



przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce



Calais

Kierowcy w zawodówkach

Spełnione obietnice

6-18

19-23

64

GOTOWY NA PRZYSZŁE WYZWANIA.



NOWA LINIA
OPON CIĘŻAROWYCH DUNLOP



SP346 Oś sterująca
SP446 Oś napędowa
SP246 Oś wleczone

Nowe opony ciężarowe Dunlop SP346, SP446 i SP246 mają wszystko czego potrzeba by pomóc Twojej firmie osiągnąć sukces. Dzięki zwiększonym przebiegom i doskonałej mobilności w warunkach letnich jak i zimowych, te opony będą pracować bez zakłóceń, a Ty będziesz mógł się zająć innymi obszarami działalności Twojej firmy. Sprawdź, jak na przyszłe wyzwania przygotowane są opony ciężarowe Dunlop: WWW.DUNLOP.EU/TRUCKS

 **DUNLOP**
FOREVER FORWARD

OPŁATY DROGOWE



Opłaty drogowe na terenie UE

Wszystko czego szukasz w jednym miejscu

-  AUSTRIA
-  BELGIA
-  FRANCJA
-  HISZPANIA
-  NIEMCY
-  POLSKA
-  PORTUGALIA
-  WŁOCHY
-  WĘGRY



NOWA OFERTA

Sekcja Serwisowa ZMPD

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





Robert Przybylski,
Redaktor naczelny

Codzienne problemy i jubileusze

Niemal niezauważenie, w cieniu problemów w Calais, rosnącego protekcjonizmu w całej Europie, rosyjskiego embarga, które pozbawiło przewoźników ładunków, Sejm kończy prace nad nowelizacją ustawy o transporcie drogowym. Wprowadza ona elektroniczny rejestr przewoźników, którego już domagają się zagraniczne służby kontrolne. Pod naciskiem ZMPD pierwotne, restrykcyjne zapisy zostały zmienione na bardziej przyjazne firmom. Można się tylko cieszyć, że przynajmniej polscy politycy poszli na rękę przedsiębiorcom.

Kolejny sukces to powtórne uruchomienie po latach szkolnictwa zawodowego w kierunku kierowca -

mechanik. Z początkiem września tego roku ruszyło 31 klas na ponad pół tysiąca szkół zawodowych. Tylko tyle i aż tyle, bo Ministerstwo Edukacji Narodowej opublikowało podstawę programową dopiero w czerwcu, a więc bardzo późno. Jesienią przypada srebrny jubileusz społecznej działalności Jana Buczka, który niemal jednocześnie z podjęciem przewozów międzynarodowych tworzył zręby organizacji przewoźników drogowych. Przez ten czas pokonał wiele kryzysów, a dzięki m.in. jego zapobiegliwości i pracy zaistniały warunki sprzyjające rozwojowi naszego przemysłu. Życzymy kolejnych, udanych lat jubilatowi i całej branży!

Srebrny jubileusz

34

Mija ćwierć wieku pracy społecznej Jana Buczka dla środowiska przewoźników samochodowych.

Internetowe ciężarówki

42

Nowa Scania jest oszczędniejsza i bardziej komfortowa od poprzedniczki. Coraz więcej korzyści zapewnia podłączenie ciężarówek do internetu.

Nowa generacja małych Porsche

72

Kiedy 20 lat temu debiutowało Porsche Boxster, było przez niektórych traktowane z pobłażliwością, mówiono o nim „Porsche dla ubogich”. Wkrótce okazało się, że są to samochody, które nie ustępują także cenowo, silniejszym modelom.



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, Mirosław Jagielski, Kacper Jeneralski, Wojciech Mackiewicz, Piotr Mikiel, Joanna Popiołek, Ewa Suszyńska, Ryszard Wowk.

Ogłoszenia i reklamy:

Dorota Grabczyńska-Pazik
e-mail: dorota.pazik@zmpd.pl

Grafika i skład:

Adrian Podbielski
Druk: Zakłady Graficzne Taurus Sp. z o.o.

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

Instrukcja podpisana

32

Polska zмага się z Rosją, która nie przestrzega dwustronnych porozumień i bez umiaru przeciąga wejście w życie uzgodnionej instrukcji. Podczas ostatnich negocjacji wreszcie zgodziła się bezzwłocznie wprowadzić ją w życie.



Limity dwutlenku węgla dla ciężarówek

40

Tegoroczna wystawa samochodów ciężarowych w Hanowerze upłynęła pod znakiem przygotowań do wprowadzenia nowych norm dla samochodów ciężarowych.

LPG w dieslu – technologia pod lupą

46

Co to jest gazodiesel? Jaka jest zasada działania? Czy nie zniszczy silnika? Czy to się opłaca? Takie są najczęstsze pytania, które pojawiają się w rozmowach z przewoźnikami.

Polskie i francuskie spojrzenie na Calais	6
Imigranci na drodze	10
Polska policja chce pomóc kierowcom w Calais	11
Dyplomaci o Calais	12
Przewoźnicy i kierowcy piszą z Calais	14
MEN robi konsultacje na niby	19
Szkoły zawodowe na ostatnią chwilę	20
Kod 832201 już działa	22
Fotomorgana, czyli z nieba nie leci manna	24
Instrukcja podpisana, czas na jej przestrzeganie	32
Srebrny jubileusz Jana Buczka	34
ADR – bezpieczeństwo transportu w teorii i praktyce	38
Limity dwutlenku węgla dla ciężarówek	40
Internetowe ciężarówki	42
LPG w dieslu – technologia pod lupą	46
Zwycięzcy Pomorskiej Miss Scania 2016	50
Retro. Ciężarówka z morza gruzów	52
Shell dla flot transportowych w Polsce	58
Mobilna pomoc drogowa TIR	60
Spod ziemi do baku	62
Spełnione obietnice	64
Odpowiedzialność przewoźnika	66
Revolucja cyfrowa w TimoCom	68
Nowa generacja małych Porsche	72



Polskie i francuskie spojrzenie na Calais

Francuskie władze zapowiadają, że problem napadów na kierowców wokół terminala promowego w Calais uda się rozwiązać jeszcze w tym roku. Przewoźnicy i kierowcy są zdecydowanie bardziej sceptyczni.

Miroslaw Jagielski

Delegacja Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, Głównego Inspektora Transportu Drogowego i ZMPD, która 29 września przyjechała do Calais, spotkała się z przedstawicielami miejscowych władz francuskich i stowarzyszenia przewoźników drogowych FNTR. Rozmawiała także z polskimi przewoźnikami na parkingach w pobliżu Calais. Delegacja przyjrzała się okolicom

terminala portowego w Calais, dróg dojazdowych do portu: A16, A26 i A216, pobliskim parkingom i okolicom obozowiska emigrantów, czyli tzw. dżungli. Celem delegacji było zorientowanie się w aktualnej sytuacji w terminalu oraz systemie ochrony kierowców przed atakami imigrantów na polskie ciężarówki.

Dwa tysiące policjantów

Podczas rozmów w Prefekturze Calais, podprefekt Vincent Berton przekazał pogląd optymistyczny stosun-

kowo na rozwiązanie problemu. Mówił, że aktualna sytuacja związana z emigrantami w Calais jest skomplikowana i wieloaspektowa. Najwięcej problemów dostarcza obozowiska emigrantów. Od początku tego roku do Calais przybywa coraz więcej emigrantów. Po częściowej likwidacji obozu, w marcu 2016 roku, ich liczba wynosiła 3,5 tys. w czerwcu wzrosła dwukrotnie, a obecnie zbliża się do 10 tys. W Calais jest łącznie 2 tys. policjantów, z tego dwustu pełni codzienną służbę.

Do zwalczania napadów wykorzystywane są helikoptery, kamery ter-

mowizyjne i kopułowe, a wokół dojazdu do terminalu budowany jest już dodatkowy, czterometrowy mur. Prefekt powiedział, że ważne jest, aby kierowcy zaatakowani przez emigrantów zawiadamiali natychmiast policję. Apelował, aby kierowcy nie zatrzymywali się na parkingach niestrzeżonych.

Zdaniem prefekta rozwiązanie problemu może przynieść całkowita likwidacja obozowiska do końca tego roku, co 26 września zapowiedział prezydent Holland. Imigranci z Calais mają być rozsiadani po terytorium całej Francji w specjalnych ośrodkach.

Nocne ataki

Sekretarz generalny francuskiego stowarzyszenia przewoźników - FNTR Sébastien Rivera nie przewiduje szybkiej poprawy sytuacji wokół terminala. Potwierdza fakt, że problem się nasila od ostatnich pięciu miesięcy, a liczba agresywnych ataków na kierowców i wtargnięcia do ciężarówek są coraz częstsze. FNTR zaleca francuskim kierowcom niezatrzymywanie się w promieniu 150 km od Calais, a w przypadkach koniecznych korzystanie wyłącznie z parkingów strzeżonych.

Imigranci z Calais mają być rozsiadani po terytorium całej Francji w specjalnych ośrodkach. Zdaniem prefekta pozwoli to na rozwiązanie problemu z atakami na ciężarówki.

Migranci ostatnio stosują głównie dwie metody, aby dostać się do samochodu: desperacki atak przez blokadę drogi z wykorzystaniem konarów drzew i opon, aby wymusić zatrzymanie ciężarówki, albo próby dostania się do pojazdu podczas postoju samochodu na parkingu niestrzeżonym.

Ataki prawie zawsze odbywają się nocą. Często dochodzi do uszkodzenia pojazdu z „zemsty”, jeśli kierowcy udaje się pokonać przeszkodę. Wtedy podpalają pojazdy rzucając w nie koktajlami Mołotowa. Zauważono, że najczęściej do napadów dochodzi w

noce z wtorku na środę i ze środy na czwartek.

FNTR wysuwa kilka postulatów wobec władz francuskich, które mogłyby wyeliminować zagrożenia w Calais:

- całkowitą likwidację „dżungli”;
- zwiększenie sił prewencyjnych;
- uporządkowanie systemu ubezpieczenia towarów w pojazdach,
- zwiększenie kar dla emigrantów, którzy wdarli się do ciężarówek i zniesienie brytyjskich kar dla kierowców i przewoźników za nieświadome wwiezienie emigranta do Wielkiej Brytanii.



Namiotowe miasteczko imigrantów przy wjeździe na terminal

Ponadto FNTR chce, aby szybko zwiększyć liczbę kamer termowizyjnych i wprowadzić kontrole ciężarówek jeszcze na terytorium Francji, zanim wyjadą do Wielkiej Brytanii.

Bierna francuska policja

Brytyjczycy co prawda wprowadzili specjalne procedury dla przewoźników, których stosowanie może uchronić przed karami, ale nawet ich wy-

pełnienie może nie uchronić przed karami. FNTR liczy na współpracę międzynarodową w zakresie likwidacji zagrożeń wobec przewoźników ze strony emigrantów.

Polscy kierowcy, którzy w dniu wizyty polskiej delegacji w Calais, w rozmowach potwierdzali, że na drogach francuskich nie jest bezpiecznie, a na parkingach często widać osoby kręcące się wokół ciężarówek. Przewoźnicy i kierowcy postulują wprowadze-

nie skróconej formy zgłoszenia zdarzenia na policję. Bariera językowa często uniemożliwia złożenie zawiadomienia. Z kolei nawet po zgłoszeniu zdarzenia francuska policja często nie podejmuje żadnych działań.

Uzyskane przez delegację informacje zostaną przekazane właściwym władzom w Polsce do podjęcia działań mających na celu wyeliminowania zagrożeń dla polskich kierowców wykonujących przewozy na terytorium Francji. ■

Budowa płotu wzdłuż drogi dojazdowej do terminalu w Calais



SCANIA NOWEJ GENERACJI

Osiągnij więcej stawiając czoła konkurencji z pojazdem Scania nowej generacji. Gdy następnym razem pomyślisz o nowym samochodzie ciężarowym, spotkaj się z nami. Przekonasz się, że nie istnieje jeden pojazd dobry do wszystkich zastosowań.

Dostarczamy rozwiązania dopasowane do jednego biznesu, który się liczy. Twojego.

#nextgenscania

Więcej informacji na temat pojazdów Scania nowej generacji znajdziesz na: scania.pl

SCANIA

Imigranci na drodze

Imigracja jest stara jak świat i spotykana pod każdą szerokością geograficzną. Jest też niezłym biznesem.



Robert Przybylski

Policja francuska nie ma zamiaru chronić kierowców ciężarówek przed atakami imigrantów, brytyjskie służby kontrolne traktują przewoźników jak owce, które trzeba golić nakładając mandaty za (nieumyślny) przewóz ludzi.

Wygląda jakby zachodnioeuropejscy politycy stwierdzili, że imigranci są potrzebni, tylko jeszcze tubylcza ludność o tym nie wie. Za takim spostrzeżeniem może przemawiać nie tylko ospałość służb mundurowych w Calais, ale także demografia. Europejska populacja będzie maleć, według ONZ z 738 mln ludzi obecnie do 706 mln w 2050 roku. W tym czasie populacja Afryki podwoi się do 2,47 mld ludzi. Polaków w 2050 roku zostanie 33 mln.

Co gorsze, nasz kontynent starzeje się, zatem Europa będzie potrzebowała rąk do pracy.

Kancelarz Merkel otwarcia unijnych granic nie konsultowała z politykami innych krajów, tylko z własnymi przemysłow-

cami. Oni potrzebują pracowników, a dodatkowo napływ miliona nowych ludzi wymusi inwestycje w mieszkania, zwiększy wydatki konsumpcyjne i generalnie rozrusza gospodarkę. Wielkie koncerny już obiecały utworzyć dla przyjezdnych nowe miejsca pracy.

Według danych ONZ Niemcy przeznaczyły na przyjęcie imigrantów 1,3 mld dol., a do 26 sierpnia wydały miliard. Komisja Europejska założyła miliardowy budżet, ale już zdołała przekroczyć go o 55 mln dol. USA na imigrantów przeznaczyły 891 mln dol., wydały zaś blisko 1,2 mld. Wielka Brytania zarezerwowała w budżecie 731 mln dol. i zdążyła do 26 sierpnia wydać 400 mln. Norwegia z 278 mln dol. wydała już 182 mln. Jednocześnie europejskie państwa wskazują, że w ratowanie współplemieńców z Syrii nie włączają się Zjednoczone Emiraty Arabskie w takiej skali, jaka kojarzona jest z tym bogatym państwem. Na pomoc imigrantom przeznaczyły 137 mln dol. i wydały z tej sumy 66 mln.

Problem z podejściem „makroekonomicznym” i „demograficznym” jest przede wszystkim taki, że wędrowni ludźmi odbywają się kosztem poszczególnych osób. Zarazem socjologowie

przypominają, że Europa wielokrotnie była terenem migracji. Między rokiem 1845 i 1939 Europę opuściło 51 mln osób. Kolejne dekady nie zahamowały tego procesu. Np. w Wielkiej Brytanii mieszka ponad 3 mln osób z UE, ale jednocześnie z Wielkiej Brytanii wyjechało 1,5 mln Brytyjczyków.

W rezultacie migracji odsetek osób mieszkających w Wielkiej Brytanii, ale urodzonych za granicą wynosi 13,4 proc. Dla Francji wynosi on 12 proc., dla Hiszpanii 12,4 proc., dla Niemiec 14,5 proc., a uwzględniając napływ najnowszej fali od stycznia 2015 roku do czerwca 2016 roku - 15,3 proc. W Szwajcarii odsetek imigrantów sięga 29,6 proc., zaś w Austrii 17,4 proc., zaś uwzględniając ostatnią falę wzrasta do 18,7 proc. W Polsce jest to 1,6 proc. populacji.

Najwięcej imigrantów w Wielkiej Brytanii pochodzi z Indii, we Francji z Algierii, w Hiszpanii z Maroka, we Włoszech z Rumunii, w Niemczech z Polski, w Polsce z Ukrainy.

Przepływ ludności to światowe zjawisko. Z danych ONZ wynika, że w 2015 roku poza granicami swojego kraju mieszkało 245 mln ludzi, gdy w 1975 roku ta liczba wynosiła 175 mln.

Polska policja chce pomóc kierowcom w Calais



Przedstawiciele przewoźników i polskiej policji poszukują możliwości pomocy kierowcom w terminalu promowym.

Piotr Gawelczyk

Napięta sytuacja w Calais i związane z tym problemy polskich kierowców i przewoźników z imigrantami były tematem roboczego spotkania przedstawicieli Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce i Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego z funkcjonariuszami Komendy Głównej Policji - Biura Międzynarodowej Współpracy Policji oraz Biura Ruchu Drogowego.

Podczas spotkania, do którego doszło 3 października 2016 roku w Komendzie Głównej Policji w Warszawie, omawiano sytuację związaną z atakami na ciężarówkę zmierzającą do Wielkiej Brytanii przez port w Calais, do-

konywane przez imigrantów, którzy za wszelką cenę próbują dostać się do pojazdu.

Przedstawiciele ZMPD i OZPTD zwrócili uwagę na bierną postawę francuskich służb porządkowych, które nie tylko nie zapewniają bezpieczeństwa na drogach dojazdowych do portu w Calais, ale również niechętnie udzielają pomocy w przypadku zdarzeń z udziałem imigrantów.

Konsekwencją ataków są uszkodzenia środków transportu, a w przypadku dostania się imigrantów do przestrzeni ładunkowej także szkody w przewożonym ładunku. W przypadku transportu towarów spożywczych często wiąże się to z koniecznością ich utylizacji przez przewoźnika i na jego koszt.

Funkcjonariusze Komendy Głównej Policji wysłuchali informacji od przewoźników - wspólnie dyskutowano



na temat trudnej sytuacji kierowców i przedsiębiorców, poszukując sposobów rozwiązania problemu. Policjanci przedstawili zakres dotychczasowych działań związanych z międzynarodową współpracą policyjną, ustalono wstępne wnioski mogące przyczynić się do poprawy sytuacji.

Przedstawiciele Policji poinformowali również o kolejnych krokach odnoszących się do kontaktu z francuskimi władzami policyjnymi w celu aktywizacji przedsięwzięć służących bezpieczeństwu polskich obywateli i towarów przemieszczających się w rejonie Calais.

Uczestnicy spotkania, z obu stron, zobowiązali się do ścisłego kontaktu i wzajemnego przekazywania najważniejszych informacji dotyczących sytuacji we francuskim porcie i jego okolicach.



CALAIS

Dyplomaci o Calais



Ministerstwo Spraw Zagranicznych zapewnia, że nie zapomni o bezpieczeństwie polskich kierowców we Francji.

Robert Przybylski

o niefortunnej wypowiedzi ministra spraw zagranicznych Witolda Waszczykowskiego, który uznał problemy kierowców w Calais za niepoważne, sekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Zagranicznych Jan Dziędziczak poinformował w piśmie z 5 października prezesa Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych Jana Buczka, że rząd polski przykłada bardzo dużą wagę do zapewnienia bezpieczeństwa obywatelom polskim przebywającym za granicą.

Sekretarz stanu przypomniał, że władze francuskie podwoiły w stosunku do 2014 roku liczbę policjantów i funkcjonariuszy straży granicznej pilnujących terminal i jego okolice. Władze brytyjskie finansują budowę wzdłuż drogi dojazdowej do portu kilometrowego muru o wysokości czterech metrów.

Pod naciskiem Zrzeszenia, domagającego się lepszej ochrony dla polskich kierowców, ministerstwo interweniowało we Francji. Ambasador RP we Francji skierował do francuskiego MSZ no-

tę 19 sierpnia i następnie 19 września. Wystąpił także do francuskiego MSW z prośbą o przyjęcie chargé d'affaires na najwyższym możliwym szczeblu. 16 września odbyło się spotkanie ambasadora z dyrektorem Departamentu Europy francuskiego MSZ.

W spotkaniu korpusu konsularnego w sprawie sytuacji na terminalu w Calais, 12 września uczestniczyli konsulowie z Polski, Niemiec, Wielkiej Brytanii, Łotwy, Węgier, Czech, Słowacji i Rumunii. Konsulowie ocenili działania strony francuskiej jako nieprzynoszące oczekiwanego rezultatu. Jednocześnie wskazali, że kierowcy nie zawsze stosują się do zaleceń służb francuskich, dotyczących zmiany tras i unikania przepraw nocą. Problemem jest także działanie grup zorganizowanej przestępczości.

MSZ w liście do Zrzeszenia sygnalizuje, że władze brytyjskie przygotowują nowe zasady stosowania zabezpieczeń i nakładania kar na kierowców i przewoźników. Sankcje mają być nakładane na firmy i kierowców w przypadku niestosowania wymaganych zabezpieczeń.

Do Wydziału Konsularnego Ambasady RP w Londynie wpływa 3-4 próśb miesięcznie o interwencję. Większość zgłoszeń dotyczy pomocy w odzyskaniu pojazdu i ładunku oraz umorzenia kary, rzadziej zapewnienia polskojęzycznego adwokata i uzyskania warunkowego zwolnienia. Z obserwacji urzędu wynika, że trudności w samodzielnym wyjaśnieniu sprawy spowodowane są niezajomością języka angielskiego przez kierowców.

Kwestię bezpieczeństwa polskich kierowców podjęła także premier Beata Szydło w rozmowie z prezydentem Francji Francois Hollandem podczas nieformalnego szczytu Unii Europejskiej w Bratysławie.

Z polecenia ministra Waszczykowskiego konsul RP oraz oficer łącznikowy policji polskiej we Francji spotkali się 23 września z podprefektem Calais, szefem komisariatu policji w Calais, proboszczem parafii Polskiej Misji Katolickiej w Dunkierce oraz sekretarzem generalnym Narodowej Federacji Przewoźników Drogowych regionu Pas-de-Calais.

Dzień wcześniej szef MSZ wezwał chargé d'affaires Ambasady Francji w Warszawie i przekazał zastrzeżenia strony polskiej do nieadekwatnej reakcji władz francuskich na incydenty z udziałem polskich kierowców w okolicach Calais. Przedstawiciel Francji poinformował, że do końca roku zostanie oddana do użytku kierowców powiększona strefa buforowa.

Powstanie także mur chroniący przed atakami pojazdy na obwodnicy. Na autostradzie A16 władze wprowadziły oświetlenie i zabezpieczenie przeciwwłamaniowe muru. Podobne środki bezpieczeństwa zostały zastosowane wokół terminalu Eurotunnelu i w Dunkierce.

Sekretarz stanu w MSZ Jan Dziędziczak dodaje, że omówienie kwestii bezpieczeństwa polskich kierowców we Francji przewidziane jest również podczas najbliższych polsko-francuskich konsultacji międzyrządowych w październiku.

WSPIERAMY POLSKI TRANSPORT



Zapoznaj się z naszą specjalną ofertą pojazdów Volvo FH przygotowaną w ramach kampanii Wspieramy Polski Transport.

Jeżeli reprezentujesz **firmę transportową o wyłącznie polskim kapitale i wielkości floty nie przekraczającej 20 pojazdów ciężarowych, TA OFERTA JEST DLA CIEBIE!**

By poznać jej szczegóły, skontaktuj się z przedstawicielem handlowym Volvo Trucks

– wykaz naszej sieci handlowej znajdziesz na volvotrucks.pl



CALAIS



Volvo Trucks. Driving Progress

Przewoźnicy i kierowcy piszą z Calais



Mikołaj S.

Jestem właścicielem niewielkiej firmy transportowej, która jeździ do Wielkiej Brytanii, ataki imigrantów w Calais na moje auta i kierowców zdarzają się cały czas.

W czerwcu tego roku przed auto rzucono płonące gałęzie. W maju do naczepy dostało się 11 imigrantów. Służby w porcie usunęły ośmiu i poszły sobie mówiąc kierowcy, żeby sobie sam dał radę, bo ich jest za mało. Tydzień wcześniej temu samego kierowcy imigrant schował się na dachu ciągnika pod spojlerem dachowym, kierowca zgłosił to i przybyła policja francuska - chciała go ukarać mandatem za brak zabezpieczenia dachu ciągnika.

Również w czerwcu w piątek wieczorem mój kierowca został napadnięty, pobity i okradziony na terenie stacji BP znajdującej się w pobliżu portu w Calais. Próby zgłoszenia tego ciężkiego przestępstwa spełzły na niczym, bo funkcjonariusz służby patrolującej okolice portu powiedział, żeby kierowca przyjechał w poniedziałek, bo posterunek już jest zamknięty. Ciekawe,

czy tak samo powiedziałyby obywatelowi Francji, Niemiec czy Wielkiej Brytanii.

To tylko kilka z wielu przypadków, które są nagminne, a służby odpowiedzialne za porządek nie reagują.

Renata K.

Od kilku lat realizujemy kontrakt na przewóz towaru do Anglii, co się wiąże z problemami związanymi z imigrantami. (...) Proszę tylko o konkretną informację, do kogo mamy się zwracać o zwrot kosztów związanych z naprawą samochodów.

Wybita przednia szyba, poprzebijane opony, uszkodzona atrapa, uszkodzona kabina, poprzecinana plandeka, w chwili obecnej szacujemy szkody na około 20 tysięcy złotych. Nie wspomnę o psychice kierowców narażonych na agresywne ataki.

Andrzej J.

Moja firma regularnie wykonuje transporty z Polski do Wielkiej Brytanii. Ostatnie wydarzenie, które dotyczyło mojego pojazdu, miało miejsce dnia 08.09.2016 ok. godziny 4.30. Napad został dokonany przez grupę uchodźców, która nielegalnie zablokowała drogę dojazdową do portu. Uchodźcy rozbili kilkanaście samochodów ciężarowych. Jeden z imigrantów wszedł na dach mojej naczepy, rozciął plandekę i wtargnął

w przestrzeń ładunkową. Wszystko odbywało się na oczach policji francuskiej, która stała na poboczu drogi i nie reagowała.

Kierowca zgłosił się w porcie do francuskich służb granicznych w celu kontroli naczepy i usunięcia nielegalnych imigrantów z przestrzeni ładunkowej. Francuskie służby skierowały nasz pojazd na stanowisko kontroli.

Służby francuskie wydały polecenie naszemu kierowcy, aby on sam wszedł na naczepę i usunął z jej przestrzeni nielegalnych imigrantów. Po wejściu naszego kierowcy i sprawdzeniu przestrzeni ładunkowej został usunięty jeden nielegalny imigrant. Francuskie służby nie wyciągnęły żadnych konsekwencji w stosunku do tego imigranta, tylko puścili na wolność w obrębie drogi dojazdowej do portu w Calais.

