich, to zasadniczy cel wszystkich uczestników rynku i nie osiągnięto go zamykając rynki krajowe i destabilizując transport międzynarodowy.

Strona polska przedstawiła swoje obawy co do Loi Macron i braku informacji o zasadach, na których będzie się opierać francuska stawka minimalna. Francuskie władze nadal nie opublikowały rozporządzenia wykonawczego, nie rozpoczęły nawet nad nim prac legislacyjnych. ZMPD zwró-

ciło się do francuskiego partnera z prośbą o monitorowanie tej sprawy i przekazanie wszystkich szczegółów, gdy tylko będą już znane. Dotyczy to szczególnie składników płacowych, jakie mogą być zaliczone na poczet francuskiej stawki minimalnej i obowiązku posiadania przedstawiciela we Francji. Wymagane jest również doprecyzowanie, czy stawka będzie dotyczyć jedynie przewozów kabotażowych, czy też wozarówac się będzie na rozwiązaniach niemieckich w tym zakresie.

Było to pierwsze spotkanie przedstawicieli obu stowarzyszeń i pomimo różnic stanowisk oraz interesów tę formę współpracy należy ocenić pozytywnie. Strony zgodnie uznały, że taka współpraca jest konieczna i będzie w przyszłości kontynuowana.



Przed firmami długa walka

Jak walczyć z niemiecką ustawą o płacy minimalnej oraz o unijnych procedurach mówi profesor prawa Akademii Leona Koźmińskiego Jan Barcz.

- Polska powinna zaskarżyć MiLoG do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej?**

To jest ostateczność, tym bardziej że już toczy się postępowanie na szczeblu unijnym. Zarzuty przewoźników oraz dużej grupy państw członkowskich (w tym Polski) wskazujące, że niemiecka ustawa o płacy minimalnej jest sprzeczna ze swobodami unijnego rynku wewnętrznego, podzieliła Komisja Europejska, wszczynając 19 maja postępowanie o niewywiązywanie się przez RFN z obowiązków państwa członkowskiego UE. Polska ma możliwość skierowania paralelnie skargi w tej sprawie do Trybunału Sprawiedliwości, niemniej w pierwszej kolejności ocenić, czy zakres uzgodnień między Komisją a RFN dotyczy wszystkich wątpliwych z punktu widzenia prawa UE obszarów.

Przedsiębiorcy muszą mieć jednak świadomość, że postępowanie w sprawie naruszenia traktatów trwa zazwyczaj około dwóch lat.

- Tymczasem nawet nie wiemy, co się dzieje i na jakim etapie są negocjacje między Komisją Europejską a RFN.**

Zasadniczym celem Komisji Europejskiej nie jest skarżenie państwa do unijnego Trybunału Sprawiedliwości, lecz sprawienie, aby dostosowało się ono do wymogów unijnego prawa.

Nieprzypadkowo więc w pierwszym etapie rozmowy te są objęte klauzulą poufności, bo w grę wchodzi również prestiż państwa. Zazwyczaj w toku wstępnego etapu postępowania państwo zmienia stanowisko i dostosowuje swoje prawo do wymogów unijnych. Dopiero jeżeli nie zgadza się ono z oceną Komisji Europejskiej, Komisja kieruje sprawę do Trybunału Sprawiedliwości.

- Dla przedsiębiorców to marne pocieszenie, bo zanim sprawa zostanie wygrana, większość z nich może zbankrutować...**

W tej sprawie jest sporo miejsca na działania na szczeblu politycznym, które mogłyby ograniczyć wielką niepewność prawną oraz w obrocie gospodarczym z RFN, jaka powstała po wejściu w życie MiLoG. Przede wszystkim rząd RP powinien prowadzić działania idące w trzech kluczowych kierunkach. Powinien domagać się od Niemców zawieszenia do zakończenia postępowania przed instytucjami unijnymi stosowania MiLoG w całości (a nie tylko w odniesieniu do mało znaczących w praktyce operacji tranzytowych) w stosunku do zagranicznych przewoźników samochodowych. Po drugie – powinien dążyć do ustalenia ekwiwalencji składników płacy minimalnej (aby przedsiębiorca miał jasność, jakie składniki płacy Niemcy zaliczają

do swojej płacy minimalnej) - to największy problem, który zaburza pewność obrotu gospodarczego. Wreszcie nasz rząd powinien domagać się od Niemców zastosowania w odniesieniu do transgranicznych operacji transportowych przewidzianych w dyrektywie o pracownikach delegowanych wyjątków (czego Niemcy nie uczynili, choć mogli).

- Jak te wyjątki mogłyby zostać opisane?**

Państwa członkowskie mogą wyłączyć spod warunków określonych w dyrektywie (w tym wymogu płacy minimalnej w danym państwie) takich pracowników przedsiębiorstw umocowanych w innych państwach członkowskich, którzy świadczą pracę krótkotrwałą lub o niewielkim zakresie. Wyjątki te wprowadzono do dyrektywy przede wszystkim z myślą o pracownikach szczególnie mobilnych (głównie branży transportowej). Wynika to jednoznacznie z dokumentów towarzyszących uchwaleniu dyrektywy. Sięgnięcie do takiego wyjątku – na przykład wyłączenie pracowników przebywających do siedmiu dni na terytorium RFN, rozwiązałoby w znaczącej części problem. Takie rozwiązanie współgrałoby z definicją kabotażu, który może trwać właśnie do 7 dni, w trakcie których przewoźnik z innego państwa członkowskiego może wykonać do trzech operacji przewozowych.

**z Janem Barczem
rozmawia Robert
Przybylski**



- Zakłada pan dobrą wolę drugiej strony.**

Raczej liczę na racjonalność w rozwiązaniu problemu, który poważnie zagraża spójności unijnego rynku wewnętrznego. Po stronie Polski i grupy innych państw członkowskich są mocne argumenty, podzielane przez Komisję Europejską. Stwierdzenie braku zgodności MiLoG z prawem UE może mieć dla Niemiec istotne, negatywne konsekwencje (również finansowe). Poza tym sprawa płacy minimalnej nabiera ogólnounijnego charakteru (śladem Niemiec zaczynają podążać inne, najzamożniejsze państwa UE) – konieczne jest więc znalezienie rozwiązania generalnego, które zapewni działania unijnego rynku wewnętrznego.

Notabene, znaczenie problemu nie było w przeszłości doceniane po „naszej” stronie, stąd mętne postanowienia i samej dyrektywy o pracownikach delegowanych (nowelizowanej ostatnio w 2014 r.), i przyjmowanych nie tak dawno (w 2010 r.) rozporządzeń dotyczących kabotażu.

- Niemcy działają tak, jakby w UE nie wolno być tańszym. Chyba UE nie na tym polega?**

Pojęcie tzw. dumpingu socjalnego jest wyraźnie nadużywane i wykorzystywane do uzasadniania działań

Rząd RP powinien domagać się od Niemców zawieszenia do zakończenia postępowania przed instytucjami unijnymi stosowania MiLoG w całości (a nie tylko w odniesieniu do mało znaczących w praktyce operacji tranzytowych) w stosunku do zagranicznych przewoźników samochodowych.

protekcjonistycznych, sprzecznych z prawem UE. Trybunał Sprawiedliwości jednoznacznie wiąże – w przypadku pracowników mobilnych – wypłatę płacy minimalnej z zakresem powiązania danego pracownika z warunkami życia w danym państwie; jeśli takie powiązanie z państwem tymczasowego świadczenia pracy jest niewielkie, nie ma zasadności dla domagania się wypłaty takiej płacy (to jest podstawą m.in. wspomnianych wyżej wyjątków, zawartych w dyrektywie o pracownikach delegowanych). Zarazem Trybunał wielokrotnie potwierdzał, że różnice w poziomie płacy wynikające z różnych poziomów życia w państwach członkowskich mogą być zaliczane do uzasadnionych korzyści konkurencyjnych.

- Mówimy o polityce, a przedsiębiorcy muszą już teraz wiedzieć co zrobić.**

Stąd wyżej wskazane postulaty działań tymczasowych, które należałoby bez zwłoki podjąć. Naturalnie może pojawić się dodatkowa możliwość przynajmniej częściowe-

go wyjaśnienia problemów, na przykład w drodze pytania prejudycjalnego, które skierowałby sąd niemiecki, rozpatrując spór przewoźnika z niemieckim urzędem w sprawie płacy minimalnej (MiLoG wprowadza wyśrubowane wymogi administracyjne oraz grozi nakładaniem drastycznych kar pieniężnych w przypadku niestosowania jej postanowień). Wówczas zaangażowanie się w takie postępowanie będzie w interesie całej branży oraz rządu polskiego.

- Polska i nasi przedsiębiorcy są jednak wyraźnie słabszą stroną w tym sporze i nasze argumenty nie mają takiej mocy jak niemieckie.**

Takie stwierdzenie powiązane byłoby z założeniem, że zmianę MiLoG można by wymusić sięgając do retorsji gospodarczych wobec Niemiec. Nie taki jest jednak sens unijnego





rynku wewnętrznego. Unia Europejska jest wspólnotą prawną i dysponuje gwarancjami, stojącymi na straży działania rynku wewnętrznego. MiLoG w obecnym brzemieniu jednoznacznie narusza te zasady. Chodzi o to, aby efektywnie te gwarancje „uruchomić”. Polska powinna być liderem grupy kilkunastu państw, „dotkniętych” przez MiLoG, powinna zdecydowanie działać na szczeblu politycznym w stosunkach z Niemcami, ale również na szczeblu unijnym. Reakcja łańcuchowa, zapoczątkowana przez niemiecki MiLoG, zagraża bowiem unijnemu rynkowi wewnętrznemu. Wszak od lat deklarowanym celem Unii jest dalsza liberalizacja swobód rynku wewnętrznego, transgraniczne stosowanie MiLoG idzie natomiast jednoznacznie w przeciwnym kierunku.

■ **Czyli kwestia płacy minimalnej powinna zostać rozwiązana na szczeblu unijnym?**

Powinna znaleźć rozwiązanie jak najszybciej. Z jednej strony samo ustanawianie płacy minimalnej w państwach członkowskich jest popierane przez Unię: słusznie, ponieważ jest ważnym elementem strategii nakierowanej na umacnianie praw pracowników. Z drugiej natomiast strony niezbędne jest znalezienie „wyważenia” między swobodami rynku wewnętrznego a transgranicznym stosowaniem płacy minimalnej, tj. w odniesieniu do pracowników zatrudnianych przez

przedsiębiorstwa w innym państwie członkowskim niż państwo świadczenia pracy. Wspomniane wyżej wyjątki, zawarte w dyrektywie o pracownikach delegowanych, mogą pomóc w prowizorycznym rozwiązaniu pojawiających się problemów, ale są bez wątpienia niewystarczające wobec narastającej skali wyzwań związanych z płacą minimalną.

Z tego co wiadomo, Komisja Europejska w postępowaniu przeciwko RFN odwołuje się do rozwiązania, które polegałoby na tym, że jeżeli operacja transportowa jest przeprowadzana w co najmniej dwóch państwach członkowskich, a kilometr w jednym z nich (RFN) nie przekroczył 10 proc., wówczas MiLoG nie powinna być stosowana. Myślę że to dobry kierunek dla poszukiwania rozwiązania, przy czym zweryfikować należy – czy 10 proc. to właściwy próg. Do ustalenia odpowiedniej granicy konieczna jest aktywność rządów i zrzeszeń przewoźników.

Pamiętajmy też, że i u nas rośnie stale poziom życia (i płacy) i za kilkanaście lat będziemy myśleli jak chronić własny rynek wobec mniej zarabiających pracowników z mniej zamożnych państw członkowskich. Takie zjawisko już wystąpiło w ubiegłym dziesięcioleciu podczas prac nad dyrektywą usługową, gdy stanowisko Polski ewoluowało specyficznie (m.in. pod naciskiem związków zawodowych) – od nastawienia stosunkowo liberalnego do postulatów wyłąc-

zających kolejne sektory spod działania dyrektywy.

Trzeba więc poszukiwać rozwiązania na szczeblu unijnym, które – jak wspomniałem – będzie równoważyło – prawa i ochronę pracownika z wymogami swobód gospodarczych.

■ **Czy powtórna nowelizacja dyrektywy o pracownikach delegowanych to dobry pomysł?**

Jak wspomniałem, dyrektywa ta była ostatnio nowelizowana w 2014 r., a więc kolejna nowelizacja, która miałaby się odwoływać do rozważanej w Komisji Europejskiej zasady „taka sama płaca za taką samą pracę, w tym samym państwie członkowskim”, to jeszcze pieśń przyszłości. Niemniej idąca w takim kierunku nowelizacja musiałaby zostać poprzedzona uzgodnieniem owego „wyważenia” między taką zasadą, a swobodami rynku wewnętrznego. Stosowne postanowienia w żadnym razie nie powinny zawierać wyjątków, z których skorzystanie pozostawałoby w ręku poszczególnych państw członkowskich (taką sytuację mamy obecnie, ze znanymi rezultatami), lecz zawierać jednoznaczne wyłączenia, zwłaszcza w odniesieniu do szczególnie mobilnych pracowników (w tym przede wszystkim branży transportowej).

Nie można powtarzać wspomnianej wyżej niefrasobliwości, jaka wystąpiła przy pracach nad nowelizacją dyrektywy o pracownikach delegowanych i rozporządzeniach dotyczących kabotażu. ■

100% dyspozycyjności Obietnica na wagę złota



Kluczem do bezproblemowej eksploatacji pojazdu jest Złoty Kontrakt Serwisowy Volvo. Tak zaawansowana usługa jest możliwa dzięki naszemu innowacyjnemu, inteligentnemu systemowi telematycznemu, który pozwala stacjom obsługi na zdalne monitorowanie przebiegu i stopnia zużycia podzespołów samochodu ciężarowego. To właśnie dzięki połączeniu zdalnej komunikacji z proaktywną obsługą techniczną jesteśmy w stanie zapewnić Ci 100% dyspozycyjności.

Dowiedz się więcej o **ZŁOTYM KONTRAKCIE SERWISOWYM VOLVO** i wszystkich Dziesięciu Najważniejszych Usługach Volvo Trucks na volvotrucks.pl/toptenservices

VOLVO TRUCKS SERVICES

Volvo Trucks. Driving Progress



Walka przewoźników na unijnym ringu

Rynek międzynarodowych przewozów drogowych w Unii Europejskiej rozwija się, choć nierównomiernie we wszystkich państwach UE. Realia rynkowe bezwzględnie wskazują na wygranych i przegranych.

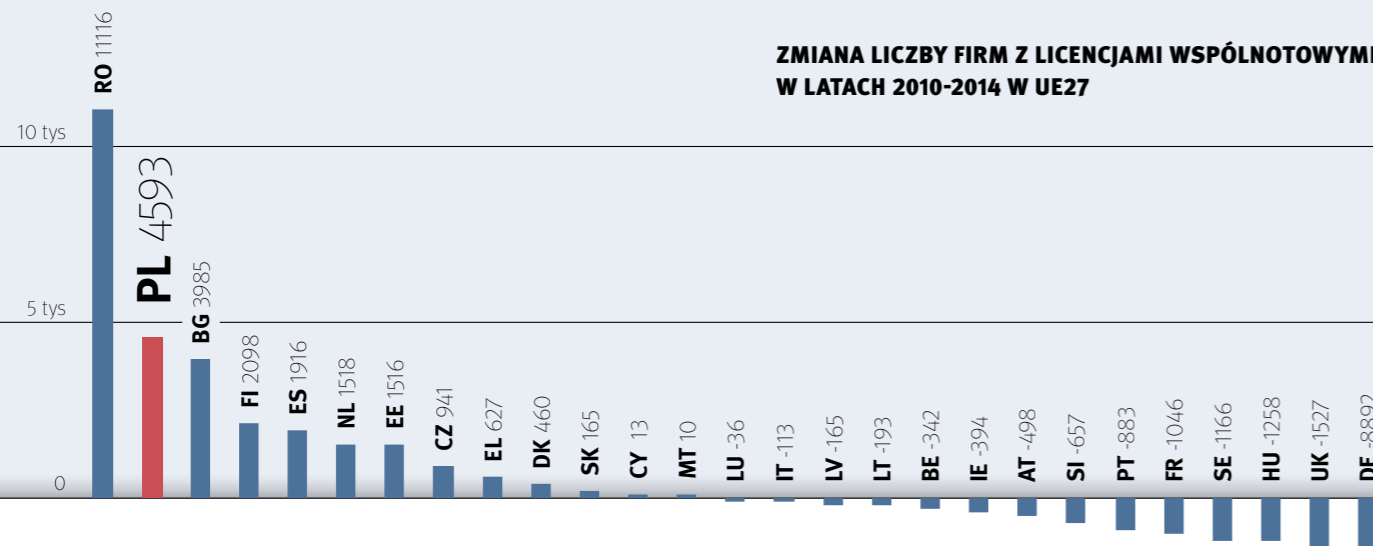
LICZBA FIRM W EU27 POSIADAJĄCYCH LICENCJE WSPÓLNOTOWE

Rok	Liczba firm
2010	272 333
2011	266 585
2012	268 709
2013	269 983
2014	284 121

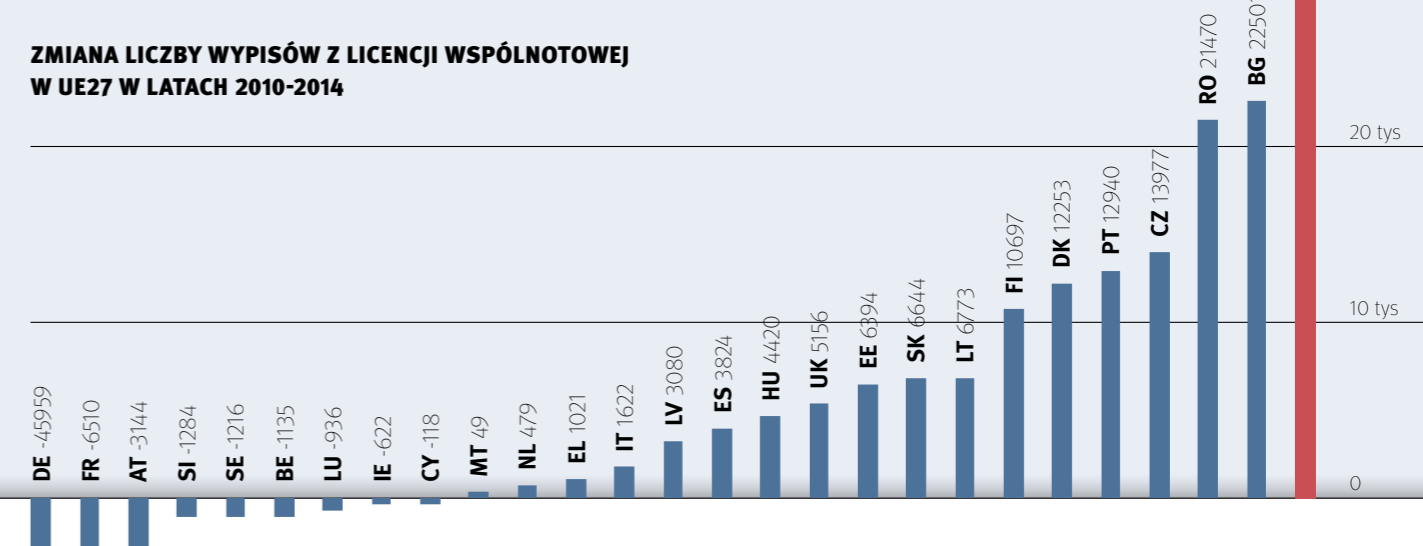
LICZBA WYPISÓW Z LICENCJI SPÓLNOTOWYCH W UE27

Rok	Liczba wpisów
2010	1 723 071
2011	1 699 718
2012	1 670 388
2013	1 754 783
2014	1 826 590

ZMIANA LICZBY FIRM Z LICENCJAMI WSPÓLNOTOWYMI W LATACH 2010-2014 W UE27



ZMIANA LICZBY WYPISÓW Z LICENCJI WSPÓLNOTOWEJ W UE27 W LATACH 2010-2014



Tomasz Małyszko

Według przybliżonych danych Eurostatu praca przewozowa ogółem w Unii Europejskiej w międzynarodowym transporcie drogowym w roku 2014 w stosunku do 2013 r. wzrosła o 1 proc., do 612,7 mld tkm (w 2013 w stosunku do 2012 wzrosła o 6 proc.). Natomiast w 2014 roku w transporcie drogowym krajowym ogółem w UE nastąpił spadek pracy przewozowej o 0,85 proc., do 1 102 mld tkm (w 2013 w stosunku do 2012 nastąpił spadek o 0,75 proc.). Spadek przewozów krajowych nie został zrównoważony wzrostem w przewozach międzynarodowych. Mimo malejącego rynku liczba firm obsługujących unijne przewozy powiększyła się o znaczące 5,3 proc. W 28 państwach Unii Euro-

pejskiej liczba firm, które na koniec 2014 roku posiadały licencję wspólnotową uprawniającą do wykonywania międzynarodowych przewozów drogowych wyniosła 286 883. Jest to o 14 565 więcej niż w 2013 roku.

Niejednorodny obraz

Analizując w poszczególnych państwach liczbę firm z uprawnieniami w latach 2013 i 2014 trzeba zauważyć, że przyrosty są nierównomierne. Największy procentowy wzrost został odnotowany w Rumunii (sięgnął 34,7 proc. – o 9 322 firmy więcej niż rok wcześniej), w Estonii - 30,8 proc. (572 firmy więcej) oraz Chorwacji - 18,3 proc. (427 firm). Polska znalazła się na 11. miejscu, ze wzrostem wyraźnie niższym niż średnia unijna, sięgającym 4,5 proc. (1 261 firm). Ogólnie w osiemnastu państwach liczba firm z uprawnieniami wzrosła, w dziesięciu państwach

odnotowano spadek. Największy nastąpił w Szwecji - o 23,4 proc. (1 058), Łotwie - 3,7 proc. (126) oraz w Luksemburgu - 3,2 proc. (12).

W liczbach bezwzględnych Polska ma drugi przyrost, za Rumunią i przed Holandią oraz Niemcami. Na drugim końcu tabeli znalazła się Szwecja, Włochy oraz Francja.

Inaczej kształtują się proporcje za lata 2010 - 2014. Liczba wszystkich licencji wzrosła w 27 państwach UE (Chorwacja weszła do UE 1 lipca 2013 roku) o 4,3 proc. (14 138). Największe przyrosty procentowe liczby firm odnotowano w Estonii - o 160 proc. (1516), Bułgarii 62 proc. (3985), Grecji 46,9 proc. (627) i Rumunii 44,4 proc. (11 116). Polska znalazła się na 7. miejscu z 18,4 proc. (4 593).

Pod względem ilościowym Polska jest na drugim miejscu za Rumunią, a przed Bułgarią oraz Finlandią. W tym samym okresie największej firm

zrezygnowało z transportu międzynarodowego w Szwecji - 25,2 proc. (1 166 firm mniej), Niemczech - 18 proc. (-8 892) oraz na Węgrzech - 16,4 proc. (-1 258). W 13 państwach liczba firm wzrosła, w 14 państwach odnotowano spadek liczby firm.

Wolniej przybywa ciężarówek

Odmienne przedstawia się sytuacja z wpisami do licencji wspólnotowych. Na koniec 2014 roku w UE wydano 1 839 711 wpisów, więcej o 4,2 proc. (73 830) w stosunku do 2013 roku. W dwudziestu państwach odnotowano wzrost liczby uprawnień, w ośmiu spadek.

Najwięksi liderzy wzrostu to Dania - 28,6 proc. (7 763), Chorwacja 18,2 proc. (11 098), Rumu-

nia 17 proc. (18 866). Polska zajmuje 6. miejsce z wynikiem 9,1 proc. (14 051). W liczbach bezwzględnych największej wpisów przybyło w Rumunii, Polsce i Danii.

Największe spadki procentowe odnotowano w Szwecji - 11,7 proc. (15 175), Malcie - 9,8 proc. (386) i w Luksemburgu 3,2 proc. (5 089). W liczbach bezwzględnych floty najbardziej skurczyły się we Francji, Szwecji oraz Wielkiej Brytanii.

W okresie 2010 - 2014 czołówkę wzrostu procentowego stanowiły firmy z państw: Estonia 93,9 proc. (6 394), Dania 54 proc. (12 253), Bułgaria 47,7 proc. (22 501).

Największe spadki odnotowano na Cyprze - 24,8 proc. (-118), Luksemburgu - 16 proc. (-936) i w Niemczech - 11,9 proc. (-45 959).

W liczbach bezwzględnych największy przyrost taboru zanotowano w Polsce, Bułgarii, Rumunii oraz

w Czechach. Najwięcej pojazdów wycofano z eksploatacji w Niemczech, Francji oraz Austrii.

W 2014 roku przeciętnie na jednego zarejestrowanego w Europie przewoźnika przypadało 6,5 ciężarówki. W 2010 roku było to 6,3 samochodu, zatem widoczna jest powoli zachodząca koncentracja, pomimo wejścia do branży nowych podmiotów.

Część firm z państw starej Unii odczuwa spadek konkurencyjności swoich firm transportowych na rynku wspólnotowym, co przekłada się na spadek ich możliwości przewozowych. Powoduje to pojawianie się działań protekcyjnych, ograniczających dostęp do krajowych rynków dla przewoźników z innych państw.



Przejęcia na górze

Konsolidacja rynku logistycznego może zwiększyć nacisk na przewoźników. Ceny usług transportowych jednak nie muszą spaść, bo będzie pogłębiał się brak kierowców.

Robert Przybylski

Na rynku logistycznym trwają nieustanne przejęcia. W ostatnich tygodniach rosyjsko-francuski koncern Gefco uzgodnił zakup holenderskiej spółki IJS Global od funduszu inwestycyjnego Nimbus. Strony nie podały wartości transakcji.

Założony w 2004 roku IJS Global specjalizuje się w transporcie lotniczym i morskim - w 2014 roku zanotowała przychody w wysokości 160 mln euro przy zatrudnieniu 500 osób. Założyciel Giorgio Laccogna zakładał blisko dekadę temu, że w 2011 roku przychody sięgną 700 mln dol., a zatrudnienie przekroczy 1 200 osób.

Przychody Gefco wyniosły 4,1 mld euro i koncern zamierza je podwoić do 2020 roku.

Gefco do tej pory specjalizowało się w obsłudze przemysłu motoryzacyjnego, dostarczając zarówno części do fabryk, jak i odbierając gotowe samochody. Powoli firma poszerza ofertę o logistykę kontraktową oraz przewozy drobnicowe. W tej chwili stanowią one jedną czwartą przychodów.

Zakup IJS Global ułatwi wzrost Gefco, ponieważ zapewni wzmocnienie działu przesyłek lotniczych i morskich firmy. Przejęty operator funkcjonuje także w Australii, USA oraz Azji Południowo-Wschodniej, gdzie Gefco nie miał swoich oddziałów.

W kwietniu amerykański koncern XPO Logistics kupił za 3,5 mld dol. Norberta Dentressangle, którego przychody roczne sięgały 5,5 mld dol. Zaledwie cztery miesiące później XPO wykupił amerykańską fir-

mę Con-way za 3 mld dol. (wliczając w to blisko 0,3 mld dol. długu). Po zamknięciu tej transakcji przychody XPO Logistics w 2015 roku wyniosą 15 mld dol., a zysk operacyjny ponad 1 mld dol.

Zakup Con-Way to czwarta transakcja XPO Logistics w tym roku. Dyrektor zarządzający XPO Logistics Bradley Jacobs przewiduje, że jego firma osiągnie 23 mld dol. przychodów w 2019 roku oraz zysk EBITDA na poziomie 1,5 mld dol.

Duzi rosną najszybciej

XPO Logistics ma dostęp do dużych kapitałów i od lat może pozwolić sobie na agresywne przejęcia. Ze wnętrne finansowanie pozwoliło na błyskawiczny wzrost przychodów z niecałych 0,2 mld dol. w drugim kwartale 2012 roku do 3,4 mld dol. trzy lata później. Bradley chce zbudować dochodową sieć drobnicową, która będzie zasilana także logistyką kontraktową.

Podobne cele stawia sobie prezes Gefco Luc Nadal. - Globalna sieć drobnicowa to unikalna oferta, w tym segmencie konkurencja jest wyraźnie mniejsza niż np. w przewozach - zauważa Nadal.

Wyniki takich koncernów, jak FedEx czy UPS, potwierdzają jego spostrzeżenia, bo oba amerykańskie giganty mają dwucyfrowe marże, co jest niespotykane w branży logistycznej. Oferowanie globalnej sieci drobnicowej jest bardzo lukratywne. Przyrost obrotów rynku TSL był 2-3 razy większy od wzrostu światowego PKB, co wynikało m.in. z rosnącego importu z Dalekiego Wschodu. Na tym trendzie korzyści przystąpi przed wszystkim najwięksi gracze, których obroty rosły szyb-

ciej od mniejszych konkurentów.

Globalne firmy logistyczne mają także największy udział w obsłudze globalnych firm produkcyjnych, których stopa wzrostu także jest wyższa od średniej dla całej gospodarki.

Postępująca konsolidacja jest wyraźnie widoczna nawet jeżeli porównuje się bardzo krótkie okresy. W 2011 roku pierwsza dziesiątka koncernów logistycznych świata kontrolowała 32,1 proc. rynku, zaś dwa lata później już 35 proc.

