

przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce



Fikcja bezrobocia

6

Wyzwania dla branży

10

Chcemy być najlepszym partnerem

64



Opłaty drogowe na terenie EU dostępne w ZMPD



Przemierzając europejskie szlaki drogowe firmy transportowe zmuszone są ponosić koszty opłat drogowych, tuneli oraz mostów. Dzięki ofercie ZMPD nie muszą Państwo martwić się o sposób płatności.

ZMPD jest oficjalnym partnerem firm Satellic, Telepass, Axxes.



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

www.uslugi.zmpd.pl





Tadeusz Wilk,
dyr. Dep. Transportu

Ważna nowelizacja

Ważą się losy nowelizowanej ustawy o transporcie drogowym. Rząd, przymuszony unijnymi regulacjami, wprowadza z kilkuletnim poślizgiem rejestr przewoźników oraz modyfikuje warunki utraty dobrej reputacji przedsiębiorcy. Pierwszy projekt nowelizacji zawierał kontrowersyjne z punktu widzenia branży zapisy, które mogły doprowadzić do utraty uprawnień przewozowych przez wiele firm. W rządowym projekcie nie uwzględniono nowego rozporządzenia unijnego, które określa ciężar i liczbę dopuszczalnych naruszeń mogących doprowadzić do utraty dobrej reputacji.

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce zaproponowało zmiany, które nie pozostają w sprzeczności z unijnymi regulacjami, a jednocześnie zabezpieczą przedsiębiorców przed restrykcyjnym działaniem administracji. Bardziej zrównoważona wersja nowelizowanej ustawy będzie dyskutowana podczas prac w Sejmie RP we wrześniu bieżącego roku. Mamy nadzieję, że wypracowana wspólnie ze środowiskiem przewoźników nowa ustawa będzie kształtowała warunki działania przewoźników drogowych przez kolejne lata.

Ekonomiczna jazda po prostu się opłaca 40

Organizowane przez producentów samochodów ciężarowych konkursy ekonomicznej jazdy podnoszą umiejętności kierowców.

Spotkanie w Druskiennikach 24

Zarządy ZMPD i LINAVY spotkały się w lipcu, aby porozumieć się co do wspólnej walki z zalewającą Europę falą protekcjonizmu.

Połączenie stylu retro i ekologii 72

Elektryczny rower Kosynier powstał w Polsce. Bracia Marcin i Michał Bielawscy stworzyli Kosyniera przy wsparciu znajomych, przyjaciół oraz internautów.



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,
Tomasz Matyszek, Marian Osuch,
Joanna Popiołek, Jerzy Waśkiewicz.

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 zastrzeżona sobie prawo do skrótów nadesłanych tekstów. Zdjęcia niepodpisane pochodzą z archiwum dwumiesięcznika „Przewoźnik”. Przedruki za zgodą redakcji. Redakcja nie odpowiada za treść artykułów sponsorowanych, ogłoszeń i reklam.

Płaca minimalna we Włoszech

12

Włochy wprowadziły od lipca tego roku obowiązek stosowania płacy minimalnej w przewozach kabotażowych. Rozporządzenie stosuje się do przedsiębiorstw mających siedzibę w innych państwach członkowskich.



Sprostowanie

Zdjęcie, do artykułu "Kosztowna pomoc" z nr 3 czerwiec/lipiec 2016, które jest własnością Pomocy Drogowej Truck-Service Sikora, zostało wykorzystane bez zgody właściciela i w żaden sposób nie łączy się z niechlubną oceną firm holowniczych.

Brexit a transport międzynarodowy

14

Decyzja Brytyjczyków o wyjściu z Unii Europejskiej będzie miała negatywne konsekwencje dla transportu międzynarodowego, a w szczególności dla polskich firm transportowych.

Fikcja bezrobocia	6
Nie pytaj co ZMPD może zrobić dla Ciebie...	10
Płaca minimalna we Włoszech	12
Węgierska płaca minimalna nas nie dotyczy	13
Brexit a transport międzynarodowy	14
Fotomorgana	16
Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD	22
Spotkanie w Druskiennikach	24
Wakacyjne festyny	26
Portret zbiorowy transportu samochodowego	28
Jedynka w drodze	34
Transport żywności i pasz pod stałym nadzorem	35
Czy będą odszkodowania za zmwę producentów samochodów ciężarowych?	36
Rekordowy rok	38
Ekonomiczna jazda po prostu się opłaca	40
Ekonomiczna jazda - zawsze można coś poprawić	42
40-tonowe ślicznotki	46
Pracodawcy transportu publicznego zamknęli związek	48
Retro. Od przewozów w PKS po trójstronny dialog	50
Retro. Opóźnienia nie do nadrobienia	54
Zaopatrzenie w paliwo różne oblicza ma	62
Chcemy być najlepszym partnerem	64
Odpowiedzialność przewoźnika w Konwencji CMR	66
MAWID – TimoCom: czyli zintegrowana telematyka w służbie klienta	68
Połączenie stylu retro i ekologii	72

Fikcja bezrobocia

Powiatowe urzędy pracy zarejestrowały tysiące bezrobotnych z prawem jazdy kat. C lub C+E, zaś przewoźnicy bezskutecznie poszukują kierowców. Przedsiębiorcy uważają, że walka z bezrobociem jest prowadzona źle.

Robert Przybylski

Poszukujący pracy Mikołaj Z. z Żyrardowa znalazł przewoźnika, który obiecał go zatrudnić (co zadeklarował na piśmie), jeżeli zdobędzie kat. C+E oraz kwalifikację wstępną. Mikołaj Z. złożył w Powiatowym Urzędzie Pracy w Żyrardowie podanie o dofinansowanie szkolenia, ale usłyszał, że funduszy nie ma. – Pani przyjmująca wniosek poradziła, żebym nawet nie dołączał pisma od pracodawcy, a w listownej odpowiedzi na podanie PUP stwierdził, że „prawdopodobieństwo zatrudnienia jest małe” – dodaje Mikołaj Z.

Sytuacja jest co najmniej dziwna, bo z sygnałów napływających od członków ZMPD wynika, że złożenie oferty do PUP najczęściej nie oznacza pozyskania pracownika. Dlatego przewoźnicy z braku polskich kierowców zatrudniają kilkanaście tysięcy zagranicznych

i każdy chętny znajdzie pracę. Tymczasem w żyrdowskim PUP zarejestrowanych jest 144 bezrobotnych z kat. C lub C+E. Nic zatem dziwnego, że urząd nie chciał kształcić kolejnego kierowcy. ZMPD rozesłało ankietę do powiatowych urzędów pracy z pytaniem o liczbę zarejestrowanych bezrobotnych kierowców z kat. C lub C+E. Na 380 powiatów ziemskich i miast na prawach powiatu na ankietę odpowiedziało blisko 90 proc. i wyniki były zdumiewające. W 89 proc. PUP zarejestrowanych było 30 tys. osób z prawem jazdy C lub C+E. Na podobną liczbę ZMPD szacuje niedobór pracowników.

- Sytuacja, w której w rejestrach urzędów pracy widnieją osoby bezrobotne, a pracodawcy i tak muszą się posilkować pracownikami z zagranicy, oznacza, że polskie służby zatrudnienia wciąż nie działają tak jak powinny – uważa prezydent Pracodawców RP Andrzej Malinowski. – Mimo reformy wprowadzonej 27 maja 2014 roku, tzw. PUP-y nadal w wielu przypadkach nie stanowią real-

nego wsparcia dla osób poszukujących pracy – ocenia prezydent Malinowski.

Przepisy są

Biuro Promocji i Mediów Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej wskazuje, że regulacje dotyczące wspierania osób bezrobotnych przez urzędy pracy zostały określone w przepisach ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 roku o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy. „Zapisy przedmiotowej ustawy zawierają także kwestie pozabawiania statusu bezrobotnego, który odmówił bez uzasadnionej przyczyny przyjęcia propozycji odpowiedniej pracy lub innej formy pomocy określonej w ustawie lub poddania się badaniom lekarskim lub psychologicznym, mającym na celu ustalenie zdolności do pracy lub udziału w innej formie pomocy określonej w ustawie” - wyjaśnia ministerstwo.

Pozbawienie statusu bezrobotnego następuje od dnia odmowy na okres:

- 120 dni w przypadku pierwszej odmowy,
- 180 dni w przypadku drugiej odmowy,
- 270 dni w przypadku trzeciej i każdej kolejnej odmowy.

Resort zapewnia, że powyższy przepis nie jest martwy i podaje, że w I półroczu 2016 roku 238 104 bezrobotnych nie potwierdziło gotowości do pracy i z tego powodu zostało wyrejestrowanych ze statystyk bezrobotnych. W porównaniu do I półrocza 2015 roku odnotowano spadek wyrejestrowań o 67 903 osoby, tj. 22,2 proc.

Ministerstwo informuje, że „w I półroczu br. w urzędach pracy zarejestrowało się 13 844 kierowców, którzy posiadają prawo jazdy kat. C lub C+E. Na koniec okresu sprawozdawczego, tj. na dzień 30 czerwca 2016 roku, w rejestrach było 18 092 bezrobotnych kierowców. Dla tej grupy bezrobotnych w I półroczu br. pracodawcy zgłosili 27 457 ofert pracy, na ostatni dzień czerwca pozostało 4 791 ofert”.

Resort podkreśla „wzrost napływu bezrobotnych kierowców o 782 osoby, tj. o 6 proc. Zmalała natomiast liczba zarejestrowanych według stanu na koniec okresu sprawozdawczego o 1 089 osób, tj. o 5,7 proc.”

W tym samym czasie według MRPiPS „liczba zgłoszonych ofert pracy w porównaniu z rokiem ubiegłym wzrosła dla tej grupy bezrobotnych o 6 351 ofert, tj. o 30 proc., wzrosła również liczba niewykorzystanych ofert pracy na koniec okresu sprawozdawczego o 684 oferty, tj. o 16,7 proc.”

Bezrobotni i pracodawcy

Kierownik Referatu Usług Rynku Pracy PUP Tychy Monika Kwaśniewicz uważa, że tylko w 2016 roku 28 firm wyraziło chęć zatrudnienia kierowców samochodów ciężarowych, a jedna firma kierowców autobusów.

W tym samym roku tyski urząd zarejestrował 9 osób, które posiadają prawo jazdy kat. C i C+E oraz 2 osoby z prawem jazdy kat. D. „Są to osoby powyżej 50. roku życia i długotrwale bezrobotne, które ze względów zdrowotnych, jak również specyfiki pracy poza miejscem zamieszkania, nie poszukują pracy w zawodzie kierowcy” – tłumaczy pani kierownik.

Prezydent Malinowski wskazuje, że problemem jest również to, że wiele osób rejestruje się w urzędzie pracy jedynie dla ubezpieczenia zdrowotnego, ponieważ nie są one w ogóle zaintereso-

wane podjęciem zatrudnienia albo wolą pracować w szarej strefie. – Podejrzewam, że tego rodzaju patologia będzie się rozwijać m.in. w związku ze źle wykorzystywanym programem 500+ i jego efektem ubocznym w postaci rezygnacji z zatrudnienia (zwłaszcza kobiet) – stwierdza prezydent Pracodawców RP.

W Powiatowym Urzędzie Pracy w Zamościu w pierwszym półroczu 2016 roku jedenastu pracodawców zgłosiło ofertę pracy dla kierowców autobusu, oferując 16 miejsc pracy, oraz 39 pracodawców zgłosiło ofertę dla kierowców samochodu ciężarowego, proponując 55 miejsc pracy.

Joanna Pietraś z Powiatowego Urzędu Pracy w Zamościu dodaje, że zarejestrowanych jest 67 kierowców z kat. C+E i 52 kierowców z kat. D. „Osoby zainteresowane pracą w zawodzie kierowcy bardzo krótko pozostają w ewidencji tutejszego urzędu. Natomiast druga grupa kierowców nie szuka pracy w tym zawodzie np. z powodów zdrowotnych lub ze względu na wiek” – ocenia Pietraś.

W rejestrze PUP Gdynia znajduje się 18 mężczyzn posiadających zawód kierowcy autobusu, a 56 osób posiada uprawnienia kierowcy kat. C. „Ich okres rejestracji jest różny. Czasami są to 2-3 lata, czasami okres rejestracji nie prze-



kracza kilku miesięcy. Zdarza się, że w trakcie rejestracji w urzędzie osoby tracą uprawnienia i nie poszukują pracy na stanowisku kierowcy zawodowego. Bardzo często mimo posiadanych kwalifikacji (prawo jazdy kat. C lub D) klienci poszukują pracy w innych zawodach – opisuje sytuację Karolina Czaja z PUP Gdynia.

Najwyraźniej liczba chętnych do wykonywania zawodu kierowcy samochodu ciężarowego maleje. MRPiPS podaje, że w 2015 roku wydało dla obywateli zagranicznych 3 552 zezwolenia na pracę kierowcy samochodu ciężarowego, gdy rok wcześniej ta liczba była dwa razy mniejsza i wynosiła 1 785.

Szkolenia kierowców

Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej przyznaje, że kwestie braków kadrowych w grupie zawodowych kierowców są znane już od kilku lat. „W 2013 roku minister do spraw pracy zwracał się do starostów powiatów, dyrektorów powiatowych urzędów pracy z prośbą o podjęcie współpracy z przewoźnikami drogowymi w celu udzielenia tej

branży wsparcia w rekrutacji pracowników” - zaznacza resort.

Biuro Promocji i Mediów MRPiPS przypomina, że od kilku lat urzędy pracy kierują najwięcej osób na szkolenia z zakresu usług transportowych spośród wszystkich obszarów tematycznych szkoleń. W 2015 roku w ramach obszaru „usługi transportowe” (w tym kursy na prawo jazdy) 15 793 osoby ukończyły szkolenia finansowane z Funduszu Pracy, grupa ta stanowiła 23,6 proc. wszystkich przeszkolonych przez urzędy pracy w 2015 roku osób. Żaden inny obszar szkoleniowy nie jest tak szeroko wspierany przez urzędy pracy.

Kwaśniewicz z PUP Tychy podkreśla, że „osoby chcące wykonywać zawód kierowcy z uprawnieniami mogą pracę podjąć natychmiast”. Dlatego PUP Tychy prowadzi szkolenia dla chętnych. W latach 2014-2016 sfinansował kurs na prawo jazdy C, C+E dla 22 osób, na kategorię D dla 16 osób (w tym dla czterech kobiet), zaś kurs kwalifikacji wstępnej/przyspieszonej kierowców kategorii C, C+E i szkolenie okresowe kierowców C, C+E dla 15 osób. Kurs kwalifikacji wstępnej / przyspieszonej kierowców kategorii D urząd sfinansował dla piętnastu osób,

w tym dla czterech kobiet. „Po uzyskaniu uprawnień osoby podjęły pracę” - zaznacza pani kierownik.

Z kolei Powiatowy Urząd Pracy w Wałbrzychu sfinansował w 2014 roku trzem osobom koszty szkolenia na prawo jazdy kat. C+E oraz jednej osobie koszt szkolenia na prawo jazdy kat. C+E wraz z kwalifikacją wstępną przyspieszoną w zakresie przewozu rzeczy.

W 2015 roku urząd sfinansował trzem osobom koszty szkolenia na prawo jazdy kat. C+E oraz jednej osobie koszt szkolenia na prawo jazdy kat. C+E wraz ze szkoleniem okresowym w zakresie przewozu rzeczy.

Szkolenia finansowane przez PUP najwyraźniej działają, bo „osoby, które ukończyły szkolenie finansowane przez urząd, podejmują zatrudnienie u pracodawcy, który deklaruje zatrudnienie tej osoby po szkoleniu” – zaznacza Joanna Pietras z PUB Zamość.

Różne sposoby finansowania

Resort pracy podkreśla, że środki Funduszu Pracy nie mogą być jedynym źródłem finansowania kosztów kształcenia zawodowych kierowców.

Na finansowanie to powinny się składać:

- środki osób zainteresowanych zdobyciem kwalifikacji;
- środki pracodawców zatrudniających w zawodzie kierowców;
- środki publiczne (w tym Funduszu Pracy).

Ponadto środki finansowe pozostające w dyspozycji urzędów pracy są ograniczone i nie jest możliwe finansowanie ze środków Funduszu Pracy szkoleń wszystkich chętnych bezrobotnych i poszukujących pracy. Dlatego ministerstwo podkreśla, że niezbędna jest współpraca wszystkich zainteresowanych osób i podmiotów.

„W sytuacji, kiedy urząd pracy nie ma możliwości sfinansowania osobie bezrobotnej kosztów uzyskania kwalifikacji kierowcy zawodowego, a jest ona zdecydowana na podjęcie pracy w tym zawodzie, może starać się o nieoprocentowaną pożyczkę szkoleniową”, tłumaczy ministerstwo. „Pożyczka szkoleniowa udzielana jest przez powiatowy urząd pracy (starostę) z Funduszu Pracy na sfinansowanie kosztów szkolenia osobie bezrobotnej i poszukującej pracy. Kwota udzielo-

nej pożyczki wynosi maksymalnie czterokrotność przeciętnego wynagrodzenia. Pożyczkę spłacać można do półtora roku po ukończeniu szkolenia”.

„Pracodawcy zainteresowani przyjmowaniem do pracy kierowców

Ministerstwo także wskazuje, że „utworzony w 2014 roku Krajowy Fundusz Szkoleniowy (KFS), w ramach którego wspomagane są inwestycje pracodawców w kompetencje pracowników, od początku istnienia, czyli w latach 2014-2016, w sposób szcze-

Sytuacja, w której w rejestrach urzędów pracy widnieją osoby bezrobotne, a pracodawcy i tak muszą się posilić kłówać pracownikami z zagranicy oznacza, że polskie służby zatrudnienia wciąż nie działają tak jak powinny.

mogą złożyć do urzędu pracy wnioski o zorganizowanie trójstronnej umowy szkoleniowej (TUS)”, odpowiada ministerstwo. „W umowie ujęte są w szczególności umiejętności i kwalifikacje wymagane od kandydatów do pracy, które są uwzględniane w programie szkolenia finansowanego przez powiatowy urząd pracy z Funduszu Pracy osobom bezrobotnym. Dzięki TUS pracodawca zyskuje osobę przygotowaną do pracy pod jego potrzeby, którą ma zatrudnić na minimum pół roku” - wyjaśnia zasady resort.

gólny wspiera branżę transportową. W latach tych kształcenie kierowców ciężarówek, zgodnie z decyzją Rady Rynku Pracy, było i jest priorytetem wydatkowania rezerwy KFS”.

Mikołaj Z. po interwencji ZMPD szczęśliwie otrzymał dofinansowanie na kurs prawa jazdy kat. C i zdobycie uprawnień. – Dla mojego pracodawcy to zbyt mało, muszę mieć jeszcze kat. E, więc do pełni szczęścia brakuje jeszcze jednego kursu. Może uda się go zrobić jednocześnie z kat. C, aby nie tracić czasu – przypuszcza z nadzieją kierowca.

Nie pytaj co ZMPD może zrobić dla ciebie...

Prezes ZMPD Jan Buczek mówi o osiągnięciach Zrzeszenia i przyszłych wyzwaniach dla całej branży.

z Janem Buczkiem rozmawia Robert Przybylski

Najważniejsze dokonanie ZMPD ostatnich miesięcy?

Dzięki konsekwentnej postawie ZMPD i całego środowiska udało się wpisać na listę zawodów do nauczania w szkołach zawodowych fach kierowcy-mechanika. Wypracowane rozwiązanie nie ma ostatecznego kształtu, nie udało się Ministerstwu Edukacji Narodowej spełnić wszystkich naszych postulatów, ale od czegoś trzeba zacząć. Brak kierowców jest tak dotkliwy, że nie ma sensu dalej wstrzymywać kształcenia, mimo że nie wszystkie szczegóły nam odpowiadają. Ten rok będzie próbny, posłuży do wypracowania najlepszych rozwiązań współpracy przedsiębiorców ze szkołami.

Czego zabrakło i co zostało do zrobienia?

Zabrakło egzaminu na kategorię C+E, który uczniowie muszą przejść już we własnym zakresie. Z kolei branża musi merytorycznie wspomóc Ministerstwo Edukacji Narodowej. Szkoły zawodowe będą potrzebowały wykładowców, więc musimy pomóc w szkoleniach nauczycieli. Trzeba również zorganizować praktyki i kursy nauki jazdy na samochodach ciężarowych, których przecież szkoły nie mają. Pomoc przewoźników chociażby w dostępie do ciężkiego taboru szkoleniowego będzie niezbędna, zwracała się o nią także pani minister edukacji. Sprawę komplikuje fakt rozdrobnienia branży, na co zwraca-

łem uwagę podczas posiedzenia Rady Dialogu Społecznego, na którym także była dyskutowana kwestia szkolnictwa zawodowego. Spotkanie odbyło się w obecności pani minister, przedstawicieli związków zawodowych nauczycieli oraz przedsiębiorców.

Czy Zrzeszenie zapomniało o protekcyjnym w Europie i na Wschodzie?

Przewozy na Wschód ruszą po zniesieniu embarga. Nasi przedsiębiorcy muszą mieć jednak świadomość, że ich udział w tamtym rynku będzie nieustannie mały, co zresztą obserwujemy od wielu lat. Czekają nas także trudne rozmowy z partnerami w innych krajach na wschód i południe od Polski.

O zachodnioeuropejskim protekcyjnym pamiętamy cały czas i walczymy z tym zjawiskiem, choć nie jest łatwo bić się w osamotnieniu, co do niedawna miało miejsce. Tworzymy wspólny front ze stowarzyszeniami przewoźników z innych krajów, które są w podobnej do naszej sytuacji. Te działania wymagają wiele pracy i nie przynoszą natychmiastowych efektów. W lipcu podpisaliśmy porozumienie o współpracy z litewską Linavą.

Dzięki naszym kontaktom ze stowarzyszeniami przewoźników z innych krajów i stworzeniu z nimi wspólnego frontu, na luksemburskim spotkaniu ministrów transportu ułatwiliśmy polskiemu ministerstwu stworzenie koalicji państw walczących z protekcyjnym.

ZMPD zorganizowało też kilka protestów w tej sprawie...

W przypadku warszawskiego protestu, gdy składaliśmy w ambasadach

listy protestacyjne, liczyłem na większe poparcie środowiska. Rozumiem, że wszyscy mamy firmy i one zapewniając nam utrzymanie wymagają codziennego zaangażowania, lecz musimy pamiętać także, że bez wywalczenia sobie jako branża odpowiednich warunków działania, wszyscy najzwyczajniej zginie. Przy bierności i koncentracji na własnych sprawach nigdy nie osiągniemy wyznaczonych celów, bo interesy indywidualne wezmą górę nad interesem branży. A za nas nikt tego nie zrobi.

Tymczasem fala protekcyjnego wybiera.

Dlatego również istotnym zadaniem jest walka z protekcyjnym jest otwarcie dla naszych przewoźników nowych rynków. Polscy przedsiębiorcy udowodnili, że nie boją się wyzwań i ryzyka i odgrywają ważną rolę nawet na egzotycznych rynkach, zatem robimy wszystko co możliwe, aby otworzyć im nowe kierunki.

Wiosną tego roku gościliśmy delegację irańską, przygotowujemy się też do misji do Iranu i trzymamy rękę na pulsie rozwoju wydarzeń. Celem tych kontaktów jest zapewnienie naszym przewoźnikom warunków wykonywania usług nie gorszych niż przedsiębiorcom drugiej strony, a już po pierwszym spotkaniu w Gdańsku widzimy, że jest dużo do zrobienia.

Usługi transportu samochodowego stają się globalne?

W Unii Europejskiej polscy przewoźnicy zdobyli jedną czwartą samochodowych przewozów międzynarodowych. Jesteśmy niewątpliwym li-



derem w tej części świata, dostrzegającym także z innych regionów. ZMPD otrzymało zaproszenie od afiliowanego przy ONZ stowarzyszenia Global Compact, w którym już jest IRU. Stowarzyszenie promuje przyjazne społecznie i środowiskowo praktyki, walczy o prawa człowieka, pracownicze i z korupcją. Czy powinien być słyszalny w tym gronie głos przewoźników? Ewentualne przyjęcie zaproszenia będzie stanowiło poważne organizacyjne wyzwanie.

Jednak dla przedsiębiorców liczy się przede wszystkim tu i teraz.

Przewoźnicy muszą sobie uświadomić, że ZMPD walczy o ich sprawy w kontaktach z administracją naszego kraju oraz unijną, a także z obywatelami zakusami na nasz rynek. Przedsiębiorcy nie mogą spodziewać się administracyjnego ograniczenia rynku dla innych, bo jest to utopia. Jeżeli chcą być w uprzywilejowanej grupie, muszą uciec od roli wykonawcy jedynie usług przewozowych i osiągnąć wyższy poziom rozwoju. Wówczas staną się niezależnymi graczami, lecz nawet w tej nowej sytuacji zetkną się z kolejnymi zagrożeniami i ryzykiem.

Ale to polscy przewoźnicy zajmują pierwsze miejsce w międzynarodowych przewozach drogowych w Unii, zatem może społeczna działalność nie ma aż takiego znaczenia?

Proszę zatem porównać sytuację przewoźników polskich i z takich krajów, gdzie reprezentacja społeczna nie trzymała administracji za rękę. Jesienią minie mi 25 lat pracy społecznej dla tej branży i gdy nasi przewoźnicy

ćwierć wieku temu wyruszali na podbój Europy, byli w zupełnie innej sytuacji.

Przed wszystkim był potężny Pekaes.

Którego bronił nawet dyrektor Departamentu Transportu w Ministerstwie Transportu w nowym, solidarnościowym rządzie. Właśnie 25 lat temu, jesienią, ministerstwo przygotowało nową ustawę o drogowym transporcie międzynarodowym. Zaangażowałem się jako strona społeczna w konsultacje i rzeczowo skrytykowałem propozycję restrykcyjnej ustawy. Pierwszy projekt trafił do kosza.

W drugim ten sam dyrektor powiązał dostęp do zezwoleń z modernizacją taboru. Jeździliśmy wtedy starymi, pordzewiałymi samochodami, gdy Pekaes miał nowy tabor. Ubocznym skutkiem tych regulacji były inwestycje przewoźników, którzy musieli rozwijać się i inwestować, jeśli chcieli przetrwać. Skutek znany – polscy przedsiębiorcy zawojowali Europę.

Gdybym wtedy nie zaangażował się w tamte prace, kto wie, jak potoczyłaby się historia naszej branży. Możliwe, że większość firm nie miałaby nigdy okazji do zaistnienia, właśnie z powodu zbytnej restrykcyjności prawa?

Może to pojedynczy przypadek, przecież tworzeniem ustawy nie zajmuje się jedna osoba?

Nie twierdzą, że nie ma ludzi zastąpionych, ale do działalności społecznej trzeba mieć powołanie. Przez pierwsze lata do mojej społecznej działalności dokładałem, podobnie jak koledzy, z własnej kieszeni. Wstyd było mi przyznać się, że moja

organizacja nie ma funduszy na bilet lotniczy do Moskwy i miejsce w hotelu Złotoje Kolco.

A uważałem, że muszę tam być i negocjować z Federalną Służbą Celną sprawę rekwirowanych przez nią ciężarówek należących do polskich przewoźników. To były bardzo trudne rozmowy, zaproponowałem, aby Rosjanie po gwarancje celne zwracali się do ZMPD, a nie rekwirowali samochody przewoźnikom. Ostatecznie udało się przekonać IRU do wejścia do tych negocjacji. Po miesiącach nerwowych rozmów IRU zawarło z Federalną Służbą Celną porozumienie, na mocy którego sporne sprawy zostały zamknięte, a polscy przedsiębiorcy mogą od tej pory wykonywać przewozy do Rosji bez obawy o konfiskatę samochodu. Podobne negocjacje prowadziłem z Niemcami.

Gdzie był czas na własną firmę?

Praca społeczna wiąże się z kosztami. Odkąd 17 lat temu trafiłem do ZMPD musiałem ograniczyć moje biznesy, bo nie miałem na nie czasu. Przyznaję, kręciła mnie praca społeczna. Jest dla mnie jak walka w ringu, dostajesz cios w podbródek i zastanawiasz się, jak się nie dać. Zawsze odbierałem ją emocjonalnie, cały czas kombinowałem, jak się nie dać i wywalczyć cel. Nieszablonowość działania to moja siła.

A praca społeczna, podobnie jak biznes, wymaga stałej aktywności i bycia pod telefonem 24 godziny na dobę. Nawet na życie rodzinne nie zostaje wiele miejsca. Dlatego powtarzam kolegom i koleżankom: nie pytaj co ZMPD może zrobić dla ciebie, ale co ty możesz zrobić dla ZMPD.

Płaca minimalna we Włoszech



Włochy wprowadziły od lipca tego roku obowiązek stosowania płacy minimalnej w przewozach kabotażowych.

Joanna Popiołek

Rząd Włoch opublikował 17 lipca 2016 r. rozporządzenie nr 136 implementujące dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/67/UE z dnia 15 maja 2014 r. w sprawie egzekwowania dyrektywy 96/71/WE dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług.

Zakres obowiązywania

Rozporządzenie weszło w życie 22 lipca 2016 r. i wprowadziło obowiązek stosowania wobec pracowników delegowanych do pracy we Włoszech warunków pracy i zatrudnienia przewidzianych dla pracowników najemnych w tym kraju.

