

przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

Porozumienie z Rosją 6



**Szkolenia kierowców
w szkołach zawodowych**

Axor: ekonomicznie i bezpiecznie

10

62

Pobór opłat drogowych w Belgii

ZMPD jest
oficjalnym
partnerem
firmy Satellic,
operatora
belgijskiego
systemu opłat
drogowych
viaPASS

**ZMPD oferuje
korzystną umowę
w trybie Post Pay**



- Gwarancja bezpieczeństwa;
- Szybka i bezbłędna rejestracja;
- Pomoc w zarządzaniu Twoim kontem;
- Brak opłat za rejestrację konta;
- Brak opłat za korzystanie z urządzenia;
- Brak konieczności ciągłego monitorowania salda;
- Elastyczny system fakturowania;
- Konkurencyjne warunki prowizyjne.

NOWA OFERTA
Usługa serwisowa ZMPD

E-mail oplaty.drogowe@zmpd.pl
Tel. +48 723 688 239 Tel. +48 22 53 61 850
Biuro ZMPD (pok. nr 13), Warszawa 00-175, Al. Jana Pawła II 78




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

które odbędzie się w dniu **16 czerwca 2016 r. (czwartek)**, o godzinie **10.30**
w pierwszym lub o godzinie **11.00** – w drugim terminie tego samego dnia
w przypadku braku quorum (paragraf 18 ust. 2 Statutu)

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

Rejestracja Delegatów rozpocznie się od godz. 09.30

Prezes ZMPD

Jan Buczek



Tadeusz Wilk,
dyr. Dep. Transportu

Ostatni dzwonek

Po długich negocjacjach resortów transportu z Polski i Rosji obie strony przyjęły zasady wykonywania przewozów międzynarodowych przez przewoźników obydwu krajów w roku 2016 oraz wymieniły się zezwoleniami. Uzyskane warunki nie satysfakcjonują w pełni żadnej ze stron, ale pozwalają realizować przewozy. Zasady przewozów będą dalej negocjowane i zapewne w najbliższym czasie nastąpią kolejne zmiany poprzez dostosowanie do aktualnych wymagań zapisów międzyrządowej umowy. Jednocześnie musimy stawiać czoła rosnącemu protekcjonizmowi w krajach Europy Zachodniej, który zagraża funkcjonowaniu polskich przewoźników na rynkach tamtych państw.

Niestety rząd nie we wszystkim dostatecznie wspiera swoich przedsiębiorców, co widoczne jest na przykład w kwestii szkoleń kierowców. Firmy transportu samochodowego potrzebują rocznie około 30 tys. kierowców. Z braku polskich pracowników zatrudniają ukraińskich i białoruskich. Łącznie na koniec 2015 roku w polskich przedsiębiorstwach transportowych pracowało ponad 13 tys. kierowców z zagranicznym obywatelstwem. Środowisko od wielu lat napotyka w Ministerstwie Edukacji Narodowej na mur niechęci wobec tak potrzebnego kierunku kształcenia. Kolejne, niezbędne do rozpoczęcia nauki tej specjalności akty prawne pojawiają się z opóźnieniem i nie satysfakcjonują w pełni środowiska. Obawiamy się, że najbliższy rok szkolny może być dla branży stracony. Tymczasem polscy kierowcy są coraz starsi i w najbliższych pięciu latach odejdzie z zawodu kilkadziesiąt tysięcy osób. W obecnym trybie kształcenia nie ma ich kto zastąpić, ponieważ jedyny teraz dostępny system - komercyjny nie zdaje egzaminu. Dla branży i MEN to ostatni dzwonek, aby nie stracił tego roku.

Belgijskie myto w ZMPD bez kolejek i stresu

60

W warszawskim biurze ZMPD przy Al. Jana Pawła II 78 można bez kolejek i stresu zarejestrować się w systemie Viapass i kupić pokładowe urządzenie Satellic.

Sportowe koncepty i przecinaki

70

Na tegorocznym genewskim salonie nie zabrakło oczywiście ekskluzywnych, głównie sportowych aut. Prezentujemy kosztujące 10 mln zł Bugatti i najciekawsze nowości oraz koncepcyjne modele.

Zmiany w systemie TIR od 1 lipca

24

IRU podnosi atrakcyjność karnetu TIR, a co za tym idzie zwiększa zainteresowania karnetami i przejrzystość samej procedury TIR. 1 lipca 2016 roku wprowadzone zostanie szereg zmian w procedurze TIR.



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,
Anna Wieczorek, Anna Wrona,
Piotr Gawelczyk, Sławomir Jeneralski,
Tadeusz Wilk.

Współpracują:

Alicja Chodorowska,
Kacper Jeneralski, Anna Korzec,
Piotr Mikiel, Joanna Popiołek,
Ewa Suszyńska.

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

Szkoła to najlepsze miejsce do nauki zawodu kierowcy

10

Złe i drogie szkolenia komercyjne, nieprecyzyjne przepisy oraz marnowanie pieniędzy publicznych – to największe bariery utrudniające edukację kierowców zawodowych w polskim systemie oświaty.



FTD Minister Jerzy Szmیت odpowiadał na pytania przewoźników

32

Głównym punktem obrad było spotkanie przedstawicieli Forum z podsekretarzem stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Jerzym Szmitem.

Rząd i przewoźnicy: jesteśmy przeciw!

18

Na posiedzeniu w Strasburgu 8 marca br. Komisja Europejska przedstawiła propozycje rewizji przepisów dotyczących delegowania pracowników, czyli zmianę dyrektywy 96/71/WE

Przewozy polsko-rosyjskie	6
Szkoła to najlepsze miejsce do nauki zawodu kierowcy	10
Przewoźnicy współpracują ze szkołami	12
Lokalne inicjatywy	14
Ułatwienia w szkoleniu okresowym	16
Jeździć bezpiecznie i ekonomicznie	18
Rząd i przewoźnicy: jesteśmy przeciw!	20
Politycy mają własne spojrzenie	22
Zmiany w systemie TIR od 1 lipca br.	24
Fotomorgana. Dawaj władzo kochana	26
FTD Minister Jerzy Szmیت odpowiadał na pytania przewoźników	32
Nowy etap współpracy między GITD a przewoźnikami	34
Z francuskimi i niemieckimi stowarzyszeniami o aktualnych problemach transportu	36
Polska korzysta z EBI	38
GDDKiA już czerpie z nowej perspektywy unijnej	39
Polska firma po 25 latach została liderem logistyki samochodów	40
Z TrackyService 5 państw - jedno urządzenie	42
Retro. Sam nie wierzę w to, co przeżyłem	44
Retro. Marzenie kierowców	52
5 sposobów na korzystną wymianę walut	58
Belgijskie myto w ZMPD bez kolejek i stresu	60
Idealnie płynna współpraca	62
Odpowiedzialność przewoźnika	64
Jeszcze szybsze i łatwiejsze znajdowanie ładunków	66
Sportowe koncepty i przecinaki	70

Przewozy polsko-rosyjskie



Delegacja rosyjska



Porozumienie z Rosją w sprawie zezwoleń zawarte, nie wiadomo tylko, jak będzie w praktyce wyglądała jego realizacja.

Robert Przybylski

Pierwszego kwietnia Polska i Rosja porozumiały się co do warunków wykonywania przewozów międzynarodowych oraz ustaliły kontyngent zezwoleń. Do końca grudnia 2016 roku Polska otrzymała 170 tysięcy zezwoleń, w tym 30 tysięcy zezwoleń Rosja - kraje trzecie. Strona rosyjska także otrzymała 170 tys. zezwoleń, w tym 10 tys. na przewozy tranzytowe. Wymiany zezwoleń dokonano po opublikowaniu przez Rosję 6 kwietnia zmienionego rozporządzenia w sprawie kontroli transportu, które weszło w życie 17 kwietnia. W sumie Polska otrzymała na ten rok 190 tys. zezwoleń, w tym 40 tys. na przewozy do krajów trzecich. Zezwolenia są ważne do końca 2016 roku.

Strona rosyjska zobowiązała się do zmiany rozporządzeń, które eliminowały polskich przewoźników z rynku rosyjskiego. – Jesteśmy usatysfakcjonowani, że warunki prowadzenia działalności transportowej przez polskie firmy na terenie Rosji nie pogorszą się – powiedział wiceminister Jerzy Szmit.

Osoby biorące udział w negocjacjach przyznają, że były wyjątkowo trudne. W sumie odbyło się sześć tur rozmów: w Warszawie, Moskwie, obwodzie kaliningradzkim i w Gdańsku. – Dzięki oparciu i legitymacji od naszych przewoźników mogliśmy bardzo jasno, zdecydowanie i konsekwentnie postępować podczas tych negocjacji, co oczywiście wiązało się z ogromnym kosztem i poświęceniem ze strony przewoźników, którzy godzili się na przestoje i skutki tym wywołane. Za to wszystko przewoźnikom bardzo dziękuję – pod-

kreśla prezes ZMPD Jan Buczek.

Krytykowane przez transportowców rozporządzenie 301 zostało zmienione przez rozporządzenie 62 i na tej podstawie rosyjskie służby będą wykonywały kontrole. Na mocy podpisanego porozumienia powołana zostanie też polsko - rosyjska „grupa robocza do spraw trudnych”, która będzie na bieżąco rozpatrywała i rozwiązywała problemy, jakie wynikną podczas wykonywania przewozów na terytorium obydwu państw. W jej skład wejdą przedstawiciele administracji rządowych, w tym inspekcji drogowych, oraz przewoźników z obu krajów.

Zezwolenia na 2016 rok

Z treści umowy między Polską a Rosją wynika, że liczba specjalnych zezwoleń na kraje trzecie jest proporcjonalna i powiązana z ogólnym



Konferencja prasowa w MliB, od lewej Andrzej Bogdanowicz, Jan Buczek, Jerzy Szmit

nym kontyngentem. – W związku ze zmniejszeniem się liczby przewozów do Rosji nie ma potrzeby utrzymywać kontyngentu na dotychczasowym poziomie. Dlatego na wniosek środowiska został on obniżony, a liczba zezwoleń na kraje trzecie uległa proporcjonalnemu zmniejszeniu – przypomina prezes ZMPD.

Porozumienie zostało podpisane do końca 2016 roku. – Czasy są trudne do przewidzenia. Nie wiadomo, jakie czynniki będą miały wpływ na poziom przewozów w najbliższych latach.

Niezależnie od tego, w związku z sytuacją wynikającą ze zmiany przepisów, nie wiemy, jak będzie wyglądała realizacja tego porozumienia. Dlatego ten rok będzie rokiem odpowiedzi na liczne wątpliwości – wyjaśnia Buczek.

W myśl porozumienia oprócz listu przewozowego CMR będzie potrzebny jeszcze jeden dokument potwierdzający załadunek w Polsce. Szczegółowa instrukcja zostanie opublikowana przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa

w porozumieniu z rosyjskim Ministerstwem Transportu.

- Jestem przekonany, że nie jest to rozwiązanie w pełni nas satysfakcjonujące. Ale również wiem, że podobny niedosyt doskwiera przewoźnikom rosyjskim.

To, co się udało wynegocjować, jest wynikiem twardych rozmów, które oczywiście zakończyły się pewnym kompromisem. Teraz czas na wykorzystanie tych warunków do odrobienia strat – uważa prezes ZMPD.

Kryzys wprowadza nerwowość

Słaby rubel oraz embargo odbiły się na obrotach handlowych Rosji. W stosunku do stycznia 2014 roku import w 2016 roku zmalał o połowę. Mniejsza wymiana handlowa odbiła się także na przewozach. Spadek ilości pracy wprowadza nerwowość wśród przewoźników.

Rosjanie chcą ze swojego rynku wypchnąć przede wszystkim polskich transportowców, ponieważ ich



Pierwszy dzień negocjacji I tury

udział w przewozach jest znaczący i dwa-cztery razy wyższy (w zależności od regionu) od udziału Polski w rosyjskim imporcie. Według danych Nadwożańskiego Okręgu, w pierwszych dziewięciu miesiącach 2014 roku 15 proc. tonażu przewozów międzynarodowych było przewożonych pomiędzy Rosją i Niemcami, 13 proc. w ruchu z Polską, 12 proc. z Ukrainą, 7 proc. z Litwą, 5 proc. z Turcją, 4 proc. z Rumunią i tyle samo z Włochami oraz po 3 proc. z Czechami, Węgrami i Finlandią. Z kolei w regionie centralnym przewozy firm rosyjskich w 2014 roku zmalały o 10 proc. w stosunku do roku



KONTYNGENT ZEZWOLEŃ ROSYJSKICH DLA POLSKI w 2016

190 000 40 000

ogólna liczba zezwoleń

liczba zezwoleń na kraje trzecie

2013, przewozy dwustronne skurczyły się o 15,5 proc., zaś z krajów trzecich zmalały tylko o 5 proc.

Jednocześnie rośnie eksport z Rosji – w 2014 roku powiększył się blisko dwukrotnie w stosunku do 2013 roku. Na eksporcie skorzystać mogą przede wszystkim lokalni przewoźnicy.

Kontrola zezwoleń

Polscy przewoźnicy uważają, że Rosjanie nagminnie wykorzystują wielokrotnie polskie zezwolenia, które można użyć tylko jeden raz. Potwierdzeniem tych podejrzeń może być na przykład wynik kontroli zestawu pojazdów należącego do rosyjskiego przewoźnika, jakiej dokonali inspektorzy oddziału WITD w Łowiczu 25 lutego 2016 roku. W

chwili kontroli pojazd wykonał międzynarodowy przewóz drogowy bez posiadania w pojeździe prawidłowo wypełnionego zezwolenia CEMT, które uprawnia do wykonania przewozów wielokrotnych i wielostronnych.

Inspektorzy ustalili, że w ciągu ostatnich pięciu dni zezwolenie CEMT przebywało w sześciu pojazdach. Kierowcy w trakcie kontroli powiedzieli, że zezwolenie CEMT jest przewożone między Budziskiem a Frankfurt.

Zarówno po litewskiej, jak i niemieckiej stronie stoją ciężarówki rosyjskiej firmy i oczekują w kolejce, aby otrzymać zezwolenie CEMT tylko na przejazd po Polsce, a nie na całej trasie przewozu od miejsca załadunku do miejsca rozładunku. Między innymi z powodu tego pro-

ceder 18 marca 2016 roku w Warszawie odbyło się spotkanie wiceministra infrastruktury i budownictwa Jerzego Szmita z szefem Służby Celnej Marianem Banasiem, Komentantem Głównym Straży Granicznej Markiem Łapińskim oraz p.o. Głównego Inspektora Transportu Drogowego Alvinem Gajadhurem. Na spotkaniu podjęto decyzję o intensyfikacji kontroli przewoźników drogowych i uzgodniono mechanizm ich koordynacji. Kontrole, które będą wykonywane przez funkcjonariuszy wszystkich służb biorących udział w spotkaniu, mają dotyczyć zarówno prawidłowości dokumentacji przewozowej, stanu technicznego pojazdów oraz legalności wykorzystywanego paliwa, jak i przemytu osób oraz zwalczania zagrożeń terrorystycznych.

DO JAZDY, GOTOWI, START!

Podejmij wyzwanie i wygraj Volvo V40



Do tego, by **LICZYŁA SIĘ KAŻDA KROPLA PALIWA** wymagane są doskonałe umiejętności za kierownicą. Dlatego poprzez nasz konkurs The Drivers' Fuel Challenge poszukujemy najlepszych na świecie kierowców. Jeżeli chcesz się zmierzyć z wirtuozami kierownicy w jeździe ekonomicznej, zgłoś swój udział – do wygrania jest nowe Volvo V40 oraz inne, wspaniałe nagrody.

Aby uzyskać więcej informacji i **ZAREJESTROWAĆ SIĘ W KONKURSIE**, odwiedź volvotrucks.pl.

**THE DRIVERS' FUEL
CHALLENGE 2016**

Volvo Trucks. Driving Progress



Szkoła to najlepsze miejsce do nauki zawodu kierowcy

Złe i drogie szkolenia komercyjne, nieprecyzyjne przepisy oraz marnowanie pieniędzy publicznych – to największe bariery utrudniające edukację kierowców zawodowych w polskim systemie oświaty.

Piotr Gawelczyk

ZMPD zorganizowało konferencję pt. „Największe bariery utrudniające edukację kierowców zawodowych w polskim systemie oświaty”. Przedsiębiorcy podkreślali konieczność podjęcia natychmiastowych działań ze strony Ministerstwa Edukacji Narodowej, aby już od 1 września 2016 r. rozpocząć nauczanie w szkołach ponadgimnazjalnych zawodu kierowca-mechanik.

Tymczasem MEN do tej pory nie wydał rozporządzenia wprowadzającego podstawę programową, która umożliwi wprowadzenie zawodu kierowca-mechanik do szkół. Niezrozumiałe dla przedsiębiorców opóźnienie może doprowadzić do zmarnowania najbliższego roku szkolnego.

Uzgodnienia międzyresortowe i konsultacje publiczne projektu trwały do dnia 5 kwietnia ze względu na konieczność uzgodnienia stanowisk z ministrami właściwymi dla zawodów dotyczących kwestii merytorycznych i prawnych związanych z kształce-

niem w zawodach objętych przedmiotową nowelizacją. Projekt rozporządzenia jest gotowy, finalizowane są prace legislacyjne zmierzające do podpisania rozporządzenia - tłumaczy rzecznik prasowy MEN Anna Ostrowska.

Przedsiębiorcy zwracali uwagę, że poza szkoleniem na kwalifikację wstępną konieczne jest przede wszystkim szkolenie na prawo jazdy kat. C oraz C+E.

Wiceprezes ZMPD Adam Byglewski przypomniał, że dziś, by zdobyć uprawnienia na kierowanie ciężarówką, młodzi ludzie muszą ponieść podczas komercyjnych kursów ogromne koszty finansowe.

Nauka zawodu, która odbywa się na szkoleniach poza systemem edukacji to wydatek rządu 10 tys. zł. – Wyrzucenie swego czasu zawodu kierowcy ze szkół bardzo obniżyło jego rangę; dziś nikt nie jest odpowiedzialny za promocję tego zawodu oraz promocję nauki w przygotowujących do tego zadania klasach. To wszystko powoduje, że brakuje dopływu nowych kadr do naszej branży – stwierdził Byglewski.

Jak poważny jest to prob-

lem niech świadczy fakt, iż firmy transportowe są w stanie zatrudnić dziś „od ręki” 20 tys. kierowców. Wielu polskich przedsiębiorców z braku polskich kierowców ratuje się zatrudniając pracowników ze wschodu.

Ich liczba systematycznie rośnie. O ile w 2014 r. w naszych firmach transportowych pracowało 5 tys. osób, głównie obywateli Ukrainy, Białorusi i Rosji, o tyle w 2015 r. było ich już ponad 13 tys.

Kierowca bez kategorii C

Wiceprezes ZMPD podkreślił rolę Zrzeszenia w dążeniu do przywrócenia zawodu kierowcy na listę MEN. Choć wreszcie pojawiło się rozporządzenie, przywracające zawód kierowcy do szkół, to po pierwsze – ciągle nie ma podstawy programowej, po drugie zaś celem prac nad podstawą programową opracowaną przez zespół, w skład którego wchodził m.in. przedstawiciel środowiska transportowego, było wprowadzenie możliwości kształcenia w systemie oświaty kierowców zawodowych na prawo

jazdy kat. C, C+E i D i takie zapisy zostały w tej podstawie zawarte.

Tymczasem – na co zwrócił uwagę podczas konferencji wiceprzewodniczący Rady ZMPD Euzebiusz Gawrysiuk – do konsultacji został skierowany projekt, który nie uwzględnia nauki prawa jazdy kat. C ani D, lecz jedynie kat. B. Co ciekawe, Ministerstwo Edukacji Narodowej nie podaje motywów, jakimi się kierowało podejmując taką decyzję, ani też jej nie uzasadnia; informuje jedynie o dokonanych zmianach oraz o tym, że projekt nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej. Wprowadzenie do programu szkoły zawodowej podstawy programowej w takim kształcie, jaki proponuje MEN, nie zaspokaja oczekiwań środowiska przewoźników.

Wolny rynek i jego kryteria

Inną kwestią jest poziom wykształcenia młodych ludzi, którzy ukończyli komercyjne kursy. Zdaniem przewoźników większość z nich, mimo zdobycia odpowiednich certyfikatów, nie nadaje się do pracy.



Euzebiusz Gawrysiuk zwrócił uwagę na to, że nie tylko brakuje im niezbędnej praktyki, lecz przede wszystkim są niedouczeni. – Duży wpływ na taką sytuację ma wolny rynek, w którym dominuje kryterium najniższej ceny. To prowadzi do fikcji w szkoleniach. Co z tego, że młody człowiek zdobył uprawnienia, skoro brak mu praktycznych umiejętności? Nikt nie powierzy takiej osobie przewożenia towaru, często o wartości wielu dziesiątek tysięcy euro, nie mówiąc już o niebezpieczeństwie uszkodzenia drogiej ciężarówki – powiedział Gawrysiuk. Za-

deklarował on jednocześnie szeroko pojętą współpracę ZMPD zarówno z przedstawicielami rządu, jak i całej administracji publicznej, m.in. w dostępie do infrastruktury, pomocy w szkoleniach czy też przy tworzeniu podstawy programowej. Przypomniał, że od lat Zrzeszenie, o czym świadczą liczne spotkania, dokumenty i pisma, przedstawiało MEN odpowiednie rozwiązania, korzystne dla każdej ze stron (po ich wprowadzeniu pracodawcy otrzymaliby dobrze wykształconych pracowników,

młodzi ludzie bez problemów znaleźliby dobrą płatną pracę, rząd mógłby się pochwalić spadkiem bezrobocia, a budżet zostałby zasilony podatkiem od wynagrodzeń).

Wspólnie rozwiązać problem

Na bóle środowiska przewoźników odpowiedział poseł Bogdan Rzońca, zastępca przewodniczącego Komisji Infrastruktury. – Zrobimy wszystko, by państwu pomóc. Nie możemy tracić czasu na zbędną dyskusję, chcemy jak najszybciej rozwiązać gnębiące branżę problemy. W edukacji są pieniądze; dziś powinniśmy stworzyć prawną płaszczyznę, by stworzyć odpowiednie warunki do nauki kierowców w szkołach – powiedział poseł Rzońca.

Jadwiga Parada, doradca ministra edukacji zapewniła, że resort pracuje w bardzo szybkim tempie, by od września młodzi ludzie mogli rozpocząć naukę w szkołach w zawodzie kierowcy-mechanika. Zasugerowała przy tym rozwiązanie polegające na uczestnictwie pracodawców w kształce-

niu praktycznym. – Taka deklaracja byłaby dla nas dużym wsparciem – powiedziała Jadwiga Parada.

W dyskusji wzięli także udział przedstawiciele sa-

morządów i szkół zawodowych, oczekujący od rządzących ułatwień w zakładaniu klas, w których będą się szkolili przyszli kierowcy.

reklama



Land und See Speditionsgesellschaft mbH



dls jest:

liderem na rynku spedycyjno-transportowym co umożliwiło 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 przejechanie 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

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

Przewoźnicy współpracują ze szkołami

Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych już zaprezentowało uczniom gimnazjów w kilku szkołach zawodowych województwa pomorskiego atrakcyjny zawód kierowcy-mechanika i zaoferowało pomoc w przygotowaniu nauczycieli oraz prowadzeniu praktyk.



Robert Przybylski

PSPD wysłało do wszystkich starostw województwa pomorskiego informację o wprowadzeniu na listę MEN zawodu kierowca-mechanik. – Przypomnieliśmy w nim, że jest możliwość otwarcia klas o takim profilu, a jednocześnie zadeklarowaliśmy pomoc w przygotowaniu nauczycieli, przeprowadzeniu staży i praktyk. Tą drogą trafiliśmy do wszystkich

zainteresowanych szkół ponadgimnazjalnych w województwie – wyjaśnia prezes pomorskiego stowarzyszenia Tomasz Rejek.

Wydziały Edukacji czekają na pomoc branży, choćby w przygotowaniu nauczycieli, a także w przeprowadzeniu praktyk.

Szkoły nie są w stanie samodzielnie dotrzeć do przedsiębiorstw, stąd pomoc stowarzyszeń jest niezbędna, o czym dobrze świadczy rozwijająca się współpraca PSPD z lokalnymi wydziałami edukacji.

Klasy patronackie

Dzięki aktywnej postawie PSPD dyrekcje szkół ponadgimnazjalnych otrzymują informację o lokalnych przedsiębiorstwach transportowych gotowych do nawiązania współpracy ze szkołami. Stowarzyszenie znalazło wśród swoich członków firmy zainteresowane objęciem patronatem klas o tym profilu nauczania.

Tak stało się w Zespole Szkół Samochodowych im. Brygady Pancerniej im. Bohaterów Westerplatte w Gdańsku, który zorganizował 12 marca dzień otwarty. Zakończył on II Gdański Tydzień Zawodowca. W ramach dnia otwartego uroczystość otwarto Ośrodek Szkolenia Kierowców przy Zespole Szkół Samochodowych w Gdańsku. Symbolicznego przecięcia wstęgi dokonał wiceprezydent Gdańska Piotr Kowalczyk.

Partnerem klasy jest spółka PKS Gdańsk-Oliwa. – Od lat wspieramy projekty edukacyjne, szczególnie dotyczące transportu i logistyki. Wysoki niedobór wykwalifikowanej kadry w zawodzie kierowcy wymaga specjalnego zaangażowania – uważa prezes firmy Rafał Olszewski. – Chcemy pokazać uczniom i rodzicom, jak ogromny rynek pracy stoi otworem przed potencjalnymi kierowcami – mówił prezes. Zainteresowanie okazało się duże. Dyrektor ZSS Mirosław Sreberski szacuje, że od września na kierowcę - mechanika będzie kształciło się 30 osób.



Dzięki pomocy Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych promowano nowo wprowadzony do oferty edukacyjnej ZSS zawód kierowca – mechanik. Stowarzyszenie nie tylko zaprezentowało ofertę kształcenia, ale pokazało również swój efektywny pojazd szkoleniowy.

Promowano również, z udziałem pracodawców i pasjonatów, zawody: technik mechanik i mechanik motocyklowy.

Giełdy szkół

Zespół szkół odwiedziło około 150 osób zainteresowanych zawodem kierowcy – mechanika. Uczestnicy Dni Otwartych mieli okazję zasiąść za kierownicą samochodu ciężarowego oraz porozmawiać o zawodzie i specyfice wykonywanej pracy z doświadczonym kierowcą PKS Gdańsk-Oliwa SA. W gdańskim Zespole Szkół Samochodowych uczy się 527 uczniów, w tym 10 dziewcząt.

Równie udana jest współpraca z zespołem szkół w Kwidzynie (Prabuty). – Stowarzyszenie odwiedziło na zaproszenie tamtejszego Wydziału Edukacji giełdę szkół ponadgimnazjalnych. Uczestniczyły w niej setki młodzieży, która bardzo interesowała się

żółtym szkoleniowym Volvo FH stowarzyszenia – zapewnia Rejek.

W Kościerzynie klasę o profilu kierowcy-mechanika patronatem objęła firma Botrans. – Tam również wybieramy się z naszą szkoleniową ciężarówką, podobnie jak do Lęborka – wylicza prezes stowarzyszenia.

W Gdyni Wydział Edukacji zorganizuje giełdę szkoleniową w piątek 22 kwietnia. Na błoniach wokół gdyńskiej hali sportowej zapewne pojawią się setki, jak nie tysiące osób. Będzie to młodzież gimnazjalna nierzadko wraz z rodzicami. W Gdyni szkołą, która otworzy klasę o tym profilu, jest Zespół Szkół Mechanicznych. Współpracę deklaruje już jedna z trójmiejskich firm logistycznych.

Objęcie patronatem czy choćby współpraca lokalnych przedsiębiorców i stowarzyszeń ze szkołami są nieodzowne w promowaniu zawodu oraz efektywnym kształceniu młodzieży – podkreśla Tomasz Rejek.

Zawodówki nic nie zastąpi

O potrzebie kształcenia kierowców w szkołach zawodowych świadczą statystyki: Polska jest liderem transportu drogowego w Unii Europejskiej. Transport drogowy stanowi ponad 79 proc.

pracy przewozowej w Polsce. Cała branża transportowa wytwarza około 10% PKB, wg GUS przynosi to około 74 mld zł przychodów. Zatrudnienie w transporcie znajduje aż 7,5 proc. Polaków. Natomiast ogólna liczba kierowców zawodowych to około 700 tys. osób, przy zarejestrowanych 800 tys. pojazdów powyżej 3,5 tony oraz około 100 tys. firm transportowych.