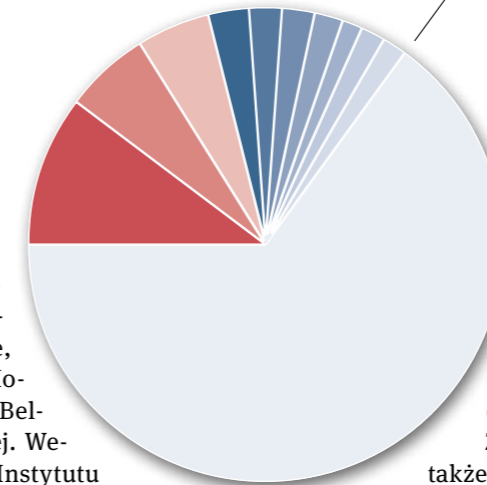
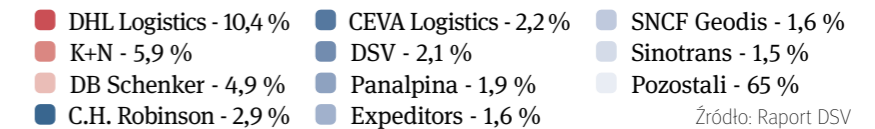
Gdzie jest Polska?

Cały rynek logistyki w UE wart jest ok. 900 mld euro, co daje 7-procentowy udział w PKB regionu. Według danych Komisji Europejskiej, największym rynkiem logistycznym w Europie, wartym 228 mld, są Niemcy. Za nimi znajduje się Francja z wynikiem 126,3 mld euro, Wielka Brytania (99,2 mld), Włochy (75,2 mld), Hiszpania (70,6 mld), Holandia (47,6 mld) oraz Polska (45 mld).

Największą firmą jest Deutsche Post DHL z przychodami w Europie wynoszącymi (znów dane z 2012 roku) 27,8 mld euro. Na drugim miejscu jest Maersk z wynikiem 15 mld euro, a na trzecim miejscu znalazł się Deutsche Bahn z wynikiem 14,8 mld. Na czwartym jest SNCF (9,5 mld), po nim CMA-CGM (8 mld) i La Poste (6,2 mld euro). Na kolejnych miejscach uplasowały się UPS, DSV, TNT Express oraz Dachser. Łącznie przychody pierwszej dziesiątki w 2012 roku wyniosły 101 mld euro, czyli stanowiły 11 proc. całego rynku.

Choć polski transport zajmuje czołowe miejsce w UE, to w pierwszej dwudziestce największych firm logistycznych nie ma żadnej polskiej. Francja ma 7 takich firm, Niemcy 6,

RANKING ŚWIATOWYCH KONCERNÓW LOGISTYCZNYCH W 2013 ROKU



Wielka Brytania i Dania po dwie, a Włochy, Holandia oraz Belgia po jednej. Według badań Instytutu Fraunhofera zaprezentowanych w 2014 roku, wśród największych piętnastu dostawców usług logistycznych w każdym kraju UE, najwięcej krajowych spółek jest na Łotwie, Litwie i w Niemczech (po 12). Najmniej w Polsce i Holandii (po 5) oraz w Szwecji, Włoszech i Hiszpanii (po 6). Naukowcy z instytutu zauważyli także, że z uwagi na wielkość, polski rynek jest zyskowny dla firm logistycznych.

W Polsce inwestycje przeprowadzane są w sieciowe firmy i z uwagi na stosunkowo duży kapitał niezbędny do przejęć, przedsiębiorstwa trafiają w obce ręce. Francuski operator przesyłek ekspresowych DPD przejął Siódemkę, skokowo wypełniając swoją sieć kurierską i sortownie dużą liczbą przesyłek. Natomiast fundusz inwestycyjny Innova

Capital zakupił kontrolny pakiet akcji Pekaes od Kulkczyk Holding. Z badań wynika także, że polski rynek jest bardzo rozproszony.

W 2011 roku działało na nim 96 711 firm logistycznych, co dawało 3,8 mln euro PKB na firmę. Ten wynik był dwa razy gorszy niż dla Hiszpanii, która ma najwięcej w Europie firm logistycznych (153,8 tys.) oraz ponad 4 razy gorszy niż we Włoszech, gdzie było zarejestrowanych 101,5 tys. firm logistycznych.

Gdzie są przewoźnicy?

Rynek przewozów samochodowych w Europie wart jest ok. 165 mld euro. Działa na nim blisko milion firm przewozowych, co oznacza, że walka cenowa jest bardzo zaciekle, a marże znikome. Dlatego wśród inwestorów przejęcie Con-way przez XPO Logistics wzbudziło duże zdziwienie.

Amerykański koncern przejął 11 tys. ciągników siodłowych, 33 tys. naczepek oraz kontraktów na 6 tys. ciężarówek, należących do niezależnych podwykonawców. - Po zakupie ND zdałem sobie sprawę z korzyści, gdy ma się własne aktywa - stwierdził Bradley Jacobs, który zwraca uwagę, że coraz wyraźniejszy jest brak kierowców, w związku z czym stawia na częściowy 'insourcing' floty, aby zminimalizować ryzyko braku wolnych do podjęcia ładunku samochodów. Mimo to cena akcji XPO spadła do 32 dol. z 50 dol. cztery miesiące temu.

Jak dotąd większość dużych koncernów logistycznych kupuje własne samoloty, naczepy, ale nie samochody ciężarowe.

Jednak biorąc pod uwagę malejącą popularność zawodu kierowcy samochodu ciężarowego, własny transport może wkrótce stać się ważnym atutem w walce konkurencyjnej.



reklama

Wszystkie informacje na: www.iqcard.at/pl

Wielkie cięcie kosztów!

Jakie to proste:
tylko 1 cena paliwa w każdym kraju i z góry na cały tydzień!

zamów teraz swoją IQ Card:
info@iqcard.at
+43-732-664001-410

Następna ziemia obiecana





Zwycięzcy 7. edycji konkursu Optifuel Challenge

Spośród jedenastu kierowców wyłonionych w eliminacjach lokalnych najlepszy okazał się Tomasz Kowalski z firmy Tomtrans Transport International. Na testowych trasach uzyskał wyniki 24,7 oraz 26,4 l/100 km. Drugie miejsce zajął Cezary Kopiczko z PTS Cezar, który uzyskał 25,8 oraz 27,7 l/100 km. Trzecie miejsce przypadło Grzegorzowi Gapińskiemu z MTC Gapiński. Uzyskał on wynik 26,5 oraz 28,4 l/100 km. Podczas finału europejskiego w Lizbonie, który odbędzie się w dniach 28-30 listopada, Polskę reprezentować będą Tomasz Kowalski oraz Cezary Kopiczko. Eliminacje krajowe odbyły się 10 września w siedzibie firmy In-

truck, Volvo Group Trucks Center w Karpinie pod Warszawą, na 32-kilometrowej, półfinałowej oraz 36-kilometrowej finałowej trasie. Kierowcy pokonywali ją zestawem z 460-konnym Renault T z naczą Wielton obciążoną 22 tonami. O wysokim poziomie uczestników finału świadczy mała rozbieżność wyników pomiędzy instruktorami nauki jazdy Renault Trucks a zawodnikami. W roku 2014 różnica wyniosła 23 proc., w 2015 wynik średni ze wszystkich przejazdów instruktorów wynoszący 26,1 l/100 km był zaledwie o około 4 proc. lepszy od średniego spalania osiągniętego przez zawodników.



Rośnie sprzedaż opon

Po dziewięciu miesiącach 2015 r. sprzedaż opon do samochodów ciężarowych wzrosła o blisko 3 proc., wynika z danych ETRMA, udostępnionych przez Continental Opony Polska. W maju sprzedaż była nawet o ponad 18 proc. wyższa niż w analogicznym okresie poprzedniego roku.

W przypadku gum do pojazdów o dmc powyżej 16 ton, rynek w trzech pierwszych kwartałach zwiększył się o 30 proc. Słaby rubel spowodował gwałtowny wzrost importu opon z Rosji – powiększył się on o 366 proc. Rośnie także import opon z Chin, a w rezultacie tracą popularność opony bieżnikowane. Widoczny jest trend stosowania na osie napędowe opon marek premium. Odpowiedzialny za sprzedaż opon użytkowych w Continental Opony Polska Grzegorz Jeziak przewiduje, że w 2016 roku rynek może wzrosnąć o 3-5 proc.

Pakistan w systemie TIR

Pakistan ratyfikował Konwencję TIR, która wejdzie w życie 21 stycznia 2016 roku. Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego IRU przypomina, że system TIR jest najważniejszym narzędziem ułatwiającym przepływ towarów, także w ruchu intermodalnym. Pakistan liczy 200 mln mieszkańców, a jego gospodarka rośnie w tempie 4 proc. rocznie. Pakistańska administracja ma nadzieję na jak najszybsze uruchomienie systemu TIR. Władze kraju liczą na to, że efektem ułatwienia pokonywania granic będzie wzrost wymiany handlowej z sąsiednimi państwami. Pakistan jest 69. krajem, który przystąpił do Konwencji TIR.



Drugi krajowe zimą

GDDKiA planuje zimą zużyć w walce ze śniegiem i gołodzią 500 tys. ton soli oraz 112,4 tys. ton materiałów uszorstniających. W 257 magazynach Dyrekcja zgromadziła 330 tys. ton soli. Do akcji przygotowanych jest 2 400 pługów, 1 400 solarek i 144 pługi wirnikowe. Latem drogi krajowe oceniane są pod kątem technicznym: sprawdzany jest stan nawierzchni, poboczy i urządzeń odwadniających. W razie konieczności zleca się prace o charakterze utrzymaniowym, np. remonty cząstkowe, a także udrożnienie rowów i ścieków przykrawęż-

nikowych, które odpowiadają za sprawne odprowadzanie wody z powierzchni jezdni. Dokonuje się przeglądu zadrzewienia, usuwane są też osłabione lub martwe gałęzie i konary drzew, które pod naporem śniegu mogłyby zagrozić bezpieczeństwu podróżnych. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad utrzymuje ok. 18 tys. km dróg krajowych (z wyjątkiem odcinków tych dróg przebiegających przez miasta na prawach powiatu). Stanowią one ok. 5 proc. wszystkich dróg w Polsce, natomiast przenoszą do 40 proc. ruchu kołowego.

70 tysięcy ciągników z Niepołomic

Z linii produkcyjnej fabryki pojazdów ciężarowych MAN Trucks w Niepołomicach zjechała 21 września ciężarówka o numerze 70 000. Jubileuszowy egzemplarz to jeden z dziesięciu ciągników MAN TGX 18.480 4x2 LLS-U, Efficient-Line2, który został odebrany przez prezesa zarządu zielonogórskiej firmy GOBI Transport Marka Roberta. Firma od 1997 roku wybiera samochody MAN



i posiada w swojej flocie ok. 40 pojazdów tej marki. W otwartej 8 lat temu, w październiku 2007 roku, fabryce w Niepołomicach powstają pojazdy klasy ciężkiej TGX i TGS. Trafiają na rynki całej Europy, a serie TGX WW i TGS WW również poza jej granice.

MAN jest tegorocznym liderem polskiego rynku samochodów ciężarowych o dmc powyżej 3,5 tony. Według danych Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego po dziewięciu miesiącach MAN zdobył ponad 18 proc. polskiego rynku z wynikiem 2821 samochodów.

Nowa lakiernia DAF w Westerlo

Po ukończeniu wartej 100 mln euro inwestycji będzie to najnowocześniejsza lakiernia kabin do pojazdów ciężarowych na świecie. Pierwsze kabiny opuszczą nową lakiernię o powierzchni 25 000 m² w pierwszej połowie 2017 roku. Lakiernia zajmuje powierzchnię trzech pięter, a jej wymiary to: 144 m długości, 58 m szerokości i 26 m wysokości. Inwesty-

cja ta pozwoli na 50-procentowy wzrost zdolności produkcyjnej zakładu. Firma DAF otworzyła fabrykę w Westerlo w Belgii w 1966 roku. Poczawszy od wczesnych lat 70. oprócz kabin produkowane są tam również osie. Zakład, w którym zatrudnionych jest 2 150 pracowników, produkuje dziennie 500 osi i 200 kabin do ciężkich i średnich

pojazdów ciężarowych. DAF przewiduje wzrost popytu na pojazdy ciężarowe w Europie i zamierza zwiększyć swój udział w rynku ciężkich pojazdów ciężarowych z obecnego poziomu 14,8 proc. do 20 proc. Ponadto holenderski producent pojazdów ciężarowych planuje zwiększyć swoją sprzedaż na rynkach poza Europą.

Kolejowy i samochodowy „Jedwabny szlak”

Europa i Chiny czym prędzej tworzą korytarze transportowe do krajów Azji Środkowej. W tym wyścigu uczestniczą także polscy przedsiębiorcy, niektórzy już tam są.

Fot. Trans-All

Robert Przybylski

Rośnie wymiana handlowa Europy z krajami Azji Środkowej, wkrótce wzrośnie skokowo, bo znikną sankcje wobec Iranu. Na podobój nowych rynków ruszają przedsiębiorcy z całej Europy, których towar trzeba będzie dowieźć na miejsce. Kraje Azji Środkowej są bogate w surowce, mają też stosunkowo liczną populację, liczącą ponad 200 mln

osób. Największym jest Iran, atrakcyjny nie tylko z powodu 80 milionów obywateli, ale i dużych zasobów ropy naftowej. Przed nałożeniem sankcji Iran zapewniał 10 proc. wydobycia krajów OPEC.

Polski eksport do tamtych krajów zaledwie raczkuje, a do Iranu jeszcze nie odbudował się po latach przerwy. W 2014 roku do Iranu polscy przedsiębiorcy wyeksportowali towary o łącznej wartości 35 mln euro, a zakupili za 22 mln

Na początek żywność

Ministerstwo Gospodarki dostrzegło potencjał irańskiego rynku i przygotowuje narzędzia wspomagające eksporterów. BGK oferuje instrumenty krótko- i długoterminowego (powyżej dwóch lat) wspierania eksportu do Iranu w ramach rządowego programu Finansowe Wspieranie Eksportu. Transakcje będą ubezpieczone przez KUKE (Korporację Ubezpieczeń Kredytów Eksportowych), choć ta instytucja zazna-

cza, że od 2010 roku Iran jest czasowo wyłączony z pokrycia ubezpieczeniowego, co ma się jednak wkrótce zmienić.

Ministerstwo Rolnictwa liczy na szybki wzrost eksportu firm rolno-spożywczych. Polska oraz Iran już uzgodniły weterynaryjne świadectwo pochodzenia i zdrowia dla zaoczkowanej ikry ryb z rodziny łososiowatych. Odpowiedzialne instytucje w obu krajach pracują nad podobnymi dokumentami dla mleka i produktów mlecznych,

świeżego mięsa drobiowego i jego produktów, mięsa wołowego i jego produktów oraz jaj wylęgowych i piskląt jednodniowych.

Pozostają do zakończenia kwestie fitosanitarne, umożliwiające eksport świeżych owoców i warzyw oraz zbóż. Z braku przepisów fitosanitarnych Iranu polski eksport do tego kraju odbywa się na zasadach ogólnych, z wystawieniem świadectwa fitosanitarnego.

Według danych resortu rolnictwa wartość eksportu artykułów rolno-spożyw-

czych do Iranu wyniosła w 2014 roku 3,4 mln euro, co stanowi 1,55 proc. całego eksportu tej branży. Ministerstwo wskazuje na blisko 80-procentowy spadek sprzedaży polskich artykułów rolno-spożywczych w stosunku do 2013 roku, gdy cały eksport w tym sektorze zanotował ponad 7-procentowy wzrost. Także w przeciwieństwie do całego sektora rolno-spożywczego, Polska zanotowała w wymianie z Iranem ujemny bilans handlowy wynoszący 14,8 mln euro.

Brak zezwoleń i wiz

Do Iranu i krajów sąsiednich jeżdżą nieliczne polskie firmy transportowe. Są to małe przedsiębiorstwa, jak np. podwarszawski Trans-All. Firma posiada niewielką flotę ciągników siodłowych z chłodniami. Wykonanie jednego przewozu Europa-Iran zajmuje przy szczęśliwych układach miesiąc. Właściciel firmy Michał Soliński tłumaczy długi czas podróży oczekiwaniem na rozładunek, a przede wszystkim wielodniowymi postojami na granicach. – Na wjazd z Iranu do Turkmenistanu czekaliśmy dwa tygodnie w ogromnej kolejce – wspomina. Na przewoźnika czai się więcej niespodzianek, jak choćby bardzo kosztowne usługi warsztatów samochodowych. – Gdy nasza ciężarówka zepsuła się w Iranie, okazało się, że nie można wysłać kierowcy pieniędzy. Nie działają systemy bankowe, nie funkcjonuje Western Union. Najtaniej jest wysłać drugiego kierowcę z częściami zapasowymi – dodaje właściciel firmy. Awarie są realnym zagrożeniem, bo znaczna część dróg to szutrowe szlaki. Soliński podkreśla,

że na złej jakości drogach, jakie przeważają w regionie, samochody niszczą się 3 razy szybciej niż na europejskich szlakach.

Poważnym utrudnieniem jest także brak czystych paliw. Tamtejsze potrafią unieruchomić silnik. Awaria samochodu jest kłopotliwa, ale raczej nie doprowadzi do zniszczenia towaru. Natomiast defekt silnika agregatu chłodniczego natychmiast powoduje zepsucie ponad 20 ton żywności. Soliński przypomina, że temperatury latem są bardzo wysokie i sięgają 50 stopni Celsjusza. Natomiast zimą w Kazachstanie i dalekiej Rosji doskwierają nawet 40-stopniowe mrozy, którym potrafią towarzyszyć silne wiatry.

Samochody Trans-All jeżdżą także do innych krajów Azji Środkowej: Mongolii, Afganistanu, Tadżykistanu. Przewoźnicy narzekają, że nie ma informacji o tamtych realiach, zarówno w BOTM, jak i innych urzędach. Niewiele wiedzą ambasady. Brakuje także zezwoleń, dużym wyzwaniem jest zdobycie wizy dla kierowcy. – W sumie na przewozach do Azji Środkowej trudno zarobić, konkurencja także się pojawiła, a wszystkim brakuje zezwoleń. Dla-



Fot. Trans-All



Fot. Trans-All

tego wchodzimy w transport do Europy Zachodniej – wyjaśnia Soliński.

Problemy nie dotyczą wyłącznie daleko położonych krajów. – Dłaczego polscy przedsiębiorcy są zmuszani do kupowania konwoju

na Białorusi, a wiozący taki sam ładunek przewoźnicy z krajów należących do Eurozjatyckiej Unii Celnej nie muszą? – dopytuje Soliński. Podkreśla, że konwój kosztuje i traci się na jego formowanie sporo czasu. – Państwo

polkie powinno zastanowić się nad wyrównaniem warunków działalności. W obecnej sytuacji Rosjanie i Białorusini są uprzywilejowani – podkreśla właściciel firmy Trans-All. Trudno dziwić się, że z Polski wyjeżdżają do krajów Azji Środkowej oraz Iranu pojedyncze ciężarówki.

Szerokie wody geopolityki

Transport samochodowy pomiędzy Europą i Azją Środkową jest także promowany przez IRU. Choć pierwsza karawana ciężarówek przebyła trasę z Pekinu do Brukseli w 2005 roku, przewozy samochodowe są nadal mało efektywne z powodu biurokratycznych barier. IRU szacuje, że zniesienie ich obniżyłoby koszty transportu samochodowego o połowę.

Chiny organizują transport swoich towarów z prawdziwym rozmachem i stawiają na kolej, nie na samochody. W 2013 roku postanowiły zbudować połączenia kolejowe z krajami Azji Środkowej. Wydzieliły na projekt stworzenia kolejowego „Jedwabnego Szlaku” łącznie 140 mld dol., którymi dysponują Fundusz Jedwabnego Szlaku oraz Bank Inwestycji Infrastrukturalnych. Do udziału w banku zgłosiło się 57 krajów, w tym Polska, która jeszcze nie podpisała aktu końcowego.

Kolejowy szlak rozpocznie się w Xi'an, dawnej stolicy Chin i pobiegnie poprzez Urumczy do sąsiednich krajów.

Transport lądowy ma zapewnić sprawny przewóz chińskich towarów na nowe rynki i zapewnić tym samym rozwój północno-wschodnich



Fot. Trans-All

Chin, których poziom przemysłowy jest wyraźnie niższy od południowych, nadmorskich regionów państwa.

Spółka zależna kolei chińskich China Railway Container Transport podpisała umowę ze szwajcarskim Inter Rail na przedstawicielstwo w Europie, Azji oraz Iranie. Pierwszy blokowy pociąg pomiędzy Chinami oraz Iranem ruszył we wrześniu. Chińczycy mają na oku także Europę. Jako jeden z punktów przeładunkowych typują Łódź. Na chińskie ładunki łakomym okiem patrzą także europejskie koleje. Od kilku lat uruchamiane są próbne przejazdy, które nabierają regularności. Organizowane są przez logistyczne koncerty, a ich liczba sięga kilkunastu miesięcznie. Dyrektor Działu Morskiego Solid Logistics Arkadiusz Torbicki wyjaśnia, że prze-

wóz kontenera z Szanghaju do Warszawy kosztuje ok. 7 tys. dol., gdy za przesyłkę morską trzeba zapłacić 7 razy mniej. Jednak kolej potrzebuje 14 dni na dostarczenie pojemnika, gdy armator 32-36 dni.

Logistycy nie wiążą wielkich nadziei z połączeniami kolejowymi. – Przepustowość linii jest niewielka w stosunku do możliwości armatorów. Pociąg zabiera 40 kontenerów, statek 20 tys. – podkreśla prezes Gefco Luc Nadal. Nie jest wykluczone, że na skutek konkurencji koleje poprawią wydajność, tak jak poprawili ją armatorzy.

Bolączką kolei oraz armatorów pozostanie brak ładunków na Wschód i w niedalekiej przyszłości właśnie o nie może toczyć się najbardziej zaciepła walka z przewoźnikami samochodowymi.



Fot. Trans-All



Fot. Trans-All

Liczba zezwoleń w drogowym ruchu międzynarodowym w 2015 roku

■ Armenia

– 100 zezwoleń na przewozy dwustronne i tranzytowe

■ Azerbejdżan

– 500 zezwoleń na przewozy dwustronne i tranzytowe
– 100 zezwoleń na przewozy do/z krajów trzecich

■ Gruzja

– 400 zezwoleń na przewozy dwustronne i tranzytowe

■ Irak

– przewozy dwustronne i tranzytowe w przypadku wjazdu z ładunkiem zwolnione są z wymogu zezwoleń

■ Iran

– przewozy dwustronne i tranzytowe zwolnione są z wymogu zezwoleń,
– przewozy do/z krajów trzecich są niedozwolone

■ Jordania

– przewozy dwustronne, tranzytowe oraz do/z krajów trzecich

wykonywane tranzytem przez kraj rejestracji pojazdu zwolnione są z wymogu zezwoleń.

■ Kazachstan dla strony polskiej:

– 4 000 zezwoleń ogólnych
– 3 000 zezwoleń na przewozy do/z krajów trzecich **dla strony kazachstańskiej:**
– 3 500 zezwoleń ogólnych
– 6 000 zezwoleń ogólnych Euro-1, w tym 1 000 ważnych także dla pojazdów nieekologicznych
– 3 000 zezwoleń ogólnych dla pojazdów EURO-2,
– 1 000 zezwoleń ogólnych dla pojazdów EURO-3,
– 800 zezwoleń na przewozy do/z krajów trzecich.

■ Kirgistan

– 1 400 zezwoleń na przewozy dwustronne i tranzytowe
– 150 zezwoleń na przewozy do/z krajów trzecich

■ Tadżykistan

– 50 zezwoleń na przewozy

dwustronne i tranzytowe
– 50 zezwoleń na przewozy do/z krajów trzecich

■ Turcja

– 4 000 zezwoleń na przewozy do/z krajów trzecich lub wjazd na pustę
– 10 000 zezwoleń na przewozy tranzytowe (przewozy dwustronne - z ładunkiem - są zliberalizowane)

■ Uzbekistan

– 300 zezwoleń ogólnych (ważnych również na przewozy do/z krajów trzecich)
– 100 zezwoleń na przewozy dwustronne i tranzytowe

■ Afganistan

■ Izrael

■ Kuwejt

■ Mongolia

■ Syria

■ Turkmenistan

– nie wymieniają się zezwoleniami z Polską

reklama

Ruptela
Transport Telematics

**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 www.ruptela.pl
Email: info@ruptela.pl



Szczytywanie danych z cyfrowych tachografów i zapis w formacie .DDD



System ECO-driving, który pozwala na zmniejszenie kosztów eksploatacji pojazdów, liczby wypadków i zużycia paliwa nawet o 20 %



Podłączenie do komputera pokładowego bez względu na markę samochodu



Kontrola paliwa

Parkingi a sprawa polska

Brak parkingów powoduje, że kierowcy i samochody padają ofiarami kradzieży. ZMPD apeluje do rządu o zmianę regulacji oraz przygotowuje program Bezpieczny Parking.



Piotr Gawelczyk

Największym problemem i prawdziwą zimą dla kierowców, jak i przewoźników, poza oczywiście zniknięciem ładunku i uszkodzeniem pojazdu (nie mówiąc już o utracie zdrowia), są kradzieże paliwa. Jak szybko znika np. osiemset litrów? Wystarczy kilka minut, przynajmniej dla wyspecjalizowanych w tym procederze grup. Podjeżdżają pod ciężarówkę busami z pojemnikiem na tysiąc litrów. Błyskawicznie podłączają elektryczną pompkę, rozwijają szlauch, robią dziurę w zbiorniku lub wyłamują korek. Po chwili po paliwie nie ma śladu. Straty? Mniej więcej 5 tys. zł. Złodzieje potrafią nawet wymontować cały zbiornik wraz z zawartością. Przyjeżdża policja, spisuje protokół, a dwa tygodnie później przewoźnik dostaje pismo o umorzeniu sprawy. Według danych The Logistics Security Network, która przepytala 318 kierowców, aż połowa z nich parkująca na niestrzeżonym parkingu padła ofiarą kradzieży ładunku bądź paliwa.

– Wielu z nas odczuło to boleśnie na własnej kieszeni – przyznaje Artur Kamiński, właściciel firmy transportowej Artex Transport i jednocześnie

nie członek zarządu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce.

Mira Suchodolska w Dzienniku Gazecie Prawnej z 17 stycznia 2014 r. w tekście o kradzieżach ładunków przytacza historię jednego z przewoźników z Podlasia. Do zdarzenia doszło co prawda w niemieckim parkingu, lecz sposób działania przestępców jest wszędzie podobny. – To był duży, porządnie oświetlony parking na 200 ciężarówek – opowiada przedsiębiorca. – Wprawdzie niestrzeżony, bo u naszych zachodnich sąsiadów takich mało, ale porządny, z infrastrukturą. Kierowca, zanim poszedł spać, zabezpieczył naczepę dodatkową, żelazną sztabą. Obudził się rano z potwornym bólem głowy. Wychodzi z szoferki, patrzy: sztaba rozerwana, czterech palet wartości 180 tys. zł nie ma. Bandyci potraktowali go usypiającym gazem wtłoczonym do kabiny, sztabę zamrozili ciekłym azotem – zrobiła się krucha i łatwa do rozbicia. Ubezpieczyciel nie wypłacił odszkodowania, gdyż stwierdził, że kierowca mógł być w zмовie ze złodziejami. Bo po co zatrzymywał się w miejscu niestrzeżonym? – mówi przewoźnik.

Swego czasu głośno było o „Kominarzu”, którzy przez osiem lat (!) napadała na kierowców, łupiąc ich przy-

najmniej kilkaset razy. Bandyta działał w Lubuskiem. Podchodził od tyłu samochodu, wybijał szybę w kabinie i świecił obudzonemu kierowcy latarką prosto w oczy. Zabierał pieniądze, biżuterię i telefony komórkowe.

Jest lepiej

Choć w całej Europie powstaje coraz więcej strzeżonych parkingów przeznaczonych dla ciężarówek, to jednak istniejąca dziś infrastruktura nie gwarantuje bezpieczeństwa postojów. Niedostateczna liczba parkingów strzeżonych powoduje, że kierowcy z konieczności wybierają do postoju mniej bezpieczne miejsca.

Kamiński przyznaje, że są parkingi, których z uwagi na brak odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa najlepiej unikać. – Zresztą kierowcy mają swój rozum i doskonale wiedzą, co się dzieje w danym miejscu. Oczywiście nie zawsze jest możliwość parkowania tam, gdzie się chce, czyli np. na monitorowanej stacji – podkreśla Kamiński.

Wiceprzewodniczący Rady ZMPD Euzebiusz Gawrysiuk nie spotkał się z negatywnymi opiniami kierowców na temat konkretnych parkingów. – Pewnie nadal są gdzieś w Polsce takie miejsca, gdzie lepiej się nie zatrzymy-



wać. Proszę mi jednak wierzyć, szybko znikną. Kiepskie parkingi natychmiast upadają, bo kierowcy po prostu nie zatrzymują się na nich – mówi Gawrysiuk.