Rozporządzenie w swym zakresie obowiązywania stosuje się do przedsiębiorstw mających siedzibę w innych państwach członkowskich, które w ramach świadczenia usług delegują na teren Włoch swoich pracowników wykonujących pracę na rzecz innych przedsiębiorstw, również w ramach jednej

grupy. Rozporządzenie stosuje się także do agencji pracy tymczasowej z siedzibą w innych państwach, które delegują zatrudnionych pracowników do pracy we Włoszech.

Artykuł 1 ustęp 4 rozporządzenia wyraźnie określa, że w odniesieniu do transportu drogowego rozporządzenie stosuje się do przewozów kabotażowych.

Rozporządzenie definiuje pracownika delegowanego jako pracownika zatrudnionego w innym państwie członkowskim, tymczasowo skierowanego na terytorium Włoch celem wykonywania swojej pracy przez czas z góry określony lub dający się określić w odniesieniu do przyszłego i pewnego świadczenia. Pracownikowi takiemu należą się warunki pracy i zatrudnienia określone przepisami włoskiego prawa i układami zbiorowymi pracy w kwestiach takich jak: maksymalny czas pracy i minimalny czas wypoczynku, minimalny okres płatnego urlopu, wynagrodzenie minimalne z dodatkami za pracę w godzinach nadliczbowych, bezpieczeństwo i higiena pracy, zasady równego traktowania czy też środki ochrony miejsc pracy i warunków zatrudnienia.

Obowiązki firmy delegującej

W artykule 10 rozporządzenia ustawodawca określa procedurę obowiązującą przedsiębiorstwa delegujące pracowników na teren Włoch. Przewiduje ona, że najpóźniej 24 godziny przed datą rozpoczęcia delegowania przedsiębiorstwo delegujące jest zobowiązane poinformować włoskie Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej o fakcie delegowania, a w przypadku zaistnienia jakichkolwiek zmian musi o nich poinformować ministerstwo w przeciągu 5 dni od momentu ich zaistnienia.

Powiadomienie dotyczące delegowania musi zawierać:

- dane identyfikujące przedsiębiorstwa delegującego,
- liczbę i dane osobowe delegowanych pracowników,
- datę rozpoczęcia, zakończenia i czas trwania delegowania,
- miejsce świadczenia usług,
- dane identyfikacyjne przedsiębiorstwa przyjmującego,
- dane osobowe osoby wyznaczonej do kontaktów.

Ustawodawca włoski przewidział, że w okresie 30 dni od dnia wejście w życie niniejszego rozporządzenia zostaną określone zasady i tryb przekazywania informacji w ramach wymaganych powiadomień.

Do obowiązków przedsiębiorstwa delegującego będzie należało gromadzenie i przechowywanie następujących dokumentów osób delegowanych: umowa o pracę (także w języku włoskim), paski płacowe, karty pracy określające początek, koniec i okres delegowania, dokumenty potwierdzające wypłatę wynagrodzeń, zaświadczenie potwierdzające ubezpieczenie społeczne. Dokumenty te mają pozostawać do dyspozycji przez okres delegowania i następne 2 lata po jego zakończeniu. Tak jak we Francji również Włochy wymagają od przedsiębiorstwa delegującego ustano-

wienia swojego przedstawiciela będącego rezydentem we Włoszech.

Włoskie rozporządzenie wprowadza jeden nowy wymóg. Jest to obowiązek wyznaczenia przez przedsiębiorstwo delegujące osoby odpowiedzialnej za kontakty z innymi partnerami społecznymi czy pozostającej w dyspozycji w przypadku zaistnienia uzasadnionych żądań ze strony tych partnerów.

Kary

Naruszenie obowiązku informacyjnego (brak powiadomienia) skutkuje nałożeniem pieniężnej kary administracyjnej w wysokości od 150 do 500 euro za każdego pracownika.

Naruszenie obowiązku gromadzenia i przechowywania dokumentacji delegowania skutkuje nałożeniem pieniężnej kary administracyjnej w wysokości od 500 do 3 tys. euro za każdego pracownika.

Naruszenie obowiązku ustanowienia przedstawiciela we Włoszech i osoby do kontaktu z innymi partnerami społecznymi skutkuje nałożeniem pieniężnej kary administracyjnej w wysokości od 2 tys. do 6 tys. euro. Kary, o których mowa powyżej, nie mogą przewyższać kwoty 150 tys. euro.

Współpraca administracyjna

Włoskie Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej zostało zobowiązane do udostępnienia na swojej stronie internetowej wszystkich informacji dotyczących warunków pracy i zatrudnienia obowiązujących pracowników delegowanych (również w języku angielskim). Jednocześnie, rozporządzenie przyznaje służbom kontrolnym szerokie uprawnienia w zakresie oceny prawidłowości delegowania i przewiduje procedurę współpracy służb kontrolnych państwa delegującego i państwa przyjmującego, także w zakresie egzekucji nałożonych kar.

Węgierska płaca minimalna nas nie dotyczy

Anna Wrona

Węgry wdrożyli do swojego prawodawstwa dyrektywę (2014/67/UE oraz 96/71/WE) o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług, nie wykorzystując jej do działań protekcyjnych. Postąpili więc inaczej niż Niemcy i Francuzi. Pierwsze informacje z Węgier, jakie dotarły do nas pod koniec lipca, wskazywały jednak na objęcie zagranicznego transportu węgierską płacą minimalną wraz z obciążeniem przewoźników dodatkowymi obowiązkami biurokratycznymi.

ZMPD natychmiast podjęło działania. Przede wszystkim potrzebne były konkretne i wiarygodne informacje, bo administracja węgierska nie przekazała ich. Przepisy weszły w życie już 8 lipca, nakładając na zagraniczne przedsiębiorstwa, świadczące usługi na terenie Węgier, obowiązek zgłoszenia delegowania pracowników w terminie do 31 sierpnia br. Stowarzyszenie przewoźników na Węgrzech (MKFE), z którym się skontaktowaliśmy, nie potrafiło ani potwierdzić, ani zaprzeczyć, czy nowe przepisy będą miały zastosowanie do kierowców w transporcie międzynarodowym. Równocześnie podjęty przez nas kontakt z Wydziałem Promocji Handlu i Inwestycji Ambasady RP w Budapeszcie przyniósł potwierdzenie tych niekorzystnych informacji.

Jednak stanowisko Węgier nie było jasne wobec rozbieżności informacji od węgierskiego Ministerstwa Gospodarki Narodowej i m.in. Stałego Przedstawicielstwa Węgier przy UE w Brukseli na temat objęcia zagranicznych firm transportowych zakresem nowych regulacji, w tym obowiązkiem raportowania przypadków delegowania pracowników.

3 sierpnia ZMPD w piśmie do MiIB zaapelowało o podjęcie przez przedstawicieli rządu działań przeciwko wprowadzeniu węgierskich regulacji, podobnie jak w przypadku Niemiec i Francji. ZMPD konsekwentnie uznaje, że takie uregulowania nie mogą dotyczyć pracowników mobilnych, jakimi są kierowcy pojazdów w międzynarodowym transporcie drogowym. Węgry i Włochy byłyby kolejnymi państwami, które korzystając z precedensowych działań rządów Niemiec i Francji i braku zdecydowanej reakcji Komisji Europejskiej, próbują wprowadzać podobne regulacje prawne w zakresie międzynarodowych przewozów drogowych.

17 sierpnia kolejna informacja WPHI z Budapesztu w tej sprawie przyniosła rozstrzygnięcie problemu - węgierskie przepisy nie dotyczą zagranicznych kierowców. Węgierskie Ministerstwo Gospodarki Międzynarodowej napisało do polskiej ambasady w Budapeszcie, że chociaż akty wdrażające dyrektywę o delegowaniu nie wykluczają wyraźnie sektora transportu z zakresu stosowania omawianych przepisów, to w opinii Węgier, transport drogowy (w tym kabotaż) nie wchodzi w zakres stosowania dyrektywy w sprawie delegowania pracowników. - Uważamy że stosowanie wymogów dotyczących delegowania pracowników do sektora transportowego nie jest ani możliwe, ani właściwe – podkreśliło ministerstwo.

Brexit a transport międzynarodowy

Decyzja Brytyjczyków o wyjściu z Unii Europejskiej będzie miała niestety negatywne konsekwencje dla transportu międzynarodowego, a w szczególności dla przewozów realizowanych do i z Wielkiej Brytanii przez polskie firmy transportowe.



Joanna Popiołek

Polski eksport do Wielkiej Brytanii sięgnął w 2015 roku 12,1 mld euro, o 25 proc. więcej niż zaledwie trzy lata wcześniej. Import z Wielkiej Brytanii do Polski wyniósł w 2015 roku 4,7 mld euro, co stanowi niemal 24-procentowy wzrost w stosunku do 2012 roku.

Branża transportu międzynarodowego jest znaczącym pośrednikiem w wymianie handlowej pomiędzy Polską a Zjednoczonym Królestwem. Jakiegolwiek wahania w tej wymianie będą zatem niekorzystnie wpływać na transport.

Z danych przekazanych ZMPD przez stronę brytyjską wynika, że liczba

drogowych przewozów międzynarodowych do/z Wielkiej Brytanii rocznie wynosi:

- około 2,5 mln przejazdów (tam i z powrotem) promami przez Dover,
- około 1,4 mln przejazdów (tam i z powrotem) pociągami tunelem pod kanałem La Manche.

80 proc. tych przejazdów wykonują pojazdy ciężarowe niezarejestrowane w Wielkiej Brytanii, z czego 23 proc. wykonują przewoźnicy polscy.

Zasady wykonywania przewozów

Wyjście UK z Unii Europejskiej przyniesie poważne utrudnienia w transporcie międzynarodowym. Zasady wykonywania przewozów między Polską a Wielką Brytanią regulują przepi-

sy rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady 1071/2009 (dostęp do zawodu), 1072/2009 (dostęp do rynku) i 1073/2009 (przewozy autokarowe i autobusowe) oraz umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej i Rządem Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej o międzynarodowych przewozach drogowych z dnia 26 września 1975 roku.

Jeszcze przed przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej zasady wykonywania przewozów drogowych określone w tej umowie zostały na zasadzie wzajemności zliberalizowane, w wyniku czego odbywały się bez konieczności posiadania zezwoleń drogowych. Po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej, zgodnie z zasadami unijnymi, przewozy w dalszym ciągu były i są realizowane bez zezwo-

leń drogowych. Artykuły 2 i 4 umowy przewidują możliwość wprowadzenia zezwoleń dla przewozów pasażerskich i towarowych. Należy mieć jednak nadzieję, iż ta istotna dla transportu międzynarodowego kwestia będzie elementem negocjacji, a potencjalne ryzyko przywrócenia systemu zezwoleń zostanie wyeliminowane.

Co więcej, Brexit oznacza odstąpienie Wielkiej Brytanii od zasad przewidzianych w rozporządzeniach 1071/2009, 1072/2009 i 1073/2009. W konsekwencji przewoźnicy innych państw unijnych będą mieć utrudniony dostęp do rynku brytyjskiego, który będzie regulowany w tym zakresie przez przepisy wewnętrzne, czy umowy dwustronne. Dziś trudno jest przewidzieć jak uregulowane zostaną tak wrażliwe dla nas kwestie, jak np. możliwość i warunki świadczenia usług transportowych na terenie Wielkiej Brytanii przez przewoźników polskich, w tym zasady wykonywania kabotażu.

Kierowcy na granicy

Obywatele polscy korzystają obecnie z prawa do swobodnego przepływu osób w ramach Unii Europejskiej i Europejskiego Obszaru Gospodarczego. Oznacza to ruch bezwizowy dla obywateli polskich podróżujących na wyspy. Dokumentem podróży uprawniającym do bezwizowego wjazdu i pobytu (niezależnie od jego celu) na terytorium Wielkiej Brytanii jest ważny paszport lub dowód osobisty. Przed wyjazdem należy jedynie się upewnić, czy dokument jest w wystarczająco dobrym stanie technicznym i pozwala na stwierdzenie tożsamości.

Procedura ta dotyczy także kierowców w ruchu międzynarodowym.

Inny problem dotyczy dopuszczalnego okresu przebywania polskiego obywatela na terytorium UK. Kierowcy międzynarodowi w czasie wykonywania jednego przewozu mogą przebywać na terytorium UK nawet kilka dni, natomiast w okresie półrocznym lub rocznym te okresy po zsumowaniu mogą przekraczać znacznie więcej niż 90 dni. Na dzień dzisiejszy nikt nie dostrzega takich problemów, jednak należy dążyć do wyeliminowania ryzyka wprowadzenia systemu wizowego dla podróżujących do Wielkiej Brytanii, w szczególności dla kierowców zawodowych. Nie powinno być także ograniczeń czasowych dla kierowców międzynarodowych przebywających na terenie Brytanii.

Kwestie celne

Wyjście Wlk. Brytanii z UE będzie się wiązało także z opuszczeniem przez ten kraj unii celnej funkcjonującej obecnie w ramach 28 państw. Wielka Brytania przywróci swoją granicę celną i odstąpi od wspólnych przepisów i ułatwień celnych (w tym pozbawionych formalności przewozów wewnątrzpaństwowych). Dla branży transportu istotny jest reżim celny, z jakiego będzie zmuszony korzystać przewoźnik w przewozach do/z Wielkiej Brytanii. W tym zakresie automatycznie stosowana będzie procedura tranzytu celnego. Wszystkie towary angielskie będą posiadały status NON EU, tak samo towary unijne będą traktowane przez władze brytyjskie jako towary obce, a więc przed i po zakończeniu tranzytu będzie sto-

sowana odpowiednio procedura eksportu czy importu.

Można założyć, że funkcjonowanie i współpraca Wielkiej Brytanii z UE w kwestiach celnych będzie prawdopodobnie podobna do tej formy, z której korzysta obecnie Szwajcaria, Islandia czy Norwegia, a więc państwa EFTA. Wielka Brytania jest dziś - jako część Wspólnoty - umawiającą się stroną Konwencji o wspólnej procedurze tranzytowej i należy spodziewać się, że pozostanie w tym systemie, jednak przejdzie z grupy państw UE do grupy państw EFTA. Wielka Brytania jest także stroną Konwencji TIR, po przywróceniu przez ten kraj granicy celnej przewoźnicy będą mogli zatem stosować w przewozach do/z Brytanii system TIR. Przywrócenie procedur celnych w relacjach między Wielką Brytanią a EU będzie jednak miało negatywny wpływ na transport międzynarodowy. Konieczność wykonywania dodatkowych czynności kontrolnych i formalnych wydłuży czas przewozu, utrudni go i znacząco podwyższy jego koszty.

Czy zatem w relacjach z Wielką Brytanią powrócimy do zasad takich, jakie obowiązują dziś np. w przewozach na Białoruś czy do Turcji? Czy do obecnych poważnych problemów związanych z nielegalnymi imigrantami dojdą nowe, związane z zezwoleniami czy kontrolami celnymi na granicy? Niestety wiele na to wskazuje. Mam jednak nadzieję, że się mylę, że negocjatorzy odpowiedzialni za Brexit, tak po naszej, jak i brytyjskiej stronie mają wiedzę, doświadczenie i świadomość istoty problemu i będą dążyć do zachowania maksymalnych ułatwień w transporcie.

reklama



Obniż marżę **do 75%**
z osobistym Dealerem:
22 347 7992

Gwarancja najniższej marży wyłącznie dla członków ZMPD

0 zł

za przelewy krajowe

+

0 zł

za przelewy zagraniczne



Promocja: Gwarancja najniższej marży ważna do 31 VIII 2016 Promocja: Przelewy za 0zł ważna do 31 VIII 2016 z promocji wyłączone są przelewy do Grup: mBank S.A oraz Getin Noble Bank S.A

Kantor internetowy od: 

Zwidy i omamy

Zamykam oczy i marzę:
podjeżdżam pod ministerstwo i ...



Skocz tam który po
ministra, bo nie chce
mi się wysiadać.



Mirosław Szczepankowski

Ja nie przyjechałem
z tym panem, tylko tramwajem,
i mam na to papiery.



Tadeusz Wilk

Musi pan chować kluczyki,
bo będzie afera.



To auto
ma niebezpieczny
wpływ na ludzi.

Jolanta Misiak, Jan Buczek

Z zamykania oczu i
działania po omacku robi się
straszny dym.



bp Janusz Stepnowski



Chiny ratyfikowały Konwencję TIR



26 lipca tego roku Chiny ratyfikowały Konwencję TIR. Sekretarz generalny ONZ potwierdził, że Konwencja TIR zacznie działać w Chinach od 5 stycznia 2017 r. Wzmocni ona także inicjatywę odtworzenia „Jedwabnego Szlaku”.

Chiny są siedemdziesiątym krajem, który podpisał Konwencję TIR. Wokół Chin członkami tej konwencji są już: Afganistan, Kazachstan, Kirgistan, Mongolia, Rosja i Tadżykistan. Do Konwencji TIR przystąpił w ubiegłym roku Pakistan.

Sekretarz wykonawczy EKG ONZ zaznacza, że towar odprawiany pod osłoną karnetów TIR przyspieszy dostawy towarów pomiędzy Europą i Chinami.

Przebudowa przejścia w Grzechotkach

Jak poinformowały służby Wojewody Warmińsko-Mazurskiego, od 10 sierpnia na przejściu granicznym w Grzechotkach pojawi się ciężki sprzęt budowlany. Rozpoczynana inwestycja to przede wszystkim przebudowa pasów ruchu wiodących do linii granicy. Miejsce to stanowiło dotąd „wąskie gardło” i czasami powodowało utrudnienia w przekraczaniu granicy. Problem polegał na tym, iż na przejściu odpraw podróżnych można dokonywać na dziewięciu pasach, natomiast potem zbiegają się one w dwie nitki wiodące na drugą stronę granicy. Ma się to zmienić i po przebudowie na linii granicy będą działały po trzy pasy w każdą stronę – w kierunku wyjazdowym do Rosji i powrotnym do Polski. W ocenie służby celnej powinno to znacząco poprawić przepustowość granicy, szczególnie w okresach nasilonego ruchu granicznego. Prace mają potrwać do 15 listopada br.

Ambasador Iranu w ZMPD

Ambasador Islamskiej Republiki Iranu Ramin Mehmanparast 26 lipca br. odwiedził ZMPD. Rozmowy z prezesem Zrzeszenia Janem Buczkim dotyczyły ułatwień wizowych dla kierowców i starań na rzecz uczestnictwa Polski w projekcie korytarza transportowego wiodącego z Iranu przez Armenię do Unii Europejskiej. Stronie polskiej zależy na przyspieszeniu procedur wizowych. Irańczycy oczekują w zamian ułatwień wizowych po stronie polskiej, co nie będzie proste, ponieważ Polska należy do strefy Schengen.



Przetarg na operatora viaTOLL

Jesienią ruszy przetarg na operatora systemu viaTOLL. Zadaniem operatora będzie obsługa systemu poboru myta od listopada 2018 roku. Nie wiadomo, czy Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa zdecyduje się na wprowadzenie elektronicznego myta dla samochodów osobowych. Obecnie funkcjonujące bramki utrudniają ruch na autostradach, szczególnie w okresie szczytów przejazdów. Elektroniczne myto powinno być także kompatybilne z ewentualnymi systemami wprowadzonymi przez koncesjonariuszy.

Francja wlepia mandaty

Francuzi wprowadzili dla ukaranych kierowców zagranicznych wymóg natychmiastowej zapłaty mandatu lub depozytu, a w przypadku braku wpłaty depozytu, pojazd może zostać zatrzymany i odstawiony na policyjny parking na koszt kierowcy.

W przypadku popełnienia ciężkiego wykroczenia prawo jazdy zatrzymywane jest na miejscu, podobnie jak pojazd (w perspektywie ewentualnej konfiskaty).

Kierowcy pojazdów zarejestrowanych za granicą stanowią ok. 15 % sprawców wykroczeń w

Unii Europejskiej. Jednakże we Francji wskaźnik ten jest wyższy, ponieważ wynosi średnio 21 % i wzrasta do 25 % w okresie letnim oraz aż do 50 % w strefach przygranicznych. Wspomniane 21 % stanowi ponad 3 miliony stwierdzonych wykroczeń drogowych.

Liczba wykroczeń popełnionych we Francji przez kierowców pojazdów zarejestrowanych w Polsce, wykrytych za pomocą radarów, głównie przekroczenie dozwolonej prędkości i w mniejszym stopniu przejazd na czerwonym świetle, wyniosła 158 tys. w 2015 roku.

Kara zjadła zyski DAF-a

Amerkański producent ciężarówek Paccar (właściciel marek DAF, Kenworth i Peterbilt) wykazał stratę netto za pierwsze półrocze 2016 r. w wysokości 113,3 mln dol. Jest ona wynikiem odpisu 833 mln USD jednorazowego obciążenia z tytułu dochodzenia Komisji Europejskiej. Obciążenie nie będzie miało wpływu na regularnie wypłacaną dywidendę kwartalną PACCAR. Przychody netto ze sprzedaży i usług finansowych w pierwszej połowie 2016 r. wyniosły 8,71 mld USD w porównaniu z 9,91

mln USD w poprzednim roku. Paccar uzyskuje doskonałe zwroty z inwestycji, osiągając przez ostatnie sześć lat średniorocznie prawie 20-procentową rentowność kapitału po opodatkowaniu. Inwestycje objęły nowe pojazdy Kenworth, Peterbilt i DAF, wprowadzenie do produkcji paliwooszczędnych silników Paccar MX w Ameryce Północnej, fabrykę DAF w Brazylii oraz zwiększenie zdolności dystrybucyjnych ośrodków części zamiennych Paccar.



Prezes ZMPD Jan Buczek



Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD

Piotr Gawelczyk

Rozpoczynając ZOD prezes ZMPD Jan Buczek wspominał o niezwykle zasłużonych dla Zrzeszenia przewoźnikach, którzy zmarli w 2015 roku - Dionizym Woźnym oraz Ignacym Kuleckim, a delegaci uczcili ich pamięć minutą ciszy.

Prezes Jan Buczek złożył sprawozdanie z działalności Zarządu, omawiając najważniejsze problemy branży transportowej i liczne działania, jakie w tych sprawach podjęło Zrzeszenie.

Wśród problemów wymienił MiLoG, Loi Macron, nowe zasady odbioru regularnego odpoczynku tygodniowego na terenie Francji, wprowadzenie embarga w Rosji oraz bardzo trudny

proces negocjacji kontyngentu zezwoleń rosyjskich. Podkreślił fakt, że strona polska nie jest zadowolona z realizacji ustaleń polsko – rosyjskiej komisji mieszanej z lutego 2016 r., podczas której udało się odblokować transport drogowy do i z tego kraju. – Rosjanie nie wywiązują się z uzgodnionych zasad, dlatego prawdopodobne jest, że wstrzymamy realizację postanowień tego porozumienia – zapowiedział prezes ZMPD. Przypomniwał, że mający polityczne podłoże konflikt z Rosją, a zwłaszcza jego skutek w postaci embarga, doprowadził w omawianym okresie do spadku o 29 proc. liczby wydanych karnetów TIR.

- Wszystkie te kwestie spowodowały, że rok, jaki minął od ostatniego ZOD-u, upłynął pod znakiem walki o przyszłość polskiego transportu między-

narodowego – ocenił prezes Buczek.

Podczas wystąpienia Jana Buczka zaprezentowano film z głośnego protestu, jaki odbył się 14 czerwca w Brukseli, a w którym udział wzięli nie tylko polscy przewoźnicy zrzeszeni w ZMPD, ale również przedstawiciele 12 innych zagranicznych stowarzyszeń transportowców.

Prezes Buczek przypomniał o aktywnych działaniach ZMPD dla ponownego podjęcia przez szkoły zawodowe nauczania zawodu kierowcy. Efekt już jest: od nowego roku szkolnego zaczną funkcjonować klasy, w których młodzi ludzie będą mogli zdobyć zawód kierowcy mechanika. – Rok szkolny 2016/2017 będzie okresem pilotażowym. Pełny program powinien ruszyć w roku szkolnym 2017/2018 – dodał prezes Buczek.

Obrady Zgromadzenia Ogólnego Delegatów Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, odbywającego się 16 czerwca 2016 r. w Jachrance, zostały zdominowane przez sprawy organizacyjne. Przedstawiono sprawozdania z działalności poszczególnych organów statutowych, a także dokonano zmian w statucie Zrzeszenia.

Przewodniczący Rady ZMPD Aleksander Reisch zwrócił uwagę na konieczność poszukiwania nowych rynków dla przewozu towarów. Mając na uwadze kurczący się dla polskich przewoźników rynek rosyjski i dążenie krajów Europy Zachodniej do administracyjnego ograniczenia konkurencji, ZMPD nawiązało współpracę z przedsiębiorcami z Iranu. Jednym z jej elementów było spotkanie, do którego doszło w maju br. w Gdańsku. Na jego efekty przyjdzie jeszcze trochę poczekać, ale z pewnością jest to ruch w dobrą stronę.

Dyrektor Departamentu TIR ZMPD Ewa Suszyńska przedstawiła delegatom szczegóły dotyczące nowości w zakresie karnetów TIR, które są sukcesywnie wprowadzane od 1 lipca 2016 roku. Tego dnia zmieniły się

zasady wypłacania środków zachęty za każdy prawidłowo wykorzystany i zwrócony karnet TIR. Ich wysokość i termin wypłaty uzależnione są od korzystania z aplikacji IRU TIR-EPD. Również na 1 lipca IRU przygotowała nowe karnety TIR: 6-woletowe CROSS BORDER i 14-woletowe FLEXIBLE. Nowe karnety będą dostępne po wyczerpaniu zapasu już wydrukowanych karnetów starego typu, jakie są w magazynach stowarzyszeń członkowskich oraz IRU. Pisaliśmy o tym szerzej w kwietniowo-majowym numerze „Przewoźnika” oraz na stronie www.zmpd.pl.

Podczas Zgromadzenia Ogólnego Delegatów poddano pod głosowanie 4 uchwały dotyczące zmian w statucie ZMPD. Delegaci odrzucili uchwałę nr 12, proponującą sprostowanie treści

statutu, omyłkowo pomijającego wskazanie Zgromadzenia Delegatów jako podmiotu uprawnionego do zmiany statutu, rozwiązania i likwidacji Zrzeszenia. Przyjęli natomiast uchwałę nr 13, dotyczącą okoliczności wygaśnięcia mandatu członka organu ZMPD. W ten sposób wprowadzono jednoznaczny regulację na wypadek rezygnacji lub śmierci członka organu. Delegaci przyjęli także uchwałę nr 14, a z nią zasadę, wedle której Zebranie Regionalne dokonuje rekomendacji kandydatów do organów ZMPD jedynie spośród członków mających w danym regionie swoją siedzibę. Nie przyjęto uchwały nr 15, co oznacza pozostawienie w statucie paragrafu 14 ust. 5, ograniczającego pełnienie funkcji w organie Zrzeszenia do dwóch kadencji następujących po sobie.



Spotkanie w Druskiennikach

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce - ZMPD i LINAVA - Litewskie Narodowe Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych współpracują ze sobą już od wielu lat. Współpracę tę trzeba bezwzględnie rozwijać i wzmacniać, bowiem wiele krajów zaczyna stosować praktyki protekcyjnistyczne, które jednakowo uderzają w polskich i w litewskich przewoźników drogowych.

Tadeusz Wilk

Tylko wspólne działanie może przynieść pozytywne efekty, zatem trzeba znaleźć więcej koalicjantów do podejmowania wspólnych inicjatyw. Ich celem ma być sprzeciw wobec negatywnych dla przewoźników z naszych krajów działań innych państw. Realizacji tej koncepcji miało służyć posiedzenie zarządów obu stowarzyszeń, które odbyło się 8 lipca 2016 r. w Druskiennikach na Litwie.

Pierwsza część spotkania poświęcona była wymianie informacji związanych z prowadzonymi przez polskich i litewskich przewoźników przewozami międ-

zynarodowymi, szczególnie przy tranzytowaniu terytorium Polski i Litwy, jak również wymianie zezwoleń „kraje trzecie” na przewozy międzynarodowe pomiędzy obydwojema krajami. Rozmawiano także o bezpieczeństwie przewozów wykonywanych przez polskich i litewskich kierowców.

W kolejnej części posiedzenia wymieniono się doświadczeniami w wykonywaniu przewozów, ze szczególnym uwzględnieniem przewozów do Federacji Rosyjskiej. Rozmawiano także o przewozach realizowanych z Włoch i problemach, jakie stwarzają włoskie służby kontrolne. Pozytywnie oceniono działania obu organizacji w tej sprawie, które wspólnie ze stowarzyszeniami przewoźników z Esto-

nii i Łotwy przeprowadziły interwencję na arenie Komisji Europejskiej i Parlamentu Europejskiego.