Rynek boryka się nie tylko z niedoborem kierowców, ale także z poziomem ich przygotowania merytorycznego i praktycznego. Można zauważyć, że młodzi kierowcy uczą się zawodu dopiero w momencie, kiedy usiądą za kierownicą 40-tonowego zestawu i udadzą się w pierwsze samodzielne trasy.

Do zapaści na rynku kierowców zawodowych przyczyniły się nie tylko reformy szkolnictwa, ale także likwidacja szkoleń w wojsku oraz wzrost kosztów szkoleń komercyjnych. Stąd tak ważne jest odbudowanie szkolnictwa zawodowego, ponieważ szkolenia przygotowawcze do egzaminów na prawo jazdy nie są równoważne z ofertą szkolnictwa zawodowego kierowców.

Autorzy zdjęć: Sławomir Bochniak - zastępca kierownika warsztatów szkolnych, Barbara Dembek-Bochniak - nauczycielka.

Lokalne inicjatywy

Samorządy i szkoły zawodowe przygotowują się do kształcenia kierowców-mechaników. Także wśród młodzieży jest duże zainteresowanie, a lokalni przedsiębiorcy gotowi są pomóc w organizacji praktyk.



Robert Przybylski

Czym skorupka za młodu nasiąknie

Gostynińskie Centrum Edukacyjne zaprosiło 8 kwietnia młodzież na Dzień Otwarty, podczas którego szkoła zaprezentowała nowe zawody, w tym zawód kierowcy-mechanika. Prezentacje zostały zorganizowane we współpracy m.in. z Volvo oraz mającą własny dział transportu firmą Izolbet. – Przyszło dużo młodzieży, która początkowo zaskoczona była ofertą, a następnie zainteresowana nią. Widać to było po zaskakująco dużej liczbie pytań. Przeznaczaliśmy na dyskusję kwadrans, a przedłużyła się ona do godziny – stwierdza starosta gostyniński Tomasz Matuszewski.

Starosta cieszy się ze wsparcia przemysłu dla inicjatywy szkoły. – Przedsiębiorcy zauważają, że dzięki włączeniu szkolnictwa zawodowego w proces nauki, otrzymują pracowników o trzy lata wcześniej w stosunku do ścieżki komercyjnej – tłumaczy staro-

sta. – Szkoły zawodowe powinny być blisko życia, a wprowadzenie zawodu kierowcy da przedsiębiorcom oczekiwanych pracowników, zaś przed młodzieżą otworzy drogę do dobrze płatnego zawodu bez utraty kolejnych lat na komercyjne kursy. To ważne w rejonach wysokiego bezrobocia – podkreśla Tomasz Matuszewski. Dodaje, że 3-letnia szkoła zawodowa zapewni wyższy poziom nauki niż kilkumiesięczne kursy, tym bardziej, że tabor wymaga coraz wyższych kwalifikacji do obsługi. – Wiadomo, że łatwiej wykształcić odpowiednie odruchy u młodych osób niż zmienić u starszych w myśl porzekadła: „Czym skorupka za młodu nasiąknie...”, – podsumowuje starosta. Uważa też, że program szkół zawodowych powinien zapewnić uczniom zdobycie prawa jazdy kategorii C i C+E, a nie tylko B, jak przewiduje ministerstwo.

Zawód kierowcy zdobędziesz w Czartajewie

W roku szkolnym 2016/2017 w dyrekcja Zespołu Szkół Rolniczych w Czartajewie planuje wprowadzenie dwóch nowych kierunków kształcenia, w tym kierowcy-mechanika.

Kierowca mechanika – to kolejny nowy kierunek, który wprowadzamy od września w naszej szkole w ramach Zasadniczej Szkoły Zawodowej – mówi dyrektor Alfred Bajena. – W przypadku tego zawodu wychodzimy na przeciw oczekiwaniom pracodawców, w tym Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce.

To z ich inicjatywy zawód ten, po wielu latach nieobecności, został wprowadzony w listopadzie 2015 roku do wykazu kwalifikacji zawodowych. W marcu podpisaliśmy porozumienie z lokalnymi pracodawcami firm transportowych, takimi jak: SK-Trans S. Kosiński, EW-Trans L. Kutylowski, Marpol Z. Poletyło, Elko-Trans J. Kobus, PHU-TIR-Trans A. Piotrowski, PHU Żerpol H. Boguszewski, Usługi Transportowe T. Piotrowski, Transport Drogowy D. Siemieniuk, u których młodzież będzie realizowała zajęcia praktyczne – wymienia dyrektor.

Wzmiankowanymi pracodawcami, wspólnie z nauczycielami zawodu, uczestniczą w tworzeniu autorskiego programu nauczania, który zostanie całkowicie dostosowany do realnych potrzeb i oczekiwań pracodawców. W ramach nauki będzie możliwość uzyskania prawa jazdy kat. B. – Będziemy kształcić w ramach 3-letniej Zasadniczej Szkoły Zawodowej dla młodzieży, co oznacza, że to szkoła, a nie uczeń, zorganizuje całe kształcenie, a więc nie tylko w zakresie przedmiotów ogólnokształcących, ale też zajęć praktycznych.

Zależy nam na tym, aby młodzież miała jak najlepsze przygotowanie praktyczne, tak istotne do wykonywania tego zawodu – zapewnia dyrektor.



74 %

właściciele firm transportowych rozwinęło z nami swój biznes*

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

*dane za 2015 r.

Chcesz nawiązać współpracę?
Zapraszamy na spotkanie!

CB Neptun
al. Grunwaldzka 103a
Gdańsk 80-244

+48 587 395 051
wspolpraca@adar.pl

www.adar.pl



Ułatwienia w szkoleniu okresowym



Piotr Mikiel

Znowelizowane przepisy dotyczące szkolenia kierowców zawodowych prowadzących pojazdy samochodowe o dmc powyżej 3,5 tony oraz autobusy weszły w życie 31 marca br. Nastąpiło to w wyniku opublikowania rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 10 lutego 2016 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie szkolenia kierowców wykonujących przewóz drogowy (Dz.U. z dnia 29.02.2016 r., poz. 251).

Zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy o transporcie drogo-

wym przedsiębiorca może zatrudnić kierowcę, jeżeli osoba ta posiada m.in. prawo jazdy odpowiedniej kategorii i ukończyła szkolenie okresowe w jednej z następujących form:

- 1) kursu okresowego, czyli kilkudniowego szkolenia trwającego co najmniej przez 5 dni albo
- 2) cyklu zajęć rozłożonych w okresie pięciu lat.

Program kursu okresowego i czas trwania poszczególnych modułów tego szkolenia, niezależnie od formy realizacji szkolenia okresowego, był w zasadzie taki sam. Po wejściu w życie nowych przepisów istotniej zmianie uległy warunki odbywania

Elastyczniejsze warunki organizacji obowiązkowych szkoleń okresowych kierowców zawodowych.

szkolenia okresowego realizowanego w formie cyklu zajęć.

W tym celu zmieniono dotychczasowy załącznik nr 2 do ww. rozporządzenia, w którym zawarty jest zakres tematyczny i czas trwania modułów szkolenia okresowego, wprowadzając dwie tabele. Tabela nr 1 określa zakres tematyczny szkolenia okresowego realizowanego w formie kursu podstawowego i tu nie nastąpią żadne zmiany, zaś w tabeli nr 2 określono zakres tematyczny szkolenia okresowego realizowanego w formie cyklu zajęć. W tym ostatnim przypadku osoba przystępująca do szkolenia okresowego, poza trzema modułami obowiązkowymi będzie mogła wybrać trzy (a nie jak obecnie tylko dwa) moduły dodatkowe, dostosowane do specyfiki wykonywanych przez kierowcę przewozów. Co więcej, w każdym z pięciu cykli szkolenia okresowego uczestnik może wybrać inne moduły dodatkowe.

Lista modułów wybieranych zawarta jest w tabeli nr 1 i obejmuje dziesięć zakresów tematycz-

nych. Jest to rozwiązanie korzystne dla kierowców, którzy realizując obowiązek odbycia szkolenia okresowego mogą wybrać tematykę szkolenia odpowiednią do swoich potrzeb i zainteresowań, a z kolei przedsiębiorcy prowadzący ośrodki szkolenia będą mogli dostosować swoją ofertę do indywidualnych oczekiwań uczestników szkolenia.

W celu usunięcia wątpliwości związanych ze stosowaniem dotychczasowych przepisów w zakresie długości czasu trwania godziny zajęć teoretycznych w ramach kursu kwalifikacyjnego i szkolenia okresowego - czy mowa jest o godzinie lekcyjnej, czy też o godzinie zegarowej - jednoznacznie określono, że godzina zajęć teoretycznych jest równa 60 minutom. Ponadto w celu zmniejszenia kosztów związanych z przeprowadzeniem testów kwalifikacyjnych i wynagradzaniem komisji egzaminacyjnej ponoszonych przez ośrodek szkolenia, zwiększono maksymalną liczbę osób przystępujących do testu kwalifikacyjnego w jednej grupie z 20 do 25 osób.

Organizowanie egzaminu dla grupy większej niż 20 osób powoduje jednakże konieczność zwiększenia powierzchni sali, w której będzie przeprowadzany test kwalifikacyjny, wynoszącej co najmniej 25 m², o dodatkowy 1 m² dla każdej osoby powyżej 20 osób.

Kolejną ważną zmianą, istotną zwłaszcza dla osób ubiegających się o nabycie kwalifikacji niezbędnych do zatrudnienia na stanowisku kierowcy w przewozach drogowych, jest wprowadzenie odstępstwa od obowiązku przystępowania do testu kwalifikacyjnego w ośrodku szkolenia, w którym dana osoba ukończyła kurs kwalifikacyjny. Możliwość przystąpienia do testu kwalifikacyjnego w innym ośrodku szkolenia dotyczy wszakże jedynie tych osób, które uzyskały negatywny wynik z tego testu, albo ośrodek szkolenia, który przeprowadzał kurs kwalifikacyjny, zaprzestał wykonywania działalności gospodarczej we wskazanym zakresie. Wybór innego ośrodka szkolenia nie został pozostawiony całkowicie dowolnie, lecz to wojewoda będzie wyznaczał



co najmniej raz w miesiącu ośrodek do przeprowadzania testu kwalifikacyjnego dla tych osób.

W celu poprawy skuteczności nadzoru ośrodków szkolenia przez wojewodę, uzupełniono w przepisach rozporządzenia zakres danych: zamieszczanych na zaświadczeniach potwierdzających ukończenie szkolenia (nr zaświadczenia i datę wydania, datę i miejsce przeprowadzenia szkolenia oraz dane ośrodka szkolenia), gromadzonych na liście obecności osób szkolonych (podpisy

runków organizacji obowiązkowych - co 5 lat - szkoleń okresowych kierowców zawodowych oraz umożliwienia osobom ubiegającym się o uzyskanie kwalifikacji wstępnej kierowcy wykonującego przewóz drogowy przystępowania do testów kwalifikacyjnych w dowolnym ośrodku szkolenia.

Nie ulega wątpliwości, że choć wprowadzone zmiany ułatwią kierowcom odbywanie szkoleń okresowych, to nie wyeliminują negatywnych zjawisk, które mają miej-

Może stać się niezbędne zwiększenie kontroli wykonywanych przez wojewodów, którzy sprawują nadzór nad ośrodkami szkolenia kierowców. Jeżeli te działania okażą się nieskuteczne, to być może jedynym rozwiązaniem będzie modyfikacja systemu szkolenia kierowców zawodowych.

uczestników szkolenia i osób prowadzących zajęcia) oraz w karcie zajęć praktycznych. Jednocześnie wprowadzono obowiązek niezwłocznego przekazania dziennika zajęć teoretycznych i karty zajęć praktycznych właściwemu wojewodzie w przypadku wydania decyzji o zakazie prowadzenia przez przedsiębiorcę ośrodka szkolenia lub wykreśleniu przedsiębiorcy z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia.

Inicjatorem powyższych zmian były organizacje przewoźników drogowych, które od kilku ostatnich lat domagały się uelastyczenia wa-

sce w zakresie działalności samych ośrodków szkolenia. W tym ostatnim przypadku niezbędne będzie zwiększenie kontroli wojewodów, którzy sprawują nadzór nad ośrodkami szkolenia kierowców. Jeżeli te działania okażą się nieskuteczne, to być może jedynym rozwiązaniem będzie modyfikacja systemu szkolenia kierowców zawodowych, z tym zastrzeżeniem, że nowe rozwiązania muszą pozostawać w zgodności z postanowieniami dyrektywy 2003/59/WE w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób.

Jeździć bezpiecznie i ekonomicznie

Szkolenia kierowców są niezbędne, aby maksymalnie wykorzystać możliwości jakie dają nowe samochody. Inwestycja zwraca się najpóźniej w kwartał.

szkolenia z ekonomicznej i bezpiecznej jazdy przeprowadzane są 3-4 miesiące po wydaniu samochodu, gdy kierowca zapozna się z pojazdem.

Wraz z upływem czasu wiadomości z pobranych nauk zacierają się i przeważę bierze rutyna, jednak zazwyczaj najgorsze przyzwyczajenia zostają wyeliminowane podczas treningu. – Jak wynika z naszych danych, trwała poprawa zużycia paliwa sięga 5 proc. – zauważa Kołodziejek.

Przedstawiciel importera podlicza, że przy 180 tys. km przebiegu samochodu 5-procentowa redukcja spalania daje 10 tys. zł oszczędności, przyjmując 4 zł jako cenę oleju napędowego. Oszczędności na pompie to nie wszystko. – Oszczędna, a zatem płynna jazda przyczynia się do zmniejszenia zużycia hamulców. Wykorzystanie hamulca silnikowego pozwala na zwiększenie trwałości hamulców do 800 tys. km, a więc ponad dwukrotnie w stosunku do średniej – zapewnia szef marketingu DAF. Dodaje, że kierowcy po szkoleniach powodują także mniej awarii taboru. – Dlatego zależy nam, aby każdy kierowca odbierający nowego DAF-a odbierał też przeszkolenie – podkreśla.

Prowadzenie szkoleń staje się konieczne nie tylko z uwagi na rosnącą złożoność wyposażenia samochodów, ale także coraz słabsze przygotowanie do

zawodu młodych kierowców. Prowadzący szkolenia twierdzą, że poziom absolwentów kursów nauki jazdy oraz kwalifikacji zawodowych jest niski, co wiąże się z malejącym zainteresowaniem zawodem kierowcy. – Nie ma on dawnego prestiżu – uważa Chłopek.

Tysiące przeszkolonych

Od października 2015 roku DAF do każdego sprzedanego modelu XF oraz CF przekazuje nabywcy bezpłatny voucher na szkolenie kierowcy. Bon uprawnia do odbycia darmowego szkolenia kierowcy, które można przeprowadzić w terminie do 60 dni od momentu wystawienia vouchera.

- Zdecydowaliśmy się na wprowadzenie voucherów, ponieważ nie zawsze kierowca, który odbiera samochód jest tym, który będzie nim jeździł – tłumaczy Kołodziejek.

Jednodniowe szkolenie koncentruje się na zapoznaniu kierowcy z systemami, w które wyposażony jest pojazd i kładzie nacisk na ekonomiczny styl jazdy. – Szkolenie jest bardzo podobne do płatnego. Obejmuje jazdę zapoznawczą, wykład instruktora i powtórny jazdę, w której kierowca stosuje elementy poznane podczas szkolenia – opisuje Kołodziejek.

W 2015 roku DAF przekazał 311 vo-

ucherów i przeszkolił 99 kierowców w osiemnastu grupach. W dwóch pierwszych miesiącach roku DAF wystawił 239 voucherów, 122 kierowców przeszkolił w dwudziestu trzech szkoleniach, a 126 zapisało się na szkolenia, które przeprowadzone zostaną na 71 zajęciach.

Marka oferuje także płatne szkolenia kierowców, w cenie 140 euro. W styczniu i w lutym instruktorzy wykonali 25 szkoleń, które ukończyli 137 kierowców. Razem, podczas szkoleń płatnych i darmowych, DAF przeszkolił przez pierwsze dwa miesiące br. 259 kierowców.

W setkach obliczają liczbę przeszkolonych kierowców także inni importerzy. Mercedes w 2015 roku miał 939 kierowców na swoich kursach, co sprawia, że kierowca co trzeciej sprzedanej w ub.r. ciężarówki odbył przeszkolenie. Podobny odsetek zarejestrowało Volvo. – Przeszkoliliśmy 953 kierowców jeżdżących Volvo oraz 300 jeżdżących Renault – wylicza wiceprezes Volvo Group Trucks Sales Baltic Sea Market Małgorzata Kulis.

Importerzy i dilerzy

- Kształcimy stu kierowców miesięcznie i jest to trzy razy za mało, ponieważ wydajemy blisko 400 aut miesięcznie – zauważa Kołodziejek.

Poważny wysiłek szkoleniowy stał się

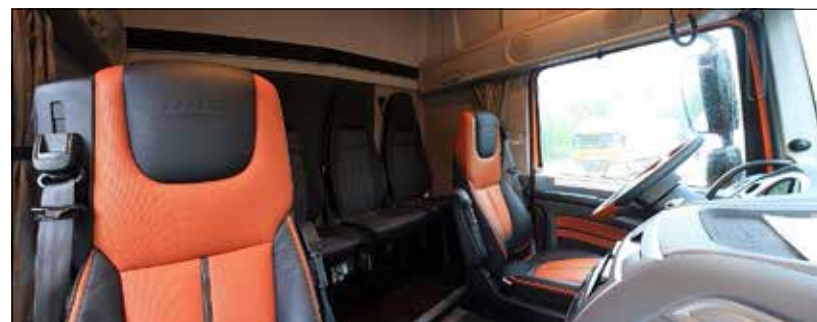
możliwy dzięki włączeniu w cały proces dilerów. Każdy z dilerów DAF-a ma zestaw z 24-tonami balastu. Ciągnik siodłowy wyposażony jest w pięć miejsc (kierowca jest szósty) i cały zestaw służy wyłącznie szkoleniom. W sieci DAF-a jest 7 ciężarówek treningowych. – Każdy diler ma jedną – podkreśla Kołodziejek. Dilerzy oraz importer korzystają z trenerów przeszkolonych przez DAF Eco-driving.

Jednodniowe szkolenie płatne wycenione jest na 140 euro. Podobną cenę (120 euro) pobiera Volvo. – Mamy 4 stałych instruktorów, a do tego u klientów kształcimy mistrzów, którzy nadzorują podnoszenie umiejętności kierowców u przewoźników – wyjaśnia Kulis.

Mercedes używa dwóch samochodów szkoleniowych i nie zamierza zwiększać ich liczby, choć zainteresowanie szkoleniami rośnie.

- Treningi odbywają się głównie w soboty i święta, ponieważ w tygodniu obowiązki zawodowe uniemożliwiają wygospodarowanie czasu – zauważa Kołodziejek.

Importerzy przygotowują także szkolenia po rosyjsku. W Polsce blisko 14 tys. kierowców jest z zagranicy, głównie z Ukrainy i Białorusi. W rejonach, gdzie brak kierowców jest najbardziej dotkliwy, firmy płacą trenującym kierowcom dniówki.



Treningowy zestaw mieści w kabinie sześć osób i obciążony jest dwudziestoma czterema tonami balastu.

Robert Przybylski

Nowoczesne samochody ciężarowe są tak bogato wyposażone w urządzenia wspomagające kierowcę, że musi się on nauczyć je obsługiwać, aby osiągnąć maksimum korzyści. – Kierowcy nie znają systemów stosowanych w naszych autach, jeżdżą zbyt dynamicznie, zbyt często używają hamulca. Nie potrafią jeździć w górach – opisuje sytuację szef marketingu DAF Trucks Polska Zbigniew Kołodziejek. Wskazuje, że jedno awaryjne hamowanie zabiera 4 mm grubości klocków hamulcowych.

Złe przyzwyczajenia kierowców lub brak umiejętności jazdy ciężkim zesta-

wem oznacza wymierne straty, nie tylko ze względu na szybko zużywające się hamulce. Kołodziejek wylicza, że zmniejszenie spalania o litr na 100 km przyniesie w ciągu pięciu lat przy flocie liczącej 10 zestawów oszczędności odpowiadające cenie ciągnika siodłowego.

Importerzy oferują jednodniowe szkolenia dla kierowców. Po treningach DAF-a wydatki przedsiębiorców na paliwo maleją o 12-18 proc. Do tego średnia prędkość jazdy wzrasta o 1-3 proc., zatem pokutujący pogląd, że jazda oszczędna jest powolna, nie znajduje potwierdzenia.

Podobną poprawę stylu jazdy kierowców po szkoleniach raportuje Ireneusz Chłopek z Mercedes-Benz Polska. – Średnio jest to 10 proc. – uważa i podkreśla danymi FleetBoard. Dodaje, że



Rząd i przewoźnicy: jesteśmy przeciw!

Na posiedzeniu w Strasburgu 8 marca br. Komisja Europejska przedstawiła propozycje rewizji przepisów dotyczących delegowania pracowników, czyli zmianę dyrektywy 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług.



Alicja Chodorowska

Swoboda świadczenia usług jest jednym z czterech filarów, na których opiera się funkcjonowanie Unii Europejskiej. Dyrektywa 96/71/WE określa unijne ramy prawne gwarantujące utrzymanie równowagi między ułatwianiem transgranicznego świadczenia usług a zapewnieniem ochrony pracownikom delegowanym oraz równe warunki działania zarówno lokalnym, jak i zagranicznym przedsiębiorstwom.

Przepisy dyrektywy w swoim obecnym brzmieniu zapewniają kompromis pomiędzy ochroną praw pracowniczych a swobodą świadczenia usług. Ponadto przyjęta w 2014 roku dyrektywa 2014/67/UE w sprawie egzekwowania dyrektywy 96/71/WE dodatkowo zapewnia

państwom członkowskim stosowne i wystarczające instrumenty pozwalające na przeciwdziałanie nadużyciom i nieuczciwej konkurencji, jak również służy ochronie pracowników delegowanych.

Komisja Europejska uznała, że dotychczasowe środki prawne są niewystarczające. Marianne Thyssen, unijna komisarz odpowiedzialna za zatrudnienie, sprawy społeczne, umiejętności i mobilność pracowników, potwierdziła, że zmiany do dyrektywy o delegowaniu zostaną wprowadzone w trzech głównych obszarach: wynagrodzenia pracowników delegowanych, w tym w sytuacjach podwykonawstwa; pracowników tymczasowych oraz delegowania długoterminowego.

Proponowane zmiany budzą jednak szereg wątpliwości, w tym szczególnie:

1) wprowadzenie rozwiązania, we-

dług którego po 24 miesiącach delegowania, za państwo, w którym wykonywana jest normalnie praca, uważa się państwo, na terytorium którego delegowany jest pracownik,

2) wprowadzenie wymogu zapewnienia wynagrodzenia obejmującego wszystkie składniki wynagrodzenia obowiązujące w danym państwie członkowskim na podstawie przepisów powszechnie obowiązujących, układów zbiorowych, a także orzeczeń arbitrażowych,

3) wprowadzenie w stosunku do podwykonawstwa krajowego i zagranicznego zasady zapewnienia określonych warunków zatrudnienia, w tym obejmujących wynagrodzenie wynikające nie tylko z przepisów powszechnie obowiązujących, ale także z sektorowych układów zbiorowych niemających

charakteru powszechnie obowiązującego.

Można stwierdzić jednoznacznie, że proponowane przez Komisję Europejską zmiany stoją w sprzeczności z podstawowym celem UE, jakim jest pogłębianie rynku wewnętrznego i wspieranie konkurencyjności. Ponadto dyrektywa 2014/67/UE, powszechnie zwana dyrektywą wdrożeniową, ma zostać transponowana do dnia 18 czerwca 2016 roku i także z tego tytułu zmianę dyrektywy 96/71/WE można uznać za przedwczesną i nieuzasadnioną. Na marginesie należy zauważyć, że w Polsce dopiero 1 kwietnia br. rząd skierował do Sejmu RP projekt ustawy o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług.

Proponowane zmiany uderzają przede wszystkim w przedsiębiorców z krajów Europy Środkowej i Wschodniej, gdyż kołem zamachowym powyższych zmian były opinie państw „starej Unii”, które w różnicach w wysokości wynagrodzeń pracowniczych w państwach członkowskich UE, wynikających z wciąż istniejących różnic w poziomie rozwoju gospodarczego, postrzegają nieuczciwą konkurencję.

Trzeba również zaznaczyć, że zmiany w dalszym ciągu nie rozwiązują kwestii kierowców zatrudnionych w transporcie międzynarodowym. Sama Komisja stoi na stanowisku, że najważniejsze byłoby, aby kwestie dotyczące transportu drogowego i jego pracowników zostały ujęte w przepisach dotyczących poszczególnych sektorów oraz w innych unijnych inicjatywach ukierunkowanych na funkcjonowanie wewnętrznego rynku transportu drogowego. Wynika to m.in. z motywu 10 preambuły proponowanych zmian dyrektywy 96/71/WE, który stanowi, że „z uwagi na wysoce mobilny charakter pracy w międzynarodowym transporcie dro-

gowym wdrożenie dyrektywy o delegowaniu pracowników budzi szczególne wątpliwości i problemy prawne, zwłaszcza w przypadkach, w których związek z danym państwem członkowskim jest niewystarczający.”

Stanowisko polskiego rządu w sprawie opinii do zmiany dyrektywy 96/71/WE zostało przedstawione 30 marca na posiedzeniu sejmowej Komisji do Spraw Unii Europejskiej.

Rząd, reprezentowany przez podsekretarza stanu w Ministerstwie Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej Renatę Szczęch, nie poparł projektu zmiany powyższej dyrektywy. Rząd RP sprzeciwia się bowiem wszelkim inicjatywom, które pod hasłem poszanowania praw pracowników, czy też przeciwdziałania nieuczciwym praktykom, tak naprawdę nie będą realizowały tego celu, ale doprowadzą do ograniczenia zjawiska delegowania, czego efektem może być zmniejszenie konkurencyjności polskich przedsiębiorstw, czy wręcz wyeliminowanie ich z rynków państw członkowskich, wzrost bezrobocia i inne negatywne skutki dla rynku pracy.

Odnosząc się do stanowiska rządu obecni na posiedzeniu Komisji przedstawiciele ZMPD zaapelowali do przedstawicieli władz o wyłączenie branży transportu drogowego z powyższej regulacji, analogicznie jak ma to miejsce w przypadku transportu morskiego. Skoro dostrzega się specyfikę świadczenia usług w międzynarodowym transporcie drogowym, to należy tę kwestię jednoznacznie rozstrzygnąć już teraz, a nie odsyłać do innych, bliżej nieokreślonych przepisów sektorowych. Pozwoliłoby to w przyszłości uniknąć wszelkich wątpliwości prawnych w tej kwestii, w szczególności stosowania przepisów niemieckiej ustawy o płacy minimalnej MiLoG, czy podobnych - mających wejść w życie 1 lipca br. - przepisów francuskiego Loi Macron.

**Trans
Poland**

8 - 10 listopada 2016
Prądyńskiego 12/14, Warszawa

BIZNES.

IV MIĘDZYKRAJOWE
TARGI TRANSPORTU I LOGISTYKI

trans-poland.pl



Politycy mają własne spojrzenie

z **Christianem Labrotem** rozmawia **Robert Przybylski**



Prezes IRU Christian Labrot dzieli się z czytelnikami Przewoźnika w rozmowie z Robertem Przybylskim swoją wizją działania IRU oraz spojrzeniem na najpoważniejsze problemy branży transportu drogowego.

■ **Jakie stawia pan sobie cele do osiągnięcia podczas pańskiej prezesury?**

Wewnętrzne - to zwiększenie przejrzystości działania organizacji i wydajności administracji. Cel zewnętrzny - to uczynienie z IRU głosu transportu paśazerskiego i towarowego.

■ **I jaki to będzie głos?**

W Europie są różne poglądy polityczne i różne głosy, podobnie jak interesy Ameryki Południowej są inne niż Europy lub Chin, ale jeżeli chodzi o sprawy

zawodowe, to będzie to jeden głos.