W mojej naczepie został uszkodzony dach i z tego powodu poniosłem straty, za które nie otrzymałem żadnej rekompensaty ze strony francuskiej.

Agnieszka C.

Dołączyliśmy do listy przewoźników, którzy muszą zapłacić angielskiemu Border Force ponad 70 tys. zł. We Francji blisko Calais kilkunastu imigrantów zablokowało drogę i na auto wdarło się ośmiu imigrantów. Sprawa była na bieżąco zgłoszona do żandarmerii francuskiej, która nie stwierdziła nieprawidłowości i kazała kierowcy jechać do strefy an-

gielskiej i zgłosić.

Za zgłoszenie tej sytuacji w Calais w Border Force po prawie roku otrzymaliśmy dwie decyzje (kierowca i firma) o nałożeniu kary na prawie 12 tys. funtów. Sprawę prowadzi już kancelaria prawnicza, natomiast jest to bezprawne nakładanie kar przez angielskie służby we Francji, bo nie wwożąc ich do Anglii te kary nie powinny mieć miejsca. Kierowca przewiózł ich ok 1,5 km, żeby dostać się z nimi do służb. Zamiast pomocy otrzymał mandat.

Są to służby, które powinny pomagać, a nie traktować kierowców jak bandytów i przemytników. Mojemu kierowcy imigranci grozili śmiercią, jeśli go spotkają w Calais ponownie. I te groźby słyszeli angielscy pracownicy Border Force i nie zwrócili uwagi na to.

Marek P.

Na początku sierpnia 2016 roku na drodze dojazdowej do portu w Calais emigranci chcieli zatrzymać samochód. Rzucali deskami, uszkodzili owiewkę i lusterka, kierowca jednak nie zatrzymał się, dzięki czemu uniknął rabunku.

Agnieszka P.

Nasze auta co tydzień jeżdżą do Wielkiej Brytanii. Kierowcy boją się tam jeździć, mamy problemy z wysyłaniem kierowców w tamtą stronę.

W ostatnim czasie kierowca przyjechał z kompletnie zniszczoną, podartą plandeką.

Koszt takiej naprawy jest w granicach 3,5 tys. złotych. Mamy również problemy z władzami angielskimi. Kierowca został ukarany kwotą 2,4 tys. funtów za przewóz uchodźców, a nasza firma - 2 tysięcy funtów.

Na chwilę obecną czujemy się bezsilni.

Marzena P.

25.08.2016 znaleziono u mojego kierowcy, który jechał do Anglii, kobietę, mężczyznę i małe dziecko. Zatrzymał się na chwilę na parkingu, żeby skorzystać z toalety. Dzie-

cku musieli coś dać, bo w ogóle nie płakało. Przejechał przez wszystkie kontrole francuskie do Eurotunelu i wszystko było w porządku, a u Anglików pies zaraz wywęszył.

Na razie złożyłam wyjaśnienie na pismo, które mi przysłali i czekam. Grozi mi kara po tysiąc funtów od osoby, a kierowcy po dwa tysiące. Kierowca o wszystkim był pouczony, miałam z nim kontakt telefoniczny, bo to młody chłopak, który zaczął pracę u mnie od 1 lipca tego roku. I co teraz??? Nie dość, że mam tylko dwa samochody leasingowe, to jeszcze płaca minimalna we Francji i Niemczech, na dodatek popsuł mi się samochód na autostradzie miesiąc temu, to jeszcze teraz to zdarzenie.

Henryk S.

W nocy przejazd do portu w Calais lub do Eurotunelu jest wręcz niemożliwy ze względu na blokady drogi przez imigrantów. Rzucają w auta dosłownie wszystkim, czym tylko się da, rozbijając szyby, lusterka, do rzucania dużymi kamieniami, uszkadzając nawet chłodnice.

Policja francuska niestety nie reaguje i w przypadku powstania uszkodzeń pojazdu nie chcą nawet rozmawiać z kierowcą o uszkodzeniach tylko wyganiają i twierdzą, że to trzeba z ubezpieczeniem rozmawiać! Przecież to nie kierowca uszkodził auto z własnej winy czy nieuwagi, to skutek bandyckich napadów, bo tak już trzeba to nazywać!

Paweł S.

Pracę rozpocząłem 10.08.2015, o godzinie 23:14, wyjechałem z parkingu Minderhout w Belgii, tuż przed Antwerpią. Około godziny 02:00 w nocy zjechałem z autostrady nr 16 zjazdem 47 do portu w Calais. Na tym odcinku drożny był tylko jeden pas, drugi pas był odgródzony słupkami drogowymi i nie było możliwości zjechania na drugi pas.

Za trzecim zjazdem spotkałem emigrantów, którzy ustawili blokadę na drodze ze słupków drogowych po to, abym zatrzymał pojazd. Postanowiłem wykonać manewr cofa-



CALAIS

nia, aby się nie zatrzymać, ale mimo to emigranci zaczęli otwierać drzwi i wsiadać na auto. Było ich kilku. Wtedy jeden z emigrantów usunął słupki z drogi i postanowiłem niezwłocznie podjechać do najbliższego patrolu policji w Calais, który znajdował się w odległości około 1000 metrów od miejsca zdarzenia, gdyż obawiałem się o własne życie.

Poprosiłem francuską policję o kontrolę i pomoc, wówczas usłyszałem odmowę i powiedziano mi, że mam jechać na kontrolę do portu. W porcie w Calais zwróciłem się do pracowników, aby skontrolowali auto, bo mam na nim emigrantów. Kontrolując auto stwierdzili, że na aucie nie ma nikogo i powiedzieli, że mogą jechać do portu na prom.

Ja jednak uznałem to za podejrzane zdarzenie i sam zacząłem sprawdzać auto oraz przyczepę otwierając drzwi i wchodząc na zabudowy. Na aucie nie było nikogo, natomiast na przyczepie znalazłem kilku emigrantów, poprosiłem wówczas patrol portowy o pomoc i usunięto ich z przyczepy. Było ich sześciu. Kierowcy, którzy obserwowali zdarzenie, udzielili mi informacji, że siódmy emigrant przesiadł się z polskiego busa i wskoczył na moją przyczepę, widziała to francuska funkcjonariuszka, która mu na to pozwoliła i nie zwróciła mu uwagi.

Angielska kontrola wykazała obecność ósmego emigranta, który nie został odnaleziony przy początkowej kontroli i jechał dalej. Schowany był między towarem. Niestety na przyczepie towar został uszkodzony przez emigrantów, opakowania mebli były poniszczone i klient domaga się rekompensaty.

(...) Sytuacja jest coraz bardziej niepokojąca i obawiam się o własne życie, gdyż emigranci grozili mi utratą życia, jeśli kolejny raz spotkają mnie na drodze. Dlatego proszę o interwencję i zapobieganie takim sytuacjom.

Sylwester S.

W korku na dojeździe do Calais przez dach weszło łącznie ośmiu imigrantów. Kierowca poinformowany o ruchu na dachu przez innych stojących w korku dojechał do poli-

cji w porcie i poinformował o sprawie.

Po otwarciu naczepy policja wyciągnęła pięciu imigrantów. Otrzymałem informację o poniszczonych kartonach na paletach i porozrzucanych rogalikach. Kazałem wracać do załadowcy. Na pierwszym postoju z naczepy wyszło jeszcze trzech nieznalezionych przez policję imigrantów.

Straty: utrata frachtu 1650 euro, pocięty dach w naczepie - naprawa kilkaset złotych, towar do utylizacji - szkody około 2 tys. euro pokryte przez Wartę, przejechane za darmo 500 kilometrów.

Drugi przypadek 10-01-2015 r. Port Calais - kierowca ma podejrzenie, że weszli na naczepę imigranci. Jedzie na badanie na dwutlenek. Nie stwierdzono nic. Po ustawieniu się w rajce na wjazd na prom przechodzący z psem patrol angielskiej straży granicznej zauważył dziwne zachowanie się psa przy naczepie. Po otwarciu znaleziono trzech imigrantów.

Pierwotna kara 6 tys. funtów dla kierowcy. Po odwołaniach i długich wyjaśnieniach ostateczna kara - pismo z dnia 24 listopada 2015 roku - kierowca 1200 funtów, firma 600 funtów, bez możliwości odwołania. Tylko droga sądowa w Anglii.

Michał U.

Dnia 05/03/2016 około godziny 22:20 nasz kierowca jadący w podwójnej obsadzie zgłosił telefonicznie, że ich auto zostało zaatakowane przez grupę czarnoskórych imigrantów. Sytuacja miała miejsce na drodze dojazdowej do portu Calais we Francji. Droga została zablokowana kilkoma rzuconymi rowerami i gałęziami. Auto zostało obrzucone kamieniami, w wyniku czego została wybita boczna szyba w ciągniku siodłowym od strony pasażera. Kierowca siedzący na fotelu pasażera doznał urazu głowy. Kierowca około godziny 22:40 zgłosił się na posterunek policji w porcie Calais, po czym został zabrany do szpitala, gdzie go opatrzone. Pobyt w szpitalu trwał około 40 minut, około godziny 23:50 kierowca był z powrotem w aucie. Jeżeli chodzi o szkody

materialne, to firma musiała pokryć wymianę bocznej szyby w ciągniku siodłowym.

Poza wyżej wymienionym incydentem nasi kierowcy, jeżdżący do Wielkiej Brytanii, co kilka tygodni zgłaszają nam mniejsze lub większe problemy na drogach dojazdowych do portu Calais. Często grupy czarnoskórych chuliganów rzucają na drogę gałęzie i konary drzew, próbując w ten sposób zatrzymać auto, po czym obrzucają je kamieniami i próbują dostać się na naczepę. Tego typu sytuacje mają miejsce głównie w porze nocnej.

Jako firma transportowa świadcząca usługi do Wielkiej Brytanii uważamy, że problem imigrantów w obrębie portu Calais powinien być jak najszybciej rozwiązany. Kierowcy często narażają swoje zdrowie, a nawet życie biorąc udział w wyżej opisanych incydentach.

Rafał M.

Podczas dojazdu do Calais drogą nr A16 dnia 02.06.2016 o godzinie 05:00 nasz kierowca został zmuszony do zatrzymania pojazdu poprzez ułożenie na drodze ściętego drzewa oraz innych przedmiotów uniemożliwiających przejazd. Imigranci podjęli próbę dostania się do auta. Nasz kierowca staranował barykadę. W powyższym przypadku firma nie poniosła strat finansowych.

Podczas wykonywania przewozu towaru ze Szwajcarii do Wielkiej Brytanii 12.04.2016, pomiędzy godziną 05:00 a 09:00 do naczepy przedostało się 15 imigrantów, w wyniku czego przewożony towar musiał podlegać kwarantannie oraz został częściowo zutyliczowany. Imigranci uszkodzili również drzwi naczepy, wycinając (wybijając) w niej dziurę, oraz przecięli sztabę zabezpieczającą. Na kierowcę oraz firmę została nałożona grzywna, która w toku postępowania została umorzona (nasza firma posiada akredytację od UK Border Force).

W powyższym przypadku straty finansowe, jakie poniosła firma na chwilę obecną to ok 2,5 tys. euro, pozostałe koszty wynikać będą z roszczeń zleceniodawcy transportu za zutyliczowany towar.



Planowanie tras dla samochodów ciężarowych

W celu uzyskania jeszcze dokładniejszych danych ZMPDplaner umożliwia wprowadzenie szczegółowych parametrów pojazdów.

Optymalizacja kosztów transportu



Tomasz M

W zeszłym roku w lipcu nasz kierowca przemycał jakoby czterech emigrantów. Mieliśmy linkę celną założoną razem z plombą i wszystkie niezbędne dokumenty, samochód razem z naczepą przejechał przez czujniki CO₂ i nic nie wykazało po francuskiej stronie, natomiast po angielskiej stronie w Calais pies wykrył 4 osoby, które znajdowały się na naczepie. Brytyjskie służby aresztowały mojego kierowcę, przesłuchały i potraktowały jak największego zbrodniarza, po czym wypuścili i wpisali w komputer zakaz wjazdu do Anglii.

Po około ośmiu miesiącach otrzymaliśmy pismo z nałożoną na nas jako firmę transportową karą w wysokości tysiąca funtów na 1 emigranta (4 tys. funtów) oraz kierowca otrzymał 400 funtów na 1 emigranta (1,6 tys. funtów).

Zapytałem policjantów, jak nasi kierowcy mają się bronić przed emigrantami, którzy próbują zatrzymać na autostradzie w Calais samochody i skaczą po naczepach jak małpy, usłyszałem, że to nie ich sprawa. Sami powinniśmy o to zadbać, bo oni nie potrafią sobie z tym dać rady.

Krzysztof N.

W ciągu ostatnich 12 miesięcy dwa wtargnięcia obcokrajowców do naczep:

- szkoda 80 tys. euro (jogurty)
- szkoda 56 tys. euro (pomidory)

W obydwu przypadkach do dnia dzisiejszego ubezpieczalnia nie wypłaciła należnego ubezpieczenia. Natomiast klient potrafił całą kwotę z należnych faktur za przewozy. W sumie kwota 584 tys. zł.

Zdzisław Z.

Imigranci dwukrotnie włamali się do moich pojazdów w Dunkierce w trakcie oczekiwania na przeprawę promową. Wożę towary głęboko mrożone - 22 C. Dnia 06.01.2016 kierowca stwierdził naruszenie zabezpieczenia zamknięcia drzwi i zgłosił się w porcie do punktu kontroli. W

trakcie kontroli okazało się, że dziegięciu imigrantów ledwo żywych policja francuska wyjęła z chłodni. Towar był nieuszkodzony, kierowca zdał towar w Anglii.

07.01.2016 kierowca drugiego pojazdu podjechał do kontroli, stwierdził naruszenie plomby. Policja francuska w porcie w Dunkierce wyciągnęła prawie zamrożonych imigrantów, w tym jedno dziecko niemowlę. W trakcie rozładunku towaru w Anglii znaleziono w naczepie przy agregacie chłodniczym puste butelki, jedzenie i spiwory. Towar nie został rozładowany, wrócił do Polski i częściowo został zutilizowany. Pomimo że posiadam OCP z klauzulą imigranci, firma ubezpieczeniowa nie wypłaciła mi odszkodowania ok 60 tys. zł. Jako powód podaje, że pojazd był na terenie niestrzeżonym i nieoświetlonym, czyli na drodze prowadzącej do przeprawy promowej.

Wyjazd z Polski do Anglii jest horrorem. Jeśli Pan Minister Waszczykowski twierdzi, że trzeba się ubezpieczyć (wypowiedz Pana Ministra w radiowej Trójce), to niech zajmie się moją sprawą i wyegzekwuje odszkodowanie dla mojej firmy, bo byłem ubezpieczony. Mogę zaoferować Panu ministrowi wyjazd do Anglii z moim kierowcą, zobaczy jak wygląda rzeczywistość. Jeśli chodzi o ubezpieczenie Pana Ministra, to ja biorę to na siebie plus dieta zagraniczna i ryczałt za nocleg.

Krzysztof P.

Przesyłam przykładowe (najświeższe) zdarzenia, obrazujące problem nielegalnych imigrantów. Wspomniane zdarzenia polegały na przymusowym zatrzymaniu pojazdu na drodze dojazdowej do Calais przez nielegalnych imigrantów, a następnie wtargnięciu na naczepę. Zdarzenia takie zajmują niewiele czasu, policja francuska zwykle nie reaguje. Skutkiem tego dochodzi do zniszczeń ciągników siodłowych, naczep oraz przewożonego towaru. Straty dotyczą również czasu, jaki należy operacyjnie poświęcić na likwidację szkód w pojazdach i towarze, a także przestoju pojazdów. Dodatkowym aspektem jest czynnik psychologicz-

ny. Kierowcy odmawiają pracy na kierunku do Wielkiej Brytanii, obawiając się o swoje bezpieczeństwo z uwagi na zdarzenia z nielegalnymi imigrantami, jakie mają miejsce na dojeździe do Calais. Sumy strat za każde zdarzenie wahają się od kilkuset do kilku tysięcy euro.

Problemem jest także indolencja służb francuskich po dojeździe pojazdu do Eurotunelu. Pomimo dobrowolnego zgłaszania się przez kierowców do kontroli z uwagi na wtargnięcie nielegalnych imigrantów na naczepę, służby francuskie przeprowadzają zdawkową kontrolę, co prowadzi do dalszych konsekwencji po stronie brytyjskiej (z konsekwencjami finansowymi dla kierowcy i firmy łącznie). Po dokonaniu kontroli służby nie udostępniają dokumentacji (pomimo próśb kierowców), co dodatkowo utrudnia proces likwidacji szkód z ubezpieczycielami.

Barbara S.

W trakcie transportu z Niemiec do Wielkiej Brytanii w dniu 09.05.2016 w Calais w trakcie jazdy na naczepę wdarli się imigranci. Rozcięli plandekę w naczepie i weszli do środka. Kierowca powiadomił policję i ta przyjechała na miejsce i usunęła imigrantów. Kierowca opowiadał, że wtargnęli na więcej aut, które jechały za nim i przed nim. Imigranci zniszczyli towar wyceniony na 2287 funtów i uszkodzili tylko część ładunku. Naprawa naczepy kosztowała 1760 zł.

Kierowcy mówią, że imigranci włamują się do naczep na oczach wszystkich, niszczą towar, pojazdy, za nic nie odpowiadają, a wręcz są nietykalni. W roku 2013 imigranci w Calais włamali się na chłodnię, która była załadowana jogurtami i cały towar poszedł do utylizacji. Wartość towaru oszacowano na 29 tys. euro.

Firmy ubezpieczające towar (OCPD) wprowadziły ograniczenia w wypłacie ubezpieczeń w związku z imigrantami. My mamy limit 150 tys. zł na jedno i na wszystkie zdarzenia.

Wycofujemy się z tych kierunków, gdyż jest to bardzo ryzykowne i niebezpieczne. Od lat nic nie jest robione, a nawet jest coraz gorzej.

MEN robi konsultacje na niby

Ministerstwo Edukacji Narodowej przeprowadziło konsultacje społeczne nowych zawodów, jednak zrobiło je w taki sposób, że przewoźnicy nie mogli złożyć żadnych uwag.

Robert Przybylski

Ministerstwo Edukacji Narodowej przygotowuje się do reformy szkolnictwa zawodowego. Od 10 sierpnia do 3 października tego roku przeprowadziło konsultacje społeczne dotyczące przeglądu zawodów i podstaw programowych kształcenia. Wziął w nich udział także wiceprzewodniczący Rady Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych Euzebiusz Gawrysiuk, który jako przedstawiciel Zrzeszenia współpracuje z Ośrodkiem Rozwoju Edukacji (wcześniej KOWEZIU) przy doskonaleniu podstaw programowych zawodu „kierowca-mechanik”.

W podstawie programowej zaaprobowanej przez ministerstwo absolwenci szkół zawodowych będą mieli prawo jazdy kat. B oraz kurs kwalifikacji zawodowych. Zabraknie prawa jazdy kat. C+E.

Przedstawiciel ZMPD chciał poszerzyć opis zawodu-kierowca mechanik o brakujące uprawnienia, jednak ku swojemu zaskoczeniu w przygotowanym przez MEN wykazie zawodów, w dziale administracyjno-usługowym nie znalazł nowego zawodu „kierowca-mechanik”. – Nie mogłem złożyć żadnej rekomendacji ani do zawodu, ani do zmiany podstawy programowej – tłumaczy Gawrysiuk. – Dopiero 2 października uzyskałem dostęp do podstawy programowej z zadaniem



przesłania ankiety oraz rekomendacji podstawy programowej. Do przygotowania ankiety nie miałem danych, dlatego rekomendację i ankietę przygotowałem według własnego wzoru – tłumaczy. – Następnego dnia, tj. 3 października, złożyłem rekomendację do zawodu kierowca mechanik i podstawy programowej zgodnie z formułą ustaloną przez MEN – dodaje.

Mimo to wiceprzewodniczący Rady ZMPD nie mógł przejść wszystkich sześciu kroków przesłania rekomendacji. – Konsultacje społeczne uznaję za fikcję – podkreśla Gawrysiuk.

MEN bardzo niechętnie przygotowuje ścieżkę kształcenia w zawodzie kierowca-mechanik. Podstawa programowa, choć była gotowa w listopadzie 2015 roku, zastała zmieniona (resort usunął kat. C) i zaaprobowana przez MEN dopiero w czerwcu, a więc tak późno, że trudno było dyrekcjom zainteresowanych szkół przygotować klasy.

Środowisko przewoźników uważa, że absolwenci zawodówek powinni kończyć szkoły z prawem jazdy kategorii C+E lub D+E, natomiast resort uparcie odmawia. Jako argumentu używa wieku – uczeń kończący szkołę może nie mieć ukończonych osiemnastu lat. Przedsiębiorcy uważa-

ją, że nie powinno to być przeszkodą, bo przecież w szkole można zrealizować program na kat. C, a do egzaminu podejść po ukończeniu osiemnastego roku życia.

Kolejną barierą są według MEN badania psychologiczne. Resort uważa, że uczniowie powinni przejść odpowiednie badania już w pierwszej klasie, w wieku piętnastu lat, aby od razu wykluczyć osoby nie nadające się do zawodu.

Przewoźnicy wskazują na niekonsekwencję ministerstwa, które takich badań nie każe robić uczniom klas budowlanych (praca na wysokości) oraz klas służb mundurowych. MEN powołuje się na opinię Ministerstwa Zdrowia w kwestii badań psychologicznych kandydatów na kierowców zawodowych, jednak pomimo próśb przedstawicieli ZMPD i środowiska, do tej pory nie udostępnił ich opinii publicznej.

Gawrysiuk podkreśla, że w rozporządzeniu Ministerstwa Zdrowia o badaniach psychologicznych nic nie ma na temat wieku badanych i przypuszcza, że mogło dojść do nadinterpretacji przepisu.

Nowe podejście MEN do kształcenia zawodowego zakłada dualizm. – W praktyce może to oznaczać dzielenie się kosztami z przedsiębiorcami. Możemy na to przystać, ale pod warunkiem, że dostaniemy coś w zamian, to znaczy absolwenta z kategorią C i E oraz gwarancją, że człowiek przyjdzie do nas do pracy – podsumowuje wiceprzewodniczący Rady ZMPD.

Szkoły zawodowe na ostatnią chwilę

31 nowych klas kształcących uczniów w zawodzie kierowca-mechanik ruszyło w Polsce 1 września 2016 roku.



Sławomir Jeneralski

P o wieloletniej przerwie nauczanie kierowców-mechaników wróciło do szkół zawodowych. Wróciło mimo niewystarczającej podstawy programowej, czyli państwowych przepisów, które określają program nauczania. – Zaczęliśmy kształcić kierowców-mechaników, wiedząc, że w świetle przepisów idziemy „po bandzie” – mówią przedstawiciele jednej ze szkół.

ZMPD zabiegało o powrót

nauczania w zawodzie kierowca-mechanik do szkół zawodowych przez długie lata. Organizowało konferencje i spotkania z ministrami, pisało pisma i apele, zachęcało do podejmowania tego tematu przez media. Działania te prowadzone były pod naciskiem członków Zrzeszenia, którzy od dawna alarmowali, że brak kierowców to jedno z największych zagrożeń dla branży. Obecnie przedstawiciele Zrzeszenia współpracują z Ośrodkiem Rozwoju Edukacji (wcześniej KOWEZIU) przy doskonaleniu podstaw programo-

wych. Euzebiusz Gawrysiuk, wiceprzewodniczący Rady ZMPD, zajmuje się kierunkiem „kierowca-mechanik”, a dyrektor Ośrodka Szkolenia Euzebiusz Jasiński zawodem „technik transportu samochodowego”. Współpracują, a jednocześnie głośno mówią, że trudno przebić się z rozwiązaniami, które z punktu widzenia przewoźników wydają się oczywiste.

Deficyt rąk do pracy w przewozach drogowych wynosi według szacunków ZMPD 30 tysięcy ludzi. Jedynym sposobem na jego złagodzenie stało się

zatrudnianie obcokrajowców, głównie Ukraińców. Od kwietnia do sierpnia tego roku liczba zagranicznych kierowców jeżdżących u polskich przewoźników wzrosła o ponad 6 tysięcy. O tyle samo wzrosła, według danych Biura ds. Transportu Międzynarodowego, liczba nowych pojazdów. Wniosek – kupujesz nowy pojazd, znajdź Ukraińca, który go poprowadzi. Na Polaków nie licz.

31 nowych klas nie oznacza rozwiązania problemów przewoźników. W każdej z nich uczy się kilkanaście uczniów. To kilkaset fa-

Szkoły dla kierowców

Tutaj powstały nowe klasy kształcące kierowców mechaników (według danych docierających do ZMPD)

- DOLNOŚLĄSKIE – Legnica, Żmigród
- KUJAWSKO-POMORSKIE – Gronowo, Inowrocław, Toruń
- LUBELSKIE – Chełm, Kijany, Łuków, Milejów-Osada, Nałęczów, Trawniki
- LUBUSKIE – Żary
- ŁÓDZKIE – Skierniewice
- MAŁOPOLSKIE – Gorlice, Radocza
- MAZOWIECKIE – Gostynin, Sypniewo
- POMORSKIE – Gdynia, Kościerzyna, Słupsk (2 szkoły), Starogard Gdański, Żukowo
- WARMIŃSKO-MAZURSKIE – Olsztyn, Ostróda
- WIELKOPOLSKIE – Słupca
- ŚLĄSKIE – Bytom, Cieszyn, Gliwice, Pszczyna
- ZACHODNIOPOMORSKIE – Stargard

chowców za kilka lat, jeżeli oczywiście zainteresowania zawodowe młodych ludzi nie ulegną w międzyczasie zmianie.

Marna pociecha dla właścicieli firm, którzy coraz bardziej boją się nadmiernych roszczeń płacowych i socjalnych ze strony kierowców, bo kierowcy już wiedzą, że stali się niezastąpieni. Mamy za sobą przypadki pierwszych strajków kierowców, którzy chcą pracować od poniedziałku do piątku w godzinach do 9.00 do 16.00. I koniec!