Najwięcej czasu poświęcono kwestiom związanym z protekcyjnizmem niektórych krajów w zakresie transportu drogowego. O działaniach protekcyjnistycznych można mówić zarówno za strony krajów – członków Unii Europejskiej, jak również krajów pozaunijnych. Protekcyjnizm przybiera tutaj różne formy. Bo niczym innym jak protekcyjnizmem jest narzucanie przez niektóre kraje unijne obowiązku stosowania na ich terytorium (Niemcy, Francja, Austria) ich minimalnych stawek wynagrodzenia kierowców w transporcie międzynarodowym wraz z wprowa-

dzeniem obowiązku przygotowywania dokumentów płaconych w językach tych krajów, czy też - jak we Francji - ustanowienia specjalnego przedstawiciela w tym kraju. Powoduje to dodatkowy wysiłek administracyjny, dodatkowe koszty, oznacza ingerowanie w dokumentację personalną, płaconą i handlową firm, przy jednoczesnym zignorowaniu ekonomicznych realiów Europy i zróżnicowania socjalnego poszczególnych państw członkowskich. Oznacza więc faktyczne ograniczenie wolnej konkurencji i niedopuszczalną pomoc państwa dla własnych przewoźników, a w konsekwencji naruszenie traktatowych swobód: świadczenia usług i przepływu towarów.

Protekcyjnizmem jest także ograniczanie kierowcom możliwości noclegu w kabinie pojazdu, wprowadzone przez władze francuskie i belgijskie. Wiele krajów pozaunijnych wprowadza ograniczenia w wymianie niektórych rodzajów zezwoleń na wykonywanie międzynarodowych przewozów drogowych, a jednocześnie ich służby kontrolne stosują różne interpretacje przedstawianych przez przewoźników dokumentów dla oceny rodzaju wykonywanego przewozu. Problemy takie mają przewoźnicy obu krajów chociażby z przewozami do Kazachstanu czy Turcji.

Przedstawiciele obu stowarzyszeń doszli do wspólnego wniosku, że należy bezwzględnie przeciwdziałać takim praktykom, podejmując różne formy protestu i budując jak największą koalicję krajów i stowarzyszeń popierających takie stanowisko. W tym kontekście obie strony wysoko oceniły zorganizowaną z inicjatywy ZMPD akcję protestacyjną przeciwko narzuceniu przez Francję dekretu o minimalnym wynagrodzeniu, przeprowadzoną przed ambasadami Francji i przedsta-

wicielstwami Komisji Europejskiej w 12 stolicach europejskich, a następnie pikietę przed siedzibą Komisji Europejskiej w Brukseli. Zastanawiano się nad innymi sposobami i formami akcji protestacyjnych w przyszłości.

Podczas spotkania podjęto także dyskusję na temat zaproponowanej przez Komisję Europejską zmiany Dyrektywy 96/71 w sprawie delegowania pracowników w ramach świadczenia usług. Obie organizacje uważają, że kierowcy pojazdów w przewozach międzynarodowych nie mogą być objęci działaniem tej dyrektywy i będą podejmowały wszystkie możliwe inicjatywy, aby rządy obu naszych krajów nie dopuściły do niekorzystnych rozwiązań. Będą również prowadziły postępowanie zmierzające do włączenia organizacji przewoźników z innych krajów do wspólnych akcji.

Prezesi obu organizacji podpisali „Porozumienie o współpracy” oraz deklarację o dalszej organizacji wspólnych działań w zakresie omawianych podczas posiedzenia problemów oraz takich, które mogą się pojawić w przyszłości.



Nowa plandeka XL-certyfikat



Zainteresowany? Prosimy o kontakt pod numerem:
Tel.: +43 2236 3010-3251
E-Mail: naczepa-zmpd@walter-leasing.com

WALTER LEASING

www.walter-leasing.pl

reklama

dls

Land und See Speditionsgesellschaft mbH



dls jest:

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

dls zaprasza:

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

PL - EU - PL

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

dls zapewnia:

- caloroczne 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>



Wakacyjne festyny

Robert Przybylski

Tego lata, zgodnie z tradycją, odbyły się dwa duże festyny transportowca. Oba cieszyły się dużym zainteresowaniem przedsiębiorców i dobrze przysłużyły się integracji środowiska.



przewoźnik nr 49

przewoźnik nr 49



Spotkanie przewoźników w Białej Podlaskiej

Zjazd Przewoźników Polskich odbył się 27 czerwca w Hotelu Polonia w Grabanowie pod Białą Podlaską. Kilkuset przedsiębiorców dyskutowało z posłem Adamem Abramowiczem, Głównym Inspektorem Transportu Drogowego Alvinem Gajadhurem, dyrektorem Biura ds. Transportu Międzynarodowego Piotrem Zakrzewskim, lubelskim WITD Piotrem Winiarskim, dyrektorem Izby Celnej w Białej Podlaskiej Waldemarem Chabą, wicekonsulem generalnym Republiki Białoruś w Białej Podlaskiej Serhejem Botwiczem, prezesem ZMPD Janem Buczkim i dyrektorem generalnym ZMPD Wiesławem Starostką. W spotkaniu uczestniczyło również liczne grono prezesów regionalnych stowarzyszeń przewoźników, a także samorządowców Lubelszczyzny.

Kilkudziesięciu wystawców prezentowało wyroby i usługi licznie przybyłym przewoźnikom.



Festyn transportowca w Gdyni

Wśród lasów Nowego Dworu Wejherowskiego, na terenie Faltomu Leśnego, odbył się 24 czerwca zorganizowany przez Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych Festyn Transportowca, połączony z Regionalnymi Targami Transportowymi Wybrzeże 2016. Przybyło na te spotkania ponad osiemset osób, w tym całe rodziny z dziećmi, którym czas umilały występy Pawła „Konjo” Konnaka, zaś gwiazdą wieczoru był Grzegorz Halama.

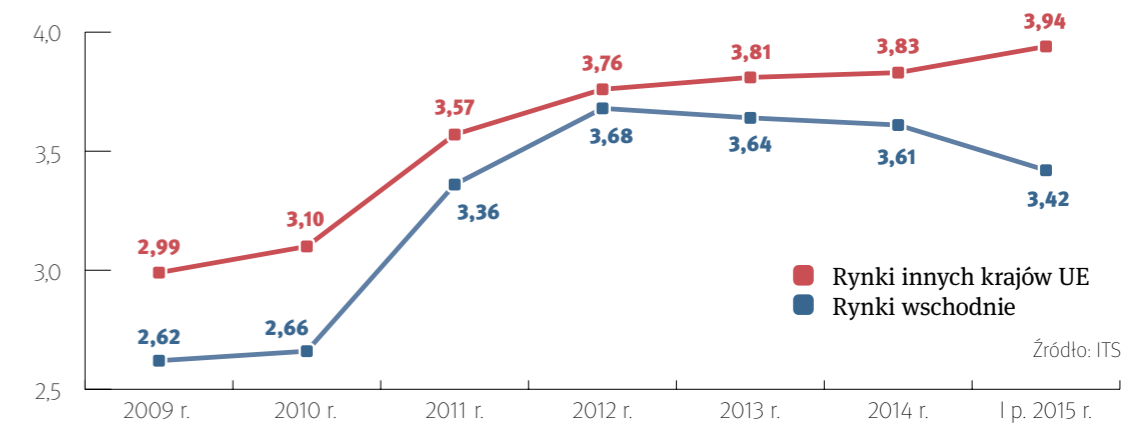
Dopisała pogoda, nie zabrakło zimnego piwa, zaś dodatkową atrakcją był konkurs -niespodzianka o puchar Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego oraz zawody w siłowaniu na rękę o puchar prezesa PSPD.

Swobodną atmosferę rodzinnej zabawy organizator połączył z ciekawą prezentacją ponad trzydziestu wystawców pojazdów transportowych, produktów i innych usług, służących firmom przewozowym.



Portret zbiorowy transportu samochodowego

ŚREDNIE WAŻONE KOSZTY 1 WOZOKILOMETRA PRZEBIEGU W BADANYCH PRZEDSIĘBIORSTWACH PRZEWOZÓW MIĘDZYNARODOWYCH (TABOR UNIWERSALNY POWYŻEJ 12 TON DMC; 2009 – 2014 I I P. 2015) [ZŁ/WOZOKM]



Przedstawiamy obraz rodzimej branży międzynarodowych przewozów samochodowych, czyli wyliczone przez Instytut Transportu Samochodowego średnie koszty jednostkowe w polskich przedsiębiorstwach międzynarodowego transportu ciężarowego

Jerzy Waśkiewicz

Wśród przewoźników samochodowych, znajomość kształtowania się średnich jednostkowych kosztów w przedsiębiorstwach transportu ciężarowego i dokonywanie porównań z kosztami własnej firmy, powinna być jednym z warunków właściwej oceny pozycji rynkowej przedsiębiorstwa i umacniania jego pozycji konkurencyjnej.

Ze strony rządu, w tym takich jego organów jak Ministerstwo Finansów, odpowiedzialne za politykę fiskalną i Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, w którego kompetencjach jest m.in. realizacja zadań polityki transportowej dotyczącej transportu samochodowego, rozeznanie w zakresie aktualnego kształtowania się przedmiotowych średnich kosztów, jest podstawą podejmowania racjo-

nalnych działań. Organa te, poprzez różne zakresy monitorowania rynku transportowego, w tym monitorowanie jednostkowych kosztów transportu ciężarowego, powinny (postępując zgodnie z przesłankami polityki prowadzącej do utworzenia jednolitego rynku transportu w UE) także mieć na względzie racje i interesy polskich przewoźników.

Aktualność badań kosztowych w polskim transporcie samochodowym nabiera szczególnego znaczenia w aspekcie podnoszonych w UE kwestii minimalnych wynagrodzeń kierowców, a także w aspekcie kwestii minimalnych stawek za przewozy.

Cel badań

Celem prowadzonych systematycznie od kilku lat w Instytucie Transportu Samochodowego badań kosztowych w przedsiębiorstwach międzynarodowego transportu ciężarowego jest poznanie kształtowania się średnich

kosztów 1 wozokilometra przebiegu ogółem i kosztów rodzajowych według zadanych zakresów zbiorowości przedsiębiorstw oraz analiza zmian w przedmiotowym zakresie.

Metody pozyskiwania danych do badań

Średnie koszty 1 wozokilometra przebiegu kalkulowane są na podstawie danych z badań ankietowych prowadzonych w przedsiębiorstwach transportu ciężarowego. Ankieta obejmuje okresy półroczne. Istotną rolę w ankietyzacji odgrywa Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, pozyskujące dane kosztowe z przedsiębiorstw będących członkami tej organizacji. Część danych pozyskuje się w rezultacie udostępnienia przewoźnikom anonimowej ankiety w formie elektronicznej, zainstalowanej na stronie internetowej ITS.

Dane pozyskane z ankiet, zanim zostaną wprowadzane do elektronicznej

bazy danych o kosztach w przedsiębiorstwach transportu samochodowego, podlegają sprawdzeniu i ewentualnej weryfikacji. Obliczenia średnich kosztów na podstawie informacji z tej bazy, są wykonywane przy wykorzystaniu specjalnego programu komputerowego.

Przewoźnicy, którzy uczestniczą w badaniach za pośrednictwem internetu i prześlą dane kosztowe dotyczące ich przedsiębiorstwa, mogą (w przypadku pozytywnego zweryfikowania w ITS przekazanych informacji) otrzymywać zwrócić, drogą internetową, skalkulowane wielkości średnich kosztów 1 wozokilometra przebiegu, w zakresie swojej działalności.

Zakres badań i analizy

Wyniki badań kosztowych przedstawiane są osobno dla przedsiębiorstw o dominujących przewozach w relacjach z rynkami innych krajów UE i osobno dla firm o dominujących prze-

wozach w relacjach z rynkami poza wschodnią granicą Polski. Ten podział wynika z zaobserwowanych różnic występujących zarówno w wielkości, jak i strukturze rodzajowej kosztów jednostkowych przedsiębiorstw operujących na tych dwóch rynkach.

Przedstawione dane kosztowe dotyczą taboru ciężarowego o nadwoziach uniwersalnych i o dopuszczalnej masie całkowitej (dmc) przekraczającej 12 ton.

Ze względu na duże wahania cykli koniunkturalnych na współczesnym rynku transportowym przyjęto, że porównania i analizy kształtowania się średnich kosztów jednostkowych, zasadniczo wykonywane są dla okresów rocznych.

Metodologicznie umożliwia to zwiększenie efektywności wykorzystania wyników prowadzonych badań w zakresie porównywalności kształtowania się jednostkowych kosztów w przedsiębiorstwach transportu samochodowego w ciągu minionych lat.

Metody obliczeń

W przypadku kalkulacji średnich kosztów 1 wozokilometra przebiegu dla całej zbadaanej zbiorowości przedsiębiorstw (niezależnie od ich wielkości), posłużono się metodą średniej ważonej, przy czym „wagę” stanowił udział samochodów ciężarowych w przedsiębiorstwach według poszczególnych grup ich wielkości w ogólnej liczbie samochodów w przedsiębiorstwach przewozów międzynarodowych w Polsce.

W praktyce, przy wykorzystywaniu danych z ankiet uzyskanych drogą internetową (w zasadzie losowo pozyskiwanych co do wielkości przedsiębiorstw), dysponuje się materiałem badawczym dotyczącym zróżnicowanych kosztów jednostkowych w zależności od wielkości przedsiębiorstw. Dla poprawności analizy wyników obliczeń w prezentowanym zakresie zasadne jest wykorzystanie wskazanych „wag”.

Uwzględnienie w przedmiotowych obliczeniach „wag” wpływa na zwiększenie porównywalności średnich kosztów 1 wozokilometra przebiegu w kolejnych okresach badań.

Charakterystyka statystyczna próby badawczej

W badaniach ankietowych dotyczących kosztów za okres od 2009 r. do I półrocza 2015 r., w każdym roku uzyskano dane z około 120 - 150 przedsiębiorstw. W tym około połowę stanowiły przedsiębiorstwa wykonujące przewozy głównie w relacjach z innymi krajami UE oraz około połowę stanowiły przedsiębiorstwa realizujące przewozy głównie w relacjach z rynkami wschodnimi.

W zbadanej populacji przedsiębiorstw przewożących głównie w relacjach z innymi krajami UE, średnio jedno przedsiębiorstwo dysponowało

przykładowo w 2014 r. 32 samochodami ciężarowymi powyżej 12 ton dmc, a średnie roczne przebiegi statystycznego pojazdu były rzędu 109 tys. km. W przypadku przedsiębiorstw operujących głównie na rynkach wschodnich liczby te wynosiły odpowiednio 29 samochodów ciężarowych i 105 tys. km/rok.

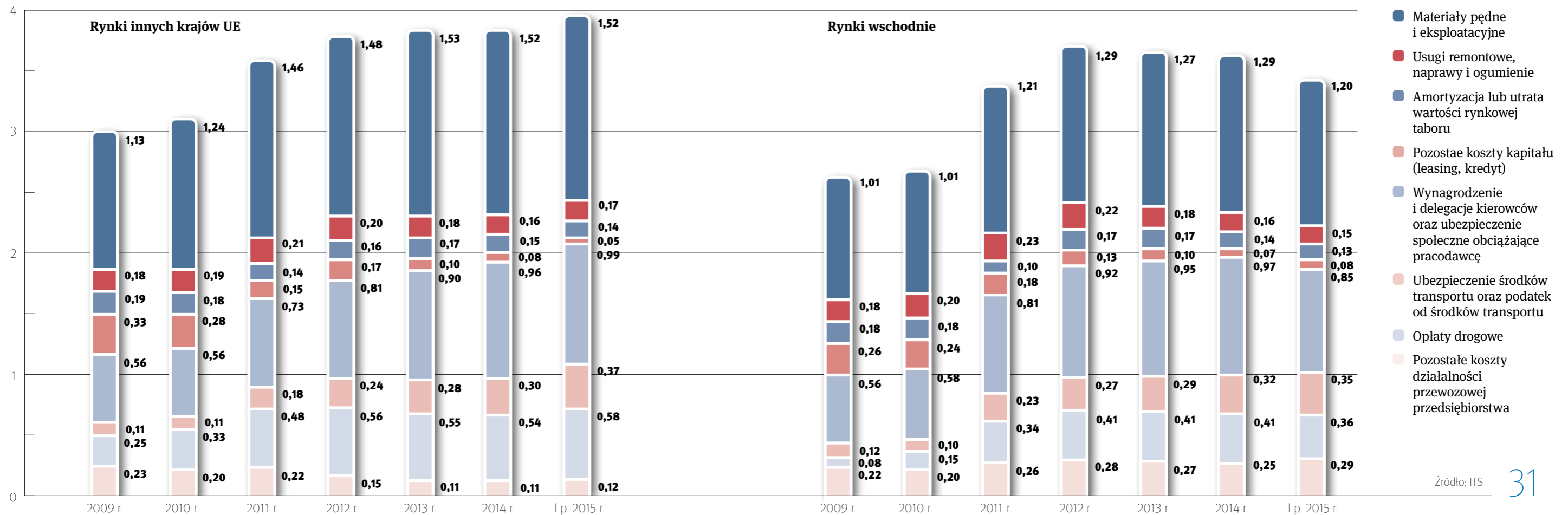
Średnie koszty 1 wozokilometra przebiegu ogółem w badanych przedsiębiorstwach

Dynamika zmian średnich ważonych kosztów 1 wozokilometra przebiegu samochodów ciężarowych w badanej grupie przedsiębiorstw o dominującym udziale przewozów w relacjach z rynkami innych krajów UE wyniosła w okresie 2009 - I połowa 2015 r. około 132%. Koszty te w 2009 r. wynosiły 2,99 zł/wozokm, a w I połowie 2015 r. wynosiły 3,94 zł/wozokm.

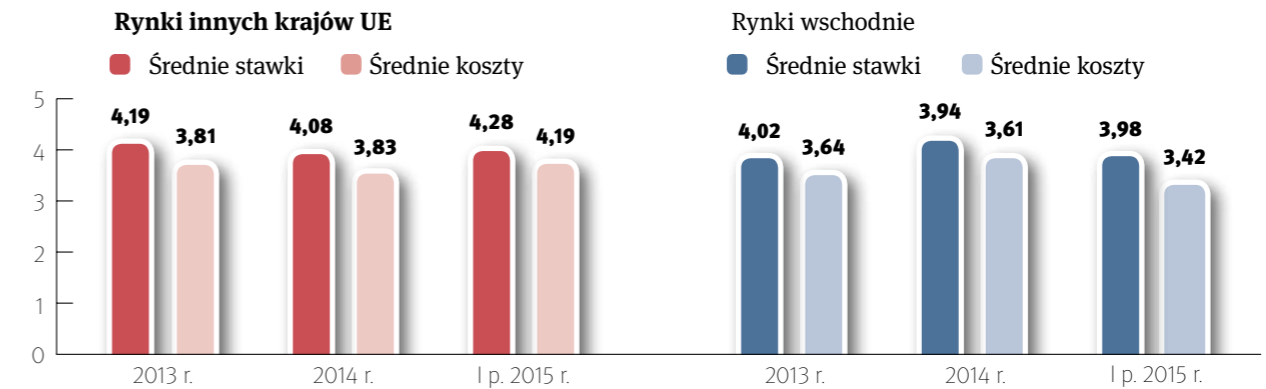
Wpływ na ten wzrost w omawianym okresie miały przede wszystkim zwiększające się koszty paliw (o około 35%), koszty korzystania z dróg płatnych (o przeszło 130%) oraz koszty wynagrodzenia kierowców, delegacji i ponoszone przez pracodawcę koszty ubezpieczenia społecznego kierowców (o około 77%).

Średnie jednostkowe koszty paliw w 2009 r. wynosiły 1,13 zł/wozokm, a w 2014 r. i w I połowie 2015 r. wynosiły 1,52 zł/wozokm. Średnie koszty związane z zatrudnieniem kierowców wyniosły w 2009 r. 0,56 zł/wozokm, w 2014 r. 0,96 zł/wozokm, natomiast średnie koszty opłat drogowych wyniosły odpowiednio 0,25 zł/wozokm, 0,54 zł/wozokm i 0,58 zł/wozokm. Jedną z przyczyn tak dynamicznych zmian tego ostatniego rodzaju kosztów jest wzrost kosztów wynikający m.in. z wprowadzenia od 2012 r. w Polsce systemu elek-

ŚREDNIE WAŻONE KOSZTY RODZAJOWE 1 WOZOKILOMETRA PRZEBIEGU W BADANYCH PRZEDSIĘBIORSTWACH PRZEWOZÓW MIĘDZYNARODOWYCH (TABOR UNIwersalny POWYŻEJ 12 TON DMC; 2009 - 2014 I I P. 2015 R.) [ZŁ/WOZOKM]



ŚREDNIE WAŻONE STAWKI PRZEWOZOWE I ŚREDNIE KOSZTY JEDNOSTKOWE W BADANYCH PRZEDSIĘBIORSTWACH MIĘDZYNARODOWYCH PRZEWOZÓW CIĘŻAROWYCH OPERUJĄCYCH GŁÓWNIEM NA RYNKACH INNYCH KRAJÓW UE ORAZ OPERUJĄCYCH GŁÓWNIEM NA RYNKACH WSCHODNICH W LATACH 2013, 2014 I W I PÓŁROCZU 2015 R. (TABOR UNIwersalny, POW. 12,0 TON DMC) [ZŁ/WOZOKM]



tronicznego poboru opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej. System ten uzależnia wysokość opłaty m.in. od normy emisji zanieczyszczeń spełnianej przez pojazdy.

W strukturze średniego kosztu 1 wozokilometra przebiegu samochodu ciężarowego w badanych przedsiębiorstwach przewożących głównie w relacjach z rynkami innych krajów UE udział kosztów materiałów pędnych i eksploatacyjnych wyniósł w

2014 r. 39,7%, kosztów związanych z wynagrodzeniem kierowców wyniósł 25,1%, a kosztów korzystania z płatnej sieci dróg – 14,1%.

Dynamika zmian średnich ważonych kosztów 1 wozokilometra przebiegu samochodów ciężarowych w badanej grupie przedsiębiorstw przewozów międzynarodowych, o dominującym udziale przewozów w relacjach z rynkami wschodnimi, taboru uniwersalnym powyżej 12 ton

dmc, wyniosła w okresie 2009 - I p. 2015 około 130%. Koszty te do 2012 r. charakteryzowały się wzrostem, po czym stagnacją, a następnie spadkiem. W 2009 r. koszty te wynosiły 2,62 zł/wozokm, w 2014 r. wynosiły 3,61 zł/wozokm, a w I połowie 2015 r. 3,42 zł/wozokm.

W średnim koszcie 1 wozokilometra przebiegu (podobnie jak w przedsiębiorstwach operujących głównie na rynkach innych krajów UE) domi-

ŚREDNIE WAŻONE KOSZTY 1 WOZOKILOMETRA PRZEBIEGU ORAZ ŚREDNIE WAŻONE STAWKI ZA 1 WOZOKILOMETR PRZEBIEGU W BADANYCH PRZEDSIĘBIORSTWACH W LATACH 2013, 2014 I W I PÓŁROCZU 2015 R. (TABOR UNIWERSALNY, POW. 12 TON DMC) [ZŁ/WOZOKM]

Rynki przewozów	2013			2014			I p. 2015		
	koszty	stawki	zysk	koszty	stawki	zysk	koszty	stawki	zysk
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ryunki innych krajów UE	3,81	4,19	0,38	3,83	4,08	0,25	3,94	4,28	0,34
ryunki wschodnie	3,64	4,02	0,38	3,61	3,94	0,33	3,42	3,98	0,56

Źródło: ITS

nowały koszty paliw (1,01 zł/wozokm w 2009 r., 1,29 zł/wozokm w 2014 r. i 1,20 zł/wozokm w I połowie 2015 r.) oraz koszty wynagrodzeń kierowców (0,56 zł/wozokm w 2009 r., 0,97 zł/wozokm w 2014 r. i 0,85 zł/wozokm w I połowie 2015 r.).

Wyniki badań wskazują, że średnie jednostkowe koszty wynagrodzenia kierowców (łącznie z kosztami delegacji) oraz z kosztami ubezpieczenia społecznego obciążającego pracodawcę wzrastały do 2014 r. Jedną z przyczyn tego wzrostu kosztów jest prawdopodobnie wprowadzony obowiązek wypłat kierowcom wynagrodzeń za czas spędzony w oczekiwaniu na przekroczenie granicy państwa. Powodem zmniejszenia jednostkowych kosztów wynagrodzeń kierowców w przedmiotowym zakresie w I połowie 2015 r. mogło być m.in. zatrudnianie przez polskich przewoźników kierowców spoza UE (oferując im niższe wynagrodzenia w porównaniu z kierowcami z Polski), co uzasadnione jest dążeniem do utrzymania konkurencyjności rynkowej wobec przewoźników z krajów nadbałtyckich, oferujących tańsze (w porównaniu z polskimi przewoźnikami) usługi przewozowe o coraz wyższej jakości.

Udział kosztów materiałów pędnych i eksploatacyjnych w strukturze średnich kosztów 1 wozokilometra przebiegu samochodu ciężarowego w badanych przedsiębiorstwach przewożących głównie w relacjach z rynkami wschodnimi, w 2014 r. wyniósł 35,8%, a udział kosztów związanych z zatrudnieniem kierowców wyniósł 26,7%.

Średnie stawki przewozowe w badanych przedsiębiorstwach

W badanych przedsiębiorstwach międzynarodowego transportu ciężarowego, w latach 2013 i 2014 oraz w I półroczu 2015 r., działalność przewozowa była rentowna.

Średni zysk w 2013 r. wyniósł 0,38 zł/wozokm przebiegu, zarówno w przedsiębiorstwach operujących głównie w relacjach z rynkami innych krajów UE, jak i w przedsiębiorstwach przewożących ładunki przeważnie w relacjach z krajami poza wschodnią granicą Polski.

W roku 2014 przewozy realizowane przez badane przedsiębiorstwa były mniej zyskowne niż w 2013 roku. Średni zysk przewoźników przewożących ładunki głównie w relacjach z innymi krajami UE był rzędu 0,25 zł/wozokm, a średni zysk przewoźników pracujących w relacjach z rynkami wschodnimi wyniósł 0,33 zł/wozokm.

Natomiast w I półroczu 2015 r. przewozy realizowane przez badane przedsiębiorstwa zarówno na jednym, jak i na drugim rynku były bardziej zyskowne niż w 2014 r. Średni zysk przewoźników przewożących ładunki głównie w relacjach z innymi krajami UE był rzędu 0,34 zł/wozokm, a średni zysk przewoźników pracujących w relacjach z rynkami wschodnimi wyniósł 0,56 zł/wozokm.

Przyczyny obniżenia średnich stawek przewozowych w roku 2014 w porównaniu ze średnimi stawkami w 2013 r. były następujące:

- Wzrost podaży usług przewozowych polskich firm transportu ciężarowego na rynku UE, co przy stałej ofercie podaży oferowanej przez pozostałych unijnych przewoźników, wpływa na obniżenie stawek negocjowanych z gestorami ładunków.
- Liczne występowanie umów pomiędzy gestorami ładunków i przewoźnikami warunkujących zmianę (tu obniżenie) stawek przewozowych w przypadku zmian cen paliw (w roku 2014 ceny paliw zaczęły ulegać obniżeniu).
- Konkurencyjność na rynku przewozów międzynarodowych przewoźni-

ków z Litwy, Estonii, Słowacji, którzy obniżyli w 2014 r. swoje stawki przewozowe.

Średni wskaźnik rentowności sprzedaży, wyrażony ilorazem zysku netto i przychodów ze sprzedaży w roku 2013 wyniósł 0,09 dla działalności przedsiębiorstw na obydwu rynkach przewozów. W roku 2014, dla badanych przedsiębiorstw operujących głównie na rynkach innych krajów UE, wskaźnik ten wyniósł średnio 0,06, a dla badanych przedsiębiorstw przewożących ładunki przeważnie w relacjach z krajami położonymi poza wschodnią granicą Polski, wskaźnik rentowności sprzedaży wyniósł średnio 0,08. W I półroczu 2015 r. wskaźnik ten wyniósł odpowiednio 0,08 i 0,14, czyli rentowność badanych przedsiębiorstw operujących głównie poza wschodnimi granicami Polski była większa, niż rentowność przedsiębiorstw przewożących ładunki głównie w relacjach z innymi krajami UE.

Pogorszenie w 2014 r., w porównaniu z 2013 r., rentowności międzynarodowych przewozów ładunków, mogło wynikać z sytuacji, jaka zaistniała na rynku, po wprowadzeniu embarga Rosji na przewozy niektórych ładunków.

Spowodowało to powstanie okresowej nadwyżki rynkowej podaży zdolności przewozowej w międzynarodowym transporcie ciężarowym, co z kolei wpłynęło na pewien spadek stawek przewozowych na konkurencyjnym rynku. Natomiast w I półroczu 2015 r., w badanych przedsiębiorstwach, nastąpiła pewna niewielka poprawa rentowności przedsiębiorstw obsługujących rynki innych krajów UE i wyraźna poprawa rentowności w przedsiębiorstwach, które utrzymały swoją konkurencyjność na rynkach wschodnich.

Autor jest pracownikiem Instytutu Transportu Samochodowego.

Kilkaset testów drogowych
MAN TGX 18.440 BLS EURO 6
to najlepszy dowód.



MAN EfficientLine 2.

Potwierdzona efektywność. Gratulujemy najlepszym.

MAN kann.



Jedynka w drodze

W sobotnią noc 25 czerwca 3-osobowa ekipa ZMPD brała udział w radiowej audycji „Jedynka w drodze”, pierwszej z nowego cyklu, który kierowany jest głównie do kierowców ciężarówek i przewoźników drogowych, a dotyczy problemów związanych z transportem drogowym.