■ **Przechodząc do szczegółów: jaka jest przyszłość Konwencji TIR?**

Znaczenie tej konwencji będzie rosło razem z rozwojem ekonomicznym. Musimy sobie zdawać sprawę, że w Europie Konwencja TIR już nie będzie miała takiego znaczenia z powodu pojawienia się wspólnego obszaru celnego. Będzie stosowana w Pakistanie, Chinach, Zjednoczonych Emiratach Arabskich. Wchodzi na nowe rynki, choć nie zapominamy o starych.

■ **Stare rynki pogrążone są w kryzysie z powodu rosyjskiego embarga...**

Kryzys rosyjski doprowadził do spadku wymiany handlowej. Bez handlu nie ma przewozów, a bez nich nikt nie potrzebuje karnetów TIR. W 2015 roku globalnie sprzedaliśmy o połowę

zów, nikt nie potrzebuje karnetów TIR.

■ **Protekcjonizm nie jest problemem?**

To jest problem konkurencji i kabotażu. Pod wpływem swoich przewoźników zachodnie rządy stawiają pło-

skorzystać także przemytnik ludzi?

■ **Czy rozsądne są działania zachodnich rządów, próbujące wyrugować polskich przewoźników z Europy? Klęska polskich przedsiębiorców odbije się także na zachodnich**



Politycy mają własne spojrzenie na większość spraw, niezależnie od tego, czy im się cokolwiek próbuje wyjaśnić, czy nie. Kwestie socjalne są nośne społecznie i takie populistyczne argumenty zawsze są atrakcyjniejsze dla polityków od suchych faktów.

ty, próbując odgradzić swoich przedsiębiorców od konkurencji. To jest zły kierunek działań, podobnie jak MiLoG jest złym instrumentem do regulacji konkurencji. Te przepisy wymagają dużej ilości sprawozdawczości i są formą nękania konkurencji. Nie rozwiążą problemów, przed którymi stoją zachodni przewoźnicy.

■ **Kolejny wielki problem to imigranci. Co na to IRU?**

Ten problem mogą rozwiązać tylko rządy. Wielokrotnie IRU spotykało się z przedstawicielami administracji państwowych Francji i Wielkiej Brytanii, przesyłaliśmy liczne pisma i petycje. Cały czas rozwiązanie problemu przemytu ludzi spychane jest na kierowców i przewoźników. Kierowcy trafiają nawet do więzień za nieumyślny przewóz ludzi do Wielkiej Brytanii. Razem z przedsiębiorcami zostają oskarżeni o przemyt ludzi. Co gorsza ten problem narasta. Niedawno do ciężarówki członka mojego zrzeszenia BWVL, który zaparkował 150 km od Calais, włąła się imigrant. Myślał, że samochód będzie jechał do Wielkiej Brytanii.

■ **Rozsypuje się strefa Schengen, na granice wracają kontrole...**

Cztery tygodnie temu byłem w Austrii na nartach. Przed granicą wpadłem w 50-minutowy korek spowodowany kontrolą. Objechałem powtórnie na autostradę tuż przed samą granicą z Niemcami i uniknąłem nie tylko stania w korku, ale i kontroli. Po co urządzone są takie kontrole, skoro z objazdu może

gospodarkach. Zagrożona będzie choćby spłata leasingu ciężarówek, wartych 10 mld euro.

Wszystko co szkodzi nawet tylko jednemu krajowi, szkodzi gospodarce całej Unii. Niewypłacalność przewoźników może być przyczyną kłopotów banków, producentów taboru, ich dostawców, itd. Powtórzę – MiLoG jest złym pomysłem. Nie da się funkcjonować, gdy pracodawca kierowcy jadącego ciężarówką przez 5 krajów będzie musiał dostosowywać swój system płac do pięciu różnych systemów prawnych.

Trudno też mówić o dumpingu socjalnym, skoro np. Volkswagen, zakładający fabryki w Polsce, Czechach lub na Słowacji, liczy właśnie na niższe pensje.

To są pytania do Komisji Europejskiej, która cały czas nie wypowiedziała się na temat legalności wprowadzenia MiLoG.

■ **W Niemczech to rozwiązanie wszystkim pasuje?**

Nie ma jednomyślności. BGL jest za, natomiast nasz związek (BWVL) jest przeciwny MiLoG. Uważam, że politycy nie powinni dokładać regulacji.

■ **Czy BWVL próbował wpłynąć na polityków?**

Politycy mają własne spojrzenie na większość spraw, niezależnie od tego, czy im się cokolwiek próbuje wyjaśnić, czy nie. Kwestie socjalne są nośne społecznie i takie populistyczne argumenty zawsze są atrakcyjniejsze dla polityków od suchych faktów.



Zmiany w systemie TIR od 1 lipca br.

Ewa Suszyńska

Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego (IRU) w Genewie od dłuższego czasu prowadzi prace, przy aktywnym wsparciu ze strony stowarzyszeń krajowych, w tym ZMPD, mające na celu podniesienie atrakcyjności karnetu TIR, a co za tym idzie – zwiększenie zainteresowania karnetami i zwiększenie transparentności samej procedury TIR.

1 lipca 2016 roku jest datą wprowadzenia szeregu zmian w procedurze TIR. O niektórych z nich przekazana już była wcześniej informacja na stronie ZMPD, a o kolejnych informujemy w niniejszym artykule.

Rosja złamała reguły

Pomimo wielu starań IRU, nie udało się zakończyć kryzysu systemu TIR w Rosji. Jednak doszło do zmiany stanowiska strony rosyjskiej, np. w kwestii otwarcia dla przewoźników pod osłoną karnetu TIR 45 przejść granicznych w styczniu tego roku. Sprawa ta nie jest może tak bardzo istotna dla polskich firm transportowych wjeżdżających do Rosji głównie przez Białoruś, ale wielu krajom ułatwiło to przekraczanie rosyjskiej granicy.

Ponowne uznanie karnetów TIR na tych 45 przejściach spowodowało, że IRU zaprzestała wypłacania rekompensat z tytułu odrzuconych przez Rosję karnetów. Nadal jednak przewoźnicy do tego kraju są znacząco ograniczone z powodu rosyjskiego embarga na szereg towarów pochodzących z Unii Europejskiej. Kiedy Rosja wycofa się z embarga - nie wiadomo.

Co nowego w systemie TIR od 1 lipca 2016 r.

Jedną z istotnych zmian wprowadzonych przez IRU, która wejdzie

w życie 1 lipca br., jest wydłużenie ważności karnetów TIR. Dotychczas karnety były ważne 60 dni, obecnie o 15 dłużej - 75 dni. Wydłużono także czas na ich zwrot do ZMPD - z 15 do 30 dni, licząc od daty upływu terminu ważności tych dokumentów.

Ponadto obniżona została kwota dodatkowego zabezpieczenia, jakie należy składać w momencie utraty niewykorzystanego karnetu TIR - z 2 000 do 1 000 dolarów.

Także od 1 lipca br. podwyższona zostanie kwota gwarancji od jednego karnetu, z 60 000 do 100 000 euro. Wynegocjowanie przez IRU z międzynarodowym ubezpieczycielem nowego limitu gwarancyjnego jest niewątpliwie bardzo przydatne dla firm korzystających z procedury TIR. Pozwoli bowiem m.in. na ograniczenie liczby konwojów. Obniży się też nieznacznie składka ubezpieczeniowa.

Tylko 2 rodzaje karnetów TIR

Kolejną nowość to pojawienie się w ofercie tylko dwóch typów karnetów TIR. Będzie to tzw. cross border, czyli 6-voletowy i tzw. flexible, czyli 14-voletowy. Znikną karnety 4-, 20- i 6-voletowe PILOT. Ich ceny również będą różniły się nieco od dotychczasowych. Ważny natomiast jest, tak dla firm transportowych, jak i ZMPD, fakt, że wszystkie wydrukowane dotychczas karnety będą w użyciu do czasu wyczerpania się zapasów.

Nowy wygląd karnetów TIR

Nowym typom karnetów będą miały także nowy wygląd. Kolor okładki i poszczególnych stron nie zmieni się, natomiast pojawi się na nich nowe logo IRU. W czerwonym okręgu, w prawym górnym rogu okładki karnetu, zamiast wytłoczonej ciężarówki - będzie zarys globusa z napi-

sem „TIR” w środku. W dolnej części okładki będzie więcej wolnego miejsca niż dotychczas. Jest ono przeznaczone na wpisanie nazw firm podwykonawców, kiedy wreszcie wejdą w życie przepisy pozwalające na korzystanie z takiej usługi w procedurze TIR.

Obecnie w większości krajów stron Konwencji TIR jest to możliwe, ale Rosja i Białoruś konsekwentnie sprzeciwiają się wprowadzeniu takiego ułatwienia. Administracje celne tych krajów twierdzą, że zdecydowanie zwiększyłyby się wówczas ryzyko w przewozach w ramach procedury TIR.

W polu nr 3 na żółtym manifeście i pozostałych voletach, jak również „Protokole zajścia” wydrukowane będzie nowe logo IRU oraz zniknie czerwona ciężarówka. Nowe logo wydrukowane będzie również na odwrocie karnetu TIR.

TIR-EPD i środki zachęty

Użytkownicy karnetów TIR otrzymywali i otrzymywać będą w dalszym ciągu bonusy finansowe z tytułu prawidłowo wykorzystanych i zwróconych w terminie do ZMPD karnetów TIR. Jednakże tu też będą zmiany.

Wyższe kwoty przypadną w udziale tym użytkownikom, którzy korzystają z aplikacji IRU: TIR-EPD. Jest to bezpłatna aplikacja pozwalająca samodzielnie wysyłać pre-deklaraty do krajów Unii Europejskiej, jak i wielu pozaunijnych.

Pelen wykaz/lista dostępna jest na portalu ZMPD: www.zmpd.pl w zakładce „TIR”. Korzystanie z tego narzędzia nie wymaga szczególnych inwestycji - wystarczy dostęp do internetu i uzyskanie w ZMPD indywidualnego loginu i hasła. Instrukcja posługiwania się krokiem tym narzędziem jest również dostępna - w języku polskim - na stronie ZMPD.

OGRANICZENIA RUCHU DROGOWEGO 2016



ostatnie sztuki!

OGRANICZENIA RUCHU DROGOWEGO 2016



obowiązujące na obszarze Europy

16,00 zł

cena brutto do 10 szt.

13,00 zł

cena brutto powyżej 10 szt.

* Podane kwoty mogą ulec zmianie oraz nie zawierają kosztów wysyłki

FORMULARZ ZAMÓWIENIA

Nazwa firmy: _____

Adres firmy: _____

Nr członkowski: _____

NIP: _____

Ilość (szt.): _____

Adres do wysyłki: _____

Nr telefonu: _____

E-mail: _____

Sposób wysyłki: UPS Poczta polska

Podpis: _____

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

Dawaj władzo kochana

Spisałem tu najważniejsze postulaty.



Jan Buczek



Coooo? Nie róbcie ze mnie złotej rybki.

Jerzy Szmit



Chwila, chwila, my to będziemy teraz dopiero uzupełniać.

Jan Buczek



Zgaszę ich wrednym spojrzeniem, może nic nie dopiszą.

Jerzy Szmit

Straszyć to my, a nie nas.

Tadeusz Furmanek



W imieniu przewoźników łódzkich domagamy się bezpośredniego dostępu do morza.

Jacek Depczyński

A Szczecin do oceanu.

Romuald Szmyt

Kiedy zamykam oczy, marzy mi się, żeby Rolls-Royce zaczął produkować ciągniki siodłowe.

Artur Kamiński, Ewa Śliwa, Zbigniew Dobrzyński

To ja wyślę rządowi SMS-ka.

Dopisz, żeby dali do nich jakieś dopłaty.



Euzebiusz Gawrysiuk, Małgorzata Zdrodowska

My się domagamy, żeby ścianę wschodnią przerobić na zachodnią.

A nie lepiej na południową - słońce, włoska kuchnia...



Dopiszmy jeszcze, żeby ITD organizowało jakiś catering na drogach, a nie kontrole.

Janusz Machnikowski



Panie ministrze, to są proste sprawy, my pomożemy.



Tomasz Rejek

Musi się udać.

Nie może się udać.



Jan Buczek, Jerzy Szmit

III Olimpiada Techniczna DAF

11 lutego 2016 w Kopalni Soli Wieliczka odbyła się uroczyste wręczenie nagród finalistom III Olimpiady Technicznej DAF. Najlepszym Mechanikiem DAF 2016 roku został po raz drugi z rzędu Paweł Parzer z Firmy Wanicki, autoryzowanego dealera DAF w Mogilanach. W nagrodę otrzymał komputer Apple MacBook Pro. Pozostałymi finalistami Olimpiady zostali:

- Tomasz Fibig, ESA Trucks Polska o/Komorniki
- Wojciech Karolik, DBK o/Białystok
- Daniel Wybieracki, ESA Trucks Polska o/Iłowa

Olimpiada składała się z trzech etapów rozgrywanych w 2015 roku. Do zawodów rozegranych w ciągu 2015 roku przystąpiła rekordowa liczba 144 mechaników ze wszystkich oddziałów dealerskich DAF.

Volvo Drivers' Fuel Challenge

Tegoroczna, piąta edycja The Drivers' Fuel Challenge startuje już pod koniec marca, a rejestracja uczestników, poprzez specjalny formularz na stronie voltrucks.pl, już jest możliwa.

Organizatorzy konkursu czekają na zawodowych kierowców, posiadających prawo jazdy kategorii C+E i chcących dowieść swoich doskonałych umiejętności w jeździe ekonomicznej za kierownicą pojazdu ciężarowego.

Podobnie jak w latach ubiegłych, konkurs jest otwarty dla wszystkich kierowców samochodów ciężarowych, bez względu na ich wiek oraz niezależnie od marki pojazdu, jakim jeżdżą na co dzień. W ostatniej edycji (w 2014 roku) zgłosiło się prawie 900 kierowców na rynku polskim.

Ruszył system fotoradarów na Węgrzech

Ambasada RP w Budapeszcie poinformowała, że 5 kwietnia 2016 roku został uruchomiony na Węgrzech rozbudowany system zaawansowanych wideo- i fotoradarów.

Na terenie całych Węgier - zarówno na autostradach i drogach ekspresowych, jak i na drogach krajowych - w 134 lokalizacjach zostaną działające punkty kontrolne wyposażone w foto- i wideorejestratory. 365 kamer rejestrować będzie nie tylko przekroczenia prędkości, ale także inne przewinienia, takie jak przekraczanie linii ciągłej, przejazd na czerwonym świetle, albo łamanie zakazów skrętu czy brak zapiętych pasów bezpieczeństwa. Kamery systemu umożliwiają również mierzenie parametrów samochodu (długość, wysokość, szerokość), a w przypadku samochodów ciężarowych

także oszacowanie wagi przewożonego ładunku i ewentualne przekroczenia obciążeń.

System VÉDA kosztował 14,5 mld forintów (ok. 196 mln zł), został dofinansowany ze środków Unii Europejskiej. System funkcjonuje testowo już od trzech miesięcy - 5 kwietnia zaczął rejestrować wykroczenia, a władze będą wystawiać mandaty. Fotoradary nie są oznaczone specjalnymi tablicami jak w Polsce, ale policja udostępniła listę ich lokalizacji wraz z koordynatami GPS oraz mapę.

Przypominamy, że obcokrajowiec popełniający wykroczenie drogowe na Węgrzech musi opłacić mandat przed opuszczeniem kraju, a służby mundurowe mają prawo np. do zatrzymania dowodu rejestracyjnego pojazdu do czasu zapłacenia mandatu.



Rośnie ruch na polskich drogach

Według Generalnego Pomiaru Ruchu, wykonanego przez GDDKiA w 2015 roku, średni dobowy ruch roczny pojazdów silnikowych wzrósł w stosunku do 2010 roku o blisko 14 proc. - do niemal 11,2 tys. pojazdów na dobę. Przyrost na drogach międzynarodowych przekroczył 20 proc. i sięgnął blisko 20,1 tys. pojazdów na dobę, zaś na pozostałych drogach krajowych wyniósł 7 proc. - do 7,6 tys. pojazdów.

Najintensywniejszy ruch odbywa się na drogach klasy międzynarodowej woj. śląskiego, po których średnio przejeżdża ponad 38,8 tys. pojazdów na dobę. Na przeciwnym końcu są międzynarodowe drogi woj. lubelskiego, na których naliczono 10,7 tys. pojazdów na dobę.

W klasyfikacji ogólnej, czyli na drogach krajowych wszystkich klas, najwięcej pojazdów naliczono w woj. śląskim (ponad 20 tys. na dobę). Na kolejnych miejscach są województwa małopolskie, łódzkie, mazowieckie i dolnośląskie. Najmniejszy ruch zanotowano w warmińsko-mazurskim (6,1 tys.). Pozostałe województwa o najmniejszym obciążeniu ruchem to podlaskie i zachodniopomorskie.

W podziale na klasy dróg autostrady (o długości 1556 km) przenosiły ruch o natężeniu 26,5 tys. pojazdów na dobę, drogi ekspresowe (długości 1 484 km) ruch 21,2 tys. pojazdów na dobę, drogi główne ruchu przyspieszonego (długości 10 536 km) ruch niemal 10 tys. pojazdów na dobę, zaś

główne (mierzące 4 446 km) niecałe 5,3 tys. pojazdów.

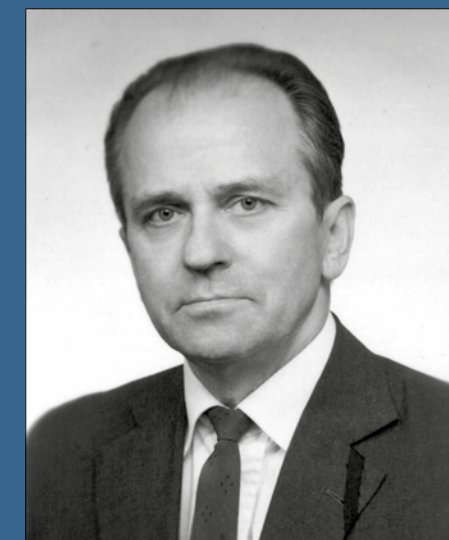
Na drogach krajowych samochody osobowe stanowią niecałe 72 proc. pojazdów, lekkie samochody dostawcze niecałe 9 proc., samochody ciężarowe bez przyczep ponad 3 proc., a samochody ciężarowe z przyczepami (w tym zestawy ciągnik siodłowy z naczepą) ponad 15 proc.

Na trasach międzynarodowych ostatni z wymienionych rodzajów pojazdów ma blisko 17 proc. udziału w ruchu, zaś na autostradach przekracza 19 proc. Odsetek aut osobowych na drogach międzynarodowych jest o ponad 1 punkt procentowy mniejszy niż na wszystkich drogach krajowych, a na autostradach - mniejszy o ponad 3 punkty proc.

Dwie trzecie dróg krajowych przenosiło ponad 6 tys. pojazdów na dobę, z czego na co piątym kilometrze dróg krajowych poruszało się ponad 15 tys. pojazdów na dobę. Dzieląc sieć dróg pod kątem natężenia - 26,6 proc. długości dróg krajowych obciążona jest ruchem od 6 tys. do 10 tys. pojazdów na dobę, 18,8 proc. ich długości podlega obciążeniu od 10 tys. do 15 tys. pojazdów, zaś 17,6 proc. - ruchem o natężeniu od 4 tys. do 6 tys.

Najbardziej obciążonym odcinkiem dróg w Polsce jest fragment S8: trasa AK - węzeł od Prymasa Tysiąclecia do węzła Marywilska, na którym ruch przekracza 142 tys. pojazdów na dobę. Na drodze S86 na odcinku Sosnowiec-Katowice naliczono ponad 112 tys. pojazdów na dobę.

Pożegnanie zasłużonego dla polskiego transportu Juliusza Kowalika



7 kwietnia na warszawskich Powązkach pożegnaliśmy Juliusza Donata Kowalika, wieloletniego działacza Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, wieloletniego dyrektora Przedsiębiorstwa Międzynarodowych Przewozów Samochodowych PEKAES i twórcę potęgi tego przedsiębiorstwa.

Był skarbnikiem w pierwszym zarządzie Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników w Polsce i zastępcą przewodniczącego zarządu przez następujących 20 lat. Za zasługi dla ZMPD

otrzymał najwyższą, diamentową odznakę ZMPD w 2007 r. Całe życie zawodowe poświęcił tworzeniu i organizacji polskich drogowych przewozów międzynarodowych. Był dyrektorem PMPS PEKAES przez 21 lat (1961 - 1982), a także prezesem Zarządu PEKAES AUTO-TRANSPORT (1982-1983) oraz członkiem Zarządu (1983-1989).

Był niezwykle lubiany i szanowany przez swoich podwładnych.

W publikacji „Pamiętniki. Od PMPS do PEKAES SA” (Warszawa, sierpień 2004) tak podsumował dwie pierwsze dekady rozwoju firmy.

„Przez te 20 lat ukształtowała się nowa kadra fachowców, zdobywająca doświadczenie i umiejętności w codziennej pracy. Nierzadko w sytuacjach ryzykownych, w których decydującą rolę odgrywał zysk i konkurencja. Może właśnie dlatego, że była to działalność zupełnie nowa, dotychczas nieznaną, porwała ona ludzi, wciągnęła w wir ciężkiej, ale równocześnie dającej dużą satysfakcję pracy. Dzięki takiej postawie całej załogi, a szczególnie kierowców, przewoźnik polski zdobył na europejskim rynku transportowym opinię jednego z najsprawniejszych i najsolidniejszych wykonujących usługi przewoźników”.

Juliusz Donat Kowalik zmarł 30 marca w wieku 96 lat. Jego pamięć minutą ciszą uczciło także Zgromadzenie Ogólne IRU.

FTD

Minister Jerzy Szmít odpowiadał na pytania przewoźników



Piotr Gawelczyk

Otwierając obrady prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce Jan Buczek w ciepłych słowach wspominał zmarłego w październiku 2015 r. koordynatora Forum, nieodżałowanego Dionizego Woźnego. Uczestnicy spotkania uczcili Jego pamięć minutą ciszy i podjęli decyzję o wybraniu jego następcy w innym terminie. Jednorazowe prowadzenie obrad zdecydowano się przekazać Sławomirowi Jeneralskiemu.

Głównym punktem obrad było spotkanie przedstawicieli Forum z podsekretarzem stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Jerzym Szmitem oraz dyrektorem Departamentu Transportu Drogowego MIB Bogdanem Oleksiakiem, podczas którego przekazano ministrowi najważniejsze postulaty, wymagające stanowczych działań nowej ekipy rządzącej.

Do kwestii tych zaliczono:

- podjęcie działań w celu wyłączenia kierowców międzynarodowego transportu drogowego z projektu dyrektywy o delegowaniu pracowników oraz przeciwdziałanie narzucaniu polskim przedsiębiorcom obowiązku stosowania się do zagranicznych krajowych przepisów o płacy minimalnej;
- zintensyfikowanie przeciwdziałania zagranicznej nieuczciwej konkurencji, w tym uruchomienie zintegrowanego systemu kontroli zezwoleń;
- zmianę przepisów prawa, która powinna umożliwić pojazdom o nacisku osi 11,5 tony korzystanie z całej sieci dróg publicznych, w szczególności dojazd w celu załadunku i rozładunku;
- rozwiązanie problemu braku kierowców samochodów ciężarowych, zespołów pojazdów i autobusów na rynku transportowym;
- wdrożenie działań Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa w zakresie zapewnienia funkcjonowa-

nia autobusowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej, jakie winny być zorganizowane od 1 stycznia 2017 r. przez jednostki samorządu terytorialnego. Minister Szmít odniósł się do wszystkich zgłoszonych problemów. – Zgadzam się, że spontaniczny rozwój infrastruktury nie tworzy całościowego planu, także transportowego. Mamy kilka tysięcy administratorów dróg – są nimi m.in. gminy, powiaty, województwa, do tego dochodzą drogi krajowe. Musimy na ten temat poważnie porozmawiać – powiedział minister Szmít w odpowiedzi na uwagi uczestników Forum dotyczące problemów związanych z przepisami (ograniczenia nacisku osi), które uniemożliwiają dojazd ciężarówek do centrów logistycznych.

Minister Szmít poinformował uczestników Forum m.in. o zapewnieniu ze strony ministra edukacji narodowej Anny Zalewskiej chęci wprowadzenia zawodu kierowca-mechanik do szkół. W odniesieniu do kwestii nieuczciwej konkurencji

podkreślił stopień komplikacji tego problemu. – To jeden z najważniejszych punktów w naszej pracy – przyznał minister. – Nacisk osi to kolejny trudny temat. Z jednej strony trzeba brać pod uwagę stan dróg i ich realną wytrzymałość, z drugiej zaś potrzeby transportowe. Musimy się zastanowić, co zrobić, jakie wypracować rozwiązania, by były one korzystne dla wszystkich – dodał minister Szmít. Poinformował zebranych o podpisaniu stanowiska ministerstwa dotyczącego wyłączenia z dyrektywy o delegowaniu pracowników kierowców w transporcie międzynarodowym.

Duża część dyskusji skoncentrowała się na negocjacjach z Rosją, dotyczących niekorzystnych dla polskich przewoźników drogowych zmian przepisów w ustawie federalnej, zezwoleń na przejazdy zarówno w relacji dwustronnej, jak i tranzytem, a także bardziej skutecznej procedury sprawdzania rosyjskich zezwoleń. Minister Szmít przypomniał fakt odbycia pięciu już tur negocjacyjnych. – Przedstawiono nam projekt zmian w ich przepisach, do których wysłaliśmy nasze uwagi. Jesteśmy gotowi do podjęcia rozmów na temat kontyngentu, które odbędą się pod koniec marca lub na początku kwietnia – powiedział gość Forum.

Podkreślił fakt, iż kontrole na przejściu granicznym w Budzisku sprawdziły się, zapewnił zebranych o przygotowywanym przez resort zestawie działań, które spowodują realny wzrost liczby kontroli. – Przyglądamy się działaniom strony rosyjskiej i zastanawiamy się nad możliwością udostępnienia jednego przejścia granicznego dla tamtejszych ciężarówek – zadeklarował gość Forum.

Przyznał, że problem płacy minimalnej, który został podniesiony podczas obrad, rysuje się coraz ostrzej. – Tej kwestii nie uda się załatwić w miesiąc lub dwa. Interweniuje przy każdej okazji, umiędzynarodawiamy tę kwestię, tworzymy koalicje, które pomogą nam przeformować nasz punkt widzenia – wyjaśnił minister.

Szefowie firm transportowych narzekali także na kłopoty z uzyskaniem wiz dla obywateli Ukrainy, chcących legalnie podjąć w Polsce



Walka z terroryzmem i fałszerstwami

Intensyfikacja kontroli wykonywania przewozów drogowych

18 marca 2016 r. w Warszawie odbyło się spotkanie wiceministra infrastruktury i budownictwa Jerzego Szmíta z szefem Służby Celnej Marianem Banasiem, komendantem głównym Straży Granicznej Markiem Łapińskim oraz p.o. głównego inspektora Transportu Drogowego Alvinem Gajadhurem.

Na spotkaniu podjęto decyzję o intensyfikacji działań kontrolnych w zakresie wykonywania przewozów drogowych i uzgodniono mechanizm ich koordynacji.

– Wzmoczone kontrole są odpowiedzią rządu na liczne apele polskich przewoźników, którzy wskazują na konieczność podjęcia działań tego typu, szczególnie w odniesieniu do przewozów tranzytowych – powiedział wiceminister Jerzy Szmít.

Kontrole, które będą wykonywane przez funkcjonariuszy wszystkich służb biorących udział w spotkaniu, mają dotyczyć zarówno prawidłowości dokumentacji przewozowej, stanu technicznego pojazdów oraz legalności wykorzystywanego paliwa, jak i przemytu osób oraz zwalczania zagrożeń terrorystycznych.

pracę na stanowisku kierowcy. – To, co się dzieje w Biurze ds. Transportu Międzynarodowego, to katastrofa. O godz. 8.15 nie ma już zezwoleń, a handel nimi odbywa się pod urzędem – powiedziała Ewa Kamińska. – Interweniowaliśmy w tej sprawie w Ministerstwie Spraw Zagranicznych. Problem w tym, że o pozwolenie na pracę występuje 800 tys. obywateli Ukrainy – odpowiedział dyrektor Departamentu Transportu ZMPD Tadeusz Wilk.