Powstanie pionierskich klas to sukces środowiska, mimo niewystarczającej skali zjawiska. Minęły lata, w których szkolnictwo zawodowe żyło własnym życiem, nie dostrzegając, że istnieje w kraju olbrzymia luka, jaką stanowi transport drogowy. Kształcenie kierowców zostało wtedy wyrzucone ze szkół publicznych i przeniesione na komercyjne kursy. Można zaryzykować stwierdzenie, że kształcenie kierowców zostało uśmiercone przez

ludzi bez wyobraźni. Fakt, że zaczyna się odradzać, to wartość sama w sobie.

Przewoźnicy pomagają szkołom na swoim terenie w zachęcaniu młodzieży do zdobywania zawodu kierowcy. Organizują pikniki w szkołach, udostępniają najnowocześniejszy sprzęt, zapewniają, że na absolwentów już dziś czeka praca. To jednak za mało. Dyrektorzy szkół boją się, że głównym problemem jest brak promocji zawodu. Potrzeba kompleksowych działań. Przez wiele lat nie miał się kto zajmować tymi sprawami.

Prywatne ośrodki szkolenia chciały zarabiać, a nie organizować kampanie promocyjne. Negatywny wpływ na postawy młodzieży miały kampanie typu „Tiry na tory”, ukazujące wielkie ciężarówki jako źródło zagrożenia i zniszczenia. Dodajmy -wbrew wszelkim, ogólnodostępnym faktom i tylko po to, żeby promować niewydolną kolej. Dzisiaj potrzebna jest moda na bycie trakerem.

Na sprzedaż naczepa firanka 13,6 m

(producent Krone – używana)



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

45-dniowy termin płatności



dls jest:

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

dls zaprasza:

do całorocznej współpracy przewoźników posiadających ciągniki siodłowe celem realizacji transportów **plandekowych (naczepa burto-firanka)** w relacjach:

PL – EU – PL

Oferujemy bezpłatne naczepy. Gwarantujemy stałe stawki oraz stałe zatrudnienie w tzw. ruchu okrężnym.

dls zapewnia:

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

Prosimy o telefoniczne lub pisemne skontaktowanie się:

dls Land und See Speditionsgesellschaft mbH
Jacobsrade 1, D-22962 SIEK (kolo Hamburga)

Andrzej Hische

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

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

Kod 832201 już działa

Od 1 września uczniowie mogą zdobywać uprawnienia do pracy jako kierowcy pojazdu ciężarowego. Pokazujemy działania pionierskich szkół oraz ich drogę do sukcesu, jakim było uruchomienie w ekspresowym tempie nauczania nowego zawodu.



Piotr Gawelczyk

Nowy rok szkolny przyniósł rewolucyjną i niezwykle potrzebną dla polskiego transportu zmianę. Wieloletnie starania ZMPD o przywrócenie nauczania zawodu kierowca-mechanik w szkolnictwie zawodowym wreszcie przyniosły efekt. Przypomnijmy, że w listopadzie 2015 r. minister edukacji narodowej Anna Zalewska wpisała zawód kierowca-mechanika (oficjalny kod 832201) na listę profesji, podstawa programowa została zaś zatwierdzona w połowie 2016 roku.

Ambicją Zrzeszenia było stworzenie pierwszych klas o nowym profilu jeszcze w roku szkolnym 2016/2017. Mimo że szkoły miały bardzo mało czasu, by odpowiednio rozpropagować i

niedawna nic nie mogliśmy zrobić – przepisy nie pozwalały nam na utworzenie klasy w tym zawodzie – powiedział dyr. Podpora.

Przyznała, że do końca nie była pewna, czy rozporządzenie wejdzie w życie. Kiedy tylko zapaliło się zielone światło, nauczyciele zrobili szybką reklamę wśród rodziców i samych gimnazjalistów, w efekcie czego udało się przeprowadzić nabór do klasy dwuzawodowej. Szkoła stworzyła program nauczania. – Podstawa programowa do zawodu to jedno, konieczność stworzenia na tej bazie odpowiedniego programu to drugie. Wbrew pozorom nie mieliśmy z tym większych problemów, bo jesteśmy już zahartowani w pisaniu tego typu dokumentów. Inna sprawa, że zajęło nam to niemal całe wakacje. Skoro jednak zdecydowaliśmy się na utworzenie tej klasy, to głupio byłoby się nie zabrać z kopyta do roboty – śmieje się dyrektor Podpora.

Spodziewa się, że w przyszłym roku szkolnym nabór ruszy już pełną parą i zainteresowanie uczniów nowym zawodem będzie zdecydowanie większe, tym bardziej że jest ogromne zainteresowanie pracodawców w pozyskaniu absolwentów. Już teraz szkoła jest „po słowie” z trzema firmami, które będą wspierać nowo powstałą klasę, zwłaszcza w kształceniu praktycznym.

Wsparcia udzieliły: Kujawski Truck Center Sp. z o.o., który aktywnie uczestniczył w pisaniu programu nauczania, DBK Sp. z o.o. i AutoAndreas. To modelowy wręcz przykład współpracy szkoły z rynkiem pracy. – Czujemy z ich strony bardzo mocne wsparcie – potwierdza dyr. Podpora.

W połowie września w klasie było szesnastu chłopców. Czy są zadowoleni z obranej drogi? – Raczej tak, w

każdym razie na wagary nie chodzą. Najchętniej już by spędzali czas w firmach, ale jeszcze muszą się pouczyć języka polskiego i matematyki – mówi Marzanna Podpora.

Tablica ogłoszeń

– Spodziewaliśmy się, że wcześniej czy później zawód kierowca-mechanik zostanie wpisany do katalogu zawodów i byliśmy na to przygotowani. Czekaliśmy tylko na oficjalną informację, by móc rozpocząć rekrutację – powiedział z kolei dyrektor Tadeusz Federczyk z Zespołu Szkół nr 1 im. Henryka Sienkiewicza w Łukowie. Jest przekonany, że umożliwienie nauczania w tym zawodzie to strzał w dziesiątkę. – Widać to nie tylko po zainteresowaniu przedsiębiorstw, lecz także samych uczniów. 26-osobowa klasa uzbierała się niemal od ręki – powiedział dyrektor. Ten sukces to także niewątpliwie wynik pracy „u podstaw”. Przedstawiciele szkoły starają się co najmniej dwa razy w roku odwiedzić każde gimnazjum w powiecie, by porozmawiać z rodzicami i młodzieżą na temat sytuacji na rynku pracy, przy okazji pokazując to, czego będą uczyć na zajęciach praktycznych.

– Wiemy, że młodzi ludzie przy wyborze szkoły ponadgimnazjalnej często nie kierują się możliwością znalezienia pracy w konkretnym zawodzie. Idą za kolegą, bo mają blisko, czy ze względu na panującą akurat modę. Naszym zadaniem jest pokazać rodzicom, w jakich zawodach warto się kształcić, bo w nich jest zapotrzebowanie na pracownika – mówi dyrektor.

Doskonałym motywatorem jest szkolna tablica ogłoszeń, na której rokrocznie pojawia się mnóstwo ofert pracy dla absolwentów. – To m.in. na jej przykładzie tłumaczymy rodzicom, jak ważny jest wybór konkretnej klasy – powiedział dyr. Federczyk.

Podobnie jak inne placówki tego typu, tak i szkoła w Łukowie była w blokach startowych, czekając na sygnał z ministerstwa zezwalający na utworzenie nowej klasy. Ze względu na istniejącą już specjalizację technika pojazdów samochodowych łukowska szkoła miała łatwiej. – To prawda, powołanie do życia zawodowej klasy o profilu kierowca-mechanik nie było skomplikowanym procesem. Mamy

Uroczyste rozpoczęcie roku szkolnego

ZMPD gratuluje uczniom wyboru zawodu

Członek zarządu ZMPD Jerzy Szepietowski wziął udział w uroczystym otwarciu roku szkolnego w Gostynińskim Centrum Edukacyjnym. – Życzę wam wytrwałości i pilności, a możecie być pewni, że dobrze płatne miejsca pracy będą na was czekały po ukończeniu szkoły. Postawiliście na właściwego konia – zapewnił młodzież przedstawiciel władz ZMPD, wręczając uczniom pamiątkowe listy gratulacyjne z okazji rozpoczęcia nauki w zawodzie kierowca-mechanik. 1 września ruszyła w gostynińskiej szkole klasa kształcąca takich specjalistów.

- Wierzymy, że kształcenie kierowców, choć kosztowne, zapewni naszej młodzieży dobry start życiowy i pomyślne perspektywy – przyznał naczelnik Wydziału Edukacji ze Starostwa Powiatowego w Gostyninie Szymon Szczypawka.

już doświadczenie w kształceniu młodzieży w branży samochodowej. Poza tym jesteśmy przecież od tego, by odpowiadać na zapotrzebowanie rynku – mówi dyrektor Federczyk.

Przyznaje, że dzisiaj młodzież chce szybciej zdobyć zawód, a pracodawca szybciej mieć wykwalifikowanego pracownika. W Łukowie jest dużo firm transportowych poszukujących kierowców, którzy jednocześnie znalazłby się choć odrobinę na samochodach. – Dlatego też nie zastanawialiśmy się długo nad stworzeniem nowej klasy. W prężnie rozwijającym się łukowskim PKS-ie mamy już od dawna wypróbowanego partnera, który przyjmuje nasze dzieciaki z technikum na zajęcia praktyczne. Uczniowie ze szkoły zawodowej również będą korzystać z takiej współpracy – mówi Tadeusz Federczyk, który już snuje plany na przyszłość.

– Powiat łukowski złożył do Urzędu Marszałkowskiego projekt na remont i wyposażenie budynków warsztatowych naszej szkoły. Znajdzie się w nich też część przeznaczona dla przyszłych kierowców-mechaników. Dzięki temu młodzież będzie mogła odbywać zajęcia praktyczne w szkole. Chcemy mieć jedną, dwie pracownie z prawdziwego zdarzenia. Dlaczego takie inwestycje? Wiadomo – transport samochodowy nigdy nie umrze.

Dyrektor Teresa Dąbrowska z Zespołu Szkół Samochodowych w Legnicy jest przygotowana na przyjęcie nawet setki przyszłych kierowców-mechaników. – Nasza szkoła jest duża i pomieści każdego chętnego – zapewnia dyrektor Dąbrowska. Podkreśla przy

tym, że jej placówka jest jedyną na terenie dawnego województwa legnickiego, mającą klasę o tym profilu, w której aktualnie uczy się 29 uczniów.

Kształcenie w zawodzie kierowca-mechanik

Jak wynika z przepisów ustawy o transporcie drogowym, przedsiębiorca może zatrudnić na stanowisku kierowcy osobę, która spełnia dwa warunki: uzyskała kwalifikację wstępną oraz posiada odpowiednie uprawnienia do kierowania pojazdem ciężarowym. Uzyskanie tych uprawnień będzie teraz możliwe w ramach szkolnictwa publicznego, kształcącego w zawodzie technik transportu drogowego oraz kierowca-mechanik.

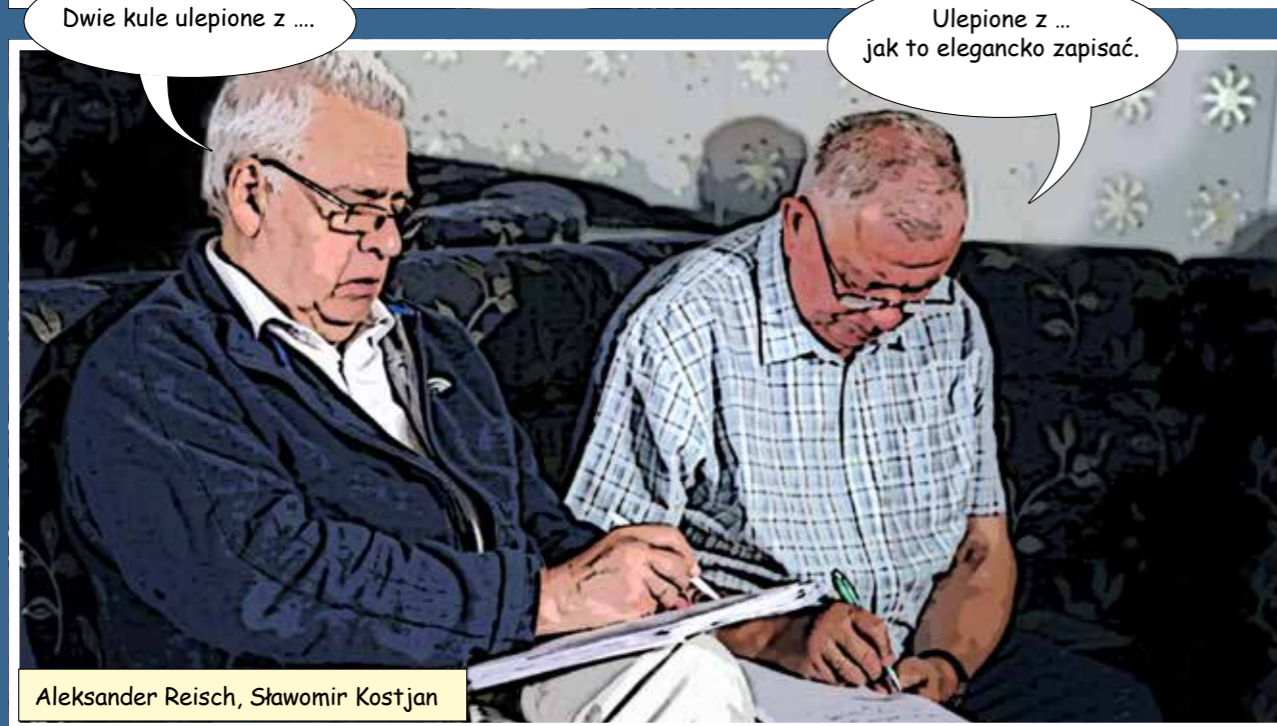
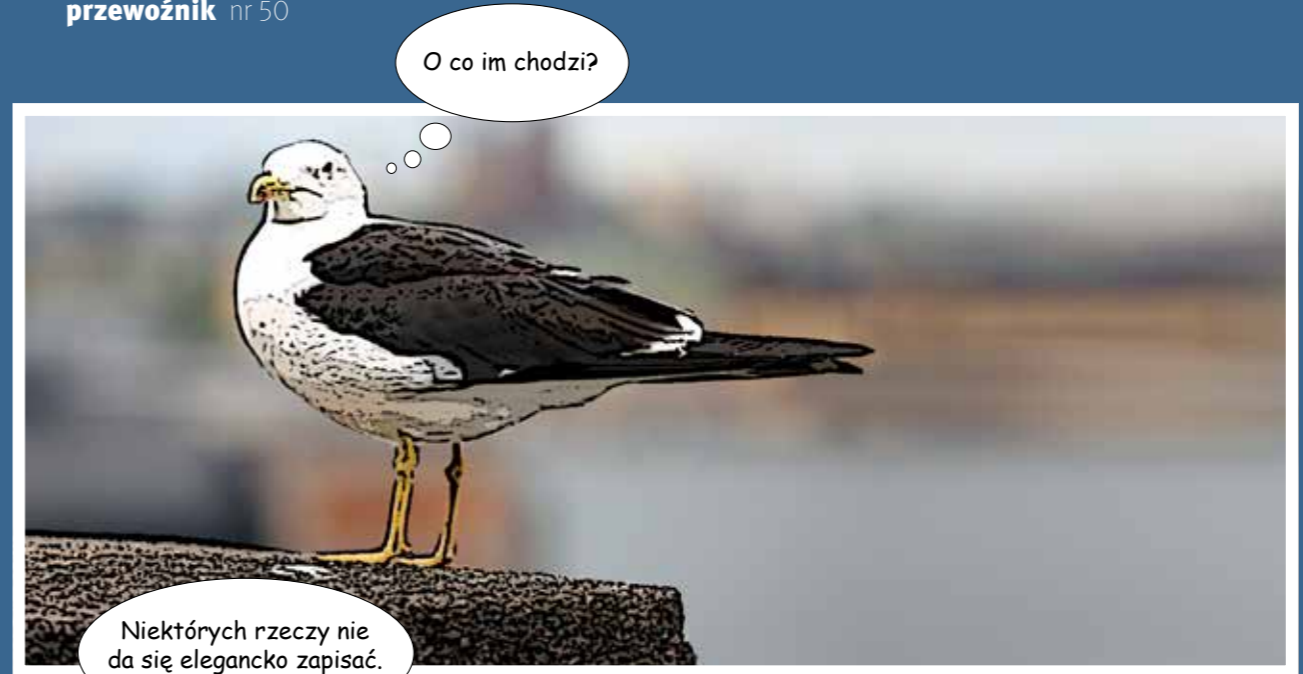
W przypadku osoby, która rozpocznie naukę w technikum, będzie to możliwe po 4-letniej edukacji w tej szkole. Natomiast szkoła zawodowa przygotowuje ucznia do testu kwalifikacyjnego w zakresie kwalifikacji wstępnej, a następnie - po ukończeniu szkoły zawodowej - do odbycia szkolenia na prawo jazdy kat. C+E w ramach kwalifikacyjnych kursów zawodowych.

Zmiana prawa – gdzie szukać?

- **DZIENNIK USTAW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**, Warszawa, dnia 23 czerwca 2016 r. Poz. 894
- **ROZPORZĄDZENIE MINISTRA EDUKACJI NARODOWEJ** z dnia 8 czerwca 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie podstawy programowej kształcenia w zawodach.

Fotomorgana czyli z nieba nie leci manna





Kolejne drogi dla ciężarówek

Prawdopodobnie od nowego roku pojazdy o nośności 11,5 tony będą mogły korzystać z ok. 3 tys. kilometrów dodatkowych dróg, które dziś nie spełniają tej normy. Listę dróg, która zostanie poddana konsultacjom, przedstawił 27 września dyrektor Departamentu Dróg i Autostrad w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Jarosław Waszkiewicz podczas posiedzenia zespołu roboczego ds. zezwoleń Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego.

W momencie wejścia zmian pojazdy o nośności 11,5 tony będą mogły poruszać się po połowie sieci dróg krajowych.

Najszybsza ciężarówka świata

Mająca 2400 KM Volvo „The Iron Knight” pobiło światowy rekord prędkości ciężarówek, osiągając 276 km/h. Samochód waży 4,5 tony i na pięciuset metrach rozpędza się do 131 km/h. Wyczynowa ciężarówka została przygotowana we współpracy z Boije Ovebrinkiem, który od trzydziestu lat ściga się ciężarówkami i już pięciokrotnie poprawiał światowy rekord prędkości tych samochodów.

Wyczynowy samochód poruszał się na oponach marki Goodyear o rozmiarze 315/70R22,5 z przodu oraz 495/45R22,5 z tyłu. Obie gumy miały standardowe osnowy i specjalne mieszanki oraz bieżnik.

Kształcenie i bezpieczeństwo w transporcie



We Wrocławiu odbędzie się 21 października konferencja „Jakość kształcenia a bezpieczeństwo w transporcie”, zorganizowana

przez Międzynarodową Wyższą Szkołę Logistyki i Transportu we Wrocławiu.

Celem konferencji jest wymiana poglądów dotyczących kształcenia w zakresie logistyki i transportu między przedstawicielami przedsiębiorstw branży TSL a środowiskiem akademickim. Merytoryczna dyskusja pozwoli na określenie pożądanych z punktu widzenia rynku efektów

kształcenia, czyli wiedzy, umiejętności i kompetencji społecznych dla specjalistów z obszaru transportu i logistyki, w tym: kierowców, maszynistów, pracowników terminali i portów lotniczych. Prognozowanym efektem konferencji jest porównanie konkretnych rozwiązań i wymagań, a dzięki temu określenie dobrych praktyk.



W Niemczech wszystkie drogi płatne

W sierpniu 2016 r. rząd federalny Niemiec przedłożył do Bundestagu projekt ustawy w sprawie rozszerzenia na wszystkie drogi federalne obowiązku uiszczania opłat drogowych od samochodów ciężarowych od 1 lipca 2018 r. Celem nowej ustawy jest zapewnienie źródła finansowania modernizacji oraz rozbudowy sieci dróg federalnych.

Federalne Ministerstwo Transportu i Infrastruktury Cyfrowej (BMVI) powierzyło firmie Toll Collect techniczne przygotowanie tego procesu. Wraz z wprowadzeniem nowej ustawy sieć płatnych odcinków dróg zostanie rozszerzona o 40 tys. km. Obecnie opłaty drogowe od samochodów ciężarowych pobiera się na 15 tys. km autostrad i dróg federalnych. Liczony jest tylko jeden kierunek ruchu.

Tytuł Master Truck dla DAF-a



DAF XF 460 FT Super Space Cab zdobył tegoroczny zaszczytny tytuł Master Truck of the Year 2016, przyznany przez dwanaście czołowych polskich redakcji zajmujących się tematyką transportu drogowego. W imieniu firmy DAF Trucks Polska 28 września 2016 r. nagrodę odebrał dyrektor zarządzający DAF Trucks Polska Maciej Taniewski.

Zgłoszone przez producentów pojazdy podane zostały ocenie w konkretnych specyfikacjach dotyczących silników, układów napędowych czy kabin. Jednym z najważniejszych końcowych kryteriów było przystosowanie samochodu do realiów polskiego rynku. Wzięte pod uwagę zostały nie tylko rozwiązania techniczne czy komfort pracy kierowcy, ale także koszty eksploatacji pojazdu.

Jak zaznaczyli członkowie jury - DAF XF 460 FT to samochód bardzo przyjazny kierowcy. Producent od lat dopracowywał ten model, aby w jak największym zakresie spełniał on wymagania jego użytkowników. Mająca już kilkuletnią tradycję prestiżowa nagroda wyróżnia konkretny model koncernu za najciekawsze rozwiązania techniczne i ekologiczne, które wpływają na efektywną realizację zadań transportowych. Tytuł Master Truck of the Year przyznany został po raz pierwszy w 2011 roku. Ogłoszenie zwycięzcy ma miejsce podczas Międzynarodowego Złotu Ciężarowych Pojazdów Tuningowanych Master Truck, a sama nagroda wręczana jest zwycięzcy jesienią danego roku.

Więcej kazachstańskich zezwoleń w tym roku

W dniach 15 i 16 września w Almaty w Kazachstanie odbyło się spotkanie Polsko-Kazachstańskiej Komisji Mieszanej ds. międzynarodowych przewozów drogowych.

Uwzględniając interesy przewoźników, przedstawiciele obydwu krajów uzgodnili przeprowadzenie dodatkowej wymiany zezwoleń na 2016 rok w liczbie 2 tys. zezwoleń ogólnych oraz tysiąca zezwoleń na przewo-

zy do i z krajów trzecich. Tym samym ostateczny kontyngent zezwoleń na ten rok wynosi 10 tys. zezwoleń ogólnych oraz 3 tys. na przewozy do i z krajów trzecich. Strony potwierdziły, że zezwolenia zachowują ważność do 31 stycznia 2017 roku włącznie.

Strony nie porozumiały się co do wielkości kontyngentu na przyszły rok. Uzgodniły natomiast wypracowanie zasad przewożenia towarów wyprodukowa-

nych w przedsiębiorstwach zagranicznych lub filiach przedsiębiorstw zagranicznych utworzonych i zarejestrowanych zgodnie z prawodawstwem kraju rejestracji pojazdu, na podstawie zezwolenia ogólnego.

Kontyngent na 2017 rok zostanie określony podczas kolejnego spotkania Komisji Mieszanej, które odbędzie się do 1 grudnia w Polsce. Ministerstwo ds. Inwestycji i Rozwoju Republiki Kazachstanu na wniosek

strony polskiej zobowiązało się do wprowadzenia do tego czasu zmian w niekorzystnych dla polskich przewoźników przepisach. Po nowelizacji przewozy ładunków wyprodukowanych w przedsiębiorstwach zagranicznych lub filiach, utworzonych i zarejestrowanych zgodnie z prawodawstwem na terytorium kraju rejestracji pojazdu, będą wykonywane na podstawie zezwoleń ogólnych.

13 tys. zezwoleń

ważnych do 31.01.2017 r.

Przedstawicielstwo ZMPD w Brukseli

Z końcem października rusza przedstawicielstwo Zrzeszenia w Brukseli. Powstało głównie po to, aby zapewnić szybszy dostęp do informacji oraz osób tworzących unijne prawo. Około 80 proc. przepisów obowiązujących w naszym kraju tworzonych jest w Brukseli.

Z tego powodu niezwykle istotnymi zadaniami przedstawicielstwa w Brukseli będzie współpraca z instytucjami i organami Unii Europejskiej oraz z polskimi europołami, przedstawicielstwem Polski przy UE w Brukseli, przedstawicielstwem Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego - IRU oraz przedstawicielstwami innych stowarzyszeń przewoźników. Do obowiązków przedstawiciela należeć będzie oczywiście także prowadzenie interwencji na rzecz członków ZMPD. Do realizowania w Brukseli tych zadań Zrzeszenie wybrało Piotra Szymańskiego, który ponad dziesięć lat reprezentował interesy województwa łódzkiego przed instytucjami UE. Wcześniej prowadził działania na rzecz uwzględniania przez KE wybranych polskich korytarzy transportowych w nowej sieci TEN-T.



Edmund Kuc wieloletni prezes ZMPD

16 września 2016 roku zmarł w wieku 86 lat Edmund Kuc, wieloletni działacz na rzecz transportu drogowego, członek ZMPD od 1992 roku.

W latach 1993 – 1999 pełnił funkcję prezesa ZMPD. Za działalność na rzecz przewoźników drogowych został wyróżniony resortową odznaką „Zasłużony dla transportu RP”. ZMPD uhonorowało E. Kuca najwyższą, diamentową odznaką „Zasłużony dla ZMPD” w 2007 roku, podczas uroczystych obchodów 50-lecia Zrzeszenia.

W uznaniu za wkład Edmunda Kuca w rozwój ZMPD, 26 października 2006 roku Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD nadało mu tytuł honorowego członka ZMPD w Polsce.