Artur Kamiński przyznaje, że w porównaniu z minionymi latami sytuacja związana z miejscami postojowymi dla ciężarówek w Polsce to jak dzień i noc. – Nie tak dawno mieliśmy katastrofę parkingową, ale jest już zdecydowanie lepiej i to pod każdym niemal względem. Ale jeszcze zanim będzie można powiedzieć, że w tej kwestii jest już wszystko OK – uważa Kamiński. Jego zdaniem najważniejsze jest to, że parkingi w Polsce powoli przestają odstawać od europejskich standardów. – Zresztą te, które znajdują się przy autostradach lub przy nowoczesnych stacjach paliw już śmiało można nazwać europejskimi – dodaje przewoźnik. Zgadza się z nim E. Gawrysiuk. – Jeśli chodzi o niezbędne wyposażenie dla kierowców, jak prysznic, bary etc., polskie parkingi są co najmniej zbliżone poziomem do tych europejskich. Coraz większą wagę przykładają się także do dbania o zdrowie kierowców podczas przerw. W czerwcu 2014 r. nie-

daleko Świebodzina powstała dla nich pierwsza w Polsce plenerowa siłownia. Dziś jest ich w całej Polsce już 30. Pod koniec września 2014 r. rozpoczęła działalność w Kątach Wrocławskich pierwszy w Polsce całodobowy punkt pomocy medycznej dla zawodowych kierowców. Podobne punkty od lat działają w Niemczech, Holandii oraz Belgii.

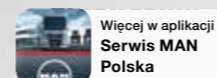
Wypoczynek i bezpieczeństwo

Czym jest nowoczesny parking? – To parking bezpieczny, oświetlony, często ogrodzony i monitorowany – odpowiada A. Kamiński. Dbanie o ładunek to jednak tylko jedna strona medalu. Warto bowiem pamiętać, że kierowcy spędzają na nich wiele godzin. Wynika to zarówno z konieczności odpoczynku, jak i przepisów, które nie pozwalają jeździć ciężarówkom w określone dni i godziny.

Zdaniem Kamińskiego, powinien przypominać niemiecki Autohof, gdzie po wjeździe, za drobną opłatą, kierowca otrzymuje kawę czy lekki posiłek. Na miejscu, poza oczywiście miejscem do postawienia ciężarówki, jest stacja paliw, są sklepy np. z tra-

kerskimi gadżetami oraz bary i restauracje dysponujące takimi elementami rozrywki jak automaty do gry czy dostęp do Internetu.

Gawrysiuk zwraca uwagę, że na Zachodzie dominuje inna koncepcja parkingów niż w Polsce. – To prawda, że w niemieckich Autohofach jest wszystko: wulkanizacja, warsztaty, myjnie, bary, a nawet kina. Cuda. U nas jest dużo skromniej, co wcale nie znaczy, że gorzej. Znam taki parking, usytuowany na drodze nr 50 w kierunku Grójca, którego właściciel oddaje do dyspozycji kierowców stadnię koni, salę odnowy biologicznej, salę rekreacyjną, czy też pole do golfa. Można nawet pojeździć na quadach – mówi Gawrysiuk. Podkreśla inny ważny problem, dotyczący odpowiedzialności za szkody wyrządzone na parkingach. – Niektórzy ubezpieczyciele w Polsce w swoich przepisach wymagają, by ciężarówki objęte polisą zatrzymywały się na parkingach strzeżonych. Tymczasem w naszym kraju takich miejsc jest znikoma liczba, jeśli w ogóle jakieś są – mówi Gawrysiuk. – Nadal wielu przewoźników i kierowców uważa, że parking płatny jest jednoznaczny z parkingiem strzeżonym, a tak oczywiście nie jest. Właściciel



3 / 6 / 12 / 24 / 36
MIESIĘCY

RATA MIESIĘCZNA
JUŻ OD **733**
EURO NETTO

CHECKED ✓
CERTIFIED ✓
TRUSTED ✓

MAN | TopUsed

MAN na START.

Elastyczny leasing lub wynajem terminowy dla działających i nowych firm.

MAN TGX 18.440 4X2 BLS EURO 5

- kabina XXL lub XLX
- skrzynia biegów manualna lub automatyczna
- 2 zbiorniki paliwa
- lodówka
- pojazd po kontrakcie serwisowym MAN
- wykonany przegląd roczny
- pojazd z gwarantowaną ceną wykupu

Szczegółowe informacje dotyczące oferty uzyskasz u regionalnych przedstawicieli MAN TopUsed

- | | |
|----------------------------------|-----------------|
| ▪ Wolica k. Warszawy | +48 795 586 893 |
| ▪ Małopole | +48 795 586 894 |
| ▪ Czeladź | +48 795 586 887 |
| ▪ Gdańsk | +48 795 586 932 |
| ▪ Kraków (Modlnica) / Rzeszów | +48 795 586 892 |
| ▪ Poznań (Sady) | +48 795 586 891 |
| ▪ Wrocław (Nowa Wieś Wrocławska) | +48 795 586 949 |



takiego obiektu, choć pobiera opłaty za miejsce postojowe czy prysznic, nie odpowiada przecież finansowo za szkody materialne wynikłe podczas parkowania ciężarówki – przypomina.

Ciasnota na parkingach

Największy problem to brak miejsca postojowego; polskie parkingi są zbyt małe. Z jednej strony wynika to z tego, że prywatne czy nawet sieciowe stacje paliw mają ograniczone działki, z drugiej zaś z... potęgi polskiego transportu międzynarodowego. Często zdarza się, że nie ma gdzie się wcisnąć. Dlatego kierowcy, łamiąc przepisy, muszą jechać dalej, skracając automatycznie czas swojego odpoczynku.

Gawrysiuk twierdzi, że Inspekcja Transportu Drogowego jest bezwzględna. Kierowca musi się zmie-

ścić w normie czasu pracy i koniec dyskusji. – Miałem kilka przypadków, kiedy z powodu szukania miejsca do zaparkowania kierowca wydłużył czas pracy o pół godziny – do 15 minut nie ma bowiem konsekwencji. Po zatrzymaniu przez ITD został spisany protokół, nałożono karę. Odwołanie nie przyniosło oczywiście żadnego skutku. Zresztą z mojego doświadczenia wiem, że takie odwołanie nic nie daje, bo Inspekcja zamiast dbać o bezpieczeństwo dba o to, by ściągnąć jak najwięcej pieniędzy. Chociaż wśród inspektorów są chlubne wyjątki – twierdzi Gawrysiuk.

Chociaż wśród inspektorów są chlubne wyjątki – twierdzi Gawrysiuk.

Czas pracy kierowców był jednym z punktów dyskusji, jaka odbyła się 16 września 2015 r. podczas spotkania Zarządu ZMPD z sekretarzem stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Pawłem Olszewskim. Przedstawiciele Zrzeszenia podkreślali, nie pierwszy zresztą raz, że z uwagi na niewystarczającą sieć parkingów często dochodzi do naruszenia przepisów o czasie pracy kierowców. Wiceminister Olszewski zapowiedział, że ministerstwo poinformuje ZMPD o najbliższych planach dotyczących budowy i modernizacji dróg, by wspólnie rozwiązać ten problem.

Nowe drogi i inwestycje

Wydawałoby się, że inwestycja w parking dla ciężarówek to złoty interes. O tym, że tak nie jest, świadczy przy-

kład jednego z takich miejsc niedaleko Warszawy, o którym do niedawna jeszcze mówiło się, że jest mekka kierowców. Dziesiątki ciężarówek na placu było niemal codziennością. Dziś kilkanaście pojazdów to już jest coś. Co poszło nie tak? Wystarczyło, że autostrada to miejsce ominęła szerokim łukiem. – Budowane autostrady nie pokrywają się z dotychczasowym przebiegiem dróg krajowych. To powoduje, że w niedalekiej przyszłości właściciele parkingów mogą odczuć znaczny spadek liczby kierowców – klientów. Dziś potencjalni inwestorzy zastanawiają się – rozwijać się, czy czekać, aż te nowe drogi powstaną – potwierdza Gawrysiuk.

Niektórzy już zainwestowali – pod koniec sierpnia tego roku na Podkarpaciu rozpoczęła się budowa Waimea Logistic Park Korczowa. To pierwsze w Polsce z prawdziwego zdarzenia centrum obsługi kierowców ciężarówek wraz z powierzchniami magazynowymi. Inwestycja realizowana jest 3 km od największego przejścia granicznego między Polską a Ukrainą, bezpośrednio przy autostradzie A4, będącej częścią europejskiej drogi międzynarodowej E40. W skład WLPK wejdzie m.in. plac manewrowy dla samochodów ciężarowych, parking strzeżony dla ciężarówek i całodobowy ich serwis, zaplecze socjalne dla kierowców wraz z kantiną. Docelowo na terenie parku będą funkcjonowały agencje celne i spedycyjne, punkty odprawy celnej oraz kantor wymiany walut.

Jednym z przykładów na to, że można zbudować i prowadzić dobry parking, jest działający od blisko pięciu lat Port Radomsko, położony przy drodze Warszawa – Katowice. – Właściciele od początku przyjęli założenie, że parking musi być duży. – Dlatego wystartowaliśmy z 250 miejscami parkingowymi, dziś jest ich 400 – mówi menedżerka Portu Radomsko Monika Mielczarek. Do dyspozycji kierowców są oczywiście toalety i prysznic. Jest też pralka i suszarka, a także bar, sklep samoobsługowy (z wydzieloną częścią Truck Shop oferującą akcesoria samochodowe) kantor, a także dwie 4-stanowiskowe myjnie dla ciężarówek. Na miejscu można wysłać fax i zrobić ksero. – Nasz obiekt jest monitorowany, ale nie strzeżony – mówi Mielczarek. Wynika to przede wszystkim z niskich opłat, jakie są po-

bierane za postój – 16 zł i to od godz. 18 do godz. 3 nad ranem. – Jeśli ktoś przyjedzie w ciągu dnia, nie płaci nic – potwierdza rzeczniczka. Dodaje, że w ramach tej kwoty kierowca otrzymuje także 5-złotowy talon do baru.

W Porcie Radomsko ruchem sterują parkingowi, którzy wskazują konkretne miejsce, na jakim dany pojazd może się zatrzymać. – Nie można zatrzymywać się tam gdzie się chce, bo wtedy zrobiliby się bałagan i nie mogłoby wjechać więcej kierowców – tłumaczy pracownica Portu. Czasami zdarzają się ciężarówki z ponadgabarytowym ładunkiem, natomiast nie było konieczności wydzielenia specjalnego miejsca dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne.

Wielu kierowców regularnie zatrzymuje się w tym miejscu, te same osoby można spotkać nawet kilka razy w tygodniu. – Mam nadzieję, że są zadowoleni z tego, co im oferujemy i dlatego do nas wracają – przypuszcza Mielczarek. – Często z nimi rozmawiamy, staramy się reagować na ich potrzeby, ale jeśli chodzi o te podstawowe, to mamy wszystko. Kierowcy chcą przede wszystkim ciszy i spokoju, by móc wypocząć. I to im zapewniamy – nasz Port jest odsunięty od trasy, nie ma też zabudowań mieszkalnych. Od piątku do niedzieli mamy mnóstwo klientów, także od nas, z Radomska. Dlatego, by zapewnić kierowcom spokój, zatrudniliśmy na weekendy profesjonalną ochronę zewnętrzną. Nic niepokojącego się u nas jeszcze nie wydarzyło, ale dmuchamy na zimne – mówi Monika Mielczarek. Na pytanie o ewentualny rozwój mówi, że wszystko zależy od... kierowców. – Jesteśmy otwarci na ich potrzeby – mówi Mielczarek.

Gniazdko (elektryczne)

Kierowcy ciężarówek byli jednymi z bohaterów tegorocznego lata, gdy z uwagi na potworne upały władze wprowadziły zakaz ruchu ciężarówek. Kierowcy musieli spędzić wiele godzin w kabinie pojazdu na parkingach, które zamieniły się w wielkie patelnie. Półprzytomni z zmęczenia ruszali w trasę. Dlatego ZMPD wystąpiło do Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju z wnioskiem o zawieszenie weekendowych letnich ograniczeń ru-

chu dla pojazdów powyżej 12 ton w okresie upałów. ZMPD argumentowało, że taki postój nie jest żadnym wy-poczynkiem, bowiem kierowcy czas dziennego zakazu poruszania się po drogach spędzają w nagrzejonej kabinie lub na zewnątrz pojazdu na parkingu, więc w rezultacie powracają do jazdy dodatkowo zmęczeni upałem, nieprzygotowani do dalszego prowadzenia pojazdu.

Kierowcy podkreślają, że dużo bardziej komfortowy jest pobyt w kabinie podczas kierowania pojazdem, bowiem wtedy pracuje klimatyzacja.

Jakimś rozwiązaniem w letnie miesiące z pewnością mogłoby być ulżenie kierowcom np. poprzez umożliwienie im korzystania z parkingowej sieci elektrycznej, dzięki czemu mogliby mieć klimatyzację w kabinie bez konieczności włączania silnika.

– Kierowca nie włączy klimatyzacji w samochodzie na postoju, bo siędą mu akumulatory – wyjaśnia Gawrysiuk. – Polskie parkingi nie mają gniazd siłowych, do których kierowcy mogliby się podpiąć. A przecież wszystkie chłodnie wyposażone są w silniki elektryczne, które można podłączyć do sieci i wyłączyć agregat. Dzięki temu można by zaoszczędzić na paliwie, a i znacznie obniżyć by się poziom hałasu, nie mówiąc już o pozytywnych skutkach dla ekologii.

Problemem są pieniądze – kto za ten prąd ma zapłacić – mówi Gawrysiuk. – Jeśli kierowca robi odpoczynek dzienny, to agregat chodzi, powiedzmy, przez 11 godzin. Gdyby pomnożyć to przez liczbę korzystających z tego rozwiązania kierowców, to już robią się konkretne kwoty. Poza tym – jak to rozliczyć? Trzeba byłoby podłączyć liczniki do każdego pojazdu. I tu jest pies pogrzebany – twierdzi Gawrysiuk.

Parkingi dla ADR-ów

Kolejną problematyczną kwestią są miejsca postojowe dla „nietypowych” pojazdów. Zdaniem Kamińskiego inwestycje powinny zacząć się od tworzenia parkingów na poziomie podstawowym, dla „zwykłych” ciężarówek. Potem powinna przyjść kolej na pojazdy ponadgabarytowe, mające po kilkadziesiąt metrów długości, a także przewożące ładunki niebezpieczne.



Jednym z przedsiębiorców realizujących przewozy ładunków niebezpiecznych jest Robert Stępień. W jego flocie stu ciężarówek 70 proc. posiada odpowiednie certyfikaty do przewożenia ładunków ADR. – Parkingów z wydzielonym placem, na którym może stanąć pojazd z materiałami niebezpiecznymi jest szczątkowa liczba – mówi przedsiębiorca, dodając przy tym, że największy dramat panuje przy drogach wojewódzkich i krajowych. – Kierowcy nie mają wyjścia, stają na dziko – w lasach, przy barach; właśnie tam, gdzie często zatrzymują się także całe rodziny. A przecież nasze cysterny wożą nie tylko materiały łatwopalne, w bardzo wysokiej temperaturze, lecz także silnie żrące i toksyczne – przypomina Stępień.

Na drodze krajowej nr 12 w kierunku Puław nie ma ani jednego wyspecjalizowanego parkingu dla ADR-ów. – Najbardziej uboga pod tym względem jest ściana wschodnia – twierdzi przewoźnik. Jest to tym bardziej niezrozumiałe, że nie jest to niszo-wa część rynku transportowego. Zdaniem Stępnia materiały niebezpieczne przewozi co czwarta-piąta polska ciężarówka.

Idealny parking dla ADR-ów to w opinii Stępnia odpowiednio wydzielona, monitorowana przez służby ratownicze przestrzeń. Najważniejszą kwestią związaną z bezpieczeństwem jest zamknięty obieg ściekowy. Zdarza się, że w trakcie jazdy następuje rozszczelnienie cysterny. Kierowca znając rozkład parkingów dla ADR-ów może w miarę szybko dojechać do niego bez obawy o możliwość skażenia terenu.

Na parkingu musi być specjalna, wyizolowana rynna, do której w razie



konieczności może bezpiecznie spłynąć cała zawartość cysterny. Takie rozwiązanie ma też dodatkową zaletę, bowiem odpowiednie służby ratunkowe mogą spokojnie zapanować nad wyciekami. – Nasi kierowcy, należący do elity w tej branży, mają pełną świadomość odpowiedzialności, jaka na nich spoczywa; robią wszystko, by ewentualna awaria nie spowodowała skażenia terenu – mówi Stępień. Bardzo ważną rzeczą jest także całodobowy monitoring.

- Bardzo niebezpiecznym rejonem są okolice Zielonej Góry, Świecka, na starej „92” od Konina do Poznania i dalej do Świecka. Wiem, że były też problemy na drodze nr 3 Świnoujście – Szczecin – wymienia Stępień.

Przy parkingu powinny także znajdować się szczegółowe informacje o możliwości zatrzymywania się pojazdów ADR z konkretną klasą (przykładowo: klasa 1 to materiały i przedmioty wybuchowe; klasa 2 to gazy, klasa 3 – materiały ciekłe zapalne, klasa 6.2 – materiały zakaźne, klasa 7 – materiały promieniotwórcze, klasa 8 – materiały żrące).

Wszystko jednak kosztuje, dlatego zasadne jest pytanie, czy przewoźnicy byłiby skłonni zapłacić za bezpieczeństwo kierowców i przewożonego przez nich ładunku. Robert Stępień twierdzi kategorycznie, że nie. – My już dzisiaj ponosimy bardzo duże opłaty. Zgadzam się, że w porównaniu z sytuacją sprzed kilku lat

dziś na pewno jest lepiej, lecz tempo zmian jest zdecydowanie zbyt wolne. Co z tego, że przy A4 są bodaj cztery, pięć parkingów dla ADR-ów? Nadal jest to zbyt mało – stwierdza Stępień.

Padrosa Parking

Pomysł na bezpieczne miejsce dla kierowców i ciężarówek wprowadził w życie wiceprezydent Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego (IRU) Pere Padrosa. W pobliżu miejscowości Figueres w północno-wschodniej Hiszpanii, przy autostradzie biegnącej wzdłuż śródziemnomorskiego wybrzeża tego kraju, stworzył sygnowany swoim nazwiskiem parking dla ciężarówek, który istnieje już od 2007 roku. W założeniu miał on być jednym z ważnych elementów międzynarodowego łańcucha dostaw.

Na blisko 50 tys. m² całodobowego, strzeżonego (m.in. dzięki telewizji przemysłowej) parkingu może jednocześnie przebywać 317 pojazdów. Blisko 4 tys. m. kw. zajmuje ogólnodostępna tzw. strefa zielona (z możliwością np. organizowania pikników). Parking dysponuje także magazynami z odpowiednimi rampami do załadunku i wyładunku towaru, elektronicznymi wagami, a także myjnią i automatycznymi pralniąmi, nie mówiąc już o tak podstawowych rzeczach, jak liczne toalety i prysznice.

Do dyspozycji kierowców są także restauracja, bar i cafeteria oraz sklepy (otwarte od 6 do 24 godzin), sala telewizyjna i komputerowa z darmowym Wi-Fi, a także pomieszczenia biurowe i konferencyjne.

Z uwagi na to, że parking jest prowadzony na komercyjnych zasadach, obowiązują tu opłaty. Przykładowo – godzinny postój na takim parkingu kosztuje 2,80 euro, 11-godzinny – 36 euro, zaś całodobowy postój to wydatek 26,70 euro. Możliwe są także „zestawy” (np. 11-godzinny postój plus lunch i śniadanie w cenie 22 euro). Myjnia to z kolei wydatek od 29,50 euro do 41 euro.

Parkingi przy drogach GDDKiA

Na polskich autostradach i drogach ekspresowych zarządzanych przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad funkcjonują 253 parkingi dla samochodów ciężarowych. Dane te są aktualizowane, można je znaleźć pod adresem <http://www.gddkia.gov.pl/pl/24/pliki-do-pobrania>. W opinii przedstawicieli GDDKiA poziom nowo budowanych parkingów jest „na najwyższym, światowym poziomie”. Znajdują się tam miejsca zarówno dla pojazdów lekkich, jak i ciężkich. – Na każdym Miejscu Obsługi Podróżnych (MOP) na drogach szybkiego ruchu znajdują się zadaszone miejsca, gdzie można spożyć posiłek i pomieszczenia sanitarne (toalety, prysznice i łazienki) z bieżącą ciepłą i zimną wodą – czytamy w przysłanych do redakcji „Przewoźnika” odpowiedziach na nasze pytania.

Generalna Dyrekcja nie zgadza się z opinią, że w Polsce brakuje parkingów z miejscami dla pojazdów przewożących substancje niebezpieczne (ADR). – Na początku 2015 r. funkcjonowało 107 parkingów z miejscami dla ADR-ów. Trzeba podkreślić, że zapewnienie parkingów dla ADR nie leży w kompetencji GDDKiA – czytamy dalej.

Przedstawiciel GDDKiA przypomniał, że na forum europejskim zgłoszono przez przewoźników potrzebę informacji o zajętości MOP i ta sugestia już niebawem zostanie zrealizowana w postaci ustawionych przy drogach krajowych specjalnych, dedykowanych znaków informacyjnych.

LIDER

jest tylko jeden!

TargiKielce
EXHIBITION & CONGRESS CENTRE



XXII Międzynarodowe Targi Budownictwa Drogowego

VIII Międzynarodowe Targi Transportu Drogowego - Pojazdy Użytkowe

XII Międzynarodowe Targi Infrastruktury

II Międzynarodowy Salon Techniki Parkingowej

31.05.-2.06.2016

WSPÓŁPRACA

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

Targi Kielce SA,

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

Najlepsza oferta do 30 listopada

www.autostrada-polska.pl



Karta wypocznie, czyli kierowcy o odpoczynku w upał

(posty z forum internetowego - składnia i styl oryginalne)

Diabeł: Wiem, że to tylko takie moje przemyślenia, ale ustawodawcy powinni się zastanowić nad obecnymi przepisami, bo proste zmiany pomogłyby z pewnością kierowcom w pracy i odpoczynku (...). Można wydłużyć dopuszczalny czas jazdy w godz. np. 6-22, a skrócić w godz. nocnych, co preferowałoby jazdę w dzień, a wypocznik w nocy i nie powodowałoby wydłużenia czasu dotarcia do celu.

Arek: ustawodawca a co za tym idzie państwo, ma głęboko w d..., w jakich warunkach się odpoczywa. Śmiesz mi to jak przegniesz kilka minut, to Niemiec widzi Cię przestępcą od razu bo nie wypoczęty i zagrażasz. A jak na 11 h w upale pośpisz może ze 2 godz. to wszystko ok, wtedy super wszystko ok. Zrobić nakaz montażu klimy postojowej i ok.

Arek (w odpowiedzi na posta kierowcy o nicku Jarek, który napisał: Po prostu włączasz auto i klima chodzi cały czas). Piszesz włączyć silnik i niech klima chodzi... Ty wiesz, ile na postoju pali ciężarówka? Z klimą 4 litry razy powiedzmy 10 h to 40 litrów razy kilka dni w tyg... Powiedz mi choć jedną firmę która ci na to pozwoli, to nie osobówka którą się poruszasz.

Ile jest 3+4: Właśnie w takich dniach widać jak przepisy czasu pracy kie-

rowcy są źle napisane. Karta wypocznie a kierowca siedzi 11h na pełnym słońcu i ma jechać całą noc...

Abc: Ustawodawca nie widzi problemu, stajesz wył silnik, siedzisz 11h w 40st upale w szczerym słońcu, następnie włączasz silnik i już wypoczęty jedziesz dalej. Szukacie problemów tam gdzie ich nie ma, pracować źle, stać też nie dobrze, i jak tu dogodzić.

Kierowców patent na parkingowy biznes

Poniżej wymiana opinii kierowców z forów internetowych (pisownia oryginalna).

Roach: Asfaltu nie radzę Ci kłaść, bo go zmiążdżą na postoju i zrobią się koleiny. No chyba, że jakiś konkretny. Pamiętaj, że skład waży 40 ton, a czasami jest przeladowany i może mieć nawet 44 tony. Nacisk osi na nawierzchnię wynosi 8 ton. Złóż zrobienie nawierzchni odpornej na 11 ton, to wytrzyma, bo czasami oś napędowa ma tyle na sobie z racji złego rozmieszczenia ładunku. (...) Jak jest to trasa uczęszczana przez ciężarówki (np. krajowa), to musisz zadbać o naprawę duży plac. Zrób alejki pod kątem. Pojeźdź do Niemiec i zobacz jak wygląda parking przy autostradzie (...). Musisz mieć fajny bar z dobrym i niedrogim jedzeniem. Kierowcy zarabiają dużo, ale nie przepłacają za jedzenie. Nie zapomnij też o czystym WC z kilkoma kabinami i przede wszystkim PRYSZNIC. Dbaj o czystość tych miejsc, żebyś nie stał się speluną.

Fajnie jakbyś miał też telewizor i inne rozrywki. Postaraj się stworzyć dobre miejsce wypoczynku dla kierowców. Zdałoby się też ujście wody na parking, tak, żeby można było napełnić bańkę na wodę. Z biegiem czasu mile widziana też będzie myjnia TIR. Nie zapomnij o sklepie z artykułami żywnościowymi. Na tym najwięcej będziesz mógł zarobić (...). Gwarantuję Ci, że z biegiem czasu będziesz rozpoznawalnym znakiem na trasie; tym szybciej, im Twój parking będzie atrakcyjniejszy. Oczywiście wszystko zależy do Twojej lokalizacji. Najlepiej takie inwestycje sprawdzają się przy granicach państwa. Tam to już jest 100% interes.

Grzegorz: Ja również mam zamiar otworzyć taki obiekt na trasie S-7.

Sam jeżdżę jeszcze w UK na tirach i również narzekam na brak takich miejsc. Co prawda są, lecz ceny na takich serwisach są po prostu z kosmosu. Trzeba jeździć, gdzie dalej od głównej trasy, żeby znaleźć coś tańszego. Zastanawiałem się czy wypaliłoby to w Polsce? Zauważyłem też, że strasznie brudne są zestawy w Polsce, dlatego mała myjka też by się przydała w takim miejscu. Czy kierowcy lub ich firmy byłyby w stanie opłacać postój ciężarówki na noc w takim miejscu? Jeśli tak to ile będą w stanie zapłacić? Mogliby spokojnie spać, wiedząc że nikt nie spuści im paliwa lub okradnie im ładunek, dzięki całodobowemu nadzorowi ochrony. Przy okazji dobre żarełko, sklep spożywczy razem z gadżetami elektronicznymi dla kierowców, a także jakiś punkt sanitarny.

TWÓJ ZYSK NASZYM CELEM



DAF TRANSPORT
EFFICIENCY

Doskonale rozumiemy jak efektywność jest ważna w biznesie transportowym.

Właśnie dlatego proponujemy zaawansowane systemy w pojazdach, które oferują najwyższy poziom niezawodności i najniższy poziom kosztów. Dostarczamy też szeroką gamę usług zapewniających, że pojazdy DAF są zawsze gotowe do drogi.

Wszystkie te rozwiązania dostępne są w jednym miejscu: u dealera DAF.

DAF Transport Efficiency to platforma oznaczająca najwyższy zysk z kilometra.

ZWIĘKSZONA RENTOWNOŚĆ TRANSPORTU ZACZYNA SIĘ DZIŚ

Skontaktuj się z dealerem DAF lub odwiedź www.daftrucks.pl

MNIEJ
ZUŻYTEGO PALIWA



WIĘCEJ
PRZEJECHANYCH KILOMÉTRÓW



MNIEJ
PONIESIONYCH KOSZTÓW



WIĘCEJ
ZAROBIONYCH PIENIĘDZY



MNIEJ
SUBSTANCJI SZKODLIWYCH



DRIVEN BY QUALITY

Elektroniczna rewolucja na przejściach

Piotr Gawelczyk

Kierowca (lub przewoźnik) poprzez stronę internetową www.e-booking.gov.pl rezerwuje datę i godzinę odprawy z maksymalnie 30-dniowym wyprzedzeniem. Po zarejestrowaniu przedsiębiorca otrzyma potwierdzenie rezerwacji terminu na podany adres e-mail. Przed ustalonym terminem odprawy, np. dwie godziny wcześniej, ciężarówka powinna zjawić się w strefie oczekiwania na przejściu granicznym. O zarezerwowanej wcześniej godzinie zostanie wywołana ze strefy oczekiwania i odprawiona.

System przewiduje trzy rodzaje rezerwacji: rezerwa priorytetowa będzie dotyczyć przewozów „wrażliwych”, np. żywych zwierząt, szybko psujących się towarów czy też towarów niebezpiecznych; rezerwa standardowa (tzw. rezerwa wyboru) polegać będzie na zabukowaniu odprawy na odpowiedni dzień i godzinę, oczywiście jeśli będą wolne miejsca, oraz rezerwa bieżąca, która będzie się odbywać w przypadku, gdy kierowca (przewoźnik) nie dokonał wcześniejszej rezerwacji. W takim przypadku system wskaże na konkretnym przejściu granicznym pierwszy wolny termin rozpoczęcia odprawy.

Ministerstwo Finansów przewidziało również uproszczony sposób rezerwacji, bez konieczności logowania. Szczegółowe informacje na temat systemu można znaleźć na stronie internetowej www.e-booking.gov.pl.