Minister Szmít poinformował również o zakończonych negocjacjach ze stroną białoruską w ramach Polsko – Białoruskiej Komisji Mieszanej ds. Międzynarodowych Przewozów Drogowych, dotyczących kontyngentu zezwoleń. Z podpisanego 16 marca protokołu wynika, że w 2017 r. polscy przewoźnicy otrzymają 188 tys. zezwoleń bez opłat – 160 tys. zezwoleń dwustronnych, 20 tys. tranzytowych oraz 8 tys. do i z krajów trzecich.

Nowy etap współpracy między GITD a przewoźnikami

Środowisko przewoźników liczy na dobrą współpracę z Inspekcją Transportu Drogowego. Planowana jest reaktywacja Społecznej Rady Konsultacyjnej.



Piotr Mikiel

Na początku tego roku nastąpiła zmiana na stanowisku Głównego Inspektora Transportu Drogowego, co spowodowało między innymi rozpoczęcie kolejnego etapu współpracy środowiska przewoźników drogowych z kierownictwem GITD.

Wówczas zadano sobie pytanie - jak ta współpraca będzie wyglądała? Początek w wydaniu głównego inspektora Alvina Gajadhura nie był najlepszy. Świadczy o tym następujący fakt. Otóż przedkładając pod koniec stycznia br. do zatwierdzenia ministrowi infrastruktury i budownictwa dokument pt. „Kierunki działania Inspekcji Transportu Drogowego w roku 2016”,

zapomniano uzgodnić ten dokument ze zrzeszającymi przewoźników organizacjami o zasięgu ogólnokrajowym. A przecież obowiązek ten wynika bezpośrednio z ustawy o transporcie drogowym.

Z jednej strony to uchybienie formalno-prawne, a z drugiej strony pominięcie środowiska. Fakt ten został zasygnalizowany głównemu inspektorowi TD na pierwszym spotkaniu przedstawicieli ZMPD z kierownictwem GITD oraz wojewódzkimi inspektorami transportu drogowego, które odbyło się 1 marca.

pozytywnym rezultatem tego spotkania była deklaracja przedstawicieli ITD o chęci współpracy ze środowiskiem przewoźników drogowych i to nie tylko na poziomie centralnym, ale również wojewódzkim. Należy zauważyć, że odbyły się już również pierwsze

spotkania niektórych wojewódzkich inspektorów transportu drogowego z lokalnymi organizacjami przewoźników drogowych.

Kolejnym pozytywnym sygnałem jest planowana reaktywacja Społecznej Rady Konsultacyjnej przy Głównym Inspektorze Transportu Drogowego, jako zespołu konsultacyjno-doradczego powołanego z przedstawicieli wszystkich organizacji przewoźników drogowych w Polsce. Zadaniem Rady będzie między innymi przedstawienie opinii oraz zgłaszanie postulatów środowiska transportowego w zakresie działalności inspekcji oraz warunków wykonywania kontroli przewozu drogowego.

Ostatnie działania ITD pozwalają optymistycznie patrzeć na przyszłą współpracę branży transportowej ze służbą kontrolną. A jak będzie, zobaczymy.



Dobre Roczniki.

Program dla pojazdów MAN z rocznika 2011 i starszych.

Zależy nam, aby każdy pojazd MAN miał jak najlepszą opiekę niezależnie od daty produkcji. Dlatego stworzyliśmy program serwisowy, w którym Twój pojazd zostanie otoczony obsługą wykwalifikowanej kadry Autoryzowanych Serwisów MAN w Polsce, jednocześnie proponując najlepszą cenę, w stosunku do jakości oferowanych usług. Sprawdź Dobre Roczniki! Szczegóły na stronie www.mantruckandbus.pl oraz pod numerem Infolinii 22 526 61 61.

* Oferta obowiązuje w Autoryzowanych Stacjach Obsługi MAN Truck & Bus na terenie Polski biorących udział w akcji promocyjnej. Dotyczy sprzedaży części zamiennych wraz z wymianą, zrealizowanej na podstawie faktury VAT z dopiskiem „Sprzedaż i montaż objęte promocją 2 lata gwarancji zgodnie z Ogólnymi Warunkami Gwarancyjnymi”.

PAKIETY
SERWISOWE
DO **50%**
TANIEJ

MAN kann.



Z francuskimi i niemieckimi stowarzyszeniami o aktualnych problemach transportu



W dniach 19 i 23 lutego przedstawiciele ZMPD spotkali się z delegacjami stowarzyszeń przewoźników Niemiec - BGL i Francji - FNTR.



Joanna Popiołek

Francuskich przewoźników reprezentowały Florence Berthelot, zastępca generalnego delegata i Isabelle Maitre, przedstawicielka FNTR w Brukseli. Stowarzyszenie BGL reprezentowali prezes Adalbert Wandt i dyrektor generalny Karlheinz Schmidt.

W klimacie konstruktywnej i otwartej wymiany poglądów delegacje dyskutowały o najważniejszych bieżących problemach transportu europejskiego: kryzysie migracyjnym i osłabieniu strefy Schengen, zagrożeniu Brexitem, krajowych inicjatywach i ich wpływie na europejski rynek transportu, jak również o planowanych przez Komisję Europejską zmianach legislacyjnych w ramach tzw. Pakietu drogowego i Pakietu mobilności.

Polska delegacja przedstawiła problemy wynikające z wprowadzenia przez Niemcy stawki minimalnej w transporcie międzynarodowym (MiLoG), tj. dodatkowe bariery administracyjne, organizacyjne i koszty oraz swoje obawy związane

z francuską stawką minimalną, która zostanie wdrożona już w czerwcu br. W związku z ciągłym brakiem przepisów wykonawczych do Loi Macron, strona polska zwróciła się do francuskich partnerów o monitorowanie tej kwestii i przekazanie wszelkich dostępnych informacji w tym zakresie.

Spotkanie było także okazją dla ZMPD do przedstawienia francuskim i niemieckim partnerom krótkiej informacji na temat trudnych negocjacji polsko - rosyjskich dotyczących kontyngentu zezwoleń na rok 2016 i możliwych utrudnień w realizowanych przez polskie firmy transportowe przewozach z Europy Zachodniej do Rosji.

FNTR zaprezentowało swe obawy o skutki nasilających się problemów społecznych we Francji oraz w innych krajach Unii Europejskiej i wpływu obecnego, gwałtownego rozwoju

technologicznego na sektor transportu drogowego.

Na spotkaniu polskich i niemieckich przewoźników obie strony zadeklarowały wzajemną współpracę w zakresie wymiany informacji oraz ewentualnej działalności komercyjnej.

Pomimo różnic w poglądach wszystkie stowarzyszenia zgodziły się, że istnieje potrzeba pracy na rzecz europejskiej jedności, priorytetem dla nas powinna być integracja Europy. Obecne problemy polityczne są poważne i niestety mają poważny wpływ na europejski sektor transportu. Transport drogowy ma znaczącą rolę dla europejskiej gospodarki i naszym wspólnym celem jest zapewnienie dalszej egzystencji naszych firm oraz zachowanie miejsc pracy we wszystkich krajach członkowskich, w ramach wspólnego wewnętrznego rynku.

KAŻDY DAF ZE SZKOLENIEM DAF ECODRIVE+



TWOJA ZYSKOWNOŚĆ NASZYM CELEM

DAF TRANSPORT EFFICIENCY

Z okazji 20 - to lecia obecności marki DAF w Polsce oferujemy szkolenie dla kierowcy do każdego nowego DAFa CF i XF kupionego w Polsce*. Szkolenia DAF EcoDrive+, są częścią filozofii DAF Transport Efficiency. Oferują zwiększenie efektywności transportu poprzez ograniczenie zużycia paliwa o minimum 3% - 5% przy jednoczesnym skróceniu czasu przejazdu. Dzięki lepszemu przewidywaniu sytuacji na drodze i optymalnemu wykorzystaniu systemów zmniejsza się ponadto zużycie hamulców i ogumienia, a także zwiększa bezpieczeństwo. DAF EcoDrive+ to unikalny program szkoleniowy oferujący mierzalne efekty i satysfakcję z zakupionego pojazdu DAF.

*Szczegóły oferty i regulamin szkoleń dostępne na www.dafecodrive.pl

MNIEJ ZUŻYTEGO PALIWA



WIĘCEJ PRZEJECHANYCH KILOMETRÓW



MNIEJ PONIESIONYCH KOSZTÓW



WIĘCEJ ZAROBIONYCH PIENIĘDZY Z KAŻDEGO KILOMETRA



MNIEJ ZANIECZYSZCZONEGO ŚRODOWISKA



DRIVEN BY QUALITY

TRUCKS | PARTS | FINANCE

WWW.DAFTRUCKS.PL

DAF

A PACCAR COMPANY

Polska na potęgę pożycza fundusze z Europejskiego Banku Inwestycyjnego

Polska pożycza w EBI miliardy euro na rozwój infrastruktury drogowej. Są to najtańsze kredyty na rynku.

Piotr Gawelczyk

EBI to instytucja Unii Europejskiej udzielająca długoterminowych kredytów, której udziałowcami są państwa członkowskie. Jak ważne dla Polski jest to finansowanie niech świadczy fakt, że nasz kraj jest największym beneficjentem kredytów pochodzących z EBI spośród wszystkich państw członkowskich UE, które przystąpiły do Unii od 2004 r., oraz szóstym pośród wszystkich krajów otrzymujących wsparcie z tego źródła.

Nikogo nie trzeba przekonywać, że im lepsza jest infrastruktura drogowa, tym większa oszczędność czasu i tym większe obniżenie kosztów eksploatacji pojazdów; zwiększa także zdolności przewozowe, co ma korzystny wpływ na środowisko. Finansowanie z funduszy unijnych budowy polskich dróg ma dziś fundamentalne znaczenie – bez tej pomocy nie byłoby możliwo-

ści otwierania kolejnych, niezwykle ważnych dla naszego kraju inwestycji. Jednym z elementów wspierania są kredyty udzielane przez Europejski Bank Inwestycyjny, który niedawno przedstawił raport dotyczący funkcjonowania tego podmiotu w polskiej gospodarce w 2015 roku.

Przedstawiciele banku podkreślają profesjonalną współpracę z polskimi partnerami. Dzięki temu od chwili złożenia wniosku do przelania środków nie mija więcej niż 6 miesięcy. W tym czasie eksperci banku analizują zasadność przedstawionego projektu, by jego realizacja miała jak największy, pozytywny wpływ zarówno na lokalną społeczność, jak i na możliwości poprawy sytuacji w transporcie drogowym w skali makro.

W ubiegłym roku bank współfinansował w Polsce przede wszystkim inwestycje w infrastrukturę drogową i kolejową, przeznaczając ponad 1,7 mld euro na wsparcie strategicznych inwestycji w sektorze transportu. Długo-



terminowy kredyt w wysokości 550 mln euro umożliwił rozpoczęcie takich inwestycji drogowych, jak budowa odcinków drogi ekspresowej S5, prowadzącej od autostrady A1 koło Grudziądza przez Bydgoszcz do Wrocławia. Nowe odcinki drogi ekspresowej pomiędzy miejscowościami Nowe Marzy, Bydgoszcz i Mielno oraz pomiędzy Wronczynem a Radomickiem mają łącznie 162 km długości. Kolejny kredyt, w wysokości 250 mln euro, został przeznaczony na budowę południowego odcinka obwodnicy Warszawy, pomiędzy ul. Puławską a węzłem Lubelska, o długości 18 km. Część tego kredytu sfinansuje także budowę mostu na Wiśle, który odciąży ruch na ośmiu istniejących już przeprawach.

EBI udzielił także kredytu w wysokości 550 mln eu-

ro na realizację kilku inwestycji związanych z budową i modernizacją obwodnic, dróg biegnących wzdłuż autostrad oraz kilku odcinków dróg ekspresowych o łącznej długości 175 km. Inwestycje te prowadzone są w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2020 i współfinansowane przez Fundusz Spójności UE.

W 2015 r. EBI sfinansował w sumie 462 projekty o łącznej wartości 77,5 mld euro (z czego na wsparcie infrastrukturalne bank przeznaczył blisko 19 mld euro). Finansowanie to pozwoli uruchomić inwestycje w realną gospodarkę o wartości ok. 230 mld euro. Na inwestycje w naszym kraju przypadło 5,54 mld euro, z czego aż 40 proc., czyli grubo ponad 2 mld euro, trafiło do sektora transportowego i telekomunikacyjnego.

GDDKiA już czerpie z nowej perspektywy unijnej

Robert Przybylski

W połowie marca Polska została pierwszym krajem Unii Europejskiej, który otrzymał dofinansowanie z funduszy unijnych w perspektywie finansowej 2014 – 2020. Komisja Europejska zatwierdziła 16 marca 2016 roku 10 dużych projektów drogowych z Polski, o łącznej wartości 3,3 mld euro. Dofinansowanie sięgnęło 1,68 mld euro i objęło 11 projektów o długości 340 km. Ich całkowita wartość to 3,46 mld euro (ponad 14 mld zł), zaś dofinansowanie unijne wynosi 1,75 mld euro (ponad 7 mld zł).

Pierwszą decyzję KE wydała 12 lutego 2016 roku, gdy zatwierdziła budowę drogi ekspresowej S19 Lublin - Rzeszów na odcinku węzeł Lublin Sławinek - węzeł Lublin Węglin, który stanowi fragment zachodniej obwodnicy Lublina. Wartość inwestycji sięga 149,6 mln euro.

Wśród projektów, które otrzymały decyzję o przyznaniu dofinansowania, znajdują się 3 odcinki drogi ekspresowej S3 (odc. Sulechów - Nowa Sól, Nowa Sól - Kaźmierzów oraz Kaźmierzów - Legnica), odcinek S5 Korzeńsko - Wrocław, 3 projekty obejmujące budowę drogi ekspresowej S7 (odc. Miłomłyn - Olsztynek, Chęciny - Jędrzejów oraz Kraków w. Igołomska - węzeł Christo Botewa), 2 projekty z zakresu budowy drogi S8 (odc. węzeł Marki - węzeł Radzymin Płd. oraz Wiśniewo - Jeżewo), a także projekt dotyczący budowy drogi ekspresowej S51 Olsztyn - Olsztynek.

Jednocześnie rząd podtrzymuje, że Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 pozostaje w całości ak-



Fot. Michał Wandrasz

tualny, choć koszt jego realizacji przekracza 200 mld zł, gdy dostępne jest 107 mld zł. Odpowiedzialny za drogi w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa minister Jerzy Szmít zauważył, że jeszcze 9 miesięcy przed ostatnimi wyborami wartość zgłoszonych projektów mieściła się w założonym budżecie.

Resort stara się, aby część z projektów PBDK objąć finansowaniem programu paneuropejskiej sieci TEN-T. W tym celu stworzył projekt szlaku Via Carpatia, łączącego Litwę z Grecją. Wiceminister rozwoju Jerzy Kwieciński uważa, że projekt przy wsparciu zainteresowanych krajów ma szansę dostać się na listę TEN-T znacznie szybciej niż przy okazji najbliższej aktualizacji w 2020 roku.

Resort szuka także możliwości obniżenia kosztów budowy dróg. Wraz z zainteresowanymi stronami przegłąda normy techniczne, prawne i finansowe. Rząd i wykonawcy będą porozumiewać się w Narodowym Forum Kontraktowym. Dotychczasowe ciała służące dialogowi dwóch stron nie

sprawdziły się.

Innym pomysłem na zmniejszenie wydatków jest budowa 3-pasmowych dróg na najmniej obciążonych odcinkach. Środkowy pas naprzemiennie podporządkowany jest kierunkom ruchu i służy do wyprzedzania.

Rząd podtrzymuje także obietnicę dokończenia budowy A1 na całej długości. Minister Kwieciński nie wyklucza, że uda się zdobyć unijne dofinansowanie na ten projekt.

Zaakceptowane w połowie marca projekty otrzymały dofinansowanie w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, w ramach osi priorytetowej III - rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego, działanie 3.1 rozwój drogowej i lotniczej sieci TEN-T oraz dla projektu budowy drogi S51 Olsztyn - Olsztynek w ramach osi priorytetowej IV - infrastruktura drogowa dla miast, działanie 4.2 zwiększenie dostępności transportowej ośrodków miejskich leżących poza siecią drogową TEN-T i odciążenie miast od nadmiernego ruchu drogowego.



Polska firma po 25 latach została liderem logistyki samochodów

Podpisane kontrakty z koncernem VW na obsługę fabryk do 2021 roku pozwolą przewieźć firmie STS Logistic około 1,5 miliona samochodów.

STS Logistic

Importer grupy Volkswagen w Polsce zawarł w grudniu 2015 kontrakt na 4 lata z największym logistyką samochodów w Polsce - firmą STS Logistic.

Przedmiotem kontraktu jest dostawa 500 000 samochodów do punktów dealerskich w kraju marek VW, Audi, Seat, Skoda, Porsche

To nie koniec sukcesów STS Logistic – w styczniu spółka zawarła kontrakty na obsługę logistyczną fabryki VW Poznań oraz transporty VW Crafter z

nowej fabryki we Wrześni również na kolejne 4 lata. Podpisane kontrakty z koncernem VW na obsługę fabryk do 2021 roku pozwolą przewieźć firmie STS Logistic około 1,5 miliona samochodów.

STS Logistic zajmuje się logistyką samochodów od 25 lat, posiada ponad 50% udziału w rynku dystrybucji nowych samochodów w Polsce. Minione 25 lat pozwoliło osiągnąć pozycję niekwestionowanego lidera w Polsce i dobrą europejską pozycję, dzięki której może ona z powodzeniem konkurować z europejskimi firmami. STS od wielu lat odpowiada za dystrybucję nie tylko marek koncernu VW, ale również samocho-

dów Mercedes-Benz, Ford, Mazda, Opel oraz Peugeot i Citroen.

W 2015 roku firma dostarczyła do odbiorców w Polsce i zagranicą 670 000 samochodów. Zlecenia klientów realizowane są przez 600-osobową załogę.

STS Logistic w Swarzędzu to również największy polski plac dystrybucyjny samochodów z połączeniem kolejowym, dzięki któremu w samym 2015 roku obsłużono 17 000 wagonów z samochodami.

STS Logistic należy do najnowocześniejszych firm transportowych w Europie, posiadając 250 własnych autotransporterów i dysponując 300 autotransporterów podwykonawców. W 2015 roku firma zawarła największy kontrakt w Polsce na zakup 250 samochodów ciężarowych Mercedes-Benz i Scania Euro 6, co pozwala polskiej firmie konkurować z firmami liczącymi się w Europie.



MASZ FIRME?

TANKUJ TANIEJ!

- ✓ **Rabat na paliwa**
- ✓ **Zbiorcze fakturowanie**
- ✓ **Stać kontrola kosztów**
- ✓ **Oszczędność czasu**
- ✓ **Proste rozliczenia**
- ✓ **Międzynarodowy zasięg dzięki karcie LOTOS ESSO**

Infolinia z tel. stacjonarnych: **801 345 678**

z tel. komórkowych: **58 326 43 00**

e-mail: **biuro@lotosbiznes.pl**

www.lotos.pl



Z TrackyService 5 państw - jedno urządzenie

TrackyService

Łatwa podróż, maksymalne oszczędności – tylko z TrackyService! Tańsze przejazdy po autostradach Francji, Hiszpanii, Portugalii oraz przez tunel Liefkenshoek w Belgii, a także – po raz pierwszy – po Włoszech. Teraz wszystkie udogodnienia w jednym urządzeniu przeznaczonym dla firm transportowych.

Twoja droga, nasze rozwiązanie! TrackyService (oddział FAI Service) jest pierwszym operatorem na poziomie międzynarodowym, pozwalającym fir-

mom transportowym podróżować po autostradach Europy w sposób wygodny, szybki i opłacalny za pomocą Telepassa Europejskiego. Wreszcie jedno urządzenie dla wielu państw, zgodnie z najnowszymi europejskimi dyrektywami dotyczącymi opłaty elektronicznej.

Usługa przeznaczona wyłącznie dla firm transportowych, które z Telepassem Europejskim mogą podróżować komfortowo po sieci autostrad Francji, Hiszpanii, Portugalii, przejeżdżać przez tunel Liefkenshoek w Belgii, po Włoszech.

TrackyService, spółka FAI Service, od ponad 30 lat jest liderem w zakresie usług dla firm z branży transportu ciężarowego, oferuje najlepsze rozwiązania na rynku, aby zapewnić wszystkim

swoim klientom najwyższe standardy jakości i wydajności.

Zaletą TrackyService jest przedstawienie klientom szerokiej gamy przywilejów i możliwości: opłata za przejazd bez konieczności zatrzymywania się na bramkach, redukcja kosztów paliwowych, korzystanie z odroczenia opłat za usługi, otrzymanie zniżek i innych korzyści w każdym kraju, zwrot VAT (Tax refund) we wszystkich krajach Unii Europejskiej.

TrackyService gwarantuje maksymalną wygodę i oszczędność, dostarczając produkty i usługi najwyższej jakości oraz pomagając swoim klientom rozwijać ich biznes.

Więcej informacji na www.trackyservice.com

NAJWIĘKSZE WYDARZENIE DROGOWNICTWA W EUROPIE



Międzynarodowe Targi Budownictwa Drogowego
* Transportu Drogowego * Infrastruktury * 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

Termin Zgłoszeń upływa 30.04.2016

www.autostrada-polska.pl

reklama

NEW Telepass EUROPEJSKI:
po raz pierwszy również Włochy w
jednym urządzeniu.

Do przejazdów po:

Bezpłatny
przez
3 pierwsze
miesiące*

Nowy Telepass Europejski TrackyService jest wyjątkowym urządzeniem, które pozwala podróżować wygodnie po autostradach we Włoszech, Francji, Hiszpanii, Portugalii i przejechać przez tunel Liefkenshoek w Belgii oszczędzając czas i pieniądze. Opłata za przejazd będzie łatwiejsza, Jak również odzyskanie podatku Vat w poszczególnych krajach. TrackyService jest z Wami.

Zamów teraz na www.trackyservice.pl

*dotyczy nowych aktywacji i trwa do 31/12/2016

Your way, our solutions



TRACKYSERVICE
POLSKA PARTNER W TRANSPORCIE

TRACKYSERVICE POLSKA Sp. z o.o.
ul. Poleczki 35, 02-822 Warszawa - Regon - 9512385717
Tel. 0048 22 255 56 91 - Fax 0048 22 255 5690
info@trackyservicepolska.pl

Sam nie wierzę w to, co przeżyłem



*Souvenirs
de la tournée
31.8.74 Place de
Varsovie
Yamelle*



Wieloletni kierowca Pekaesu Lech Stachurski wspomina w rozmowie z Piotrem Gawelczykiem lata spędzone za kółkiem ciężarówki.

Piotr Gawelczyk

Do dziś powtarzam młodym kierowcom – jeśli pędzisz ciężarówką z prędkością 90 km/h i trzymasz się metr, dwa za samochodem osobowym, to masz w rękach narzędzie do zabija-

nia ludzi. Opanuj się, prze myśl i ochłoń. Trzymaj dystans. Naprawdę wiem, co mówię. W końcu spędziłem za dużym kółkiem ponad trzydzieści lat...

Zostawiłem Politechnikę, wydział inżynierijno-ekonomiczny. Zaliczyłem dwa semestry. W międzyczasie przyjęto mnie do szkoły muzycznej, do kla-

MOJA HISTORIA

sy śpiewu. Chyba miałem jakieś załázky talentu... Ale kiedy odezwał się do mnie Pekaes, nie zastanawiałem się ani chwili. Rzuciłem wszystko i wskoczyłem do głębokiej wody. Czy żałuję? Ani jednego dnia. A było ich grubo ponad 11,5 tysiąca. W sumie – 32 lata w ciężarówce, bez żadnych poważniejszych awarii i wypadków.

Tak naprawdę zarazem się tym bąkylem jeszcze w latach 50., kiedy byłem bardzo młodym chłopakiem. Wtedy czytałem pismo Auto Moto Sport. W jednym z numerów przeczytałem ogłoszenie, że Pekaes Warszawa poszukuje kierowców w transporcie międzynarodowym. Trzeba było się wykazać bardzo dobrymi kwalifikacjami i znajomością języka obcego. Rzecz jasna nie było mowy o tym, żebym został przyjęty, bo wtedy byłem jeszcze uczniem, ale tak naprawdę to właśnie to ogłoszenie zmieniło całe moje życie.

Muszę jechać

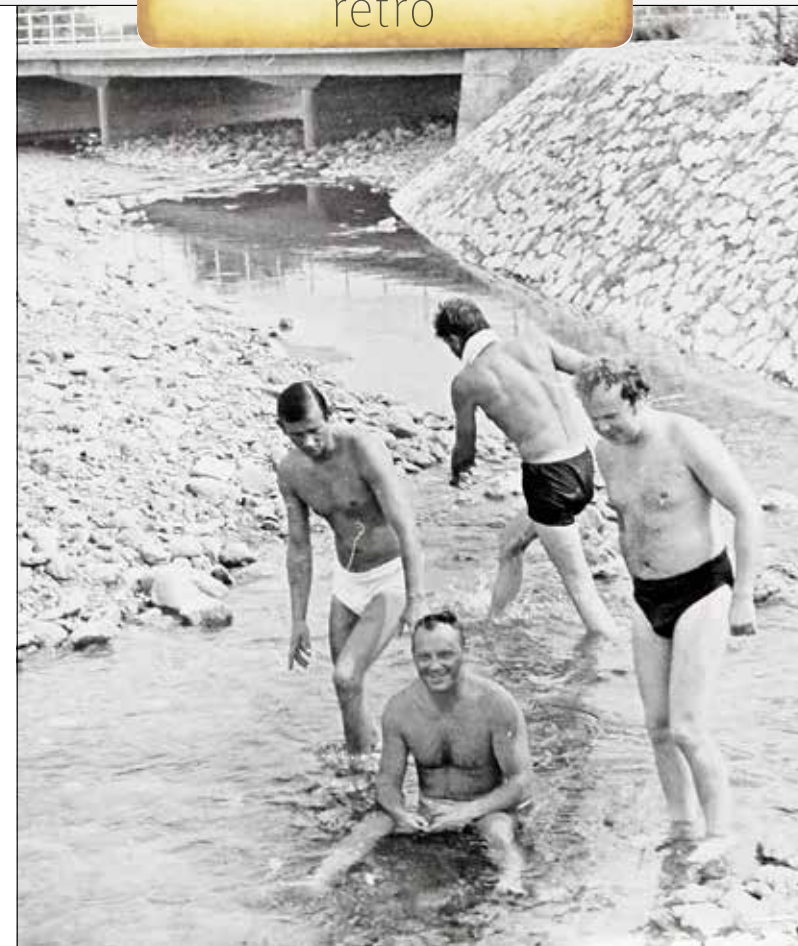
Po szkole zatrudniłem się na pół etatu w MPK, pracowałem też, od 1967 roku, jako kontroler techniczny w szczecińskim PKS-ie. Ciągle myślałem o jeźdźeniu i żeby nie chodzić z kąta w kąt z pieczątką w kieszeni, po jakimś czasie poprosiłem o autobus. Któregoś dnia przeczytałem jakiś artykuł w „Przekroju” o młodych pilotach. Było w nim zda-

nie, które stało się moim życiowym motto: nie mogę usiedzieć za biurkiem, ja muszę lecieć, lecieć, lecieć. To było właśnie to, czego mi brakowało. To zdanie było jak impuls do działania. Napisałem list do Pekaesu, w którym zawarłem mniej więcej to samo, co ci piloci. Muszę jechać, jechać, jechać...

Żeby móc jeździć, trzeba było spełnić dwa wymogi. Po pierwsze – dziesięć lat jazdy jako kierowca, po drugie - pięć lat na ciężkim sprzęcie, czyli na ciężarówkach lub autobusach. O ile z tym pierwszym nie było problemów, o tyle trochę mi do tych pięciu lat brakowało. Ale koniec końców zostałem zaproszony na egzamin. Jeździłem autobusem fiat Viberti z kierownicą po prawej stronie. Trudno było zgrać niesynchronizowaną skrzynię, lewą nogę, lewą rękę i gaz, ale jakoś się udało. Zdało nas wtedy trzech, a przystępowało do egzaminu piętnastu.