Ewa Kamińska

W nocy z 6/7 października zmarła w wieku 49 lat Ewa Kamińska, znana działaczka na rzecz transportu drogowego. Ewa Kamińska była członkiem ZMPD przez 20 lat. Znana była ze swojego zaangażowania w problemy branży międzynarodowego transportu drogowego. Specjalizowała się w tematyce przewozów na wschód i jej głos był zawsze ważny i słyszalny podczas dyskusji środowiska. Cieszyła się także dużym respektem wśród rosyjskich służb granicznych. Brała aktywny udział w pracach Forum Transportu Drogowego. Od 2007 roku była prezesem Stowarzyszenia „Grodzisko” z Grodziska Mazowieckiego.



Konkurs „Inspektor Roku 2016” rozstrzygnięty

W Polskiej Nowej Wsi k/Opola 28-29 września odbył się konkurs na „Inspektora Roku 2016”. Funkcjonariusze z szesnastu województw rywalizowali w konkurencjach:

- wiedzy teoretycznej z zakresu przepisów prawnych wykorzystywanych w codziennej pracy,
- udzielenia pomocy przedmedycznej ofiarom wypadków,
- kierowania samochodem (jazda po torze przeszkód pojazdem typu „Bus” na czas, jazda z talerzem Stewarta i jazda na czas po płycie poślizgowej),
- kierowania motocyklem służbowym wraz z dobiegnięciem do motocykla

przez przeszkody oraz pokonanie toru przeszkód motocyklem w jak najdłuższym czasie.

Pierwsze miejsce drużynowo zajęli inspektorzy z WITD Bydgoszcz. Na drugim miejscu uplasowała się drużyna z WITD Olsztyn. Trzecie miejsce przypadło inspektorom z WITD Rzeszów.

Klasyfikacja indywidualna w kategorii samochodów:

- I miejsce: Piotr Sękowski reprezentujący WITD Olsztyn
- II miejsce: Łukasz Tuszyński reprezentujący WITD Łódź
- III miejsce: Andrzej Kęsik reprezentujący WITD Opole

Klasyfikacja indywidualna w kategorii motocykl:

- I miejsce: Marcin Świst reprezentujący WITD Rzeszów
 - II miejsce: Bartosz Kowalski reprezentujący WITD Bydgoszcz
 - III miejsce: Marcin Wróbel reprezentujący WITD Katowice
- Nagrody dla najlepszych inspektorów w kategoriach motocykl, samochód oraz klasyfikacji drużynowej wręczyli podsekretarz stanu w ministerstwie infrastruktury i budownictwa Justyna Skrzydło, p.o. Główny Inspektor Transportu Drogowego Alvin Gajadur oraz wicewojewoda opolski Violetta Porowska.

Instrukcja podpisana, czas na jej przestrzeganie

Polska zмага się z Rosją, która nie przestrzega dwustronnych porozumień i bez umiaru przeciąga wejście w życie uzgodnionej instrukcji.



Piotr Gawelczyk

Bez podpisania instrukcji dla rosyjskich służb kontrolnych nie ma mowy o rozpoczęciu negocjacji dotyczących kontyngentu zezwoleń na 2017 rok – z takim postanowieniem wyjeżdżali do Petersburga przedstawiciele polskiej delegacji na posiedzenie Polsko - Rosyjskiej Komisji Mieszanej ds. międzynarodowych przewozów drogowych, które odbyło się 28-29 września 2016 roku.

Instrukcja, mająca być obowiązującym dokumentem nie pozostawiającym marginesu dla interpretacji prze-

pisów, jest oczkiem w głowie zarówno strony rosyjskiej, jak i polskiej. Tyle tylko, że choć kierunek myślenia jest ten sam, to wektory tego myślenia są całkowicie przeciwne.

Twarde negocjacyjne stanowisko przyniosło efekt – instrukcja została podpisana (i to z trybem natychmiastowej wykonalności – dostępna jest na stronie internetowej ZMPD w językach polskim i rosyjskim), natomiast sprawa zezwoleń została przesunięta na kolejne posiedzenie komisji, zaplanowane na 10 listopada tego roku w Krakowie. Polska delegacja, na której czele stanął wiceminister infrastruktury i budownictwa Jerzy Szmít (ze strony ZMPD w rozmowach

wziął udział dyrektor Departamentu Transportu ZMPD Tadeusz Wilk), uzależniła bowiem ustalenie kontyngentu zezwoleń od przestrzegania instrukcji przez służby rosyjskie.

Nauczona doświadczeniem strona polska postanowiła dmuchać na zimne - do tej pory rosyjscy urzędnicy robili wszystko, by instrukcja nie weszła w życie lub by weszła jak najpóźniej. Z kolei Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa postawiło sobie za punkt honoru, by zapisy instrukcji były przestrzegane.

Przypomnijmy – 1 kwietnia 2016 r. po pięciu turach trudnych negocjacji zostało zawarte porozumienie, dotyczące wielkości kontyngentu zezwo-



leń, a także przygotowania przez odpowiednie ministerstwa obu krajów instrukcji dla służb kontrolnych. – To była nasza inicjatywa. Chodziło o to, by wreszcie nie było, łagodnie mówiąc, nieporozumień w interpretacji przepisów; obie strony musiałyby się do jej zapisów bezwzględnie stosować – mówi uczestnik rozmów, dyr. Tadeusz Wilk.

Po co właściwie tworzyć dokumenty mające być wykładnią teoretycznie jasnych przepisów (w tym przypadku prawa federacji rosyjskiej)? Teoretycznie przynajmniej to zbędna biurokracja, a czego jak czego, ale na niedostatek papierów do wypełniania/podpisywania/zapoznania się/ polscy przewoźnicy narzekać nie mogą. Problem leżał jednak gdzie indziej – brak instrukcji, o którą walczyło ministerstwo i ZMPD, powodował (oby czas przeszedł dokonany był w tym miejscu uzasadniony...) wolną amerykankę po stronie rosyjskiej, o czym za chwilę.

Kluczowym momentem tamtych negocjacji była wymiana zezwoleń, czyli tego, na czym Rosjanom najbardziej zależało. – Popełniliśmy błąd, bowiem nie powinniśmy wymieniać zezwoleń, dopóki nie zostaną spełnione konkretne warunki – przyznaje dziś dyr. Wilk. Tym warunkiem było właśnie stworzenie i podpisanie odpowiednich dokumentów w sprawie instrukcji. Jak się można było tego spodziewać, po wymianie zezwoleń dla jednej ze stron problem przestał istnieć.

Niezrażone Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa przygotowało odpowiedni projekt, oparty na ustaleniach podczas obrad komisji mieszanej, i wysłało go do Rosjan.

Ci z kolei – eufemistycznie mówiąc – nie wykazywali nim nadmiernego zainteresowania, przeciągając w nieskończoność negocjacje. Czas działał na ich korzyść, bowiem przewozy do Rosji odbywają się przecież cały czas i problemy, które instrukcja miała wyeliminować, cały czas istnieją - służby rosyjskie nadal interpretują prawo po swojemu.

Jak to wygląda od strony praktycznej? Przewoźnik wjeżdża z Białorusi do Rosji z dwoma zezwoleniami – ogólnym i kraje trzecie. Pokazuje rosyjskiemu inspektorowi Transportu Drogowego posiadane dokumenty. Ten stwierdza, że należy wypełnić zezwolenie dwustronne. Pieczętuje je i kierowca spokojnie jedzie dalej. Dojeżdża do przedmieść Moskwy, gdzie zatrzymuje go kolejna inspekcja tej samej służby. Urzędnik przegląda dokumenty (inspektor bierze tylko te, które pasują mu do określonej tezy) i wydaje decyzję, że trzeba mieć inne zezwolenie. Kierowca jest kierowany na specjalny postojowy parking, musi złożyć odpowiednie zeznanie. Może to zrobić, nie wiadomo właściwie dlaczego, tylko dwa razy w tygodniu – we wtorek i w czwartek. Jak kierowca ma pecha, może stać beczynnie cztery dni. Z tego parkingu trzeba dojechać do Moskwy, a w związku z tym, że oczywiście nie kursuje stamtąd komunikacja publiczna, należy wziąć taksówkę, która stoi pod bramą tego parkingu i czeka na nieszczęśników. Po złożeniu zeznań zostaje nałożona kara w wysokości 150 tys. rubli, czyli ok. 2 tys. zł. Kierowca musi dodatkowo zapłacić za postój 500 rubli za godzinę, czyli ok. 90 tys. rubli. Czysty biznes, który - oby – wreszcie się skończył. ■

**Trans
Poland**

8 - 10 listopada 2016
Prądyńskiego 12/14, Warszawa

BIZNES.

IV MIĘDZYNARODOWE
TARGI TRANSPORTU I LOGISTYKI

trans-poland.pl

Srebrny jubileusz



Mija ćwierć wieku pracy Jana Buczka dla środowiska przewoźników samochodowych.

Robert Przybylski

Jan Buczek trafił do branży transportu międzynarodowego zaraz po przemianach ustrojowych. – Kupiłem w Niemczech używane Volvo F12 Globetrotter. To był wyjątkowy samochód, miał perłową ramę, niebieską kabinę z perłowymi pasami – opisuje Jan Buczek. Pierwszy międzynarodowy kurs zrobił z przypadku. – Innemu przewoźnikowi zepsuł się ciągnik, więc podłączyłem się do 12-metrowej naczepy chłodni pełnej czosnku i pojechałem do Holandii. Towar dostarczyłem i tak zacząłem jeździć na międzynarodowych trasach – wspomina.

Volvo wzbudzało zainteresowanie, a duża kabina przyciągała na parkingach wielu gości. – To była na-

sza parkingowa akademia. Zainteresowałem się podstawą prawną wykonywanych przewozów. O dokumenty nie było wtedy łatwo. Ktoś w Pekaes skopiował mi Konwencję CMR, którą na parkingach studiowałem. Ponieważ podczas dyskusji z napotkanymi kierowcami i spedytorami zabierałem głos, przyłgnęła do mnie nazwa „Profesor” – wspomina prezes.

Pierwsze stowarzyszenie

Prywatni przewoźnicy mieli utrudniony dostęp do zezwoleń i karnetów TIR, uznali więc, że stworzenie stowarzyszenia konkurencyjnego do ówczesnego ZMPD zapewni im dostęp do niezbędnych dokumentów. – W 1990 roku w warszawskim biurze niemieckiej firmy spedycyjnej BDS kopiowałem dokumenty, gdy usłyszałem jak jakiś mężczyzna opowiadał o stworzeniu stowarzyszenia, które umożliwi prywatnym przewoźnikom dostęp do zezwoleń i karnetów TIR – wspomina Jan Buczek. ZMPD nie chciało przyjmować prywatnych przewoźników.

– Zagadnąłem tego człowieka, którym okazał się Zbigniew Wojak, o stowarzyszenie, na co usłyszałem, że powstanie niedługo i stworzy je wynajęty prawnik. Odpowiedziałem, że nie potrzeba prawnika, wystarczy lista z piętnastoma członkami-założycielami.

Wyjąłem z kserokopiarki kartkę, w nagłówku napisałem „Lista członków...” i zapytałem: jak ma się nazywać nowe stowarzyszenie. Wojak poddyktował: Stowarzyszenie Prywatnych Przewoźników Międzynarodowych.

W 1. pozycji wpisałem: Jan Buczek Wiesław Ostrowski Transport Krajowy i Międzynarodowy s.c. Lista posłużyła do rejestracji SPPM.

W pierwszej połowie 1990 roku sąd zarejestrował SPPM. Dwaj założyciele: Zbigniew Wojak oraz Krzysztof Gajda byli członkami zarządu. Liczyli, że SPPM otrzyma zgodę IRU na dystrybucję karnetów TIR, jednak ZMPD zaprotestowało i plany spaliły na panewce.

Zezwolenia dla nowego taboru

W tym czasie Ministerstwo Transportu pracowało nad nowymi przepisami. – Mało kto z nowych, prywatnych przewoźników nie interesował się sprawami legislacji. Z kolei władze ZMPD uważały, że są tylko od karnetów TIR oraz zezwoleń – uważa Jan Buczek. SPPM nie miała pieniędzy, więc członkowie pracowali społecznie. – Za własne pieniądze jeździłem do ministerstwa, poświęcałem swój czas oraz czas pracowników mojej firmy – wspomina Buczek.

SPPM miało oddziały w Kielcach, Lublinie, Katowicach, Wrocławiu i Olsztynie. Centrala znajdowała się w Warszawie. – Stowarzyszenie powstało, pojawiłem się na zebraniach. Bez końca składaliśmy żądania do władz. Doskonale odnalazło się na rynku. Oferowaliśmy pomoc w dostępie do koncesji, zezwoleń i karnetów z ZMPD – wylicza Buczek.

Mimo to oddziały usamodzielniały się, rejestrując własne stowarzyszenia. – Zamiast jednego, mocnego głosu środowiska powstał słaby chór – uważa Buczek. Około połowy 1991 roku MT wprowadziło ułatwienia w dostępie do zezwoleń dla przewoźników dysponujących nowym taborem. Tymczasem nasze ciężarówki miały po 10 lat i więcej. Na lepszy tabor nie było nas stać. Sam miałem 6-letnie Volvo, które zamieniło Jelcza 315. Natomiast Pekaes i inne firmy państwowe kupowały nowy tabor, a w rezultacie miały zezwoleń w bród – opisuje sytuację Jan Buczek.

Równe szanse dla państwowych i prywatnych

W tamtym czasie ministerstwo zaczęło prace nad ustawą o warunkach wykonywania międzynarodowego transportu drogowego i pojawiła się potrzeba wyłonienia reprezentacji środowiska przewoźników. Nad ustawą pracował także Wojciech Sienicki, który miał firmę transporto-

wą. – Janka Buczka spotkałem po raz pierwszy w 1991 roku, gdy wybraliśmy się wspólnie do senatora PSL Zbigniewa Komorowskiego, aby naświetlić mu nasz punkt widzenia na ustawę o transporcie drogowym. Był on wtedy senatorem sprawozdawcą ustawy o transporcie drogowym – wspomina Sienicki.

W rezultacie doszło do kompromisu prywatnych i państwowych przewoźników. Ustawa o warunkach wykonywania międzynarodowego transportu drogowego z 26 lipca 1991 roku wprowadziła koncesje na wszystkie kraje.

Efektom dyskusji resortu transportu z przewoźnikami oraz ustawy było powołanie przez ministerstwo Biura Obsługi Transportu Międzynarodowego 20 grudnia 1991 roku. BOTM przejął od ZMPD dystrybucję zezwoleń i zajął się również nadawaniem koncesji. Jednocześnie MT podniosło opłatę za zezwolenie z 200 tys. zł do 1,2 mln zł, co wywołało protesty (nieskuteczne) całej branży.

Po rozmowach, m.in. z J. Buczkiem, BOTM zgodził się na dystrybucję zezwoleń przez stowarzyszenia przewoźników. Przygotowanie rozporządzenia trwało prawie rok i kilka stowarzyszeń jednocześnie podpisało porozumienie o dystrybucji zezwoleń. – Niestety doszło do tego, że ci, którzy administrowali dystrybucją zezwoleń mogli manipulować środowiskiem – zauważa Buczek. Już w 1991 roku było widoczne, że nie ma reprezentacji środowiska, a resort nie musiał z nikim konsultować swoich posunięć. Stąd narodził się pomysł stworzenia Ogólnopolskiej Izby Transportu Międzynarodowego.

– Przygotowaliśmy spotkanie założycielskie w warszawskim hotelu Vera. Na 120 delegatów ok. 30 miało nieważne wyciągi sądowe, które straciły 3-miesięczną ważność, więc mecenas Golanowski zbierał je od nowa, co mu się nie udało. Tak upadł ostatecznie pomysł powołania Izby – przyznaje Buczek.

Trzecie podejście

– Między stowarzyszeniami panowała konkurencja i minister rozgrywał nas jak chciał – przyznaje Buczek. Pojawił się więc kolejny pomysł – powołania Krajowej Rady Przewoźników Drogowych. Sąd Wojewódzki we Wrocławiu

zarejestrował ją 28 czerwca 1993 roku. Przewodniczącym KRPD został Leon Kaczmarek, w zarządzie znalazł się także Jan Buczek. – Uczestniczyłem we wszystkich posiedzeniach. Utrudniało to moje funkcjonowanie w firmie, wspólnik z trudem moje zachowanie tolerował. Wciągałem go w dyskusje o branży, czasem udało mi się nakłonić go do uczestnictwa w naradach.

Udało się nam przekonać IRU, aby powtórnie objęła polskich przewoźników łańcuchem gwarancyjnym. Ubezpieczyciele nie chcieli się na to zgodzić i każdą sprawę dokładnie badali, żądając wszystkich dokumentów.

To już była nasza wspólna działalność. Kosztowna, bo jeżdżąc po kraju i za granicę płaciłem za hotele z kasy firmowej lub własnej, a ceny np. w Rosji były bardzo wygórowane – podkreśla Buczek.

W połowie 1995 roku KRPD przeniosła się z Wrocławia do Warszawy, na ul. Hożą 72. Wybrano nowy zarząd, prezesem został Leon Kaczmarek, wiceprezesami Jan Buczek i Mieczysław Gutkowski, sekretarzem Zbigniew Priebe, zaś skarbnikiem Jerzy Choma.

– Chcieliśmy zlikwidować trójpodział środowiska na Pekaes i państwowych przewoźników międzynarodowych, dawne PKS oraz Krajową Radę, czyli przewoźników prywatnych – tłumaczy Zygmunt Sieńko, który reprezentował przedsiębiorców z Dolnego Śląska.

Zezwolenia jak koło ratunkowe

– Prywatni przewoźnicy musieli być reprezentowani w ZMPD i mieć wpływ na jego funkcjonowanie. W 1995 roku wspólnie wybraliśmy do Rady ZMPD Jana Buczka – wyjaśniał działacz z regionu kujawsko-pomorskiego Dionizy Woźny.

W skład Rady weszli po raz pierwszy przedstawiciele stowarzyszeń regionalnych, to jest Tadeusz Wilk, który został przewodniczącym, oraz Jan Buczek. – W Radzie zasiadało 11 osób i zobaczyliśmy, jak wielką szansą dla transportu jest pobudzenie do współpracy rozproszonych po kraju członków ZMPD.

Wpadliśmy na pomysł organizowania posiedzeń Rady w terenie, w Opolu, Gdyni oraz innych miastach. Przewoźnicy z zadowoleniem przyjęli naszą inicjatywę. Stanowiło to dla Rady zachętę do działania oraz otworzyło drzwi do zmiany formuły funkcjonowania Zrzeszenia – wyjaśnia Buczek.

Wczesne lata dziewięćdziesiąte przewoźnicy zapamiętali jako ciągłą walkę o zezwolenia niemieckie.

– Niemcy nie chcieli nam więcej dawać, coroczne negocjacje były bardzo ważne, a wynegocjowana kwota stała się bazową w rozmowach w kolejnym roku – tłumaczy Buczek.

Ograniczeniem dla przewoźników był także brak zezwoleń rosyjskich. Rosja otworzyła się na import, a z przewozem rosnącej masy ładunków nie radziło sobie państwowe Sowtransavto. Prywatnych przewoźników wtedy nie było i polscy przedsiębiorcy wykorzystali tę sytuację. – Uczestniczyłem w polsko-rosyjskich rozmowach, poznałem tamtejszych przewoźników i zaprzyjaźniłem się z nimi na tyle, że nawet gdy potrzebowaliśmy dwa razy więcej zezwoleń niż oni, to nie protestowali. Litwini i Łotysze dziwili się, skąd tyle ich mamy, gdy im brakowało – wspomina Buczek.

Gdy w Rosji pojawili się prywatni przedsiębiorcy, wówczas na nowo rozgorzała walka o dostęp do rynku. – Już byłem w ZMPD i rozumiałem, że więcej zezwoleń, to więcej karnetów TIR, a to oznaczało większe wpływy dla ZMPD i możliwość planowej pracy na rzecz transportu – tłumaczy prezes.

Największy kryzys

Polscy przewoźnicy znaleźli się na celowniku rosyjskich służb. – Do szczytan doszły problemy z nieprawidłowo zamkniętymi karnetami TIR. Kierowca oddawał komplet dokumentów przewozowych agentowi celnemu, aby ten zamknął procedurę tranzytu. Jednak

zamiast prawidłowej pieczęci celnika, na skutek zmywu importera z funkcjonariuszem, pojawiała się podrobiona lub pieczęć celnika, który tego dnia był na urlopie – wyjaśnia prezes.

Po kilku miesiącach służby rosyjskie wpadały na trop przekrętów i rozpoczynały procedurę poszukiwawczą. Przewoźnik dowiadywał się o procedurze, gdy władze rosyjskie konfiskowały mu przy wyjeździe samochód. – Niedokończone procedury celne stały się zgrozą dla naszych przedsiębiorców i na branżę padł błąd strach, bo

ła szansę na rozwój, ale Buczek do brze przysłużył się rozwojowi gospodarki i naszej branży – ocenia Wojciech Sienicki.

Rozbrojenie miny

W maju 1999 roku ukonstytuował się nowy zarząd: na siedem miejsc zarządu weszło aż pięciu nowych członków. Odpowiadający za działalność biura ZMPD Jan Buczek zabrał się do usunięcia zagrożeń dla polskich przewoźników.

nia należności. Były to ogromne sumy, znacznie przekraczające możliwości ZMPD.

Za namową poprzednich władz ZMPD część przewoźników postanowiła bronić się w sądach samodzielnie. IRU miała inny pomysł, lecz stwierdziła, że skoro przewoźnicy poszli do sądu samodzielnie się bronić, to występują z łańcucha gwarancyjnego Konwencji TIR.

- Udało się nam przekonać IRU, aby powtórnie objęła polskich przewoźników łańcuchem gwarancyjnym. Ubezpieczyciele nie chcieli się na to zgodzić i każdą sprawę dokładnie badali, żądając wszystkich dokumentów. Musieliśmy im dostarczyć kilogramy papierów i nie raz płaciłem za nadbagaż lecąc do Genewy. Wyjaśnienia trwały dwa lata – wspomina prezes ZMPD.

W Niemczech zobowiązania podatkowe nie ulegają przedawnieniu, więc nawet jeszcze teraz przychodzą do przewoźników niemieckie żądania zapłaty. - Dziś mało kto pamięta o tym zagrożeniu. Wielu nawet nie ma świadomości, że ZMPD zdjęła z nich odpowiedzialność i że byli o krok od bankructwa – podkreśla Jan Buczek.

Nowa organizacja

Równoległe z rozminowaniem zagrożenia Buczek zmienił strukturę biura ZMPD. – Powołałem Departament Transportu Drogowego, który analizuje sytuację rynku i podejmuje interwencje – wyjaśnia.

Przygotował Zrzeszenie do nieuchronnych zmian. – Nic nie trwa wiecznie, przewidywaliśmy że sprzedaż karnetów TIR zmaleje, więc uruchomiliśmy działalność komercyjną. Rozwija się ona z sukcesem, co jest możliwe dzięki zaufaniu, jakie ZMPD wyrobiło sobie wśród przedsiębiorców – podkreśla prezes Zrzeszenia.

Jan Buczek w polskiej branży transportowej działa już ćwierć wieku. – Przyczyniłem się do obecnego jej kształtu – uważa. Przyznaje, że praca społeczna po kilkanaście godzin na dobę wymagała wiele wyrzeczeń także od rodziny. – Mogę powiedzieć, że byłem obok niej, ale żona rozumiała moją naturę. Nawet nie wiem, kiedy dzieci mi wyrosły – dorzuca. – Cieszę się, że miałem możliwość działania i chyba dobrze ją wykorzystałem – kończy Jan Buczek.

skala nadużyć okazała się ogromna – wspomina Buczek.

Nieprawidłowo zamknięte karnety TIR stały się problemem także w Niemczech. Tamtejsze organy celne domagały się od polskich przewoźników uregulowania należności celnych za przewóz cukru i przetworów mlecznych.

– Poprawa funkcjonowania systemu TIR stała się palącą. Konieczne było wyjaśnienie ogromnej liczby roszczeń głównie niemieckich i rosyjskich organów celnych, które szły w setki milionów dolarów. Kwoty zwalały z nóg – przyznaje Buczek.

Z początku nikt nie miał jasności, jak należy się w tej sytuacji bronić. Ówczesne władze Zrzeszenia doradziły przewoźnikom, aby wystąpili do sądu samodzielnie.

Wśród przewoźników narastała nerwowość, która sięgnęła zenitu podczas ogólnego zgromadzenia członków ZMPD w Sali Kongresowej PKiN w 1998 roku. Posiedzenie zostało zerwane. – Było strasne zamieszanie. Musieliśmy powtórzyć posiedzenie i wtedy ściśle z Janem Buczkiem współpracowałem. Jan Buczek wszedł do zarządu – wspomina Sienicki. Na drugim posiedzeniu udało się zapamiętać nad emocjami. Janusz Łacny został prezesem, a Jan Buczek sekretarzem generalnym. – Janek zdecydował się na ten układ, zaangażował się w pracę społeczną. Jego firma straci-

Dziś mało kto pamięta o zagrożeniu niemieckimi roszczeniami celnymi. Wielu nawet nie ma świadomości, że ZMPD zdjęła z nich odpowiedzialność i że byli o krok od bankructwa.

- Nie zaliśmy zasad procedury zabezpieczającej (poprzednie władze nie przekazały nam jej), pojechaliśmy więc do Moskwy (Główny Tamożennyj Komitet) z propozycją przejęcia zobowiązań polskich przewoźników przez ZMPD. Nie uzgodniliśmy tego z IRU, która była nadrzędnym gwarantem karnetów TIR i Genewa zmyła nam głowę za tę inicjatywę. Tymczasem Rosjanom pomysł się spodobał i w ten sposób z nieświadomości zmusiliśmy IRU do działania według naszej strategii. Wkrótce Rosjanie przestali konfiskować nasze ciężarówki, a po dwóch latach IRU pozamykała sporne sprawy – wyjaśnia Jan Buczek.