System Elektronicznej Rezerwacji Obsługi Granicznej e-Booking TRUCK umożliwi elektroniczną rezerwację terminu odprawy granicznej obsługi wywozowej. Służba Celna wskazuje, że system doprowadzi do skrócenia czasu przeznaczonego na dojazd i odprawę graniczną oraz do lepszego



jego zaplanowania przez kierowców (przewoźników) dzięki ustaleniu czasu rozpoczęcia odprawy granicznej. System daje także – zapewnia Służba Celna – możliwość odpoczynku dla kierowców samochodów ciężarowych i poprawę bezpieczeństwa ruchu na drogach dojazdowych do przejść granicznych. Poza tym będzie można lepiej zaplanować działania i odpowiednio zorganizować pracę służb granicznych, co spowoduje wzrost przepustowości granic. Poprawią się także warunki socjalne, bowiem jeśli na granicy tworzą się długie kolejki kie-

rowców oczekujących na odprawę, daje się we znaki brak parkingów, łazienek i toalet.

Zainteresowani przewoźnicy

Od kilku lat z powodzeniem działa w Polsce system e-Booking BUS, przeznaczony dla autokarów przewożących zorganizowane grupy turystyczne. Na granicy estońsko-rosyjskiej funkcjonuje komercyjny elektroniczny system rezerwacji kolejki dla przewoźników towarów – GoSwift.

Przymiarki do wprowadzenia e-Booking TRUCK rozpoczęto mniej więcej dwa lata temu. – Trochę to trwało, ale to duże logistyczno-informatyczne przedsięwzięcie, więc trzeba się było do jego wprowadzenia bardzo dobrze przygotować – wyjaśnia rzecznik prasowy Izby Celnej w Białej Podlaskiej Marzena Siemieniuk.

Pierwotnie pilotaż miał ruszyć na przełomie września i października, ale został przesunięty o kilka dni; ruszył 5 października. – Dla nas najważniejsze jest to, by przewoźnicy zainteresowali się naszą propozycją. Bardzo liczymy, że zechcą skorzystać z nowego systemu, ponieważ im większa będzie ich liczba, tym bardziej miarodajne będą wyniki pilotażu, a my odpowiednio przetestujemy wszystkie rozwiązania.

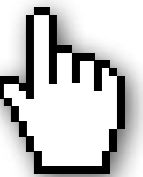
Obecnie, nie tylko ze względu na sytuację w Rosji i na Ukrainie, lecz także dzięki bardzo intensywnym w ostatnich latach działaniom Służby Celnej, takim jak liczne udogodnienia dla wiarygodnych przewoźników,

5 października 2015 r. na terminalu samochodowym w Koroszczynie przy granicy z Białorusią oraz na przejściu granicznym w Grzechotkach (obwód kaliningradzki) rozpoczął się pilotażowy program elektronicznej rejestracji terminu odprawy samochodów ciężarowych.

To rewolucyjna zmiana na skalę europejską.



<http://www.e-booking.gov.pl/>



kolejek praktycznie nie ma. A kiedyś zdarzały się takie nawet do 40 kilometrów. Nadal najwięcej pracy mamy w weekendy.

Zwiększony ruch rozpoczyna się w piątek po południu i sytuacja taka trwa do poniedziałku lub wtorku. Bardzo liczymy na to, że nowy system bardzo nam pomoże w tych nerwowych dniach – podkreśla rzeczniczka.

Pilotaż prowadzony jest w Koroszczynie, to najważniejsze przejście na transeuropejskim szlaku komunikacyjnym Zachód – Wschód. Podczas 12-godzinnej zmiany w Koroszczynie odprawianych jest z Polski ok. 500 ciężarówek. – W czasie maksymalnego natężenia odprawialiśmy nawet 700-750 pojazdów. W 2012 r. przekroczyliśmy magiczną liczbę miliona odprawionych ciężarówek na przejściach w woj. lubelskim: w Koroszczynie, w Dorohusku i w Hrebennem. Na Koroszczynie przypada połowa tego ruchu – ocenia rzeczniczka.

Jedna kolejka

Pilotaż potrwa dwa lata. – W tym czasie mamy nadzieję uzyskać odpowiedzi na szereg pytań, w tym przesądających o celowości wprowadzenia tego typu rozwiązania w kolejnych granicznych oddziałach celnych, ewentualnych niezbędnych inwestycjach w infrastrukturę oraz zmianach legislacyjnych – wyjaśnia dyrektor Departamentu Służby Celnej MF Piotr Daniel.

W wersji pilotażowej systemu przewidziano rozwiązania o charakterze dyscyplinującym. – Pilotaż ma nam odpowiedzieć na pytanie: czy i jakie problemy mogą powstać wskutek wprowadzenia możliwości rezerwacji granicznej obsługi wywozowej i jakie środki należałoby zastosować w docelowym systemie, by owych problemów uniknąć – zauważa Daniel. Dodaje, że w grę wchodzi również wypracowanie propozycji odpowiednich zmian w prawie, tak by docelowy sy-

stem przyniósł oczekiwane korzyści, jak choćby równomierny napływ środków transportu do oddziałów granicznych.

Celnicy spodziewają się, że nowa usługa szybko się upowszechni. – Tradycyjna odprawa będzie dopuszczalna, nie przewidujemy jednak fizycznego tworzenia dwóch kolejek – zaznacza dyrektor.

Jeśli kierowca sam nie skorzysta z systemu i tak będzie w nim uwzględniony, bowiem są „wolne miejsca” dla nierejestrowanych. Priorytetowo będą jednak traktowani ci, którzy termin rezerwowali.

Docelowo przewidywana jest budowa wyposażonych w odpowiednią infrastrukturę techniczną i socjalno-bytową parkingów buforowych. – Parkingi te pozwolą wpływać na intensywność, a przede wszystkim kolejność napływu pojazdów, jednak nim zaangażujemy w takie działania poważne środki, chcemy ocenić wyniki pilotażu – zaznacza Daniel.

Nigdy nie zapomnę mojego przyjaciela Dyzia

Adam Byglewski
Wiceprezes ZMPD



9 października zmarł nagle Dionizy Woźny, wiceprezes Zarządu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce oraz prezes Kujawsko-Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Międzynarodowych w Bydgoszczy. Miał 69 lat.

To bolesna strata dla środowiska polskich przewoźników międzynarodowych, na rzecz którego z osobistym poświęceniem pracował od kilkudziesięciu lat. Znany był ze swej serdeczności, otwartości oraz wysokiej kultury osobistej. Te m.in. cechy powodowały, że był spoiwem środowiska, człowiekiem, który łączył ludzi także w obliczu problemów.

Polska branża transportowa wiele mu zawdzięcza.

Dionizy Woźny zawodowo związany był z transportem od 1963 roku. Od 1975 r. pełnił funkcję wiceprezesa Zarządu w Spółdzielni Transportu Wiejskiego w Bydgoszczy (STW jest członkiem ZMPD od 1996 r.). W 1994 roku był współzałożycielem Kujawsko – Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Międzynarodowych i od początku pełnił w nim funkcję prezesa. Członkiem ZMPD został w 1995 r.

Wielokrotnie zapraszano go do zespołów opiniotwórczo - doradczych Wojewody Kujawsko – Pomorskiego w zakresie transportu drogowego, od 2002 roku był też członkiem zespołu konsultacyjno – doradczego przy Wojewódzkim Inspektorze Transportu Drogowego w Bydgoszczy.

Wyrazem zaufania środowiska transportu drogowego do jego wiedzy, doświadczenia oraz umiejętności interpersonalnych są funkcje, jakie pełnił w Zrzeszeniu Międzynarodowych Przewoźników Drogowych z wyboru przedsiębiorców – członków ZMPD.

Od 2002 roku nieprzerwanie przez 4 kadencje był delegatem na Zgromadzenie Ogólne ZMPD. Aż 11 razy wybierano go przewodniczącym obrad ZOD.

Pełnił różne funkcje w organach statutowych ZMPD. W latach 2003 – 2006 był członkiem Zarządu Zrzeszenia, od roku 2015 – wiceprezesem. Od 2006 do 2010 był członkiem Komisji Rewizyjnej ZMPD. Wybierano go także do komisji problemowych ZMPD: Komisji Etyki Zawodowej i Postępowania Pojednawczego (był jej członkiem od chwili powstania), Komisji ds. Szkoleń, był także wiceprzewodniczącym Komisji Statutowej ZMPD.

Od roku 2010 z ogromnym zaangażowaniem kolejne działania na rzecz transportu prowadził jako koordynator Forum Transportu Drogowego, platformy dyskusji o najważniejszych problemach transportu drogowego oraz formułowania wspólnego stanowiska ponad 40 polskich instytucji i stowarzyszeń przewoźników.

W uznaniu ogromnego wkładu pracy i osobistego zaangażowania w sprawy transportu drogowego wyróżniono go państwowymi odznaczeniami: Złotym Krzyżem Zasługi i Złotym Medalem za Długoletnią Służbę oraz odznaką resortową „Zasłużony dla Transportu RP”.

ZMPD odznaczyło go najwyższą, diamentową odznaką honorową „Zasłużony dla ZMPD”.



Jan Buczek
Prezes ZMPD

Dionizy Woźny był człowiekiem, który oddał całe życie branży transportowej. Przed dwudziestu laty poznałem pana Dionizego, reprezentanta regionu kujawsko-pomorskiego. Potrafił słuchać, a jego spokój i dystans studiował nasze młode głowy. Powtarzał, że z władzami należy tak dyskutować, aby po każdej rundzie można było powtórnie usiąść do rozmów.

Aktywnie uczestniczył w integracji środowiska, brał ważny udział w pracach Krajowej Rady Przewoźników Drogowych. Potrafił integrować nas wszystkich wokół wspólnego celu. Dlatego też wybraliśmy go koordynatorem Forum Transportu Drogowego. Nie jestem w stanie wyobrazić sobie, jak wyglądałby polski transport bez pana Dionizego.

Dokonań Dionizego jest tak dużo, że zasłużył na naszą pamięć.

Aleksander Reisch
Przewodniczący Rady Zrzeszenia

Z Dionizym Woźnym spotkałem się po raz pierwszy 40 lat temu, gdy wspólnie z przedstawicielem Ministerstwa Komunikacji dyskutowaliśmy o możliwości podjęcia przewozów międzynarodowych przez firmy państwowe niezwiązane z PMPS Pekaes. Dwadzieścia lat później współpracowaliśmy w ZMPD. Współtworzyliśmy koncepcję Komisji Etyki ZMPD, w której razem ze Sławomirem Kostjanem rozwiązywał najtrudniejsze sprawy. Był bardzo lojalnym i serdecznym przyjacielem.

Przez wiele lat działał w Komisji Statutowej, której był wiceprzewodniczącym, współpracował z Komisją Szkoleniową. Wspierał swoją wiedzą i doświadczeniem środowisko.

Był to wspaniały, bardzo taktowny, wręcz czuły człowiek. Miał swoje powiedzenia, np. witając się mawiał „Mój najlepszy przyjacielu”, albo „Przytulę cię do swojego serca”, które wypowiadał z takim ciepłem, że rozmówca natychmiast rozjaśniał się.

Był bardzo miły i ujmujący, miał jednak swoje zdanie, którego potrafił konsekwentnie i spokojnie bronić.

Jan Oleksiuk
Przewodniczący Komisji Rewizyjnej

Był uroczym człowiekiem o wielkiej kulturze osobistej. Łagodził dyskusje i spotkania obiektywnym podejściem, a swoją postawą zjednywał sobie ludzi.

Był bardzo kontaktowy i przyjazny dla przewoźników. Człowiek z charakterem i zasadami.

Adam Jędrych
Wiceprezes Kujawsko-Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Międzynarodowych

Spotkaliśmy się 20 lat temu, gdy zakładaliśmy nasze stowarzyszenie. Zasiadaniem Dionizego Woźnego było zebranie bardzo dobrego kolektywu. Stworzył przyjacielską atmosferę, która tak się podobała, że do naszego stowarzyszenia zapisywali się nawet przewoźnicy spoza naszego regionu. Będzie nam Dyzia, bo tak go nazywaliśmy, brakowało.

Dołączyć do zorganizowanej floty czy samodzielnie koordynować własny tabor?

Adar

Według tegorocznego raportu NBP polskim przewoźnikom powodzi się coraz lepiej.

Jak wynika z analiz, w I połowie 2015 roku liczba wniosków o upadłość przedsiębiorstw, w tym firm transportowych, obniżyła się o 4% w odniesieniu do analogicznego okresu ubiegłego roku. Jako przyczyny poprawy wymienia się większą ostrożność przewoźników, skuteczniejsze rozwiązywanie problemów windykacji i coraz częstsze korzystanie z faktoringu. Jednak wciąż pojawia się pytanie, jaką strategię wybrać – samodzielnie organizować frachty, czy może podjąć współpracę z większym operatorem?

Terminy płatności

Przede wszystkim, jeżeli jesteś nową firmą, decydując się na wejście w tę branżę, musisz być świadomy obecnie panujących trendów na rynku. Faktury za

wykonane usługi z terminem płatności 45-60 dni na stałe wpisały się już w klimat pracy polskich firm transportowych. Czym ta sytuacja jest spowodowana? Opóźnienia w płatnościach są wynikiem m.in. ogromnej konkurencji na rynku. Możliwość przebiegania w ofertach ma oczywiście swoje plusy, ale nie oszukujmy się, zawieranie umów ze zbyt długim okresem płatności wymaga doskonałej płynności finansowej. Kolejnym problemem są klienci „okazjonalni”, czyli tacy, którzy zlecieli przewóz tylko raz. Według statystyk to od nich najtrudniej jest odzyskać powinności.

Weryfikacja klienta

Mowa tu o analizie na stronach wywiadowi gospodarczej, np. KRD lub D&B. Dostęp do raportów jest płatny, ale zdecydowanie opłacalny. Wgląd do systemu pozwala nam sprawdzić ryzyko, czy klient jest zadłużony i czy warto z nim podejmować współpracę. Catoroczny dostęp do systemów weryfikujących to koszt rzędu 15 000 PLN netto i wwyż. Jednorazowe sprawdzenie klienta, np.

z Państw Beneluksu, to wydatek około 300 PLN. Co zrobić, jeżeli zweryfikowaliśmy kondycję klienta, a mimo to nadal nie możemy wywalczyć naszych zarobionych pieniędzy?

Odzyskiwanie należności

Aby nie popaść w błędne koło przez niewypłacalność swoich klientów, przedsiębiorca ma kilka rozwiązań. Pierwszym jest zaciągnięcie kredytu na pokrycie zaległości, ale łączy się to z komplectami dokumentów, które należy dostarczyć do banku, uzyskaniem pozytywnej oceny z BIK-u oraz wykazaniem się zdolnością kredytową. Można również próbować odzyskać należności we własnym zakresie. Największy problem pojawia się wtedy, kiedy w płatnościach zalega nam firma z zagranicy. Skorzystanie z pomocy prawnika, np. we Francji, to wydatek rzędu 250 EUR za godzinę pracy, w Szwajcarii około 400 EUR – mówi Adrian Piotrowski, ekspert z zakresu rozszczeń pracujący dla spedycji Adar. – Do tego należy doliczyć koszty związane z rozprawami sądowymi, dojazdy oraz barierę językową – dodaje.

Następną z możliwości, coraz częściej stosowaną, jest faktoring firmy. Polega on na wykupie przez wyspecjalizowaną firmę (faktora) od przedsiębiorstwa (faktora) wierzytelności z tytułu sprzedaży usług. Dzięki tej usłudze firma otrzymuje należność wcześniej niż wynosi termin zapadalności wierzytelności handlowych. Jeżeli zdecydujemy się jeździć dla większej floty, warto zwrócić uwagę, jakie są u nich terminy płatności - wcześniejsze wypłaty (0 dni lub 7 dni) świadczą o doskonałej kondycji finansowej firmy.

Warto również rozważyć korzystanie z kart paliwowych, które zapewniają nie tylko bezgotówkowy zakup paliwa, ale również rozliczenie innych wydatków, takich jak np. kosztowne naprawy za granicą, płatności za autostrady czy tunele (przejazd przez tunel Fréjus & Mont Blanc to koszt 240 - 270 EUR). Dzięki temu rozwiązaniu firmy transportowe zyskują odroczony termin płatności nawet o 30 dni.

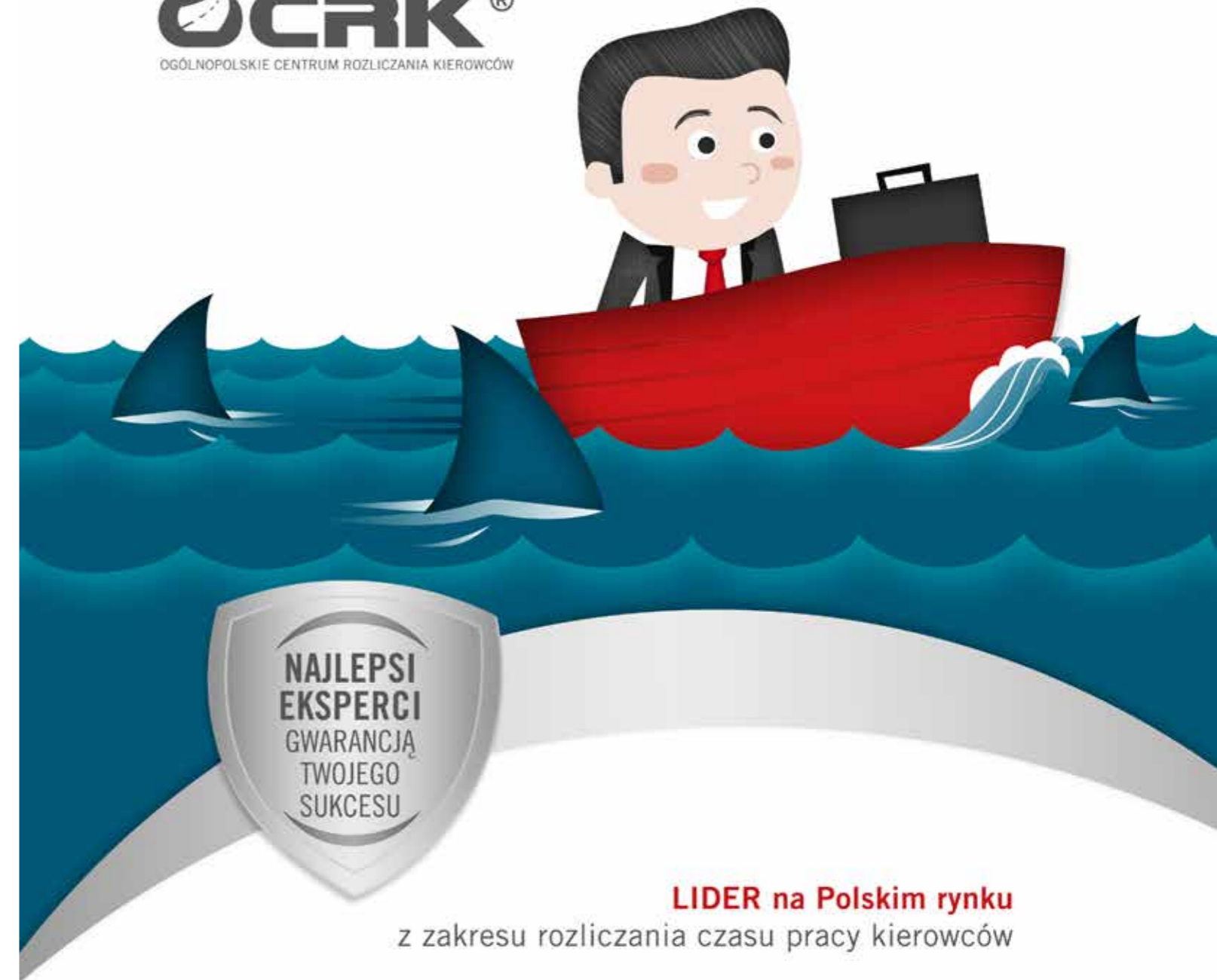
	Zorganizowana flota*	vs	Samodzielna koordynacja
termin płatności	0, 7 lub 30 dni z gwarancją płatności		od 45 do 60 dni bez gwarancji płatności
karty paliwowe	na start		zamrożone pieniądze na zabezpieczenie
ilość pracy	gwarancja kilometrów		ilość pracy zależna od rynku oraz podpisanych kontraktów
wsparcie	koordynatorów, spedytorów oraz opiekunów		konieczność współpracy z tłumaczami, prawnikami za dodatkową opłatą
stawka za kilometr	stała zagwarantowana stawka		stawki zależne od rynku oraz klientów
klienci	współpraca z jednym dużym podmiotem, który weryfikuje klientów		szukanie klientów i ich weryfikacja we własnym zakresie
urządzenia autostradowe	dostarczenie urządzeń autostradowych bez dodatkowych opłat		zamrożenie zaliczki oraz krótkie terminy płatności

* warunki współpracy z ADAR

Zwróć uwagę na:

- koszt wynajęcia prawnika (we Francji 250 EUR a w Szwajcarii 400 EUR za godzinę pracy)
- wysoki koszt utrzymania własnego pracownika
- 20 000 PLN netto – roczny koszt dostępu do systemu weryfikującego klientów oraz giełd transportowych

OCRK[®]
OGÓLNOPOLSKIE CENTRUM ROZLICZANIA KIEROWCÓW



LIDER na Polskim rynku
z zakresu rozliczania czasu pracy kierowców

Znamy rozwiązania problemu nowej stawki minimalnej w Niemczech oraz ryczałtów za noclegi.

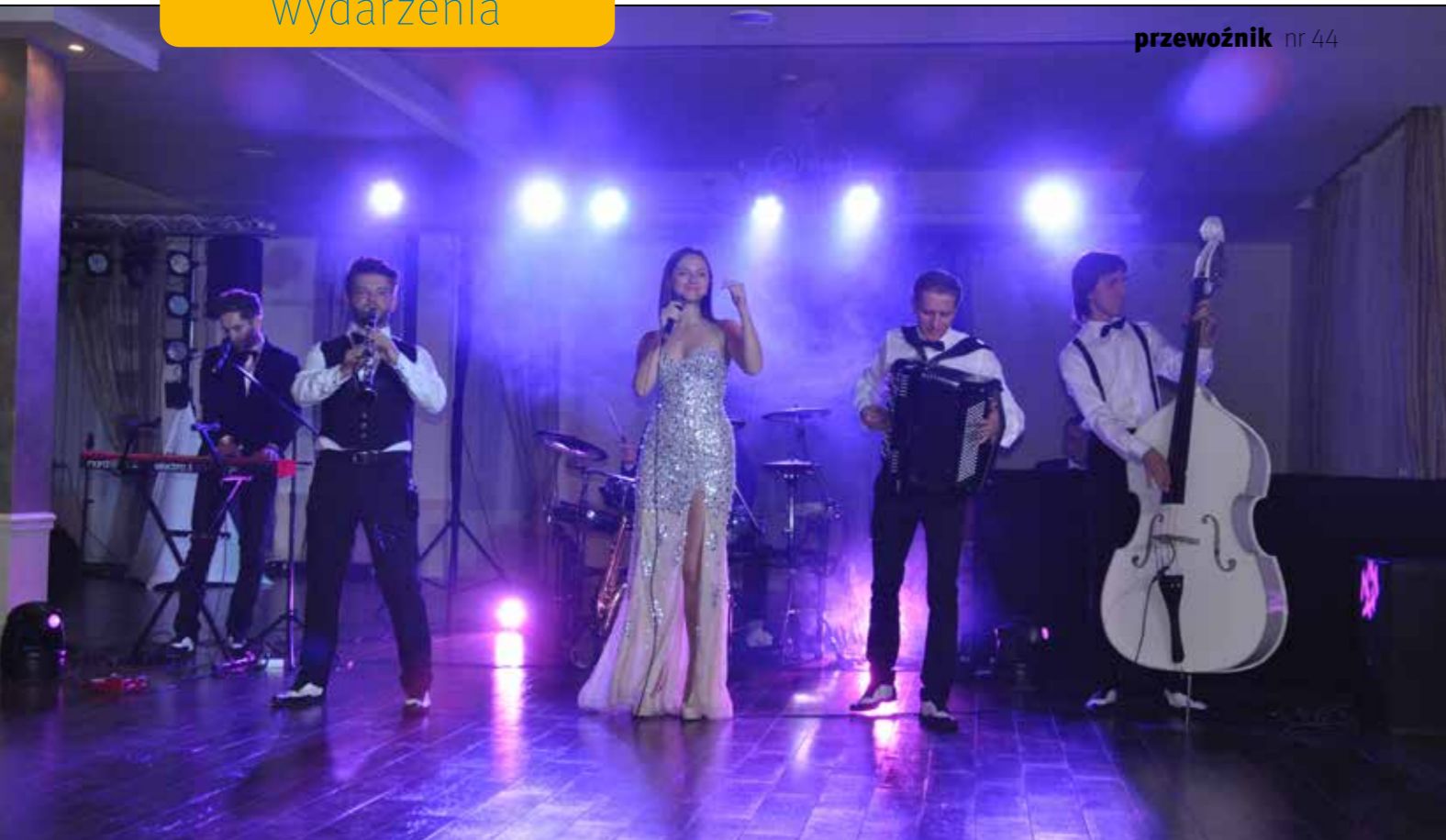
Eliminujemy dopłaty do MiLoG i prowadzimy wszystkie formalności.

Sprawdź!



801 006 301

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



15 lat Krismar

Znany przewoźnikiem jeżdżącym na Białoruś i do Rosji dystrybutor kart paliwowych obchodził 15. rocznicę powstania.

Robert Przybylski

Firma Krismar, operator i przedstawiciel handlowy systemu Berlio, obchodziła w październiku 15-lecie. Jak zauważyła prezes zarządu spółki Krismar Ludmiła Mikheikina, „Krismar narodził się na pięknej polskiej ziemi 13 października 2000 roku”.

Rocznicowe spotkanie z partnerami handlowymi i przyjaciółmi miało miejsce w hotelu Chrobry w Międzyrzeczu Podlaskim. Uroczystości umilił zespół muzyczny i taneczny z Białorusi. Spółka oferuje polskim i

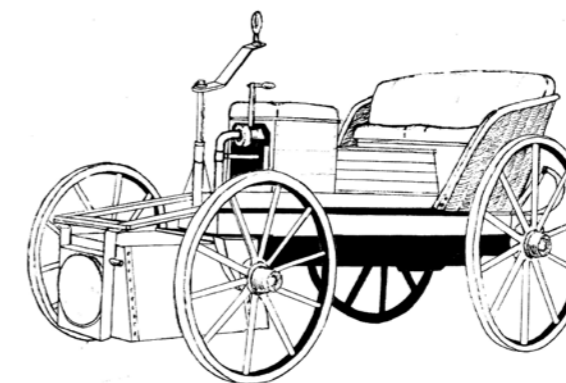
zagranicznym firmom przewozowym bezgotówkowe rozliczanie należności za produkty naftowe, towary i usługi w sieci współpracujących z systemem stacji paliw, domów towarowych, stacji obsługi technicznej, punktów poboru opłat drogowych, agencji celnych, parkingów itp.

Siedzibą spółki Krismar jest Biała Podlaska. Firma należy do spółki Berlio, która jest 7 lat starsza, ale także została założona 13 października. Berlio wydało klientom 344 402 karty. Można nimi płacić w 804 obiektach na terenie Białorusi, 379 w Rosji, 48 w Polsce, 39 na Ukrainie.

Prezes ZMPD Jan Buczek wręcza pamiątkowy puchar prezes Krismar Ludmile Mikheikinie.



200 lat polskiego samochodu



Rys. Andrzej Zieliński

Robert Przybylski

Pierwszym polskim konstruktorem samochodowym był pochodzący z Bierunia k. Cieszyna Józef Bożek. Samochód zaprezentował 24 września 1815 roku w Pradze, gdzie pracował w warsztacie tamtejszej politechniki. – Chociaż na drodze mej maszyny, która miała toczyć się po naszych wyboistych i kamienistych drogach, gromadziły się najróżniejsze przeszkody, nie zdołały one złamać mojej odwagi – wspominał dumny twórca.

Urodził się 28 lutego 1782 roku we wsi Biery pod Cieszynem, w rodzinie wyznania katolickiego. Ojciec

był młynarzem, matka z domu Duda prowadziła dom. Od najmłodszych lat zdradzał zdolności mechaniczne. Uczył się w Jasienicy, następnie uczęszczał do liceum księdza Leopolda Szersznika w Cieszynie, obrońcy polskości na Śląsku Cieszyńskim. Po ukończeniu liceum Bożek wyjechał do Brna, potem do Pragi. Dzięki protekcji księcia Józefa Dobrowolskiego otrzymał pracę nauczyciela dzieci hr. Clam-Marticy, co pozwoliło Bożkowi na opłacenie studiów w Instytucie Politechnicznym.

W 1805 roku otrzymał pracę w warsztatach tej uczelni i rozwijał swoje umiejętności, m.in. tworząc zestaw pomocy naukowych, naprawiając angielski silnik parowy oraz budując modele silników parowych włas-

nej konstrukcji. Współuczestniczył w powstaniu pierwszej w Czechach maszyny parowej na przełomie 1807 i 1808 roku.

Dwa lata po pierwszej prezentacji odbyła się druga - nowej wersji pojazdu. Podczas gwałtownej burzy wynalazca został okradziony z pieniędzy zebranych za bilety wstępu. Zniechęcony tym Bożek poświęcił się mechanice. Zmarł 21 października 1835 roku.