Egzamin był trudny, musieliśmy radzić sobie z życiowymi sytuacjami na drodze. Egzaminator mówił: właśnie wysiadł układ hamulcowy. Proszę zatrzymać autobus bez szarpnięć i zgrzytów tak, by pasażerowie nie zorientowali się, że coś się dzieje. Jakoś to poszło. Miałem wtedy 27 lat.

Wydawało mi się, że świat stanął przede mną otworem. Będę robił to, co kocham najbardziej. Tymczasem na angaż czekałem





K. KOLEŻANKI - STASIO GIEDZ,
W CIEMNYM SWETRZE - SUPERSENIOR
KOL. KAZIO WIECZOREK



dwa lata. Wreszcie przyszło pisemko, że... sprawa jest już nieaktualna. Bez żadnego wyjaśnienia. Zawzięłem się. Poprosiłem o rozmowę, w Warszawie zostałem przyjęty przez dyrektora (pamiętam jak dziś, biuro mieściło się w prywatnym mieszkaniu na Świętokrzyskiej 30).

Dyrektor odesłał mnie do bazy, która mieściła się przy ul. Syreny. Tam też dowiedziałem się, że mam nawet paszport, tyle że unieważniony. Chyba miało na to wpływ to, że byłem stanu wolnego; może bali się, że ucieknę za granicę? Koniec końców, tego samego dnia, 1 września 1971 r., zostałem pracownikiem Pekaesu, za wód: kierowca.

Trzęsącym się jelczem do Moskwy

Pierwszą jazdę, miesiąc po rozpoczęciu pracy, zaliczyłem do Moskwy, na targi. Jelczem 316 z przyczepą. Kabina była w nim lekko podwyższana, mieści-

ły się dwa łóżka, jedno na drugim. Łagodnie mówiąc, nie był to najlepszy samochód. Po drodze zaczął się nam sypać: wał napędowy, alternator... Normalka. W drodze do Moskwy cały się trząsał, nie wiedzieliśmy, dlaczego tak się dzieje. Pękło nam też kolanko od zbiornika paliwa. Jakoś udało się nam cało wrócić do Warszawy. Na marginesie - na kanale okazało się, że skrzynia biegów dotyka do ramy i mechanik polecił wyciąć jej kawałek. Nie zauważył, że skrzynia się odkręciła i oparła się o podłużnicę.

Wracając jednak do naszej podróży. W okolicach Smoleńska stanęliśmy na nocleg; wyciągnęliśmy suchą kiełbasę, chlebek, nie brakowało też szoferskiego kielicha. Wtedy w Rosji wolno było wszystko... Na tym postoju podszedł do nas jakiś oficer, ubrany jak Czapajew. Zapytaliśmy, co tak krąży wokół swojego samochodu; odpowiedział, że jego kierowca spi-

no więc zaprosiliśmy go do siebie. Wypiliśmy pół litra na trzech. Pogadaliśmy, pośpiewaliśmy.

Wtedy Rosjan denerwowało to, że jechaliśmy na światłach mijania, kazali nam ciągle jeździć na postojówkach. Zapytałem tego Czapaiewa, co im przeszkadza w naszych światłach mijania. Ponoć były za jaskrawe. No to pokazałem mu naszą żarówkę ze specjalną przesłonką, której rosyjskie żarówki rzeczywiście nie miały. Zrobił wielkie oczy i zapytał nas, czy sami tę osłonkę zrobiliśmy. Powiedział z uznaniem: maładcy. Nie mógł uwierzyć, że u nas to była seryjna produkcja. Tak się zaprzyjaźniliśmy, że zaczął podawać nam swój numer telefonu (oczywiście stacjonarny, bo o komórkach nikt wtedy nawet nie śnił). Ja na to, że zaraz wyciągnę swoją czarną książkę - miałem na myśli czarny kalendarz - w której mam wszystkie numery. Niewinne zdanie, ale chłop momentalnie

zbladł. Powiedział, że zapomniał numeru i szybko się z nami pożegnał. Takie to były czasy...

Na samych targach też było ciekawie - cały czas mieliśmy opiekę. Wokół kręciło się bardzo dużo emerytów i ciągle się pytali, skąd jesteśmy, jak się nam żyje, itd. Potem te informacje chyba przekazywali gdzieś dalej. Przez plot co i rusz zaglądały do nas młode chłopaki. Zaczęli nas, pytając się o czasopisma o treści, powiedzmy, erotycznej. W końcu powiedziałem jednemu czy drugiemu, że mam takie i pokazałem im jedną z broszur, na której był portret Lenina. Śmiertelnie się przestraszyli i po prostu uciekli. Więcej ich już nie widziałem.

Trudno może w to uwierzyć, zwłaszcza dziś, ale nie raz, nie dwa widywałem na rosyjskiej ziemi takie obrazki, jak ten: GAZ-51, znany u nas jako Lublin-51, po ciemku wioził elementy do budowy domu. Nie byłoby w tym nic dziwnego, gdyby nie to,



że elementy te były dwa razy szersze od samochodu, a na dodatek auto było nieoznakowane, nieoświetlone i jadące na jednym tylko, postojowym świetle. Kiedy kierowca chciał skrócić w lewo, otwierał drzwi. Jak w prawo, to przez otwarte okno od strony pasażera wystawiał na jakimś kijku zabawkową rękę. Nie mówiąc już o tym, że ci kierowcy często byli zalani w trupa.

Jako szczecinianina przydzielono mnie do Słubic. Stamtąd jeździłem do Skandynawii i na zachód Europy. W Słubicach czułem się jak w domu. To była baza przelotowa, jedyne wyjście na Zachód z pełną dewizowo-paszportową obsługą. W porównaniu z takim na przykład Kołbaskowem to było coś. Bo w Kołbaskowie przejście graniczne było zamknięte na kłódkę.

Paszporty to była święta rzecz

Stan wojenny zastał mnie pod Londynem. Gdybym

tylko chciał, dziś mógłbym być Anglikiem lub Amerykaninem... Jednak w kilka dni potem byłem z powrotem w domu; przywoziłem paczki dla polskich rodzin, przygotowywane przez naszą młodą emigrację. Ci ludzie wynajęli nasz samochód, który stał na pasie ruchu, i ładowali nas przez dwie doby tymi paczkami. Jednym z pakujących był niejaki Jerzy Gorgoń. Tak, tak, ten sam Gorgoń z piłkarskiej drużyny trenera Kazimierza Górskiego, mistrz i wicemistrz olimpijski, medalista mistrzostw świata.

Z młodą polską emigracją dobrze się nam żyło. Spotykaliśmy się np. z osobami blisko związanymi z BBC. Wtedy było to nie do pomyślenia, żeby utrzymywać tego typu kontakty. Poczuliśmy się jak mogli. W grudniu 1981 r. oglądaliśmy w tamtejszej telewizji zamkniętą granicę z NRD, snujących się po przejściu enerdownskich pograniczników. Był to strasznie przygnębiający

widok. Czy żałuję, że wtedy wróciłem? Nie.

Żeby można było wyjechać z kraju, potrzebny był oczywiście paszport - marzenie każdego Polaka. My mieliśmy ich aż trzy. Jeden z wizami na Zachód, drugi na KDL-e (Kraje Demokracji Ludowej - przyp. red.) i trzeci, gdzieś tak od 1975 roku, na Bliski Wschód. Z tymi paszportami ciągle były jakieś historie. Kiedyś pojechałem z kursem na Śląsk, do Kęt. I przed wyjazdem nie oddałem paszportu. Już dziś nie pamiętam, z jakiego powodu. Tak czy owak wybuchła afera.

Jeden z dyspozytorów, okazało się, że był oficerem

wiadomej służby, zawiesił mnie na miesiąc. Kiedy indziej jeden z moich będących w trasie kolegów schowwał gdzieś ten najważniejszy z dokumentów i potem nie mógł go znaleźć. Najpierw płakał z rozpaczy, a potem ze szczęścia, kiedy się odnalazł.

Jeżdżąc po Skandynawii kilka razy słyszałem historie, jak to polscy kierowcy zostawiali paszporty i portfele z pieniędzmi gdzieś w miejscowych knajpach. Nikt ich nie tknął, zawsze się odnajdywały. W późniejszych latach, gdy pojawiła się emigracja, już nie było tak przyjemnie...

Przypominam sobie taką



"BELLA BELLA DONNA!"

przewoźnik nr 47

ITALIA



historię – w trzy ciężarów-ki wieźliśmy do Szwecji telewizory. Zamiast trzymać się razem, każdy z nas pojechał swoją drogą. Nie mogłem trafić do spedytora, który by mi ten telewizor oclili. Na jednej ze stacji benzynowych pokazałem pracownikowi CMR z adresem, bez efektu. Zdecydowałem się przenocować tam, na miejscu. Rano okazało się, że plandeka jest przecięta i brakuje kilku odbiorników. Mnie nikt nie winił, ale kłopot był, bo trzeba było plandekę naprawić. Miałem potem pamiętkę w postaci naszytej, ciężkiej łąty.

Pływałem Heweliuszem...

Ze Skandynawią kojarzy mi się przede wszystkim zima. Pamiętam, jak kiedyś właśnie o tej porze roku ładowaliśmy w Halmstad szkło do Włoch. Żadnego śniegu, nic. Nie minęło kilkana-

ście minut, a nagle zrobiło się ciemno. Do Ystad było gdzieś 60 km.

Rozpętała się taka burza śnieżna, że osobówki momentalnie zaczęły przypominać kupki śniegu. W połowie drogi trasa została zablokowana, a my – z oszczędności, żeby tylko dojechać do kraju i zatan- cydowałem się przenocować u nas – byliśmy na pustych bakach. No dobra, mieliśmy jeden czy dwa kanisterki na czarną godzinę, ale wiało tak mocno, że nie dało rady przelać paliwa, bo podmuchy nas dosłownie przewracały. Wtedy nie stosowaliśmy łańcuchów śniegowych.

Okazało się, że gigantyczny korek spowodowali Czesi i Słowacy, którzy chcieli być sprytniejsi. Omijali wszystkich, byle tylko szybciej trafić na prom; problem polegał na tym, że z naprzeciwka też jechały samochody, a na to wszystko nałożyła się śnieżyca, jakiej wcześniej w życiu nie widziałem. Efekt

był taki, na spędziliśmy na drodze całą noc. Volvo F 89, którym wtedy jeździłem, to było wspaniałe autko, ale niestety nie miało ogrzewania kabiny... Rano zziębnięci dobiliśmy wreszcie do portu, gdzie czekał na nas prom Kopernik. Jak się potem okazało, czekał nie tylko na nas, lecz także na zmianę pogody.

Nie mógł wyjść w morze z powodu zamrożonego brzegu. Ale my cieszyliśmy się, że jest ciepło. Jedną ze stewardes na Koperniku była pani Teresa; nie wiem, czy nie ta sama, która utonęła potem na Heweliuszu... Ruszyliśmy następnego dnia. 10 kilometrów przed Świnoujściem Bałtyk był już tylko białym polem. I Kopernik utknął. Patrzyliśmy, co też będzie robił kapitan. Cała naprzód, cała wstecz. I tak wiele razy. Wreszcie udało mu się samodzielnie skruszyć lód. Kiedy dopłynęliśmy do portu, dostał od nas głosną brawa.

Wracając do Heweliusza – pływałem na nim wiele razy. Był trochę nowszy od Kopernika – ten drugi miał czteroosobowe kabiny, ten pierwszy – dwuosobowe (były to bliźniacze promy – przyp. red.). Oba zostały wyprodukowane w Norwegii. Kiedy dowiedziałem się, że zatonął, przeżyłem szok. (Do katastrofy doszło 14 stycznia 1993 roku. 6-metrowe fale i wiatr wiejący z prędkością 180 km/h doprowadziły do przechyłu, a następnie zatonięcia promu i śmierci 55 osób – 20 marynarzy i 35 pasażerów – przyp. red.).

Oczywiście mieliśmy kursy nie tylko po Szwecji, czy, generalnie, po Skandynawii. Moim ukochanym krajem były i są do dziś Włochy. Piękny kraj! Bardzo mi się podobała także dlatego, że w restauracjach na stacjach benzynowych były osobne sale dla kierowców ciężarówek, czyli dla autista.

przewoźnik nr 47

Na jednej z takich stacji zdarzyła mi się raz nieprzyjemna przygoda; to było gdzieś na trasie Werona – Wenecja. Zatrzymałem się na nocny odpoczynek; było upalnie, miałem otwarte okno. Gdzieś koło północy poszedłem spać, wcześniej wypłem trochę wina. Rano obudziłem się bez paliwa w zbiorniku i z bólem głowy – może ktoś mi czegoś dosypał? Byłem zaskoczony, tym bardziej że parking był oświetlony i wydawał się porządkowy. Tak czy owak to była jedyna tego typu historia. Zdarza się.

We Włoszech miałem nawet operację wyrostka. Jadąc z transportem, w Mediolanie zatrzymaliśmy się w jakimś hotelu. Gdy weszliśmy, obsługa spojrzła na mnie i miała taką minę, jakby zobaczyła ducha.

Natychmiast kazali mnie zawieźć do szpitala. Na szczęście zdążyli mnie pokroić na czas. A propos hoteli – kiedyś myślałem sobie, że lepiej będzie, jak będę nocował właśnie w nich. A potem stwierdziłem, że moim prawdziwym domem jest kabina. Do pracy mam blisko, bo góra metr (śmiech). Czego chcieć więcej?

Jeździłem też, ale nie za dużo, do Syrii i Iraku. Jeden przewóz trwał nawet i miesiąc. Dostawaliśmy teczkę „zielonych” na wydatki, także na tzw. bak-szysze. Trzeba się było pilnować, bo tam jeździło się na pojedynczych obsadach. Strachu trochę było, nie powiem, podobnie zresztą jak podczas przejazdów przez byłą Jugosławię. Tam w nocy na parkingach często słychać było jakieś pukania i stukania w plandekę. Nigdy nie było pewności,

jak to się wszystko skończy. Oczywiście zatrzymywaliśmy się na parkingach przy stacjach benzynowych.

W Niemczech w tzw. Autohofach po zaparkowaniu oddawało się klucze od samochodu do baru i w zamian dostawało się klucz do łazienki dla kierowców. Jeżdząc po tamtejszych drogach zawsze się pilnowaliśmy, by nie przekroczyć czasu pracy. Tam bardzo tego przestrzegano. U nas trochę mniej... Tachografy wyglądały tak, że zakładało się siedem krążków i co rano lub co wieczór jeden się wyciągało. Rzadko kiedy musieliśmy pokazywać krążki z całego tygodnia.

Żaden wiadukt nie był nam straszny

Rzecz jasna były też kursy po Polsce, gdzie o autostradach i drogach szybkiego ruchu tylko można było pomarzyć. Na szczęście była już wtedy gierkówka. Najwięcej zabawy było podczas przejazdów pod wiaduktami. Wszystkie mosty, pod którymi trzeba się było przemknąć, były oznakowane 3,8 m, a samochód miał 3,9 m wysokości. A mimo to braliśmy te 3,8 m ze sporym zapasem. Najciekawiej było we Wrocławiu, gdzie tego typu przejazdów jest bardzo dużo, a znaki pokazywały jak byk ograniczenie do 3,6 m. I z tym ograniczeniem dawaliśmy sobie radę. Zresztą nie było wyboru, bo innej drogi po prostu nie było. Jeśli już jestem przy wiaduktach, to przypominała mi się historia z Hanoweru. Któregoś razu wjechałem, zupełnie nie wiem po co, do centrum miasta. Trafiłem tam na niski wiadukt, obok były tory

tramwajowe. Nie dało rady przejechać. Więc zacząłem nawracać i w efekcie zerwałem sieć trakcyjną. W nerwach nie wiedziałem, co robię – wziąłem w gołę ręce leżący obok koła gruby przewód elektryczny, żeby go przesunąć. A tam przecież jest 600 volt. Na szczęście nic się nie stało. Co więcej, jakoś nikt mnie za ten incydent nie ukarał.

Granice pełne tirów

Kłopoty na granicach zaczęły się po 1989 r. Wtedy zaczęła się masakra. Jadąc na Frankfurt nad Odrą brało się przepustkę na lotnisko i stało się tam często trzy, cztery dni. Kompletnie bez sensu. Kolejki były też na Bliskim Wschodzie, jadąc z Turcji do Iraku. Tam na granicach rozkwitł praw-

dziwy biznes – młode łebki wymieniały nam pieniądze po lepszym kursie niż w banku. Ich przywitania brzmiało: cześć, mister k....a. Ciekawe, kto ich tego nauczył...

Największe kolejki w Polsce? Zdecydowanie Olsztyn, Świecko i Słubice. Kiedyś zarezerwowałem sobie w jednej takiej miejscie, wjechałem do Frankfurtu nad Odrą, postawiłem samochód na parkingu w samym mieście, wróciłem przez most z powrotem do Polski. Wsiadłem do autobusu i pojechałem do domu. Potem to samo w drugą stronę. I znów do kolejki, już dużo bliżej niż na początku.

Granice kojarzą mi się nie tylko z kolejkami, lecz także z karnetami. Trzeba było je mieć jeżdżąc głów-

SIERPIEŃ 4.19 ☉ 19.01
22.57 ☾ 13.25

Święto Wojska Polskiego
Marii
Magdaleny

15 Sobota Pomiejsz:

P. - ZAJĘCZONIA - POKOS - SPACIA
PEONIA
ZESPÓŁ PO DOŁĄDUNKU DROBNIACY I CL-UC
W. POKOS - MULTISPEJKTOR - PYRZYCE -
PARKIJE CHRONIONY P. STRAZNIKOW
KIEROWCA EKSPLOATACY JINY (LECH) CDPZYWA
W. DOMU.

NASTĘPNEGO DNIA (16-VII) PO OBIEDZIE
SPOKOJNYA JAZDA NA PROM DO KOPENHAGI
(DK) Z INFORMACJA-TELEX - O ZABYKOWANIU
IYA GODZ 22:00 - JAZDA 100 km (WOLNO
179 PRZEJAZD KOMBINOWANY - ASOKA -
DOZWOLONA - BRAK WYKROZNIENIA 18.59
2 POLICJANCI UZNALI ZA - 14.35
W. PRZYTOR P. SWINOUJSCIEM;

16 Niedziela SKANDAL! f

POJAZD - VII - MOF - SPACIA
1004
P. SIERE. SOB. 59 - L. 65078
- DARIUSZ - 836
- 55 - S-CIE -
- 65935 -

224

7 ka.



nie do ZSRR, potem Rosji i w tranzycie na Bliski Wschód. Często korzystaliśmy z dwóch kartonów, bo pojedyncze miały za mało stron. Z kolei na KDL-e jeździło się na Manifest AGT, który często sami sobie wypisywaliśmy. Wyjeżdżało się też na listy przewozowe i odprawy spedytorskie – do Francji, do Niemiec.

Pamiętam, że kiedy zaczęły powstawać prywatne firmy, to na granicach pomagało się młodszemu kolegom – do którego okienka podejść, ile można mieć paliwa. To było ważne, bo np. przy wjeździe do Austrii za 10 litrów paliwa powyżej limitu, jaki można

było wwieźć, doliczano cło. Nasi młodzi koledzy (już za moich czasów zaczęło jeździć trochę dziewczyn, ale nie wytrzymały zbyt długo – pracowały rok, dwa i kończyły przygodę) często byli jak dzieci w mgłę. Czekali na nas, doświadczonych driverów. Dojeżdżając do granicy już z daleka widzieliśmy ich trzech, czterech stojących z teczkami w rękach i patrzących na nas błagalnym wzrokiem z niemym pytaniem w oczach, co mają zrobić. Z upływem lat poczuli się pewnie i zaczęli mówić na nas, starych pekaesiaków, nieco pogardliwie, żółtki.

ło wag na osie. Nic dziwnego, że ten biedny jelicz z 200-konnym silnikiem ledwo się toczył. Pamiętam, że miał pięć biegów; pegaz cztery, a każdy z nich pół, czyli łącznie było osiem przełożeń. I ten sobie radził. Niedaleko Kassel w Niemczech jest wzniesienie. Jak podjeżdżałem pod niego jeliczem, w skrzyni biegów zaczynało się coś miewać. Wtedy ja, jako młody kierowca, wyskakiwałem z klinem w rękę i biegłem obok auta, które toczyło się jak żółw, by w razie czego ten klin podłożyć pod koła. Z tym samym podjazdem pegaz sobie spokojnie radził.

Najlepsze było volvo F 89

Jak tak policzyć, to w ciągu całej mojej zawodowej kariery zjeździłem w sumie dziesięć samochodów. Moim pierwszym autem był wspomniany już wcześniej jelicz 316, potem przydzielono mnie na przyczepowego, hiszpańskiego pegaso, z taką charakterystyczną, zieloną kabiną. Oba auta miały zamontowane oryginalne silniki Leylanda. Ten w pegazie miał 210 koni, pompę paliwową po drugiej stronie. Były już jednak sterane życiem (przebieg ok. 400 tys. km) i w obu samochodach zostały zamienione na polskie Laylandy z mocą 200 koni.

Ładowali się ile wlezie, po 25 ton towaru, a jak rury w Końskich, to nawet 30 ton – tak można było robić, bo wtedy jeszcze nie by-

Firma szybko się tych jelicz pozbyła, a pegazem jeździłem ok. dwóch lat. Był dość praktyczny, choć w kabinie mogła wygodnie spać tylko jedna osoba. Jak było nas dwóch, to wyciągaliśmy fotela pasażera i rozkładaliśmy na wcisk dodatkowy materac. Nie da się ukryć, była to dość prymitywna metoda na zapewnienie sobie jako takiego odpoczynku.

Następnym było już volvo F 89, po którego pojechaliśmy do Goeteborga. 16 biegów! Koledzy, zwłaszcza ci starsi, mieli tremę; zastanawiali się, jak tym czymś jeździć. Można powiedzieć, że pojawienie się tej ciężarówki było małą rewolucją w naszej branży. Krótka kabina, maska jak telewizor. Przytulny, praktyczny i pewny w prowadzeniu. A przede wszystkim bezawaryjny. To były trzyosiowe ciągniki z podnoszoną osią. Jeździłem nim długo, do stanu wojennego. Dziś mogę powiedzieć, że była to najlepsza ciężarówka, jaką jeździłem.

Z czasem przesiadłem się na volvo F 12 – bardzo fajny samochód-furgon, który wyglądał jak chłodnia. W czasie stanu wojennego przydzielono mnie do kolegi jeżdżącego mercedesem na dwóch dyszlach, zwane go „Zemstą”. Przyczepa była blisko samochodu – po to, by zwiększyć przestrzeń do ładowania. Ale jak stało się przy krawężniku i trzeba było wyjechać cofając, bo przed nami stał inny samochód, to przyczepa wjeżdżała na metr na chodnik. Kiedy podjeżdżaliśmy tyłem pod prom, podnosił się krzyk: „Zemsta” wjeżdża, uważajcie! To było auto przeznaczone na Bliski Wschód – na dużych ko-



KIEDY DZIĘKOWAŁEM PANU
DYREKTOROWI KOLALIKOWI
ZA WSPANIĄCĄ DECYZJĘ
(INNA, NIŻ KADROWIEC...) - POWIĘDZIAŁ:
PANIE LESZKU! KOLEGO!
NAJLEPIEJ PAN PODZIĘKUJE PRACĄ
DO EMERYTURY...
WYKONANO!!!

łach, z kominem po prawej stronie, silnik 12 garów bez turbo, pod górkę jechał bardzo fajnie.

Potem dostałem ciągnik mercedes 19.36. Dla przypomnienia – liczba 19 oznaczała symboliczne tony, liczba 36 zaś to skrót od liczby koni - 360. Potem przyszły mercedesy 17.35, te już miały turbo. Pod koniec lat 80. dostałem taką nową sztukę, która pojeździłem ładnych kilka lat. W 1995 r. przyszły do nas ich nowsze wersje, z charakterystyczną czapką.

Z tym autem wiąże się pewna historia. Miałem nim jechać na Ukrainę, ale było to przed świętami Wielkiej Nocy i, szczerze mówiąc, nie za bardzo chciało mi się tam jechać. Jakoś mi się udało wyłgać z tego kursu. Zamiast mnie pojechał ktoś inny. Kiedy wracał, wjechał na sto-

jącego bez świateł kamaża. Ciągnik został niemal całkowicie skasowany, na szczęście koledze nic poważnego się nie stało.

Potem pojawiły się inne mercedesy, też Actrosy. Dostałem zestaw z przyczepką z jednym długim dyszlem, dzięki czemu dobrze się nim cofało. To co prawda nie było już auto na siły starszego pana, ale cóż było robić. Tą ciężarówką jeździłem już do końca. W Actrosach przytrafiały się przecieki paliwa, co chwila były problemy z czujnikami ABS na przyczepce – to jeden nie działał, to drugi. Wiecznie trzeba było coś w nich naprawiać i tracić przez to czas i pieniądze.

Przy poruszaniu się ciężarówkami ważne było właściwie dobieranie przełożeń. Jeden z kolegów stosował półówkę za wysoko i na długich podjazdach zostawał. Z tego powodu w Bułgarii

w ciągu jednego tylko dnia miał dwie stłuczki. Mój dyrektor, jak to usłyszał, weschnął tylko z rezygnacją: pan po prostu nie umie jeździć...

Patrząc na współczesne tiry i porównując je do tych, którymi jeździłem, większej różnicy nie ma. Oczywiście te współczesne są bez porównania bardziej nowoczesne, mnóstwo w niej elektroniki. Dla mojego pokolenia samochodem z innej epoki, jeśli chodzi o kabinę, było volvo F 12.

Odszedłem z pracy w 2003 r., ale jeszcze w 2005 r. wzięłem kurs, na zlecenie. Chętnie się zgodziłem, bo czułem się jak marynarz, którego ciągnie z łądu na morze...

Pomysł stworzenia Koła Seniorów TIR Tacho, które powstało w 2003 r. wzięło się z tego, że chciałem sobie znaleźć zajęcie. A tak-

że dlatego, że bardzo ciągnęło mnie do starych kumpi. Młody kierowca był dokooptowany do doświadczonego kolegi. Z jednym z nich spędziłem w sumie w jednej kabinie sześć lat. Nic dziwnego, że traktujemy się jak rodzina. Bardzo się cieszę, że nasza wiara trzyma się razem. W sumie jest nas ok. 50 osób z całego kraju. Do dziś wspominamy stare, dobre czasy. Jak dobre? Po dwóch latach z diet kupiłem sobie świetne auto, seata 850. Przypominał trochę fiata 600. Po latach okazało się, że diety nie były wliczane do emerytury...

Młodzi pytają, jak kiedyś było. Mówię im wtedy, że całe moje zawodowe życie było jedną wielką przygodą. I życzyć im tego samego. Jak już wspomniałem, od 2003 r. jestem na emeryturze. Żał było odchodzić, ojal...

Marzenie kierowców



Jelcz Steyr 640 z kabiną z 1990 roku.

Najcięższy Jelcz, model 642, był obiektem westchnień wielu kierowców. Auto okazało się udane i do tej pory można spotkać je na budowach.

Robert Przybylski

o doskonały samochód – mówi operator pompy do betonu zamontowanej na podwoziu Jelcza 642. – Chociaż ma blisko 20 lat jest niezawodny i nigdy nie zakopał się, co zdarza się nowym ciężarówkom – porównuje.

Początki Jelcza 642, który premierę miał w 1989 roku, sięgają 1971 roku, gdy rząd PRL podjął decyzję o poważnej rozbudowie przemysłu. Wtedy zapadła także decyzja o wzniesieniu Huty Katowice. W przetargu na dostawę taboru samochodowego do budowy huty startowa-

li wszyscy duzi producenci, ale szybko z niego wycofali się Mack, Pegaso i Renault. Na placu boju zostały: Mercedes, MAN, Volvo i austriacki Steyr. – Z tej grupy, po kilku miesiącach testów, najlepszy w terenie i w nośności okazał się Steyr – zapewnia odpowiedzialny wówczas w Steyrze za rynki wschodnie Wawrzyniec Ehrlich. – Pierwsze auta sprzedawałem także do Zjednoczenia Budowy Kopalń. Warunkiem była jednak kompensata i dostawy z Polski, najlepiej z przemysłu motoryzacyjnego. Wobec tego wpadliśmy na pomysł kooperacji z Jelczem. Po wygraniu przetargu na dostawy do Huty Katowice rozmawialiśmy z Jelczem w tej

sprawie – wyjaśnia początki współpracy Ehrlich. Dodaje, że Jelcz poszukiwał dobrej firmy zagranicznej do współpracy. Jelczo-Steyr z austriackimi podwoziami i polskimi kabinami oraz zabudowami były wynikiem dążeń biura handlu zagranicznego Pol-Mot do zapewnienia kompensacji dostaw i zmniejszenia importu.