Z niemieckim roszczeniami już tak łatwo nie poszło. Polscy przewoźnicy w latach 90. wykonywali dużo przewozów mleka i jego przetworów z Rosji, Białorusi i Ukrainy do Hiszpanii. W Niemczech przekraczali unijną granicę i na miejscu przeznaczenia oddawali dokumenty agentowi celnemu, który zamykał procedurę celną. Po jakimś czasie okazało się, że podobnie jak w Rosji na dokumentach były fałszywe pieczęcie celników. Wroby mleczne, jako objęte dopłatami, były towarami o wysokiej wrażliwości celnej, więc brak uregulowania należności celnych spowodował wszczęcie przez organy niemieckie procedury poszukiwawczej. Zażądały od przewoźników dokumentów i uregulowa-

PORTAL POLSKICH
PRZEWOŹNIKÓW
DROGOWYCH

www.zmpd.pl



Informacje na wyciągnięcie ręki 400 tys. odsłon miesięcznie



ADR – bezpieczeństwo transportu w teorii i praktyce



Przeprowadzone w Opolu szkolenie udowodniło potrzebę konfrontacji obecnych przepisów ADR z możliwością ich zastosowania podczas codziennego transportu.

Ryszard Wowk

Opolskie Zrzeszenie Przewoźników Drogowych przy współudziale ZMPD oraz firmy TECH-CAR Andrzej Strzelec zorganizowało w dniach 06-07.10.2016, pod patronatem marszałka województwa opolskiego, konferencję szkoleniową pt. ADR – bezpieczeństwo transportu w teorii i praktyce.

Celem konferencji było podniesienie wiedzy techniczno-praktycznej, wymiana poglądów i doświadczeń.

W konferencji uczestniczyli:

- przedstawiciele ITD, policji i PSP,
 - urzędnicy administracji publicznej,
 - przedstawiciele ośrodków szkoleń kierowców i wykładowców na kursach ADR.
- Tematem przewodnim konferencji było konstrukcja i wyposażenie pojazdów wykorzystywanych do transportu towarów niebezpiecznych - omówiono różnice w posiadanym wyposażeniu pojazdu w stosunku do jego skuteczności w użyciu podczas zdarzenia. Przedstawiono jaką rolę pełnią systemy ABS i ESP wspomagające pracę kierowcy, wykonano praktyczne przejazdy na płycie poślizgowej. Zaprezentowano nadchodzące zmiany w przepisach ADR na 2017 rok.
- Pierwszy dzień konferencji obejmował ćwiczenia i pokazy na płycie poślizgowej na lotnisku w Polskiej Nowej Wsi. Odbyła się także prezentacja poprawnego działania systemów ABS, EBS, ESP oraz oddziaływanie ładunku na pojazd podczas hamowania pojazdu. Uczestnicy mogli się osobiście przekonać, jak niesprawność ww. systemów wpływa na bezpieczeństwo kierowcy i towaru. Jednostka ratownictwa chemicznego zaprezentowała specjalistyczne wyposażenie pojazdu ratownictwa chemicznego.
- Podczas pokazu uczestnicy szkolenia mogli zobaczyć użycie sprzętu zarówno ze strony kierowcy, jak i przewoźnika. Zapoznali się z niezbędnym wyposażeniem każdej jednostki transportowej przewożącej towary niebezpieczne. Członkowie jednostek ratowniczych PSP mogli wymienić uwagi z przewoźnikami i kierowcami.
- Drugi dzień konferencji zajęły wykłady teoretyczne prowadzone przez ekspertów z zakresu transportu towarów niebezpiecznych, przedstawiciele ITD, policji oraz PSP.

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



Limity dwutlenku węgla dla ciężarówek



Tegoroczna wystawa samochodów ciężarowych w Hanowerze upłynęła pod znakiem nowych norm dla samochodów ciężarowych.

Robert Przybylski

W 2017 roku regulacje zezwolą na stosowanie pomocy aerodynamicznych zmniejszających opór powietrza.

Będą to klapy montowane na tylnych burtach zabudów, które pozwalają zaoszczędzić do 3 proc. kosztów paliwa.

W przyszłym roku przemysł oraz brukselscy politycy dojdą do porozumienia w sprawie wydłużenia kabin ciężarówek. Wszystko wskazuje na to, że od 2022/2023 roku będą mogły być dłuższe o pół metra. Zajmujący właśnie tyle wyobloni przód pozwoli na dalsze zmniejszenie oporów powietrza oraz zmieści dodatkową strefę zgniotu. Dyskusje konstruktorów i urzędników koncentrują się na szczegółach technicznych wyoblen. Możliwe, że zbudowane będą z aluminium formowanego w kształcie plastra miodu.

Konstruktorzy przewidują, że inwestycja zwróci się przewoźnikom w dwa lata.

Normy dla emisji dwutlenku węgla

Jako jeszcze bardziej kosztowne zapowiadają się normy limitu emisji dwutlenku węgla. Do tej pory objęte nimi były jedynie samochody osobowe i dostawcze o dmc do 3,5 tony. Wprowadzenie limitów dla cięższych pojazdów komplikowane było przez różnorodność kompletacji i zastosowań. Ten sam silnik mógł pracować w różnych podwoziach, o odmiennej liczbie osi, innych przełożeniach w skrzyni biegów i przekładni głównej. Do tego dochodziły odmienności zabudowy.

Ostatecznie Bruksela i przemysł wybrnęły z tego tworząc narzędzie VECTO, czyli Vehicle Energy consumption Calculation Tool. – Jest

to wszechstronny test całego pojazdu badający na zunifikowanej trasie w rzeczywistych warunkach emisję dwutlenku węgla – opisuje Dimitrios Savvidis, odpowiadający w Dyrekcji Klimatycznej KE za przygotowanie narzędzia.

Zamawiającym jest właśnie Dyrekcja Klimatyczna w Komisji Europejskiej. Prace przy współdziałaniu producentów samochodów ciężarowych i autobusów trwały od 2012 roku. W tym roku prace się kończą i do 2018 roku KE rozstrzygnie, jak to narzędzie spożytkuje. Politycy podkreślają, że najpierw chcą uzyskać jasny pogląd na emisje pojazdów, a VECTO ma ułatwić porównania.

Biorąc pod uwagę, że Bruksela zakłada redukcję emisji CO₂ ciężkiego transportu (ciężarówek i autobusów) o ok. 60 proc. do 2050 roku względem 1990 roku, limity z pewnością pojawią się i przemysł spodziewa się, że będzie to ok. 2021-2023 roku.

Proste narzędzie

Komisja Europejska kończy prace nad VECTO. Przemysł pomógł w stworzeniu VECTO i jest zadowolony z dzieła. – Jest to stosunkowo proste narzędzie, przepisy definiujące testy liczą tylko 500 stron – stwierdza Manfred Schuckert z Daimler AG. – Amerykanie stworzyli podobne narzędzie, nazywa się GEM (od Greenhouse gas Emission Model), do którego przepisy liczą 1700 stron, a komentarz to dodatkowo 5 tys. stron – podaje przykład.

Narzędzie VECTO powstawało z pomocą niektórych producentów samochodów (m.in. Daimlera, DAF-a oraz Iveco), zaś weryfikacja prowadzona jest na wniosek KE przez konkurentów. W grupie sprawdzającej znajduje się m.in. Solaris. – Trzymamy rękę na pulsie i nie będziemy zaskoczeni rozwojem wypadków – zapewnia lider Działu Testów Solarisa Tomasz Iwan. Dodaje, że w pracach pomagają dostawcy silników oraz skrzyń biegów.

Elektryka na limity

Skoro pojawią się limity emisji CO₂, w dalszej perspektywie politycy i tzw. społeczne grupy nacisku zmuszą z czasem prawodawców do ich obniżenia. Oznacza to konieczność zastosowania alternatywnych napędów. Szef grupy pojazdów ciężarowych koncernu Volkswagena Andreas Renschler podkreśla, że w transporcie dalekodystansowym nie ma alternatywy dla diesla.



Inne warunki są jednak w przypadku samochodów dystrybucyjnych. Władze miast coraz częściej ograniczają wjazd do centrum dla pojazdów z silnikami wysokoprężnymi. – Ten rynek regulowany jest przede wszystkim legislacją – przyznaje odpowiedzialny za rozwój samochodów ciężarowych Daimlera Sven Enners. Pod jego nadzorem Mercedes zbudował prototypowy pojazd ciężkiej dystrybucji. Trzyosiowy samochód przy 25 tonach masy całkowitej ma 12,8 tony ładowności. Napędzany jest dwoma umieszczonymi w środkowej osi 125-kilowatowymi silnikami elektrycznymi czerpiącymi prąd z akumulatorów o pojemności 212 kWh. Zasięg pojazdu wynosi 200 km.



Elektryczna ciężarówka waży o 1,7 tony więcej od wersji spalinowej. – Za kilka lat przedstawimy model produkcyjny, który będzie tylko o tonę cięższy, a na to zezwala prawo – podkreśla Enners. Dodaje, że gdy na dobre ruszy produkcja elektrycznych ciężarówek, akumulatory będą 5 razy pojemniejsze i 2,5 razy tańsze od egzemplarzy z 1997 roku. – Postęp jest widoczny, ale niestety nie możemy spodziewać się przełomu. Postęp będzie ewolucyjny – stwierdza Enners.

Akumulator powinien przetrwać co najmniej 10 lat. Ładowanie może odbywać się okazjonalnie (np. poprzez pantograf) lub w czasie nocnego postoju. – Oprogramowanie zarządzające flotą takich samochodów będzie czuwało, aby nie przeciążyć sieci, bo jednoczesne podłączenie oznacza pobór 1,5 MW mocy – podkreśla przedstawiciel Daimlera.



Internetowe ciężarówki

Nowa Scania jest oszczędniejsza i bardziej komfortowa od poprzedniczki. Coraz więcej korzyści zapewnia podłączenie ciężarówek do internetu.



Robert Przybylski

Pod koniec prac Scania przedstawiła nową generację samochodów ciężarowych. Wyróżnia się ona przede wszystkim kabiną, która została opracowana od podstaw. Konstruktorzy wydłużyli kabinę o 10 cm (stąd w oznaczeniu mamy np. R20, a nie R19) i zarzucili pomysł umieszczenia drugiej leżanki nad przednią szybą. Stworzyli także wersję S z całkowicie płaską podłogą.

W kabinie z wysokim dachem, oznaczonej S20H, wysokość wewnętrzna wynosi 207 cm. Do wyboru będzie także kabina S20N o wysokości wewnętrznej 181 cm.

W ofercie pozostała jednak wersja R z 16-centymetrowej wysokości tunelem silnikowym. W odmianie z wysokim dachem (R20H) wysokość wewnętrzna na tunelu silnika wynosi 191 cm, zaś obok niego 207 cm, natomiast w wersji R20N wysokość wewnętrzna na tunelu silnika to 165 cm, natomiast obok niego 181 cm.

Pojemność schowków w kabinie S20H Highline wynosi 196,2 litra nad szybą przednią i 530 litrów pod leżanką. Razem jest to ponad 726 litrów. W poprzedniej kabinie R Topline (R19H) pojemność schowków wynosiła 683 litry.

Nowa kabina, choć większa od poprzedniej, jest – jak zapewnia szef rozwoju kabin w Scanii Goran Hammarberg – bezpieczniejsza. Jako pierwsza na świecie otrzymała boczne poduszki powietrzne, które chronią kierowcę w razie wywrócenia się samochodu. Wzmocniona została także struktura szoferki. Np. przednie słupki zostały wykonane z super wysokowytrzymałych blach tłoczonych na gorąco i dzięki temu są osiem razy wytrzymałsze niż w poprzedniku.

Najbardziej widoczną zmianą jest oświetlenie diodowe. Nowa kabina jest bardziej aerodynamiczna od poprzedniej. Producent sugeruje klientom, aby nie zamawiali daszka przeciwsłonecznego, który zaburza opływ powietrza. Najlepiej skonfigurowane wyposażenie nowej kabiny pozwala zmniejszyć zużycie paliwa o 2 proc. w stosunku do poprzednika.

Oszczędniejsze i trwalsze silniki

Wszystkie 13-litrowe jednostki mają SCR i oferowane są z mocami 370, 410, 450 i 500 KM. Widlaste, 16-litrowe diesle wyposażono zarówno w SCR jak i EGR i mają moce 520, 580 i 730 KM.

Producent obiecuje, że nowy pojazd będzie spalał do 5 proc. paliwa mniej od poprzednika. Poprawki są subtelne – inaczej napędzany wentylator silnika, komora spalania o ulepszonym kształcie, zmienione wtryskiwacze paliwa. – Wszystkie rzędowe, 13-litrowe silniki mają prostą i niezawodną turbosprężarkę o stałej geometrii łopatek – zaznacza szef rozwoju silnika Bjorn Westman.

Silniki mogą spalać biopaliwa drugiej generacji (HVO), a producent obiecuje, że stopniowo będzie dopuszczać do korzystania z paliw alternatywnych pierwszej generacji, jak FAME/RME oraz ED95.

Odpowiedzialny za dział ciężarówek w koncernie Volkswagena, do którego należy Scania, Andreas Ren-



9-11.05.2017

Międzynarodowe Targi Budownictwa Drogowego

* Maszyn i Sprzętu Budowlanego * Transportu Drogowego

* Infrastruktury * Techniki Parkingowej

Zapraszamy na święto budownictwa drogowego

WSPÓŁPRACA



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

Targi Kielce SA,
Kontakt: Dyrektor Projektu - Bogusława Grzechowska
tel. 41 365 12 10, fax 365 14 26, e-mail: autostrada@targikielce.pl

Ceny promocyjne obowiązują do 30 listopada 2016

www.autostrada-polska.pl



Dzięki połączeniu ciężarówki z internetem będziemy w stanie precyzyjnie ocenić warunki pracy i dobrać odpowiednią konfigurację taboru.



schler stwierdził, że napędy alternatywne są kłopotliwe i diesel na razie jest niezagrożony. Oferuje on najlepsze połączenie mocy, ekonomii oraz funkcjonalności.

Konstruktorzy ulepszyli także układ napędowy. Dzięki zastosowaniu hamulca wałka pośredniego w przekładni, skrócono czas zmiany biegów w zrobotyzowanych przekładniach. Dla niektórych zastosowań tylny mosty otrzymały wyższe przełożenia, które wynoszą nawet 2,35.

Krótsza droga hamowania

Konstruktorzy Scanii poprawili bezpieczeństwo aktywne, skracając drogę hamowania o 5 proc. Jeżeli na suchej nawierzchni samochód hamował z 90 km/h na 40 m, nowy model zatrzyma się na 38 m. Redukcję uzyskali przesuwając do przodu oś przednią o 5 cm. Nowa konstrukcja osi i zawieszania pneumatycznego jest o 50 kg lżejsza od

poprzedniej konstrukcji. Także o 50 kg lżejsza jest nowa kabina, a mniejsza masa przekłada się nie tylko na większą ładowność, ale i bezpieczeństwo, ponieważ samochód precyzyjniej się prowadzi.

Nieustanną ewolucję można obserwować w elektronicznych systemach zarządzania samochodem. Wiceprezes Scania Trucks Christopher Podgorski uważa, że to jest przyszłość branży. – Dzięki połączeniu ciężarówki z internetem będziemy w stanie precyzyjnie ocenić warunki pracy i dobrać odpowiednią konfigurację taboru – zapewnia.

Scania już od kilku lat pomaga w szkoleniu kierowców wykorzystując internetowe połączenia. Takich samochodów jest już przeszło 210 tys. W Niemczech Scania uzyskuje ok. 10 proc. przychodów z usług nadzoru nad flotą i szkoleń kierowców. Zarząd firmy przewiduje, że za ponad dekadę ten odsetek wzrośnie trzykrotnie i obejmie także obsługę warsztatową samochodów.

DZIĘKI WSPÓŁPRACY Z BIBBY NASZ BIZNES NABRAŁ ROZPĘDU

Znaleźliśmy partnera finansowego, który rozumie naszą branżę.

W transporcie i spedycji na płatność czeka się 60 albo i 90 dni po wykonaniu frachtu. Problem w tym, że ciągnik trzeba tankować kilka razy w miesiącu, wypłacić wynagrodzenie kierowcy i uregulować ratę leasingową. Nie da się tego zrobić wystawionymi fakturami! Trzeba mieć gotówkę. W Bibby to rozumiemy. Dlatego wystawiamy naszemu klientowi fakturę na 60 dni, przesyłamy jej kopię do Bibby, a następnego dnia mamy na koncie nawet 90 proc. wartości tej faktury.

ZADZWOŃ 800 224 229

ODWIEDŹ bibbyfinancialservices.pl

WIERZYMY W TWÓJ BIZNES

FAKTORING Z REGRESEM • FAKTORING BEZ REGRESU • FAKTORING EKSPORTOWY

BIBBY
FINANCIAL SERVICES





LPG w dieslu – technologia pod lupą

Co to jest gazodiesel? Jaka jest zasada działania? Czy nie zniszczy silnika? Czy to się opłaca? Takie są najczęstsze pytania, które pojawiają się w rozmowach z przewoźnikami. Mieliśmy okazję testować ciężarówkę MAN TGL 12.240 z instalacją gazową Stag Diesel.

Wojciech Mackiewicz

dea działania instalacji LPG do silników wysokoprężnych jest bardzo prosta: zastąpić część drogiej ropy tańszym o ponad połowę LPG lub CNG. Celem montażu takich systemów jest redukcja wydatków na paliwo.

Zasada działania instalacji gazodiesla polega na podaniu niewielkiej dawki LPG (lub CNG w zależności od popularności rodzaju gazu na danym rynku) do układu dolotowego, najczęściej jeszcze przed turbiną. W ten sposób do cylindra oprócz dawki ropy podawana jest mieszanka gazowo-powietrzna, tworząc razem z ON dokładniej wymieszaną, bardziej jed-

norodną dawkę paliwa, łagodniej i dokładniej spalającą się w cylindrze. W efekcie wzrasta sprawność silnika, a co za tym idzie jego moc i moment obrotowy.

Wartością dodaną jest fakt, że dopalane są cząstki stałe (sadza), co minimalizuje dymienie z rury wydechowej, szczególnie podczas przyśpieszania. Najważniejsze jest jednak ogra-

niczenie kosztów paliwa. Najlepiej instalacja gazodiesla sprawdza się w transporcie międzynarodowym, maszynach rolniczych i budowlanych oraz agregatach prądotwórczych. Wszędzie tam, gdzie silniki pracują pod stałym obciążeniem. Dystrybucja lokalna czy transport miejski charakteryzują się częstą pracą na wolnych obrotach (wtedy LPG nie jest podawane do silnika) oraz częstym ruszaniem i przyśpieszaniem. W takiej sytuacji ilość spalanej LPG jest na tyle mała, że oszczędności są symboliczne. Pozostaje tylko radość z wyższej mocy.

Kilka dodatkowych czujników

Instalacja gazodiesla w dużym stopniu wykorzystuje te same elementy co zwykła instalacja LPG w samochodach osobowych. Testowana instalacja Stag Diesel produkcji firmy AC z Białegostoku składa się z elementów własnej konstrukcji: reduktora ciśnienia gazu, wtryskiwaczy, filtrów gazu fazy ciekłej i lotnej, czujnika ciśnienia gazu i temperatury. Zbiornik LPG jest taki sam, jak w samochodach osobowych. Na rynku dostępne są także dedykowane do ciężarówek zbiorniki LPG o pojemności nawet 240 litrów. Odmienny jest oczywiście komputer sterujący systemem, z oprogramowaniem przystosowanym do silników ZS. Elementami, których nie ma instalacja LPG do silników benzynowych są: czujnik spalania stukowego, czujnik temperatury spalin i sonda lambda. Służą one zabezpieczeniu silnika w przypadku jakiegokolwiek nieprawidłowości. Każdy alert powoduje wyłą-

czenie instalacji i dalszą jazdę tylko na ON.

W testowanym MAN-ie instalację Stag Diesel założono w typowy sposób: zbiornik LPG przykręcono wzdłuż lewego ceownika ramy pod zabudową. Dla ułatwienia po obu stronach pojazdu zamontowano dwa zawory tankowania LPG, dzięki cze-

Diesel 4 zamontowano z przodu kabiny, pod maską. Przełącznik rodzaju paliwa trafił na deskę rozdzielczą, po prawej stronie kierownicy, w łatwo dostępnym miejscu. W MAN zamontowano oczywiście czujnik spalania stukowego i termoparę (czujnik temperatury spalin). Montaż instalacji gazowej nie spowodował zmian w kon-

Największe oszczędności uzyskuje się, gdy silnik pracuje pod jednostajnym obciążeniem, np. w transporcie międzynarodowym.

mu łatwiej podjeżdżać pod dystrybutory gazu. Reduktor-parownik zamontowano po lewej stronie silnika, przykręcając do ramy. Wtryskiwacze i dysze LPG przykręcono po prawej stronie silnika, na rurze doprowadzającej powietrze do silnika. Tam też znajduje się filtr gazu fazy lotnej oraz czujnik temperatury i ciśnienia gazu. Ponieważ instalacja gazowa zasilana jest napięciem 12V, wykorzystano stosowną przetwornicę. Sterownik Stag

strukcji silnika czy elektronice sterującej. Wszystkie elementy systemu są dokładane, dlatego możliwy jest także demontaż instalacji i powrót do zasilania jednopaliwowego.

Funkcje chroniące silnik

Instalacja Stag Diesel ma wbudowane zabezpieczenia silnika. Każda nieprawidłowość w pracy instalacji czy silnika powoduje jej wyłączenie. Wzrost temperatury spalin świadczy o zbyt bogatej mieszance, podwyższone ciśnienie gazu lub niewłaściwa jego temperatura powodują przełączenie w tryb jazdy wyłącznie na ropie. Te funkcje chronią przede wszystkim turbinę. Spalanie stukowe jest wyłączone przez czujnik montowany na bloku silnika.

Kontrolowany jest także skład mieszanki przez fabryczną lub (jeśli auto jej nie ma) montowaną dodatkowo sondę lambda. Pomyślano także

Gdzie stosujemy LPG i CNG

Zastosowanie gazodiesla

- samochody ciężarowe
- samochody dostawcze
- autobusy
- maszyny rolnicze
- agregaty prądotwórcze

reklama



viaTOLL

OBOWIĄZKOWE OPŁATY DROGOWE DLA POJAZDÓW > 3,5 t

NOWE ODCINKI DRÓG PŁATNYCH
OD 1 PAŹDZIERNIKA 2016 ROKU

Infolinia: 800 101 101** / + 48 22 521 10 10***
www.viatoll.pl

* Dotyczy wybranych i wskazanych w rozporządzeniu dróg krajowych.
** Dla telefonów stacjonarnych numer bezpłatny.
*** Dla telefonów komórkowych i dzwoniących z zagranicy koszt połączenia zgodnie ze stawką operatora.





o innych zabezpieczeniach: mieszanka paliwowa-powietrzna, która powstaje w kolektorze dolotowym (nawet przed turbiną) jest uboga i ma skład poniżej progu palności, co eliminuje możliwość pożaru w przypad-

liczeniu kosztów paliwa (cena ON – 4,25 zł/l oraz LPG - 1,78 zł/l) okazało się, że podczas jazdy na gazie można zaoszczędzić aż 24 proc.! To tak jakby spalanie zmniejszyło się o 4,7 litra ON. Za przejechanie każdego 100 km zapłaciliśmy o prawie 20 zł mniej. Co przy rocznym przebiegu rzędu 100 tys. km może przynieść firmie oszczędności niemal 24 tys. zł.

Przy okazji pomiaru spalania sprawdziliśmy deklarowany przez producenta wzrost mocy samochodu, dokonując pomiaru na hamowni podwoziowej przeznaczonej dla sa-

1.78 zł

Cena za litr LPG

mochodów ciężarowych. Sześciocylindrowa jednostka MAN-a wykrzeszała z siebie niemal 140 KM przy zasilaniu ON, a przy włączonej instalacji gazowej nastąpił wzrost mocy o 15,5 proc. co oznacza, że kierowca otrzymał do dyspozycji dodatkowe 37 KM.

Podczas jazdy na LPG czuć wzrost mocy i momentu obrotowego. Auto nie zwalnia na podjazdach, wyraźnie lepiej przyspiesza. Jest to jedyna różnica wyczuwalna przez kierowcę. Nie zaobserwowaliśmy żadnych szarpnięć czy innych oznak nieprawidłowego działania silnika.

W naturalny sposób rodzi się pytanie o trwałość silnika zasilanego LPG. Producent instalacji przeprowadził test na dystansie 100 tys. km. Instalacja założona była w nowej Toyocie Hilux. Po tym przebiegu pod nadzorem Politechniki Białostockiej rozebrano silnik i dokonano pomiarów oraz oceny zużycia poszczególnych elementów. Wyniki nie wykazały większego niż normalne zużycia silnika.

Instalacji STAG DIESEL

Plusy i minusy

- + **redukcja kosztów paliwa w trasie (w teście o 24 proc.)**
- + **wzrost mocy i momentu obrotowego (w teście o 15,5 proc.)**
- + **mniejsze dymienie z rury wydechowej**
- + **większy zasięg na ON+LPG**
- **koszt instalacji (od 7 tys. zł)**
- **bardziej skomplikowany system rozliczania paliwa**
- **minimalne oszczędności w mieście**



ku zderzenia. Na rozszczelnienie instalacji LPG reaguje czujnik ciśnienia gazu. Wychwytuje spadek ciśnienia w instalacji, zamykając elektrozawory przy zbiorniku oraz na reduktorze, co zapobiega wyciekowi gazu płynnego.

Test

Samochód sprawdziliśmy na trasie Białystok – Warszawa – Białystok, jadąc krajową „ósemką”. Aby warunki testu były zbliżone do codziennej pracy, MAN załadowany był 5-tonowym balastem. Styl jazdy wynikał z warunków drogowych, lecz jechaliśmy normalnie - możliwie jak najprędzej. Podczas jazdy na ropie spalanie wyniosło 20,2 litra ON/100 km.

Gdy włączona została instalacja gazowa, spalanie wyniosło 9,65 litra ON + 14,1 litra LPG/100 km. Po prze-

19.74 zł

Oszczędność na dystansie 100 km



CAN-PACK S.A.



Grupa CAN-PACK

wiodący producent opakowań dla przemysłu napojowego, spożywczego i chemicznego

ponad 80.000 ładunków całopojazdowych do realizacji w 2017r.