18 września 2015 r. władze miejskie Cieszyna wmurowały tablicę pamiątkową poświęconą Józefowi Bożkowi – wielkiemu wychowankowi tutejszego liceum, a podczas sympozjum naukowego zorganizowanego przez historyka techniki Piotra Pluskowskiego przedstawiono dokonania polskich konstruktorów motoryzacyjnych.

reklama

Ruptela
Transport Telematics

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



Szczytywanie danych z cyfrowych tachografów i zapis w formacie .DDD



System ECO-driving, który pozwala na zmniejszenie kosztów eksploatacji pojazdów, liczby wypadków i zużycia paliwa nawet o 20 %



Podłączenie do komputera pokładowego bez względu na markę samochodu



Kontrola paliwa



Jelczański bestseller

Jelcz 315 powstał jako model przejściowy. Miał zjeżdżać z taśmy montażowej kilka lat, okazał się najdłużej produkowanym pojazdem w historii jelczańskiej fabryki.

Robert Przybylski

Dyrektor naczelny Jelczańskich Zakładów Samochodowych tow. Jan Strzelbicki 18 stycznia 1968 roku uroczyście przekazał pierwszych dwadzieścia Jelczy 315 dyrektorowi technicznemu Zjednoczenia PKS, tow. Bogdanowi Nowakowskiemu. W ceremonii uczestniczyli także podsekretarz stanu w Ministerstwie Przemysłu Ciężkiego tow. Jan Chyliński oraz dyrektor naczelny Zjednoczenia Przemysłu Motoryzacyjnego tow. Tadeusz Wrzaszczyk.

Obecność dygnitarzy na przekazaniu samochodów świadczyła o doniosłości chwili: transport drogowy naresz-

cie otrzymał niezawodny ciężki pojazd, który zastąpił awaryjnego Żubra.

Pierwsza partia nowych ciężarówek trafiła do PKS w Warszawie, Poznaniu, Lublinie i Gdańsku. Zdarzało się, że kierowcy, których ominął przydział na Jelcza płakali, bo jeżdżąc psującym się Żubrem nie byli w stanie zarobić godziwych pieniędzy.

Nowy silnik

Przygotowania do uruchomienia produkcji Jelcza trwały cztery lata. Pierwotnie Żubra miał zastąpić polsko-czechosłowacki samochód, ale kopia operacja toczyła się coraz wolniej. Jerzy Sawicki, który pracował w polsko-czechosłowackim zespole, wspominał, że w 1964 roku sprawdzał, czy

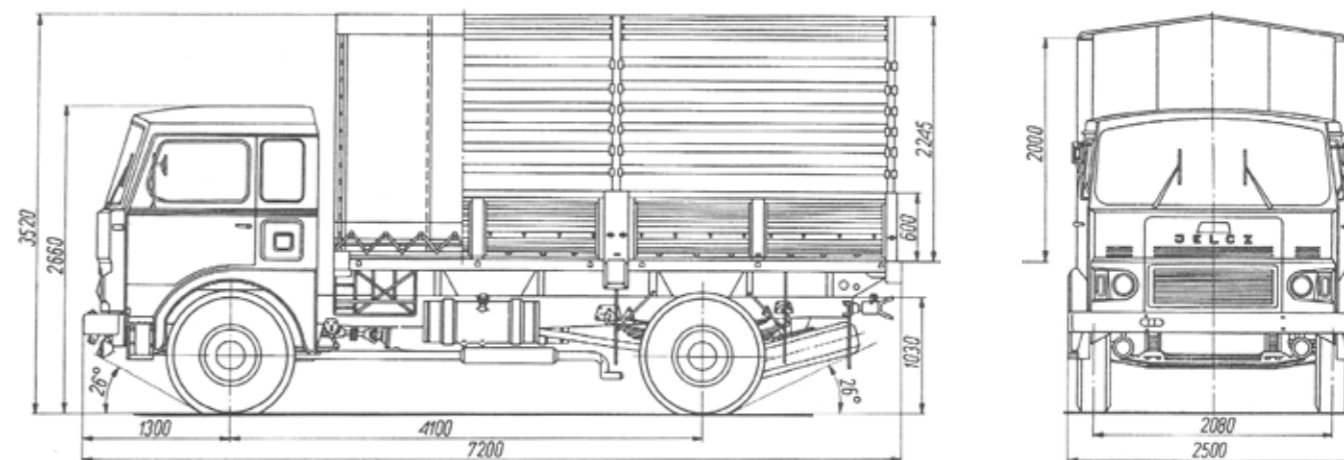
silnik Leylanda 0.680 wejdzie do polsko-czechosłowackiej ciężarówki.

Gdy fiasko współpracy było widoczne, nowo upieczony szef ZPMot Wrzaszczyk zastanawiał się, jak wybrnąć z trudnej sytuacji. – Latem 1965 roku przyjechałem z Czechosłowacji, Wrzaszczyk, który był moim szefem, wezwał mnie na rozmowę w cztery oczy.

- Pan mi naprawdę powie, co możemy sami zrobić?

Wiedział, że nie jesteśmy w stanie ciągu dziesięciu lat zrobić czegoś, co by nas zadowalało – wspominał Sawicki i dodawał, że dyrektor z miejsca skreślił silnik mówiąc, że „tego na pewno sami porządnie nie zrobimy”.

Sytuację komplikował brak funduszy, a największą inwestycją było uru-



Jelcz 315 M miał ramę o zmiennej wysokości podłużnicy.

chomienie produkcji nowego silnika, czym zajęło się mające w swojej pieczy ten asortyment Zjednoczenie Przemysłu Lotniczego i Silnikowego. W październiku 1965 roku ZPLiS, reprezentowane przez dyrektora naczelnego Mieczysława Gronka, zakupiło licencję Leylanda na 11-litrowy silnik wysokoprężny oznaczony 0.680 w wersji stojącej i leżącej o mocach do 240 KM.

Dla jego produkcji zjednoczenie wybudowało przy WSK Mielec zakład obróbki i montażu (wraz z hamowniami), zaś odlewnię głowicy i kadłubów w WSK Rzeszów.

Pracownik WSK Mielec Stanisław Książek w kwietniu 1967 roku pisał, że licencja wychodzi drogo i skomplikowanie, bo Leyland jest silnikiem wymiarowanym w calach, pojawił się zatem problem nie tylko pasowań (które są podobne do norm radzieckich), ale i wymiarów normalnych, których tolerancja nie mieści się w szeregach ISO, dlatego do prac potrzebna jest duża liczba narzędzi specjalnych skrawających i mierniczych.

Książek podawał, że silnik ma 80 różnych gwintów calowych. „Do każdego gwintu trzeba wyprodukować walce, narzynki, gwintowniki, noże, co najmniej 3 sprawdziany, 4 przeciwspawdziany i 2 sprawdziany pierścieniowe do gwintu zewnętrznego.

W Polsce jest 30 zunifikowanych gwintów, co zapewniłoby zmniejszenie liczby narzędzi mierniczych o 350 pozycji oraz 150 typów narzędzi skrawających. Razem 500 typów. Każdego narzędzia potrzeba 10 sztuk, co razem daje 5 tys. narzędzi, każde kosztujące 200 zł”.

To nie był koniec dodatkowych wydatków, bo na tłumaczenie dokumen-

tacji z j. angielskiego na polski zakład wydał 500 tys. zł.

Mimo wysokich kosztów i ogromnej pracy, już w 1967 roku z angielskich części mielecki zakład zmontował 35 silników. 15 grudnia 1968 roku mielecką fabrykę opuścił pierwszy silnik SW680 zbudowany z polskich części, w tym z odlanego w Polsce bloku i głowicy. Moc maksymalna licencyjnego silnika wynosiła 200 KM (o 30 KM więcej od silnika S560 Żubra), a przy tym był on 10 kg lżejszy od poprzedniej jednostki i ważył 970 kg.

Zamiast Żubra Jelcz 315

Robota paliła się w rękach także zespołowi jelczańskich konstruktorów, wzmocnionemu w 1965 roku przez kolegów wracających z Czechosłowacji, którzy przez trzy lata zdobyli sporo wiedzy. – Czesi mieli w swojej 20-oso-

Inżynierowie JZS co dwa lata modernizowali konstrukcję Żubra. Pod kierunkiem głównego konstruktora Jana Walasa w 1966 roku wprowadzili do produkcji Żubra trzeciej serii i ten samochód stał się podstawą do opracowania Żubra II, jak wstępnie został nazwany Jelcz 315.

bowej grupie chyba tylko trzech inżynierów, gdy u nas było ich szesnastu. Reszta Czechów to technicy, ale z dużym doświadczeniem, którego brakowało naszym konstruktorom – stwierdzał Sawicki. – Ich technik dobierał łożyska „na oko” i robił to trafnie. Polak wyliczał i często popełniał błąd, bo okazywało się ono zbyt delikatne – podawał przykład Sawicki.



Inżynierowie JZS co dwa lata modernizowali konstrukcję Żubra. Pod kierunkiem głównego konstruktora Jana Walasa w 1966 roku wprowadzili do produkcji Żubra trzeciej serii i ten samochód stał się podstawą do opracowania Żubra II, jak wstępnie został nazwany Jelcz 315.

zwany nowy model.

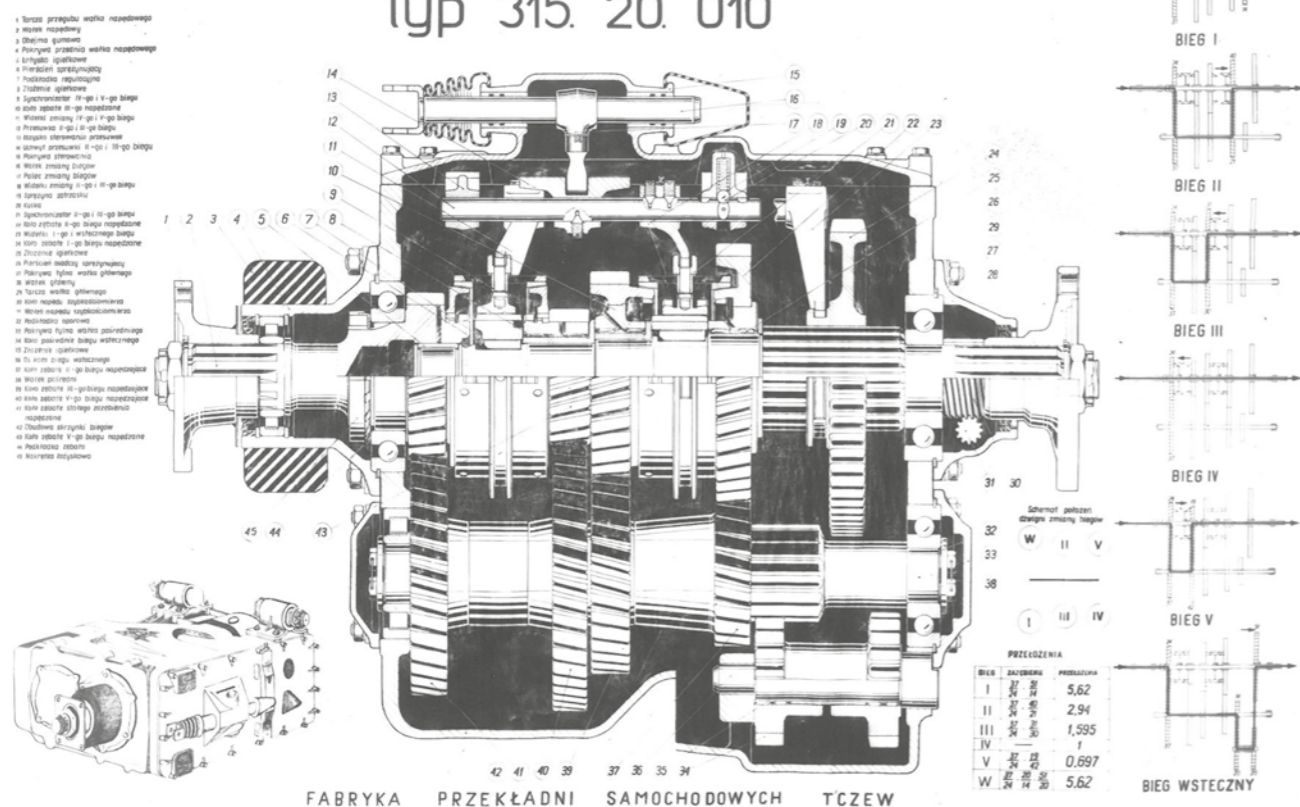
Musieli przygotować go jak najmniejszym kosztem, bo jak w połowie 1967 roku publicznie obwieścił dyrektor eksportu ZPMot Andrzej Górecki: „Żubr II wejdzie do produkcji w 1970 roku w liczbie 6 tys. sztuk razem z ciężarówką 10-12 tonową, produkowaną w liczbie 4 tys. sztuk”. Górecki przewidywał, że w 1975 roku w programie zostanie tyl-

Rys. FPS Tczew



SKRZYŃKA BIEGÓW

5-cio biegowa synchronizowana obrócona w lewo
typ 315. 20. 010



FABRYKA PRZEKŁADNI SAMOCHODOWYCH TCZEW

W Jelczach 315 początkowo była stosowana skrzynia przekładniowa 315, zastąpiona pod koniec 1972 roku przez 316, o takim samym przełożeniu, ze zmianami eliminującymi największe mankamenty skrzyni 315.

ko cięższy model i rocznie fabryka będzie wypuszczała 16 tys. tych pojazdów.

Zatem Żubr II miał być samochodem przejściowym. W nowej ciężarówce, której zjednoczenie nadało oznaczenie 300, konstruktorzy zastosowali w piętnastej wersji znane z Żubra: spawaną ramę (stąd w obu modelach taki sam rozstaw osi wynoszący 4,1 m), 5,4-tonową oś przednią i oś tylną z Zakładów Mechanicznych Łabędy ze wzmocnioną przekładnią stożkową, o przełożeniu całkowitym 6,87 zamiast 7,1. Zamiennie konstruktorzy przewidzieli węgierski most Raba o przełożeniu 7,07. W odróżnieniu od polskiego, który miał przekładnię stożkową i za nią walcową, konstrukcja węgierska posiadała umieszczone w piastach planetarne zwolnice walcowe.

Oba mosty przenosiły 10-tonowe obciążenia; maksymalny moment wejściowy dla konstrukcji węgierskiej wynosił 4 300 Nm, zaś dla polskiej był o 100 Nm mniejszy. Chociaż most importowany miał blaszaną obudowę, ważył bez kół, resorów, cylindrów hamulcowych i ole-

ju 720 kg, o 60 kg więcej od mostu krajowego z odlewaną obudową.

Jelcz 315 otrzymał także opracowaną w Fabryce Przekładni Samochodowych w Tczewie skrzynię biegów typu 315 o ciągu przełożeń: I - 5,62, II - 2,94, III - 1,595, IV - 1,00, V - 0,697, R - 5,62. Przekładnia 315 pojawiła się najprawdopodobniej już w Żubrach w 1966 roku. – W 1965 roku w Tczewie powstało Biuro Konstrukcyjne. Jedną z pierwszych prac tego biura było opracowanie konstrukcji skrzyni biegów 315. W tamtym okresie nie prowadzono długotrwałej walidacji. Produkty po bardzo wstępnych ocenach poprawności konstrukcji trafiały na linie produkcyjne. Stąd powszechne wówczas przekonanie, że po zastosowaniu w pojazdach mają prawo przechodzić „choroby wieku dziecięcego” – wspominał konstruktor FPS Tczew Bogusław Postek.

Skrzynia 315 była pierwszą samodzielną konstrukcją tczewskich inżynierów. Ważyła 209 kg i przenosiła moment obrotowy 760 Nm, gdy przekładnia A80 była o 21 kg cięższa i przenosiła

550 Nm. W gospodarce planowej zmurą były powszechne braki, które dotyczyły także fabryki. Były one pozbawione właściwych materiałów, lecz pomimo częstego stosowania materiałów zastępczych oraz niewłaściwych olejów, producent spodziewał się, że nowa skrzynia biegów będzie trwalsza od poprzedniczki. Konstruktorzy adaptowali sprzęgło z Żubra do współpracy z silnikiem Leylanda.

Komfort i bezpieczeństwo

Licencje nie kończyły się na silniku. Jednoobwodowy układ hamulcowy Żubra został zastąpiony dwuobwodowym, na licencji Westinghouse'a. Dodatkowy zawór płytowy zapewniał progresywność hamowania, która była podobna do układów hydraulicznych.

Na modernizacji skorzystali także kierowcy. Jelcz 315 miał jako pierwszą polską ciężarówkę wspomaganie mechanizmu kierowniczego. Ponieważ Węgrzy z poważnym opóźnieniem uruchomili w Csepelu produkcję tego wyrobu, pierw-

sze 3 tys. Jelczy 315 otrzymało wspomaganie z hiszpańskiej Bendiberici.

Dodatkowe wyposażenie sprawiło, że pomimo poprawy parametrów wszystkich komponentów Jelcz 315 ważył 7250 kg, o 350 kg więcej od Żubra. Jak poprzednik wymagał także starannych przeglądów. Nikt w kraju nie produkował systemów centralnego smarowania, a słabo rozwinięty przemysł tworzyw sztucznych nie potrafił wyprodukować bezobsługowych tulei oraz połączeń, zaś na ich import nie było pieniędzy. W rezultacie np. 12 punktów podwozia należało smarować co 600 km, 21 punktów co 1 800 km i tyle samo co 4 tys. km. Trudno dziwić się, że warsztaty nie wykonywały niezbędnych czynności. – Jelcze były wrażliwe na obsługę. Wyrzuciliśmy pięć nowych wspomagań, bo myśleliśmy, że nie działają, a one nie mogły obrócić zapieczętowanej jednej zwrotnicy – wspominał pracujący w PKS Człuchów Boleśław Milewski.

Kierowcy polubili jednak samochód, a szczególnie nowego diesla. – To był najlepszy silnik w tamtych czasach, lepszy od Skody. Jelcze pracowały w trudnych warunkach akcji buraczanych i na zimnych porankach paliły bez problemu. Pracowały ciszej od S560 – zapewnia Milewski. Dodaje, że Jelcz miał lepsze zawieszenie od Skody MT. – Szczególnie twarde były resory czeskich wyrotek, których z powodu trzęsącej jazdy nikt nie chciał prowadzić. Jelcz był znacznie bardziej komfortowym samochodem. Natomiast MAZ 500 miał przestarzały układ hamulcowy i jeżeli zeszło z niego powietrze, ciężarówka nie było jak zatrzymać – dodawał.

Kabina 407 była modernizacją stosowanej w Żubrze K01 A. Zmiany przeprowadził zespół pod kierunkiem Bronisława Surmy. Przykręcana do ramy, ale z drzwiami otwieranymi już „z wiatrem”, miała wyższy niż w Żubrze tunel silnika. Został on wykonany z dwóch warstw blachy i dodatkowo pokryty filcem, stąd kabina 407 była lepiej wygłuszona od poprzedniczki. Walas porównywał, że podczas jazdy z maksy-



Jelcze serii 300 napędzał 200-konny silnik budowany w WSK Mielec na licencji Leylanda.

Jelcz 316 pierwszej serii z 1969 roku, z kabiną 407. Seryjnie produkowane modele miały kabinę 113, z panoramiczną szybą.



Fot. Muzeum Regionalne Mielec

malną prędkością w kabinie Jelcza 315 głośność dochodziła do 81 dB, gdy w Leylandzie Beaver z kabiną Ergomatic do 78 dB, natomiast w kabinie Żubra - 86 dB, gdy Polska Norma dopuszczała 85 dB.

Pojawiło się także ogrzewanie wodne (konstruktorzy zastosowali enderowski agregat Sirokko) i benzynowe, używane tylko na postoju lub do podgrzania silnika. Producent obiecywał, że przy 15-stopniowym mrozie ogrzewanie wodne zapewnia w kabinie 20 stopni ciepła. Nowością był także lakier piecowy. W sumie JZS przewidywał, że przebieg międzynaprawy samochodu wzrośnie ze 110 tys. km do 250 tys. km. Gdy odbiorcy narzekali, że za Jelcza 315 muszą płacić 450 tys. zł, o 120 tys. więcej niż za Żubra, przedstawiciele Jelcza usprawiedliwiali wzrost ceny właśnie zwiększoną trwałością.

Nowe odmiany

Ponieważ zjednoczenie założyło, że Jelcz 315 będzie modelem przejściowym, zgodziło się na rozwinięcie tylko dwóch jego wersji: 3-osiowej 316 oraz ciągnika siodłowego 317.

Wersja trzyosiowa, której seria informacyjna została przekazana przewoźnikom 15 października 1969 roku, powstała na życzenie użytkowników, którzy 2-osioowymi odmianami nie wszędzie mogli wjechać z uwagi na nacisk

tylnej osi wynoszący 10 ton. Dróg przystosowanych do takich obciążeń było w całej sieci krajowej niecałe 20 proc.

Sawicki wspominał, że wzorem do opracowania modelu 316 był 3-osiowy MAN wystawiany na Międzynarodowych Targach w Poznaniu. Sawicki dostał od MAN ilustracje, potem Niemcy dostali jeszcze trochę dokładniejszych rysunki – podsumowuje Sawicki, podkreślając, że twórcami modelu 316 byli konstruktorzy JZS, którzy po nocach na pracach zleconych rysowali podwozie. Niezależne badania tensometryczne ramy nowego modelu przeprowadziło Centralne Biuro Konstrukcji Maszyn Budowlanych, potwierdzając przyjęte przez konstruktorów rozwiązania.

Jelcz 316 przy ładowności 10 ton miał nacisk na most napędowy 8,3 tony. Model był pierwszą polską ciężarówką z pneumatycznym hamulcem postojowym oraz siłownikami membranowo-sprężynowymi. Przy zaniku ciśnienia w układzie hamulcowym automatycznie zaciskały się szczęki hamulcowe pod naporem sprężyn. Produkcja Jelcza 316 ruszyła pod koniec 1970 roku.

Jelczańscy konstruktorzy przygotowali także produkcyjną wersję ciągnika siodłowego oznaczoną Jelcz 317. Pierwsze 10 sztuk serii próbnej trafiło do firm transportowych w grudniu 1970 roku, a seryjne egzemplarze rok później. Ciągnik wraz z naczepą produkcji ZREMB Wrocław tworzył 32-tonowy zestaw, dla którego 200-konny silnik okazał się zbyt słaby. Mielec uruchomił w 1971 ro-



JELCZ
325DH

**Prospekty Jelczów 315, 315 E, 315 M
oraz wersji 325 DH, która trafiła
do Chin i miała 9 ton ładowności.**

LORRY
JELCZ 315E

ku produkcję 240-konnych diesli z turbodoładowaniem. W tym samym roku konstruktorzy Jelcza przystosowali podwozie ciągnika do montażu wywrotki.

Przygotowanie całej serii Jelczy 300 było możliwe dzięki stworzeniu fabrycznego biura konstrukcyjnego, które uniezależniło JZS od warszawskiego BKPMot-u. Inżynierowie BKPMot, którzy do tej pory opiekowali się Jelczem, przeszli do zjednoczenia jako doradcy techniczni, niezbędni do wyszukania licencji na następcę Jelczy serii 300 oraz na autobusy.

Eksportowe podboje

Zjednoczenie przewidywało, że wykorzystujący najnowsze licencyjne rozwiązania Jelcz 315 szybko trafi na zagraniczne rynki. Już w 1969 ro-

ku pierwszym eksportowym odbiorcą została NRD, gdzie na jaw wyszły niedostatki nowej konstrukcji. Słabym punktem okazała się skrzynia biegów typ 315. Tczewscy konstruktorzy przyznali, że skrzynka biegów 315.20.000 „w sposób błędny została zaadoptowana do samochodu Jelcz 315 z przełożeniami nieodpowiednimi dla samochodu szosowego (obecność nadbiegu na biegu najwyższym). Potwierdziła to eksploatacja samochodów Jelcz 315 na autostradach w NRD (zacieranie łożyska igiełkowe w wałku napędowym i samoczynne wyłączanie się V-go biegu)...”. Już 8 lutego 1971 roku przygotowali „Założenia konstrukcyjne skrzynki biegów 316.20.000”. W tym dokumencie tłumaczyli, że „różnorodność typów i odmian pojazdów stwarza szereg bardzo zróżnicowanych wymagań co do skrzynki biegów. Prawidłowe i pełne ich spełnienie nie jest praktycznie możliwe przez jeden typ skrzynki biegów, a to zarówno ze względów konstrukcyjnych, jak i ekonomicznych”.

W rezultacie obserwowanych problemów konstruktorzy zaproponowali w skrzyni biegów typ 316 dwa ciągi prze-

łożzeń: z nadbiegiem i bez nadbiegu – wspomina Bogusław Postek. – Pierwszy miał być stosowany w pojazdach terenowych i specjalnych (procentowy udział biegu najwyższego, V-go, w czasie eksploatacji 35-40 proc.), drugi w pojazdach szosowych (procentowy udział biegu najwyższego, V-go, w czasie eksploatacji 80-95 proc.). Pracowano także nad skrzynią biegów typ 317 – miała to być skrzynka zbudowana na bazie 316 bez nadbiegu przez umieszczenie za skrzynią podstawową dodatkowej pary kół szóstego biegu (nadbieg). Ten projekt zawieszono w związku z zakupem licencji na 6-biegowe skrzynie biegów S6-90 – tłumaczy Bogusław Postek. Pol-Mot kupił licencję od ZF we wrześniu 1970 roku.

W styczniu 1972 roku FPS zakończyła badania prototypów skrzyni biegów 316, a 30 października tego samego roku skompletowano dokumentację produkcyjną. Przekładnia 316 miała taki sam ciąg przełożen jak 315, jednak konstruktorzy wyeliminowali najsłabsze punkty skrzyni 315. Zastąpili łożysko igiełkowe w wałku napędowym solidniejszym łożyskiem walcowym zaadaptowanym z licencyjnej przekładni

ZF 6S-90, skorygowali mechanizm sterowania, przez co zmniejszyło się ryzyko samoczynnego wyłączenia V-biegu, zmienili także materiał kół zębatych, unifikując go z innymi przekładniami produkcji FPS.

Rozbudowa fabryki

Produkcja Jelcza 315, w odróżnieniu od Żubra nie hamowana zbyt małymi dostawami silników, szybko się rozwijała. Mielec w 1968 roku zmontował 520 diesli, w kolejnym roku już 2 647; 28 lutego 1969 roku powstał tysięczny silnik. W podobnym tempie rosła produkcja ciężarówki i szybko okazało się, że wąskim gardłem jest technologia stosowana w JZS. – Zaczęliśmy od uporządkowania produkcji – wspominał ówczesny główny inżynier JZS Henryk Orzechowski. – Do mechanizacji nadawała się kabina kierowcy. Wywodząca się z Żubra była klepana, a tylko część dużych wytłoczek pochodziła z Kielca. Chcieliśmy panoramiczną szybę, mniej wytłoczek i mniej roboty ręcznej. To wymusiło modernizację ciężarówki – tłumaczył Orzechowski.

Stylistykę kabiny oznaczonej 113 opracował Henryk Bukacki, którego Sawicki wspominał jako bardzo zdolnego stylistę, o świetnym wyczuciu bryły. Technologię przygotowali inżynierowie pod kierunkiem Bronisława Surmy. Była to pierwsza kabina Jelcza z szybami bocznymi opuszczanymi w drzwiach (kabina 407 miała proste technologicznie przesuwne) oraz panoramiczną szybę przednią.

W marcu 1970 roku dokumentacja kabiny 113 trafiła do Działu Głównego Technologa, a pierwsze produkcyjne egzemplarze zostały zamontowane w grudniu tego samego roku w pilotażowej serii dziesięciu ciągników siodłowych Jelcz 317. Natomiast Jelcz 315 z kabiną typu 113 został oznaczony 315 M.

W 1971 roku montaż kabin 113 został przeniesiony z mało wydajnej linii na Hali B na nową w Hali C. Chociaż w kabinie 113 nie było już elementów klepanych ręcznie, to jednak powtarzalność wymiarów poszczególnych wytłoczek produkowanych na prasach Erfurt, sprowadzonych dla wytwarzania Karosy, nie była duża. Na montażu zdarzały się problemy z dopasowaniem atrap oraz wypadający

mi szybami przednimi. Dopiero zakup licencji Berlieta i wraz z nią dostawy pras Bliss, uruchomionych w 1976 roku, zdecydowanie poprawiły jakość wytłoczek.

Po uporaniu się z wąskim gardłem w kabinowni przysłała kolej na montaż ostateczny. On także został w 1971 roku przeniesiony z Hali B do Hali C, ale zachowano stosowane jeszcze przy montażu Żubra wózki technologiczne.

Gdy produkcja Jelcza 315 przekroczyła w 1971 roku 3 tys. rocznie, niezbędna stała się wydajniejsza organizacja montażu, na co jednak brakowało pieniędzy. W 1974 roku ruszył montaż na przenośniku taśmowym, zbudowanym rok wcześniej sposobem gospodarczym, na żywym organizmie. Saperzy z jednostki wojskowej, po zaminowaniu i przysypaniu ziemią, wysadzali solidne niemieckie betonowe posadzki. Obok, 5-10 metrów dalej, bez przerw przebiegał montaż samochodów. Orzechowski wspominał, że inwestycja w przenośnik postępowoła z funduszu remontowego i nie była objęta programem rządowym, jak rozbudowa pod Berlieta.