Anna Wrona

Audycja nadawana jest co tydzień w Programie I Polskiego Radia, na żywo, od północy do godz. 3 nad ranem. Gospodarzami programu są Mariusz Gzyl i Jarosław Kawecki, którzy wprowadzili formułę audycji słowno-muzycznej z telefonicznym udziałem słuchaczy oraz gości w studiu. Zaplanowali dyskusję na jeden wiodący temat, ale także omówienie spraw, które zgłaszane są do programu w ciągu tygodnia przez kierowców. Nie brakuje też aktualności i ciekawostek w formie szybkiego serwisu z rynku motoryzacyjnego.

Zespół ZMPD, czyli dyr. Departamentu Transportu Tadeusz Wilk, Joanna Popiołek - specjalista z tego departamentu oraz rzecznik prasowy Anna Wrona, przez 3 godziny w rozmowie z redaktorem prowadzącym

oraz w odpowiedzi na liczne sms-y i zapytania telefoniczne, mieli okazję omówić i wyjaśnić wiele zagadnień, aktualnie nurtujących kierowców i przewoźników. Przekazaliśmy informacje o licznych działaniach ZMPD, dotyczących najważniejszych problemów branży. Tematy tej radiowej rozmowy na żywo narzucali przede wszystkim radiosłuchacze, którzy podczas audycji, mimo nocnej pory, telefonowali do studia i pisali sms-y; w sumie przyszło aż 300 sms-ów. Niektóre z przekazanych wtedy pytań zostały wykorzystane przez prowadzących jako tematy kolejnych audycji.

„Jedynka w drodze” do wyjaśnienia tych kwestii zaprosiła m.in. przedstawicieli Państwowej Inspekcji Pracy, Terminalu Kontenerowego w Gdańsku i Głównej Inspekcji Transportu Drogowego. Tematami następnych wydań było zjawisko agresji na drodze oraz "afery spaliniowa", a zwłaszcza dochodzenie swoich praw w konflik-

cie z producentami „podkręcanych” silników.

W najbliższym czasie planowane są rozmowy o działaniach i zaniechaniach GDDKiA oraz policji, a także o reformie szkolenia zawodowego kierowców, o niekorzystnych skutkach wakacyjnych zakazów dla pojazdów ciężarowych, a także o zachowaniu motocyklistów na drogach.

Jak mówi red. Jarosław Kawecki, mimo późnej pory słuchacze chętnie i licznie włączają się w audycję. - Średnio w ciągu trzech godzin dostajemy około 300 sms-ów i „wpuszczamy” na antenę kilkunastu, a często i więcej rozmówców, głównie kierowców ciężarówek. Rozmawiamy też o sprawach niezwiązanych z tematem głównym, codziennie zgłaszanych do Radia Kierowców, bo krótki czas tego serwisu nie pozwala na ich omówienie, tym bardziej, że często są to prośby o interwencje, albo opinie i komentarze do spraw bieżących.

Transport żywności i pasz pod stałym nadzorem



TÜV NORD Polska

Product Manager ds. rynku spożywczego w TÜV NORD Polska Monika Wiśniewska-Stefaniuk wyjaśnia zawitości rynku usług przewozów żywności.



■ **Skąd oferta TÜV NORD Polska dla przewoźników?**

O tym, że higiena w transporcie żywności to już standard, nie trzeba nikogo przekonywać. Jednak pomimo coraz większej świadomości w tej kwestii, wiedza na temat wymagań klientów i obowiązujących na rynku certyfikatów wymaga uzupełnienia. Dlatego z pomocą dla wszystkich zagubionych w gąszczu norm, standardów i wymagań prawnych przychodzi TÜV NORD Polska.

■ **Przebieg z transportem mamy do czynienia „od zawsze”, skąd więc te wszystkie normy?**

Transport żywności i pasz jest jednym z ważniejszych elementów łańcucha spożywczego ze względu na pełnioną funkcję. Postępująca globalizacja produkcji wyrobów spożywczych wymusza poszukiwania bezpiecznych i pewnych sposobów przewozu towarów. W Europie firmy spożywcze korzystają głównie z transportu drogowego ze względu na jego mobilność oraz możliwość dostosowania rodzaju taboru do przewożonych wyrobów.

Polska na tle innych krajów jest potentatem w produkcji mięsnej i owocowo-warzywnej, stąd zwiększa się zainteresowanie przewozami w warunkach chłodniczych.

■ **Kto ponosi odpowiedzialność za przewożony towar?**

Odpowiedzialność za przewożony towar ponoszą firmy transportowe. Muszą dbać o dowieszenie go na miejsce na czas

w niezmienionej ilości i jakości. Długotrwały transport nie tylko generuje większe koszty, ale również wpływa często na pogorszenie cech jakościowych produktów spożywczych.

■ **Jaka jest rola zleciodawców, czyli producentów lub sieci handlowych?**

Sprzedaż produktów spożywczych realizowana jest w głównej mierze przez duże sieci handlowe, które stawiają ogromny nacisk na zapewnienie bezpieczeństwa produktu od pola do stołu, czyli w całym łańcuchu żywnościowym obejmującym produkcję, magazynowanie, jak również transport. Wymagania dla przewoźników żywności określają odpowiednie przepisy prawne.

■ **Jednak nie tylko normy prawne regulują rynek usług transportu żywności i pasz.**

Powstały stowarzyszenia skupiające największych handlowych graczy i globalnych producentów żywności, takich jak Tesco, Kaufland, Carrefour, Lidl, Asda, Pepsico, Kellogg's. Organizacje te stworzyły standardy dla dostawców – zarówno producentów żywności, jak również wozących te produkty. Jeśli firma transportowa specjalizuje się w transporcie spożywczym, musi liczyć się z tym, że klienci będą wymagali jednego z certyfikatów gwarantującego bezpieczeństwo przewożonego produktu. Mogą to być certyfikaty IFS Logistics, BRC Storage & Distribution lub popularne ISO 22000. Dla transportu pasz najpopular-

niejszym certyfikatem jest GMP+ B4. Podstawą wszystkich wymienionych standardów jest system HACCP, obowiązkowy dla wszystkich firm zaangażowanych w dostarczanie żywności i pasz.

■ **Jakie usługi oferuje TÜV NORD Polska dla branży transportowej w zakresie certyfikacji?**

Jako jednostka certyfikująca, działająca na rynku polskim od 20 lat, oferujemy pełny wachlarz usług certyfikacyjnych. Co roku wzrasta zainteresowanie certyfikacją IFS Logistics. Certyfikujemy również systemy zarządzania jakością według ISO 22000, ISO 9001 i HACCP. Coraz więcej usług świadczymy dla przewoźników pasz, którzy bez certyfikatu GMP+ B4 nie mają szans na zdobycie wartościowych kontraktów na rynku. Warto zaznaczyć, że posiadanie certyfikatu ogranicza w dużej mierze audyty ze strony klientów, a uporządkowanie procesów zapewnia spokojną głowę właściciela firmy przewozowej.

■ **O TÜV NORD Polska**

TÜV NORD GROUP zatrudnia obecnie ponad 7 000 pracowników w 70 krajach na całym świecie. W Polsce oprócz centrali w Katowicach ma 8 biur regionalnych, zlokalizowanych w miastach: Warszawa, Poznań, Bydgoszcz, Opole, Łódź, Gdańsk, Rzeszów oraz Wrocław. TÜV NORD Polska obsługuje ponad 3000 klientów w obszarach certyfikacji i odbiorów technicznych.

Więcej informacji: www.tuv-nord.pl

Czy będą odszkodowania za znowę producentów samochodów ciężarowych?

Prawnicy przekonują, że przewoźnicy mogą domagać się odszkodowań za zawyżone ceny samochodów.

Robert Przybylski

Dnia 19 lipca Komisja Europejska ogłosiła, że w latach 1997-2011 producenci: MAN, Volvo/Renault, Daimler, Iveco i DAF zawyżyli ceny średnich i ciężkich samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych o 15 proc.

Za znowę cenową KE nałożyła na Volvo/Renault, Daimlera, Iveco i DAF-a łącznie 2,93 mld euro kary. W znowie uczestniczył także MAN, ale z uwagi na wyjawienie KE istnienia kartelu nie został obciążony karą. Największą, wynoszącą 1 miliard euro, zapłaci Daimler. Na DAF-a przypadło 0,75 mld euro, na Volvo/Renault - 0,76 mld, zaś na Iveco - 0,49 mld euro. KE przypomina, że wymienieni produ-

niej (o dmc powyżej 6 ton), czas wprowadzenia nowych rozwiązań technicznych zmniejszających emisję substancji toksycznych (od Euro III do Euro VI) oraz przerzucenie na klientów kosztów technologii ekologicznych.

„Już samo nałożenie kary otwiera poszkodowanym drogę do dochodzenia roszczeń” - zauważa Paweł Judek, radca prawny z poznańskiej kancelarii Działyński i Judek. Dodaje, że „decyzja Komisji stwierdzająca naruszenie wspólnotowego prawa konkurencji jest wiążąca dla wszystkich sądów rozpatrujących sprawy dotyczące skutków tego naruszenia”.

Kto może ubiegać się o odszkodowanie?

Paweł Judek wskazuje, że właściwe do dochodzenia odszkodowania będzie prawo polskie. Wniosek o odszkodowanie może wnieść każdy, kto poniósł szkodę, czyli nie tylko nabywca nowego pojazdu zakupionego od producenta, ale także używanego, ponieważ ceny na rynku wtórnym zależą od cen samochodów nowych. Uprawnionymi są nie tylko nabywcy ciężarówek, ale też osoby, które zawarły umowy leasingu.

Prawo polskie zakłada przedawnienie po dziesięciu latach od momentu wystąpienia szkody. Zatem może wydawać się, że przedawnione są roszczenia starsze niż z sierpnia 2006 roku. Judek uważa, że skorzystanie przez producentów z zarzutu przedawnienia roszczeń byłoby nadużyciem prawa. Koncerny uprawiały proceder kilkanaście lat. Ponadto - wskazuje Judek - sąd rozpoznający sprawę

powinien ocenić, czy przedawnienie nie utrudnia nadmiernie prawa do żądań naprawienia poniesionej szkody.

Mimo to prawnik namawia do szybkiego działania w przypadku osób, które nabyły samochody przed sierpniem 2006 roku. Zaznacza jednak, że Komisja nie ujawniła jeszcze treści decyzji (trwają prace nad takim zapisem, który nie ujawni tajemnic przedsiębiorstw) i nie wiadomo, kiedy publikacja nastąpi.

Pozwy zbiorowe

Wyrok Komisji stanowi dużą szansę dla kancelarii prawnych na zdobycie odszkodowań. Krakowska kancelaria Iuridica szacuje, że odszkodowania mogą sięgnąć 10 proc. cen samochodów.

Iuridica zebrała już pięćdziesięciu trzech przewoźników, którzy zamierzają wystąpić przeciwko producentom samochodów ciężarowych. Adwokat Bartosz Majerski z Kancelarii Prawnej Iuridica przypomina, że możliwość dochodzenia roszczeń odszkodowawczych za szkodę antymonopolową (tzw. private enforcement) została przesądzona w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej już kilkanaście lat temu.

O sporej wadze powyższych kwestii świadczy również fakt, iż pod koniec listopada 2014 roku Parlament Europejski i Rada przyjęły dyrektywę regulującą dochodzenie roszczeń odszkodowawczych z tytułu naruszenia prawa konkurencji. Państwa członkowskie mają czas do końca 2016 roku z wdrożeniem dyrektywy do własnych porządków prawnych.

10%

10 proc. ceny samochodu może sięgnąć odszkodowanie za znowę cenową.

cenci kontrolowali 90 proc. europejskiego rynku. Do winy nie przyznała się jedynie Scania i wobec tego producenta toczy się odrębne postępowanie.

KE wskazała, że producenci naruszyli prawo konkurencji; uzgadniali obowiązujące w całej gospodarczej przestrzeni europejskiej ceny „hurtowe” samochodów ciężarowych klasy ciężkiej i śred-



Najbezpieczniejsze karty paliwowe do Państwa usług

Eurowag opracował unikatowe zabezpieczenie przeciwko kradzieży, które umożliwia:

- Autoryzację kart w trybie on-line
- Szybkie blokowanie usług dzięki aplikacji na stronie internetowej
- Odblokowywanie kart za pośrednictwem wiadomości SMS
- Identyfikację podejrzanych transakcji



Rekordowy rok

Przewoźnicy modernizują tabor, w związku z czym rekordy bije branża leasingowa oraz importerzy samochodów ciężarowych. Wszystko wskazuje na to, że po raz kolejny rejestracje przekroczą poziom 20 tys. samochodów ciężarowych.

Robert Przybylski

W pierwszej połowie roku branża leasingowa sfinansowała leasing ciągników siodłowych o wartości ponad 42 proc. wyższej niż w pierwszej połowie ub.r. Ich wartość przekroczyła 4,2 mld zł, wynika z danych Związku Polskiego Leasingu. Wartość naczep sięgnęła 1,8 mld zł i była o 35,5 proc. większa niż rok wcześniej.

W tym samym okresie wartość nowych umów na leasing samochodów ciężarowych o dmc powyżej 3,5 tony powiększyła się o ponad 38 proc., do 1,3 mld zł. Transport ciężki zdystansował tempem wzrostu auta osobowe,

dla których wartość nowo zawartych umów powiększyła się o 32 proc., do 11,6 mld zł.

ZPL podaje, że liczba wyleasingowanych ciągników siodłowych przekroczyła 12,5 tys., zaś naczep 13,7 tys. Nabywcy wyleasingowali ponad 4,8 tys. samochodów ciężarowych o dmc powyżej 3,5 tony.

Powyższe dane dotyczą zarówno używanych, jak i nowych pojazdów. W pierwszej połowie 2016 roku wartość nowych ciągników w całym rynku (ciągników siodłowych, tj. nowych i używanych) wyniosła 79,38 proc., w I połowie 2015 roku wskaźnik ten wyniósł 79,46 proc. W odniesieniu do naczep i przyczep wskaźniki te wyniosły odpowiednio 88,17 oraz 88,45 proc. W jeszcze wcześniejszych pół-

roczach (2014-2013) dla przyczep i naczep (88,82 - 88,34 proc.), a dla ciągników wahał się 74,6-83,78 proc.

Rekordowy rok importerów

Podobnie jak w leasingu, rekordy padają w rejestracjach pojazdów użytkowych. Pierwsze rejestracje samochodów użytkowych o dmc powyżej 3,5 tony wzrosły w pierwszej połowie roku o 30 proc. O pięć punktów procentowych szybciej wzrosły rejestracje ciągników siodłowych, do 10,7 tys. sztuk.

Po raz pierwszy w historii liczba rejestracji za pierwsze półrocze przekroczyła poziom dwóch tysięcy w przypadku aż trzech marek (DAF, Scania i Volvo), wynika z analiz Polskiego

Związku Przemysłu Motoryzacyjnego przygotowanych na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów.

Tempo wzrostu rynku nowych ciągników wyniosło 35 proc., natomiast wartość nowych umów leasingowych wzrosła o 42 proc. Porównując tempo wzrostu wartości umów leasingowych oraz liczby rejestracji nowych ciągników siodłowych widać, że w tym roku przewoźnicy chętniej niż w ubiegłym korzystają z pojazdów używanych. Może to świadczyć o modernizacji lub rozbudowie floty słabszych finansowo podmiotów.

Dobre prognozy

Duży optymizm branży widoczny jest także w wynikach badań: 43 proc. ankietowanych przedstawicieli firm leasingowych spodziewa się w trzecim kwartale większego popytu na samochody ciężarowe, ciągniki siodłowe, naczepy i przyczepy w porównaniu do drugiego kwartału. Taki sam odsetek przypuszcza, że popyt utrzyma się na niezmiennym poziomie.

Przewodniczący Komitetu Wykonawczego Związku Polskiego Leasingu Andrzej Krzemiński wskazuje, że wysoki popyt powinien utrzymać się z uwagi na rosnący popyt wewnętrzny (co jest m.in. efektem Programu 500+, który tylko w tym roku powiększy spożycie o 17,3 mld zł, a w przyszłym o 23 mld zł) oraz rosnącego eksportu.

Krzemiński podkreśla, że największym klientem branży leasingowej, stanowiącym ponad połowę wartości portfela, są firmy o rocznych przychodach do 5 mln zł. Wybrały one finansowanie leasingiem pojazdów transportu ciężkiego wartości 3 mld zł, gdy w kolejnej grupie o przychodach od 5 do 20 mln zł wartość pojazdów sięgnęła 1,8 mld zł, zaś w przypadku największych firm, o przychodach powyżej 20 mln zł, doszła do 2,2 mld zł.

Dyrektor ds. statystyki i monitorowania rynku ZPL Marcin Nieplowicz uważa, że poprawia się kondycja finansowa przedsiębiorstw, rosną wydatki, a nastroje konsumentów są dobre. Uważa, że sytuacja finansowa przewoźników jest stabilna.

**Trans
Poland**

8 - 10 listopada 2016
Prądyńskiego 12/14, Warszawa

BIZNES.

IV MIĘDZYNARODOWE
TARGI TRANSPORTU I LOGISTYKI

trans-poland.pl

Ekonomiczna jazda po prostu się opłaca

Organizowane przez producentów samochodów ciężarowych konkursy ekonomicznej jazdy podnoszą umiejętności kierowców.



Piotr Gawelczyk

Cena paliwa stanowi ok. 30 proc. wszystkich wydatków związanych z eksploatacją pojazdu. Nic więc dziwnego, że producenci ciężarówek robią wszystko, by ograniczyć te koszty do minimum. Regularnie wprowadzane nowinki technologiczne na niewiele się jednak zdadzą, jeśli zawiedzie tzw. czynnik ludzki, czyli kierowca, który, koniec końców, zawsze ma decydujący wpływ na poziom zużycia paliwa. Producenci ciężarówek doskonale zdają sobie z tego sprawę, dlatego kilku z nich organi-

zuje różnego rodzaju konkursy, mające na celu z jednej strony podnoszenie świadomości kierowców związanej z ekonomiczną jazdą, z drugiej zaś podkreślenie ogromnej roli, jaką odgrywają oni w kwestiach ekonomiki paliwowej.

Jedną z tego typu imprez jest organizowany przez Volvo Trucks The Drivers Fuel Challenge. W tym roku odbyła się już piąta edycja tych zawodów, zakończona regionalnym finałem, w którym wzięli najlepsi kierowcy wyłonieni z krajowych eliminacji rejonu Basenu Morza Bałtyckiego.

Do Poznania, a dokładniej rzecz biorąc na tor Bednary położony niedaleko miasta, zjechali przedstawiciele Łotwy,

Litwy, Estonii, Ukrainy i Polski. W finałowej rywalizacji wzięło udział w sumie 15 kierowców – po trzech z każdego państwa.

– Chcemy pokazać, że warto jeździć ekonomicznie, bo to może się nam opłacać – mówili uczestnicy konkursu w kulturalnych rozmowach. – Przy okazji staramy się podnieść poziom prestiżu naszego zawodu. Bycie kierowcą ciężarówki 10 lat temu a obecnie, to zupełnie inna bajka. Dziś pojazdy to jedna wielka elektronika, na której trzeba się znać. Musimy stale się dokształcać, bo ultranowoczesne auta wymagają od nas nieustannej analizy wielu danych i konieczności wyciągania z nich wniosków. Tak naprawdę współczesne ciężar-



Od lewej Piotr Krahel, Mindaugas Tumas, Andres Sefers



Polscy uczestnicy

Czwarte miejsce

Choć w pierwszej edycji nie brało udziału zbyt wiele państw, to Polska znalazła się w gronie krajów, które zorganizowały regionalny konkurs. Jego zwycięzcą został Marek Jastrzębski, dziś jeden z instruktorów Szkoły Doskonalenia Jazdy Volvo Trucks – pierwszej tego typu instytucji w naszym kraju. W światowym finale Anno Domini 2011 zajął bardzo wysokie, czwarte miejsce.



rowki to jeden wielki, skomplikowany i bardzo zaawansowany technicznie mechanizm, który musimy poznać – mówili kierowcy.

Dzień przed decydującą rozgrywką odbył się polski finał zawodów. Spośród startujących w tym roku w ogólnopolskich eliminacjach 400 kierowców do finału krajowego awansowali: późniejszy ich zwycięzca Piotr Krahel z firmy A-Z Transport, Rafał Baran z firmy Tab-sol i Tomasz Kowalski (Tomtrans U.T. Tomasz Kowalski), którzy zajęli odpowiednio drugie i trzecie miejsce. Cała trójka awansowała do finału regionalnego.

Zarówno w trakcie polskiego, jak i regionalnego finału kierowcy pokonywali trasy konkursowe z wykorzystaniem

zestawu składającego się z samochodu ciężarowego Volvo FH oraz w pełni załadowanej naczepy Wielton. Rundy kwalifikacyjne miały długość ok. 16 km, kierowcy musieli przejechać ten dystans w czasie maksymalnie 27 minut. Oczywiście każda z trzech ciężarówek dostępnych dla kierowców miała identyczną specyfikację techniczną. Najlepsi zawodnicy z każdego z pojazdów przechodzili do rozstrzygającej rundy finałowej, liczącej ok. 21 km długości; maksymalny czas przejazdu wynosił w tym przypadku 32 minuty. Kierowcy poruszali się ciągnikami siodłowymi w konfiguracji 4x2 z silnikiem o mocy 500 KM wyposażonymi w opony Michelin X Line Energy, zautomatyzowaną skrzynię

biegów Volvo I-Shift z I-See i kabiną Globetrotter.

Widowiskowe i trzymające w napięciu do ostatniego przejazdu zawody miały niezwykle wyrównany przebieg. Wystarczy powiedzieć, że zwycięzca, którym został reprezentujący Litwę Mindaugas Tumas, pokonał Piotra Krahela spalając zaledwie 0,14 litra paliwa mniej (odpowiednio: 23,05 l/100 km – 23,19 l/100 km). Trzeci na podium stanął Łotysz Andres Sefers z wynikiem 23,71 l/100 km. Triumfator w nagrodę otrzymał samochód osobowy Volvo V40. Trójka najlepszych weźmie udział w Globalnym Finale The Drivers Fuel Challenge 2016, który odbędzie się na początku września tego roku w Goeteborgu. ■

Ekonomiczna jazda - zawsze można coś poprawić



z Piotrem Krahelem rozmawia Piotr Gawelczyk

Piotr Krahel, który we wrześniu 2016 r., jako jedyny reprezentant naszego kraju wystąpi w Goeteborgu podczas światowego finału The Drivers Fuel Challenge, zapewnia, że zawsze jest miejsce na poprawę wyniku spalania.

■ Jaka jest pańska recepta na ekonomiczną jazdę?

Na to składa się mnóstwo czynników, ale najważniejsze to utrzymanie, oczywiście w miarę możliwości, stałej prędkości w niskim zakresie prędkości obrotowej silnika dla maksymalnego momentu obrotowego. Trzeba także wykazać się dużą dozą przewidywania. Moim zdaniem jest to kluczowy czynnik odpowiadający za wynik końcowy, a analizować go można w kontekście wszystkich przeszkód napotkanych na drodze, takich jak jazda na wzniesieniach, przemyślane hamowania czy chociażby jazda w ruchu miejskim. Poza tym nic odkrywczego: praca, praca i jeszcze raz praca, stałe doszkalanie dobrych nawyków za kółkiem.

■ Zgodzi się pan ze mną, że kierowca jest jak lekarz – cały czas musi podnosić swoje umiejętności?

Coś w tym rzeczywiście jest. W obu tych zawodach tak naprawdę trzeba się uczyć całe życie. Przykład? Jeszcze do niedawna jazda na biegu oznaczała jazdę ekonomiczną. Ktoś jednak policzył, że dłuższa jazda na biegu jałowym - mimo że silnik potrzebuje pewnej dawki paliwa, by utrzymać swoją pracę - w stosunku do drogi pokonanej bez opo-

rów ze strony skrzyni biegu na jakimś odcinku daje dużo lepszy rezultat niż np. jazda na biegu, oczywiście bez gazu. Takich elementów poprawiających ekonomikę jazdy jest bardzo dużo.

■ Ciężarówka stała się naszpikowanym elektroniką, skomplikowanym mechanizmem...

Moim zdaniem technika za bardzo wkracza w pracę kierowcy. Oczywiście trudno polemizować ze stwierdzeniem, że dzięki elektronice poprawia się komfort naszej pracy, lecz coraz częściej kierowca jest sprowadzany do roli osobnika trzymającego kierownicę, gdzie jazda myśli za kierowcę. To jest fajne z punktu widzenia właściciela firmy, który nie musi zdawać się tylko i wyłącznie na wiedzę swojego pracownika. Człowiek się podnieca, że maszyna robi coś za niego – sama coś włącza, sama coś wyłącza. Fajnie, ale brakuje w tym dotychczasowej magii. Kiedyś trzeba było wykazać się zdecydowanie większą kreatywnością.

■ Mimo zaledwie 34 lat jest pan już doświadczonym kierowcą.

Mój tata, dziś na emeryturze, był zawodowym kierowcą ciężarówek. Wiele się od niego nauczyłem, od małego

brzdąca spędzałem z nim wiele czasu. Co roku modliłem się o to, by wreszcie były wakacje, bo wtedy mogłem pojechać z nim w trasę. Lipiec i sierpień w kabinie – to było coś pięknego. Dziś to się może wydawać co najmniej dziwne, ale, kurczę, to naprawdę było fantastyczne przeżycie. Jeździliśmy po Polsce i po Europie, byliśmy razem np. w Szwecji i Danii na miesięcznym kursie. To były czasy... Czasami dawał mi poprowadzić na jakimś niewielkim, przyzakładowym placu. Miałem wtedy może 13 – 14 lat. Wiadomo, że dziecięce przeżycia wcześniej czy później musiały zaowocować. Prawo jazdy C+E zrobiłem w wieku 18 lat. Myślę, że ojciec cieszył się, że przejąłem po nim rodzinną tradycję.

■ Zna pan transport od podszewki.

Nieskromnie powiem, że tak. Znam tę branżę zarówno od strony kierowcy, jak i od biurka spedytora i logistyka. Ukończyłem studia na kierunku Transport na Wydziale Mechanicznym Politechniki Szczecińskiej. Zaraz po studiach objąłem funkcję logistyka w dużej firmie zajmującej się transportem ładunków w temperaturze kontrolowanej. Do moich podstawowych zadań należała m.in. organizacja harmonogramów codziennych wysyłek za



wyjątkiem niedzieli oraz koordynowanie pracy kierowców. Często jednak, z uwagi na permanentny brak kierowców oraz specyfikę działalności firmy (sezonowość), siadałem za kółkiem i realizowałem dostawy osobiście, mimo zajęć biurowych. Chlebem powszednim było nocne wstawanie, bo kierowca nie dojechał na miejsce np. z powodu awarii czy innych problemów związanych z rozładunkiem. Średnia wieku pojazdów wynosiła 15 lat, więc wiadome było, że prawdopodobieństwo pobudek będzie raczej częste (śmiech). Zdarzało się, że prosto z trasy wracałem do biura. To wszystko spowodowało, że starsi kierowcy nabrali do mnie szacunku. Po ponad 8 latach postanowiłem zmienić pracę. Jeżdżę teraz, na nieco innych warunkach, na trasie Szczecin – Berlin.

■ Co się zmieniło w transporcie, odkąd zaczął pan jeździć?

Wszystko. Zmieniła się sama specyfika pracy – jesteśmy przecież w UE, nie ma granic. To wielki komfort. Totalna przepaść między tym, co było, a tym, co jest dzisiaj, jest też w przypadku samochodów. Myślenie producentów jest teraz nastawione na bezpieczeństwo, co zrozumiałe. Ale równie ważna dla nich stała się wygoda kierowcy, jeśli w ogóle można o niej mówić w kontekście wielogodzinnej jazdy na parkingach czy też tygodniach spania w kabinie. Wiem o czym mówię, bo sam to przeżywałem. To naprawdę ciężki, często niedoceniany zawód, dlatego mam wielki szacunek do wszystkich moich kolegów po fa-

chu. Proszę mi wierzyć, naprawdę trzeba być twardym gościem, by móc pracować w tym zawodzie.

■ Co według pana jest największym udogodnieniem w pracy kierowcy?

Zdecydowanie klimatyzacja! (śmiech). Dziś pokonywanie bez niej 700 kilometrów dziennie jest nie do wyobrażenia. Podstawą jest też oczywiście tempomat. Co prawda nie korzysta się z niego cały czas, lecz jest naprawdę niezastąpiony. Poza tym samo wnętrze kabiny – wykonanie, siedzenia, lodówki, te wszystkie cuda na kiju. Dzięki tym udogodnieniom kierowca mniej się męczy, może spokojnie pomyśleć o czymś innym niż tylko dojechanie do celu. Kiedyś jazda na starym aucie to była mordęga. Człowiek modlił się, żeby tylko bezpiecznie i cało dojechać pod wskazany adres.

■ Najlepszy z Polaków w jeździe ekonomicznej, drugi z regionu Morza Bałtyckiego. Koledzy kierowcy nie dziwią się, że jest pan tak zakrecony na punkcie oszczędnej jazdy? Nie ukrywajmy, dla wielu z nich spalanie 10 litrów więcej czy mniej nie ma żadnego znaczenia.