ładunki z:

- Brzeska 32-800, Bydgoszcz 85-453, Orzesza 43-180

Dysponujemy ładunkami dla firm transportowych posiadających:



Zestawy przestrzenne o pojemności 115 - 120 m³



Naczepy typu mega wys. min. 2,93 m



Naczepy standardowe min. 2,70 m

KONKURS OFERT 2017

24.10 – 15.11.2016



Gwarantujemy:

realizację przewozów bez pośredników
atrakcyjne stawki
terminowe płatności
możliwość długoterminowej współpracy

Ryczałtowe stawki za km dla zestawów wielkoprzestrzennych na wybranych trasach krajowych oraz do Czech, Słowacji, Węgier.



Chcesz rozpocząć współpracę?

zarejestruj się → wybierz tabor jakim dysponujesz → wybierz kierunki, którymi jesteś zainteresowany → złóż swoją ofertę!



Zwycięzcy Pomorskiej Miss Scania 2016

Najładniejsze Scanie zgarnęły nagrody podczas piętnastej edycji konkursu.



Andrzej Kowalski

Tytułem Pomorskiej Miss Scania 2016 wyróżniona została Scania R560 „Dywizjon 303” z firmy Repiński z Kościerzyny. Ten sam pojazd zdobył nagrodę publiczności w zeszłym roku. Zwycięski samochód wyróżnia się nie tylko charakterystycznym malowaniem, dedykowanym polskim lotnikom walczącym w Bitwie o Anglię, ale także dopracowanym wyglądem wnętrza kabiny.

W kategoriach Nagroda Publiczności i Nagroda Dyrektora Scania zwyciężyły kolejno: Scania R500 z firmy Baca oraz Scania R730 z motywem bitwy pod Grunwaldem z firmy Kacpi Logistic. Z kolei Weteranem Szos została pięknie odbudowana, ratownicza Scania Vabis z 1967 roku, która do dziś jest wykorzystywana przez PKS

Gdańsk. Samochód posiada zabudowę holownika. Wyróżnienie w kategorii Samochód Specjalny trafiło do pojazdu Scania z firmy Chlechowicz – czteroosiowego ciągnika o mocy 730 KM, przeznaczonego do holowania zestawów ponadgabarytowych do 250 t. Rekordowa liczba pojazdów biorących udział w konkursie, setki zwiedzających oraz prezentacja pojazdów Scania nowej generacji, to tylko kilka z najważniejszych akcentów jubileuszowej, 15. edycji Pomorskiej Miss Scania 2016.

Pomorska Miss Scania to wydarzenie, które zdążyło wyrobić sobie silną markę wśród miłośników pojazdów ciężarowych. Podczas tegorocznej, 15. edycji konkursu do walki o tytuł najpiękniejszego pojazdu stanęło prawie 60 samochodów ciężarowych, to absolutny rekord w historii imprezy. – Jesteśmy dumni z imponującej frekwencji, zarówno jeśli chodzi o pojazdy zgłoszone do konkursu, jak i liczbę

odwiedzających. Cieszymy się bardzo, widząc ile radości Pomorska Miss Scania przynosi traktorom, którzy mogą zaprezentować swoje dopracowane w każdym calu samochody, oraz jak chętnie odwiedzają nas rodziny z dziećmi. Tegoroczny jubileusz okazał się wielkim sukcesem i wielkim świętem transportowców i ich rodzin – zapewnia dyrektor oddziału Scania Gdańsk Sławomir Hoffman.

Goście Pomorskiej Miss Scania mogli także kibicować kierowcom biorącym udział w zawodach przeprowadzonych na specjalnie przygotowanym torze. Jednym z zadań było pokonanie wyznaczonego odcinka w najkrótszym czasie i przebiecie balonika. Na zakończenie imprezy wszystkie pojazdy przejechały w kolumnie, konwojowane przez policję przez centrum Gdańska. Podczas wydarzenia swoją premierę na Pomorzu miały także pojazdy Scania nowej generacji.

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

Cieżarówka z morza gruzów

7.35. Program kabin IWP/FSC do samochodów ładowności 4–12 ton:

Instytut Wzornictwa Przemysłowego opracował na początku lat sześćdziesiątych nowatorską kabinę Stara 200, unifikowaną dla całej rodziny samochodów. Auto nie weszło jednak do produkcji.

Robert Przybylski

Historia Stara z kabiną Instytutu Wzornictwa Przemysłowego zaczęła się w 1960 w pociągu jadącym z Zakopanego do Warszawy. Spotkało się w nim dwóch kolegów: inż. Janusz Pawłowski oraz Tadeusz Reindl, który był zastępcą dyrektora IWP ds. popularyzacji. Panowie (obaj z przeszłością w AK) pogadali i Pawłowski skarżył się na złe stosunki i atmosferę pracy w Biurze Konstrukcyjnym Przemysłu Motoryzacyjnego. Wobec tego Reindl zaproponował koledze przejście do IWP, tym bardziej że akurat w tym czasie Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego zleciło IWP opracowanie kabiny Stara oraz przygotowanie rodziny samochodów dostawczych o ładowności do 1,5 t.

Pawłowski został kierownikiem nowo stworzonego Zakładu Środków Transportu i rok 1961 oraz kolejny poświęcił na stworzenie zębów zespołu. Na stanowisku konstruktorów zatrudnił Stanisława Peliwo, Henryka Antoniego Siemiń-

skiego, Romualda Sobczaka, Andrzeja Zinserlinga, Zdzisława Lewalskiego i Tadeusza Pszenickiego.

Projektantami form zostali: Andrzej Kasten, Mieczysław Naruszewicz, Ryszard Dworak, Zbigniew Kaplan i Józef Kandefer. Specjalistą od wnętrza był Stanisław Soszyński, od kolorystyki Danuta Szarras, obliczeniowcem został Karol Turski, działem chemii kierowała odpowiedzialna za powłoki malarzkie i termoizolację Wanda Jakóbiec, zaś działem tkanin Ziemowit Balski.

Pawłowski wraz z Naruszewiczem i Kastenem jeździli na targi motoryzacyjne, gdzie analizowali m.in. obce konstrukcje i zbierali materiały do swoich prac. Kabinę Stara N-20 oraz kabinę Jelcza K-01 określili jako przestarzałe, ze zbyt małymi oknami i niewygodne. Stanisław Soszyński, który odpowiadał za wnętrza kabiny, zrobił objazd po bazach transportowych, milicji i pogotowiu, zbierając opinie użytkowników o Starze.

Ponieważ nie miał prawa jazdy, IWP wyjednało zgodę u Ministra Komunikacji na dopuszczenie 4-5 osób z zespołu do kursu i możliwość zdania na prawo

jazdy kat. C, mimo że nie mieli prawa jazdy kat. B oraz nie zaliczyli 3-letniego stażu jako pomocnicy kierowcy ciężarówki. Wszyscy mieli też wykształcenie wyższe (artysta plastik), więc w tamtej rzeczywistości nie mieli prawa zdawać na zawodowe prawo jazdy.

- Na kursie instruktor obsztorcował mnie za powolne wysprężanie, co może doprowadzić do zagaszenia silnika. - Oj, bo będzie kręconko! - ostrzegał. Ja na to, że bardzo dobrze, bo nigdy nie kręciłem korby. Wtedy instruktor zdenerwował się, bo był przekonany, że ma do czynienia z człowiekiem o 3-letniej praktyce - wspominał Soszyński.

Pomocnicy wypadali

Użytkownicy narzekali, że fotel Stara 20 nie jest w osi kierownicy i po dziesięciu godzinach jazdy kierowcy mają tak poskręcane kręgosłupy, że są ledwo żywi. Kabiny z prawej strony nie były szczelne i woda ciekła na nogi. Z braku dachowego wywietrznika w szoferce było duszno i niewiele pomagały odchylane przednie szyby.

Umieszczone daleko wskaźniki (których nie było wiele) były trudne do odczytu. Najgorsze były jednak wypadki z pomocnikami kierowców. Zasnęli i opierając się o drzwi naciskali klamkę i wypadali, bo drzwi otwierały się „pod wiatr”. Dużą częstotliwość wypadków potwierdzały milicyjne statystyki.

- Od takiego resume zaczęliśmy przymierzać się do prac nad kabiną, ale szybko okazało się to trudnym zadaniem - podkreślał Soszyński. - Najpierw listwami obrysowaliśmy przyszłą kabinę i mierzyliśmy podstawowe założenia architektury kabiny, w tym umieszczenie silnika i foteli - opisywał projektant. Konstruktorzy założyli, że samochód będzie napędzany wysokoprężnym, 120-konnym silnikiem S-530

oraz otrzyma ogumienie o wymiarach 8,25-20. - Pszenicki i Naruszewicz liczyli kął pochylecia przedniej szyby, aby odbitymi promieniami słońca nie oślepiła kierowców nadjeżdżających z przeciwka. W IWP nie mieliśmy narzędzi i maszyn do zrobienia części na miejscu - mówił Soszyński. - Starachowice narzucały nam parametry techniczne i technologię. W uzgodnieniu z nimi wprowadziliśmy wentylację kabiny z kanałami z wylotem na stopy i nad szybą przednią oraz dużą klapę dachową; fotel ustawiliśmy w osi kierownicy i zaprojektowaliśmy duże szyby - wyliczał udogodnienia Soszyński.

Projektanci opracowali kilka wersji kabin, ostatecznie przygotowali jeden projekt o odmiennych ścianach przed-

nich (konstrukcja 633 i 634), co dawało kabinie różny charakter. Janusz Pawłowski wśród najważniejszych celów postawił przed zespołem uzyskanie niskich kosztów wytwarzania oraz stosowanie prostych technologii, w tym zewnętrzny dostęp do punktów zgrzewania, minimalizację liczby części oraz unikanie głębokiego tłoczenia i pracochłonnych połączeń śrubowych. Wymogiem było także zapewnienie dużej wygody pracy kierowcy.

W książce WKiE „Nadwozia samochodowe” tak opisał konstrukcję kabiny IWP/FSC-633 do przyszłościowego Stara 200: „Prawidłowe rozplanowanie przekroju poprzecznego kabiny 633 uzyskano poprzez zamocowanie obudowy mechanizmu kierowniczego

Star z kabiną FSC/IWP 633 został wykonany w jednym egzemplarzu. Samochód stoi wzdłuż gmachu IWP - dzisiaj to ulica Wandy Telakowskiej.





Jeden z wariantów nowatorskiej kierownicy projektu Stanisława Soszyńskiego z IWP. Żaden nie wszedł do produkcji.

Fot. Archiwum Stanisława Soszyńskiego

nie do podłużnicy podwozia Star 200, lecz do konsoli, stanowiącej równocześnie wspornik osi pedałów. Odpowiednie wygięcie odkuwki pedału sprzegła pozwoliło zmniejszyć wysięg konsoli, wprowadzić ramię pedału do otworu wspólnego z pedałem hamulca”.

Takie same z prawej i z lewej

Pawłowski podkreślał, że w odróżnieniu od kabiny N-20 całkowicie metalowa konstrukcja IWP, choć przykręcana do ramy (nie odchylana), była niezależna od podwozia. Kończyła się nad zderzakiem, który wraz ze stopniami wejściowymi stanowił zespół ramy podwozia. „Zespół wskaźników i przełączników projektanci zaprojektowali jako podzespół kolumny kierowniczej. Dzięki temu parapet okna przedniego moż-

na było obniżyć, zapewniając kierowcy dobrą widoczność, a zarazem utrzymując sztywność przedniej ściany”, podkreślał Pawłowski.

Kabina pierwotnie miała otrzymać dźwigniowe drzwi. W tej wersji otwór wejściowy był szeroki na metr, a po otwarciu drzwi na 75 cm. Członek zespołu IWP Ryszard Dworak podkreślał, że dźwigniowe drzwi ułatwiały kierowcy szybkie opuszczenie samochodu w razie wypadku. Jednak trudności technologiczne z produkcją i uszczelnieniem takiego zamknięcia zmusiły prototypownie do przygotowania drzwi klasycznych, z zawiasami umieszczonymi na przedniej krawędzi drzwi. Otwierały się one o niemal 90 stopni, co dawało nawet większą wygodę przy wchodzeniu i wychodzeniu niż drzwi odskokowe (dźwigniowe). Konstruktorzy IWP za-

wczasu przygotowali wersję zawiasową, przewidując kłopoty wykonawcze z nowatorską konstrukcją.

– Szkielet drzwi był jednakowy dla prawych i lewych, co zostało opatentowane. Nawet poszycie było takie samo, raz mocowane do prawej, a raz do lewej strony szkieletu – podkreślał Soszyński. Prosta konstrukcja drzwi uniemożliwiła montaż mechanizmu podnoszenia szyb bocznych, które były przesuwane.

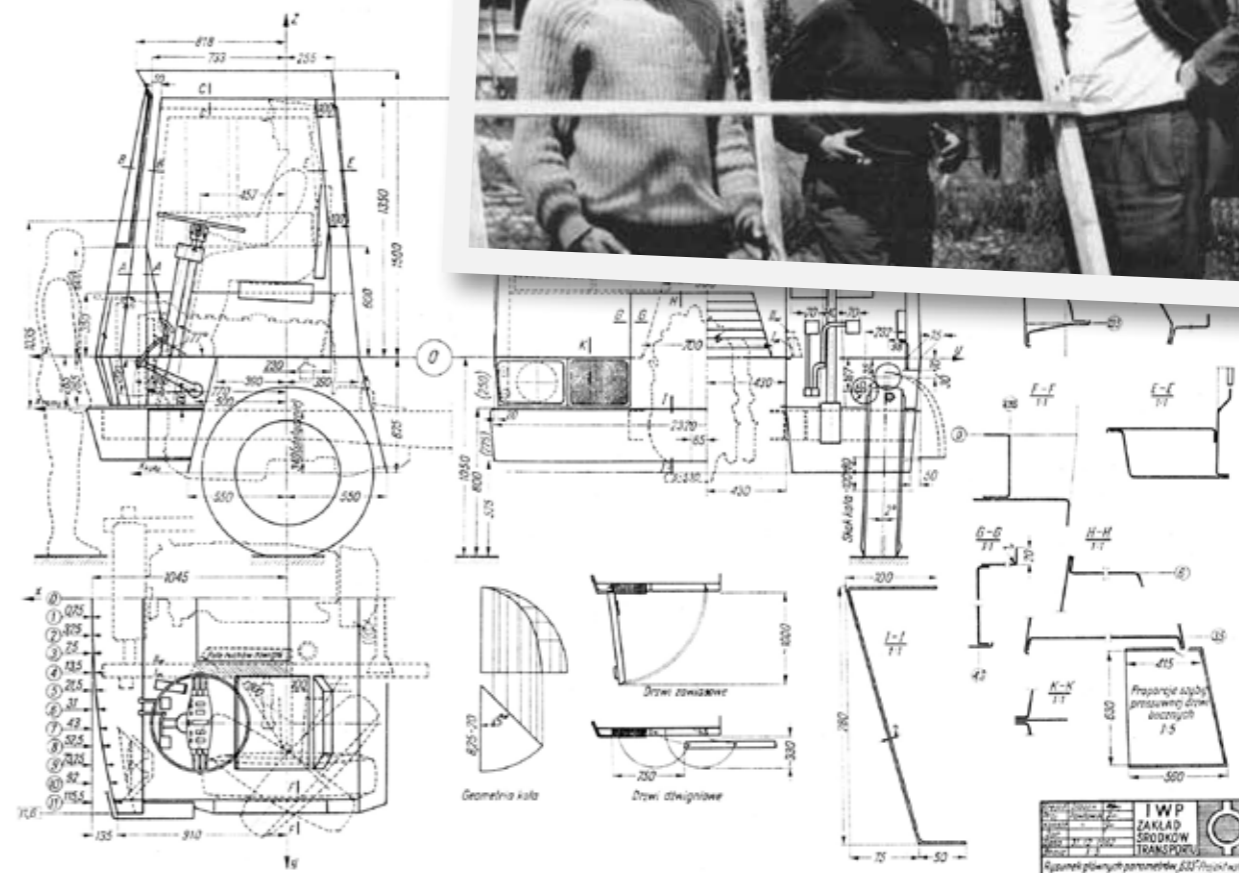
Wnętrze miało być nie tylko bezpieczne, ale i ergonomiczne oraz pomysłowe. – Opracowałem nową kierownicę, w której nieruchomym środku umieściłem zestaw wskaźników. Ostatecznie pozostała na etapie makiet – wspominał Soszyński.

Projektanci IWP przewidywali zastosowanie szerokich na 2,5 m kabin dla modelu 6-tonowego jako podstawowe-

Początek projektowania kabiny. Projektanci budują z listew model funkcjonalny kabiny. Z lewej Mieczysław Naruszewicz, w środku Andrzej Kasten, a z prawej Stanisław Soszyński.



Fot. Archiwum Stanisława Soszyńskiego



Fot. WKiP Janusz Pawłowski "Nadwozia Samochodowe"

go. Zachowując szerokość przygotowali unifikowaną kabinę dla samochodu 4-tonowego oraz 8-12 tonowego. Ciężkie modele mogły otrzymać wydłużone z dwiema leżankami. Wyposażenie także było modułowe i polegało na zapewnieniu półek odpowiednimi urządzeniami. Była to pierwsza w Polsce ujednolicona rodzina kabin dla samochodów ciężarowych.

Skrzynia ładunkowa również była zaprojektowana w IWP. – Na rysunku naszego projektu wykonałem coś w rodzaju szlufki i wsuwałem w nią różne wzory z wytłoczeniami podłużnymi i prostokątnymi i okazało się, że najlepiej wyglądają blachy o typowym wygięciu – zapewniał projektant. Wstępny projekt kabiny gotowy był w grudniu 1962 roku.

Prace toczyły się w szybkim tempie, choć cały zespół wciśnięty był kątem

w IWP, Pawłowski miał kanciapę skleconą przez stolarzy. Pozostali członkowie siedzieli gdzie kto mógł, za szafami i w różnych małych pokojkach. W jednym z nich siedział Karol Turski, obliczeniowiec. – Wszedłem do niego, a on akurat pstrykał w tulipana, przez co ja się bardzo zmieszałem, przeprosiłem i chciałem wyjść, na co Turski że nic się nie stało. Zauważył tylko, że tulipan ma znacznie większą odporność na skrećanie niż na zginanie – wspominał Soszyński.

Narada w Starachowicach

Po ustaleniu niemal wszystkich szczegółów warsztat IWP wykonał drewnianą makietę z dokładnością co do milimetra. Została przesłana do Starachowic, gdzie w FSC w 1963 roku fa-

bryczna prototypownia zrobiła na jej podstawie jeden egzemplarz. – Prace nad nim przebiegały sprawnie – wspomina Soszyński.

Prototypowa, całkowicie stalowa kabina, najprawdopodobniej w ciemno-żółtym kolorze, została osadzona na prototypowym podwoziu Stara 200 z niezależnym przednim zawieszeniem. Takie osie z poprzecznymi wahaczami zakład przygotował z myślą o ujednoliceniu odmian cywilnych i wojskowych. Rozstaw osi mierzył 3,4 m i był o 0,4 m większy od stosowanego w Starze 25. Wykonawca zastosował zwykłą starowską kierownicę.

– Podczas trwania całego projektu byłem w Starachowicach może 5 razy, z czego dwa z Januszem jego samochodem – wspominał Soszyński. – Pawłowski był zapalonym automobilistą i gdy



Star/IWP 633 wzbudzał sensację i w porównaniu z ówczesnymi samochodami wyglądał niecodziennie.

kupił sobie auto, niemal natychmiast pojechaliśmy nim do FSC. Też kawalek prowadziłem i wpadłem z prędkością 80 km/h na most w Białobrzegach. Pawłowski krzychał, żebym hamował, a ja dziwiłem się po co? Na kursie kat. C nauczyli nas szybko jeździć, bo kierowca zawodowy nie ma czasu – tłumaczył Soszyński.

W prototypowej kabinie były trzy miejsca. Gdy po raz pierwszy Pawłowski i Soszyński jechali nowym Starem z fabrycznym kierowcą, Pawłowski krzyknął: „Trzymaj się mocno, on będzie starał się udowodnić, że wylecimy przez przednią szybę”. Kierowca rzeczywiście ostro hamował. O pasach bezpieczeństwa nikt wtedy nie myślał. Natomiast był pomysł, aby w tej kabinie zamontować leżankę.

- Jeździłem tym prototypowym Starem z kabiną projektu IWP i, wstyd się przyznać, pewnie czułem się w Starze 20. Miał on niżej umieszczoną kabinę i niżej przebiegającą dolną krawędź okien, przez co niemal nie było martwego kąta – opisywał Soszyński wrażenia z jazdy.

Podsumowanie projektu zakończyło się dużą naradą w FSC. Uczestniczyło w niej czterech lub pięciu pracowników IWP (m.in. Pawłowski, Pszenicki i Soszyński), przyjechał też wicepremier Franciszek Waniolka.

Okazało się, że fabryka nie miała dobrego zdania o konstrukcji z IWP. Późniejszy dyrektor starachowickiego Ośrodka badawczo-Rozwojowego Samochodów Ciężarowych Antoni Chmielnicki wspominał, że szoferka była wielka, przypominała kabinę Steyra. – Z powodu kanciastej sylwetki z płaskimi szybami nazywaliśmy ją „stodoła”. Gdy przyszedłem do fabryki na początku 1965 roku jeszcze ze dwa lata jeździła, ale już nie była badana. Nie została zaakceptowana. W kabinie IWP wskaźniki były mądrze rozmieszczone, bo osłonięte od słońca – podkreślał dyrektor.

Konstruktor BKPMot Jerzy Sawicki przyznał, że cały projekt IWP spalił na panewce. – Instytut był nieprzygotowany do tak dużego zadania. Nawet wykonanie drewnianej makiety w skali 1:1 okazało się na pograniczu technicznych możliwości zakładu. Potrzeby fabryki rozminęły się także z założeniami konstruktorów oraz ich pomysłami i współpraca FSC z IWP zakończyła się wzajemnymi pretensjami – wspominał Sawicki. Zakład Środków Transportu został zlikwidowany w 1967 roku.

Jednak czas projektantów i konstruktorów nie został zmarnowany. Przy okazji prac nad kabiną Stara pracownicy IWP wykonali fundamentalną pracę antropometryczną, tworząc bazę danych i podstawowe wymagania dla ergonomi-

ki. Instytut wznawia co jakiś czas Atlas antropometryczny, będący efektem prac nad kabiną ciężarówki.

Zakład zaprojektował motocykl Junak M14 „Iskra” (1962-64); bryłę samochodu osobowego Warszawa 210 (1963); studium unifikacji samochodów dostawczych 0,9 i 1,5 tony (1963-65); rodzinę autobusów niskopodłogowych (1964-66); rodzinę zmodularyzowanych samochodów dostawczych (1964-68); wagony dalekobieżne bezprzedziałowe (1965-66); wnętrze kabiny maszynisty lokomotywy manewrowej (1967); bryłę lokomotywy manewrowej LS60 i LS150 (1968), a wreszcie jedyny projekt, który doczekał się pełnego wdrożenia – podmiejską kolejkę dojazdową WKD (1965-66), która przez dziesięciolecia dowoziła podwarszawskich pasażerów.

Piękno dla wszystkich

Instytut Wzornictwa Przemysłowego powstał 1 października 1950 roku na wniosek Ministra Przemysłu Lekkiego z przekształcenia Biura Nadzoru Estetyki Produkcji. Pomysłodawczynią i spiritus movens całego przedsięwzięcia była art. plast. Wanda Telakowska, która poświęciła idei podniesienia estetyki produkcji całe swoje życie, także osobiste. Jej dewizą było „Piękno na co dzień i dla wszystkich”.

Pierwszym dyrektorem Instytutu władze mianowały Jana Rogowskiego, zaś Telakowska została dyrektorem do spraw artystycznych. Instytut był zbiorowiskiem osób niechcianych, które w PRL nie mogły dla siebie znaleźć miejsca. Profesor ASP Wojciech Jastrzębowski był przedwojennym senatorem, przyjacielem Rydza-Śmigłego i etatowym artystą Legionów. W IWP był przewodniczącym Rady Naukowej.

Jan Kurzątkowski projektował meble, szkło oraz wyroby z papieru (wymyślił papieroplastykę), natomiast prof. Jerzy Sołtan był współpracownikiem Le Corbusiera. – Oni oraz cała plejada młodych ludzi, bardzo często z przeszłością w AK (o czym dowiedziałem się dopiero po wielu latach, bo do lat 60. baliśmy się na takie tematy rozmawiać), wymyślali nowe sposoby prac i terminy, w tym „wzornictwo przemysłowe” – wspominał Stanisław Soszyński.

Dodawał, że w warsztatach pracowali przedwojenni fachowcy, dla których było nie do pomyślenia usiąść na stole. – Stół to warsztat pracy, chcesz usiąść, to weź sobie stołek – mawiali. IWP, chociaż miejsce „dla klasowo wykończonych”, był władzom PRL potrzebny do celów pokazowych. Gdy francuski aktor Gerard Philipe przyjechał do Warszawy, odwiedził m.in. IWP. Był zachwycony wzorami, a przy wyjściu uzbrojony w pistolet portier zsalutował mu. Philipe zdziwiony zapytał Telakowską dlaczego ma strażnika pod bronią, na co Telakowską odparowała, że gdyby miał takie pomysły, to też chroniłby je w tym morzu ruin – wspominał Soszyński. Do IWP szedł z Pl. Bankowego (wówczas Pl. Dzierżyńskiego) przez bezładne góry gruzów, wśród których – zdarzało się – grasowali bandyci. Dopiero na początku lat 60. na miejscu gruzów pojawiło się nowe osiedle mieszkaniowe.

Ubranka dla wnuczek Gomułki

IWP pierwotnie zajmował się przygotowywaniem wzorów dla przemysłu, który był niechętny wszelkim nowinkom, bo i tak sprzedawał wszystko na pniu, a zmiany asortymentu utrudniały wykonanie planów. Z kolei zawalenie planu oznaczało utratę premii i zaprzepaszczenie jedynej okazji do dorobienia.