Zjednoczenie obiecywało duże zmiany po zakupie licencji na 10-12-tonowy samochód i choć taką licencję kupiło 15 września 1975 roku u Steyry, to wyczekiwane inwestycje nie następowały. W 1976 roku w Hali C ruszyła nowa lakiernia kabin. Mimo braku większych funduszy JZS z prostej montowni zmienili się w poważną fabrykę.

Wiek dojrzały

Jelcz 315 stał się dla fabryki bardzo ważnym modelem. – Rocznie produkowaliśmy ich do 6,5 tysięcy. Samochody były nieustannie modernizowane. Pojawiła się wersja 3-osiowa, ciągnik siodłowy, wywrotka, wersje pożarnicze i specjalne – wylicza późniejszy główny konstruktor Jelcza Andrzej Pyzio.

Po samochody ustawiła się długa kolejka chętnych. Państwowa Komisja Cen wyznaczała, ile za pojazdy należało zapłacić, natomiast Komisja Planowania przy Radzie Ministrów pilnowała, żeby Jelcze trafiały tylko do „uspołeczniczonych”, czyli państwowych odbiorców. Dobra opinia o ciężarówkach szybko dotarła do prywatnych przewoźników i oni też chcieli mieć taki sprzęt.

**Trans
Poland**

III Międzynarodowe Targi
Transportu i Logistyki

trans-poland.pl

**Bądź na bieżąco
z branżą TSL**

Jelcz 315 M z kabiną 113 pierwszej wersji, z gładkim poszyciem drzwi.



- Kupiłem wrak Jelcza 315, który po wjechaniu w dom stał 3 lata na placu – wspomina przewoźnik Piotr Litwiński. – Po zakupie stwierdziłem, że wszystko muszę w nim wymienić. Składałem ten samochód cały 1978 rok. Stał na polu, bez żadnego kanału. Wokół cztery patyki, na nich rozpięta plandeka. Wszystko montowałem sposobem, własnymi siłami. Tylko do założenia kabiny i skrzyni musiałem wynająć dźwig. Za kabinę zapłaciłem 117 tys. zł, a całość kosztowała mnie 600 tys. zł. Za te pieniądze można było postawić wtedy 4 domy. To były ogromne pieniądze, które pożyczyłem od rodziny. Jelcz to wszystko spłacił, wybudował mi dom, do którego wprowadziłem się we wrześniu 1981 roku – wspomina Litwiński.

Przewoźnik przyznaje, że Jelcz brał 12 ton, ciągnął też 8-tonową przyczepę HL 8, na którą również ładował 12 ton. – Oryginalne, 5-stopniowe skrzynie biegów 316 były nietrwałe, sypały się synchronizatory, do tego zakleszczał się bieg pierwszy i wsteczny. Gdy pojawiły się 6-stopniowe, licencyjne skrzynie (fabrycznie blokowane z silnikiem), przerobiliśmy jedną tak, żeby weszła do naszego podwozia z wałkiem pośrednim. Mosty Raba były bardzo wytrzymałe, nic się z nimi nie działo i ten nasz wytrzymał 2 podwozia – wylicza przewoźnik.

Samochód miał 200-konny, wolnosący silnik. – Wymieniłem na turbodoładowany, 240-konny. Różnicę było czuć, to w końcu 40 koni. Najważniejsza jednak była obsługa i dbałość.

Pod Tarnobrzegiem, w Łękawce, był mechanik Nowak, który specjalizował się w pompach paliwa. Był on bardzo zapracowany, więc podjeżdżało się pod jego warsztat o 4 rano, na podjeździe demontowało pompę z samochodu i jak wstawał, to już mógł pracować przy niej. A musiał zrobić, bo inaczej nie mogłem odjechać spod jego warsztatu. Jelcz na silniku robił po 500 tys. km. Remont polegał na wymianie tulei, tłoków i dalej jechać! Trzeba było tylko pilnować, żeby tuleje były chromowane. Wymianę oleju robiłem regularnie, wchodziło podczas każdej dokładnie tyle, ile trzeba. Stosowałem Superol CD30 – to był wtedy najlepszy olej – przekonuje Litwiński.

Drugie życie

Zjednoczenie przewidywało, że rodzina serii 300 zniknie z produkcji w połowie lat 70., tymczasem zbliżał się koniec tej dekady, a zakupiona licencja Steyra nie była wdrażana. Wreszcie w 1980 roku rząd przyznał, że nie ma na nią pieniędzy. W tych okolicznościach Jelcze serii 300 musiały pozostać w ofercie jeszcze kilka lat i pilnie wymagały modernizacji.

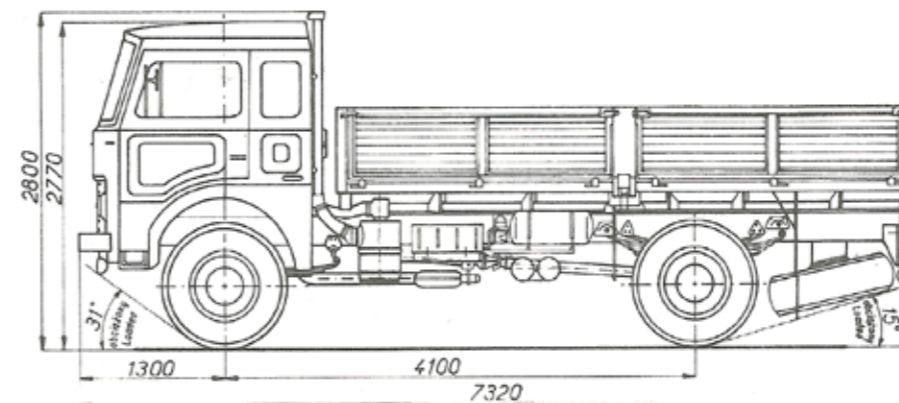
- Samochody nie miały wspomagania sprzęgła; było ono sterowane dźwignią. Zaprojektowaliśmy mechanizm wspomagania pneumatycznego – wspomina Pyzio. – Wprowadzenie pneumatyki stało się możliwe dzięki postępowi przemysłu chemicznego, czyli poliamidowym przewodom, któ-

re nie pękały tak łatwo jak metalowe – podkreśla. Zmodernizowany model otrzymał sterowany pneumatycznie (a nie mechanicznie) hamulec bezpieczeństwa, uruchamiany spadkiem ciśnienia w obwodzie pneumatycznym.

Najpoważniejsza zmiana zaszła w podwoziu. Stalowa Wola wycofała się z dostaw tłoczonych podłużnic ram. – Ich ceowy profil pośrodku był wyższy niż na końcach i wymagał kosztownych tłoczników, które z czasem zużyły się – tłumaczy Andrzej Pyzio. Wobec tego konstruktorzy uproszcili ramę, stosując na podłużnice walcowany ceownik o stałej wysokości z Huty Bochnia. – Konstrukcja była prostsza, ale zarazem cięższa od poprzedniej, tłoczony, bo taki sam profil był w środkowej części, jak i na końcach – podkreśla różnicę główny konstruktor.

Spawana rama otrzymała także tylny zderzak. Konstruktorzy wykorzystali modernizację do ujednoczenia w modelach 315, 316 i 317 poprzeczek ramy, belki zawieszenia silnika, skrzyni biegów oraz chłodnicy. Zmodyfikowali także kabiny, obniżając położenie reflektorów i kierunkowskazów. W Jelczach rozpoczęto także montaż hydraulicznego wspomagania układu kierowniczego, produkowanego przez Fabrykę Mechanizmów Samochodowych w Szczecinie na licencji ZF.

Tadeusz Okowiak i Bolesław Surma w artykule zamieszczonym w miesięczniku Motoryzacja z października 1983 roku przyznawali, że kabiny rdzewieją po 150 tys. km, gdy przebiegi samochodów do naprawy głównej są dwa razy większe. Stwierdzali jednak, że „technologia pokryć antykorozyjnych stosowana w zakładzie jest właściwa, zaś w praktyce zdarzają się odstępstwa od tej technologii, ponieważ trzeba stosować zamienniki z uwagi na braki w zaopatrzeniu.” Podobnie było ze skrzynkami biegów 316.20, które miały krótką żywotność. Ten fakt był znany JZS i FPS Tczew od lat. Przekładnie miały być zastąpione przez licencyjne przekładnie ZF typu S6-90, ale „wielkość produkcji i ograniczenia importowe powodują, że skrzynie te stosuje się na małą skalę, przeważnie do pojazdów przeznaczonych na eksport.” Zmieniony model 315M fabryka nazwała 325 i wszedł on do produkcji w 1982 roku, razem z odmianą krótką kabinę 113, oznaczoną 113 K.



Jelcz 325 miał podłużnice ramy o stałej wysokości.

Ostatnia dekada

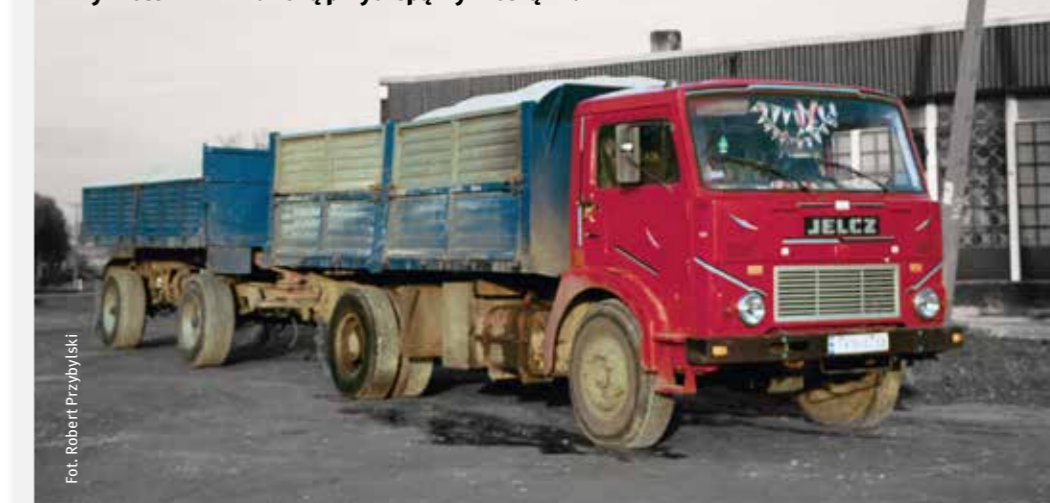
W latach 80. coraz częściej można było spotkać w Jelczach rodziny 300 licencyjne, 6-stopniowe skrzynie zblokowane z silnikiem. Prawdopodobnie pierwszymi modelami, które otrzymały takie przekładnie były strażackie Jelcze 004. Także 10 tys. Jelczy 325 z takim układem napędowym popłynęło do Chin.

W kraju natomiast panował niezapokojony od dekad popyt na samochody oraz części zamienne. Dyrektor Zakładu Napraw Samochodów w Opolu Janusz Porębski w połowie stycznia 1988 roku pisał, posługując się charakterystyczną dla tamtego okresu nowomową, że na 750 pozycji części zamiennych do silnika SW-680 dostał „potwierdzenie zerowe” na 540 pozycji. Brakowało akumulatorów, opon, części do hamulców, więc kierowcy jeździli nawet samochodami z hamulcami tylko na jedną oś.

Coraz śmieiej rozwijał się transport prywatny, który skutecznie omijał rafy komunistycznej gospodarki. W 1989 roku na 977 tys. ciężarówek i ciągników siodłowych, blisko połowa należała do przedsiębiorców prywatnych. – Prywaciarze jeździli Jelczami składakami, bo im nie wolno było sprzedać nowego samochodu, a z używanymi też był kłopot – przyznawał przewoźnik Krzysztof Polak. – Żeby zaszpanować, że jeździmy Jelczem 325 a nie 315, który z tyłu miał zwężane podłużnice, kupowaliśmy ramę od 316 i skracaliśmy ją – opisuje praktyki. Przyznaje, że ramy zarówno 315, jak i 325 były solidne i nic się z nimi nie działo.

Dodaje, że Jelcza kupił w 1983 roku od człowieka, który składał sa-

Zestaw Jelcz 325 z krótką kabiną 113K, skrzynią ładunkową z trójstronnym wywrotem i NRD-owską przyczepą wywrotką HL.



mochody i był na bieżąco ze wszystkimi nowinkami. – Samochód już miał 6-stopniową skrzynię na krótkim wałku, do tego 240-konny silnik z tzw. dużym turbo. Cieszyłem się z 6-stopniowej skrzyni, bo byłem pewien, że dojadę do celu i przekładnia nie zakleszczy się gdzieś po drodze. Te 5-stopniowe skrzynie potrafiły się też urywać. Kierowcy zabezpieczali je łańcuchami, obejmami. Mimo to Jelcz to był porządny samochód – ocenia Polak.

Potwierdza te słowa długa służba pożarniczych Jelczy 004, których z fabryki wyjechało ok. 1 900 sztuk. W straży zawodowej jest ich jeszcze 7 sztuk, a w ochotniczej 1 177, choć najmłodszy pochodzi z 1992 roku, gdy fabryka zakończyła produkcję Jelczy serii 300. W połowie lat 90. FPS zakończyła produkcję skrzyń 316. Nie dotyczyła ona jedynie odmiany z przednią przystawką dodatkowego

odbioru mocy stosowaną w Jelczach 327 w wersji z autocysterną oraz cementonaczepą. Taką wersję skrzyni biegów produkowano w niewielkich ilościach aż do wygaszenia produkcji wymienionych wersji Jelcza.

Wszystkich Jelczy serii 300 wyjechało z fabryki ok. 70 tys. Litwiński zapewnia, że Jelcz 315 to był najlepszy samochód jaki miał. – Nigdy nie miałem tyle pieniędzy, choć teraz mam 100 samochodów – kończy.

Od autora: Korzystałem z książek: „Jelczem po drogach Polski i świata”, historii Jelcza pióra Wojciecha Połomskiego oraz kalendarium przygotowanego przez Głos Jelcza.

Podziękowania dla Piotra Litwińskiego, Bolesława Milewskiego, Jerzego Oleńczaka, Henryka Orzechowskiego, Zdzisława Podbielskiego, Kazimierza Podolskiego, Krzysztofa Polaka, Bogusława Postka, Andrzeja Pyzio, Jerzego Sawickiego i Rozaliana Świerzko.

Największe spotkanie izb handlowych w Europie Wschodniej

Już 4 listopada 2015 r. w Warszawie odbędzie się unikalne w skali Europy spotkanie, w którym udział zapowiedzieli przedstawiciele przeszło 20 międzynarodowych izb handlowych. Wszystko w ramach konferencji "Transport kluczowym ogniwem w wymianie handlowej wschód-zachód", która będzie miała miejsce podczas III już edycji Międzynarodowych Targów Transportu i Logistyki – TransPoland.

Trans Poland

Praktyczne rozwiązania dla małych i średnich przedsiębiorstw - to podtytuł konferencji głównej, która będzie swoistą próbą handlowego połączenia wschodu z zachodem. Wydarzenie, nad którym patronat honorowy objęły Ministerstwo Gospodarki oraz Polska Agencja Informacji i Inwestycji Zagranicznych, podzielone będzie na dwa bloki tematyczne. Podczas pierwszego omówione zostaną warunki polityczne i gospodarcze dla prowadzenia działalności handlowej za wschodnią granicą UE (klimat dla inwestorów, omówienie realiów biznesowo-rynkowych). W części drugiej podjęty zostanie temat dystrybucji w Europie w zestawieniu z dystrybucją na wschodzie. Mowa będzie tu o zmianach i aktualnych trendach w korytarzach transportowych na linii wschód – zachód oraz o dobrych i złych praktykach funkcjonowania transportu na wschód. Konferencji towarzyszyć będą Punkty Konsultacji Handlowych dla Rosji, Białorusi, Kazachstanu i Ukrainy, w których każdy zainteresowany uzyska praktyczne wsparcie w zakresie wymiany handlowej z wymienionymi państwami.

Gospodarcze spotkanie izb handlowych

O randze największego w tej części Europy wydarzenia w branży TSL świadczą fakt, że konferencja wspierana jest

przez 20 izb handlowych z całej Europy. Swoje udział potwierdzili między innymi reprezentanci z izb: rosyjskiej, ukraińskiej, białoruskiej, kazachstańskiej, niemieckiej, francuskiej, holenderskiej, skandynawskiej, tureckiej i wielu innych. Spoza krajów Europy swój udział potwierdziły także amerykańska, kanadyjska czy indyjska izba handlowa. Tak znaczne grono specjalistów – znawców realiów biznesowych z tyłu państw, to doskonałe miejsce wymiany kontaktów biznesowych i możliwość uzyskania szczegółowej wiedzy na temat potencjału konkretnych rynków. To także unikalna okazja na skonsultowanie poszczególnych przepisów w handlu zagranicznym.

Punkty Konsultacji Handlowej

Na odwiedzających czekać będzie pięć punktów informacji handlowej. Stoiska towarzyszyć będą konferencji głównej i zaoferują praktyczne wsparcie w zakresie wymiany handlowej z poszczególnymi krajami: Rosją, Białorusią, Kazachstanem i Ukrainą. Na pytania odwiedzających będą odpowiadać przedstawiciele: instytucji certyfikujących i dopuszczających produkty do obrotu na rynkach, agencji i funkcjonariusze celnicy, spedytorzy oraz specjaliści stosunków gospodarczych i planowanych zmian w handlu pomiędzy Unią Europejską i poszczególnymi państwami.

Jak przewieźć towary wobec embargo rosyjskiego? Czy na granicy z Kazachstanem wymagają tych samych dokumentów co na rosyjskiej? Potrzebę pierwszych kontaktów w branży budowlanej i chemicznej. – To przykłady kierowanych do nas pytań, na które będziemy starali się odpowiedzieć już 4 listopada! - podkreśla Ewelina Gądek, z Polsko-Kazachstańskiej Izby Handlowo-Przemysłowej.

Podpowiedź jak współpracować z izbami

Izby handlowe są niezwykle skutecznym ogniwem w handlu i transporcie zagranicznym. Pomagają dotrzeć do zagranicznych klientów oraz oferują fachowe doradztwo rynkowe i obsługę prawną. Współpraca zainteresowanej firmy z izbą handlową poza umożliwieniem spotkań branżowych z kontrahentami może dotyczyć także promocji produktów za granicą oraz doradztwa medialnego i internetowego. Izby prowadzą ponadto badania marketingowe rynków zagranicznych czy też zajmują się poświadczaniem cenników. Informują także o ważnych wydarzeniach gospodarczych.

Konferencja odbędzie się 4 listopada 2015 r. podczas III edycji Międzynarodowych Targów Transportu i Logistyki w Warszawie, EXPO XXI ul. Prądzyńskiego 12/14. Więcej informacji na www.trans-poland.pl



72%

właściciele firm transportowych rozwinęło z nami swój biznes*

Andrzej Aszyk | Prezes Adar
związany z branżą TSL od ponad 30 lat

*dane za 2014 r.

Chcesz nawiązać współpracę?
Zapraszamy na spotkanie!

CB Neptun
al. Grunwaldzka 103a
Gdańsk 80-244

+48 556 104 082
wspolpraca@adar.pl

www.adar.pl



Jak oszczędzić na przeglądach

Prawidłowe przygotowanie pojazdu do zimy oraz obsługa zapobiegawcza pozwolą uniknąć niespodziewanych wydatków. Oszczędności roczne sięgają przeciętnie 1 700 euro na ciężarówkę.

Robert Przybylski

Awarie występują najczęściej jesienią i zimą. Według danych sieci serwisowej ITS DAF, która każdego roku przyjmuje blisko 60 tys. wezwań, przeciętny koszt przydrożnej interwencji sięga 900 euro. Holendrzy zbadali, że floty, w których stosowana jest obsługa prewencyjna, notują

0,2 wezwania rocznie. Firmy, w których takiej polityki nie ma, notują niemal 2 wezwania rocznie. Zatem obsługa zapobiegawcza niesie wymierne korzyści: roczna oszczędność przekracza 1 700 euro na ciężarówkę.

Piotr Pięguła z nowohuckiego serwisu Transbud, który jest członkiem sieci serwisowej ZMPD, jako najważniejsze kroki przygotowania samochodu do sezonu zimowego wymienia:

1. Kontrolę stanu akumulatorów.
2. Sprawdzenie oświetlenia.
3. Kontrolę szyb.
4. Kontrolę działania wycieraczek.
5. Kontrolę stanu ogumienia.
6. Kontrolę stanów płynów: chłodzącego i do spryskiwaczy.
7. Sprawdzenie działania i czystości układu paliwowego, w tym filtrów, przewodów, separatorów paliwa, osuszacza powietrza.

8. Kontrolę butli powietrznych pod kątem zawartości wody w układzie pneumatycznym.

Kontrolować hamulce i układ kierowniczy

Właściciel pomocy drogowej Truck Service z Mikołowa Zenon Sikora przyznaje, że jego ciężarówki odwiedzają stację diagnostyczną przed każdą zimą. – Dokonujemy przeglądu hamulców oraz układu kierowni-

czego – wymienia najważniejsze czynności. Dodaje, że w październiku wysłał dwa holowniki na przegląd, choć miały go w czerwcu. – Kierowca zauważył, że przy mocnym hamowaniu samochód ściga. Okazało się, że lewy cylinder hamulcowy jest o 30 proc. słabszy od prawego – było słychać delikatne uchodzenie powietrza. A zaledwie 6 miesięcy temu wymienialiśmy na przedniej osi tarcze, klocki i siłowniki hamulca – zauważa Sikora.

Siłownik został wymieniony na gwarancji. Gdyby nie awaryjne hamowanie, kierowca nawet nie wiedziałby, że jeden z cylinderków zużył się przedwcześnie. Dlatego częste przeglądy układu hamulcowego są niezbędne. – Wizyta na stacji diagnostycznej kosztuje 40 lub 50 zł, a pozwoli uniknąć wielu zagrożeń – uważa właściciel Truck Service.

Jego samochody przejeżdżają rocznie 80 tys. km, o połowę mniej od typowych dalekodystansowych samochodów, a mimo to podczas wizyt na stacji diagnostycznej wykrywane są słabe punkty układu hamulcowego.

Przed zimą konieczny jest także przegląd instalacji pneumatycznej. Trzeba wymienić filtr osuszacza, sprawdzić czy sprężarka nie przepuszcza oleju lub wody, bo zawiłgocona instalacja pneumatyczna może zamarać. – Nawet jeżeli przegląd był robiony wiosną, to przed zimą obowiązkowo wymieniamy filtr osuszacza. To kosztuje do 120 złotych, a daje spokój przez całą zimę – podkreśla Sikora. Dodaje, że w październiku, a najpóźniej w listopadzie wymieniamy filtry paliwa i powietrza. – Olej wymieniamy co 30 tys. km i razem z nim montuje-

my nowe filtry oleju oraz paliwa. Niektóre marki zalecają wymianę tych filtrów co 70-100 tys. km, ale jeżeli były zmieniane wiosną, to dla świętego spokoju lepiej wymienić je przed zimą, bo i tak są już lekko przytłakane – radzi Sikora.

Krytyczne znaczenie dla bezpieczeństwa ma także układ kierowniczy. Drażki kierownicze podlegają zużyciu i warto je często kontrolować. Wymieniając drażki nie ma sensu oszczędzać. – Na markowym poprzecznym drażku jeździł przez 2 lata, na podróbce z Chin tylko 3 miesiące. Gałka szybko wyrobiła się i nawet podczas jazdy było słychać jak stukiała. Musieliśmy ją wymienić, więc tania podróbka okazała się nieopłacalna – podkreśla Sikora.

Opony na sezon

Kolejna rzecz to opony zimowe: warto ich używać. – Mamy po dwa komplety, jedno letnie na samochodach i drugie zimowe na obręczach w warsztacie. Zimą używamy opon bieżnikowanych w Eurogum Kraków, z zimowym bieżnikiem K-51 w podwójną zetkę. Na nasze potrzeby jest bardzo dobry – podkreśla Sikora. Dodaje, że ponieważ jest to bieżnik pierścieniowy, a nie nakładany pas, nie było (a bieżnikowane opony już pracują 2 sezony) żadnych kłopotów. Bieżniki nakładane z pasa rozwulkanizowują się i opona strzela. Mogłaby zniszczyć zabudowę holownika.

– Nowe opony używam przez 3 lata, potem oddaję do bieżnikowania i eksploatauję jeszcze 3 lata. Gdy karkas ma 6 lat pozbywam się go – oddaję do utylizacji – wyjaśnia właściciel Truck Service.



DLS jest:

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

DLS zaprasza:

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

PL – EU – PL

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 (kolo Hamburga)

Andrzej Hische

Tel: 0049 4107 8770 2140 Fax: 0049 4107 8770 1140
e-mail: a.hische@dls-logistics.de

Diana Sokół przedstawiciel Firmy na terenie Polski

Tel. kom: +48 720 839 490
e-mail: d.sokol@dls-logistics.de
<http://www.dls-logistics.de>

reklama

PRZEWOŹNIKU, SPEŁNIASZ NASZE WARUNKI ?



SPRAWDŹ CZY MOŻEMY SPEŁNIĆ TWOJE !



PRZYGOTUJ Z NAMI OFERTĘ DOPASOWANĄ DO CIEBIE



przewoznik@pks-sa.com
+48 506 288 765



PKS GDAŃSK-OLIWA SA

www.pks-sa.com



Instalacja elektryczna współczesnych ciężarówek ma duży pobór mocy, więc akumulator musi być utrzymywany w stanie pełnego naładowania.

Grzegorz Jeziak z firmy Continental potwierdza, że takie karkasy należy utyli- zować. Dodaje, że nawet jeżeli przewoźnik nie stosuje opon zimowych, jesienią warto założyć nowe gumy na osie napędowe.

Delikatna elektryka

Należy przyrzeć się światłom. Jeżeli lustra odbłyśników są zaciemnione, lepiej je wymienić, bo widoczność podczas jesien-

nej i zimowej szarugi jest zła i lepiej pomóc kierowcy w bezpiecznym dotarciu do domu. – Jesienny przegląd techniczny ma dla kierowcy ważną zaletę: sprawdzenie stanu świateł i ustawienie reflektorów – podkreśla kierownik Centrum Technicznego Hella Polska Zenon Rudak.

Jazda z przepaloną żarówką nie grozi mandatem, jeżeli jesteśmy w stanie tę awarię usunąć szybko w momencie kontroli drogowej.

Zapewnienie bezawaryjnej pracy akumulatora w okresie zimowym wymaga zadbania zarówno o samą baterię, jak i o układ elektryczny w pojeździe.

Sprawna instalacja elektryczna 24V powinna charakteryzować się napięciem ładowania na poziomie (przy uruchomionym silniku) 28,0V - 28,8V. - Kluczową sprawą jest utrzymy-

wanie akumulatora w stanie możliwie pełnego naładowania. Jeśli konstrukcja pojazdu na to pozwala, to warto zainstalować wyłącznik odłączający akumulator od instalacji elektrycznej, ograniczy to rozładowanie podczas przerw w użytkowaniu. Uplywności prądu wynikające z uszkodzeń odbiorników elektrycznych i izolacji przewodów należy zlokalizować i usunąć – radzi specjalista ZAP Sznajder Batterien Krzysztof Bieńkowski.

Przygotowanie akumulatora polega w pierwszej kolejności na sprawdzeniu stanu biegunów i prawidłowości połączeń elektrycznych (dokręcenie klem). Zanieczyszczone bieguny i klemy oczyszcza się szczotką drucianą. Po ponownym montażu elementy te trzeba zabezpieczyć, smarując je wazeliną bezkwasową.

W akumulatorach wypo-

sażonych w korki pozwalające na dostęp do cel zaleca się sprawdzenie poziomu elektrolitu. Prawidłowy poziom zazwyczaj określa się w odniesieniu do górnej krawędzi płyt akumulatorowych. W akumulatorach ZAP Sznajder Batterien S.A. wartością optymalną jest 15 mm. - Ewentualnie braki elektrolitu uzupełnia się wodą destylowaną – przypomina Bieńkowski.

Istotne jest również prawidłowe mocowanie obudowy akumulatora do nadwozia/podwozia, gdyż zabezpiecza to płyty przed przedwczesnym zużyciem na skutek nadmiernych wstrząsów.

Sikora podpowiada, że lepiej przegląd robić jesienią niż wiosną. – Mam firmę od osiemnastu lat i dzięki przeglądowi i obsłudze zapobiegawczej nigdy nie miałem awarii i nie potrzebowałem pomocy – zapewnia. ■

eurowag
payment solution on the road

Tankuj rozsądnie



Paliwo w konkurencyjnych cenach Opłaty drogowe w całej Europie Zwrot podatków

Z kart Eurowag korzystają już tysiące klientów, w szczególności profesjonalne firmy transportowe oraz firmy z flotą samochodów osobowych.

Eurowag oferuje:

- Możliwość tankowania na ponad 8000 stacji benzynowych, w 24 krajach Europy.
- Możliwość ustawienia limitów dla każdego pojazdu, która jest najlepszym instrumentem zapobiegającym nadużyciu karty.
- Całodobowe wsparcie telefoniczne dla Państwa kierowców.



Bezpieczne przewozy pasz

Przedstawiciel stowarzyszenia certyfikującego produkcję i transport pasz - GMP+ Feed Safety Assurance przekonuje, że polscy przewoźnicy powinni nie tylko certyfikować swoje usługi, ale także brać udział w rozwoju systemu certyfikacji.