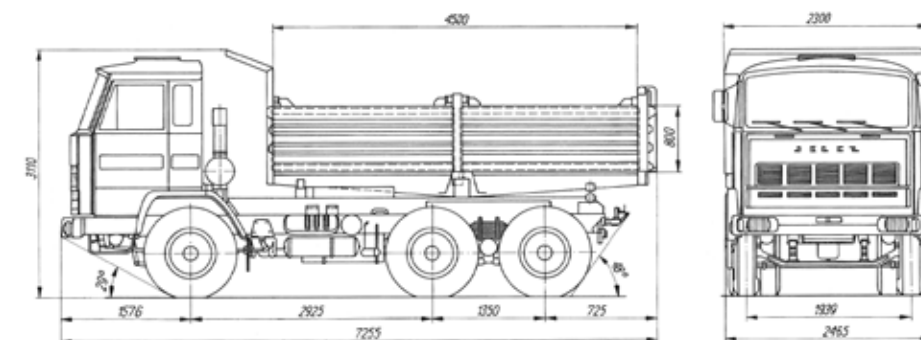
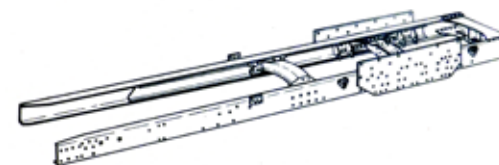
Ówczesny główny inżynier Jelczańskich Zakładów Samochodowych Henryk Orzechowski tłumaczy, że razem z pierwszymi autami z partii stu zamówionych, dokumentacja trafiła do JZS. Posłużyła do znalezienia polskich odpowiedników różnych części, aby zubożyć import. – Np. koła mogły

pochodzić z Polski, a wtedy za te same pieniądze mogliśmy kupić więcej komponentów od Steyra. Z kolegami od ciężarówek zaraz zrobiliśmy co trzeba i gotowych przyjechało z Austrii tylko 20, reszta była już spolonizowana i zmontowana w JZS Jelcz.

Następnie z Austrii importowaliśmy tylko ramy i osie, a reszta produkowana była na miejscu i tak powstał Jelcz 640. Kabinę były nasze, serii 130 (134 i 136). Cała hydraulika z Polski, później uruchomiliśmy produkcję przednich osi 6,5 tony. Tu musieliśmy kupić licencję, bo takie żądanie postawił Steyr – przyznaje Orzechowski.

We wrześniu 1972 roku Zjednoczenie Przemysłu

Poniżej rama Jelcza 642, pierwsza nitowana na zimno w JZS. Po prawej wymiary Jelcza 642.



Motoryzacyjnego podpisało umowę ze Steyrem na produkcję 6,5-tonowej przedniej osi oraz ramy modeli 6x4. Przekazanie użytkownikom pierwszych 16 samochodów Jelcz-Steyr 640W nastąpiło w uroczystej atmosferze 14 grudnia 1973 roku.

Dewizowe samochody

- Na Jelcza 640 było wielkie zapotrzebowanie, a sprzętu zawsze brakowało. Wszystko było z centralnego rozdzielnika – wspomina ówczesny pracownik Pol-Mot Andrzej Czajkowski. – Jelcze 640 produkowało się tylko gdy były dewizy na import komponentów Steyra. Transbud dostał przydział dewiz i mógł kupić 50 Steyrów lub np. 150 Jelczo-Steyrów – tłumaczy Czajkowski. Dodaje, że 90 proc. Steyrów trafiało do Transbudu, górnictwa i energetyki. Reszta resortów dostawała odpryski.

Przy budowie Huty Katowice pracowało kilkaset Steyrów. – W pierwszych pękły obudowy przekładni w miejscu wprowadzenia wału napędowego. Wystarczyło, że oś lekko przekosiła się podczas jazdy w terenie – wspomina ówczesny kierowca Steyra, a obecny producent magazynu „Na Osi” Andrzej Wachowski. Przekładnie wyrzucały także smar i w rezultacie zacieśniały się. Budowa huty była poligonem doświadczalnym dla Steyra. – Z naszej strony uwag było sporo, ale Austria-

cy doprowadzili auta do perfekcji – zauważa Czajkowski.

Na budowie pracowały także Jelczo-Steyry. – Ten model z austriacką ramą, zawieszeniem i osiami zaskakująco dobrze radził sobie w terenie, chociaż miał napęd tylko na dwa tylne mosty, 6-stopniowe skrzynie (z Tczewa na licencji ZF) i 240-konne mieleckie silniki – przyznaje Wachowski. Przypomina sobie, że zakopane Steyry były wyciągane przez Jelczo-Steyry.

Przedsiębiorstwa walczyły ze sobą o przydział polsko-austriackich ciężarówek. – Jelczo-Steyr cierpiał na brak odpowiednich silników i skrzyń biegów – wspomina Czajkowski. – Można było dostać tylko 6-stopniowe, więc silniki regularnie chodziły na wyższych obrotach i zużywały się. A kupić silnik w Mielcu to była sztuka. Były tylko z przydziału, który trudno było dostać. Najłatwiej szło górnikom. Żeby mieć cokolwiek, do podwozi pakowali nawet wolnosące o mocy 200 koni. Taki samochód miał ze 30 ton dmc, zatem na tonę wypadało 6,7 KM – wylicza Czajkowski.

Braki w dostawach nie były jedyną bolączką użytkowników. – Gdyby jeszcze nie było odstępstw technologicznych, nie byłoby problemu. A Praszka (hamulce pneumatyczne), Szczecin (mechanizm wspomagania przekładni kierowniczej i wały napędowe), Tczew (skrzynie biegów) – nie miały materiału.

Główny zawór hamulcowy wytrzymał 2 lata zamiast pięciu. Wszyscy sobie z tym radzili, kupując u prywatniarzy uszczelki. W kółko naprawiali te samochody, tylko z silnikami było gorzej. Zakładali remont po 60 tys. km i nie było pewne, czy blok wytrzyma następną naprawę – opisuje Czajkowski.

Prywatny przewoźnik nie mógł kupić samochodu ciężarowego od firmy państwowej. – Kupiłem ze złomu dwa wraki Jelcz-Steyr. Przywoźłem je do siebie na platformach, a ludzie mówili, że to bez sensu, bo nigdy tego nie złożę – wspomina podlubeński przewoźnik od 1972 roku Ryszard Sturlis. Po 1,5 miesiąca Jelcz-Steyr był gotów. Miał 18 ton ładowności i był największym prywatnym samochodem w Lublinie i okolicach. Ciężarówka mia-

przedzał jak błysk wszystkie Tatry, aż kierowcy z tych samochodów przychodzili popatrzeć, co mój Jelcz ma pod maską – zapewnia Sturlis.

Jelcze 640 stały się legendą i chętnie były kupowane przez przedsiębiorców także po 1990 roku. W połowie lat 90. używanego Jelcza 640 kupił przewoźnik spod Radosia Robert Stępień. – Samochód był z lat 80. Miał 6-stopniową skrzynię z Tczewa i 240-konny silnik. Dostałem do niego większe turbo i lepiej się z nim zbierał. Jak się zagapiłem, nie musiałem redukować do trójki, wystarczała czwórka – podkreśla Stępień.

Ponieważ turbina była zamontowana na końcu kolektora, rozdział powietrza był nierówny i cylindry piąty i szósty wypalały się najszybciej – topiły się tłoki i pier-

Kupiłem powypadkowe Volvo F10, z którego wymontowałem silnik i mój jelcz wyprzedzał jak błysk wszystkie tatry, aż kierowcy z tych samochodów przychodzili popatrzeć, co mój jelcz ma pod maską.

ła 6-stopniową skrzynię biegów i silnik SW 680. – Podłączyłem do niej przyczepę o ładowności 10 ton, czego nie wytrzymał silnik. Po dwóch miesiącach zaczął brać olej i urwały się tłoki. Potem kupiłem powypadkowe Volvo F10, z którego wymontowałem silnik i mój Jelcz wy-

ścienie. – Silnik robił do 200 tys. km. Szlif wału robiło się w Mielcu lub Boguchwale. Takim samochodem jeździł gość – uważa podradomski przedsiębiorca.

Dodaje, że w tych samochodach przewoźnicy przedłużali ramy o 50-60 cm. – Rozcinaliśmy samocho-

NOWOŚĆ

SAMOCHÓD SAMOWYŁADOWCZY NA PODWOZIU JELCZ, ZE SKRZYNIĄ ŁADUNKOWĄ SZWEDZKIEJ FIRMY SÖRLING. PRZEZNACZONY DO SZEROKIEGO ZASTOSOWANIA, m.in.: W BUDOWNICTWIE DROGOWYM I PRZEMYSŁOWYM, JAK RÓWNIEŻ ROLNICTWIE.

JELCZ

SAMOCHÓD SAMOWYŁADOWCZY 3 W 642 - 01

Folder ostatniej wersji Jelcza 642 z wydłużonym rozstawem osi.

dy między pierwszą i drugą osią i wspawaliśmy przedłużenia wycięte z ze złomowanych samochodów – opisuje. Jelcz ciągnął przyczepę 8011 HL (duża haelka). – Woziliśmy nim kruszywo z Kielc do Rejonowego Zarządu Dróg. Potrafiłem tym wydłużonym samochodem wjechać na zwirownię, z ramą nic się nie działo, podobnie jak z mostami Steyra. Samochód woził czasem blisko 30 ton, choć w dowodzie miał pierwotnie wpisane 18 ton ładowności, a potem urzędnicy zmniejszyli na 16. Chcieli wbić 13, ale oprostowaliśmy. Założyłem 12-calowe opony, o cal szersze od fabrycznych. Udało mi się kupić radialne z Olsztyna. To była rewelacja: miękkie, elastyczne, samochód dobrze się na nich prowadził. Nigdy nie pękały i nie strzelały. Byłem nimi zachwycony – przyznaje Stępień.

Autor czterech książek o historii Jelcza Wojciech Polomski szacuje, że w latach 1974-1983 Jelcz zbudował 3 tys. tych samochodów.

Licencyjna produkcja

We wrześniu 1975 roku PolMot podpisał ze Steyrem licencję na produkcję silników i mostów napędowych. Był to trzeci etap polsko-austriackiej współpracy. Trzy lata później Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego przewidywało, że montaż Jelczo-Steyrów będzie wygaszany (w 1980 roku opuścił fabrykę 200 pojazdów tego typu), natomiast produkcja licencyjnych modeli wyniesie 2 tys. sztuk w 1985 roku i dwa razy tyle pięć lat później. ZPMot planował, że z linii montażowej zjedzie w 1990 roku również 4 tys. Jelczy serii 600.

Jelczańskie Zakłady Sa-

mochodowe miały otrzymać wsparcie FSC Starachowice. Świętokrzyski zakład miał dostarczać do JZS ramy, mosty napędowe na licencji Steyra oraz koła zębate do mostów na licencji Berlieta. Zatem ZPMot uruchomił produkcję dwóch mostów, obu ze zwoznicami, które nie miały wspólnych części.

Urzędnicy planowali nawet przemieszczenie do Starachowic wytwarzania gamy Jelczo-Steyrów; w 1990 roku produkcja miała sięgnąć 19 tys. sztuk. Natomiast w Jelczu do 1983 roku na uwolnionych powierzchniach z montażu samochodów ciężarowych miała rozwijać się produkcja autobusów: 8 tys. w 1985 roku i 12 tys. pięć lat później. JZS miał zachować produkcję przednich osi o nośności 6,5 tony, a także podjąć wytwarzanie nowej osi 4,5-tonowej.

Ambitne plany wymagały dużych inwestycji w dostawców. Zaopatrujący cały przemysł samochodowy w przekładnie kierownicze i wały napędowe FMS Szczecin otrzymał filię w Stargardzie. Urzędnicy planowali także stworzenie filii zakładu w Tczewie, który produkował skrzynie biegów.

W FOS Łódź przy ul. Kurczaki zjednoczenie zaplanowało dwie hale po 18 tys. m kw na obróbkę i montaż instalacji pneumatycznych do ciężarówek (hamulce) i autobusów (zawieszania i drzwi) oraz gaźników, a także halę odlewni o powierzchni 10 tys. m kw i halę narzędziowni o powierzchni 3 tys. m kw. Rozbudowywana była Praszka, która zapewniała pneumatyczne układy hamulcowe dla wszystkich ciężkich pojazdów. Do Praszki trafiła odlewnia pierwotnie planowana w Łodzi. Powiększa-

ny były ZEM Świdnica, ZEM Warszawa, ZSM Brodnica. Powstawały lub znajdowały się w planach nowe kuźnie, odlewnie, zakłady obróbcze.

W listopadzie 1980 roku Rada Ministrów zawiesiła wdrożenie licencji, kasa państwa świeciła pustkami. – Nie spodziewałem się wstrzymania licencji Steyra. Nikt tego ze mną nie konsultował i dowiedziałem się o tym z prasy – wspomina ówczesny dyrektor naczelny JZS Jan Dalgiewicz. – W pierwszej chwili zeszło ze mnie powietrze, ale choć licencja była zawieszona, to koncepcja produkcji ciężkich, 3-osio-owych modeli: ciągnika siodłowego i wywrotki nie została zapomniana. Wśród konstruktorów ten temat ciągle żył. Uruchomienie tej produkcji było naszą ambicją – zapewnia.

Na początku 1981 roku JZS przygotowały prototyp wywrotki 6x4 z 320-konnym silnikiem V8 steyra i zmodernizowaną odchylaną kabiną 136V, dostosowaną do podwozia z widlastym silnikiem. W kolejnych miesiącach Jelcz zbudował jeszcze 10 takich samochodów oznaczonych 641. Na więcej nie starczyło dewiz. – W tamtym okresie gospodarka przeżywała duże trudności, były powszechne braki. Nie mogliśmy szybko uruchomić produkcji ciężkich modeli, bo brakowało podstawowych komponentów: mocnych silników, skrzyń biegów, a przede wszystkim tylnych mostów – wylicza Dalgiewicz. – Mimo to uważam dekadę lat 80. za złoty okres Jelcza. Od połowy lat 80. JZS stał na mocnych nogach. W 1981 roku spłaciliśmy licencję Berlieta, (Steyra spłaciliśmy dostawami przednich osi), mieliśmy zatem gotówkę, a także doświadczoną kadrę i dobrą koniunkturę. Mogliśmy rozwinąć ofertę oraz możliwości technologiczne. Własny roz-

wój i zapewnienie własnych funduszy dawało nam swobodę działania – podkreśla Dalgiewicz.

Ciężka rodzina

Konstruktorzy Jelcza przystąpili do prac nad rodziną ciężkich samochodów 6x4, oznaczonych Jelcz 642, w 1984 roku, gdy zakłady w pełni oparowały produkcję przednich, 6,5-tonowych osi Steyra. Oznaczało to, że fabryka mogła wykorzystać zawieszoną licencję Steyra, zastępując 5,4-tonowe osie używane w jelczach serii 300 i 410. Zmiana osi pociągała za sobą konieczność uruchomienia produkcji nowej ramy o równoległych podłużnicach. Była to licencyjna konstrukcja, a ponieważ umowa ze Steyrem była ważna do 1990 roku, zatem JZS miał pełne prawo ją wykorzystać.

Była to pierwsza jelczańska rama nitowana na zimno. Ten sposób łączenia podłużnic z poprzeczkami jest mocniejszy i trwalszy od spawania. – Hydrauliczną nitownicę do nitowania ram na zimno wykonała nasza zarządziownia – wyjaśnia ówczesny główny konstruktor samochodów ciężarowych w JZS Tadeusz Okowiak.

Natomiast dyrektor Ośrodka Badawczo-Konstrukcyjnego JZS Henryk Orzechowski w grudniowym numerze Auta-Techniki Motoryzacyjnej z 1985 roku wskazał, że uruchomienie produkcji samochodów ciężarowych 6x4 (głównie wywrotek i ciągników siodłowych) pozwoli użytkownikom na 40-procentowe zmniejszenie kosztów paliwa na tonokilometry, redukcję o połowę kosztów kierowców (na przebieżeniu tej samej masy materiału), a fabryce 30-procentowe zmniejszenie kosztów materiałowych dla wykonania samochodów zdolnych do przewiezienia tej samej

masy towaru. Orzechowski wylczył, że użytkowanie 350 samochodów Jelcz 642 o ładowności 18 ton da w stosunku do 7,5-tonowego Jelcza 327 WK roczne oszczędności 2,7 mld zł.

Orzechowski podkreślał, że dla uruchomienia produkcji podwozi 6x4 i 6x6 do 1990 roku potrzebne jest zapewnienie dostaw silników dużej mocy (powyżej 300 KM), wielostopniowych skrzyń biegów o momencie wejściowym od 1000 do 1500 Nm, wałów napędowych przenoszących moment obrotowy od 10 tys. do 12 tys. Nm, zapewnienie pełnych dostaw resorów półelitycznych oraz uruchomienie produkcji resorów parabolicznych, uruchomienie produkcji tarcz do opon bezdętkowych 11x22,5 (chodziło o FSC Lublin), stworzenie bazy metalurgicznej, pozwalającej na produkcję odlewów z żeliwa sferoidalnego oraz odłuków ciężkich.

Szczupły był nie tylko asortyment, ale i wielkość produkcji. Mielec nie mógł sprostać potrzebom dostaw jednostek doładowanych. Dlatego pod koniec lat 80. WSK Mielec podjęła decyzję o rozbudowie hamowni, która była wąskim gardłem zakładu.

– Z konieczności zdecydowaliśmy się na 240-konny silnik z WSK Mielec, choć był on zbyt małej mocy – przyznaje Dalgiewicz. – Nie było także dobrych skrzyń biegów, dostępna była S6-90 na licencji ZF produkowana w FPS Tczew. Choć licencyjne, nie spełniały wszystkich naszych wymogów. Użytkownicy oczekiwali 400-konnych samochodów oraz bardziej wszechstronnych skrzyń biegów – przyznaje.

W seryjnej produkcji w FPS nie było skrzyń wielobiegowych - mała liczba przełożeń utrudniała użytkowanie samochodu w tere-

JELCZ 642 tracteur automobile

Produced by: **JELCZ TRUCKS & BUSES** JELCZAŃSKIE ZAKŁADY SAMOCHOĐOWE 55-221 Jelcz-Laskowice Poland Tel. 38 061

Exporteur: **POLMOT S.p.A.** Exportation-Importation de Tracteurs Automobiles Stalagradzka 23, 03-370 Warszawa, Poland Boite postale 5, Tel. 11 00 01 Telex: 813 901, 813 514, 813 621 pomotpl

JELCZ W 642 tipper truck

Manufacturer: **JELCZ TRUCKS & BUSES** JELCZAŃSKIE ZAKŁADY SAMOCHOĐOWE 55-221 Jelcz-Laskowice Poland Phone: 38 061

Exporteur: **POLMOT S.p.A.** Export-Import of Automotive Industry Stalagradzka 23, 03-370 Warszawa, Poland P.O. Box-5 Phone: 11 00 01 Telex: 813 901, 813 514, 813 621 pomotpl

KIPPER

JELCZ W 640 JS

JELCZ TRUCKS & BUSES

nie. – Kłopoty w dostawach skrzyń S6-90 oraz produkcji choćby TS12-90 brały się z zapaści gospodarczej i braku części, jak np. łożyska – tłumaczy konstruktor FPS Polmo Tczew Bogusław Postek.

FPS w tamtych latach posiadał konstrukcje trzech typów skrzyń biegów, które potencjalnie mogłyby być stosowane w ciężkich podwoziach Jelcza. Były to TS8-121, TS16-141 i TS9-160. – Wykonane zostało także studium adaptacji reduktora z ww. skrzyń biegów do S6-90 w ramach pracy dyplomowej studenta Politechniki Gdańskiej. Zgłaszane przez potencjalnych odbiorców zapotrzebowanie było zbyt małe, by ponosić nakłady inwestycyjne na uruchomienie produkcji seryjnej, a jednocześnie zbyt duże, by skrzynie biegów wytwarzać w prototypowni – rozważano więc powołanie „oddziału krótkich serii produkcyjnych” – wspomina Postek.

Rządowe porozumienie

Podczas wystawy z okazji 40-lecia Powrotu Ziemi Zachodnich i Północnych do Polski w maju 1985 roku jeliczańska fabryka oficjalnie zaprezentowała prototypowe podwozie Jelcza 642. Samochód otrzymał wykonany przez narzędziownię JZS tandem z berlietowskimi mostami. Kilka tygodni później kielecka Fabryka Samochodów Specjalizowanych „Polmo-SHL” przygotowała zabudowę. Gotowy prototyp 18-tonowej, trójstronnej wywrotki nosił oznaczenie Jelcz SHL 3W 642-824. Pompę oleju do hydrauliki wywrotki dostarczył WPH Wrocław.

- Największą przeszkodą był brak tandemu – zapewnia Dalgiewicz. Produkcja mostów Steyra nigdy w Starachowicach nie ruszyła, podobnie jak kół zębatach

do mostów Berlieta. Starachowicka FSC wskazywała, że nie dostała funduszy na maszyny, a dotychczasowy park maszynowy uniemożliwiał masową produkcję tego asortymentu. Szczególny kłopot sprawiała produkcja kół talerzowych, które podczas obróbki cieplnej potrafiły wickrować się i nikt nie chciał podjąć się tego ryzyka.

Dlatego JZS planowała zakupy tandemów u swego dotychczasowego dostawcy tylnych mostów, węgierskiej firmy Raba. Jelcz w drugim kwartale 1986 roku zbudował prototyp z wózkiem Raba. Samochód otrzymał oznaczenie Jelcz SHL 3W 624-825.

21 grudnia 1987 roku w Warszawie przedstawiciele JZS oraz Ministerstwo Przemysłu (reprezentowane przez prof. Krzysztofa Badziemińskiego oraz dyrektorów Departamentu Techniki w MP) podpisali umowę generalną, obejmującą przygotowanie samochodu ciężarowego Jelcz 642 w odmianach wywrotka i ciągnik siodłowy. Produkcja miała ruszyć w 1989 roku. Inwestycja miała kosztować 15 mld zł, gdy wartość sprzedaży JZS w tym roku wyniosła 56,3 mld zł.

- Na przygotowanie Jelcza 642 było nas stać – zapewnia ówczesny dyrektor ekonomiczny JZS Marian Łączki. – W województwie wrocławskim płaciliśmy najwyższe podatki, większe nawet od Pafawagu. Zarabialiśmy przede wszystkim na eksporcie gotowych wyrobów do Chin, Jugosławii, NRD, ZSRR oraz komponentów do Austrii i Francji. Fabrykę utrzymywał nie tylko eksport, ale i krajowa produkcja. Wszystkie asortymenty były dochodowe – podkreśla dyrektor.

Znaczenie umowy z rzędem wykroczało daleko poza kwestie finansowe. – Porozumienie z ministerstwem zapewniało nam przede

wszystkim legitymację do działania – podkreśla Dalgiewicz. – Gospodarka była centralnie planowana i jako przedsiębiorstwo państwowe nie mogliśmy robić co nam się podobało, a jednocześnie musieliśmy zapewnić sobie dostęp do dewiz, materiałów i części. Umowa z rządem pozwalała nam rozmawiać z dostawcami z mocniejszej pozycji. Co z tego, że JZS miały pieniądze, skoro dostawcy nie chcieli ze mną rozmawiać? Odmawiali dostarczenia zespołów lub prefabrykatów, jak odlewy lub odkuwki. Pamiętam potężne klótnie w Tczewie. FPS wcale nie chciała się podporządkować naszym żądanom i skrzynie S6-90 trzeba było wyrwać im z gardła – wspomina dyrektor naczelny JZS.

- Dlatego dążyłem do przejęcia szczecińskiej FMS-Polmo, bo dawało mi to dostęp do części. W FMS-Polmo za inwestowaliśmy kilkaset mln zł. Dzięki szczecińskiemu zakładowi JZS uzyskały możliwość wpływania na inne fabryki. Dysponowaliśmy coraz większymi możliwościami, nie tylko technicznymi, ale i ekonomiczno-politycznymi. Ustroje mogą się zmieniać, ale tego typu zależności zawsze będą. Rozbudowaliśmy siłę oddziaływania fabryki w przemyśle – wyjaśnia Dalgiewicz.

Bardzo szybko nadszedł czas na sprawdzian siły oddziaływania JZS na inne zakłady polskiego przemysłu, bo w sierpniu 1988 roku Węgrzy poinformowali, że z powodów technicznych nie będą sprzedawać tandemów do Polski. Nie można było liczyć także na import mostów z innych krajów RWPG.

Własny tandem

Już miesiąc później gotowy był jeliczański tandem T2032. – Stworzyliśmy tan-

dem, korzystając z już opatentowanych technologii i konstrukcji. Ominęliśmy cudze patenty i zastosowaliśmy własne rozwiązania. Mieliśmy potencjał zarówno w Zakładzie Opracowań Technologicznych, prowadzonym przez Jana Zagórnego, oraz w OBR, gdzie szefem był Henryk Orzechowski. Ogromny wysiłek technologów i techników sprawił, że przygotowaliśmy oprzyrządowanie i zapewniliśmy dostawy komponentów – tłumaczy Dalgiewicz.

Koła talerzowe dostarczał Glimar, a mosty napędowe produkował Zakład Obróbki Skrawaniem w Hali B. – Cały ciąg technologiczny do produkcji pojedynczych mostów napędowych Berlieta wystarczyło nieznacznie wzbogacić, aby zapewnić produkcję tandemów – wyjaśnia ówczesny dyrektor naczelny. – Uruchomienie produkcji przyszło z dużym wysiłkiem, bo nie mieliśmy własnej odlewni i kuźni. Odlewy obudowy tylnego mostu miały być robione w odlewni w Lublinie, która lała żeliwo sferoidalne. Na jej uruchomienie czekaliśmy jak na zbawienie – dodaje.

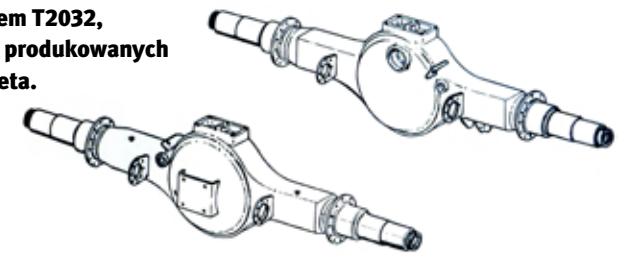
Linia produkcyjna podwozi 642 ruszyła w Hali A, tworząc wydział W-371. Nowa taśma produkcyjna miała przepustowość tysiąca samochodów rocznie. W Hali C nadal funkcjonowała taśma montażu pozostałych modeli samochodów ciężarowych oraz lakiernia kabin ciężarówek. Produkcja Jelcza 642 ruszyła w czerwcu 1989 roku, gdy fabryka zmontowała 30 wywrotek W-642; w lipcu gotowych było 50 sztuk. Był to jeden z największych, o ile nie największy projekt Jelcza w latach 80.

Jelcz 642 wyjeżdżał z fabryki najpierw z krótką kabiną 136 R, następnie z długą 134 R. To były prak-

Jeszcze w 2016 roku na budowach można było spotkać Jelcze 642, z reguły jako pojazdy specjalistyczne. Po 1990 roku Jelcz 642 otrzymywał 12-stopniową skrzynię TS12-90 z Tczewa gdy klient wybrał 260-konny mielecki silnik SW680/207/5. Jeżeli samochód wyposażony był w 320-konny silnik Steyra WD615.97, wówczas miał 16-stopniową przekładnię ZF 16S-151. Pod koniec produkcji w ofercie pozostał silnik mielecki oraz 375-konny produkcji Iveco, z którym współpracowała 16-stopniowa przekładnia ZF.



Jelczański tandem T2032, stworzony z osi produkowanych na licencji Berlieta.



tycznie nowe kabiny, choć przypominające z zewnątrz poprzednie, skonstruowane w latach 70. – Zostawiliśmy podobną stylistykę, bo daje ona marce identyfikację. Kabina była udaną, rodzimą konstrukcją – zauważa Dalgiewicz.