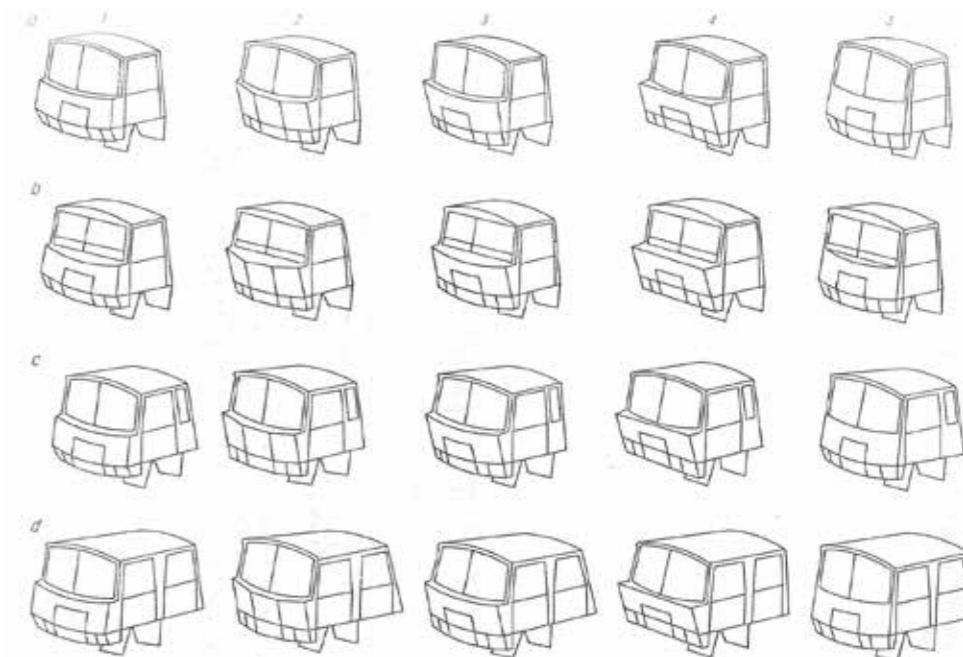
Zdzisław Wróblewski wykonał projekt bardzo ładnej i funkcjonalnej kuchni, której nie chciał produkować

żaden zakład meblarski. Gdy Soszyński zapytał dyrektora jednego z zakładów o przyczynę niechęci, ten mu odpowiedział, że jak zrobi dwie szafy to ma wykonany plan przerobu materiałowego, a mebli kuchennych musi wykonać dziesięć kompletów, więc mu się ich produkcja nie opłaca.

Po 1956 roku chodliwe wzory ubrań, ceramiki, tkanin i mebli IWP zaczął wytwarzać w niewielkich seriach. Okazało się jednak, że zrobienie jednego garnituru to nie problem, ale dla stu trzeba mieć szwalnię, a dla produkcji ceramiki duże zakłady. Podobnie by-

ślu Lekkiego odłączyło od IWP część odzieżową, tkanin, galanterii skórzannej. Z tych działów utworzono Centralne Biuro Wzornictwa Przemysłu Lekkiego.

Wśród nowych obowiązków IWP było zapewnienie odpowiedniego poziomu wzornictwa przedmiotom powszechnego użytku, w tym dla motoryzacji. Praca projektowa IWP była wysoko ceniona przez klientów, bo wzory znikwały. Do IWP przyjeżdżała Zofia Gomułkowa ubierać wnuczki. Tutaj wpadał też premier Józef Cyrankiewicz, aby krawiec Stanisław Ignac uszył mu gar-



T.85. Program kabin IWP/FSC do samochodów ładowności 4–12 ton:

Projektanci IWP przewidywali zastosowanie szerokich na 2,5 m kabin dla modelu 6-tonowego jako podstawowego. Zachowując szerokość przygotowali unifikowaną kabinę dla samochodu 4-tonowego oraz 8-12 tonowego.

ło z innymi przedmiotami, na które był ogromny popyt w kilku sklepach „zakładowych” w Warszawie (m.in. na Brackiej). Na dodatek Ministerstwo Przemysłu Lekkiego okazało się zazdrosne i nie chciało, aby IWP obchodził nieruchawe zakłady państwowe. Dlatego w 1960 roku doprowadzono do podziału IWP. Od tego roku IWP podlegał bezpośrednio Urzędowi Rady Ministrów (co wywalczyła u Cyrankiewicza Telakowska) i odpowiadał za estetykę wyrobów całego przemysłu za wyjątkiem lekkiego. Ministerstwo Przemys-

nitury. Nad pracami IWP czuwała powołana w 1959 roku Rada Wzornictwa i Estetyki Produkcji Przemysłowej, której przewodniczył wicepremier i członek Biura Politycznego PZPR Eugeniusz Szyr. Sekretarzem Rady została mianowana twórczyni „Cepelii” Zofia Szydłowska.

Podziękowania dla: Antoniego Chmielnickiego, Ryszarda Dworaka, Jacka Łęgiwiczy, Tomasza Kasprzyszaka, Pawła Kołodziejewskiego, Stanisława Soszyńskiego, Danuty Hanny Swiridy, Janusza Wasilewskiego.

Shell dla flot transportowych w Polsce



Shell

Karty paliwowe są wygodnym i efektywnym narzędziem pozwalającym przedsiębiorstwom flotowym na optymalizację wielu procesów – od bezgotówkowego regulowania opłat za paliwo, aż po monitorowanie pracy kierowców. Shell oferuje firmom transportowym kompleksową ofertę dostosowaną do ich potrzeb, dzięki czemu procesy administracyjne związane z zarządzaniem flotą są prostsze i zajmują znacznie mniej czasu, co przekłada się na wzrost efektywności prowadzone-

go biznesu transportowego. W Polsce od wielu lat Shell sukcesywnie zwiększa zasięg swoich usług, a także liczbę stacji, na których akceptowane są karty paliwowe euroShell.

Karta euroShell akceptowana na 900 polskich stacjach

Dzięki porozumieniu Shell i Lotos Paliwa, od połowy lutego 2016 karty paliwowe euroShell są akceptowane na 900 stacjach paliw w Polsce. Kierowcy dzięki kartom flotowym euroShell mogą wygodnie i bezpiecznie uregulować kluczowe wydatki związane z transportem na strategicznie zlokalizowanych stacjach paliwowych w całej Polsce.

Co ważne, przy okazji współpracy ujednolicone zostały standardy i procedury bezpieczeństwa oraz system monitorowania poprawności operacji dla całej sieci akceptującej kartę euroShell.

Polskie autostrady w zasięgu euroShell

Warto wiedzieć, że od listopada 2015 r. karty euroShell akceptowane są na wszystkich autostradach w Polsce oraz na odcinkach zarządzanych przez prywatnych koncesjonariuszy, które nie należą do krajowego systemu poboru opłat viaTOLL.

Wprowadzenie możliwości regulowania opłat kartą flotową Shell na A4 dopełniło ofertę firmy na płatnych drogach w kraju.

- Autostrada A4 to jeden z kluczowych szlaków dla polskich i międzynarodowych firm transportowych, wśród których są też nasi klienci. Droga łączy granicę z Niemcami w Zgorzelcu z przejściem granicznym na Ukrainę w Korczowej. Możliwość uregulowania należ-

ności kartą paliwową za przejazd jest wielkim ułatwieniem dla kierowców samochodów ciężarowych – mówi Robert Karolczak Marketing Manager Poland, Baltics & Ukraine w Shell.

Tak jak w przypadku autostrad A1 i A2, transakcje przeprowadzane na autostradzie A4 są uwzględniane na tej samej fakturze euroShell, co transakcje paliwowe.

Współpraca z Citronex

Użytkownicy kart paliwowych euroShell mają także możliwość bezgotówkowego regulowania płatności w siedmiu myjniach dla pojazdów ciężkich należących do Citronex Group – największej sieci myjni dla pojazdów ciężarowych w Polsce. Obiekty zlokalizowane są w bezpośrednim sąsiedztwie głównych szlaków tranzytowych zachodniej Polski, z dogodnym dojazdem do stacji paliw Shell, które obsługują ciężarówki. Myjnie są wyposażone w zaawansowane systemy automatycznych bram myjących oraz korzystają ze środków czyszczących renomowanych firm. Do dyspozycji kierowców są dostępne przez całą dobę, siedem dni w tygodniu.

Pakiet możliwości z euroShell

euroShell to nie tylko dostęp do kompleksowej oferty usług, ale i gwarancja najwyższej jakości produktów. Na wszystkich stacjach dedykowanych transportowi ciężkiemu Shell oferuje najwyższej klasy paliwo, m.in. wysokiej jakości olej napędowy Shell FuelSave Diesel, czy paliwo ShellFuelSave 95. Stacje Shell przystosowane są do obsługi samochodów ciężarowych: wyso-

kie zadanie, parkingi, zaplecze sanitarne i restauracje z szeroką ofertą produktów spożywczych.

Posiadaczom kart paliwowych Shell oferuje również serwis zwrotu podatku VAT z transakcji zagranicznych, m.in. za paliwo i opłaty drogowe. Klienci otrzymują z każdego kraju tylko jedną fakturę, co usprawnia zarządzanie kosztami i przyspiesza zwrot podatku VAT. Ponadto z kartą euroShell możliwy jest także zwrot akcyzy za zakupiony olej napędowy w jednym z 6 państw europejskich: Belgii, Francji, Słowenii, Włoch, Hiszpanii oraz Węgier.

Na terenie Polski dla klientów, dla których bieżąca ocena wydatków i bezpieczeństwo transakcji są kluczowe, Shell oferuje nowość – kartę przedpłaconą Shell PrePaid, która pozwala na bieżące ustalanie limitów wydatków na paliwo. Wystarczy doładować kartę przelewem bankowym na dowolną kwotę, by kierowcy mogli regulować należności za paliwo kartą, na wszystkich obsługiwanych stacjach Shell w Polsce. Aby jeszcze łatwiej zarządzać flotą, dla posiadaczy Shell PrePaid dostępne jest konto online, gdzie można na bieżąco śledzić opłaty transakcyjne, ustawić limity, a nawet zablokować i odblokować kartę.

Mobilne zarządzanie i dialog z klientem w sąsiednich krajach

Nasi południowi sąsiedzi – Czechy i Słowacja – do sukcesów z pewnością zaliczyć mogą wprowadzenie aplikacji mobilnej Shell Card Online. Wydarzenie wywołało duży entuzjazm u flotowych klientów Shell, odzwierciedlone w ilości pobrań aplikacji. Szczególnie zadowoleni z tego rozwiązania okazali się być nasi kluczowi klienci. Użytkownicy zyskali szereg nowych możliwości, np. tymczasowego blokowania karty, dzięki czemu menadżerowie mogą teraz kontrolować swoją flotę z każdego miejsca. W Polsce wdrożenie aplikacji planowane jest na rok 2017.

Pakiet możliwości w całej Europie

Karta paliwowa euroShell zapewnia dostęp do szerokiej gamy usług dodatkowych w całej Europie. To gwarancja bezgotówkowych transakcji w 22 000 lokalizacji w całej Europie, z których łącznie prawie 2 500 to stacje przeznaczone dla



transportu ciężarowego. Ponadto euroShell to także możliwość regulowania opłat za serwisy drogowe, np. płatności za viaTOLL, autostrady czy za przejazdy przez tunele i mosty oraz usługi pomocy drogowej, obejmujące naprawy mechaniczne i holowanie, świadczone całodobowo w 40 krajach w Europie.

Coraz więcej zadowolonych klientów

Z roku na rok rośnie liczba zadowolonych klientów w krajach Europy Środkowo-Wschodniej. W tym gronie jest także

Polska. W 2015 r. ulepszono ofertę przeznaczoną dla klientów flotowych, poprzez skrócenie czasu oczekiwania na zarejestrowanie nowych użytkowników z dwunastu do trzech i pół dnia. Więcej czasu przeznaczono też na obsługę starych klientów euroShell.

Klienci postrzegają Shell jako godnego zaufania i profesjonalnego partnera, na którego doświadczeniu i innowacyjnym myśleniu mogą polegać. Udowodnili to nie tylko wyrażając swoje zdanie w wewnętrznych badaniach koncernu, ale również ponownie przyznając firmie Gwiazdę Jakości Obsługi.

Mobilna pomoc drogowa TIR



Hussar Angels

Prezes firmy Hussar Angels Marcin Bondara przedstawia działającą w Europie Zachodniej sieć mobilnych serwisów pomocy drogowej.

■ Czym zajmuje się firma?

Świadczymy mobilną pomoc na drogach Europy Zachodniej: w Niemczech, Austrii, Szwajcarii, Francji, Belgii, Holandii, Wielkiej Brytanii oraz wkrótce w Hiszpanii i we Włoszech. Nie prowadzimy naszych usług w Portugalii oraz w Irlandii. Nasze samochody, z naszymi mechanikami rozstawione są w kluczowych miejscach sieci drogowej tamtych krajów, co znacznie przyspiesza udzielenie pomocy.

■ Zatem podobnie jak przewoźnicy musicie stosować się do dyrektywy o pracownikach delegowanych.

Działamy zgodnie z prawem i spełniamy wszelkie wymogi ustawodawstwa krajowego i unijnego.

■ Od kiedy działacie?

Spółka została założona w lipcu tego roku, jednak tego typu działalność, czyli mobilną pomoc drogową, Hussar Grupa prowadzi od ponad pięciu lat. Zebraliśmy już spore doświadczenie i teraz rozbudowujemy europejską sieć serwisową. Mamy w Europie już 18 samochodów serwisowych, a do końca listopada będzie ich 25. Są to malowane

na zielono furgony Renault Master wyposażone w niezbędny zestaw narzędzi, w podwójnych obsadach. W 2017 roku planujemy jeszcze powiększenie naszej floty.

■ Kto może skorzystać z waszych usług?

Obsługujemy samochody ciężarowe wszystkich marek, podobnie jak naczepy i przyczepy. Mamy zapewnione sprawne dostawy części wszystkich marek. Nasz telefon czynny jest przez 24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu. Przyjmujemy zgłoszenia w czterech językach: polskim, niemieckim, francuskim oraz angielskim. Wkrótce ruszy przyjmowanie zgłoszeń w języku rosyjskim. Zgłaszający podaje lokalizację zdarzenia, markę ciągnika lub naczepy, a identyfikacja części następuje dzięki numerowi VIN.

■ Czy internetowo też można wezwać pomoc?

Jak najbardziej, na naszą stronę można wejść także choćby ze smartfona. Na stronie jest interaktywna mapa, która automatycznie lokalizuje wzywającego oraz nasz samochód, następnie dyspozytor wysyła załodze zawiadomienie o zleceniu.

■ Skoro rozbudowujecie ofertę, wasza usługa musi być lepsza od mobilnych pomocy wysyłanych przez ASO lub lotnych warsztatów organizowanych przez przewoźników. Co to jest?

W przypadku serwisów autoryzowanych, ich celem jest wykonanie napra-

wy w warsztacie, zatem w grę wchodzi holowanie, co jest zarówno kosztowne, jak i czasochłonne.

Nasze usługi są średnio o połowę tańsze od autoryzowanych warsztatów we Francji, Niemczech czy Wielkiej Brytanii.

Z kolei lotne warsztaty mają do przejechania z Polski do Europy Zachodniej spore odległości, co zajmuje czasem nawet dwadzieścia godzin. Nasze samochody już tam są i na miejsce mogą dotrzeć w godzinę. Promień działania mobilnych warsztatów Hussar Angels zachodzi nieco na siebie, zatem zawsze w regionie któryś będzie mógł zareagować na wezwanie.

■ Do jakich wezwań jeździecie? Co się psuje?

Wzywani jesteśmy do najróżniejszych awarii: od przebitych opon poprzez przepalone żarówki, niesprawną pneumatykę, awarie układu hamulcowego po spalone sprzęgła i ukręcone piasty.

■ W jaki sposób można dokonać płatności?

Płatności można dokonywać przelewem, co jest najczęściej spotykaną formą, a w przypadku wezwań internetowych można przelew dokonać przy pomocy Pay24 lub na miejscu kartą płatniczą.

■ Czy Hussar Angels daje gwarancję na naprawy?

Klientom dajemy możliwość skorzystania z rękojmi.

ZAWSZE TAM, GDZIE TY.

24 H / DOBĘ 365 DNI W ROKU.



Odbierz kupon na pierwszą naprawę*

100€



NUMER ALARMOWY **+48 605 290 000**

WWW.HUSSARANGELS.COM

* promocja skierowana dla nowych Klientów. W celu skorzystania z promocji zadzwoń pod numer + 48 605 290 000, podczas rozmowy z dyspozytorem podaj kod HAPROMO. Oferta obowiązuje do 31.12.2016

Spod ziemi do baku

Postanowiliśmy prześledzić drogę ropy naftowej, począwszy od jej wydobycia ze złóż do momentu, gdy po przerobieniu w rafinerii jako paliwo płynne trafia do naszych baków.

Zgodnie z najbardziej prawdopodobną teorią organiczną, ropa naftowa powstała wiele lat temu wskutek przeobrażenia szczątków roślinnych i zwierzęcych nagromadzonych wraz z drobnymi

mi okruchami mineralnymi w osadach morskich.

Złoża ropy naftowej często łączą się ze złożami gazu ziemnego. Ropa naftowa jest jednym z najważniejszych surowców, który oprócz zastosowania do produkcji paliw, ma jeszcze wiele innych zastosowań, głównie w przemyśle chemicznym.

Przetwórstwem ropy naftowej zajmuje się przemysł rafineryjny. Wydobyta ropa trafia do rafinerii, które przerabiają ją na różne produkty, między innymi takie jak olej napę-

dowy. W naszym kraju, jeśli chodzi o przetwórstwo ropy, prym wiodą rafinerie GRUPY LOTOS w Gdańsku oraz PKN ORLEN w Płocku.

Na przykładzie PKN ORLEN, prezentowanym na mapce, widać, w jaki sposób gotowe paliwa płynne dystrybuowane są na terenie naszego kraju. Rzecz ma się podobnie również w przypadku drugiej rafinerii, tj. GRUPY LOTOS.

W wielkim skrócie paliwo przerobione w rafineriach trafia do baz paliwowych bezpośrednio rurociągami bądź transportem kolejowym, skąd dalej za pośrednictwem firm zajmujących się hurtową sprzedażą paliw jest dystrybuowane do stacji paliw oraz do odbiorców ostatecznych, takich jak firmy transportowe.

Na terenie całego kraju rozlokowanych jest ponad 30 renomowanych baz paliw należących do trzech głównych operatorów PKN ORLEN, GRUPY LOTOS i Operatora Logistycznego Paliw Płynnych (OLPP).

Podstawową cechą wymienionych wyżej obiektów jest gwarancja najwyższej jakości paliw. W zakres działalności wymienionych podmiotów wchodzi między innymi magazynowanie, wydawa-

nie i uszlachetnianie paliw dla wszystkich renomowanych sieci stacji paliw, zarówno polskich (PKN Orlen, Grupa Lotos), jak i zachodnich międzynarodowych koncernów (BP, Shell, Statoil) działających w Polsce. Wymienione bazy z reguły posiadają własne laboratoria, które wykorzystują między innymi do monitorowania jakości przyjmowanych i wydawanych paliw.

Jak nietrudno się domyślić, to właśnie z terminali paliwa trafiają do stacji paliw, a stąd dalej do baków odbiorców ostatecznych. Jednak bardziej wymagający i świadomi odbiorcy końcowi, tacy jak firmy transportowe czy budowlane, mogą sobie zapewnić dostawę paliwa bezpośrednio z wymienionych terminali, poprzez renomowanych hurtowych dostawców paliw. Mają przy tym dwie możliwości: odbiór własnym transportem bezpośrednio z baz paliwowych (dotyczy tylko odbiorców posiadających własne cysterny) lub zamówienie dostawy we wskazane miejsce transportem dostawcy.

Drogę paliwa z bazy paliw do bazy firmy transportowej prześledziliśmy na przykładzie firmy MARCO-OIL Polska Sp. z o.o., zapraszając do rozmowy kierownika działu trans-

portu pana Michała Bronisza zajmującego się na co dzień obsługą dostaw paliw. Poniżej opiszemy krok po kroku jak przebiega dostawa paliw od momentu zamówienia do dostarczenia do klienta.

Klient składa zamówienie z ilością produktu i datą dostawy. Po potwierdzeniu zamówienia kierowca otrzymuje dyspozycję załadunku zawierającą ilość, miejsce załadunku i miejsce dostawy. Po otrzymaniu dyspozycji kierowca rusza w kierunku wyznaczonej bazy paliwowej. Na dzień dzisiejszy wszystkie bazy paliwowe PKN ORLEN, GRUPY LOTOS i OLPP, z których prowadzimy dystrybucję paliw płynnych, funkcjonują na zasadzie samoobsługi. Do każdego kierowcy i pojazdu jest przypisana karta identyfikacyjna, na podstawie której realizowane są dyspozycje załadunku. Załadunek odbywa się w następujący sposób – kierowca przyjeżdża na bazę paliw, zaznacza wcześniej zadsponowane zlecenie przez biuro obsługi sprzedaży MARCO-OIL i dokonuje załadunku. Po każdym załadunku kierowca na terminalu otrzymuje dowód wydania potwierdzający ilość oraz świadectwo jakości produktu potwierdzające jego ja-

kość ściśle powiązane z dokumentem załadunku.

Z terminala paliw kierowca zgodnie z dyspozycją udaje się prosto do klienta. Po dotarciu do odbiorcy następuje rozładunek za pośrednictwem legalizowanego układu dystrybucyjnego, które są na wyposażeniu całej floty transportowej MARCO-OIL. Po zakończeniu rozładunku klient otrzymuje wydruk z drukarki, potwierdzający ilość dostarczonego produktu. Kierowca podczas dostawy udostępnia klientowi świadectwo jakości na dostarczony produkt, którego potwierdzona kopia dostarczona jest niezależnie do odbiorcy wraz z fakturą sprzedaży.

Michał Bronisz podsumowując dodaje, w naszym przypadku transport jest realizowany bezpośrednio do odbiorcy, nie korzystamy z usług pośredników, nie składujemy sami paliwa, dowozimy je bezpośrednio z bazy paliw do klienta. Stale monitorujemy nasze cysterny i przestrzegamy wszystkich procedur. W rozliczeniach stosujemy tylko legalizowane liczniki i rozliczamy się z naszymi klientami w temperaturze referencyjnej 15 stopni - taki standard oznacza zawsze uczciwe rozliczenie.

Kupujący może też zlecić zaopatrzenie w paliwo dostawcy. W tym przypadku to dostawca monitoruje stan paliw i we właściwym momencie dowozi odpowiednią ilość produktu. 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, jednocześnie dodaje, że ilość cystern jaką dysponujemy oraz rozmieszczenie baz paliw, z jakich odbieramy paliwa pozwalają bez problemu zrealizować dostawę tego samego dnia.

W dzisiejszych czasach nie ma potrzeby magazynowania paliwa na zapas, co znacznie obniża koszty funkcjonowania przedsiębiorstw naszych klientów.

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 jakie ma doświadczenie, ewentualne referencje, komu dostarcza paliwo. Tylko dokładna analiza zagwarantuje w przyszłości efektywną politykę paliwową firmy i pozabawi ją potencjalnych kłopotów z tym związanych.

Jako MARCO-OIL od lat jesteśmy związani z branżą paliwową. Między innymi dlatego możemy zaproponować najwyższą jakość oraz konkurencyjne ceny, nie tylko na paliwo, ale także na dodatkową infrastrukturę dla naszych klientów, taką jak zbiorniki i dystrybucyjny do wydawania paliw. Z maksymalną starannością dbamy o zachowanie najwyższych standardów, co stanowi niezbędny warunek, aby z powodzeniem prowadzić biznes paliwowy – kończy rozmowę z nami prezes Marek Kotkiewicz.

Więcej informacji na www.marco-oil.pl





Spełnione obietnice

W firmie Stanisława Mierzejewskiego z Ostrołki jeździ pięć Actrosów – to efekt przeprowadzonego rok temu testu Fuel Duel, który udowodnił ekonomiczny potencjał flagowego modelu Mercedes-Benz

Stanisław Mierzejewski sam często siada za kierownicą swoich pojazdów – ekonomiczna technika jazdy nie ma dla niego tajemnic, dlatego sam wszystko może sprawdzić. Actrosa testował w ramach programu Fuel Duel rok temu – wyniki nie pozostawiły wątpliwości, pojazd okazał się najoszczędniejszy na tle marek konkurencyjnych. – Mogę powiedzieć, że jestem naprawdę zadowolony. Najlepiej dotarte Mercedesy w mojej firmie spalają średnio 22,9 litra oleju napędowego, jeżdżąc z przeciętnym obciążeniem około 20 ton. To różnica rzędu kilku litrów w odniesieniu do innych marek.

Stanisław Mierzejewski podkreśla, że w przypadku Actrosa wiele zależy od umiejętności kierowcy. – Młodzi, którzy od razu uczą się prawidłowych nawyków, mają najlepsze wyniki. Łatwiej

im opanować nowoczesne technologie, przekonać się do nich. A trzeba pamiętać, że taka ciężarówka jak Actros to przykład najnowocześniejszych rozwiązań. Takiego pojazdu już się właściwie nie prowadzi, a obsługuje. Starsi kierowcy czasem mają z tym problem, szukają przyczyn gorszych wyników spalania nie tam, gdzie trzeba – a tu już niemal wszystko zależy od ich własnych umiejętności, bo Actros ma ogromny potencjał oszczędzania, który rekompensuje cenę zakupu.

Jednocześnie, jak podkreśla przedsiębiorca, Mercedes jest najbardziej „odporny” na błędy kierowcy, braki w technice: – Ten samochód wiele wybacza, nawet przeciętnego kierowcę można szybko wytrenować tak, żeby miał bardzo dobre wyniki spalania. Auto daje jasne informacje zwrotne, łatwo można popra-

wić poziom zużycia paliwa. Oczywiście pomocne są też szkolenia – korzystaliśmy z treningów Mercedes-Benz Trucker Academy i muszę przyznać, że wskazówki okazały się bardzo przydatne.

Dodatkowym atutem Actrosa według Stanisława Mierzejewskiego jest inteligentny przewidyjący tempomat Predictive Powertrain Control (PPC). Przedsiębiorca testował go również sam w ubiegłym roku i jego zalety okazały się przekonujące. – To naprawdę wspaniała rzecz, jedna z najlepszych rzeczy, które Mercedes wymyślił. Żaden kierowca nie skoncentruje się maksymalnie na długich odcinkach. Dlatego, szczególnie na drogach autostradowych, gdzie występują różnice w terenie, ten system jest po prostu nieoceniony, myśli o optymalnym spalaniu za kierowcę, a ten może się skupić na sytuacji na drodze. Dlatego swoich kierowców uczyć głównie korzystać z PPC.