Ekonomiką jazdy interesuję się od wielu lat. Widziałem, że starsi kierowcy mieli złe nawyki. Byli przyzwyczajeni, że spalanie 35-40 litrów na sto kilometrów to norma. Wychodzili z założenia, że tyle ciężarówka pali i tyle ma być. A jak ktoś ma inne zdanie, to niech

się przejedzie i sam zobaczy. Patrząc na nich zacząłem się coraz bardziej interesować możliwościami ograniczania spalania.

■ I nie uważali pana za jakiegoś dziwaka?

Nie chwaliłem się przed nimi moją pasją. Natomiast w pewnym momencie zainteresowało się nią szefostwo firmy, w której wówczas pracowałem. Koniec końców usłyszałem: wiesz Piotr, może byś się zajął edukacją kierowców? Bardzo zaangażowałem się w ten projekt, poświęciłem mu mnóstwo czasu. Przez dwa tygodnie weryfikowałem poszczególne pojazdy w firmie, a było ich ok. 40, pod kątem zużycia spalania paliwa. A dodam, że były to pojazdy różnych firm i różnej kategorii wiekowej, często dość leciwe (śmiech). Bynajmniej nie oszczędzałem ich. Ładowałem ile wlezie, czasami więcej niż pozwala na to norma. Wszystko po to, by wyliczenia nie rozmijały się z rzeczywistością, żeby nikt mi potem nie zarzucił, że łatwo wykręcić niskie spalanie, kiedy jeździ się pustym autem. Zrobiłem wszystko co w mojej mocy, żeby pokazać, że jednak można jeździć oszczędniej. Udało mi się powykrecić bardzo fajne wyniki. W pewnym momencie pomyślałem sobie: no dobra, ale co dalej? Głupio tak powiedzieć: zrobiłem tyle i tyle, a teraz wy to musicie powtórzyć. Było oczywiste, że to jest nieosiągalne, bo kierowcy jeżdżą tak samo przez wiele lat, a tu nagle ktoś każe im jeździć tak, by cięża-

rówka spalała osiem czy dziewięć litrów na sto kilometrów mniej. To była abstrakcja, bo „nie da się”. Przygotowałem prezentację punkt po punkcie pokazującą, na co należy zwracać uwagę, by jeździć jak najbardziej ekonomicznie, by dojść do satysfakcjonującego wszystkich poziomu. Zrobiliśmy zawody na torze kartingowym – przesłanie było takie: ścigamy się i jest super zabawa, na drodze zaś jedziemy bezpiecznie i oszczędnie. Bez fałszywej skromności – prezentacja spotkała się z dużym odzewem. Dwa dni później, w poniedziałek, przyszli do mnie kierowcy i mówili, że to świetna sprawa i pytali się co należy robić, by efekty były jak najlepsze. Wprowadziłem projekt samonapędzającego się systemu motywacyjnego dla kierowców, z kierownictwem firmy ustaliliśmy pewną górną granicę spalania, dorzuciliśmy do niej dla zachęty jeszcze dwa litry.

■ Ile to było?

Na starszych autach w transporcie krajowym - 29 litrów na sto kilometrów. Jasne, że to nie był jakiś szal, ale w porównaniu z dotychczasowymi 39 litrami na setkę to już było coś.

■ Propozycja chwyciła?

Tak, choć nie od razu. Na początku czułem dystans do tego pomysłu, ale z każdym tygodniem było lepiej; kierowcy zaczęli się przekonywać, że to naprawdę się im opłaca. Mieli zresztą trzy miesiące na przetestowanie maszyn i... samych siebie. Każdy litr poniżej normy 29 oznaczało 150 zł więcej do wypłaty. W pewnym momencie pojawiła się typowo męska rywalizacja: ile ty masz? Ja 27. O, jak to robisz? Takich rozmów

przy papierosie było bardzo dużo. Kiedy im się przysłuchiwałem, to serce rosło. Nie spodziewałem się aż takiego odzewu. Ryba połknęła haczyk (śmiech). Od tamtej pory kierowcy zaczęli jeździć bardzo oszczędnie, dojeżdżali do dobrych zmian, a firma na tym bardzo dużo zarobiła.

■ Konkursową trasę krajowego finału przejechał pan spalając nieco ponad 20 litrów na 100 km. Da się jeszcze mniej?

Zawsze jest coś, co można poprawić. W nocy po zawodach przychodzi refleksja, że to czy tamto można było zrobić inaczej, lepiej. Tyle tylko, że o końcowym wyniku decydują ułamki sekund, niuanse. Intuicja i doświadczenie muszą iść w parze z odruchami wręcz warunkowymi. W finale regionalnym było nieco gorzej, 23 litry z hakiem. Poważnych błędów nie było, ale wystarczył silny wiatr, który utrzymywał się przez niemal całe zawody, by wynik był zdecydowanie gorszy niż dzień wcześniej. Niby drobiazg, a wyraźnie wpływał na wyniki.

■ Co zdecydowało, że w konkursie zajął pan tak wysokie miejsce?

Poprzednie konkursy traktowałem bardzo poważnie. Myślałem sobie: coś sobą w końcu reprezentuję, więc warto byłoby wygrać. Oczywiście życie uciekało nosa. Meldowałem się w finałach, lecz w ostatecznej rozgrywce byłem w połowie stawki i wracałem do domu z uczuciem dużego niedosytu. Wstydu nie było, ale... Do rywalizacji w Drivers Fuel Challenge 2016 podszedłem na wyjątkowo dużym luzie. Potraktowałem to wydarzenie jako dobrą zabawę,

przyjechałem po raz pierwszy z żoną i dzieckiem. Po przejeździe czułem, że jest dobry wynik, chociaż gdybym miał okazję przejechać konkursową trasę trzy-czterokrotnie to jestem przekonany, że wynik byłby jeszcze lepszy.

■ Dlaczego właściwie bierze pan udział w tego typu wydarzeniach?

Ktoś stale jeździ na koncerty Stinga czy Iron Maiden. Widział ich na scenie tyle razy, a za każdym razem jest to duże przeżycie. Podobnie jest z naszymi zawodami. Są świetni ludzie, fajna zabawa, której przyświeca szczytny cel, profesjonalna organizacja i ogromna satysfakcja. A wracając do muzyki – niedługo znowu jadę na Ironów. To będzie już mój szósty koncert.

■ Nie myślał pan o tym, żeby te doświadczenia przełożyć na pracę? Instruktor szkolący kierowców z ekonomicznej jazdy... Zajęcie do końca życia.

Zastanawiałem się nad tym, ale doszedłem do wniosku, że chyba jeszcze nie jestem gotowy do tej roli. Jest wielu kierowców, którzy podążają za nowinkami, ale jest też spora grupa, która nie chce zmieniać czegokolwiek w swoim zawodowym życiu, a każdą sugestię, że może warto wprowadzić jakąś innowację, traktują jak formę ataku. Dlatego na razie bardziej myślę o swoim biznesie. Trzy lata temu zdobyłem certyfikat kompetencji zawodowych w transporcie drogowym rzeczy, więc mam otwartą drogę, by otworzyć własną działalność. Potencjał jest, pasja i chęć do pracy są, kontakty, po tylu latach pracy, też. Jak na razie brakuje nieco funduszy, ale na pewno się uda.

Największe wydarzenie drogownictwa w Europie

TargiKielce
EXHIBITION & CONGRESS CENTRE



9-11.05.2017

Międzynarodowe Targi Budownictwa Drogowego

* Maszyn i Sprzętu Budowlanego * Transportu Drogowego

* Infrastruktury * Techniki Parkingowej

60% rabat w przypadku przesłania zgłoszenia do 15 sierpnia

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

www.autostrada-polska.pl



40-tonowe ślicznotki

Po raz dwunasty na lotnisku w Polskiej Nowej Wsi pod Opolem odbył się Quality Master Truck Show.

Robert Przybylski

Z lot przyciągnął w ostatni weekend lipca tłumy zwiedzających. Impreza pobiła dotychczasowe rekordy popularności. Przybyło ponad 600 tuningowanych ciężarówek. Master Truck to nie tylko bierne pokazy, ale i liczne szkolenia oraz konkurencje. Funkcjonariusze Inspekcji Transportu Drogowego oraz policji wyjaśniali zawiłości przepisów, o problemach branży mówił także przedstawiciel ZMPD dyr. Euzebiusz Jasiński. Kierowcy mieli możliwość wykazania się umiejętnościami precyzyjne-

go manewrowania pojazdami, a siłaczki sprawdzali się w konkurencjach sprawnościowych, w których najważniejsze są mięśnie i zręczność.

Tytuł MASTER TRUCK 2016 zdobył samochód nr 209 - DAF „Vader” należący do firmy Tom-Tech. Na drugim miejscu uplasował się samochód z numerem 3, czyli Scania „Red Rose” Klanatrans (Chorwacja). Za nim znalazł się Mercedes „The Boss” (nr 131) firmy Ekdahls Akeri ze Szwecji.

Publiczność wybrała samochód nr 19 - Scania „Smoczyca” firmy Szewczyk. Drugie miejsce przypadło ciężarówce nr 3 Scania - „Red Rose” Klanatrans, a trzecie miejsce autu nr 104 - Scania R firmy Drewnoland.

Najładniejszym oldtimerem zlotu został samochód nr 336 - Freightliner należący do Bartka Sołtysa. Za nim uplasowało się auto nr 642 - Star Ż28 Piotra Maculaka. Trzecie miejsce przypadło pojazdowi nr 238 - Robur firmy Porjot.

Najładniejszym vanem zlotu został samochód nr 34 - VW „Avatar” Krzysztofa Fojta.

Nagroda za najlepsze oświetlenie trafiła do auta nr 42 - Scania firmy Goltran.

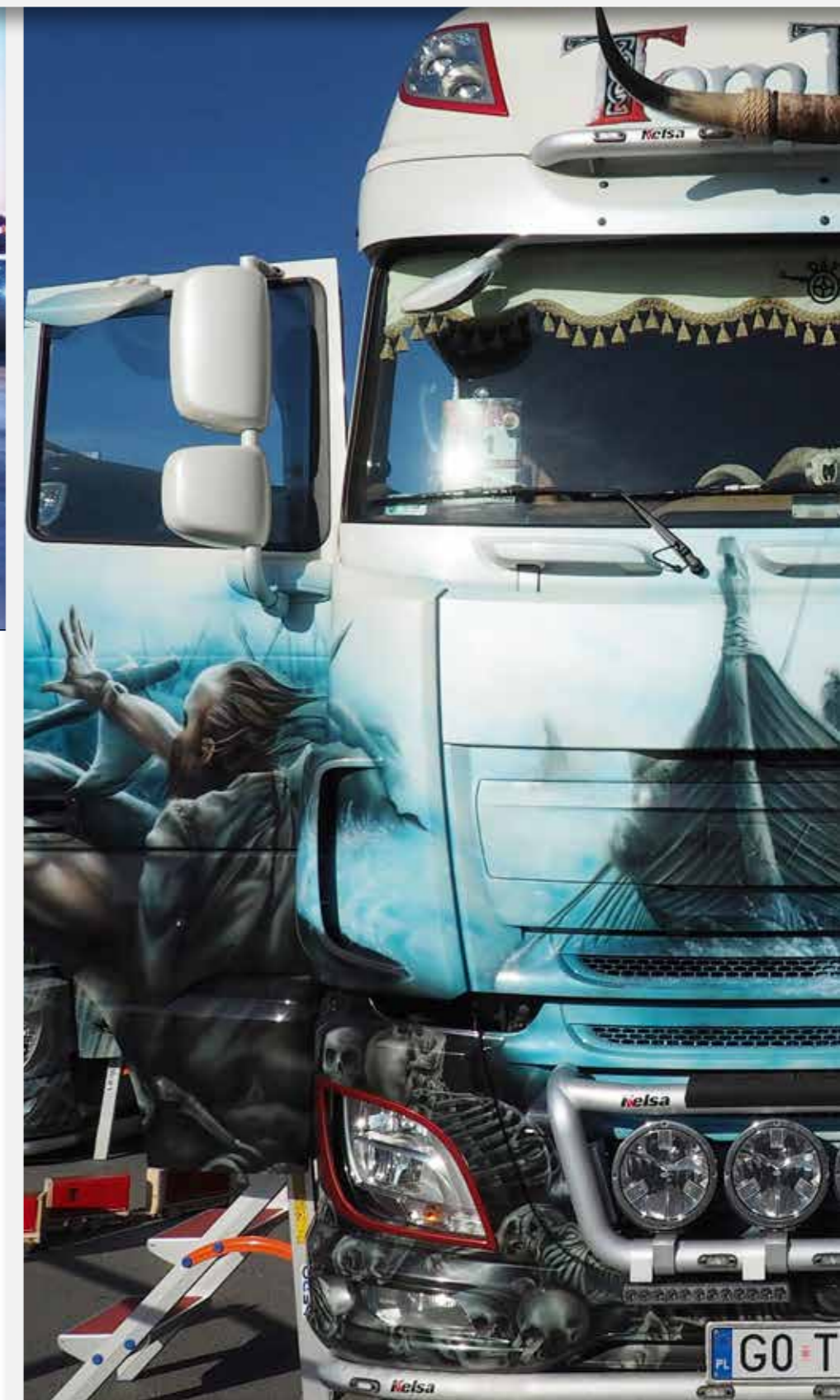
Wyróżnienie za ciekawy motyw przypadło ciężarówce nr 301 - Mercedes Actros „Sons of Anarchy”, należącej do firmy EuroTrans Paweł Lutoński. Jurorzy najwyżej ocenili aran-

żację oświetlenia samochodu nr 37 - DAF „Egipt” Łukasza Wilczyńskiego, zaś wyróżnienie za aranżację wnętrza przypadło pojazdowi nr 20 - Scania R Waldau Trans z Niemiec.

Także ZMPD nagrodziło jeden z uczestniczących w zlocie samochodów. Puchar prezesa ZMPD otrzymał samochód nr 7 - Scania „Dark Spirit” firmy Pars.

Master Truck nie tylko ciężarówkami żyje; to także liczne koncerty. Tego roku na zlocie gościły zespoły Cashflow, Babsztyl i Rafael Band, zespół Rebelianci, Brand New Cadillac, DJ Disco&MC Polo oraz gwiazda zlotu - Sławomir.

Za rok kolejna szansa dla publiczności na obejrzenie 40-tonowych ślicznotek, a dla właścicieli samochodów na puchary oraz oklaski i podziw widzów.



Pracodawcy transportu publicznego zamknęli związek



Robert Przybylski

Związek „Pracodawcy Transportu Publicznego” powstał w 1993 roku w Brodach Iłżeckich, po podziale Krajowego PKS na niezależne podmioty. Pierwotna nazwa związku (do listopada 2013 roku) brzmiała Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego. W krótkim czasie lista członkowska PTP liczyła 148 przewoźników z całego kraju. Z latami były PKS-y zostały przekształcone, otrzymały nowych właścicieli i te zmiany spowodowały, że liczba członków zmalała do nieco ponad dwudziestu. Ostatni prezes PTP i jego likwidator Piotr Grzegorzczak stwierdził wraz z pozostałymi członkami oraz honorowym przewodniczącym Marianem Osuchem, że organizacja wyczerpała możliwości integracji środowiska. Stąd decyzja o likwidacji PTP.

Z Pracodawców Transportu Publicznego wyłoniło się stowarzyszenie Klub Seniorów Kierownictwa PKS, które stawia sobie za cel nie tylko integrację środowiska, ale także upamiętnienie dokonań PKS.

Prezes ZMPD Jan Buczek przesłał na ręce na ręce honorowego przewodni-

czącego Pracodawców Transportu Publicznego Mariana Osucha oraz likwidatora Pracodawców Transportu Publicznego Piotra Grzegorzczaka list, w którym napisał m.in.:

„Z żalem, ale także zrozumieniem przyjąłem Państwa decyzję o zakończeniu działalności Pracodawców Transportu Publicznego.

W imieniu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce serdecznie dziękuję za lata ofiarnej pracy na rzecz przedsiębiorców realizujących niezwykle trudne zadania związane z przewozem pasażerów. Transport publiczny to dziedzina wymagająca wyjątkowych kwalifikacji i predyspozycji do obcowania z ludźmi. Wiele zawdzięczają Wam nie tylko przewoźnicy, ale również kierowcy. To dzięki staraniom Waszej Organizacji standard przewozów pasażerskich oraz warunki pracy kierowców są dziś w Polsce porównywalne z najlepszymi wzorcami.

Podjęliście się trudu integrowania środowiska przedsiębiorców związanych z transportem. Szanuję Waszą pracę w tym zakresie, ponieważ wiem, jak trudne jest to zadanie. Dziękuję, że umieliście przekazywać swoje doświadczenia innym, chociażby na Forum Transportu Drogowego. To

niezaprzeczalny wkład Pracodawców Transportu Drogowego we wspieranie silnego polskiego transportu drogowego w Unii Europejskiej. Deklaruję dziś szczególną troskę o to, żeby Wasz dorobek nie poszedł na marne. Proszę jedynie o deklarację, że, mimo zakończenia działalności Pracodawców Transportu Publicznego, nadal możemy liczyć na wsparcie w postaci obecności wśród nas i troskliwych rad zawsze wtedy, kiedy okażą się one pożyteczne.

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce jest otwarte dla wszystkich członków Waszej Organizacji, którzy zechcą kontynuować działalność na rzecz środowiska, albo po prostu odczuwają potrzebę przynależności do organizacji przewoźników.

Honorowy Przewodniczący Pracodawców Transportu Publicznego Marian Osuch wydał niedawno monografię swojej pracy w PKS. To unikalny zapis historii środowiska polskich przewoźników. Dzisiaj pora na opisanie kolejnego obszaru naszej historii – działalności Waszej Organizacji. Nie ulega bowiem wątpliwości, że na miejsce w historii polskiego transportu Pracodawcy Transportu Publicznego rzetelnie zapracowali. Dziękuję.”

niezaprzeczalny wkład Pracodawców Transportu Drogowego we wspieranie silnego polskiego transportu drogowego w Unii Europejskiej. Deklaruję dziś szczególną troskę o to, żeby Wasz dorobek nie poszedł na marne. Proszę jedynie o deklarację, że, mimo zakończenia działalności Pracodawców Transportu Publicznego, nadal możemy liczyć na wsparcie w postaci obecności wśród nas i troskliwych rad zawsze wtedy, kiedy okażą się one pożyteczne.

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce jest otwarte dla wszystkich członków Waszej Organizacji, którzy zechcą kontynuować działalność na rzecz środowiska, albo po prostu odczuwają potrzebę przynależności do organizacji przewoźników.

Honorowy Przewodniczący Pracodawców Transportu Publicznego Marian Osuch wydał niedawno monografię swojej pracy w PKS. To unikalny zapis historii środowiska polskich przewoźników. Dzisiaj pora na opisanie kolejnego obszaru naszej historii – działalności Waszej Organizacji. Nie ulega bowiem wątpliwości, że na miejsce w historii polskiego transportu Pracodawcy Transportu Publicznego rzetelnie zapracowali. Dziękuję.”

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

Od przewozów w PKS po trójstronny dialog

Zasłużony dla transportu Marian Osuch wspomina 60 lat pracy w PKS oraz w działalności społecznej.

łem się kształcić i po dwóch tygodniach pracy rozpocząłem od września 1961 roku naukę w zaocznym technikum ekonomicznym w Kielcach. Pięć lat pracy, pięć lat nauki i pięć lat dojazdów do Kielc.

Po ukończeniu tej szkoły zgłosiłem się do Wyż-

szkoły. Oddział w przewozach towarowych liczył wówczas 270 jednostek ciągnących, 120 przyczep, w tym ponad 100 samochodów samowładowczych.

Budowa szła w wielkim tempie. Co tydzień odprawy, operatywki. Trzeba było sprostać oczekiwaniom kierowników poszczególnych miejsc budów. Największe zapotrzebowanie było na wywrotki – zarówno duże, 8-tonowej ładowności, jak i mniejsze, 4,5-tonowe, podstawiane pod betoniarnie.

Całą niemalże dobę trwał przewóz betonu pod różne fundamenty, co wymagało precyzyjnego harmonogramu. W razie opóźnień spodziewać się można było krzyku i awantur. By przyjmować zamówienia i rzetelnie je realizować, trzeba było wykazać się wysoką gotowością techniczną. Czasami zdawało się nam, że nie sprostamy zadaniom – w czasach tych brakowało praktycznie wszystkiego, nawet części i ogumienia. Nam jednak niemal w 100 % udawało się przygotować samochody na każdy tydzień.

Sztynny tabor, który był przeznaczony do ciągnięcia przyczep, wykonywał różne zadania, m.in. dowoził na

budowę ogromne ilości kruszywa, nawet zza Kielc (70–80 km). Prace trwały nawet w sobotę i niedzielę; dzięki temu PKS przewoził 3 mln ton rocznie, co było rekordem w skali całego kraju.

Kanał smarowniczy ufundowany przez rafinerię Lotos, wyposażony w urządzenia do segregacji i odzysku oleju. Urządzenie oglądają goście z Turcji.



Trzeba pamiętać, że w tym czasie musieliśmy także obsługiwać naszych stałych klientów. Jednym z głównych odbiorców taboru była fabryka maszyn rolniczych w Kunowie. Tu budowano np. kabiny do ciągników, prasy, części zamienne. To wszystko nasze samochody rozwoziły po całym kraju. Pamiętam awanturujących się odbiorców, którzy nie zawsze otrzymywali tyle towaru, ile życzyliby sobie. Szczególnie ciężkie były ostatnie dni każdego miesiąca – trzeba było podstawić większą ilość taboru, by udało się rozwiązać produkty.

Latem przewoziliśmy owoce i zboże. Od września trzeba było mobilizować ogromną ilość ciężkiego taboru z przyczepami do wykonywania przewozów buraków.

Order Uśmiechu

Order Uśmiechu

Od 1981 roku byłem dodatkowo dyrektorem ds. przewozów osobowych. Współpracę z placówkami oświatowymi nawiązałem od chwili, gdy zacząłem zajmować się przewozami osobowymi. Była to i konieczność i potrzeba chwili, choćby ze względu na

ówczesną reformę szkolnictwa – powstawały zbiorcze szkoły gminne.

Samo hasło „reforma” nie mogło się zmaterializować bez współpracy takiego sprzymierzeńca, jakim mógł być PKS. Po to, żeby rodzice i społeczeństwo mogli zaakceptować nowe formy organizacyjne szkolnictwa podstawowego, musiał istnieć sprawny, bezpieczny i pewny system dowożenia dzieci. Występowałem na zebraniach władz oświatowych i społeczności wiejskich i jako dyrektor PKS zapewniałem, że to, co zależy od nas, nie zawiedzie. Takich zebrań odbyłem około dziesięć. Wtedy zaczęła się rodzić koncepcja sprawnego, a potem wzorowego, systemu dowożenia dzieci do szkół na naszym terenie.

Osobliwość tej koncepcji polegała na tym, że wydzieliliśmy kierowców na poszczególne linie i poszczególne szkoły. Byli to ludzie na ogół życiowo związani z określonym terenem. Daliśmy im do obsługi te, jak gdyby, „rodzinne” linie. Czyli określone kierowcy byli przywiązani do przewozu tych samych dzieci, do ob-



Otwarcie w 1999 r. Oratorium przez biskupa Materskiego i wiceministra transportu Krzysztofa Tchórzowskiego.

sługi konkretnych szkół. I często dyrektorzy szkół powierzali im funkcje opiekunów tych dzieci.

Od podziału administracyjnego z 1975 roku nasz Oddział prowadzi swą działalność właściwie na terenie trzech województw: kieleckiego, tarnobrzeskiego i radomskiego.

Także te więzi oficjalne, nazwijmy to – zawodowe, rozszerzały się i przybierały często charakter emocjonalnego czy serdecznego przywiązania. I to spowodowało, że dopracowaliśmy się form dowozów dzieci uznanych za wzorowe. Bywało tak, że w ciągu roku szkolnego nie opóźniliśmy się w wielu szkołach nawet o 5 minut w dowożeniu dzieci. I to w trudnych dla komunikacji latach siedemdziesiątych. Pamiętam, że w 1976 roku Państwowa Komunikacja Samochodowa zawieściła niemalże 1/3 kursów w

kraju z powodu braku taboru i kierowców. Kryzys ten przezwyciężyliśmy w naszym Oddziale tak, że szkoły właściwie go nie odczuły.

W 1977 roku Oddział nasz otrzymał Medal Komisji Edukacji Narodowej za wzorowe dowożenie dzieci do placówek oświatowych. Ten dobry poziom współpracy ze szkołami udało nam się utrzymać i przez następne lata, a nawet poprawić. Osobiste zaangażowanie zostało nagrodzone nadaniem Orderu Uśmiechu.

Dworzec PKS

Ostrowiec nie miał dworca pasażerskiego. Autobusy cofały z ulicy na bardzo krótkie stanowisko. Takie zagrożenie! Dwie śmiertelne ofiary! A więc gwałtowne poszukiwanie rozwiązania. Najprostszym sposobem był zakup baru-



Przemawia Marian Osuch

Marian Osuch

Urodziłem się tuż przed wybuchem II wojny światowej w województwie tarnobrzeskim. Dzieciństwo i najwcześniejsze lata życia spędziłem w rodzinnej miejscowości, na ziemi sandomierskiej. Na naukę nie miałem zbyt wiele czasu – musiałem pracować wraz z matką w naszym gospodarstwie.

W wieku około 20 lat rozpocząłem pracę w Państwowej Komunikacji Samochodowej w Ostrowcu Świętokrzyskim. Tam zamieszkałem i pracowałem jako konduktor – poza szkołą podstawową nie miałem wtedy jeszcze żadnego wykształcenia. Tę pracę konduktorską podjąłem właśnie dlatego, że chcia-

szesz Szkoły Ekonomicznej w Krakowie, a istniał jej punkt konsultacyjny w Kielcach, i tam od października 1966 roku rozpocząłem studia.

W 1968 r. dostałem awans na kierownika Biura Obsługi Klienta w „towarówce”. Trwała wówczas budowa nowej huty w Ostrowcu. Była to wielka



Przemawia Krzysztof Cząstochowski



Załoga PKS Białystok ze swoim szefem Antonim Lewickim W-ce Przewodniczącym OZPTS na schodach Pałacu Nauki i Kultury trakcie obchodów 60-lecia PKS.



Częśćka delegacji dyrektorów PKS do fabryki urządzeń grzewczych w Norderstedt na zaproszenie firmy rozprowadzającej te urządzenia dla PKS.



wania rozdziela, każdy wykonany taki budynek ma swojego odbiorcę. Ale może jakoś pohandlujemy. To sprzedaj nam nysę do przewozu osób,

tak zwanego baraku Zębca, który był wykonywany w zakładach górniczo-metaliowych w Zębcu.

Dobra znajomość z tamtymi dyrektorami stwarzała możliwość transakcji. „Sprzedajcie mi ten budynek „zębiec” na dworzec”. „Nie, to wszystko jest objęte rozdzielnikiem. To jest rozdzielnik, to komisja plano-

to sprzedamy ci ten dworzec” – mówi dyrektor Zdzisław Sępioł. To teraz trzeba szukać nysy. I tę nysę, w ramach zakupów na szczeblu okręgu, zastępca dyrektora do spraw technicznych mgr inż. Wiesław Sikora zdobył. Mówię w Zębcu: „nysę już mam, teraz chcę barak, budynek zębiec”. „Dobra, powiedziane, zrobione”.

Budynek został przywieziony i zmontowany. Funkcjonowała w nim poczekalnia, dyżurka dla dyżurnych, świetlica, szatnia, a także 2 kanały naprawcze dla uczniów. 120 uczniów, 4 klasy; uczeń mechanik-kierowca pobierał praktyki w PKS na stacji obsługi, a teorię w szkole samochodowej, którą kierował pan mgr Szymon Lada. Prowadził tę szkołę z wielkim rozmachem. Po uruchomieniu baraku poprawiły się warunki. Stanowiska odjazdowe wydzielone, plac na postój autobusów wydzielony, wszystko to zostało wykonane naszym staraniem i wywalceniem wszystkiego po kolei.

Nową dekadę zainaugurowała kolejna akcja. Od

pasażerów słyszało się: „panie, taki dworzec w baraku. Jak to? To dzisiaj są już inne potrzeby”. Rok, dwa, wszelkie próby nawiązania kontaktów z władzami, żeby pomogły. Niestety, nie zdały egzaminu. Ale przyszedł taki moment, że Ostrowiec szukał usprawnienia ciągu komunikacyjnego w mieście. Już nowy prezydent, pan Lech Janiszewski poszukiwał nowych szlaków komunikacyjnych, żeby wyrzucić tę komunikację z tych zatoczonych, zabudowanych ulic miasta. Bardzo szybko zaproponował, że skieruje cały ruch drogowy numer 9 na ulicę Hanki Sawickiej, obecnie Żabia, drogą krajową o bardzo dużym natężeniu. Radom, Rzeszów, Barwinek – przeje-

ście graniczne na Słowację. Po złożeniu wizyty w urzędzie mówię do niego: „panie prezydencie, to niemożliwe. Jak przejechać z jednej strony ulicy na stanowisko, na drugą? A jak potem wyjechać na tę ulicę i dalej włączyć się do Alei? To wszystko zabiera czas. Można tak trzymać autobus? Można tyle opóźnić?”.