Dyrektor dodaje, że fabryka w lata 90. wchodziła z ogromnymi nadziejami. – Sądziłyśmy, że produkcja rozwine się i będzie obok autobusów naszą przyszłością w wiele lat. Ale zmiany polityczne przyniosły upadek przemysłu w Polsce. Uważam, że JZS miał realne możliwości i mógł przeżyć tę rozwałkę. Z początkiem 1990 roku ruszyła fala zmian ustrojowych, a za nią kadrowych. W połowie 1990 roku Rada Pracownicza odwołała mnie ze stanowiska – wspomina.

Na początku lat 90. wywrotka Jelcz 642 otrzymała wydłużony o blisko pół metra, do 3400+1350 mm, rozstaw osi i zmodernizowa-

naną kabinę 136MS. Silnik SW 680 rozwijał nadal 240 KM, skrzynia TS12-90 miała zakres przełożeń od 9,01 do 0,82, a przełożenie tandemu T2032 wynosiło 6,31. Było ono szybsze od stosowanego w 1989 roku, wynoszącego 6,83, jednak obudowa mostu pozostała bez zmian.

Ponieważ była pierwotnie zaplanowana do autobusu, miała o kilka centymetrów mniejszy prześwit od mostów Steyra, które zaprojektowane były z myślą o wywrotkach. – Berlietowski nie nadaje się do pojazdów pracujących przy pracach ziemnych – stwierdza właściciel firmy Trans-Kop z Biłgoraja Rafał Dzido.

W 1990 roku Jelcz zastąpił nowy, opracowany w FPS mechanizm zmiany biegów przeznaczony do kabin odchylanych. Mechanizm mocowany był do podłogi kabiny i wymagał zastosowania teleskopowego cięgna przekazującego ruch do układu sterowania skrzynią

biegów. Zwiększenie długości cięgna było możliwe po odblokowaniu zapadki, co następowało samoczynnie w pierwszej fazie unoszenia kabiny. W wykonaniu steyrskim wszystko zostawało przy silniku. Nowe sterowanie po latach rozregulowało się z trudem włącza się kołowe biegi. – W oryginalnym wykonaniu dźwignia chodziła bardzo lekko, można było włączyć biegi jednym palcem – porównuje Dzido.

Postek dodaje, że w tym czasie Jelcz zaczął oferować w kompletacjach swoich pojazdów dostępne na rynku sprawdzone, dobre skrzynie biegów ZF i EATON. – To, w realiach ówczesnej sytuacji gospodarczej, przesądziło o zaniechaniu dalszych prac rozwojowych nad skrzyniami ciężkimi, jak również doprowadziło do zaniechania ich wytwarzania – podsumowuje Postek.

Od początku lat 90 kurczyła się produkcja jeliczańskiej fabryki. Montaż modelu 642

trafił na coraz słabiej wykorzystany przenośnik w Hali C, a wolne miejsce posłużyło Volvo do składania ciągników siodłowych.

Z taśmy produkcyjnej zjechało kilkaset podwozi i wywrotek Jelcz 642. Figurowały one w cennikach Jelcza do początku wieku, lecz traciły popularność, co widać po spadku wartości na wtórnym rynku, który był dwa razy większy od zagranicznej konkurencji.

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

Podziękowania dla: Andrzeja Czajkowskiego, Jana Dalgiewicza, Rafała Dzido, Wawrzyńca Ehrlicha, Marcina Kardasa, Mariana Łączki, Tadeusza Okowiaka, Jerzego Oleńczaka, Henryka Orzechowskiego, Bogusława Postka, Roberta Stępnia, Ryszarda Sturlisa i Andrzeja Wachowskiego.

5 sposobów na korzystną wymianę walut

Lista zobowiązań, które trzeba regulować w obcej walucie, zwiększa się wraz z rozwojem polskich firm na rynkach europejskich. W tej sytuacji obniżenie kosztów wymiany walut należy traktować jako niezbędny krok w procesie optymalizacji działania przedsiębiorstwa.

WYMIANA WALUT ONLINE W POLSCE

	Model z kapitałem prywatnym	Model mieszany	Model z kapitałem bankowym
Rejestracja	Przez internet, max. kilka minut	Przez internet, max. kilka minut, nie trzeba zakładać konta w banku	Trzeba założyć konto w banku, aby później korzystać z kantoru internetowego online
Spread	2,3-3,5 gr z możliwością negocjacji	2 gr z możliwością negocjacji	Kursy w tabeli 20-25 gr, na platformach indywidualne negocjacje
Przelewy krajowe	W większości przelewy w PLN w trybie zwykłym za 0 zł; do banków, w których kantor ma rachunki przelewy walutowe za 0 zł; pozostałe płatne	Przelewy w PLN w trybie zwykłym za 0 zł; do banków, w których kantor ma rachunki przelewy walutowe za 0 zł; pozostałe płatne	Przelewy w PLN i walutowe płatne zgodnie z tabelą opłat i prowizji banku
Przelewy zagraniczne	Dostępne w wybranych kantorach internetowych, opłaty średnio od 3 do 200 zł	Stała opłata od 1 do 13 zł niezależnie od kwoty przelewu	Opłata zgodnie z tabelą opłat i prowizji banku; zwykle liczona w procentach od kwoty przelewu
Wypłata w placówkach	Niedostępna	Możliwa wpłata i wypłata gotówki w oddziale banku	Możliwa wpłata i wypłata gotówki w oddziale banku
Największe podmioty	Cinkciarz.pl, Internetowykantor.pl, Walutomat.pl (giełda społecznościowa)	Rkantor.com	Raiffeisen Polbank, Alior Bank, mBank, bank BZWBK

Anna Korzec

Polskie firmy zajmujące się transportem międzynarodowym obsługują około 25% europejskiego rynku przewozów, co daje im pozycję lidera. Ekspansja na rynki zagraniczne oznacza m.in. więcej umów zawieranych w walucie obcej, kredyty walutowe na rozbudowę floty i opłaty leasingowe w zagranicznej walucie. Jak obniżyć koszty tych transakcji?

Porównaj ofertę kantorów internetowych i banków – na co zwracać uwagę?

W Polsce działa ok. 60 niezależnych kantorów internetowych (założonych przez kapitał prywatny) i 4 kantory internetowe z kapitałem bankowym (100 % udziałów ma tam bank). W sektorze bankowym swoje platformy do wymiany walut stworzył Alior Bank, mBank, bank BZWBK i Raiffeisen Polbank (Rdealer). Poza własną wewnętrzną platformą Raiffeisen

Polbank jako pierwszy w Polsce otworzył kantor internetowy (Rkantor.com), który sytuuje się między sektorem bankowym a prywatnym.

Rozróżnij spread i prowizję na rynku wymiany walut

Spread to różnica między kursem kupna a wymiany waluty. Zwróć uwagę na oferty kantorów, które poza spreadem mówią też o prowizji – to dodatkowa opłata. Zdarza się, że jest ona naliczana dopiero podczas fina-



lizacji transakcji. Wyrażona w procentach prowizja pojawia się często na internetowych giełdach społecznościowych wymiany walut. Można tam kupić/sprzedać walutę od innych użytkowników serwisu – spread jest wtedy niższy, jednak często okazuje się, że transakcje są obciążone prowizją, przez co są droższe od tych zawieranych w kantorach internetowych.

Upewnij się, że transakcje są odpowiednio zabezpieczone

Warto sprawdzić, kto jest właścicielem serwisu, do którego przelewasz swoje pieniądze. Czy na pewno dysponuje on kapitałem, który w razie pogorszenia się kondycji finansowej jego firmy pozwoli na zabezpieczenie wszyst-

kich transakcji? Kantor internetowy dodatkowo uwiarygadnia nadzór instytucji państwowej – Komisji Nadzoru Finansowego. Warto sprawdzić, czy transakcje zawierane w serwisie są potwierdzane kodem SMS i czy stosowane jest tam szyfrowanie SSL.

Sprawdź funkcje, które pozwolą Ci zaoszczędzić czas i pieniądze

Mowa tu o alercie kursowym i transakcjach zabezpieczających. Alert kursowy to powiadomienie, które otrzymujesz przez SMS w momencie, gdy waluta osiągnie pożądaną przez Ciebie kurs. Dzięki temu możesz kupić ją po najlepszej cenie. Ten sam cel osiągniesz dzięki transakcji zabezpiecza-

jącej – to zlecenie kupna waluty po kursie, który określasz w wybranym przedziale.

Obniż opłaty za przelewy zagraniczne

Pamiętaj, że możesz negocjować nie tylko opłaty za przelewy, lecz także szybkość ich realizacji. Dużo zależy od wolumenu twoich transakcji i ich częstotliwości. Warto też sprawdzić, czy dany kantor internetowy ma w ofercie przelewy zagraniczne – o ile w kantorach bankowych jest to standard, to nie są one dostępne we wszystkich kantorach z kapitałem prywatnym.

Anna Korzec, specjalista ds. PR w Rkantor.com

reklama

RKANTOR.COM

KANTOR INTERNETOWY DLA FIRM TRANSPORTOWYCH

Wymieniaj waluty za 1 grosz!

Najniższe kursy wymiany walut - marża do negocjacji

Pierwsza wymiana EUR/USD/GBP/CHF/PLN - do 20 tys. bez spreadu

Ekspresowe doładowanie kart prepaid dla Twoich kierowców

Darmowe przelewy walutowe do 11 banków i wszystkie przelewy w PLN

Najtańsze przelewy do 41 krajów - w tym USA, Chiny, Korea (np. cena przelewu dla 100 000 EUR = tylko 1€)



Negocjuj indywidualną ofertę do **-75% TANIEJ!**

Zadzwoń: **22 347 7992**

www.Rkantor.com | transport.firmy@rkantor.com

PARTNEREM STRATEGICZNYM JEST





Belgijskie myto w ZMPD bez kolejek i stresu

W biurze ZMPD przy Al. Jana Pawła II 78 w Warszawie można bez kolejek i stresu zarejestrować się w systemie Viapass i kupić pokładowe urządzenie Satellic, o czym w rozmowie z Robertem Przybylskim informuje dyrektor Sekcji Serwisowej ZMPD Andrzej Lenkiewicz.



■ Nadal z Belgii dochodzą informacje o kolejkach w punktach rejestracji. Jak jest w ZMPD?

W Polsce jest łatwiej i szybciej. Obsługujemy klientów na bieżąco, urządzenia wydawane są od ręki. Pomagamy również firmom zarejestrować się, ponieważ system nie komunikuje się w języku polskim. W końcówce marca oraz pierwszych dniach kwietnia nasz punkt był czynny w dni robocze do wieczora, a w sobotę 2 kwietnia do popołudnia. Warto podkreślić fakt, że polski punkt obsługi klienta systemu Satellic jest jedynym punktem w Europie zlokalizowanym poza granicami Belgii i w bezpośrednim sąsiedztwie belgijskich przejść granicznych. Nasze starania o lokalizację takiego punktu w Polsce uwieńczone zostały sukcesem, między innymi dlatego, że blisko jedna trzecia ciężarówek przejeżdżających tranzytem przez Belgię posiada polskie numery rejestracyjne.

■ Nadal jest taki natłok chętnych?

Widzimy, że pierwsza fala zainteresowania zaczyna się obniżać. Je-

żeli teraz komuś przyjdzie czekać na rejestrację i wydanie urządzenia pokładowego, to potrwa to tylko kilkanaście minut. Dlatego od 6 kwietnia nasz punkt jest czynny od 8 rano do 15.30, czyli w stałych godzinach pracy ZMPD.

■ Co jest niezbędne do rejestracji?

Dowód rejestracyjny samochodu lub jego skan oraz dokument poświadczający klasę czystości spalin Euro, bo na tej podstawie między innymi wyliczana jest wysokość opłaty drogowej. Wydając urządzenie pokładowe pobieramy 135 euro zastawu – tyle samo co w Belgii.

Nie trzeba tracić czasu na granicy i stać w kolejkach – sprawniej można to zrobić u nas. Kaucja za urządzenie może być opłacona kartą płatniczą lub uznanymi kartami flotowymi, których wykaz jest na stronie Satellica. W przeciwieństwie do punktów na granicy belgijskiej nie przyjmujemy gotówki.

■ Unijni urzędnicy od wielu lat mówią o interoperacyjności urzędzeń. Czy Satellic takim właśnie jest?

Tak, urządzenie Satellica spełnia wymogi interoperacyjności i w przyszłości, jak zapewnia producent, można będzie opłacać nim m.in. niemieckie myto.

Interoperacyjność oznacza, że także inne urządzenia będą mogły służyć do uiszczania opłat drogowych w Belgii. Takie obietnice składa Axxés, uprawniony do pobierania opłat drogowych we Francji, Hiszpanii i Portu-

galii, z którym ZMPD również podpisało umowę o współpracy.

■ Mówimy o płatnościach z góry, a czy Viapass można opłacać także z dołu?

Ponieważ ZMPD jest partnerem Satellica, może zatem oferować system post-pay, po potwierdzeniu wiarygodności płatniczej lub uzyskaniu gwarancji płatności. Takie rozwiązanie jest bardzo wygodne dla przewoźników, bo nie muszą non stop pilnować zasilania kont poszczególnych urzędzeń. Co dwa tygodnie otrzymują od ZMPD zbiorczą fakturę za całą flotę. Oczywiście, jeżeli zapomną zapłacić należność, to oznacza naliczenie karnych odsetek oraz może być powodem blokady urzędzeń..

■ Jak wygląda odliczenie VAT od belgijskiego myta?

Belgia jest państwem federacyjnym, składającym się z regionów: Flamandzkiego, Walońskiego i Stołecznego Brukselskiego. Każdy ma własny zarząd dróg i we Flamandii oraz Brukseli są jednostkami administracji regionu, natomiast w Walonii drogami zarządza prywatna firma. W związku z tym w Walonii do ceny usługi należy doliczyć VAT.

ZMPD pomaga w jego odzyskaniu, oferując przewoźnikom atrakcyjne warunki współpracy.

Szczegółowe informacje dotyczące warunków współpracy z ZMPD oraz rejestracji w systemie Satellic można uzyskać wysyłając pytanie na adres e-mail: oplaty.drogowe@zmpd.pl lub telefonicznie, pod numerem +48 22 53 61 850.

Pobór opłat drogowych na Węgrzech

z urządzeniem pokładowym WEBBASE OBU EASY!



KORZYŚCI:

- Zwalnianie 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. +48 723 688 239
tel. +48 22 53 61 850





Ekonomicznie i bezpiecznie

Nowe Actrosy z Predictive Powertrain Control zapewniają najwyższej jakości transport przy optymalnych kosztach

Idealnie płynna współpraca

Firma Wekta Transport z Olsztyna jako jedna z pierwszych w Polsce wyspecjalizowała się w transporcie płynnych produktów spożywczych. Dziś jej granatowe Actrosy można spotkać nieomal w całej Europie.

- Kiedy zdecydowaliśmy, że zajmiemy się transportem międzynarodowym, od razu postawiliśmy na cysterny, choć na początku mieliśmy też zabudowy z plandekami i kontenery - wspomina Tomasz Choiński, który jako współwłaściciel firmy odpowiada za sprzęt i kierowców. - Byliśmy jedną z pierwszych firm w Polsce, które nastawiły się na płynne produkty spożywcze. Dziś konkurencja jest zdecydowanie większa, choć branża nie należy do łatwych. Ale my punktujemy doświadczeniem i dobrą opinią, na którą ciężko pracowaliśmy.

Wekta już w momencie powstania 20 lat temu postawiła na jakość, rozumianą jako przestrzeganie najwyższych standardów, bezwzględnej czystości, wymaganej w takim transporcie, i punktualności dostaw. A do tego niezbędne są dobre samochody. Jednym z pierwszych ciągników, które rozpoczęły pracę w firmie, był Mercedes. Potem przez lata Wekta korzystała z pojazdów innych producentów aż do początku 2015, kiedy przy Towarowej w Olsztynie pojawiły się nowe Actrosy. - Pierwszy ciągnik testowaliśmy przez pół roku. Postanowiliśmy, że jeśli

się sprawdzi pod względem kosztów eksploatacji, zostaje. Spełnił nasze oczekiwania, więc dziś jeździ u nas już 14 Actrosów, a cała firmowa flota liczy 60 pojazdów. Niedługo planujemy wymianę kolejnych pojazdów, więc pojawią się następne, w charakterystycznym, niebieskim kolorze - opowiada Tomasz Choiński. - Średnie zużycie to około 27 litrów. To bardzo dobry wynik, bo przecież cysterna nie jest aerodynamiczna, a my niemal cały czas jeździmy z dużymi obciążeniami.

- Kiedy okazało się, że będziemy testować Mercedesa, byłem bardzo ciekawy. Podobał mi się od strony wizualnej, ale o samych samochodach wiedziałem tyle, co słyszy się podczas rozmów na parkingach. Teraz, po roku, jestem bardzo zadowolony - mówi Marcin Zych, kierowca, który w olsztyńskiej firmie pracuje już kilkanaście lat. Jego opinię szefowie Wekty brali pod uwagę przy podejmowaniu decyzji o wprowadzeniu do floty ciągników z gwiazdą. - Z mojego punktu widzenia najważniejsza jest ergonomia. Tu wszystko jest pod ręką, logicznie ułożone. Obsługa Actrosa jest intuicyjna i nie stwarza żadnych

problemów. Mój model jest wyposażony w Predictive Powertrain Control, to doskonale rozwiązanie. Jak zacząłem z tego korzystać, to od razu poszedłem do szefa i powiedziałem mu, że kolejne ciężarówki muszą mieć ten system. W przypadku kierowców z mniejszym doświadczeniem system właściwie za nich myśli. Umożliwia też najbardziej ekonomiczną i efektywną jazdę. Nowe Actrosy trafiły do Wekty w ramach najmu z pełną obsługą. Jak tłumaczy Tomasz Choiński, kontrakt został podpisany na cztery lata, bo to się najbardziej opłaca. Wszystko w ramach redukcji zbędnych kosztów, bo zanim taki pojazd może ruszyć w trasę, musi zostać wyposażony w dodatkowy osprzęt, niezbędny do obsługi naczepy. Trzeba wyprowadzić z silnika system podgrzewania cysterny, bo niektóre towary wymagają wyższej temperatury. Cysterna może być wyposażona w pompę, a wtedy potrzebny jest napęd hydrauliczny z ciągnika lub kompresor do wydmuchu ciśnieniowego, który wymaga napędu mechanicznego. Jedną z podkreślanych w firmie zalet Nowych Actrosów jest ich niezawodność. A ta jest ważna, bo dostawy płynnych produktów spożywczych to transport just in time. Załadunek zaplanowany jest na konkretną godzinę, rozładunek też. Jak podkreśla Tomasz Choiński, rygorystyczne przestrzeganie tych harmonogramów również jest elementem polityki jakości Wekty. Do cystern trafiają różne produkty: soki, oleje, glukoza, różnego rodzaju tłuszcze, koncentraty, ale i miazga owocowa, wino, piwo, śmietana, mleko lub czekolada. Główne kierunki to Niemcy, Holandia, Grecja i Włochy, a od niedawna również Francja, gdzie popularna stała się miazga kakaowa z Polski. Ponieważ transport odbywa się w ścisłym rygorze sanitarnym, Wekta już ponad 10 lat temu wdrożyła system jakości ISO 9001:2000 / HACCP. Ma także certyfikaty wydawane przez niektórych klientów, u których obowiązują dodatkowe procedury związane z bezpieczeństwem żywności.



Odpowiedzialność za ładunek

Jakość jest najważniejsza - zapewnia ją Nowy Actros i profesjonalny kierowca, który nim cysterna ruszy w trasę, musi wszystko skontrolować osobiście



Skomplikowane procedury

Każdy z produktów płynnych ma inne wymagania dotyczące przewozu - kierowca musi je znać



Odpowiedzialność przewoźnika

w Konwencji CMR oraz ubezpieczenia CMR - część XXVI

LUTZ ASSEKURANZ

W ostatnim odcinku naszej serii omawiane były postanowienia art. 23 CMR, głównie te dotyczące ustalania wartości odszkodowania w zwykłych przypadkach. Ponadto poruszono kwestię kosztów, które należy dodatkowo zwrócić oprócz odszkodowania obliczanego na podstawie wartości towaru w okresie i w miejscu przyjęcia go do przewozu.

Artykuł 25 Konwencji CMR, który reguluje kwestię odszkodowania w przypadku uszkodzenia przesyłki, odsyła w ustępie 1 do postano-

wień art. 23 ust. 1 (wartość towaru w miejscu i w okresie przyjęcia go do przewozu), art. 23 ust. 2 (cena giełdowa towaru lub ewentualnie bieżąca cena rynkowa lub też zwykła wartość towarów tego samego rodzaju i jakości) oraz art. 23 ust. 4 (inne elementy odszkodowania, takie jak np. cla i wydatki poniesione w związku z przewozem towaru), a w ustępie 2 mówi, że odszkodowanie nie może jednak przewyższać:

- a) jeżeli cała przesyłka doznała obniżenia wartości przez uszkodzenie – kwoty, którą należałoby zapłacić w razie zaginięcia całej przesyłki; i

- b) jeżeli tylko część przesyłki doznała obniżenia wartości przez uszkodzenie – kwoty, którą należałoby zapłacić w razie zaginięcia części, która doznała obniżenia wartości.

Artykuł 25 ust. 1 stanowi również, że w razie uszkodzenia przesyłki przewoźnik płaci kwotę, o którą obniżyła się wartość towaru, ustalana na podstawie wyżej wymienionych postanowień.

Decyduje miejsce rozpoczęcia transportu/moment przyjęcia towaru do przewozu!

Obniżenie wartości towaru oblicza się w ten sposób, że od wartości nieuszkodzonego towaru w miejscu i w momencie przyjęcia go do przewozu odejmuje się taką wartość, jaką miałby towar po uszkodzeniu w miejscu i w momencie przyjęcia go do przewozu. Ta ostatnia wartość jest oczywiście wartością hipotetyczną, którą z reguły - w każdym razie w przypadku większych szkód - może ustalić tylko rzeczoznawca. Całkiem świadomie nie uwzględniono w artykule 25 CMR kosztów naprawy. Jednakże w praktyce niejednokrotnie będą one mniej więcej odpowiadać obniżeniu wartości towaru i z tego względu przy mniejszych szkodach – gdzie nie opłaca się angażowanie rzeczoznawcy – będą tworzyć podstawę do ustalenia wysoko-

ści odszkodowania. Ogólnie przyjęte jest również, że wydatki poniesione na działania zmniejszające rozmiar szkody, których zaniechanie przyczyniłoby się do jeszcze większego obniżenia wartości towaru, zwracane są do wysokości hipotetycznie wyliczonej kwoty odpowiadającej obniżeniu wartości towaru, które nastąpiłoby w przypadku niepodjęcia tych działań.

Pojęcie uszkodzenia

Czym więc jest uszkodzenie przewożonego towaru? Sama Konwencja CMR nic na ten temat nie mówi, a zatem trzeba sięgnąć po pojęcie uszkodzenia używane w stosowanym w danym przypadku prawie krajowym, o ile właściwe orzecznictwo sądowe dotyczące omawianej konwencji, które należy uwzględnić w interesie harmonizacji wykładni jej przepisów, nie stworzyło już autonomicznych definicji tego terminu. Jeżeli przykładowo powołamy się na orzeczenia sądowe wydane w krajach niemieckojęzycznych, to wynika z tego, że przez pojęcie „uszkodzenie” należy rozumieć każdą niekorzystną zmianę w substancji przesyłki, jak na przykład: zamknięcie, zarysowanie, stłuczenie, rozgniecenie, zabrudzenie, zmieszanie lub chemiczne zanieczyszczenie w przypadku ładunków sypkich lub cieczy, o ile prowadzi to do ich wybrakowania,

korozję, oksydację, ale także inne uszczerbki na jakości transportowanego towaru zmniejszające jego wartość, takie jak wchłonięcie różnych zapachów przez wyroby tekstylne czy utrata świeżości przez paloną kawę; za uszkodzenie przyjmuje się częściowo również zmianę w substancji towaru, gdy na przykład z powodu przewożenia owoców w zbyt wysokiej temperaturze skróceniu ulega okres, w którym mogą być wprowadzone na rynek, albo gdy zachodzi uzasadnione podejrzenie, iż na towarze powstała szkoda, co nawet bez stwierdzonego naruszenia substancji przesyłki prowadzi do zmniejszenia jej wartości.

Obliczenie odszkodowania w przypadku częściowej utraty towaru

Jak zatem należy rozumieć zapis art. 25 ust. 2 b) Konwencji CMR, zgodnie z którym odszkodowanie nie może przewyższać kwoty, którą należałoby zapłacić w razie utraty części ładunku, której wartość uległa obniżeniu, jeżeli tylko część przesyłki doznała obniżenia wartości przez uszkodzenie?

Aby poprawnie wyliczyć kwotę odszkodowania, należy posłużyć się wagą brutto (a więc włącznie z opakowaniem) wszystkich uszkodzonych jednostek opakowaniowych. W praktyce sumuje się kwoty odpowiadające obniżonej wartości każdej z uszkodzonych sztuk przesyłki, obliczane na podstawie elementów wymienionych w art. 25 ust. 1, przy czym odszkodowanie nie może być wyższe niż suma wag wszystkich uszkodzonych sztuk przesyłki pomnożona przez 8,33 SDR. Jednakże w niektórych państwach będących sygnatariuszami Konwencji CMR

reprezentowany jest pogląd, że najpierw dla każdej uszkodzonej sztuki przesyłki na podstawie jej wagi brutto należy wyliczyć teoretyczną maksymalną kwotę odszkodowania, a następnie zsumować te kwoty dla wszystkich uszkodzonych sztuk i wypłacić sumę odpowiadającą obniżeniu wartości wszystkich uszkodzonych sztuk przesyłki, maksymalnie do wysokości sumy teoretycznego odszkodowania za wszystkie uszkodzone sztuki.

Szczególny przypadek stanowi sytuacja, kiedy to cała przesyłka doznaje obniżenia wartości poprzez uszkodzenie pewnej jej części, przykładowo, gdy jakaś unikatowa maszyna przewożona była w stanie rozmontowanym, a jej element, uszkodzony w trakcie transportu, nie może być już naprawiony lub wymieniony; w takim wypadku należy zwrócić kwotę odpowiadającą obniżeniu wartości całej przesyłki.

Uszkodzenie i szkody wynikające z opóźnienia dostawy

Kolejna wątpliwość, jaka nasuwa się przy rozważaniach nad kwestią uszkodzenia przewożonego towaru, dotyczy przypadku równoczesnego wystąpienia szkody spowodowanej opóźnieniem dostawy – czy wówczas należy wypłacić odszkodowanie za obydwie szkody łącznie. Odpowiedź brzmi: „z reguły tak”, ponieważ oprócz faktu uszkodzenia może niezależnie wystąpić szkoda wynikająca z opóźnienia dostawy, na przykład w sytuacji, gdy transportowane towary nie zostaną dostarczone na czas w ciągu uzgodnionego terminu dostawy i wskutek tego dojdzie do przerwy w produkcji, przykładowo, gdy owoce przeznaczone do produkcji dżemów zostaną zbyt

późno dostarczone i w wyniku tego opóźnienia ulegną dodatkowo zepsuciu.

Wyższe odszkodowanie tylko na podstawie artykułów 24, 26 i 29 CMR

Wyższe odszkodowanie, jak podano wcześniej, należy się również – podobnie jak w razie zaginięcia towaru – w przypadku uszkodzeń tylko wtedy, gdy mamy do czynienia z winą umyślną lub rażącym niedbalstwem w rozumieniu art. 29 CMR, na skutek czego ustają między innymi ograniczenia odpowiedzialności, albo gdy dokonano deklaracji wartości przesyłki (artykuł 24 CMR) lub specjalnego interesu w dostawie nieuszkodzonych towarów (artykuł 26 CMR). (Deklarację wartości i specjalny interes w

dostawie będziemy omawiać w następnym wydaniu magazynu).

Dla przewoźnika ważna jest należąca polisa CMR, obejmująca odpowiednio również sytuacje, w których dochodzi do obniżenia wartości transportowanego towaru. Dotyczy to także spedytorów i głównych przewoźników zatrudniających podwykonawców, za których ponoszą odpowiedzialność na podstawie art. 3 CMR. W każdym razie należy zawrzeć takie ubezpieczenie na zasadzie subsydiarności.