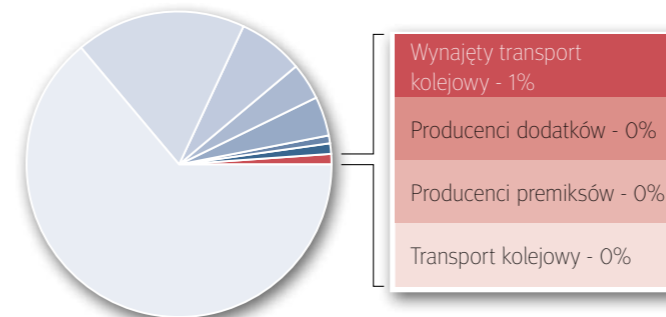
ŁAŃCUCH SPOŻYWCZY I PASZOWY



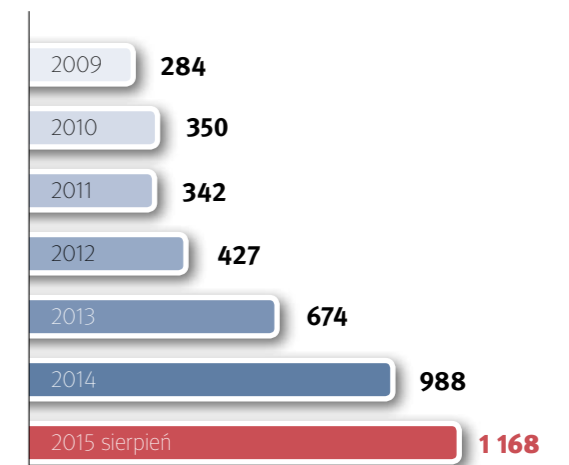
UDZIAŁ BRANŻ CERTYFIKOWANYCH PRZEZ GMP+ FSA

[w proc., stan na sierpień 2015]

- Transport drogowy - 64
- Handel - 18
- Żegluga śródlądowa - 7
- Wynajęty transport drogowy - 4
- Producenci pasz - 4
- Producenci mieszanek - 1
- Wynajęta żegluga - 1
- Wynajęty transport kolejowy - 1



LICZBA POLSKICH FIRM MAJĄCYCH CERTYFIKAT GMP+ FSA



Johan den Hartog

W ostatnich piętnastu latach bezpieczeństwo w przewozach żywności oraz pasz znajdowało się pod baczny okiem Unii Europejskiej. Od 2004 roku podstawowym aktem prawnym jest General Food Law.

W Holandii tradycja tworzenia prawnych standardów tego typu przewozów sięga 1992 roku, gdy branża przygotowała zestaw dobrych praktyk.

Inicjatywa wyszła od holenderskich hodowców zwierząt, którzy eksportowali 60 proc. swojej produkcji. Każda wpadka z jakością narażała negatywnie opinię publiczną, odbijając się na sprzedaży i powodowała straty finansowe.

W ten sposób sprawa jakości żywności oraz pasz stała się międzynarodową kwestią.

Ważnym pytaniem pozostaje: w jaki sposób producenci pasz mogą przyczynić się do wzrostu bezpieczeństwa konsumentów?

Co oznacza GMP+

Standard GMP+ Feed Safety Assurance (System bezpieczeństwa pasz) rozpoczął funkcjonowanie w 1992 roku jako spis dobrych praktyk. Lata funkcjonowania pozwoliły udoskonalić go i w rezultacie stał się on systemem certyfikowania, obejmującym cały proces produkcji oraz dostaw pasz.

Praktyczne aspekty bezpieczeństwa pasz, na które branża zwróciła uwagę po kilku wypadkach, zostały opracowane w systemie GMP+ Feed Safety Assurance.

Systemy zapobiegania nieprawidłowościom, jak podstawowy w tej branży HACCP, oraz system zapewnienia jakości zarządzania, wykorzystują jako podstawę ISO 9001.

Dla zapewnienia czystości pasz wprowadzono także limity niepożądanych substancji. Dodatkowe narzędzia służą do monitorowania procesu oraz wczesnego ostrzegania o nieprawidłowościach. Ich celem jest ograniczenie strat, jeżeli już zdarzy się wypadek. Nieustanne wzbogacanie systemu certyfikacji o wnioski z różnych zdarzeń oraz wykorzystywanie

doświadczeń przedsiębiorstw i partnerów są podstawą dobrego funkcjonowania systemu GMP+ Feed Safety Assurance.

Całościowe podejście

GMP + Feed Safety Assurance pokrywa cały łańcuch - od produkcji po karmienie zwierząt. Certyfikacja obejmuje także transport. Całościowe podejście jest najbardziej efektywne, jeśli chodzi o zapewnienie bezpieczeństwa żywności. Przez wczesne zapobieganie zanieczyszczeniu lub zatruciu paszy oraz rozprzestrzenianiu niebezpiecznego produktu można najefektywniej zminimalizować ryzyko.

Ważne dla polskich przewoźników

W marcu 2015 roku tysięczna polska firma otrzymała certyfikat GMP+ Feed Safety Assurance. W połowie sierpnia br. ta liczba wzrosła do blisko 1 170 firm. Polska znajduje się na trzecim miejscu pod względem liczby certyfikowanych firm. Większość z nich jest aktywna w międzynarodowych

przewozach drogowych, ale odsetek dostawców pasz jest także stosunkowo wysoki. Te liczby odzwierciedlają znaczenie polskiego sektora produkcji pasz oraz przewozów międzynarodowych na międzynarodowym rynku.

Dlaczego certyfikacja jest ważna?

Otrzymanie certyfikatu pozwala na dostawy pasz i usług z nimi związanych do odbiorców w Europie Północnej. Taki certyfikat otrzymało już 800 przewoźników z Polski, co stanowi 17 proc. ogólnej liczby firm transportowych mających certyfikat GMP+ Feed Safety Assurance.

Możliwości wzrostu

Ponad 14 tys. firm z siedemdziesięciu pięciu krajów posiada certyfikat GMP+ Feed Safety Assurance. Na liście znajdują się firmy z większości europejskich krajów, w tym z sąsiadujących z Polską: Niemiec, Czech, oraz położonych nieopodal: Austrii, Danii i Belgii. W rezultacie rosnącej popularności zwiększa się zapotrzebowanie

nie na certyfikowany transport. Rosnie znaczenie certyfikowanych przewoźników, a konkurencja z nimi jest coraz trudniejsza.

Chociaż w krajowym transporcie certyfikaty GMP+ Feed Safety Assurance nie są na razie poszukiwane, sytuacja może zmienić się w przyszłości. Kilka spotykanych na żywności nalepek poświadczających bezpieczeństwo żywności obejmuje także kontrolę bezpieczeństwa pasz dostarczanych do działających w Polsce gospodarstw.

Wspólna działalność

Systemem GMP+ Feed Safety Assurance zarządza GMP+ International. Jest to międzynarodowa, niezależna organizacja, stanowiąca platformę dla działań firm z branży producentów i przewoźników pasz.

Aktywny udział podmiotów zajmujących się paszami (od nasion po dostawy) jest bardzo ważny dla prawidłowego rozwoju certyfikacji i standardów GMP+ Feed Safety Assurance. Uczestnictwo przybiera formę partnerstwa stowarzyszeń branżowych

oraz firm zajmujących się żywnością. Partnerzy nominują swoich przedstawicieli do International Expert Committee oraz do podgrup.

Wśród trzydziestu pięciu partnerów GMP+ International znajdują się dwie międzynarodowe i 30 krajowych (z siedmiu państw) stowarzyszeń branżowych oraz 3 międzynarodowe koncerny spożywcze. Wśród partnerów są: holenderskie stowarzyszenie przewoźników drogowych TLN, niemieckie stowarzyszenie przewoźników kolejowych (VDV), reprezentujące żeglugę śródlądową dwa stowarzyszenia holenderskie (BBU oraz CBRB) i z tej samej gałęzi transportu partner z Niemiec (DB).

Współpraca z GMP+ korzystna jest także dla polskich przedsiębiorców. W gronie partnerów GMP+ nie ma żadnego polskiego stowarzyszenia. Tymczasem posiadanie takiego krajowego reprezentanta ma uzasadnienie z powodu rosnącej liczby certyfikatów zdobywanych przez polskich przedsiębiorców. Udział w procesie podejmowania decyzji dotyczącej zakresu certyfikatów GMP+ Feed Safety Assurance będzie korzystny dla polskich firm.

Jeszcze szybsze i łatwiejsze znajdowanie ładunków

Pozycja pojazdu jako kryterium wyszukiwania ofert

TimoCom

Jako, że aktualne położenie pojazdu jest bardzo ważnym elementem procesu wyszukiwania frachtów, TimoCom połączył z sobą dwa produkty: platformę trackingową TC eMap® oraz giełdę transportową TC Truck&Cargo®, ułatwiając tym samym jeszcze bardziej codzienną pracę swoim klientom. Mogą oni wybrać udostępnione do trackingu pojazdy (monitorowane na mapie w TimoCom) bezpośrednio z pozycji wyszukiwania ładunków, a także znaleźć i wyświetlić oferty frachtów znajdujące się w pobliżu danego pojazdu. Ponadto istnieje możliwość zaciągnięcia jego aktualnego położenia do narzędzia kalkulacyjnego dostępnego w TC eMap®, które jest największym w Europie rozwiązaniem trackingowom obejmującym obecnie ponad 150 partnerów telematycznych.

Coraz więcej możliwości

Dodatkowo możliwe jest znalezienie frachtów w opar-

ciu o kody pocztowe, bądź funkcję obszaru wyszukiwania. Wszystko po to, by uzyskać oferty transportowe najodpowiedniejsze do lokalizacji konkretnego pojazdu. Dzięki rozbudowanej funkcji wyszukiwania, klienci TimoCom mogą jeszcze szybciej znaleźć ładunki umiejscowione w pobliżu ich aut. Jeśli użytkownik wybierze z listy daną ciężarówkę, jej aktualne położenie automatycznie stanie się kryterium wyszukiwania frachtów. W zależności od indywidualnych ustawień dysponenta, w zestawieniu ofert uwzględnione będą te, które są usytuowane w odpowiedniej odległości od wolnej ciężarówki, nawet do 200 km. Kliknięcie w button "Odśwież" powoduje natychmiastową aktualizację zestawienia uwzględniającą także zmianę pozycji ciężarówki. Zaletą takiego rozwiązania jest to, że nie jest już konieczne ręczne wprowadzanie danych adresowych miejsca, z którego ma ona wyruszyć. Ponadto, by móc rozpocząć szukanie frachtu, użytkownicy nie muszą już ustalać początku

trasy. Rzecznik prasowy firmy TimoCom Marcel Frings o nowej funkcji mówi tak: "Nasi klienci muszą mieć zawsze możliwość szybkiego znajdowania frachtów w pobliżu swoich aut, by zdobyć interesujący ładunek powrotny czy też doładunek. I to właśnie z tego powodu stworzyliśmy narzędzie, które ten proces znacząco ułatwi i przyspieszy. Dzięki temu rozwiązaniu można wyświetlić wszystkie lokalizacje i natychmiast skontaktować się z wybranym ofertem."

Nowość w TC eMap®

Od niedawna klienci mają również możliwość szybkiego przyporządkowania aktualnej pozycji pojazdu do narzędzia kalkulacyjnego tras. W tym celu wystarczy kliknąć na dany pojazd i za pomocą rozwijanego menu ustawić jego pozycję jako początek trasy. Zaletą nowej funkcji jest to, że również i tutaj nie trzeba już ręcznie wprowadzać danych adresowych miejsca, w którym ciężarówka się znajduje, a użytkownicy



mogą jeszcze szybciej wyliczyć trasę przejazdu, także z uwzględnieniem dojazdu do miejsca załadunku. Pozycja pojazdu widoczna jest na mapie. Klikając przymiśnięciem myszy w daną ciężarówkę można oznaczyć jej aktualne położenie jako punkt rozpoczęcia trasy. Kolejną nowością w TC eMap® to automatyczne udostępnianie danego auta do trackingu. By udostępnić swojemu partnerowi biznesowemu możliwość monitorowania, przez określony czas, położenia pojazdu przewożącego jego towary, wystarczy kliknąć na dany samochód ciężarowy i wybrać z menu opcję: "Wystawienie udostępnienia". Dzięki temu następuje automatyczne przekierowanie do zakładki: "Własne udostępnienia", gdzie wybrany pojazd będzie już przygotowany do udostępnienia.

W każdym miejscu, w każdym czasie

W trudnych dla branży transportowej czasach, uczestnicy łańcucha dostaw coraz większą uwa-



gę przykładają właśnie do optymalizacji czasu pracy i efektywnego wykorzystania narzędzi, które mają do dyspozycji. Obecnie nie wystarcza im jedynie dostęp do internetowej wymiany ofert, oczekują by dostęp ten był stały, by posiadać możliwość korzystania z nich bez względu na to, w jakim miejscu się znajdują. Dlatego też spółka TimoCom proponuje swoim klientom korzystanie ze wszystkich swoich usług w wersji mobilnej, przy wykorzystaniu tabletów bądź smartfonów. Dzięki temu zyskują oni możliwość ciągłego wglądu do ofert zamieszczanych na platformie, nawet będąc poza biurem. Narzędzie to znacząco ułatwia codzienną pracę zarówno przewoźnikom jak i spedytorom, którzy w razie potrzeby mogą znaleźć ładunek lub pojazd przez 24 godziny siedem dni w tygodniu. Ponadto pozostają w ciągłej dyspozycji dla swoich kontrahentów i zwiększają swoją przewagę konkurencyjną poprzez możliwość szybkiej odpowiedzi na pojawiające się potrzeby.

Mobilna wersja umożliwia korzystanie nie tylko z giełdy TC Truck&Cargo®, ale także ze wszystkich programów oferowanych przez TimoCom, w tym także do monitorowania swoich pojazdów za pomocą urządzeń mobilnych. Dzięki temu można być zawsze na bieżąco.

Na dodatek bezpiecznie

Nie należy zapominać, że jednym z głównych priorytetów niemieckiej spółki jest dbałość o bezpieczeństwo proponowanych usług. Dlatego też TimoCom tworząc mobilną wersję zapewnił jej najwyższe standardy bezpieczeństwa. TC Login, czyli klucz umożliwiający logowanie do indywidualnego konta każdego użytkownika, w wersji mobilnej jest dodatkowo powiązany z osobistym kodem PIN oraz przypisanym do konkretnego urządzenia. Nawet minimalna niezgodność przy jednym z tych elementów powoduje utratę możliwości zalogowania się do platformy. To tak,

jakby karta bankomatowa z odpowiednim kodem PIN mogła być używana tylko w jednym, wyznaczonym bankomacie.

Mobilna wersja platformy TimoCom daje klientom większą swobodę w prowadzeniu biznesu. Przewoźnik ma możliwość znalezienia o dowolnej porze ładunku w każdym europejskim kierunku, spedytor natomiast pojazdu, który w terminie dowiezie towar na miejsce. Mogą także zaplanować daną trasę i obliczyć jej koszty. A na koniec zdecydować o wykorzystaniu funkcji monitorowania pojazdu na mapie TC eMap®.

O TimoCom

Firma TimoCom Software GmbH została utworzona w 1997 roku i jest dostawcą oprogramowania dla wszystkich przedsiębiorstw zaangażowanych w transport. W przeciągu kilku lat od startu TimoCom rozwinął się w średniej wielkości przedsiębiorstwo. Razem z dużą grupą międzynarodowych pracowników TimoCom oferuje trzy europejskie platformy zleceń: będącą liderem

w Europie giełdę ofert transportowych TC Truck&Cargo®, platformę online do przetargów na transport- TC eBid®, a także giełdę powierzchni magazynowych. Portfolio produktów firmy zostało uzupełnione o TC eMap®- moduł kalkulacyjny tras, wzbogacony o funkcję monitorowania pojazdów.

W giełdzie transportowej TC Truck&Cargo® znajdują się zarówno oferty frachtów jak i wolnych przestrzeni ładunkowych w całej Europie.

TC eBid® pomaga załadowcom z sektora przemysłowego i handlowego oraz spedytorom przy zarządzaniu przetargami i ułatwia przebieg procesów biznesowych pomiędzy nimi a usługodawcami transportowymi. Europejska giełda powierzchni magazynowych umożliwia przedsiębiorstwom dostęp nawet do 30.000 ofert powierzchni magazynowych i logistycznych w 40 krajach Europy. Z modulem kalkulacyjnym tras TC eMap® wszystkie powszechnie stosowane systemy GPS będąc połączone na jednej platformie. Równocześnie możliwe jest obliczenie kosztów transportu i wyświetlenie trasy na mapie.



Nowoczesna konstrukcja Piotr Magdziak, współwłaściciel Magtransu, uważa, że Nowy Actros wyznacza trendy jeśli chodzi o technologie, które mają zastosowanie w transporcie



Dobrze sprawdzony
Zanim Magtrans dokonał wyboru, dokładnie przetestował Nowego Actrosa

- Mniejsze firmy nie zawsze mają możliwość tak dokładnego sprawdzenia nowych ciągników, dlatego patrzą, co robią ci duzi - dodaje Edward Magdziak. - Jeśli widzą, że my kupujemy, to jest to dla nich sygnał, że warto.

www.magtrans.eu



Nowy Actros: lider ekonomiczności

Choć Nowy Actros nie jest tani, bije na głowę konkurencję kosztami codziennej eksploatacji. To dlatego w firmie Magtrans z Buska-Zdroju jeździ już 30 nowych, czerwonych ciągników z gwiazdą.

Pod koniec sierpnia właściciele spółki, ojciec i syn Edward i Piotr Magdziakowie, odebrali partię 20 Nowych Actrosów w salonie krakowskiego dealera Sobiesław Zasada Automotive w Modlniczce. - Przez wiele lat byliśmy wierni zasadzie, że nasza flota składa się z dwóch marek. I choć wcześniej nie mieliśmy Mercedesów, od debiutu nowego Actrosa przyglądaliśmy się temu ciągnikowi, wielokrotnie testowaliśmy go, także w ramach programu FuelDuel, i za każdym razem wyniki były bardzo obiecujące Mercedes jest w technologiach numerem jeden na rynku, to on wyznacza trendy - opowiada Piotr Magdziak, członek zarządu Magtrans. Rozmowy o współpracy toczyły się prawie pięć lat. Przyspieszyły, gdy w 2014 r. Magtrans zaczął bardziej precyzyjnie przyglądać się wszystkim czynnikom wpływającym na całkowite koszty eksploatacji ciągników. Jak mówi Piotr Magdziak, to pokazało, że w przypadku niektórych wskaźników, m.in. zużycia paliwa, nowe Actrosy są wyraźnie lepsze od konkurencji.

- Wiadomo, że Mercedes nie jest tanim samochodem, ale liczyliśmy, że pokaże swoją przewagę pod względem kosztów eksplo-

atacji - dodaje Edward Magdziak, który prowadzi swoją firmę od 1982 r. - Zamówiliśmy pierwsze 10 sztuk i to się potwierdziło. Nasze dotychczasowe doświadczenie pokazało, że w codziennym użytkowaniu Nowy Actros jest tańszy od innych, dlatego zdecydowaliśmy się poszerzyć naszą flotę o kolejne ciągniki, by jeszcze dokładniej im się przyjrzeć. W przyszłym roku planujemy dużą wymianę taboru, więc te dane na pewno pomogą nam w podjęciu decyzji.

Jak tłumaczy właściciel firmy Magtrans, Mercedes jest niezawodny, a poza tym ma dużo przydatnych systemów wspomagających kierowcę, takich jak aktywny tempomat PPC, a także system telematyczny FleetBoard, który zbiera informacje o pojeździe oraz stylu jazdy kierowcy, co jest przydatne w zarządzaniu firmą. Zdaniem Bogusława Dzieżoka, szefa sprzedaży pojazdów ciężarowych krakowskiego oddziału Sobiesław Zasada Automotive, dealera pojazdów Mercedes-Benz, dziś klienci zwracają uwagę przede wszystkim na ekonomiczność eksploatacji, szczególnie w kontekście spalania, bo paliwo stanowi nawet 50 proc. kosztów przedsiębiorstwa trans-

Nowe Actrosy w Magtransie
Od lewej Bogusław Dzieżok, szef sprzedaży samochodów użytkowych SZA Kraków, Piotr Magdziak, Monika Zakrzewska z Mercedes-Benz Bank, Edward Magdziak oraz Paweł Gębka, doradca handlowy SZA Kraków

portowego. - Na szczęście, nasze samochody spełniają te wymogi. Mamy najlepsze wyniki w branży, jeśli chodzi o spalanie, często jest to dwa, trzy litry na 100 km mniej od konkurencji, to daje nam przewagę - mówi Bogusław Dzieżok. - Ale o tym, że tak jest naprawdę, że to nie tylko obietnice, świadczą klienci. W branży transportowej w Polsce prawie wszyscy się znają. Dlatego firma, która zastanawia się nad wyborem nowego samochodu, nie poprzestaje na rozmowie z handlowcem, ale pyta o szczegóły kolegów. Nie ma lepszej reklamy niż zadowolony klient, który przekazuje drugiemu, że to, co mówił handlowiec, to nie marketingowe hasła, ale eksploatacyjna prawda.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

Odpowiedzialność przewoźnika w Konwencji CMR oraz ubezpieczenia CMR - część XXIII

LUTZ ASSEKURANZ

Do tej pory w ramach naszej serii artykułów przedstawiliśmy w zarysie wymienione w rozdziale IV Konwencji CMR sytuacje stanowiące podstawę odpowiedzialności cywilnej, takie jak np. rzeczywiste lub przyjęte na podstawie fikcji prawnej zaginięcie towaru, jego uszkodzenie oraz opóźnienie dostawy. Teraz przysła kolej na „niepobranie należności za dostarczony towar w wyniku omyłki przewoźnika“.

Strony umowy sprzedaży mają potrzebę zabezpieczenia swoich wzajemnych roszczeń. Dzieje się tak dlatego, że – zwłaszcza w przypadku międzynarodowych transakcji handlowych – stale dochodzi do rozmaitych oszustw. Z tego względu sprzedający chce zapobiec okolicznościom, w których towary dostaną się w ręce kupującego, ten jednak nie zapłaci mu ceny sprzedaży. Z kolei kupujący chce uniknąć sytuacji, w której zapłaci za towar, ale nigdy go nie otrzyma. Kompleksowe instrumenty zabezpieczające, takie jak np. akredytywa dokumentowa, są często uciążliwe i utrudniają szybką realizację transakcji. Z tego powo-

du, zwłaszcza w transporcie lądowym oraz przy niezbyt wysokiej wartości przesyłki, stosuje się pobranie zaliczenia. Na przewoźnika nakłada się wówczas obowiązek wydania transportowanego towaru odbiorcy wyłącznie za pobraniem od niego kwoty zaliczenia, przy czym przewoźnik musi potem wypłacić otrzymaną sumę nadawcy. W przypadku międzynarodowego drogowego przewozu towarów stosowną w tej kwestii regulację można znaleźć w art. 21 CMR, który brzmi: „Jeżeli towar został wydany odbiorcy bez pobrania zaliczenia, które przewoźnik powinien był pobrać w myśl postanowień umowy przewozu, przewoźnik obowiązany jest wypłacić nadawcy odszkodowanie do wysokości kwoty zaliczenia, zachowując roszczenie zwrotne do odbiorcy”.

Kwota pieniężna

Pojęcie „zaliczenie“ w rozumieniu Konwencji CMR oznacza pobranie określonej kwoty pieniędzy.

Jeżeli jednak przewoźnik otrzyma polecenie przyjęcia czeku, bądź określonych dokumentów lub wydania towaru za poręczeniem w formie awalu

bankowego czy też przekazania weksła, potwierdzenia zapłaty i tym podobnych, i naruszy ten obowiązek, to ponosi oczywiście odpowiedzialność na podstawie stosowanych uzupełniająco przepisów prawa krajowego, jednakże nie na gruncie Konwencji CMR, ponieważ ta reguluje wyłącznie polecenia poboru zaliczenia w ramach umowy przewozu, która podlega jej przepisom. Środki płatnicze zbliżone do pieniądza, takie jak np. karty kredytowe, karty bankomatowe, albo czeki z gwarancją wykupu przez bank traktowane są w zasadzie jak gotówka.

Zaliczenie nie musi jednak wiązać się tylko z zabezpieczeniem transportowanego towaru. Może ono dotyczyć również ściągnięcia kosztów transportu, na przykład gdy sprzedający, będący jednocześnie nadawcą, wstępnie pokrywa je z własnej kieszeni, potem jednak, zgodnie z umową sprzedaży, odbiorca zobowiązany jest do zwrotu tych wydatków sprzedającemu. Nie musi przy tym konieczności chodzić o koszty przewozu odnoszące się do konkretnego transportu lub do ceny sprzedaży towaru przewożonego w ramach danej

dostawy. Polecenie poboru zaliczenia może obejmować także niezapłaconą cenę sprzedaży za wcześniej dostarczone towary i/ lub opłatę za ich przewóz. Z tego względu – w ramach konkretnie wykazanej szkody – przewoźnik zobowiązany jest do zapłaty odszkodowania „do wysokości kwoty zaliczenia“.

Tę górną granicę odszkodowania w wysokości kwoty zaliczenia można przekroczyć jedynie w przypadku winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa w rozumieniu art. 29 CMR.

Obowiązek pobrania zaliczenia nie wiąże się z wpisem do listu przewozowego, choć sugeruje to art. 6 ust. 2 lit. c). Orzecznictwo sądowe w wielu krajach będących sygnatariuszami Konwencji CMR oraz literatura są co do tego zgodne. Jednakże dzięki wpisowi o pobraniu zaliczenia w liście przewozowym, można łatwiej dowiedzieć, że takowe uzgodnienie przyjęło.

Polecenie poboru zaliczenia można wydać później

Obowiązku poboru zaliczenia nie trzeba konieczności uzgadniać w momencie zawierania umowy przewo-

zu. Nadawca, dopóki jest osobą uprawnioną do rozporządzania towarem w rozumieniu art. 12 CMR, może zlecić tę czynność w późniejszym czasie, wydając odpowiednią instrukcję na podstawie art. 12 ust. 1 CMR.

Pobranie i wypłacenie zaliczenia

Obowiązek wypłacenia nadawcy kwoty zaliczenia, jaką przewoźnik pobrał od odbiorcy, wynika z właściwego prawa krajowego, stosowanego uzupełniająco w danej sytuacji. Jeżeli przewoźnik pobrał zaliczenie, ale nie przekazał go nadawcy, ponosi odpowiedzialność nie na gruncie Konwencji CMR, lecz na podstawie prawa krajowego. Jest to również powód, dla którego zazwyczaj w takich przypadkach ubezpieczyciel polisy CMR nie wypłaca odszkodowania, a chodzi przy tym nie o naruszenie obowiązku pobrania zaliczenia, tylko o naruszenie obowiązku przekazania tego zaliczenia nadawcy – czy to dlatego, że kierowca je sobie przywłaszczył, czy też sam przewoźnik nie chce wydać nadawcy pobranej sumy.

Odpowiedzialność przewoźnika za naruszenie obowiązku pobrania zaliczenia nie wiąże się z winą przewoźnika, chodzi więc o czystą „odpowiedzialność za brak skutku“. Przewoźnik jest zobowiązany udowodnić, że przekazał zaliczenie nadawcy.

Roszczenie przewoźnika o zapłatę zaliczenia

Jeżeli przewoźnik słusznie zapłacił odszkodowanie nadawcy za niepobranie zaliczenia, to z tego powo-

du przysługuje mu wobec odbiorcy roszczenie w tej samej wysokości o zapłatę kwoty zaliczenia w myśl art. 13 ust. 2 CMR, ewentualnie – jeżeli polecenie poboru zaliczenia nie zostało wpisane do listu przewozowego – na podstawie stosowanego uzupełniająco prawa krajowego.

Uwaga na pułapkę ubezpieczeniową!

Na rynku ubezpieczeń wciąż jeszcze można spotkać polisy, które nie pokrywają niepobrania należności za dostarczony towar w wyniku omyłki przewoźnika. Każdy staranny przewoźnik powinien sprawdzić

pod tym względem swoją polisę CMR lub zlecić jej sprawdzenie.

Firma Lutz Assekuranz pozostaje do Państwa dyspozycji w sprawie zawierania wszelkiego rodzaju umów ubezpieczenia, potrzebnych spedytorom i przewoźnikom.

www.lutz-assekuranz.pl

reklama



ubezpieczenia usług transportowych i logistycznych

Jeżeli ubezpieczenie OCP to 

Zalety ubezpieczenia OCP zawartego poprzez LUTZ ASSEKURANZ

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

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

Lutz Assekuranz MaklergmbH
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

Biurowo w Wiedniu
 Meidlinger Hauptstraße 51 – 53, A-1120 Wien
 tel.: +43 1 8175573 31, fax.: +43 1 8175573 22
siech@lutz-assekuranz.at

Dział likwidacji szkód:
 tel.: +43 1 8175573 w. 16, 29 lub 27
 fax.: +43 1 8175573 22
office@lutz-assekuranz.pl

Regionalne punkty kontaktowe:
 35-959 Rzeszów, Al. Wyzwolenia 6
 tel. (17) 860 32 48, kom.: 723 688 238
lutzocp@zmpd.pl

66-015 Zielona Góra, Przystęp -22 Lipca 86 B
 tel.(68) 328 34 72, kom.: 723 688 238
lutzocp@zmpd.pl

70-612 Szczecin, ul. Pomorska 88
 kom.: 723688208
lutzocp@zmpd.pl

www.lutz-assekuranz.pl



Dla klientów ubezpieczenie zdolności finansowej do licencji dla spełnienia wymogu określonego w art.7 ust. 1 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r.