Kolejny prezydent, dr Zdzisław Kałamaga, zaproponował, aby wzdłuż torów kolejowych zrobić obwodnicę. Tylko na to były potrzebne środki. Skąd? Z ministerstwa. Na szczęście Marian Osuch, dyrektor podlegający bezpośrednio ministrowi, właściwie zastępca, wówczas panu wiceministrowi Zenonowi Dereszkiewiczowi, był w bardzo dobrym układzie z nim, bo to człowiek, który wyszedł z PKS Gdańsk.

Minister przyjechał do Ostrowca w sierpniu 1995 r. Razem poszliśmy do prezydenta, w gabinecie przygotowano mapy. „Panie ministrze, tędy by pasowało” – mówi prezydent. „O, tu byśmy wyszli od wiaduktu i ominęlibyśmy tę gęsto zaludnioną część miasta, bloki, ulice, niezbyt szerokie”. „To jest cenna myśl”, mówi wiceminister. Ale ja mówię: „Panie ministrze, to nie chodzi tylko na drogi, ja nie mam dworca. Ja proszę też o pomoc w budowie dworca”. „To tak nie będzie” – mówi wiceminister. „Panie prezydencie, my możemy budować drogę, a pan pomoże budować Marianowi dworzec”.

Dżentelmeńska umowa, tak się stało. I rozpoczęła się procedura, jak budować dworzec, z czego. Kombinat budowlany, jego prezes, Włodzimierz Wojciechowski, mówi: „Marian, my ci tu zrobimy ten dworzec z tego, co jest”.

Wykonawca, kombinat, inwestor PKS Ostrowiec, środki pomocowe z urzędu miasta. Na wariackich papierach. Dworzec powstał w 1998 r.

Przy otwarciu czwartego etapu obwodnicy do niedawna urzędujący prezydent Jarosław Wilczyński wspominał przy przecięciu wstęgi, że „z Marianem jeździliśmy wszędzie, przed nim były otwarte drzwi. Bardzo dużo pomógł”. To był dla mnie wielki wkład, że ja pomogłem, pomogli i mnie.

Związek Pracodawców

Premier Tadeusz Mazowiecki podpisał rozporządzenie, w którym rozwiązał zjednoczenie i okręgi. Na ich miejsce powołał 172 oddziały i nadał im charakter przedsiębiorstw samodzielnymi, samorządnych i samofinansujących.

Dyrektorzy nie byli entuzjastycznie nastawieni do samodzielności. Nie zajmowali się wcześniej finansowaniem taboru czy innych inwestycji. Poza tym jedynym warunkiem utrzymania się na dotychczasowym stanowisku było wygranie odpowiedniego konkursu.

Jednocześnie zabrakło struktury koordynującej poczynania PKS. W marcu 1993 r. wybraliśmy komitet założycielski, zaangażowaliśmy radcę prawnego, opracowaliśmy statut i uruchomiliśmy procedurę powołania związku. Już w czerwcu odbyło się pierwsze założycielskie zebranie związku pracodawców. Uczestniczył w nim prezydent Konfederacji Pracodawców Polskich, od lipca staliśmy się jej członkiem. Na pierwszym spotkaniu zostałem członkiem prezydium tej konfederacji. Po kilkunastu dniach stałem się członkiem Komisji Trójstronnej i należałem do niej przez 18 lat.

W styczniu 2000 roku powróciłem na stanowisko tymczasowego kierownika przedsiębiorstwa PKS w Osbitnowcu. Wojewoda zapewnił mnie, że sprawy ułożą się pomyślnie, choć osta-



Wiceminister Tadeusz Jarmuzewicz, prezes ZMPD Jan Buczek i Marian Osuch na pożegnaniu ministra, który ustąpił ze stanowiska w 2014 r.

polski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego.

Na pierwszym spotkaniu reprezentowanych było około 50 przedsiębiorstw. Szybko dołączały do nas nowe i na 167 istniejących firm należało do nas 148.

Związek był instytucją, która rozwijała się i osiągała cele programowe, która stwarzała możliwości zorganizowanych spotkań z przedstawicielami ministerstwa transportu czy ministerstwa finansów; przejęła na siebie cały ciężar konsolidacji, integracji i reprezentowania interesów przedsiębiorstw.

Minister urzędował tylko 2 lata, ale za mało by uporządkować wiele spraw. Wcześniejsze próby ministra prof. Bogusława Libe-radzkiego nadania nowych struktur PKS spełżyły na niczym, spotkały się ze sprzeciwem ze strony załóg. Wiele branż ucierpiało z tego powodu, że ludzie bali się zmian.

Tymczasem nasza branża nieustannie podlega zmianom, a najbliższa to wprowadzenie ustawy o przewoźnikach publicznych, co spadnie na barki moich kolegów i następców.

Opóźnienia nie do nadrobienia

Jelcz, podobnie jak pozostali polscy producenci samochodów, nie był gotowy do stawienia czoła konkurencji na rynku. Nie pomógł mu nowy właściciel, a także wielka polityka, w której priorytetem było członkostwo Polski w UE, a nie budowa własnego przemysłu.

Robert Przybylski

W grudniu 1989 roku minister finansów ogłosił podniesienie od stycznia 1990 roku oprocentowania kredytów z 7-8 proc. rocznie do 96 proc. Podniesienie stóp procentowych dotyczyło nie tylko nowo zawartych umów kredytowych, ale także tych sprzed 1989 roku.

Nowe stopy kredytowe przewyższały 10-krotnie stopy zysku z 1989 roku uzyskiwane przez przedsiębiorstwa przemysłowe.

Narzucone arbitralnie regulacje finansowe podcięły całą gospodarkę, w której zaczęły narastać opóźnienia płatnicze. W rezultacie zniknął popyt na środki trwałe, w tym samochody ciężarowe. Z początkiem lat 90. produkcja Jelcza spadała o 40 proc. rocznie, a z nią zatrudnienie - z ponad 6,9 tys. osób na początku 1990 roku do niecałych 3,2 tys. w 1995 roku.

Ratując przed upadłością producentów, rząd rozporządzeniem z 22 listopada 1991 roku ograniczył wiek importowanych samochodów użytkowych do sześciu lat oraz rozporządzeniem z 12 grudnia 1991 roku podwyższył od 1 stycznia 1992 roku stawki celne do 35 proc. Wprowadził także 20-procentowe preferencje cenowe dla dostawców krajowych w przetargach publicznych.

Ciągnik siodłowy Jelcz C425 otrzymał 340-konny silnik Mercedes, montowany zamiast rzędowej jednostki Detroit Diesel w C424. Oba samochody miały takie same skrzynie biegów i tylne mosty.



Silnik MD111 E

Jednak liczne pisma dyrekcji Jelczańskich Zakładów Samochodowych do władz centralnych, w tym wystąpienie z lipca 1992 roku wskazujące na 19 przykładów działań właściciela (czyli państwa) sprzecznych z interesem należących do niego podmiotów z zakresu ceł, podatków, itp., nie zawsze przynosiły oczekiwany skutek.

Tymczasem, zgodnie z Umową Przejściową Polski z EWG z 16 grudnia 1991 roku, rząd polski zobowiązał się do otwarcia polskiego rynku na wyroby producentów z EWG i w 1992 roku zniósł cło na części do montażu.

Zachęciło to zachodnią konkurencję Jelcza do zakładania prymitywnych montowni. Prosty montaż samochodów z kilku głównych części pozwolił obejść kontyngent bezcłowy wynoszący pierwszego roku 100 samochodów ciężarowych oraz cło, którym obłożone były gotowe pojazdy. Natomiast cło podlegał import uzupełniający, jak silniki i skrzynie biegów do Jelczy.

Dlatego też Jelcz płacił za importowane komponenty (w tym silniki i

skrzynie biegów) pełne cło sięgające 35 proc. Dopiero od 1 lipca 1995 roku rozporządzenie Rady Ministrów zmieniło niekorzystne zapisy taryfy celnej i producenci krajowi nie musieli płacić cła od importowanych części.

Dla podmiotów z UE cło na gotowe auta wynosiło 35 proc. i ta stawka obowiązywała do końca 1996 roku. W 1997 roku zmalała do 30 proc., w 1998 roku do 20 proc., w następnym roku do 15 proc., po czym została zredukowana do 10 proc. i w 2001 roku do 5 proc., a by w 2002 roku zniknąć zupełnie. Pojazdy sprowadzane spoza UE nadal obłożone były cłem.

Na dodatek Jelcz kupował silniki po wyśrubowanych cenach, bo dostawcy doskonale orientowali się, że sprzedając Jelczowi silnik najprawdopodobniej tracą możliwość zbytu gotowego samochodu. W rezultacie droga oferta znajdowała coraz mniej chętnych, produkcja dalej spadała, a długi rosły.

Niekorzystne działania właściciela fabryk, czyli państwa, dotyczyły nie tylko spraw ceł. Chociaż w kraju bra-

kowało pieniądze, a szczególnie dewiz, władze centralne wydawały dziesiątki milionów dolarów na ekspertyzy zagranicznych firm, które nigdy wcześniej nie miały kontaktu z polską gospodarką.

Jak podaje Ryszard Ślęzak w książce „Narzucone doradztwo prywatyzacyjne”, w 1992 roku paryski Maison Lazard et Cie za analizę prywatyzacyjną sektora samochodowego otrzymał 1,1 mln dol. Londyński Price Waterhouse dokonał analizy prawnej i ekonomiczno-finansowej Zakładów Samochodowych w Jelczu za 6,58 mln dol. W 1993 roku firma Bradbury dokonała oceny stanu środowiska w JZS, pobierając za to 255,8 tys. dol. Ta suma dawała w przeliczeniu 46,4 mln zł i przekraczała zadłużenie Jelcza.

Nowy właściciel

Równolegle Ministerstwo Przemysłu i Handlu negocjowało z potencjalnym inwestorem strategicznym kontrakt dla Jelcza. Pierwszym kontrahentem

był MAN, z którym resort podpisał memorandum we wrześniu 1990 roku. Niemieckie propozycje transferu technologii odpowiadały Jelczowi, natomiast nie szła za nimi chęć inwestowania w polski zakład.

Z tego powodu po roku resort zerwał negocjacje i rozpoczął, już jako Komitet Międzyresortowy, wspólnie z Ministerstwem Przekształceń Własnościowych, nowe negocjacje, tym razem z Volvo. Równolegle Jelcz zawarł 30 marca 1994 roku ugodę z Bankiem Zachodnim oraz z Agencją Rozwoju Przemysłu. Przyszły właściciel zobowiązywał się w niej

do firmy Sobiesław Zasada Centrum SA (SZC SA). Po przejęciu zakładów przez nowego właściciela, 28 czerwca 1995 roku Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy zmieniło nazwę producenta na Zakłady Samochodowe Jelcz SA – Zasada Group.

Za 51 proc. akcji Jelcza Zasada zapłacił Skarbowi Państwa 12 mln nowych złotych oraz zobowiązał się, że w ciągu 9 miesięcy dokona podwyższenia kapitału akcyjnego, wnosząc do nowo powstałej spółki prawa do technologii i konstrukcji wartości 48 mln zł.

W okresie 3 lat od dnia zawarcia

Z pozostałych 49 proc. akcji – 20 proc. mogli objąć pracownicy na zasadach preferencyjnych, 5 proc. stanowiło rezerwę Skarbu Państwa na cele reprivatyzacyjne, natomiast pozostałe 24 proc. akcji mógł w najbliższych pięciu latach kupić Zasada. Podstawą było prawo o publicznym obrocie akcjami, które przewidywało, że wezwanie do zawarcia transakcji składa kupujący. Skarb Państwa zachował tzw. „złotą akcję”, do której przypisane było prawo sprzeciwu w sprawie zbycia spółki.

Podpisana umowa przewidywała tzw. mercedesację pojazdów Jelcza i polonizację wyrobów Mercedes-Benz wytwarzanych w JZS, co miało pozwolić na utrzymanie dotychczasowych więzi kooperacyjnych i zapewnić udział krajowych komponentów w wyrobach.

Mielec nadrabia opóźnienia

W latach 1990-1995 Jelcz zaoferował 30 nowych odmian samochodów ciężarowych, wprowadził systemy przeciwblokujące ABS i przeciwpoślizgowe ASR, jednak nadal nie były to samochody konkurencyjne na otwartym rynku. Słabym punktem pozostawał krajowy silnik, o zbyt małej mocy.

Wraz z kłopotami producentów finalnych w impasie znalazł się Mielec, na którego silniki gwałtownie malał popyt. Zatrudnienie Zakładu Produkcji Silnikowej skurczyło się w 1993 roku do 750 osób, połowy z dobrych lat. Produkcja zmalała blisko 4-krotnie do niecałych 3 tys. silników.

Zakład jednak nie poddawał się – od 1993 roku przygotowywał nowego diesla, będącego daleko idącą rekonstrukcją SWT11. W sierpniu 1994 roku konstruktorzy zamknęli dokumentację konstrukcyjną, do rzeszowskiej odlewni trafiło zlecenie na przygotowanie odlewów kadłuba i głowic. Ponieważ fabryki nie stać było na wymianę maszyn, wszystkie główne wymiary silnika pozostały bez zmian, taka sama jak w SW680 i SWT11 pozostała również pojemność skokowa.

W czerwcu kolejnego roku gotowy był pierwszy prototyp nowego silnika, oznaczony MD 111 E, od Mielec Diesel, 111 to pojemność wynosząca 11,1 litra, litera E oznaczała, że spełniona została europejska norma czystości spalin.

MD 111 E otrzymał nowe głowice, rozrząd, wał korbowy, niechromowa-

ne (i nadal suche) tuleje cylindrów, pierścienie (Goetze), japońskie zawory, całą aparaturę wtryskową Boscha, nowy osprzęt, sprężarkę (Garreta), nową magistralę olejową pozwalającą na chłodzenie tłoków natryskiem oleju. – W SW680 pompa wtryskowa napędzana była przez sprężarkę, której drgania zakłócały wtrysk. Dlatego w MD 111 pompę zamocowaliśmy bez elementów pośrednich do koła napędu rozrządu, a sprężarkę przenieśliśmy na drugą stronę kadłuba – opisuje zmiany główny konstruktor ZPS WSK Mielec Aleksander Lesiński. Podkreśla, że i w tym silniku zastosował intercooler, ale jego zadaniem było nie tyle podniesienie mocy, co ułatwienie spełnienia norm czystości spalin.

Główny konstruktor dodaje, że zmienił uszczelnienie wału korbowego, co było możliwe dopiero przy zmianie matryc kuziennych, które po wykonaniu ponad ćwierć miliona wałów zużyły się. Całość prac została wykonana w Mielcu i na Politechnice Krakowskiej – Współpracowałem z prof. Marianem Zabłockim i bardzo sobie tę współpracę chwaleb – zapewnia Lesiński, były student profesora.

Silnik homologowany był na 305 KM, choć technicznie możliwe było wyciśnięcie z niego 340-370 KM. Nowy kadłub był sztywniejszy od poprzedniego, choć ważył tyle samo. Silnik spełniał normę Euro 2. – Konstruktorzy planowali przebiegi MD 111 E do 800 tys. km – dodaje główny konstruktor.

Podczas prac nad MD 111 E okazało się, że i Jelcz musi dostosować podwozie. – Do Jelcza poszło 8-10 tych silników – szacuje Lesiński. Trzeci lub czwarty trafił do prototypowego ciągnika siodłowego Jelcz C622D z pchaną osią. Próby tego samochodu zapamiętał kierowca testowy miesięcznika Polski Traker Dariusz Drukała, bo już pierwszego dnia spalił się alternator. – Silnik był bardzo mocny i stosunkowo cichy, choć brzmiał podobnie do wcześniejszych Leylandów – zauważa Drukała. – Kierownica chodziła ciężiej niż w normalnych Jelczach, bo mechanizm wspomaganie układu kierowniczego miał standardowe ciśnienie, choć musiał pokonać opór dwóch osi. Na szczęście samochód miał kierownicę dużej średnicy. Prowadził się stabilnie. Kabina miała otwory na pedały, którymi wiało i bardzo marzły kolana. Musiałem owijać je kocem. Jak

w fabryce oddawałem samochód, już czekał na niego nowy właściciel – dodaje dziennikarz.

Rwące się więzi z kooperantami

Maksymalny moment obrotowy silnika MD 111 E wynosił 1230 Nm przy 1100-1300 obr/min i specjalnie dla niego w 1996 roku Fabryka Przekładni Samochodowych Tczew zaproponowała Jelczowi prototypy skrzyni biegów TS12-120 z ciągiem przełożenia 8,67-0,81. Skrzynia biegów TS12-120 posiadała nowy zestaw kół zębatych o zwiększonej w stosunku do TS6-100 szerokości wieńców zębatych, a także zmieniony kształt widełek przełączających biegi z uwagi na nieco inne położenie synchronizatorów.

Jej produkcja jednak nie ruszyła. 8 lipca 1998 roku dyrektor techniczny FPS w piśmie do dyrektora ds. logistyki Jelcz SA dotyczącym dostaw przekładni TS12-120 pisał: „Wobec znanych Panu faktów dotyczących zmian własnościowych naszej firmy (...), jak również wobec podpisanej umowy handlowej..., która nakłada na Sprzedającego (FPS) stosunkowo wysokie wymagania gwarancyjne, jak również uwzględniając bardzo niewielkie zapotrzebowanie na ten typ skrzyni biegów nie widzę możliwości uruchomienia produkcyjnego tych odmian. Dostawy dalszych prototypów uważam za niecelowe”.

– Jelcz oczekował sprawdzonego produktu, a nie prototypów. W tym czasie w samochodach Jelcza pojawiły się już skrzynie biegów ZF 16S-130 Ecosplit – tłumaczy konstruktor FPS Tczew Bogusław Postek.

W 1998 roku amerykański koncern Eaton wykupił od SZC SA Fabrykę Przekładni Samochodowych w Tczewie i tczewski zakład jako Eaton Truck Components zajął się produkcją 6-stopniowych skrzyń biegów 4106 i 5206, a także 9-stopniowych 6109 i 6209 oraz 8209 i 8309, sprzedawanych na światowych rynkach poprzez kontakty nowego właściciela.



Przekrój skrzyni biegów TS12-120, będącej rozwinięciem konstrukcji TS12-100, wywodzącej się z licencyjnej skrzyni ZF.

W okresie 3 lat od dnia zawarcia umowy SZC SA miała wnieść wkład pieniężny w wysokości 17,5 mln marek oraz obiecała, że przez 3 lata nie będzie pobierać dywidendy.

do spłaty 15 mln zł (co odpowiadało 35 proc. zadłużenia), z czego wywiązał się do końca 1998 roku.

Rozmowy ze Szwedami zostały zerwane 11 lipca 1994 roku, gdy Komitet Międzyresortowy wybrał jako inwestora strategicznego spółkę Sobiesław Zasada Centrum SA. Okazało się, że od 1993 roku Sobiesław Zasada Centrum zaczął skupować wierzytelności oraz prawa do akcji przedsiębiorstw branży motoryzacyjnej.

Przygotowując się do sprzedaży majątku inwestorowi, Minister Przekształceń Własnościowych decyzją z 27 grudnia 1994 roku przekształcił Przedsiębiorstwo Państwowe Jelczańskie Zakłady Samochodowe w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa pod nazwą Jelczańskie Zakłady Samochodowe „Jelcz” SA. W dniu 15 marca 1995 roku 51 proc. akcji tej spółki MPWi sprzeda-

umowy SZC SA miała wnieść wkład pieniężny w wysokości 17,5 mln marek oraz obiecała, że przez 3 lata nie będzie pobierać dywidendy. Umowa przewidywała, że spółka Sobiesław Zasada Centrum SA z kapitałem 50 mln zł dokona w ciągu trzech lat inwestycji na łączną kwotę 23 mln marek, z tego 9 mln przeznaczy na modernizację parku maszynowego, sieci sprzedaży oraz serwisu. Dodatkowo nabywca gwarantował, że co najmniej 40 proc. komponentów i surowców do produkcji w Jelczu będzie pochodziło od polskich wytwórców (również przez 3 lata).

Zgodnie z umową stan zatrudnienia powinien być utrzymany na stałym poziomie (tj. ok. 4 tys. osób) przez co najmniej dwa lata. Zagwarantowane zostały również inne zobowiązania zawarte w tzw. „pakiecie socjalnym”, wynegocjowanym przez związki zawodowe.

Jelcz 622D miał pchaną oś podporową i według fabrycznych katalogów wyposażony był wyłącznie w silnik MD111. Producent samochodu podawał, że w kompletacji znajduje się przekładnia ZF 16S-151 Ecosplit.



Sprzedaż FPS wskazywała, że bez dostępu do międzynarodowych rynków SZC SA nie jest w stanie stawić czoła zagranicznej konkurencji i stworzyć koncern motoryzacyjny. Zachodnie firmy wypychały Jelcza z rynku. W 1996 roku udział krajowych producentów wyniósł 49 proc., a w 1998 roku zmalał do niecałych 40 proc. W przypadku ciągników siodłowych utrzymał się na poziomie 20 proc.

W kryzysowym 1999 roku popyt na ciężarowe Jelcze zmalał o 35 proc., chociaż firma zachowała ponad 7-procentowy udział w rynku. Sprzedaż w 1998 roku wyniosła 438 ciężarówek i ciągników siodłowych, w 1999 roku - 280, zaś w 2000 roku zmalała do 217 sztuk. W tych samych latach import używanych samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych wzrósł ponad 5-krotnie do 35,5 tys. sztuk.

Poważną konkurencją dla Jelcza stały używane samochody ciężarowe. Przepisy zakazywały sprowadzania samochodów użytkowych starszych niż 6-letnie, ale i to wystarczyło, aby w imporcie samochody ciężarowe z drugiej ręki stanowiły 44 proc. w 1996 roku i 32 proc. w 1999 roku. W przypadku ciągników siodłowych używane egzemplarze stanowiły 53 proc. rynku w 1996 roku i 64 proc. dwa lata później.

Nabywcy wybierali importowane pojazdy uważając, że są one wyższej jakości od Jelcza. Tymczasem dyrekcja fabryki wskazywała, że szkolenia i zmiany organizacyjne przyniosły

wzrost jakości produkcji. Liczba reklamacji zmalała z ponad 4,5 tys. w 1997 roku do ponad 2,3 tys. dwa lata później, a straty z tym związane zmalały dwukrotnie do 1,3 mln zł w 1999 roku, z czego połowę pokryli kooperanci.

Kłopotliwe rozliczenia gwarancyjne i malejące zapotrzebowanie na samochody Jelcza spowodowało, że kooperanci nie byli w stanie utrzymać się ze współpracy z Jelczem.

Gdzie jest Mercedes?

Jesienią 1996 roku dla wszystkich stało się jasne, że Mercedes nie wejdzie kapitałowo do fabryki. SZC usiłowała znaleźć fundusze na rozwój na giełdzie warszawskiej, gdzie Zasada sprzedała 15 proc. akcji spółki. Zadebiutowały one w połowie grudnia 1995 roku. Inwestorzy podeszli do oferty bez entuzjazmu. Pierwszego dnia kurs wyniósł 5 zł, połowę ceny nominalnej. Biegli rewidenci z Arthur Andersen weryfikując bilans wstępny spółki Sobiesław Zasada Centrum za 1995 rok ustalili, że spółka zamiast 12 mln zł zysku przyniosła 8 mln zł strat. Spółka tłumaczyła w komunikacie, że przyczyną radykalnej zmiany wyników były błędy księgowe.

Już w prospekcie emisyjnym Komisja Papierów Wartościowych wskazała, że szybki rozwój spółki SZC może spowodować trudności w dopasowaniu struktury do skali działalności. Żle sporządzony bilans dowodził, że księgowość, która błędnie wyceniła zapa-

sy, koszty sprzedaży oraz zobowiązania walutowe, nie nadąża za rozwojem spółki.

Z upływem lat właściciel Jelcza, czyli spółka SZC, coraz wyraźniej chwiał się w posadach. Nie powiodło się pozyskanie kapitału z giełdy, zaś w badaniu bilansu Zasada SA za 1998 rok audytorzy z Arthur Andersen zgłosili zastrzeżenia. Wskazali także na spadek rentowności sprzedaży, spadek płynności oraz wzrost udziału długoterminowego zadłużenia.

Z kolei Bank Handlowy odstąpił od badania spółki i wydawania rekomendacji z powodu niejasnej struktury spółki i braku informacji pozwalających na ocenę jej kondycji.

Natomiast Ministerstwo Gospodarki było zadowolone z inwestora, który zapewnił – przynajmniej na jakiś czas – zatrudnienie. W listopadzie 1999 roku Sobiesław Zasada odkupił akcje spółki Zasada, płacąc 2,83 zł za akcję.

Chociaż Mercedes nie wszedł kapitałowo do polskich spółek, to jednym z ważniejszych zobowiązań SZC było uruchomienie produkcji nowoczesnych produktów w oparciu o technologie tego koncernu. Do 1999 roku konstruktorzy Jelcza opracowali 14 nowych odmian samochodów ciężarowych z komponentami Mercedesa. Sztandarym był ciągnik siodłowy C 425, będący ewolucją modelu 424, który zamiast silnika Detroit Diesel otrzymał 11-litrową, widlastą, 6-cylindrową jednostkę Mercedesa OM 441 LA o mocy 340 KM. Współpracowała ona z 12-stopniową, niesynchronizowaną skrzynią Eaton TSO 15612 A Twin Splitter z ciągiem przełożeń 11,68-0,78 oraz post-berlietowskim tylnym mostem MT 1332 o przełożeniu 4,32.

NIK w raporcie z sierpnia 2002 roku stwierdził, że inwestorowi nie udało się wykorzystać technologii Mercedesa w zapowiadanej skali. Zrealizowany poziom produkcji pojazdów Mercedes wskazywał, że wartość wkładu niepieniężnego z tytułu know-how oszacowana na kwotę 48 mln zł wyniosła faktycznie 4,3 mln zł. Zdaniem NIK nie zostało także wykonane zobowiązanie do poniesienia nakładów na inwestycje oraz na rozwój sieci serwisu i sprzedaży spółki, co powinno skutkować – według NIK – naliczeniem przez Ministra Skarbu Państwa kar umownych.

W latach 1995-2001 Jelcz wyprodukował pojazdy marki Mercedes Benz

w ilości jedynie 81 szt., co pozwoliło na uzyskanie przychodów ze sprzedaży tychże pojazdów w wysokości 41,4 mln zł. Natomiast zespół weryfikujący w swojej projekcji przychodów z tytułu produkcji pojazdów Mercedes Benz oszacował wielkość tej produkcji w okresie 6 lat (od 1996 r. do 2001 r.) na w sumie 10 685 szt., a uzyskany z ich sprzedaży przychód na ponad miliard zł.

NIK stwierdził, że faktycznie osiągnięte przychody ze sprzedaży tych pojazdów wskazywały po przeliczeniach, iż w warunkach rzeczywistych wartość wkładu niepieniężnego z tytułu know-how w zakresie produkcji pojazdów Mercedes Benz osiągnęła poziom 1,7 mln zł, niższy od uwzględnionego w ramach podwyższenia kapitału akcyjnego Jelcz o 22 mln zł.

Tak znacząca różnica między faktycznie osiągniętymi, a prognozowanymi przychodami świadczyła – zdaniem NIK – o niewielkich korzyściach osiągniętych przez Jelcz w związku z pozyskaniem praw do produkcji samochodów Mercedes Benz. O nieopłacalności realizowanych usług montażu pojazdów Mercedes Benz świadczyła ujemna marża jednostkowa na tej działalności. Stratami zakończyła się także jelczańska produkcja licencyjna dostawczych Vito oraz przejęcie przez Jelcz SA spółki Głowno Centrum.

Niekończące się kłopoty

Na dodatek Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej rozporządzeniem z 10 listopada 1999 roku wprowadziło nowe zasady homologacji. Dla Jelcza, który miał 90 świadectw homologacji obejmujących 136 odmian, oznaczało to w samym tylko 2000 roku wydatek rzędu 2 mln zł.

Pomimo kolejnej przeszkody Jelcz ogłosił 1999 rokiem ciężarówkę, modernizując całą gamę. We wszystkich kabinach stopnie wejściowe i łączenie kabiny z błotnikami wykonywano z blachy obustronnie cynkowanej. Wszystkie kabiny otrzymały wiszące pedały, osłony zderzaków z tworzywa sztucznego oraz błotniki, również z tworzywa sztucznego, produkowane przez firmę Astromal. – Stylistykę opracowaliśmy w Jelczu oraz Zakładzie Tworzyw Sztucznych w Bierutowie. Przód atrapy był cały plastikowy z tworzywa wysokoudarowego – opi-

suje konstruktor kabin Andrzej Chorozy. Dodaje, że po udanej modernizacji kabin 134/136 dla Jelcza z silnikiem Detroit Diesel, podobny dolny parapet firma zastosowała także w pozostałych wersjach kabin.

Głównie dla pojazdów komunalnych została opracowana kabina 134M

dowy z blokadą mechanizmu różnicowego i układ przeciwpoślizgowy ASR. Most resorowany był pneumatycznie, natomiast oś przednia zawieszona została na resorach parabolicznych. Równolegle oferowane były samochody z silnikami mieleckimi oraz 340-konnym dieslem Mercedesa.

W 2000 roku najpopularniejsze były, według Instytutu Transportu Samochodowego, ciągniki marki Jelcz, które stanowiły 15 proc. parku. Na drugim miejscu w rankingu popularności znalazło się Volvo (14 proc.) i Renault (13 proc.).