W razie konieczności uzyskania informacji i porad, a także zawarcia odpowiednich ubezpieczeń OCP oraz w sprawie wszelkich innych rodzajów ubezpieczeń, firma Lutz Assekuranz zawsze pozostaje do Państwa dyspozycji.

www.lutz-assekuranz.pl

reklama

Praktyczne wskazówki

- W przypadku uszkodzenia towaru decydujące jest hipotetyczne obniżenie jego wartości w momencie przyjęcia go do przewozu w miejscu rozpoczęcia transportu.
- Uszkodzeniem jest każda niekorzystna zmiana w substancji przesyłki lub też - gdy brak takiej zmiany - skrócony okres, w jakim towar może być wprowadzony na rynek.
- W przypadku gdy tylko część przesyłki doznała obniżenia wartości, sumuje się kwoty odpowiadające obniżeniu wartości każdej z jej sztuk, przy czym odszkodowanie ograniczone jest sumą wag wszystkich uszkodzonych sztuk przesyłki x 8,33 SDR.
- Jeżeli oprócz uszkodzenia towaru wystąpi niezależnie szkoda związana z opóźnieniem dostawy, to odszkodowanie należy wypłacić za obydwie szkody łącznie.
- Dla przewoźnika ważna jest wystarczająca ochrona ubezpieczeniowa obejmująca tego rodzaju roszczenia odszkodowawcze.
- Spedytorzy i główni przewoźnicy zatrudniający podwykonawców powinni posiadać odpowiednią, subsydiarną ochronę ubezpieczeniową.

LUTZ ASSEKURANZ
WZAJNE ZAUPANIE
KOMPETENTNE DORADZTWO
SZYBKĄ LIKWIDACJĄ SZKÓD
SIĘC EKSPERTÓW
RZETELNĄ INFORMACJĄ



UBEZPIECZENIA USŁUG TRANSPORTOWYCH I LOGISTYCZNYCH

SZEROKI ZAKRES UBEZPIECZEŃ

OCP 3 w 1
KABOTAŻ
OCP KRAJ
ZDOLNOŚĆ FINANSOWA
OCS
PRZEWOŹNIK UMÓWNY

TAKŻE DLA POJAZDÓW DO 3,5 DMC

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

Dział likwidacji szkód:
Tel.: +48 1 8175573 w. -16, -27 lub 29
office@lutz-assekuranz.pl

Biurowo w Wiedniu
Lutz Assekuranz Maklerges.m.b.H.
A-1120 Wien
Miedlinger Hauptstr. 51 - 53.
tel.: +43 1 8175573 31
gebika@lutz-assekuranz.at

tel.: +43 1 8175573 21
siech@lutz-assekuranz.at

Regionalne punkty kontaktowe:
17 850 02-49 Rzeszów
69 328 34 72 Zakonia Góra
723 688 208 Szczecin
lutzocp@zmpd.pl

Zalety ubezpieczenia OCP (odpowiedzialności cywilnej przewoźnika) zawartej poprzez LUTZ ASSEKURANZ:

- Oferowane ubezpieczenie to pakiet „3 w 1” w ruchu krajowym, międzynarodowym i kabotażu.
- Suma ubezpieczenia **1.000.000 EUR na każdą szkodę** (CMR, Prawo Przewozowe), budząca zaufanie, świadcząca o wiarygodności w oczach partnerów i zleceniodawców.
- W pakiecie ubezpieczona wina umyślna i rażące niedbalstwo kierowcy (art. 29.2 CMR / 86 Prawo Przewozowe) w ramach sumy ubezpieczenia bez limitów.
- Odpowiedzialność za szkody spowodowane w wyniku naruszenia przepisów ruchu drogowego na skutek rażącego niedbalstwa przez ubezpieczającego lub osobę uprawnioną do jego reprezentowania jako kierowcę.
- **Kabotaż** ubezpieczony w całej Unii Europejskiej i Gospodarczej.
- **Kabotaż w Niemczech** ubezpieczony do 40 SDR/kg towaru bez składki dodatkowej.
- Zaświadczenia ubezpieczenia kabotażu w Niemczech akceptowane przez BAG (Niemiecki Urząd Transportu Towarowego).
- Zaspokojenie uzasadnionych roszczeń.
- Odpieranie nieuzasadnionych roszczeń tzw. **ochrona prawna związana ze szkodą**.
- **Szeroki zakres towarowy:** przewozy ładunków chłodniczych, ADR, „podwyższonego ryzyka”, AGD, towarów podlegających akcyzie i elektroniki ubezpieczone w standardzie.
- **Zakres terytorialny OCP:** wszystkie kraje Europy, Azji do E95 i kraje Afryki leżące nad Morzem Śródziemnym.
- Polisa nie wymaga „doubezpieczenia” przez spedytora i ponoszenia dodatkowych kosztów.
- Wiąże zakres ubezpieczenia OCP w Ogólnych Warunkach Ubezpieczenia.

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 podmiotów ubezpieczeniowych (Versicherungsmittlerregister 990) pod numerem rejestru zawodowego 015320001-08 prowadzonego przez austriackie Ministerstwo Związków i Gospodarki i Pracy (Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit), które jest równocześnie miejscem do składania skarg i zażaleń.

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® jeszcze bardziej ułatwiając swoim klientom ich codzienną pracę. Mogą oni wybrać udostępnione do trackingu pojazdy (monitorowane na mapie w TimoCom) bezpośrednio z pozycji wyszukiwania ładunków, a także znaleźć i wyświetlić oferty frachtów ulokowane w pobliżu danego pojazdu. Ponadto istnieje możliwość zaciągnięcia jego aktualnego położenia do dostępnego w TC eMap® narzędzia kalkulacyjnego. Mowa o największym w Europie rozwiązaniu trackingowym obejmującym obecnie ponad 180 partnerów telematycznych.

Coraz więcej możliwości

Dodatkowo możliwe jest znalezienie frachtów w oparciu 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 parametry GPS automatycznie staną 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. Odświeżenie zestawienia powoduje natychmiastową jego aktualizację, uwzględniając 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 oferentem."

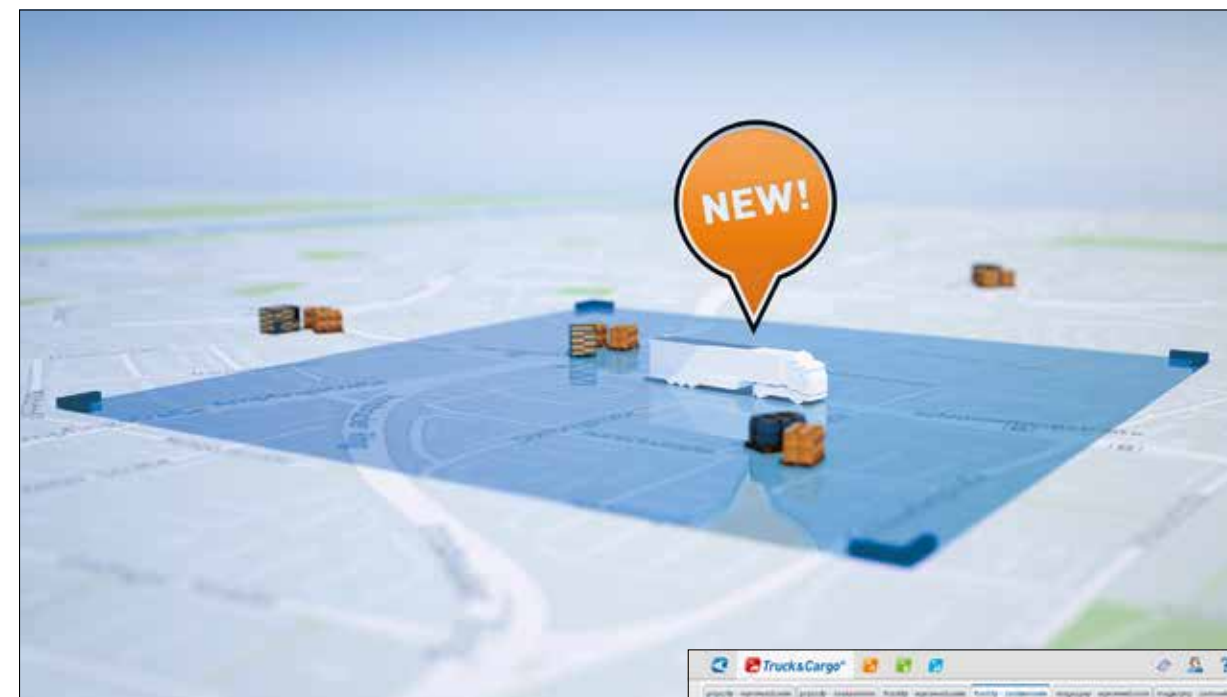
Nowość w TC eMap®

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 funkcji jest to, że również i tu

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 prawym przyciskiem myszy w daną ciężarówkę można oznaczyć jej aktualne położenie jako punkt rozpoczęcia trasy. Kolejną możliwością w TC eMap® to automatyczne udostępnianie danego auta do trackingu. By udostępnić swojemu partnerowi biznesowemu opcję monitorowania, przez określony czas, położenia pojazdu przewożącego jego towary, wystarczy kliknąć na dany samochód ciężarowy i wybrać z menu: "Wystawianie 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 uwagę przykładają właśnie do optymalizacji czasu pracy i efektywnego wykorzystywania 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 tabletek



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 przypisany do konkretnego urządzenia. Nawet mi-

nimalna 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 pojazd, 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 Soft- und Hardware 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 oferuje trzy europejskie platformy zleceń: będącą liderem w Europie giełdę ofert transportowych TC Truck&Cargo®, plat-

Time	Date	Location	Vehicle	Weight	Volume	Remarks
10:00	2012-01-01	Frankfurt	TC 1000	1000	1000	Frankfurt
11:00	2012-01-01	Frankfurt	TC 1000	1000	1000	Frankfurt
12:00	2012-01-01	Frankfurt	TC 1000	1000	1000	Frankfurt
13:00	2012-01-01	Frankfurt	TC 1000	1000	1000	Frankfurt
14:00	2012-01-01	Frankfurt	TC 1000	1000	1000	Frankfurt
15:00	2012-01-01	Frankfurt	TC 1000	1000	1000	Frankfurt
16:00	2012-01-01	Frankfurt	TC 1000	1000	1000	Frankfurt
17:00	2012-01-01	Frankfurt	TC 1000	1000	1000	Frankfurt
18:00	2012-01-01	Frankfurt	TC 1000	1000	1000	Frankfurt
19:00	2012-01-01	Frankfurt	TC 1000	1000	1000	Frankfurt
20:00	2012-01-01	Frankfurt	TC 1000	1000	1000	Frankfurt
21:00	2012-01-01	Frankfurt	TC 1000	1000	1000	Frankfurt
22:00	2012-01-01	Frankfurt	TC 1000	1000	1000	Frankfurt
23:00	2012-01-01	Frankfurt	TC 1000	1000	1000	Frankfurt
00:00	2012-01-02	Frankfurt	TC 1000	1000	1000	Frankfurt
01:00	2012-01-02	Frankfurt	TC 1000	1000	1000	Frankfurt
02:00	2012-01-02	Frankfurt	TC 1000	1000	1000	Frankfurt
03:00	2012-01-02	Frankfurt	TC 1000	1000	1000	Frankfurt
04:00	2012-01-02	Frankfurt	TC 1000	1000	1000	Frankfurt
05:00	2012-01-02	Frankfurt	TC 1000	1000	1000	Frankfurt
06:00	2012-01-02	Frankfurt	TC 1000	1000	1000	Frankfurt
07:00	2012-01-02	Frankfurt	TC 1000	1000	1000	Frankfurt
08:00	2012-01-02	Frankfurt	TC 1000	1000	1000	Frankfurt
09:00	2012-01-02	Frankfurt	TC 1000	1000	1000	Frankfurt

formę 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 firmom nadawczym i 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 44 krajach Europy. Z modułem kalkulacyjnym tras TC eMap® wszystkie powszechnie stosowane systemy GPS będą połączone na jednej platformie. Równocześnie możliwe jest obliczenie kosztów transportu i wyświetlenie trasy na mapie.

Piraci z importu

Krajowy Punkt Kontaktowy, odpowiedzialny za wymianę danych o kierowcach łamiących przepisy na europejskich drogach, działa od maja 2014 roku i ma co robić. Łącznie wszczęto postępowania wobec 50 tys. zagranicznych kierowców. Ponad połowę z tego stanowili Niemcy. Drugie miejsce zajmuje Litwa z liczbą prawie 5,5 tys. postępowań, 3,5 tys. kierowców to Holendrzy, którzy zajęli 3. miejsce. 16. miejsce zajęli Słowacy z zaledwie 3 ukaranymi kierowcami. Na liście nie ma na przykład Włochów.

Nowe obowiązkowe wyposażenie

W 2022 roku wszystkie nowe samochody sprzedawane w Stanach Zjednoczonych będą wyposażone w system autonomicznej jazdy. Chodzi o element wyposażenia, który w razie wykrycia zagrożenia na drodze automatycznie rozpocznie hamowanie do pełnego zatrzymania. Porozumienie w tej sprawie osiągnęło 20 producentów samochodów we współpracy z amerykańskimi organizacjami do spraw bezpieczeństwa na drodze. Inicjatywa najprawdopodobniej rozszerzy się też na Europę.



50 tys. postępowań

**Chiński Citroen**

Citroen C5 pojawi się w Chinach, jako Dongfeng Aeolus A9. Chłonny chiński rynek samochodowy potrzebuje technologii. Na platformie podłogowej C5 powstało nowe auto. Pod maską znajdzie się silnik o pojemności 1,8 litra, opracowany przez Francuzów. Podjęcie produkcji C5 to nie przypadek, Chińczycy przejęli 14 proc. udziałów w Citroenie już w 2014 roku, co wynikało z kłopotów finansowych francuskiego producenta PSA Peugeot Citroen.

Inteligentna szyba

Samsung zaprezentował szybę motocyklową, która może pełnić funkcję rozbudowanego wyświetlacza. Szyba ma współpracować z motocyklem, ale i ze smartfonem, a co za tym idzie wyświetlać wskazówki dotyczące nawigacji GPS i inne przydatne informacje. Wszystko po to, żeby motocyklista nie musiał odrywać wzroku od drogi.

**Bezkluczowe zagrożenie**

Niemiecki automobil klub ADAC przeprowadził testy systemów bezkluczowych stosowanych w nowoczesnych samochodach. Chodzi o rozwiązania, które nie wymagają wyciągnięcia kluczyka z kieszeni, a pozwalają otworzyć i odpalić samochód. Eksperci przy pomocy prostego wzmacniacza sygnału radiowego byli w stanie odpalić silnik i odjechać samochodem, mimo że kluczyk znajdował się daleko. Ponieważ samochód raz odpalony po utracie kontaktu z kluczykiem nie wyłącza się, to kradzież takiego auta była możliwa i dość prosta.

**Sekundniki nielegalne**

Urządzenia, które odliczają czas pozostały do włączenia zielonego światła, można spotkać na niektórych skrzyżowaniach w Polsce. Wiele wskazuje na to, że już niedługo. Ministerstwo Infrastruktury twierdzi, że takie urządzenia są niebezpieczne i nielegalne. Zdaniem ministerstwa, sekundniki powodują, że kierowcy wjeżdżają na skrzyżowanie na czerwonym świetle. Montaż takich urządzeń wiąże się też ponoć ze wzrostem liczby kierowców przekraczających prędkość.

Z obsługą auta na bakier

Co dziesiąty kierowca w Wielkiej Brytanii nie potrafi i nigdy nie tankował samodzielnie własnego samochodu. Tak mówią najnowsze badania przeprowadzone przez Brytyjczyków. Co trzeci kierowca nie potrafiłby samodzielnie zmienić koła w samochodzie. Podobna część wyspiarzy nie umie dolać oleju do silnika, a jeszcze większy odsetek nie wiedziałby, jak uzupełnić brakujący płyn chłodniczy.

Pieniądze za jazdę rowerem

Władze Mediolanu zastanawiają się, czy nie płać osobom, które zdecydowały się dojeżdżać do pracy rowerem zamiast samochodem. To pomysł na walkę ze smogiem. Nie wiadomo dokładnie ile dostawałyby osoby, które zrezygnują z samochodu na rzecz roweru, ale miałyby to być stawka za przejechany kilometr. Pojawiły się wątpliwości, czy jazda na rowerze w spowitym smogiem mieście to dobry pomysł. Podobną taktykę obrały władze Paryża, za każdy kilometr płaciły 25 centów.





Na tegorocznym genewskim salonie nie zabrakło oczywiście ekskluzywnych, głównie sportowych aut. Prezentujemy kosztujące 10 mln zł Bugatti i najciekawsze nowości oraz koncepcyjne modele.

Sportowe koncepty i przecinaki

Kacper Jeneralski

Opel GT

Minimalizm, to słowo pasuje najlepiej do nowej odsłony lekkiego sportowego opla. Koncepcyjne GT, zapowiedź trzeciego już auta o tym oznaczeniu, jest pozbawione wszystkich zbędnych, a czasem i niezbędnych elementów. Nie ma lusterek, bo zastępują je kamery. Nie zainstalowano wycieraczek przedniej szyby. W drzwiach nie ma nawet tradycyjnych szyb. Żeby nadwozie było możliwie lekkie, nie ma podziału na szybę i poszycie karoserii. Drzwi wykonane są z jednego kawałka przezroczystego tworzywa. W miejscu, gdzie mają być przezroczyste, lakier jest przezroczysty. Dach również przeszklono, w kabinie można poczuć się jak w mydlanej bańce.

Wnętrze to przede wszystkim ściśle okalające kierowcę i pasażera kubelkowe fotele. Nie są przesuwane, przy-



twierdzono je na stałe do podłogi. Regulowana jest za to kierownica i pedały. Deskę rozdzielczą wykonano z aluminium. Minimalizm oznacza też brak przycisków. Auto sterowane jest przy pomocy poleceń głosowych oraz za pośrednictwem dotykowego panelu. Samochód zbudowany i zaprogramowany jest tak, żeby za pośrednictwem wspomnianego dotykowego ekranu przystosowywać się do nawyków kierowcy. Kiedy prototyp GT pozna zwyczaje właściciela, sam dostosuje interfejs do jego potrzeb.

Co powinno znaleźć się pod maską sportowego samochodu? Zdaniem Opla trzycylindrowy silnik benzynowy o pojemności jednego litra. Doładowana jednostka ma 145 koni mechanicznych i moment obrotowy 205 Nm. To rozwinięcie silników, które można znaleźć dziś pod maskami Corsy, Astry czy modelu Adam. Jednak opel GT waży mniej niż 1 000 kilogramów, a tak niska masa powoduje, że jest w stanie osiągnąć pierwszą setkę w 8 sekund. Prędkość maksymalna to 215 km/h. Napęd przekazywany jest na tylną oś, a żeby auto miało odpowiedni temperament, zostało wyposażone w blokadę mechanizmu różnicowego.

Mazda RX Vision Concept

To nie koniec historii silników Wankla w mazdach. W 1967 roku Japończycy zaprezentowali mazdę Cosmo Sport, pierwszy w historii seryjny samochód z silnikiem Wankla. Natomiast produkowana jeszcze 4 lata temu mazda RX8 nie była ostatnim. Japończycy przy pomocy koncepcyjnego RX Vision dali znak, że nadal pracują nad nową generacją silnika Wankla. Ten znak przez wielu uważany jest za najpiękniejszy pojazd genewskiej wystawy.

Poprzedni silnik z wirującym tłokiem nie był doskonały. Spalał dużo paliwa i całkiem sporo oleju. Nie pasował do



dzisiejszych ekologicznych norm. Specjaliści Mazdy zapewniają, że to przeszłość i nowa jednostka będzie pozbawiona wspomnianych wad. Niewiele wiadomo na temat osiągnięć i szczegółów technicznych. Wspomniano coś o 300 koniach mechanicznych. Silnik na pewno będzie znajdował się z przodu, a moc będzie przekazywana na tylną oś. Nowy RX w niesprecyzowanej jeszcze przyszłości ma pojawić się również jako auto wodorowe.

Przy pomocy RX Vision Mazda testuje też nową stylistykę, która jest rozwinięciem KODO, czyli języka, w jakim zaprojektowane zostały wszystkie dzisiejsze auta tej marki. Udało się stworzyć najpiękniejszy samochód koncepcyjny roku. Taki tytuł przyznano temu prototypowi w Paryżu na styczniowym festiwalu motoryzacyjnym.

Bugatti Chiron

Następca Veyrona jest nie tylko gotowy, ale i mocniejszy od poprzednika. Ma ustanawiać nowe rekordy. To już nie jest super samochód, to hipersamochód. Ośmiolitrowy silnik z 16 cylindrami w układzie W ma 1500 koni mechanicznych. Moment obrotowy dostępny już od 2 tys. obro-



Żeby zacząć myśleć o Chironie, trzeba by mieć na koncie przynajmniej 10 milionów złotych. Ale to czysto teoretyczne rozważania, bo ponoć wszystkie egzemplarze nowego auta zostały już zamówione. Bugatti przewidziało produkcję 500 egzemplarzy. Wydaje się, że w przeciwieństwie do poprzednika, Chiron nie okazał się finansową klapą. Krótko po premierze szef marki przyznał, że już prowadzone są prace nad kolejnym modelem Bugatti. Niewykluczone, że w przyszłości na drogach będzie można zobaczyć 4-drzwiowe Bugatti.

Wracając do modelu Chiron, to jest on o ponad 8 centymetrów dłuższy od poprzednika, 4 centymetry szerszy i o ponad 5 wyższy. Mimo to masę udało się zredukować i to niemało. Auto jest o 155 kg lżejsze (przepaść) i waży teraz 1 995 kg. Pierwsze auta trafią do klientów pod koniec roku.

Skoda Vision S

Wystarczy tylko połączyć słowa Skoda i SUV, żeby mieć pewność sukcesu takiego projektu. Czesi musieliby się postarać, żeby najmodniejszy dziś rodzaj nadwozia nie przyjął się pod znakiem Skody. Vision S nie jest jednak gotowym samochodem. To dopiero zapowiedź auta, które ma powstać. SUV, a właściwie Crossover, ma spore gabaryty, ostrą sylwetkę i natłok elektroniki wewnątrz.

Produkcyjne auto w założeniu ma być czymś więcej niż Yeti, ma być większe bardziej komfortowe i lepiej wyposażone. Zaprezentowany w Genewie prototyp ma napęd hybrydowy typu plug-in, czyli doładowywany z gniazdka. Silnik benzynowy ma pojemność 1,4 i turbosprężarkę, do tego mamy silnik elektryczny. Łączna moc zestawu to 225 koni mechanicznych. Vision S może pomieścić w kabinie 7 osób, każdy będzie mógł zawiesić oko na innym ekranie. Deska rozdzielcza niemal w całości pokryta jest wyświetlaczami.

Nawet z tyłu znajdują się małe dotykowe panele. To oczywiście wodotryski, które mają przykuć uwagę. Takiego wyposażenia nie powinniśmy się spodziewać w seryjnym aucie. A to w całej okazałości ma być zaprezentowane już jesienią w Paryżu.

tów, to 1600 Nm. Osiągów na wystawie nie da się sprawdzić, ale producent zapewnia, że pierwsza setka pojawia się na liczniku po 2,5 sekundy. 200 km/h widzimy na zegarze po 9,5 sekundy, a 300 km/h po 13,6 s.

Chiron maksymalnie ma jechać 420 km/h, jeśli to prawda, to pobije rekordy swojego poprzednika, przeskoczy całą konkurencję i będzie najszybszym seryjnym autem. Chiron ma adaptacyjne zawieszenie i aktywne spoilery. Z przodu zainstalowano koła o rozmiarze 20 cali, z tyłu 21-calowe. Konstruktorzy zastosowali dwusprzęgłową automatyczną skrzynię biegów, wykorzystującą największe w historii sprzęgło, jakie zastosowano kiedykolwiek w seryjnym aucie.



KIA Niro

Nowy Crossover z Korei jest hybrydą. KIA Niro jest mniejsza od bardzo popularnego modelu Sportage. Mniejsza, jeśli weźmiemy pod uwagę gabaryty kabiny, ale rozstaw osi jest minimalnie większy od wspomnianego modelu.

Platforma Niro została zbudowana specjalnie z myślą o technologii hybrydowej. To ta sama baza, na której oparto hyundaia Ioniq, czyli hybrydę bratniej koreańskiej marki należącej do tego samego koncernu. Konstrukcja nie przewiduje montażu innego silnika niż hybryda. Niro nie będzie występowało z tradycyjnym spalinowym napędem, w przyszłości ma pojawić się odmiana plug-in, czyli ładowana z gniazdka.

Pod maską Niro pracuje silnik 1,6 GDI, benzynowa jednostka ma 105 koni mechanicznych. Współpracuje z motorem elektrycznym o mocy 44 koni. Moc przekazywana jest na koła poprzez zautomatyzowaną sześciobiegową skrzynię. Niro wyposażone jest w system odzyskiwania ciepła ze spalin, który powoduje, że silnik po rozruchu rozgrzewa się szybciej. Według zapewnień producenta auto emituje 89 g dwutlenku węgla na kilometr. Więcej danych technicznych, zwłaszcza tych dotyczących spalania, nie podano. Mają być znane, kiedy auto otrzyma homologację. W niektórych krajach Niro trafi do sprzedaży już w lipcu, u nas kilka miesięcy później.



Fiat 124 Spider

Tego oznaczenia Fiat nie używał od niemal 50 lat. 124 Spider jest już gotowy do sprzedaży. Dwumiejscowy roadster z Włoch nie jest do końca włoski, ale ma gorący południowy charakter. Nowe auto powstało przy współpracy z Japończykami i bazuje na tych samych rozwiązaniach, co nowa mazda MX-5. Dla widza podobieństwa do japońskiej siostry fiat wykazuje głównie w kabinie. Wykończenie jest niemal identyczne, główne różnice to emblemat na kierownicy i drążek zmiany biegów. Poszycie karoserii to już inna historia. Na pierwszy rzut oka nie widzimy MX-5-ki. Tylko proporcje są te same. Stylistyka, zwłaszcza z przodu, to zupełnie inna bajka.

Pod maską Spider ma silnik 1,4 litra, a więc inny niż w maździe, gdzie mamy do czynienia z jednostkami 1,5 i 2,0. Fiat ma turbosprężarkę, 140 koni mechanicznych mocy i moment obrotowy na poziomie 240 Nm. Auto ma 6-biegową skrzynię i jak na roadstera przystało napęd na tylne koła. Żeby osiągnąć pierwszą setkę 124 Spider potrzebuje 7,5 sekundy, a więc przy tej pojemności nie jest źle. Maksymalnie może rozpędzić się do 215 km/h, ale prędkość maksymalna w przypadku takiego auta nie jest kluczowa.

Zawieszenie jest dość skomplikowane i ma pozwalać na precyzyjną i dynamiczną jazdę w zakrętach – to główne zadanie tego auta. Podobnie jest z układem kierowniczym, projektując elektryczne wspomaganie postawiono na precyzję.

W salonach 124 ma pojawić się jeszcze tego lata, ale to nie ostatnie słowo Fiata, bo również w Genewie można było zobaczyć zapowiedź tego samego roadstera w wersji Abarth. Z tego samego silnika wykrzesano 170 koni.



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



 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! Sprawdź i Ty naszą platformę, która skupia wiele powszechnie używanych systemów telematycznych. Do 4 tygodni bezpłatnego testu!

Teraz także dostęp mobilny!



www.timocom.pl



Justyna i Piotr Machoccy, TRON

Od początku chcieliśmy się wyróżnić na rynku – Nowy Actros idealnie wpisał się w tę strategię. Decyzja o wyborze Nowego Actrosa wynikała z naszej koncepcji marketingowej oraz przesłanek ekonomicznych. Szukaliśmy pojazdów, które powiozą w świat komunikat o nowoczesnej firmie, świadczącej usługi najwyższej jakości. Z oczywistych powodów zależało nam jednocześnie na ciągnikach, których koszt eksploatacji będzie możliwie najniższy. Mercedes-Benz Actros spełnił obydwa te warunki. Zanim zaufaliśmy, dokładnie sprawdziliśmy, co ten pojazd może zaoferować. Wyniki spalania oraz pozostałe koszty użytkowania okazały się na tyle zadowalające, że decyzja nie była trudna. A design Mercedesa w połączeniu z naszymi firmowymi barwami sprawia, że nasza flota się wyróżnia.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