Lutz Assekuranz jest wpisana do rejestru przedsiębiorstw ubezpieczeniowych (Wirtschaftsuniversität Wien) pod numerem rejestru zawodowego 81220001/08 zarejestrowana przez austriackie Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Finansów (Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit), która jest ubezpieczycielem mającym do świadczenia usług i zaleca.

Transport ciężki nie ma lekko

Raiffeisen-Leasing Polska S.A.

Najnowsze dane rynkowe pokazują, że przedsiębiorstwa zajmujące się transportem ciężarowym systematycznie się rozwijają i coraz więcej inwestują. Według danych Związku Polskiego Leasingu na koniec czerwca 2015 r. o 11% zwiększyła się wartość finansowania sprzętów ciężarowych leasingiem i pożyczką. Sytuacja sektora wydaje się sprzyjającą, więc tym bardziej łatwo zapomnieć, jak wielu wyzwaniom muszą sprostać zarządzający flotami pojazdów ciężarowych. Część z tych problemów mogą na szczęście rozwiązać dobrze dobrane produkty ubezpieczeniowe.

Z danych opublikowanych przez ZPL po II kwartale 2015 roku wynika, że ponad 26 % leasingowanych sprzętów stanowią urządzenia dla transportu ciężkiego. W porównaniu do poprzedniego roku leasingiem i pożyczką sfinansowano o 11 % więcej sprzętów w tym segmencie. Dane firm na koniec sierpnia są jeszcze bardziej optymistyczne i wskazują na 13 % wzrostu. Dodatkowo obserwujemy pozytywną dynamikę w polskim przemyśle i konsumpcji indywidualnej. Kondycja gospodarcza Niemiec, które są głównym partnerem gospodarczym Polski, również jest dobra. Wydawałoby się, że sytuacja na rynku sprzyja właścicielom przedsiębiorstw zajmujących się transportem ciężarowym.

Przedsiębiorcy z branży transportowej nie mają jednak lekko. Na ich barkach spoczywa odpowiedzialność za pracowników, pojazdy i terminowe dostarczenie ładunku, niezależnie od okoliczności. Do tego dochodzą chociażby głośne ostatnio regulacje dotyczące płacy minimalnej dla kierowców ciężarówek „delegowanych” do pracy na terenie Niemiec, Francji czy Norwegii. Zadania nie ułatwia przedsiębiorcom zamieszanie w klasyfikacji limitów na polskich drogach – tylko niewielka część dróg dopuszcza przejazdy ciężarówek o nacisku 11,5 tony na oś, pozostałe limitują go do 8 lub 10 ton, co naraża firmy na kary administracyjne lub straty finansowe (np. gdy auta wiozą ładunek poniżej ich możliwości technicznych). Na tę nieprawidłowość zwróciła już uwagę Unia Europejska, jest więc szansa na stopnio-

wą poprawę sytuacji. Żeby transportowcom nie było jednak zbyt lekko, Bruksela planuje już ograniczenie emisji CO2 dla samochodów ciężkich.

Jak widać, sytuacja zewnętrzna nie ułatwia transportowcom zadania. W obliczu tak wielu wyzwań przedsiębiorcy często nie mogą pozwolić sobie na dodatkowe koszty wynikające z nieprzewidzianych, a przecież prawdopodobnych zdarzeń, takich jak wypadek, kradzież samochodu czy choroba kierowcy. Mogą one stać się poważnym problemem nawet dla niezłe funkcjonującego przedsiębiorstwa. Jak uchronić się przed sytuacją, która może wymagać nagłego uruchomienia znacznych nakładów finansowych? Warto zainteresować się produktami ubezpieczeniowymi. Nie zdejmą wszystkich trosk z barków przedsiębiorcy, ale sprawią, że będzie mógł on zająć się prowadzeniem biznesu, zamiast walką o utrzymanie zachwianej płynności finansowej.

- Transport ciężki to wymagający biznes – mówi Piotr Warmuła, dyrektor sprzedaży ds. Rynków Strategicznych Raiffeisen-Leasing Polska – Istnieje tu wiele potencjalnych zagrożeń, dlatego przedsiębiorcom współpracującym z naszą firmą polecamy produkty ubezpieczeniowe znacznie ograniczające wydatki w nieprzewidzianych sytuacjach. Dla przykładu przy szkodzie całkowitej w wyniku kradzieży lub kradzieży, ubezpieczenie OC lub AC pokrywa wartość rynkową pojazdu, która od czasu zakupu mogła znacząco zmaleć (nowy samochód w pierwszych trzech latach eksploatacji traci nawet 60% wartości). Może się wtedy okazać, że wypłacone w ramach ubezpieczenia środki nie wystarczą na spłnienie wszystkich zobowiązań wobec firmy leasingowej lub na zakup nowego pojazdu – zauważa Piotr Warmuła.

Przed takimi problemami może ochronić przewoźników ubezpieczenie GAP (ang. guaranteed asset protection bądź guaranteed auto protection). Jest to ubezpieczenie pojazdu od straty wartości finansowej w przypadku wystąpienia szkody całkowitej. Obowiązuje ono przez cały okres trwania umowy leasingu, a rata ubezpieczenia jest wliczona w ratę leasingową. – Raiffeisen-Leasing Polska w przypadku samochodów ciężarowych oferuje możliwość ubezpieczenia pojaz-

dów o wartości do 500 tys. zł – mówi Piotr Warmuła. – Maksymalna suma ubezpieczenia dla straty finansowej przy sprzęcie ciężkim wynosi 200 tys. zł. W Raiffeisen-Leasing Polska oferujemy GAP w dwóch wariantach: GAP fakturowy oraz GAP indeksowy – dodaje ekspert.

Wypłata odszkodowania w wariantcie GAP fakturowym nie jest powiązana z zadłużeniem wobec firmy leasingowej. Należy się ono zawsze wtedy, gdy odszkodowanie wypłacone z polisy podstawowej jest niższe od wartości fakturowej pojazdu. Świadczenie w GAP indeksowym to z kolei dodatkowa wypłata określonego ułamka wartości wypłaconego odszkodowania ubezpieczeniowego – w przypadku Raiffeisen-Leasing wynosi ono 30%.

Warto zainteresować się też ubezpieczeniem Assistance, zapewniającym w sytuacji awaryjnej pomoc techniczną, medyczną, informacyjną i prawną. Niektóre firmy leasingowe oferują specjalną odmianę tego ubezpieczenia, dopasowaną do potrzeb użytkowników pojazdów ciężkich – Truck Assistance. Zapewnia ono szybką pomoc w razie awarii lub wypadku. Ubezpieczeni w ten sposób kierowcy mogą w razie potrzeby skorzystać m.in. z takich usług, jak holowanie czy podnośzenie pojazdu (dotyczy całego zastawu), zakwaterowanie w hotelu na czas naprawy auta, organizacja pojazdu zastępczego, refundacja kosztów wynajmu samochodu zastępczego, dostarczenie gotówki na pokrycie mandatu czy zaliczkowego opłacenia naprawy, opieki medycznej dla kierowcy i pasażera pojazdu.

Raiffeisen-Leasing Polska S.A.

Firma rozpoczęła swoją działalność 30 stycznia 1998 roku. Udziałowcem Raiffeisen Leasing jest Raiffeisen Bank Polska S.A. (100% udziałów). Po II kwartale 2015 r. Spółka jest jedną z największych firm leasingowych w Polsce z 7,9 % udziałem, zajmując tym samym czwartą pozycję na rynku leasingu. Misją Spółki jest wspieranie polskich firm (szczególnie z sektora małych i średnich przedsiębiorstw) w finansowaniu ich działalności. Raiffeisen Leasing jest jednym z liderów w finansowaniu środków trwałych, tj. pojazdy, środki transportu ciężkiego, maszyn i urządzeń oraz nieruchomości. Jednocześnie Raiffeisen Leasing oferuje finansowanie w obszarze IT i sprzętu medycznego, wyposażenia biur.

You drive, we care.



Rejestracja
już od:
1.10.2015!



Dziecinnie prosta zmiana!
Belgia: od 1 kwietnia 2016 r.
zamień Eurowinetę na box
od DKV.

1.04.2016 r. Eurowinetę w Belgii zastąpią nowe urządzenia pokładowe dla samochodów ciężarowych o DMC powyżej 3,5 t. Przejście na nowy system oraz sprawne rozliczanie opłat drogowych stają się dziecinnie proste dzięki warunkom oferowanym przez DKV.

Więcej informacji na: www.dkv-euroservice.com



3 miesiące bez prawka

Rzecznik Praw Obywatelskich zaskarżył przepisy, które przewidują odbieranie prawa jazdy na 3 miesiące za przekroczenie prędkości. Zdaniem Adama Bodnara, kierowca karany jest dwa razy - grzywną i odebraniem prawa jazdy. Poza tym kierowca nie ma możliwości szybkiego odwołania się od decyzji. Sprawa trafiła do Trybunału Konstytucyjnego.

Niemcy wożą imigrantów

Władze Bawarii złagodziły czasowo przepisy dotyczące czasu pracy kierowców. Z powodu napływu uchodźców powyżej przepisowych godzin mogą pracować kierowcy prowadzący autobusy przewożące uchodźców. Kierowcy nie mogą jednak robić tego na własną rękę. Transport uchodźców odbywa się pod eskortą policji, a kierowca musi pozostawać w kontakcie z funkcjonariuszami.

Więcej, ale bezpieczniej

W ostatnim roku nastąpił w Polsce boom na małe motocykle, na które nie potrzeba prawa jazdy kategorii A. Liczba motocyklistów na drogach wzrosła, a ofiar wypadków było mniej. Odkąd do prowadzenia 125-tki wystarczy posiadanie prawa jazdy kategorii B, od 3 lat policja zanotowała 172 śmiertelne ofiary wypadków wśród kierowców jednośladów. Rok wcześniej, kiedy motocyklistów na drogach było mniej, zginęło ich o 20 więcej. Liczba rannych też spadła, nieco więcej było kolizji.



3 miesiące bez prawka

**Meluzyna**

Firma AK Motor zaprezentowała makietę Syreny Meluzyny, czyli nowoczesnej wersji królowej polskich poboczy. Na razie jest to model w skali 1:5, ale plany produkcji są jak najbardziej ambitne. AK Motor jest właścicielem praw do nazwy Syrena, a auto ma powstać przy współpracy z FSO. Prezentacja odbyła się w siedzibie Fabryki Samochodów Osobowych. Żeby podkreślić atmosferę wokół auta przyszły producent zamierza zaprezentować też rajdową wersję auta, które pokaże się na tegorocznej Barburce.

200 metrów w 14 lat

Włoska Gwardia Finansowa zajęła się sprawą 3-kilometrowego odcinka drogi, którego nie udało się ukończyć w ciągu 14 lat. Droga miała ułatwić ruch w regionach: Molise, Kampanii i w Apulii. Do tej pory udało się zbudować jedynie 200-metrowy tunel. W związku ze stratami skarbu państwa na poziomie 17,5 miliona euro, zarzuty postawiono 25 urzędnikom. Przedstawiciele włoskiego odpowiednika Najwyższej Izby Kontroli stwierdzili, że przy stwierdzonym poziomie nieprawidłowości fakt wybudowania 200 metrów trasy i tak jest sukcesem.

**Smartfon lepszy od auta**

Komisja transportu Wielkiej Brytanii przedstawiła raport, z którego wynika, że dziś dla młodych mężczyzn od własnego samochodu ważniejszy jest smartfon. Zapaleńców motoryzacyjnych nie brakuje, ale wśród młodych, którzy zaczynają swoje dorosłe życie, nowoczesny telefon stanowi najwyższą wartość. W 1983 roku 82 procent Brytyjczyków w wieku od 16-24 lat podchodziło już do egzaminu na prawo jazdy. Dziś jest to zaledwie 6 procent.

1,65 miliona euro mandatu

Taką karę zapłaci niemiecki miliarder Michael Stoschek. Powodem jest zbyt mała tablica rejestracyjna na jego Porsche 911. Właściciel auta miał normalną tablicę z urzędu, ale stwierdził, że szpeci ona pojazd. Wydrukował więc numery rejestracyjne na folii, którą nakleił na Porsche. Podpadł policji, a sąd wymierzył mu zgodnie z niemieckim prawem karę

zależną od dochodów. Wyszło ponad półtora miliona euro. Lepiej byłoby, gdyby miliarder nie miał w ogóle tablicy - wtedy zamiast za oszustwo odpowiadałby tylko za brak tablicy. Za to wykroczenie grozi jedynie 60 euro mandatu. Stoschek zapowiedział odwołanie.

3 miliony za nieodebrane fiaty

Do dziś 260 osób nie odebrało rekompensat za nieodebrane w czasach PRL fiaty. Sprawa dotyczy przedpłat, jakie rząd PRL pobierał za auta. W 1989 roku państwo zdecydowało, że osoby, które nie doczekały się upragnionego samochodu, otrzymają rekompensaty. Do dziś sprawa nie została zakończona. Żeby otrzymać np. 12 694 zł za nieotrzymanego malucha, trzeba zgłosić się do PKO BP z dowodem dokonanej przedpłaty. Rocznie w banku pojawia się ponoć kilka osób uprawnionych do rekompensaty. Pozostały jeszcze 3 miliony złotych do oddania.

**Jaguar przejechał pętlę**

Przy okazji prezentacji pierwszego SUV-a w historii marki Jaguar pobit rekord świata. Kierowca Terry Grant za kierownicą nowego modelu F Pace pokonał pętlę o średnicy 19,8 metra. Żeby wyczyn się udał, auto musiało osiągnąć prędkość niepełna 90 km/h. W ten sposób F Pace już w dniu premiery wpisał się do księgi rekordów Guinnessa.





Bez milionów nie podchodź

Tegoroczny salon samochodowy we Frankfurcie zadaje kłam opiniom, jakoby panował kryzys. Po pierwsze impreza przyciągnęła blisko milion zwiedzających, po drugie oglądali oni wysyp premier luksusowych modeli, kosztujących po milion złotych lub euro. Przedstawiamy najciekawsze modele, które pojawią się na naszych drogach.

Kacper Jeneralski

Rolls-Royce Dawn

Dawn, czyli świt. Nowy kabriolet królewskiej marki miał sporo wspólnego z dwudrzwiowym ogromnym coupe Rollsa, czyli modelem Wraith. Jednak w trakcie okazało się, że przebudowie trzeba było poddać aż 80 proc. karoserii. Linia potężnego nadwozia to esencja stylu marki, a przy tym bardzo udany i proporcjonalny kabriolet. Konstruktorzy zdecydowali się na klasyczny dach z tkaniny. W Rolls-Royce to w ogóle nie dziwi. Ogólnie, po zachłyśnięciu się metalowymi składanymi dachami sprzed paru lat, świat



motoryzacji powoli wraca do klasycznego rozwiązania. Dawn jest dwudrzwiowy, ma drzwi otwierane pod wiatr. Są one tak potężne, że dość trudno byłoby się z nimi siłować. A ponieważ to cabrio jest Rollsem, w którym właściciel zamiast siedzieć na tylnej kanapie sam chwytą za kierownicę, to producent postanowił ułatwić wsiadanie i wysiadanie w oryginalny sposób. Drzwiami można operować ręcznie lub przyciskiem. Wtedy rolę odźwiernego przejmują silowniki.

Dawn jest czteroosobowy, ale na tylnej kanapie w tym przypadku mogą podróżować w pełnym komfortie również dorośli. Jest tu 4-strefowa klimatyzacja. Skóra ponadprzeciętnej jakości, która zdominowała całe wnętrze. Przy tym rzuca się w oczy, kiedy samochód jedzie z otwartym dachem. Jest też drewno w żeglarskim stylu, wykończono nim między innymi przestrzeń za głowami pasażerów i deskę rozdzielczą.

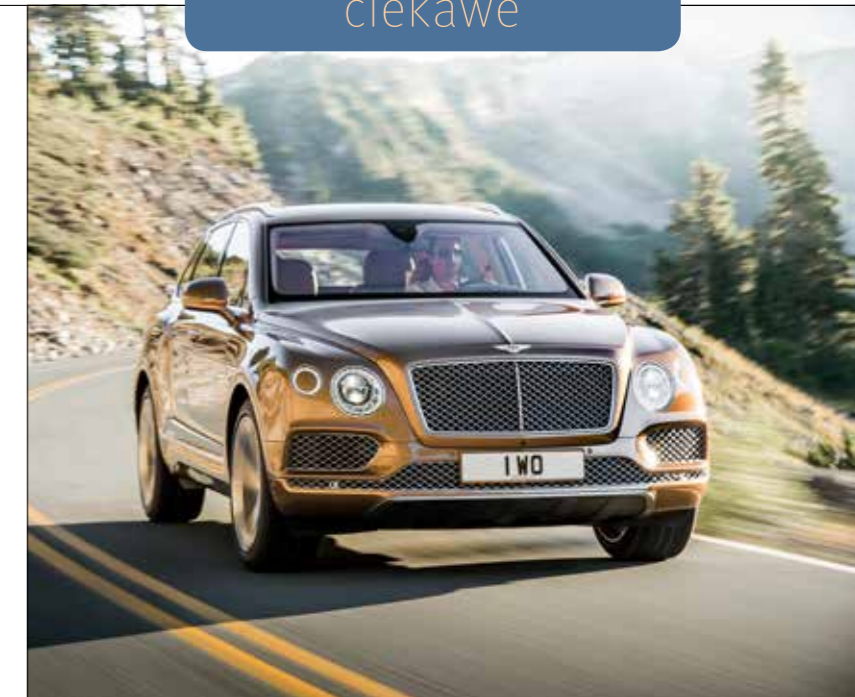
Dach Rolls-Royce'a można składać podczas jazdy, a to ważne. Operacja zajmuje 20 sekund i można ją przeprowadzić przy prędkości do 50 km/h. Konstruktorzy zadbali też, żeby składaniu dachu nie towarzyszyła aria trzasków i buczenie silniczków elektrycznych, tak jak w tańszych kabrioletach. Całość odbywa się w stosunkowo cichy sposób.

Dawn ma pod maską 12-cylindrowy silnik o pojemności 6,6 litra. Moc, jak to w Rollsie, jest "wystarczająca", a to oznacza 571 KM i 780 niutonometrów momentu. Maksymalna prędkość, to standardowo 250 km/h ograniczone elektronicznie. Do setki ogromny kabriolet rozpędza się w 4,9 sekundy.

Bentley Bentayga



To, że Bentley planował skonstruowanie pierwszego SUV-a w swojej historii, nie było tajemnicą. Już w Genewie w 2012 roku zaprezentowano prototyp EXP 9 F. Jego nazwa była równie niezgrabna jak nadwozie, ale producent najwyraźniej stwierdził, że to jest to, bo produkcyjny model pokazany we Frankfurcie niewiele różni się od genewskiego konceptu. Bentayga ma kilka atutów, które sprawiają, że szejkowie i oligarchowie będą zabijać się o miejsce w kolejkę po nowego Bentleya. Producent mówi bez ogródek - to jest najmocniejszy i najszybszy SUV w historii. Wszystko wskazuje na to, że nie kłamie. Tuż przed premierą nieco zamaskowany egzemplarz rozpędził się na torze do 301 kilometrów na godzinę, a tego typu prędkości zarezerwowane są raczej dla niskich sportowych wozów. Bentayga



ga ma pod maską 12-cylindrowy silnik o mocy 600 koni i momencie obrotowym na poziomie 900 niutonometrów. Technicznie bazuje na Audi Q7, ale po pierwsze go nie przypomina, a po drugie Q7 może przy nim grać rolę ubogiego krewnego. Auto waży 2,3 tony, a i tak pierwszą setkę osiąga w 5 sekund. Producent zapowiedział, że w ofercie znajdzie się też pochodzący z Audi diesel V8 o pojemności 4,2. SUV ma regulowany prześwit. Maksymalne najwyższe położenie utrzymywane jest do prędkości 80 km/h, później auto zaczyna stopniowo się obniżać przy prędkościach 160 i 240 km/h.

Mimo że Bentayga jest kolosem, to wewnątrz ma tylko 4 osobne fotele. To zrozumiałe, nikt nie będzie się gnieździł na 3-osobowej kanapie w aucie tego typu. "Zegarek w moim Bentleyu kosztował tyle, co całe twoje Porsche" - takie słowa w ustach właściciela Bentaygi nie będą przesadzone. Szacowana cena podstawowego modelu to około 900 tysięcy złotych. Natomiast dodatek do auta w postaci zegarka Breitling ma kosztować według różnych źródeł od 700 do 800 tysięcy złotych. To ponoć najbardziej skomplikowany zegarek na świecie. Do jego budowy wykorzystano złoto, masę perłową i diamenty. Jeśli dodamy do tego nieskończoną możliwość konfiguracji auta i specjalnych dodatków, to maksymalna cena Bentaygi jest w tym momencie niemożliwa do oszacowania.



Jaguar F Pace

Jaguar to druga po Bentleyu marka z brytyjskim rodowodem, która zdecydowała się pokazać we Frankfurcie pierwszego SUV-a w swojej historii. Jednak F Pace nie jest ultra-luksusowy i tak ogromny jak Bentayga. F Pace to średniej wielkości podniesiony czteropół o długości 4,7 metra. Wydawać by się mogło, że należący do tej samej firmy Land Rover użyłby Jaguarowi platformy podłogowej, ale stało się inaczej. Na potrzeby modelu F Pace przebudowano platformę sedanów jaguara. Być może dlatego producent już zapowiedział, że będzie rozwijał swoją gamę SUV-ów.

F Pace będzie oferowany z dwu- i trzylitrowymi silnikami. Podstawowy i najtańszy wybór to diesel 2.0 o mocy 180 koni i napędem na przednią oś - napęd 4x4 będzie w opcji. Diesel 3,0 ma 300 koni, a dwulitrowy doładowany benzyniak 240. Listę jednostek napędowych zamyka trzylitrowe V6 o mocy 340 lub 380 koni mechanicznych. Najmocniejsza wersja potrafi się rozpędzić do 250 km/h, a pierwszą setkę osiąga w 5,1 sekundy. Jednak Jaguar nie powiedział jeszcze ostatniego słowa - w powietrzu wisi już coś specjalnego. Najprawdopodobniej w przyszłości pojawi się również wersja z silnikiem V8.

Mimo sporych gabarytów auto nie jest zbyt ciężkie. Przy budowie nadwozia wykorzystano aluminium, dzięki czemu w najlżejszej wersji samochód waży 1 655 kg. Jest sporo miejsca w kabinie, duży jak na SUV-a bagażnik o pojemności 650 litrów. Producent nazywa swoje nowe dzieło sportowym SUV-em dla całej rodziny i coś w tym jest. Prześwit podwozia to 213 mm, a więc rodzina będzie mogła spokojnie zjechać z asfaltu.

Rynkowa premiera auta przewidziana jest na przełom 2015 i 2016 roku. Tak przynajmniej będzie w Wielkiej Brytanii. Wersja z najsłabszym dieslem ma kosztować tam w przeliczeniu niecałe 200 tysięcy złotych. Najpierw jednak klienci z grubszym portfelem dostali możliwość zamówienia najbogatszej 380-konnej wersji w limitowanej serii "First Edition".

Borgward BX7



Jeśli są ludzie, którym się wydaje, że na rynku motoryzacyjnym jest już za ciasno, to można śmiało powiedzieć, że do tej grupy nie należy wnuk założyciela Borgwarda. Co to jest Borgward? Marka samochodowa, która nie istnieje od początku lat 60., wcześniej przez ponad 30 lat produkowała auta w niemieckiej Bremie. Przed wojną firma rozwijała się prężnie, po wojnie sprzedawała niedopracowane i dość awaryjne auta, co było po części przyczyną jej upadku. We Frankfurcie pojawił się SUV BX7 - zapowiedź modelu, który ma wejść do sprzedaży w przyszłym roku. Średniej wielkości podwyższony wóz ma pomieścić w kabinie 7 osób. Pod maską na początek zamontowano dwulitrowy doładowany silnik o mocy 224 koni mechanicznych. Jednostka współpracuje z dwusprzęgłową skrzynią biegów o 7 przełożeniach.

W przyszłości producent planuje wzbogacić ofertę silnikową między innymi o napęd hybrydowy. W tej wersji przednia oś ma być napędzana przez silnik spalinowy, a tylna przez elektryczny. Łączna moc takiego zestawu to 401 koni, a na samej elektryce auto ma mieć zasięg ponad 50 km. BX7 wymiarami może konkurować z takimi

samochodami jak Audi Q5 czy BMW X3. Marka pochodzi z Niemiec, ale po reinkarnacji jest bardziej chińska niż europejska. Motoryzacyjna reinkarnacja odbywa się przy wsparciu chińskiej firmy Foton. Kapitałowo za Borgwardem nie stoi Berlin, tylko Pekin. Początkowo BX7 ma wejść do sprzedaży w Chinach, stanie się to na początku 2016 roku. Późniejszym celem będzie Europa, co poza tym - nie wiadomo. Borgward nie ma też ambicji na zostanie czołowym producentem samochodów. Być może dlatego samochód (choć nie ma powodu, żeby go skreślać) nie błyszczy technologicznie, jakościowo, ani stylistycznie wśród europejskiej konkurencji. Plan na najbliższe lata to dobić do pół miliona wyprodukowanych aut rocznie. Cena tego pierwszego ma przekraczać nieco 100 tysięcy złotych.

Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio Verde

Model Alfa Romeo Giulia jest następcą nieprodukowanej od 2011 roku Alfie 159. Przez kilka lat w ofercie włoskiej marki były wyłącznie mniejsze modele. Teraz producent nadrabia braki i to z nawiązką. Żeby o aucie zrobiło się głośno postawiono na moc. Na początek zaprezentowano Giulie Quadrifoglio Verde, czyli 510-konnego potwora. Choć słowo potwór nie pasuje do wyglądu auta, bo stylistycznie Giulia jest strzałem w dziesiątkę w najlepszym stylu Alfie Romeo.

Zanim pod maską nowego auta znajdą się bardziej przeciętne 4-cylindrowe silniki, w sprzedaży będzie wyłącznie doładowane V6, którym Alfa ma zamiar popsuć humor właścicielom Mercedesów C 63 AMG i BMW M3. Giulia osiąga pierwszą setkę w 3,9 sekundy, a wspomniani konkurenci potrzebują na to 4 sekundy i więcej. Włoski wóz został wyposażony w doładowany silnik o pojemności 2,9 litra. Sześć cylindrów w układzie V przeszło przez ręce inżynierów z Ferrari, a przynajmniej tak chwali swoje nowe dzieło producent. Prędkość maksymalna topowej wersji to 307 km/h. Do tego mamy napęd na tylną oś, czyli coś, czego brakowało poprzed-

niczce, czyli Alfie 159. W opcji będzie też napęd na cztery koła. Jeśli dodamy, że masa samochodu została rozłożona między przodem a tyłem w stosunku 50:50 to (przynajmniej na papierze) mamy samochód niemal idealny. Do budowy Giulii wykorzystano nową platformę podłogową, a to daje nadzieję, że w przyszłości zobaczymy więcej włoskich piękności z napędem na tył.

Giulia nie jest usportowioną wersją zwykłego sedana, to coś więcej. Już teraz może pochwalić się niezłym wyczynem. Auto pokonało północną pętlę toru Nurburgring w czasie 7 minut i 39 sekund. To pod względem osiągnięć stawia ją w samochodowej hierarchii tuż za takimi autami jak Lexus LFA czy Lamborghini LP570-4 Superleggera. Samochody pokroju BMW M4, Mercedes SLS AMG czy Audi R8 V10 uzyskiwały na tym torze nieco gorsze czasy.

Ceny sześciocylindrowej Giulii mają rozpoczynać się od 79 tysięcy euro. Topowo wyposażony model ze sportowymi pakietami zawierającymi między innymi takie bajery jak fotele kubelkowe z karbonu może kosztować 100 tysięcy euro.





Drogi na 11,5 t

ZMPD walczy z ograniczeniami dla transportu drogowego.

Domagamy się dopuszczenia na drogach krajowych i pozostałych głównych drogach samochodów ciężarowych o nacisku 11,5 tony na oś.

W całej Europie jest to standardem, w Polsce tymczasem wykorzystanie homologowanego zestawu pociąga za sobą kary.

Jeżeli zostałeś ukarany za przekroczenie nacisku osi napędowej (lub innej osi), choć zestaw mieścił się w limicie masy całkowitej oraz załadowany był jednorodnym ładunkiem, napisz do nas, zaznaczając kiedy to miało miejsce i gdzie oraz jaki ładunek był wiezony – najlepszym dokumentem byłby skan protokołu kontroli i decyzji administracyjnej nakładającej karę - wyślij na adres e-mail:

drogi@zmpd.pl



ZALICZKOWY
ZWROT PODATKU

VAT %



Promocyjna oferta dla nowych klientów

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





Dodatkowa oszczędność paliwa aż do 3%: Silnik 2. generacji o pojemności 12,8 litra.

To najlepszy sposób, aby poprawić dotychczasowy wynik 10% oszczędności zużycia paliwa w pojedynkach Fuel Duel z pojazdami konkurencji. Przekonaj się o tym na stronie www.fuelduel.pl lub osobiście za kierownicą Actrosa.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