Skrzyniowe modele produkowane były do końca oferty modeli cywilnych. Na ilustracji S422D AL z 290-konnym silnikiem SWT11 oraz przekładnią TS12-100.

z podwyższonym dachem z tworzywa sztucznego i obniżonym tunelem, wysokości takiej jak w kabinie opracowanej dla wersji z Detroit Diesel. Wyciszone do 76 dB wewnątrz wzbogacone zostało o szafkę ubraniową i schowki. Umieszczona na dachu kłapa została zastąpiona szklanym szyberdachem. Konstruktorzy zastosowali klamki kasetowe. Można było doposażyć kabinę w niezależne ogrzewanie. Tylnie zawieszenie kabiny zamieniono na hydrauliczno-sprężynowe. W pojazdach komunalnych istniała możliwość montażu trzeciego fotela.

Dalekodystansowym modelem stał się Jelcz C423D.34, wyposażony w silnik Iveco 8460 SRC 21 o mocy 345 KM (254 kW) spełniający normę Euro 2, 16-stopniową skrzynią ZF, most napę-

Można było zamówić wersję cichą (L) wygłuszoną do poziomu 80 dB, z elektrycznie podnoszonymi szybami i sterowanymi lusterkami. W opcji znalazł się także układ centralnego smarowania. Wzmocnione resory pozwoliły zwiększyć obciążenie przedniej osi do 7,5 tony.

Kierowca testowy Polskiego Trakera wypróbował Jelcza z silnikiem Iveco. Drukąła zauważył, że włoski diesel miał wydech z lewej strony (od strony kierowcy), gdy większość silników miała z prawej. – Także z lewej strony szły pneumatyczne przewody do pneumatyki skrzyni i sprzęgła. Już na pierwszym wzniesieniu silnik rozgrzał się, a kolektor potopił plastikowe przewody, które były niczym nieosłonięte. Na szczycie góry musiałem sta-

nać i szybko polepić je, bo bez pneumatyki nie dało się jechać – wspominał Drukała.

W komunalnym modelu 422K paraboliczne resory umożliwiły obniżenie ramy o 80 mm. Zwiększono trwałość układów pneumatycznych i elektronicznych. Rama była malowana kilkuwarstwowo farbami podkładowymi



Po ostatniej modernizacji kabin wszystkie modele Jelcza otrzymały wiszące pedały i niskie tunele silnika. Samochody wyróżniały się nowym wlotem powietrza chłodzącego, wykonanym z wysokoudarowego tworzywa sztucznego.

i lakierami odpornymi na uszkodzenia mechaniczne. Od 1999 roku pojawiła się dodatkowa, czwarta warstwa lakieru. Wszystkie koła otrzymały ogumienie bezdętkowe.

W podwoziach komunalnych skrzyni S6-90 została przystosowana do współpracy z silnikiem Iveco o mocy 239 KM i maksymalnym momencie obrotowym 950 Nm. Montowana była w podwoziach Jelcz P422K oraz P622K. – Dostawy skrzyń S6-90, TS6-100 i TS12-100 zakończyły się najprawdopodobniej w 2001 roku – przypuszcza Postek.

Głównym silnikiem pozostał SWT 11, choć i na niego zapotrzebowanie gwałtownie malało. W 2000 roku zakład sprzedał tylko 324 silniki trakcyjne, a wszystkich blisko 800. Najprawdopodobniej w 2004 roku fabryka wyprodukowała ostatni MD 111 E, zaś dwa lata później ostatni SWT 11. Na więcej zabrakło kadłubów, których produkcja już wcześniej została wygaszona w WSK Rzeszów. W 2007 roku upadł Mielec Diesel. W całej historii wytwórnię opuściło 280 tys. silników.

Ostatnie lata

W 1999 roku strata Jelcza sięgnęła 56 mln zł. Spółka traciła nawet na produkcji podstawowego asortymentu, czyli autobusów. W tym dziale pracowało 300 osób i drugie tyle w komponentach.

W kolejnym roku sytuacja spółki Jelcz była tak zła, że niezbędna stała się jej restrukturyzacja. Została podzielona przez akcjonariuszy na trzy mniejsze: Jelcz SA (autobusy), Jelcz Samochody Ciężarowe sp. z o.o. i Jelcz Komponenty sp. z o.o. Spółki rozpoczęły działalność w 2001 roku.

Zmiana formuły prawnej nie przyniosła poprawy, a klienci, szczególnie z transportu międzynarodowego, wybierali zachodnie ciężarówki. Świadczyły o tym ceny uzyskiwane na rynku wtórnym zebrane przez Eurotax.

O ile w 1996 roku Jelcz 424 z silnikiem Detroit Diesel kosztował 140 tys. marek, ok. 10 tys. marek mniej od Scanii Griffin, to w maju 2004 roku Jelcz wyceniony był na 40 tys. zł, zaś Scania na blisko 80 tys. zł. Natomiast za Jelcza 423 D.34, który kosztował nowy w 1999 roku 103,7 tys. marek, w 2005 roku płacono 40,4 tys. zł.

W ślad za szybko spadającymi cenami malał udział jeliczańskich samochodów w polskim parku samochodowym. Jeszcze w 2000 roku najpopularniejsze były, według Instytutu Transportu Samochodowego, ciągniki marki Jelcz, które stanowiły 15 proc. parku. Na drugim miejscu w rankingu popularności znalazło się Volvo (14 proc.) i Renault (13 proc.).

Pogrom flocie Jelczy przyniosły działania Inspekcji Transportu Drogowego. Funkcjonariusze tej formacji przyznawali, że zatrzymując samochód ciężarowy polskiej produkcji niemal na pewno mogli znaleźć jakiś wyciek lub niesprawność i zabranie dowodu rejestracyjnego było murowane.

Impulsem do pozbycia się polskich samochodów były także wysokie ceny złomu płacone podczas ekonomicznego boomu przez chińskie huty. Wiele Jelczy pojechało w ostatnią drogę na Daleki Wschód.

Kilka egzemplarzy jednak zostało i najczęściej były to Jelcze z silnikami Steyra. Dwa spełniające Euro 1 C 423 używała do 2014 roku firma Icopal. – Miały przebieg po 1,3 oraz 1,4 mln km, który osiągnęły bez remontu. Silnik,

skrzynie biegów i tylne mosty (Jelcza) były oryginalne, także bez remontów. Nic się z nimi nie działo – zapewnia Zbigniew Andraszczak z Icopal. – Robiliśmy tylko takie rzeczy jak hamulce, drążki, itp. wymiany eksploatacyjne. Instalacja elektryczna była prosta, więc nawet jak coś się zepsuło, nie miało to tak poważnych następstw jak w obecnych samochodach – podkreśla Andraszczak.

Dodaje, że z powodu ciasnych kabin z niskim dachem Jelcze nie nadawały się na dłuższe trasy i jeździły tylko do Czech. – Pracowały u nas z 8-10 lat. Odkupiliśmy 3 takie z Poznania z przebiegiem po 250 tys. km. Wcześniej jeździły dla Wedla, dlatego miały biały kolor. Jedna kabina nawet została biała. Jak to w Jelczach, co trzy-pięć lat trzeba robić poprawki, ale koszt kilometra miały niższy od zachodnich ciężarówek. Spalanie, jeśli było wyższe, to o litr - półtora, nic drastycznego – stwierdza przedstawiciel Icopalu.

Andraszczak przyznaje, że coraz trudniej było z częściami, ale wymagały pracy przede wszystkim kabiny: przerdzewiałe drzwi, progi, podszybie. – Nie opłacało się inwestować w blacharkę, skoro samochody miały już bardzo duży przebieg i całość nie zwróciłaby się – podsumowuje.

Poza produkcją autobusów, Jelcz wytwarzał niewielkie liczby samochodów dla wojska. Sprzedaż była jednak deficytowa i w styczniu 2008 roku dług spółki akcyjnej Jelcz sięgnął 100 mln zł i przekroczył kapitał zakładowy, co zmusiło właściciela do postawienia Jelcza SA w stan upadłości likwidacyjnej. W kwietniu 2012 roku od syndyka masy upadłościowej Huta Stalowa Wola wykupiła za 16 mln zł spółkę Jelcz-Komponenty wraz z prawami produkcji oraz znakami towarowymi. Dwa lata później zmieniła nazwę na Jelcz i rozpoczął się nowy rozdział w historii jeliczańskiej fabryki.

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

Podziękowania dla: Zbigniewa Andraszczaka, Andrzeja Choroszego, Dariusza Drukały, Marcina Kardasa, Aleksandra Lesińskiego, Jerzego Oleńczaka, Bogusława Postka.

ZALICZKOWY ZWROT PODATKU VAT %



Nie czekaj
na zakończenie kwartału
odzyskaj
podatek VAT błyskawicznie

w ciągu
14 dni

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



Zaopatrzenie w paliwo różne oblicza ma



Jednym z najważniejszych składników kosztów firm transportowych jest oczywiście zakup paliwa do pojazdów. Sprawdziliśmy, co oferuje rynek w tym zakresie.

Zakup paliwa w sposób tradycyjny

Czyli tankowanie na stacji paliw i zapłata gotówką. To obecnie najmniej popularny sposób, stosowany głównie przez małe, najczęściej jednoosobowe firmy transportowe. Właściciel sam załatwia wszystkie formalności oraz sprawuje kontrolę nad zużyciem paliwa. Dokonując zakupu w taki sposób, klient płaci cenę detaliczną aktualnie obowiązującą na stacji paliw, rzadko kiedy może liczyć na rabaty i usługi dodatkowe. Minusem tego rozwiązania jest też wozenie gotówki, choć niektórzy płacą zwykłymi kartami bankowymi. Jest jeszcze inny problem. Okresowe kontrole, przeprowadzane przez Urząd Ochrony Konkurencji (UOKiK) na stacjach paliw, wielokrotnie wykazują obecność niedozwolonych substancji w paliwach. A to nie jedyny mankament. Ostatnio UOKiK sprawdził odmierzacze paliw. Najwięcej, bo ponad 16 % uchybień, dotyczyło źle odmierzanego, tankowanego na stacjach paliwa. Jak się łatwo domyślić, nie na korzyść klientów. Największa wykryta „niedokładność”, to przeszło 7 %. Przykładowo przy 200-litrowym tankowaniu, konsument płaci za 14 l paliwa

więcej. Co istotne, w praktyce tankujący nie są w stanie tej różnicy dostrzec.

Karty paliwowe

Wraz ze wzrostem zapotrzebowania na paliwo, a także coraz większymi flotami pojazdów, pojawiły się karty paliwowe. Ich zaletą są rozliczenia bezgotówkowe i usługi dodane. Te powstają wraz z rozwojem transportu. Można więc np. płacić za przejazdy drogami płatnymi, usługi serwisowe i inne. Właściciel firmy ma pełną kontrolę nad tymi wydatkami i może dowolnie ustalać limity dla każdego pojazdu lub kierowcy. Minusem jest konieczność zapłacenia marży operatorowi, który kartę paliwową wystawił. Zależy ona od wielu czynników i rodzaju karty. Mamy bowiem karty wielobrandowe lub emitowane przez konkretnego operatora. Powstają też alianse, gdzie właściciele sieci stacji wzajemnie honorują swoje karty. Z kart paliwowych bardzo chętnie korzystają firmy, tankujące swoje pojazdy także lub tylko za granicą. Jednak w tym przypadku, podobnie jak w opisanym wyżej, czyhają na klientów zagrożenia związane z jakością i ilością odmierzanego paliwa.

Hurtowe zakupy paliwa

Aby poznać od strony praktycznej tę branżę, odwiedziliśmy firmę MARCO-OIL Polska Sp. z o.o., jako ekspertów w tej dziedzinie. - Ogromną zaletą hurtowego zakupu paliw jest pewność co do ich źródła pochodzenia i jakości – podkreśla Marek Kotkiewicz, prezes zarządu MARCO-OIL, firmy zajmującej się hurtową sprzedażą paliw bezpośrednio z baz Orłenu, Lotosu i OLPP (Operator Logistyczny Paliw Płynnych) oraz dostarczaniem paliw własnym transportem do klientów. Hurtowe zakupy paliw można realizować na dwa sposoby.

Bezpośredni odbiór paliwa własnym transportem

Realizowany jest z jednej z baz paliwowych na terenie kraju. W Polsce jest rozmieszczonych w sumie ponad 30 dużych baz paliwowych, należących do wymienionych wyżej trzech głównych operatorów: Orłenu, Lotosu i OLPP. Niektóre są zlokalizowane przy końcówkach dalekosiężnych rurociągów. Podstawową cechą tych obiektów jest gwarancja najwyższej jakości paliw. Zresztą w zakres ich działalności wchodzi mię-

dy innymi komponowanie i uszlachetnianie paliw, co odbywa się przy udziale własnych laboratoriów. Wymienieni operatorzy muszą dbać o najwyższą jakość, ponieważ świadczą usługi między innymi magazynowania i wydawania paliwa dla wszystkich renomowanych sieci stacji paliw, zarówno polskich (PKN Orlen, Grupa Lotos), jak i zachodnich, międzynarodowych koncernów (BP, Shell, Statoil) działających w Polsce. To właśnie z tych terminali kontrahenci dysponujący odpowiednimi środkami transportu mogą odbierać hurtowe paliwo, także dla użytku własnego.

Zakup paliwa z dostawą w wyznaczone miejsce

Zaletą takiego rozwiązania jest scedowanie całej procedury, związanej z zaopatrzeniem własnego przedsiębiorstwa w paliwo, na podmiot zewnętrzny. W tym przypadku nieodzwonne jest usytuowanie na terenie bazy transportowej swojego zbiornika na paliwo wraz z urządzeniem do dystrybucji paliwa. Jeśli nie mamy jeszcze takowego, można go nabyć we własnym zakresie w firmach zajmujących się produkcją i sprzedażą urządzeń do dystrybucji paliw lub w niektórych firmach zajmujących się hurtową sprzedażą paliw. Często się zdarza, że ze względu na kupowane ilości renomowani, hurtowi sprzedawcy paliw mogą zaoferować urządzenia na korzystniejszych warunkach niż ich dystrybutorzy detaliczni.

W przypadku cytowanej wcześniej firmy w ramach współpracy są gotowi taki zbiornik dostarczyć i zainstalować w odpowiednim miejscu. Urządzenia do dystrybucji paliw oferowane przez firmę MARCO-OIL, mają bardzo szerokie możliwości konfiguracji wyposażenia. Każdy klient, nabywając nawet podstawowy wariant urządzenia do dystrybucji paliw, otrzymuje dostęp online do systemu informatycznego operatora, co umożliwia mu podgląd stanu produktu i ułatwia zamawianie dostaw. Urządzenie można wyposażyć też w spersonalizowane karty paliwowe i chipy dla pojazdów, co daje pełną kontrolę nad zużyciem paliwa i pozwala na tankowanie bezobsługowe. Korzystający z tego rozwiązania otrzymuje dostęp do wszystkich analiz zużycia paliwa, między innymi takich jak zużycie przez każdy pojazd, każdego kierowcy i wielu innych, dostępnych z dowolnego miejsca i w dowolnym czasie. Kupujący

może też zlecić zaopatrzenie w paliwo dostawcy. W tym przypadku to dostawca monitoruje stan paliw i we właściwym momencie dowozi odpowiednią ilość. W przypadku zawarcia umowy na wyłączność dostaw z firmą MARCO-OIL, to ona przejmuje pełną odpowiedzialność za ciągłość dostaw i jakość dostarczanych paliw. - Umowa przewiduje maksymalny czas dostawy 48 godzin, ale w praktyce nie jest to więcej niż 24 – dzieli się swoimi doświadczeniami dyrektor handlowy Artur Lichtblau.

Renomowany, hurtowy dostawca zaopatruje zarówno prywatne stacje paliw, często też największe sieci stacji oraz odbiorców ostatecznych, takich jak między innymi firmy transportowe. - Dlatego tak duży nacisk kładziemy na jakość i pochodzenie produktów – przypomina Marek Kotkiewicz i dodaje: Paliwa kupujemy tylko w kraju, tylko ze sprawdzonych terminali Orlen, Lotos, OLPP i oczywiście od rzetelnych dostawców. Transport jest realizowany bezpośrednio do odbiorcy, a kupujący do każdej dostawy otrzymuje świadectwo jakości. Nie korzystamy z usług pośredników, nie składujemy sami paliwa, dowozimy je bezpośrednio do klienta. Stale monitorujemy nasze cysterne i przestrzegamy wszystkich procedur.

Warto przy okazji dodać, że transport paliw jest obarczony wysokimi wymaganiami. Nie tylko same ciągniki i cysterne muszą spełniać najwyższe wymagania, ale często w kontraktach jest także zapis o konieczności używania opon klasy premium, dla zwiększenia bezpieczeństwa, lub dopuszcza się stosowanie ciągników siodłowych nie starszych niż 5 lat. - W roz-

liczeniach stosujemy tylko legalizowane liczniki i rozliczamy się z klientami zawsze w temperaturze referencyjnej 15 stopni – dodaje prezes Kotkiewicz. Chodzi o to, że paliwo zmienia swoją objętość pod wpływem temperatury. Taki standard oznacza zawsze uczciwe rozliczanie.

Na rynku handlu paliwami panuje duża konkurencja, co daje możliwości wyboru dobrej oferty. - Wybierając dla siebie hurtowego dostawcę paliwa należy się dobrze zastanowić i sprawdzić go. Jakie ma doświadczenie, ewentualne referencje, komu dostarcza paliwo. Tylko dokładna analiza zagwarantuje w przyszłości efektywną politykę paliwową firmy i pozbawi ją potencjalnych kłopotów, związanych z paliwem złej jakości. Ważne jest odrębne świadectwo dla każdej dostawy, a nie kserowane w dużych ilościach i rozdawane wszystkim, niczym ulotka – przypomina Artur Lichtblau. Oczywiście w branży paliwowej, jak niemal w każdej, liczą się doświadczenie i znajomość rynku.

Nowoczesne silniki są wymagające i nie tolerują paliwa słabszej jakości. Tylko najstarsi kierowcy pamiętają, co kiedyś tankowało się do zbiorników. - Profesjonalny dostawca pozwoli firmie zapomnieć o zaopatrzeniu w paliwo. Wtedy właściciel ma kłopot z głową i może bardziej skupić się na swoim biznesie – kończy rozmowę z nami Marek Kotkiewicz. W następnym numerze na przykładzie firmy MARCO-OIL prześledzimy drogę, jaką musi pokonać paliwo, zanim trafi do zbiornika naszego pojazdu.

Więcej informacji na www.marco-oil.pl





Wszystko pod kontrolą

Renate Brunner: przed nami wyzwania nowoczesnego transportu, ale już dziś Actros jest liderem oszczędności w Europie

Chcemy być najlepszym partnerem

Naszym najważniejszym zadaniem jest pomagać klientom Mercedes-Benz zarabiać i oszczędzać pieniądze dzięki naszym produktom i usługom – mówi Renate Brunner, zarządzająca Centrum Obsługi Klienta fabryki w Woerth oraz programami Profitraining i FuelDuel

Jakie wyzwania stoją przed największym na świecie zakładem montażowym, czyli Mercedes-Benz Woerth?

Przede wszystkim odpowiedzialność. Powinniśmy być liderem innowacji w dziedzinie rozwiązań dotyczących przyszłości transportu. Możemy odnieść sukces i uzyskać przewagę nad konkurencją tylko dzięki zaawansowanym technologiom w naszych pojazdach ciężarowych, o ile odpowiadają one na problemy współczesnego transportu. Taką technologią jest np. FleetBoard, system pozwalający na kontrolę z zewnątrz wszelkich danych o pracy pojazdu i kierowcy, łączący pojazd z jego otoczeniem.

Proces powstawania takiego pojazdu jak Actros jest bardzo złożony. Jaką rolę odgrywa w nim Pani?

Zarządzam zespołem wsparcia sprzedaży, odpowiadamy też za konsultacje techniczne, co oznacza, że wkraczamy w ten proces od samego początku: od momentu, w którym klient decyduje się na zakup i konkretną specyfikację. Wspieramy sprzedawców już na etapie konfiguracji zamówienia tak, żeby klient otrzymał pojazd najlepiej odpowiadający jego potrzebom. Jesteśmy w stałym kontakcie z dealerami, rocznie otrzymujemy ok. 30 tys. zapytań z całego świata. Nasze pojazdy, jak np. Actros, oferują tak

wiele możliwości, że znalezienie idealnej kombinacji czasem wymaga wsparcia naszych ekspertów.

Czym jeszcze się Pani zajmuje w Woerth?

Odpowiadam za to, by klient mógł możliwie najefektywniej użytkować pojazd – temu służy program Profitraining. Klienci przywiązują dziś ogromnie dużo wagi do kwestii spalania paliwa, które wciąż jest jednym z głównych kosztów działalności. I to jest mój główny cel: pomóc im oszczędzić pieniądze, które wydają na paliwo. W Niemczech pracujemy bezpośrednio z kierowcami naszych klientów – w tej chwili szkolimy ok. 10 tys. kierowców, zarówno tu u nas, jak i na miejscu w firmach, u dealerów. Jednocześnie mamy ok. 150 trenerów za granicą.

Pracujecie dla klientów z całej Europy?

Tak, w przypadku Profitraining działamy na wszystkich rynkach europejskich, a także na całym świecie – przede wszystkim udostępniając podstawowe założenia tego programu, wiedzę, doświadczenia. Cały czas też szukamy coraz lepszych rozwiązań dla efektywnego treningu. Szkolimy naszych tre-

nerów, oferujemy im wszelką pomoc, która zwiększa ich kompetencje. Natomiast same szkolenia kierowców prowadzimy tylko w Niemczech, bo ten rynek znamy najlepiej. Ważna jest też kwestia języka – trener powinien swobodnie porozumiewać się z kierowcą. A nie jesteśmy w stanie uczyć się wszystkich języków, którymi mówią nasi klienci na świecie. Dlatego moją rolą jest zapewnienie klientom najwyższej klasy ekspertów w ich własnym kraju. Zespół naszych trenerów wciąż się wspiera i wzajemnie inspirowa – wymieniają się wiedzą, doświadczeniami. My w Woerth także wiele się uczymy od szkoleniowców pracujących z klientami w innych krajach. Dzięki temu nasze programy trenerskie mogą być jeszcze lepiej dopasowane do danego rynku.

Czy dostrzega Pani jakieś istotne różnice między poszczególnymi rynkami?

Kiedyś na pewno były większe, obecnie wydaje się, że są coraz mniejsze. Oprócz Profitraining od 2014 roku zajmuję się jeszcze programem FuelDuel. W jego ramach przeprowadziliśmy już ponad 2 tys. testów na 26 europejskich rynkach. Najważniejsze problemy edukacyjne są te same: przewidywana, bezpieczna jazda, uważne obserwowanie ruchu, niezbyt duża prędkość. Inne warunki panują w Skandynawii, a inne na południu Europy, ale wszyscy klienci chcą oszczędzać paliwo, zarabiać pieniądze i otrzymywać najlepszy produkt.

Czy właśnie po to powstał projekt FuelDuel?

Tak. Największym osiągnięciem jest to, że na wszystkich rynkach klienci przystępują do FuelDuel na identycznych zasadach. 2 tys. testów, przeprowadzonych w ten sam sposób, pozwala na miarodajne porównania. Wynika z nich jasno, że Actros zapewnia nawet o 10 proc. niższe zużycie paliwa niż pojazdy konkurencyjnych marek i o 7,5 proc. niższe niż inne pojazdy z Euro VI. To są realne wyniki osiągnięte przez naszych klientów, a nie przez producenta. FuelDuel przekonuje też klientów, że ciągłe szkolenie kierowców jest niezbędne, by móc zmniejszyć koszty paliwa.



Wyjątkowy pojazd, wyjątkowa uroczystość

W hali Centrum Obsługi Klienta w Woerth gościła firma Epo-Trans, odbierając 100. Actrosa w swojej flocie. Gości – m.in. Piotra i Pawła Ozimek, właścicieli Epo-Transu, przyjmowała Renate Brunner

Nadchodzi era autonomicznych pojazdów – także ciężarowych. Co to oznacza dla Profitraining?

Wakacje! Żartuję, oczywiście. To przynosi nowe wyzwania. Nasuwa mi się porównanie z autopilotem w samolocie. Czy można sobie wyobrazić, że samoloty pilotują wyłącznie automaty? Raczej nie. Ale autopilot zwalnia z wielu prostych czynności, pozwala odpocząć, zająć się innymi zadaniami. To samo będzie w transporcie ciężarowym. Kierowca stanie się bardziej zarządzającym procesem niż po prostu kierującym pojazdem. Będzie musiał znać się na technologii, zyskać nową wiedzę. Dla nas z kolei to oznacza, że nasze szkolenia muszą być prowadzone z użyciem nowoczesnych mediów, smartfonów, tabletów, wszystkiego, co zwiększy interakcję. Taki jest współczesny świat – transport i technologie szybko się rozwijają i musimy w tym podążać.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust



Odpowiedzialność przewoźnika

w Konwencji CMR oraz ubezpieczenia CMR - część XXVIII

LUTZ ASSEKURANZ

W 27 dotychczas opublikowanych artykułach z naszej serii omówiliśmy – oprócz odpowiedzialności pozaumownej (art. 28 CMR), odpowiedzialności w przypadku winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa (art. 29 CMR) oraz odpowiedzialności kolejnych przewoźników (art. 36 nn. CMR) – wszystkie sytuacje powodujące powstanie odpowiedzialności cywilnej. Tym razem przyjrzymy się bliżej art. 27 Konwencji CMR, który reguluje kwestię odsetek od odszkodowania oraz przeliczanie kwot wyrażonych w walutach obcych.

Spór prawny skutkuje naliczeniem wyższej kwoty odsetek!

Przykład: w trakcie transportu maszyna ważąca 24 t o wartości 200 000 € spada na zakręcie z pojazdu i doznaje całkowitego uszkodzenia. Osoba uprawniona do zgłaszania roszczeń w dniu wydania przesyłki składa pisemną reklamację i żąda odszkodowania, które przewoźnik szybko odrzuca na piśmie ze wskazaniem na nieprawidłowy załadunek i niewłaściwe rozmieszczenie ładunku na pojeździe, czego poszkodowany nie chce zaakceptować, ponieważ domniemywa, że zakręt, na którym doszło do szkody, przewoźnik pokonywał z nadmierną prędkością.

W konsekwencji dochodzi do intensywnej wymiany korespondencji, przesyłania sobie wzajemnie sprzecznych opinii rzeczoznawców, ciągłego odrzuca-

nia przez przewoźnika odpowiedzialności, a w końcu do wytoczenia przez poszkodowanego powództwa o odszkodowanie – prawie po roku od wydarzenia, które spowodowało szkodę. Tarcza tachografu zostaje poddana analizie, sąd powołuje biegłego rzeczoznawcę, który ma za zadanie ocenić sposób wykonania załadunku oraz rozmieszczenia i zamocowania ładunku na naczepie, a także sprawdzić stan jezdni, pojazdu itd., przesłuchani zostają liczni świadkowie, aż wreszcie zapada wyrok, na podstawie którego od przewoźnika zostaje zasądzone odszkodowanie.

Przewoźnik odwołuje się od tego wyroku, a sąd przyznaje mu rację, co z kolei skłania poszkodowanego do złożenia wniosku o rewizję wyroku w Sądzie Najwyższym. Wreszcie po ośmiu latach – co nie jest niczym nadzwyczajnym w przypadku procesów związanych z Konwencją CMR – sąd ostatniej instancji zasądza od przewoźnika wypłatę odszkodowania. Pomijając koszty sądowe i adwokackie, które swoją drogą osiągnęły już wartość przedmiotu sporu, sąd przyznaje poszkodowanemu nie tylko odszkodowanie w wysokości 200 000 €, lecz także 90 000 € tytułem odsetek. Na jakiej podstawie opiera się owa kwota 90 000 €?

Odpowiedź na to pytanie daje art. 27 ust. 1 CMR: „Osoba uprawniona może żądać odsetek od kwoty odszkodowania. Odsetki te, w wysokości 5% rocznie, liczą się od dnia skierowania pisemnej reklamacji do przewoźnika, a jeżeli tej reklamacji nie było, od dnia wytoczenia powództwa sądowego.”

Zanim zajmiemy się bliżej art. 27 ust. 1 CMR, wykażemy przy okazji powyższego przykładu niebezpieczeństwo, jakie wynika z polis oferujących niewystarczającą ochronę w zakresie ubezpieczenia CMR. W wyżej przedstawionym przypadku obciążenie finansowe przewoźnika wynosi łącznie 460 000 €, na co składają się kwoty: 200 000 € jako odszkodowanie za całkowite uszkodzenie maszyny plus odsetki w wysokości 90 000 € oraz 170 000 € tytułem kosztów sądowych, kosztów swojego adwokata oraz zwrotu kosztów adwokata strony przeciwnej.

Wystarczająca ochrona ubezpieczeniowa?

Co by było, gdyby przewoźnik posiadał tylko polisę z ograniczoną sumą ubezpieczenia np. do 300 000 € łącznie z ewentualnymi odsetkami i kosztami? Musiałby zapłacić różnicę 160 000 € z własnej kieszeni! Zatem opłaca się dokładnie sprawdzić swoją polisę lub zlecić tę czynność wyspecjalizowanemu maklerowi. Firma Lutz Assekuranz pozostaje w tej kwestii do Państwa dyspozycji.

Wróćmy do art. 27 ust. 1 CMR. Najpierw należy stwierdzić, że odsetek może dochodzić czynnie legitymowana osoba wnosząca roszczenie, a nie osoba uprawniona do rozporządzania towarami (patrz np. w wersji angielskiej: „claimant”; zgodnie z art. 51 CMR wiążącymi są tylko francuska i angielska wersja Konwencji).

Tylko należności od przewoźnika

Odsetki te dotyczą należności od przewoźnika. Wynika to, patrząc z perspektywy systematycznej, z faktu, iż art. 27 CMR zamieszczony jest w rozdziale IV omawianej konwencji, w którym – z jednym jedynym wyjątkiem, a mianowicie art. 22 ust. 2 CMR – uregulowane są wyłącznie sytuacje powodujące powstanie odpowiedzialności po stronie przewoźnika. Natomiast roszczenia przewoźnika, oprócz wyżej przytoczonego wyjątku,

ku, unormowane są wyłącznie w rozdziale III Konwencji CMR.

Regułą dotyczącą naliczania odsetek, określoną w niezawierającym żadnych ograniczeń tekście art. 27 ust. 1 CMR, objęte są wszelkie stany faktyczne, powodujące powstanie roszczeń na gruncie Konwencji CMR, uregulowane w artykułach 7 ust. 3, 11 ust. 3, 12 ust. 7, 16 ust. 2, 20, 21, 24, 26 oraz 28 CMR. Inne niż wyżej wymienione sytuacje powodujące powstanie odpowiedzialności, a mianowicie takie, które nie zostały uregulowane w Konwencji CMR, podlegają stosowanemu w danym przypadku prawu krajowemu i nie odnosi się do nich reguła naliczania odsetek z art. 27 ust. 1 CMR, lecz przepisy dotyczące odsetek zawarte w odpowiednim prawie krajowym.

Regulacja art. 27 ust. 1 CMR dotycząca naliczania odsetek jest w świetle art. 41 CMR bezwzględnie obowiązująca, przy czym ograniczenie do 5% ustaje tylko wtedy, gdy zgłoszone roszczenie powstało na skutek winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa w myśl art. 29 CMR. W takim przypadku przewoźnik odpowiada wobec osoby uprawnionej do wysunięcia roszczenia w pełnej wysokości odsetek powstałych z tytułu zwłoki.

Artykuł 27 CMR nie obejmuje wszystkiego!

Artykuł 27 ust. 1 CMR zawiera tylko jedną regulację dotyczącą ograniczenia odsetek do 5%. Z tego względu inne szkody powstałe na skutek zwłoki, które nie stanowią odsetek, należy rozpatrywać na podstawie stosownego prawa krajowego i ewentualnie wypłacić za nie odszkodowanie. Należą do nich m.in. koszty procesowe, ewentualnie również takie, które przewoźnik-podwykonawca zobowiązany jest zwrócić przewoźnikowi głównemu w toku postępowania regresowego, jeżeli z powodu odmowy zapłaty odszkodowania przez przewoźnika-podwykonawcę przewoźnik główny na podstawie art. 3 CMR został pociągnięty do odpowiedzialności i przegrał proces.

Początek biegu terminu przedawnienia odsetek

Bieg terminu przedawnienia roszczenia o zapłatę odsetek rozpoczyna się w dniu wysłania przewoźnikowi pisemnej reklamacji przez osobę uprawnioną do jej złożenia lub, w razie braku takiej reklamacji, w dniu wytoczenia powództwa sądowego.

Z ubezpieczeniowego punktu widzenia należy zwrócić uwagę na to, aby:

- a) rekompensata za wypłacone odsetki nie była wyłączona z zakresu polisy oraz
- b) suma ubezpieczenia była wystarczająca, aby pokryć również odsetki, jakie trzeba będzie ewentualnie zapłacić po zakończeniu trwającego wiele lat procesu.

Przeliczanie kwot wyrażonych w walutach obcych

Artykuł 27 ust. 2 CMR brzmi: „Jeżeli dane służące za podstawę do obliczenia

odszkodowania nie są wyrażone w walucie państwa, gdzie żąda się zapłaty, przeliczenia dokonuje się według kursu dnia i miejsca wypłaty odszkodowania.”

Powyższe postanowienie odnosi się nie tylko do przeliczania ewentualnej należności z tytułu odsetek, o której mowa w art. 27 ust. 1 CMR, lecz także do przeliczania samej kwoty należnego odszkodowania. Jeżeli kwota odszkodowania lub należność z tytułu odsetek nie są określone w walucie państwa, gdzie dochodzi się ich zapłaty, to przeliczenia dokonuje się według kursu z dnia i miejsca wypłaty wyżej wymienionych sum.

reklama

LUTZ ASSEKURANZ
 IZALIMNE DOPILANIE
 KOMPLETNE DORADZTWO
 SZYBKA LIKWIDACJA SZKOD
 SIĘC EKSPERTÓW
 KOLEJNA INFORMACJA

UBEZPIECZENIA USŁUG TRANSPORTOWYCH I LOGISTYCZNYCH

SZEROKI ZAKRES UBEZPIECZEŃ

OCP 3 w 1

KABOTAŻ

OCP KRAJ

ZDOLNOŚĆ FINANSOWA

OCS

PRZEWÓZNIK UMOWNY

TAKŻE DLA POJAZDÓW DO 3,5 DMC

Punkty kontaktowe 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.: +43 1 8175573 w. -16, -27 lub 29
 office@lutz-assekuranz.pl

Biurowo w Wiedniu
 Lutz Assekuranz Maklerges.m.b.H.
 A-1120 Wien
 Meidinger Hauptstr. 51 - 53
 tel.: +43 1 8175573 31
 gebicka@lutz-assekuranz.at
 tel.: +43 1 8175573 21
 siech@lutz-assekuranz.at

Regionalne punkty kontaktowe:
 17 860 32 48 Pleszew
 68 328 34 72 Zielona Góra
 723 688 208 Szczecin
 lutzocp@zmpd.pl

www.lutz-assekuranz.pl

Zalety ubezpieczenia OCP (odpowiedzialności cywilnej przewoźnika) zawartego 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 umyślnej i rażącego niedbalstwa 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 „do ubezpieczenia” przez spedycję i ponoszenia dodatkowych kosztów.
- Wiązący 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 podatkowego ubezpieczeniowych (Versicherungsmittlerregister 996) pod numerem nadania zwiadowcy 01332001/88 prowadzonego przez austriackie Ministerstwo Gospodarki i Pracy (Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit), które jest równoznaczne z wpisaniem do rejestru (zastąpienie).

Praktyczne wskazówki

- **Stawka procentowa odsetek w wysokości 5%, określona w art. 27 ust. 1 CMR, nie podlega dyspozycji stron z uwagi na art. 41 CMR. Z tego względu klauzule umowne odbiegające od powyższego postanowienia są nieważne.**
- **W przypadku długoletnich procesów - we Włoszech mogą one trwać np. 10, 15 lub nawet 20 lat - kwota obciążenia odsetkami może osiągnąć czasami nawet wartość przedmiotu sporu.**
- **Polisy ubezpieczeń CMR nie powinny wyłączać spod ochrony ubezpieczeniowej zwrotu odsetek wypłaconych na podstawie art. 27 ust. 1 CMR, natomiast powinny przewidywać odpowiednio wysokie sumy ubezpieczenia.**

MAWID – TimoCom: czyli zintegrowana telematyka w służbie klienta

TimoCom

Sześć lat temu przedsiębiorstwo F.H.U Mawid Wiesław Dudek zostało klientem TimoCom (ID 168773). Szybko okazało się, że był to strzał w dziesiątkę. Firma rozwinęła skrzydła i obecnie cieszy się ugruntowaną pozycją na rynku transportowym.

„Mały” może więcej!

Mawid to wyjątkowe przedsiębiorstwo. Powstając dziesięć lat temu, od początku postawiło na konkretną strategię działania. Firma zajęła się spedycją i przewozem towarów na terenie Europy Zachodniej i Środkowej. Główne kierunki przez nią obsługiwane to: Hiszpania, Francja, Niemcy i Wielka Brytania. Specyficznego charakteru działalności nadało nastawienie na przewóz ładunków o małych gabarytach. Obecnie przedsiębiorstwo dysponuje taborem 27 pojazdów o dopuszczalnej masie nieprzekraczającej 7,5 t. Są to samochody marki Iveco mieszczące do 16 palet ładunku o łącznej masie nieprzekraczającej 3 000 kg. Sukces Mawidu opiera się na elastycznym podejściu do klienta i jego potrzeb oraz wysokiej jakości usług, jak również bezpieczeństwie i rzetelności. Mniejsza ładowność, to mniej ograniczeń i szansa dotarcia do klienta w czasie, który dla większych jednostek często nie jest możliwy do osiągnięcia. Decydując się na taki model biznesowy niezbędne było znalezienie takiego narzędzia, które pozwoli szybko pozyskać informację o zleceniach na międzyna-

rodowym rynku ofert transportowych. Ważny był także innowacyjny charakter oferowanego oprogramowania tak, żeby rozwijało się ono wraz ze zmieniającym się obliczem branży transportowej. Taką możliwość zaoferowała największa platforma transportowa w Europie – TimoCom.

Unikatowe rozwiązania drogą do sukcesu

Rozwój technologii cyfrowych to ogromna szansa dla wielu firm, także z sektora transportowego. Rzeczywistość wirtualna przeplata się z rzeczywistością, niosąc nowe możliwości zarówno w aspekcie nawiązywania kontaktów, jak również sposobie świadczenia usług, czy zarządzania przedsiębiorstwem transportowym, które nie byłyby możliwe przy zachowaniu tradycyjnych środków komunikacji i przetwarzania danych. Platforma TimoCom będąc takim wirtualnym miejscem spotkań popytu z podażą pozwala nie tylko nawiązywać relacje biznesowe, ale także oferować usługi na najwyższym poziomie, optymalizować swoje działania i zachęcać klienta do współpracy, gwarantując bezpieczeństwo prowadzonych transakcji.

Mawid rozpoczął współpracę z TimoCom w 2010 roku. Duża konkurencja, ale także ogromne wymagania odnośnie terminowości i standardów obsługi oraz chęć jeszcze większego rozwoju, skłoniły firmę do rozbudowy swojej floty, a przy tym skoncentrowania uwagi na możliwie największym wykorzystaniu jej potencjału. Specjalizacja niesie za sobą konieczność szybkiego pozyskiwania często rozproszonych informacji, gromadzenia ich w jednym miejscu i

szybkiego ich przetwarzania. Platforma TimoCom świetnie się do tego nadawała. Jej podstawowa funkcja, czyli giełda transportowa TC Truck&Cargo® okazała się nieocenionym narzędziem pozyskiwania klientów. Mawid rozwijał się razem z platformą TimoCom, która od początku istnienia dostarczała dodatkowych korzyści, wzbogacając się z roku na rok o nowe moduły i rozwiązania. W 2013 roku TimoCom uruchomił funkcję trackingu w module TC eMap®, udostępniając kolejny instrument służący tworzeniu przewagi konkurencyjnej na wymagającym rynku transportowym.

Najlepszą inspiracją jest klient

TimoCom rozwijając moduł TC eMap® wyszedł naprzeciw potrzebom swoich użytkowników. „Od pewnego czasu mieliśmy prośby od klientów o możliwość śledzenia auta podczas transportu. Niestety programy, z których korzystamy, nie dają takiej możliwości dla pojedynczego samochodu. Możliwe było udostępnienie tylko całej floty, do tego nie na czas zlecenia, na czym nam zależało, lecz na stałe. Po zintegrowaniu ich przez platformę TC eMap® taka możliwość się pojawiła” - mówi Marzena Zdanowska-Wiech, reprezentująca firmę Mawid. Istotą problemu, sygnalizowaną przez Mawid, ale i innych użytkowników platformy, było poczucie bezpieczeństwa istotne dla obu stron transakcji. Rozwiązania wprowadzone przez TimoCom sprawiły, że obecnie udostępniona pozycja ciężarówki jest widoczna jedynie dla firmy, której udostępnienie zostało przekazane i tylko w określonym przez udostępniającego za-



kresie. Zatem newralgiczna informacja na temat położenia pojazdu z cennym ładunkiem pozostaje wyłącznie u zlecającego i firmy transportowej i dotyczy tylko wskazanego samochodu. Dodatkowo warto podkreślić, że przewoźnik decyduje także o czasie udostępnienia, np. jedynie na okres zlecenia, zatem wcześniejsze dostarczenie towaru będzie oznaczać wyłączenie monitorowania lokalizacji pojazdu, tak, aby jego późniejsza pozycja nie była już widoczna. „Samo udostępnienie jest bardzo łatwe i nie wymaga wiele czasu. Klient może w dowolnym momencie monitorować, gdzie się auto znajduje i bardzo łatwo obliczyć ile ma kilometrów do celu. Dzięki modułowi TC eMap® nasza praca jest łatwiejsza i skuteczniejsza” - podkreśla pani Marzena Zdanowska-Wiech.

Obecnie program kalkulacyjno-trackingowy TC eMap® udostępniany przez TimoCom jest już zintegrowany ze 198 systemami telematycznymi z całej Europy, w tym 64 z Polski. Monitorowanie pojazdów wyposażonych w różne systemy telematyczne w jednym miejscu to wymierna korzyść zarówno dla przewoźników, jak i zleceniodawców. Objawia się to między innymi zmniejszeniem ilości raportów o aktualnej pozy-

cji pojazdu, kontaktów telefonicznych z klientami odnośnie położenia auta, czy dojazdu do docelowej lokalizacji, szybkim dostępem do informacji w przejrzystej formie. Daje to oszczędność czasu, a w konsekwencji większą efektywność działań. Koniunktura na rynku transportowym zmusza do szybkich reakcji, a informacja oraz czas jej pozyskiwania i przetwarzania są nieocenionymi elementami przyczyniającymi się do osiągnięcia sukcesu, jakim jest dobrze prosperujące przedsiębiorstwo. TC eMap® posiadając szereg współdziałających ze sobą funkcji jest wszechstronnym i niezwykle użytecznym narzędziem pracy, które umiejętnie wykorzystane, przynosi wiele korzyści.

Transparentność i uczciwe podejście do realizowanej usługi przejawiające się w dostępie do kluczowych z punktu widzenia klienta informacji, jak np. wspomniana wyżej lokalizacja pojazdu z ładunkiem, pozwalają budować przewagę konkurencyjną. Mechanizm jest niezwykle prosty. W momencie wprowadzania auta do giełdy zaznaczamy opcję udostępniania (TC eMap® Tracking). Informacja ta, będąc bardziej widoczną w zestawieniach pojazdów, skutkuje większym zainteresowaniem ze strony spedytorów lub innych

podmiotów poszukujących wiarygodnego usługodawcy. Zwiększa to znacząco szanse przewoźników na znalezienie nowych klientów, szczególnie, że zasięg terytorialny platformy TimoCom obejmuje aż 44 kraje.

Kolejnym plusem korzystania z modułu TC eMap®, szeroko wykorzystywanym przez firmę Mawid, jest pomoc w ograniczaniu tzw. pustych przebiegów. Powiązanie systemu track and trace z giełdą transportową TimoCom daje możliwość szybszego pozyskiwania ofert frachtów. Dzięki nowej funkcji można wyszukiwać ładunki dla konkretnego pojazdu, bez konieczności wpisywania kodu miejscowości, w której on się znajduje. Wystarczy w zakładce „Frachty -zestawienie” wybrać z listy interesujący nas pojazd i wpisać zasięg wyszukiwania zależny od preferencji (do 200 km). Przekłada się to w znaczący sposób na optymalizację wykorzystania floty. W tym wypadku informacja jest niezwykle cenna, a dzięki modułowi TC eMap® łatwo dostępna.

Platforma TimoCom to nieocenione narzędzie, które umiejętnie używane zwiększa znacząco szanse osiągnięcia sukcesu, czego przykładem jest niewątpliwie firma Mawid – skuteczny i energiczny gracz na rynku transportowym.■

Prawie 2,5 roku bez nowych fotoradarów

Zapowiada się lekki przestój w branży fotoradarowej. Generalna Inspekcja Transportu Drogowego do końca 2018 roku nie postawi żadnego nowego fotoradaru. Maszty w teorii mogłyby powstawać, ale chwilowo GITD będzie zajmowało się utrzymaniem obecnej sieci. Plany mówią jednak, że do 2020 roku sieć fotoradarów ma być znacznie powiększona, ale zanim do tego dojdzie czeka nas długi okres planowania i przygotowywania nowej fali stawiania masztów.

Nie będzie donoszenia na rodzinę

W Sejmie pojawił się pomysł, żeby zwolnić rodzinę z obowiązku informowania o tym, kto złamał przepisy należącym do rodziny samochodem. Jeśli na zdjęciu z fotoradaru będzie uwieczniona osoba bliska właścicielowi auta, ten nie będzie musiał informować mundurowych, kto to jest. W tej chwili za nieujawnienie osoby kierującej samochodem grozi grzywna od 20 do 5000 złotych. Wszystko ma się zmienić na początku przyszłego roku.

Rolkarze na ścieżki

Za jazdę na rolkach po ścieżce rowerowej można, w razie spotkania ze strażą miejską, otrzymać mandat w wysokości 50 zł. Ma być inaczej. W tej chwili rolki nie są pojazdem według kodeksu drogowego, a więc mają zakaz wstępu na drogi zarezerwowane dla rowerów. Mogą jeździć po chodnikach, co bywa niebezpieczne. Dlatego Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa chce zmienić przepisy, tak żeby rolnik mógł ramię w ramię przemieszczać się z rowerzystą właśnie po ścieżkach.

Segway - zakaz wjazdu

W zabytkowej części Pragi wprowadzono zakaz jazdy na dwukołowych pojazdach o nazwie Segway. Ujeżdżane przez turystów Segway'e stały się zmorą i postrachem chodników. Władze miasta otrzymywały wiele zgłoszeń o tym, że rozpędzeni turyści taranują pieszych i zmuszają innych turystów do uciekania z chodnika. Segway w ostatnim czasie zyskał w stolicy Czech na popularności. Pojawiało się wiele wypożyczalni takich pojazdów, sporo dwukołowców pojawiło się też w prywatnych rękach.



2,5 r. bez nowych fotoradarów



Czarne skrzynki

Szybkie i zdecydowane prace nad samochodowymi czarnymi skrzynkami prowadzi niemiecki rząd. Nasi zachodni sąsiedzi chcą montować w samochodach rejestratory jazdy podobne do tych montowanych w samolotach. Chodzi jednak głównie o auta autonomiczne, czyli takie, które mogą jeździć bez udziału kierowcy. Czarne skrzynki miałyby się też znaleźć w pojazdach z autopilotem, czyli systemem pozwalającym na oddanie władzy komputerowi tylko czasami. Na przykład podczas jazdy po autostradzie.



SUV-em na oślep

Według amerykańskich spe- ców od bezpieczeństwa, światła większości aut klasy SUV świecą za słabo. Przebadano 21 małych aut typu SUV/crossover i nie przyznano ani jednej dobrej oceny. Tylko

cztery samochody świeciły na „akceptowalnym” poziomie. Najlepiej wypadła Mazda CX-3. Najgorszą ocenę otrzymała Honda HR-V, jej lampy wyjątkowo słabo oświetlały pobocze. Po testach amerykań-

ska organizacja zajmująca się bezpieczeństwem na drogach wezwała producentów samochodów do poprawienia oferowanych w Stanach samochodów, oczywiście pod kątem oświetlenia.

Elektryczny transport

Urban eTruck, taką nazwę nosi pojazd zasilany prądem zaprezentowany niedawno przez Mercedesa. To pomysł na samochód ciężarowy, który miałby się sprawdzić w centrach dużych miast, tam gdzie walka ze smogiem jest sprawą priorytetową. Przy tylnych kołach eTruck ma zamontowane dwa silniki elektryczne o łącznej mocy ponad 300 koni mechanicznych. Na jednym ładowaniu akumulatorów samochód jest w stanie pokonać 200 kilometrów, a pełne naładowanie go trwa 2 godziny. W najbliższych latach strefy bez spalinowych pojazdów planują wprowadzić niektóre europejskie miasta, właśnie tam dostawy miałyby realizować elektryczne ciężarówki.

Kupno auta bez PCC-3

Sprzedawcy samochodów wpadli na pomysł, jak ominąć podatek przy kupnie samochodu. Ponoć już nawet 20 % umów kupna-sprzedaży spisuje się tuż za granicą Polski tylko po to, żeby uniknąć podatku. W przypadku samochodu wartego 50 tysięcy złotych to nawet tysiąc złotych oszczędności, więc jest o co się bić. Wszystko - przynajmniej w teorii - odbywa się bez naruszenia prawa.

Pancerny typ

Patricia Piccinini, australijska artystka rzeźbiarka, stworzyła człowieka odpornego na wypadki drogowe. Graham, bo tak nazywa się wyrzeźbiony przez Australijkę człekokształtny jękość, ma budowę ciała, która pozwoli mu przetrwać zderzenia przy dużej prędkości. Nie ma szyi, jego czaszka przypomina kask motocyklowy, a żebra wytrzymują największe przeciążenia. Rzeźba jest elementem prowadzonej w Australii kampanii na rzecz bezpieczeństwa na drogach.



Połączenie stylu retro i ekologii



Elektryczny rower Kosynier powstał w Polsce. Mało tego, jest dziełem rodzinnej inicjatywy. Dwaj bracia Marcin i Michał Bielawscy stworzyli Kosyniera przy wsparciu znajomych, przyjaciół oraz internautów.

Kacper Jeneralski

Zeby stworzyć pierwsze egzemplarze Kosyniera potrzeba było trzech lat pracy. Projekt zyskał uznanie już na początkowym etapie. Zbiórka pieniędzy w internecie przyniosła prawie 70 tysięcy złotych wsparcia, a to jak na nasze realia suma rekordowa. Wpierać projekt postanowili też: aktor Bartłomiej Topa oraz dakaro-

wiec Rafał Sonik. W gronie znanych i lubianych osób wspierających projekt znalazł się również koszykarz Marcin Gortat.

Złoty medal

Efekt prac to rower przypominający motocykle wyścigowe sprzed stu lat. Jednak w miejscu, gdzie powinien znajdować się spalinowy silnik motocyklowy, mamy elektryczny układ napędowy, który wspiera rolę wierzystę. Naturalnie rower,

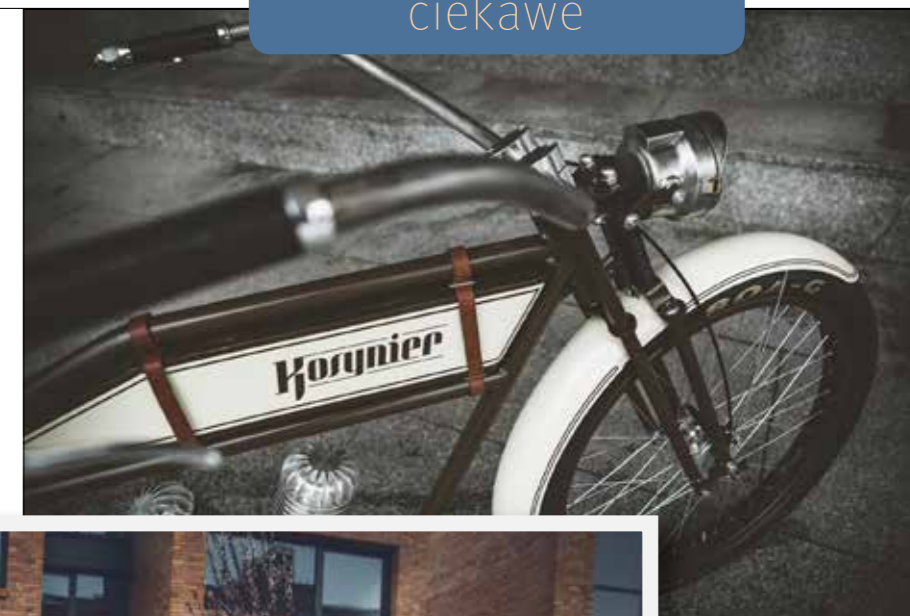
jak to rower, ma też pedały.

Bracia Bielawscy pracują nad Kosynierem prowadząc w Buku pod Poznaniem. Pomagają im koledzy, z którymi znają się od podstawówki, to Marek Deska i Marek Wolny. Żona Marcina Bielawskiego, Małgosia, pomaga w kontaktach z zagranicą i w logistyce. To dowód, że przedsięwzięcie jest typowo rodzinne. Za zespołem nie stoi żaden koncern. Celem jest stworzenie atrakcyjnego produktu „made in Poland” i jak na razie

wszystko idzie zgodnie z planem. Na targach iENA, czyli jednej z najstarszych wystaw wynalazków i innowacji w Niemczech Kosynier był jednym z kilku produktów z Polski. Przyznano mu złoty medal, a więc rower podoba się nie tylko w naszym kraju.

Ładowany z gniazdka

Kosynier ma wyposażenie znane z tradycyjnych rowerów, ale nie przypomina „górala” czy „dam-



Kosynier, kiedy już wejdzie do produkcji, nie będzie tanim produktem. Raczej wykonywanym ręcznie unikatowym gadżetem. Produkcja seryjna ma ruszyć w przyszłym roku.

ki” głównie dzięki nietypowej ramie. Napęd elektryczny i zestaw baterii imitują wyposażenie motocykla. Silnik elektryczny w zależności od wersji może mieć od 250 do aż 3 tys. W – a wersjach limitowanych znacznie więcej. W najbardziej wydajnej konfiguracji może pokonać na jednym ładowaniu do 80 kilometrów. Ładować można go ze zwykłego gniazdka elektrycznego. Prędkość maksymalna nie może być za duża, bo oficjal-

nie to rower. Dlatego też zgodnie z przepisami można na nim jeździć 25 km/h w terenie zabudowanym i 50 km/h poza miastem. Jak większość nowoczesnych pojazdów Kosynier będzie miał możliwość łączenia się ze smartfonem.

Kosynier, kiedy już wejdzie do produkcji, nie będzie tanim produktem. Raczej wykonywanym ręcznie unikatowym gadżetem. Produkcja seryjna ma ruszyć w przyszłym roku, takie przynajmniej są

plany. Cena najtańszego modelu ma wynosić około 20 tysięcy złotych. Każdy egzemplarz ma być inny. Klient będzie konfigurował swój rower według uznania.

Możliwy będzie też zakup Kosyniera w wersji tradycyjnej, bez silnika elektrycznego. Później, jeśli właściciel zmieni zdanie, elektryczny układ napędowy będzie można dokupić i założyć bez konieczności wiercenia czy spawania czegokolwiek.

Kosynierzy Bukowscy

Jednym z ciekawszych modeli będzie wersja nawiązująca do motocykli bijących rekordy prędkości na wyschniętych słonych jeziorach w USA. Zaprojektował ją Mateusz Przystał, projektant, który brał udział w tworzeniu nowego Ferrari 488 GTB. Ma powstać tylko 31 sztuk. Każdy rower będzie wyposażony w zestaw owiewek z profilowanego aluminium



oraz karbonu. Ta wersja będzie miała napęd na przednie i tylne koło, dwa silniki i moc minimum 8 tys. W.

Skąd nazwa Kosynier? Bracia szukali czegoś, co będzie wskazywało jednoznacznie pochodzenie roweru i wyraził zadziorność oraz waleczność. W okolicy, z której pochodzą twórcy elektrycznego roweru, pamięta się do dziś o Kosynierach Bukowskich. Przy okazji okazało się, że „Kosynier” to nazwa, którą bez trudu przyswoją i wypowiedzą też cudzoziemcy.

Testowany w Bieszczadach

Przez długi czas Kosynier przechodził testy. Spraw-

dzano między innymi wytrzymałość ramy, ale przede wszystkim napęd elektryczny. Ich istotą było znalezienie optymalnego silnika elektrycznego i dopracowanie detali tak, żeby napęd był trwały, efektywny i odporny na warunki atmosferyczne. Rower testowano między innymi w Bieszczadach na szlakach bez dróg. Przy ujemnych temperaturach również się sprawdził.

Kosynier ma być towarem eksportowym, celem są rynki w Stanach Zjednoczonych, Niemczech i w Japonii. Seryjna produkcja ma również odbywać się ręcznie z podzespołów wykonywanych w Polsce. Dostawcami elementów Kosyniera mają być małe warsztaty – priorytet to jakość. ■



 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



Stanisław Początek, Euro-Trans

Od 20 lat rozwijamy firmę z pomocą Mercedesów – wiemy, że można im zaufać. Kiedy prowadzi się biznes tak długo – a w przyszłym roku będziemy świętować 40-lecie – poznaje się wartość wiarygodnych partnerów. Mercedes-Benz towarzyszy nam już od 20 lat i chcemy, by ta współpraca nadal trwała. Obecny model Actrosa potwierdza, że to dobry kierunek. Ma świetną sylwetkę, oferuje wysoki standard, ale przede wszystkim imponuje niskim spalaniem. Jest praktycznie bezawaryjny, ale w razie jakiegokolwiek usterki wiemy, że możemy polegać na szybkiej reakcji i jakości serwisu. Z kolei system FleetBoard zapewnia nam stałą i rzetelną kontrolę kosztów eksploatacji i stanowi narzędzie do motywowania kierowców – dziś w transporcie to niezbędne.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