To nie wszystkie zalety Actrosa, które przeważały o zakupie. – Te samochody nie boją się przebiegu, nie boją się lat, są bezawaryjne i nie tracą wartości. Oczywiście zależy to też od właściwej eksploatacji, od tego jak się o samochód dba. Ale kiedy chciałem odsprzedać Actrosa, telefony się urywały, a w przypadku innych marek, szukałem nabywcy nawet rok – podkreśla Stanisław Mierzejewski. – Do tego dochodzi komfort: kabina w nowym Mercedesie lepsza niż w osobówce, materiały i wykonanie najwyższej klasy, jazda jest przyjemna, bardziej stabilna na koleinach.

Flota firmy Stanisława Mierzejewskiego to 16 pojazdów. – W przyszłym roku planuję wymienić starsze pojazdy innych marek na nowe Mercedesy. Dlaczego? Bo ta marka po prostu dotrzymuje obietnic, które daje.



Bezkonkurencyjne spalanie

W codziennej eksploatacji Actros okazał się najoszczędniejszym ciągnikiem we flocie Stanisława Mierzejewskiego

Nowa flota

Po teście Fuel Duel ostrołęcka firma rozpoczęła wymianę taboru na najnowsze ciągniki Mercedes-Benz Actros



Mercedes-Benz

Trucks you can trust

Odpowiedzialność przewoźnika

w Konwencji CMR oraz ubezpieczenia CMR - część XXIX

LUTZ ASSEKURANZ

W Konwencji CMR, bezpośrednio przed artykułem, który unieważnia wyłączenia i ograniczenia odpowiedzialności w przypadku winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa, znajduje się art. 28 o następującym brzmieniu:

1. Jeżeli według prawa, które ma zastosowanie, zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie dostawy, powstałe w trakcie przewozu podlegającego niniejszej Konwencji, uprawnia do wystąpienia z reklamacją pozaumowną, przewoźnik może skorzystać z postanowień niniejszej Konwencji, które wyłączają jego odpowiedzialność lub które określają albo ograniczają należne odszkodowanie.

2. Jeżeli chodzi o odpowiedzialność pozaumowną jednej z osób, za które odpowiada przewoźnik w myśl artykułu 3, z tytułu zaginięcia, uszkodzenia lub opóźnienia, osoba ta może również skorzystać z postanowień niniejszej Konwencji, które wyłączają odpowiedzialność przewoźnika lub

które określają albo ograniczają należne odszkodowanie.

Reklamacje nieoparte na umowie przewozu

Reklamacje pozaumowne to takie, które nie opierają się ani na zawartej umowie przewozu, ani też na jej niewykonaniu lub nienależytem wykonaniu, lecz na odpowiedzialności cywilnoprawnej, wynikającej z ustawowych stosunków zobowiązaniowych, powstałych na podstawie czynów niedozwolonych. Taka odpowiedzialność deliktowa może wynikać - w zależności od stosowanego prawa krajowego - np. z art. 443 polskiego Kodeksu Cywilnego (w brzmieniu: „Okoliczność, że działanie lub zaniechanie, z którego szkoda wynika, stanowiło niewykonanie lub nienależyte wykonanie istniejącego uprzednio zobowiązania, nie wyłącza szkody z tytułu czynu niedozwolonego [...]”).

Zgodnie z powyższymi przykładowo cytowanymi postanowieniami odszko-

dowanie jest ograniczone jedynie rozmiarami rzeczywiście powstałej szkody, a zatem bez górnych limitów kwotowych, natomiast Konwencja CMR przewiduje ograniczenia odpowiedzialności, z wyjątkiem przypadków winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa (kwestia ta, uregulowana w art. 29 CMR, będzie przedmiotem naszych rozważań w następnym wydaniu magazynu).

Intencją art. 28 CMR jest więc zapobieżenie sytuacjom, w których poszkodowany na podstawie prawa deliktowego będzie żądał od przewoźnika pełnego odszkodowania tam, gdzie prawo kontraktowe, a zatem Konwencja CMR, przewiduje ograniczenia odpowiedzialności; przy tym w art. 28 wymienione są określone stany faktyczne, takie jak zaginięcie, uszkodzenie i opóźnienie dostawy.

Postanowienia objęte artykułem 28 CMR

Z tego względu postanowieniami wyłączającymi odpowiedzialność lub ogranicza-

jącymi odszkodowanie, których zgodnie z art. 28 CMR nie można lub nie powinno się dać obejść za pomocą roszczeń deliktowych, są: art. 17 ust. 2, 4 [wyłączenia odpowiedzialności] oraz 5 [podział odpowiedzialności za powstałą szkodę] CMR, art. 22 ust. 2 CMR [zniszczenie przez przewoźnika towarów niebezpiecznych w szczególnych okolicznościach bez obowiązku zapłaty odszkodowania], art. 23 CMR [odszkodowanie w przypadku zaginięcia przesyłki oraz opóźnienia dostawy w zwykłych sytuacjach], art. 24 CMR [zwiększona kwota odszkodowania w przypadku deklaracji wartości], art. 25 CMR [odszkodowanie w przypadku uszkodzenia towaru w zwykłych sytuacjach], art. 26 CMR [zwiększona kwota odszkodowania w przypadku deklaracji specjalnego interesu w dostawie], art. 27 ust. 1 CMR [ograniczenie odsetek], a ponadto art. 18 CMR [reguły dotyczące ciężaru dowodu, bezpośrednio związane z art. 17 CMR], art. 30 CMR [naruszenie terminów na wniesienie reklamacji wraz ze skutkami prawnymi dla osób zgłaszających roszczenia] i art. 32 CMR [wyłączenie odpowiedzialności na skutek zarzutu przedawnienia].

Artykuł 28 CMR nie obejmuje innych, uregulowanych w niniejszej Konwencji sytuacji, stanowiących podstawę odpowiedzialności cywilnej (art. 7 ust. 3 CMR [„klauzula Paramount], art. 11 ust. 3 CMR [odpowiedzialność za zaginięcie lub nie-

właściwe użycie dokumentów towarzyszących przesyłce], art. 12 ust. 7 CMR [błędy przy udzielaniu instrukcji], art. 16 ust. 2 CMR [odpowiedzialność jedynie za rozsądny wybór osoby trzeciej] oraz art. 21 CMR [odpowiedzialność do wysokości kwoty zaliczenia; jednakże u nadawcy mogą powstać także np. koszty egzekwowania należności na drodze sądowej w przypadku bezskutecznego dochodzenia roszczeń od odbiorcy (np. z powodu jego niewypłacalności)], ponieważ nie odnoszą się one do zaginięcia towaru, jego uszkodzenia lub opóźnienia dostawy.

Artykuł 28 CMR w praktyce

Poszkodowani, uprawnieni do dochodzenia roszczeń, mogliby spróbować obejść ograniczenia odpowiedzialności zawarte w Konwencji CMR, np. egzekwując swe należności bezpośrednio od jednej z tych osób, za które przewoźnik odpowiada w myśl art. 3 CMR. Przykładowo możliwe jest wytoczenie powództwa przeciwko kierowcy ciężarówki, którego postępowanie w sytuacji, gdy doszło do okradzenia pojazdu, wykazywało cechy lekkiego niedbalstwa. W takim przypadku zgodnie z art. 23 ust. 3 CMR odszkodowanie byłoby ograniczone do 8,33 SDR/kg skradzionego towaru (około 10 euro/kg). Jeżeli odszkodowanie opierałoby się na roszczeniach deliktowych, to kwota, jaką należałoby wypłacić, nie byłaby ograniczona obecną stawką ok. 10 euro/kg, lecz, w przypadku drogiego towaru, byłaby znacznie wyższa. Temu właśnie chce zapobiec art. 28 CMR, nie pozwalając, aby wysokość roszczeń pozaumownych przekraczała wysokość roz-

czeń wynikających z umowy. Artykuł 28 ust. CMR ma chronić nie tylko pracowników i pomocników przewoźnika, ale również jego samego, jeżeli na podstawie przepisów prawa musiałby zwolnić swoich pracowników i pomocników od roszczeń odszkodowawczych.

Kogo obowiązuje artykuł 28 CMR

Bardzo kontrowersyjną kwestią jest to, wobec kogo art. 28 CMR ma moc obowiązującą. Roszczenia deliktowe może przecież wysunąć zarówno osoba uprawniona na podstawie umowy przewozu (tzw. równoległe roszczenia deliktowe, ponieważ w takim przypadku odpowiedzialność deliktowa istnieje równoległe z odpowiedzialnością kontraktową), jak i osoba trzecia, nieuczestnicząca w umowie przewozu. Mógłby to być np. przykład właściciela towaru, który w stosunku do przewoźnika nie jest ani nadawcą, ani odbiorcą i tym samym nie jest stroną umowy przewozu. Czy art. 28 CMR można zastosować wobec takiej osoby trzeciej? Zwolennicy odpowiedzi twierdzącej na powyższe pytanie argumentują, że taki właściciel czerpie pod względem ekonomicznym korzyści ze stosunku prawnego wynikającego z umowy przewozu i z tego powodu powinien być traktowany na równi ze stronami w niej uczestniczącymi, a zatem nie przysługują mu roszczenia z tytułu nieograniczonej odpowiedzialności deliktowej. Przeciwnicy zaś reprezentują pogląd, że osób, które pozostają poza stosunkiem prawnym wynikającym z umowy przewozu, nie należy ograniczać postanowieniami Konwencji CMR (Konwencji o umowie... przewozu...). Zgodnie z tą opinią artykułu 28 CMR

nie należy stosować wobec osób trzecich nieuczestniczących w umowie, jeżeli dochodzą one roszczeń opartych na delikcie, tzn. że wówczas nie mają zastosowania ograniczenia lub wyłączenia odpowiedzialności na podstawie Konwencji CMR w przypadku zaginięcia i uszkodzenia towaru oraz opóźnienia dostawy.

Ważny jest makler-specjalista!

Jak widać, chodzi tu o skomplikowaną materię, która wymaga specjalistycznej wiedzy. Przepuszczalnie tylko nieliczni oferenci ubezpieczeń OCP/OCS posiadają szeroką wiedzę prawniczą, która jest niezbędna, aby należycie przeprowa-

dzić likwidację ewentualnych szkód w tym zakresie.

Niektóre polisy OCP/OCS wyraźnie wyłączają nawet spod ochrony ubezpieczeniowej roszczenia deliktowe, co koniec końców jest problematyczne dla ubezpieczającego.

Firma Lutz Assekuranz dysponuje doświadczonymi specjalistami - także prawnikami, którzy są w stanie szybko i rzetelnie doprowadzić do likwidacji skomplikowanych szkód.

Lutz Assekuranz pozostaje bardzo chętnie do dyspozycji przewoźników i spedytorów w zakresie doradztwa w sprawach ubezpieczeń i zawierania odpowiednich polis ubezpieczeniowych. ■

www.lutz-assekuranz.at

reklama

LUTZ ASSEKURANZ
WIELKI ZAKRES
KOMPLEKSOWY OBEJŚCIEC
TYTUŁU UBEZPIECZENIA USŁUG
TRANSPORTOWYCH I LOGISTYCZNYCH

SZEROKI ZAKRES UBEZPIECZEŃ

OCP 3 w 1 KABOTAŻ OCP KRAJ ZODPOWIEDZIALNOŚĆ FINANSOWA OCS PRZEWOŹNIK UMOWY

TAKŻE DLA POJAZDÓW DO 3,5 DMC

Zalety ubezpieczenia OCP (odpowiedzialność 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 umyślna i rażące niedbalstwo kierowcy (art. 29.2 CMR / 86 Prawo Przewozowe) w ramach sumy ubezpieczenia bez limitów.
- Odpowiedzialność za szkody spowodowane w wyniku naruszenia przepisów ruchu drogowego na skutek rażącego niedbalstwa przez ubezpieczającego lub osobę uprawnioną do jego reprezentowania jako kierowcy.
- Kabotaż ubezpieczony w całej Unii Europejskiej i Gospodarczej.
- Kabotaż w Niemczech ubezpieczony do 40 SDR/kg towaru bez składki dodatkowej.
- Zobowiązania ubezpieczenia kabotażu w Niemczech akceptowane przez BAG (Niemiecki Urząd Transportu Towarowego).
- Zaspokojenie uzasadnionych roszczeń.
- Oparte na niezasadnionych roszczeniach tzw. ochrona prawna związana ze szkodą.
- Szeroki zakres towarowy: przewozy towarów chłodniczych, ADR, „podwyższonego ryzyka”, AGD, towarów podlegających akcyzom i elektryki ubezpieczone w standardzie.
- Zakres terytorialny OCP: wszystkie kraje Europy, Azji do E95 i kraje Afryki leżące nad Morzem Śródziemnym.
- Polisa nie wymaga „dużego ubezpieczenia” przez spedytora i ponoszenia dodatkowych kosztów.
- Własny zespół ubezpieczenia OCP w Ogólnych Warunkach Ubezpieczenia.

Do 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.

Rewolucja cyfrowa w TimoCom

TimoCom

TimoCom, międzynarodowy dostawca usług IT dla sektora TSL, na targach IAA Nutzfahrzeuge 2016 zaprezentował swoją nowość, przenosząc swoich klientów w nową erę industrializacji.

Przemysł 4.0

Pojęcie to pojawiło się po raz pierwszy w 2011 roku na targach w Hanowerze. Było ono ściśle związane z programem niemieckiego rządu Industrie 4.0, wraz z jego głównym założeniem Smart Factory. Jednak samo pojęcie przemysłu 4.0 jako odniesienie do czwartego etapu rewolucji przemysłowej może być nieco mylące w ogólnym odbiorze. Zjawisko to bowiem oddziałuje dużo głębiej, niż tylko na obszar związany z produkcją przemysłową, przenikając niemal w każdą dziedzinę aktywności ludzkiej.

Według Klausa Schwaba, założyciela Światowego Forum Ekonomicznego w Davos, autora wydanej w lutym 2016 r. książki „The Fourth Industrial Revolution”, jednym z filarów rewolucji przemysłowej 4.0 jest cyfryzacja – motor całego procesu. Fundamentem zmian są niewątpliwie: internet, możliwość gromadzenia i przetwarzania danych, dostęp do dużych mocy obliczeniowych oraz urządzeń mobilnych. Świat wirtualny i rzeczywisty przenikają się tworząc nową jakość, także w biznesie. Nowoczesne technologie, uproszczenie i przyspieszenie różnego typu procesów, jakie mają miejsce w środowisku firmowym, aż po zmianę modeli

biznesowych, to efekty rewolucji.

Firma TimoCom, dostawca największej platformy transportowej w Europie aktywnie wpisuje się w ten proces, stając się pionierem w dziedzinie innowacji technicznych. Wymagający i szybko zmieniający się rynek transportowy to niewątpliwie znakomity odbiorca, ale także inicjator zmian. Dlatego skoncentrowany na potrzebach użytkownika TimoCom opracował prezentowaną na targach IAA Nutzfahrzeuge 2016 w Hanowerze nową funkcję przygotowującą klientów platformy do wejścia w erę cyfryzacji.

Ale od początku

TC Profile®, bo tu dokonana się rewolucja, to moduł platformy transportowej TimoCom zawierający katalog sprawdzonych i aktywnych na giełdzie firm. Można zapytać, co w tym takiego niezwykłego? Odpowiedzią są określenia: „sprawdzony” i „aktywny”. Dwa niezwykle cenne w prowadzeniu działalności gospodarczej czynniki. Ideą TimoCom było stworzenie bezpiecznego i uczciwego środowiska umożliwiającego efektywne prowadzenie interesów. Wnikliwy sposób weryfikowania klientów, wysoko postawiony próg wejścia na giełdę, wreszcie zbiór zasad funkcjonowania w ramach platformy sprawiły, że już samo uzyskanie dostępu do niej jest sygnałem dla innych użytkowników, że taka firma jest godna zaufania i można nawiązać z nią relacje biznesowe. Fakt, że dana firma widnieje w TC Profile® jest zatem swoim certyfikatem jakości i wiarygodności.

Jednocześnie spoglądając z odwrotnej perspektywy na możliwości europejskiego indeksu firm transporto-

wych TC Profile®, można dostrzec, że pozwala on kreować w indywidualny sposób wizerunek przedsiębiorstwa. Szereg zakładek pozwala na umieszczenie danych identyfikacyjnych firmy, ustalenie konkretnej osoby, która będzie odpowiednio reprezentowała firmę, zaprezentowanie oferty usług, floty jaką dana firma dysponuje, wreszcie dzięki uruchomieniu nowej zintegrowanej funkcji pobierania i udostępniania dokumentów na uwiarygodnienie poprzez prezentację niezbędnych dla legalnego prowadzenia działalności danych w cyfrowej formie. Dzięki temu firma umieszczająca informacje w swoim profilu ma nie tylko pełną kontrolę nad prezentowaną treścią, ale także może potraktować tę formę jako element działań marketingowych na międzynarodowej arenie rynku TSL. Obecnie platforma TimoCom ma ponad 110 000 użytkowników, jest zatem o co powalczyć.

Liczy się przetwarzanie danych

Informacja o potencjalnym kontrahencie, jakkolwiek istotna, nie decyduje jednak wyłącznie o wartości użytkowej TC Profile®. Czym jest bowiem katalog, nawet najlepszy, bez narzędzia do selekcjonowania informacji. TC Profile® to przede wszystkim znakomita wyszukiwarka. Wbudowany w ten moduł filtr pozwala dobierać partnera biznesowego według najbardziej dla wyszukiwającego istotnych parametrów. Mogą to być kwestie związane z doświadczeniem, wtedy będzie istotny rok założenia firmy, ilością pracowników, siedzibą, rodzajem działalności. Odpowiedniego partnera można wyszukać także według preferencji zle-



cenia, czyli będą to takie informacje jak: forma towaru, jego rodzaj, rodzaj transportu, także charakterystyka pojazdu, możliwość magazynowania i, co niezbędne, relacje obsługiwane przez daną firmę podzielone według krajów. Tak szczegółowy filtr pozwala idealnie dopasować przyszłego partnera, oszczędzić czas związany z jego wyszukiwaniem, ale także skrócić proces identyfikacji, zwłaszcza gdy proces zawierania transakcji musi przebiec w krótkim okresie. Szczególnie użyteczne w tym kontekście jest właśnie pojawienie się nowej funkcji w TC Profile® - Dokumenty.

Wyczekiwana nowość

Wcześniej, w dużym uproszczeniu, sytuacja prezentowała się tak, że partnerzy zawieranej umowy, po uprzednim odnalezieniu odpowiedniej oferty, wymieniali niezbędne dokumenty drogą mailową lub faksem. Był to długotrwały i często wieloetapowy proces uzależniony od dostępności kontrahenta. Konieczne było korzystanie

z telefonu lub internetowego komunikatora. Kosztowało to obie strony transakcji masę nerwów i straconego czasu. Remedium na ten problem jest właśnie cyfryzacja w postaci nowej, zintegrowanej z indeksem firm funkcji pobierania i udostępniania dokumentów. Funkcja ta pozwala użytkownikom platformy TimoCom na pobieranie do profilu firmy najważniejszych dokumentów, m.in.: licencji EU, ubezpieczenia przewoźnika oraz ich udostępnianie do wglądu lub wydruku innym użytkownikom platformy. Korzyścią jest nie tylko oszczędność czasu, ale także możliwość zyskania przewagi konkurencyjnej poprzez udostępnianie swoich dokumentów, bowiem im większa transparentność i konkretność profilu, tym większe zaufanie ze strony potencjalnego partnera i większa szansa zawarcia umowy.

Bezpieczeństwo przede wszystkim

Cyfryzacja danych i możliwość ich przekazywania w takiej formie to krok

w przyszłość, który niesie wiele korzyści, ale także zagrożenia. Bezpieczeństwo danych jest dosyć często podnoszone, szczególnie, że ogólnodostępne czaty, czy poczta e-mailowa nie gwarantują odpowiednich zabezpieczeń podczas przesyłu różnego typu informacji. Jednak w przypadku platformy transportowej TimoCom, która podlega niemieckiemu prawu o ochronie danych, które jest jednym z surowszych w Europie, przechowywane dane są zawsze bezpieczne i zaszyfrowane. Ponadto użytkownicy mają pełną kontrolę nad ich udostępnianiem, bowiem bezpośrednio po dodaniu na platformę nie są one widoczne dla TimoCom, jak i dla innych użytkowników platformy. Dopiero po ich udostępnieniu, inni użytkownicy giełdy mogą je zobaczyć i pobrać.

TimoCom wraz ze swoją nową funkcją zabiera swoich klientów w podróż do przyszłości. Nowa era industrializacji to niezaprzeczalny fakt. Właściwym pytaniem dla branży transportowej nie jest zatem „kiedy?”, ale „w jaki sposób?”. TimoCom wskazuje kierunek. ■

W 2022 roku skolonizujemy Marsa

Taki cel postawił sobie amerykański wizjoner i biznesmen Elon Musk. Szef firmy SpaceX ogłosił, że zbuduje raketę, która będzie zdolna przetransportować na czerwoną planetę 100 osób za jednym zamachem. Na razie trwają prace nad silnikiem Raptor, który ma być ponad trzykrotnie mocniejszy od najsilniejszej rakiet używanej przez NASA.

144,17 km/h

Rekord świata w najszybszej jeździe rowerem napędzanym wyłącznie siłą ludzkich mięśni. Do ponad 144 kilometrów na godzinę rozpędził się przypominający jajko rower AeroVelo. Rowerzysta Todd Reichert dokonał tego na autostradzie w Nowadzie. Poprzedni rekord został pobity o 4,8 km/h. Waga superszybkiego roweru to 25 kg.

144,17

km/h



Rekwirują smartfony

Włoska policja walczy z kierowcami, którzy używają smartfonów podczas jazdy. To nietypowa walka, bo funkcjonariusze zaczynają też odbierać urzędnikom sprawcom wypadków. Smartfony są rekwirowane, żeby przeprowadzić ekspertyzę i ustalić, czy sprawca używał elektroniki podczas jazdy. Dotyczy to też tabletów przewożonych w samochodzie. Tylko w pierwszym półroczu mandatów za używanie smartfonów w Rzymie było o 21 proc. więcej w stosunku do takiego samego okresu roku poprzedniego.

Koniec masy krytycznej

Rowerzyści nie będą już przejeżdżać masowo przez Warszawę w każdy ostatni piątek miesiąca. Akcja mająca na celu zwrócenie uwagi na problemy rowerzystów najwyraźniej się powiodła. Przejazdy przez stolicę, w których czasem brało udział ponad 2 tysiące osób nie podobały się głównie kierowcom, którzy tkwili w korkach. Pomysłodawcy Masy Krytycznej poinformowali, że stan rowerowej infrastruktury na tyle się poprawił, że można zakończyć akcję.

Zwarte szyki

Czołowe niemieckie marki Mercedes, BMW i Audi połączą siły, żeby wspólnie pracować nad systemami autonomicznej jazdy. Współpraca ma przyspieszyć wejście do powszechnego użytku samochodów, które wyręczają kierowcę. Kolejnym elementem, nad którym popracują Niemcy, będzie „inteligentne miasto”; chodzi o sieć, która ułatwi komunikację pomiędzy pojazdami. Wszystko w trosce o bezpieczeństwo.

30 Phantomów

76 milionów złotych - w przeliczeniu - zapłacił jeden z hoteli w Makau w Chinach za 30 egzemplarzy Rolls Royce'a Phantom. Samochody zamówił 58-letni przedsiębiorca. Mają one wozić gości luksusowego hotelu „The 13”, który zostanie otwarty za dwa lata. Auta będą głównie czerwone. Dwa egzemplarze zamówiono w kolorze złotym - ponoć to dwa najdroższe egzemplarze Phantoma w historii. Jedna doba w luksusowym hotelu ma kosztować 130 tys. euro.



BMW w afrykańskim stylu

Esther Mahlangu, artystka z RPA, przygotowała stylizację wnętrza nowego BMW serii 7. Jest wykończona panelami malowanymi w afrykańskim klimacie. Malowidła wykonano tradycyjnymi metodami. Powstał tylko jeden egzemplarz takiego BMW, który został pokazany na targach sztuki w Londynie. Esther Mahlangu nie pierwszy raz współpracowała z BMW, 5 lat temu pomalowała w podobne barwy całe nadwozie jednego z egzemplarzy serii 5.



Autonomiczne krzesło

Krzesło do stania, a właściwie do siedzenia w kolejkach opracował Nissan. Pro Pilot Chair ma ułatwić proces czekania w kolejce. Wygodne krzesła przesuwają się w miarę topienia kolejki, a po dotarciu - na przykład pod drzwi gabinetu lekarza - wracają na koniec kolejki. To akcja promocyjna, która ma pokazać jak użyteczne są systemy wspomagające kierowców montowane w Nissanach.

Nowa generacja małych Porsche

Kiedy 20 lat temu debiutowało Porsche Boxster, było przez niektórych traktowane z pobłażliwością, mówiono o nim „Porsche dla ubogich”. Wkrótce okazało się, że są to samochody, które nie ustępują także cenowo silniejszym modelom.



Kacper Jeneralski

Po latach Boxster i Cayman mają się dobrze. Zmieniła się za to nazwa, oba auta otrzymały wspólne oznaczenie 718. Cayman i Boxster to nic innego jak dwie odmiany nadwoziowe tańszego dwumiejscowego Porsche z centralnie umieszczonym silnikiem. Wersja coupe, czyli Cayman, wersja roadster/cabrio to Boxster.

Oba auta weszły do sprzedaży w nowej odsłonie. Nie jest to delikatny facelifting, mimo że z takich zabiegów marka jest dobrze znana. To zupełnie nowa generacja. Jej znak rozpoznawczy to wyłącznie 4-cylindrowe silniki z potężnym doładowaniem.

Czterocylindrowe silniki

Nowe 718 ma być przede wszystkim lekkie i oszczędne. W historii marki jest to auto o oznaczeniu 718. W latach 50. nazywał się tak niewielki sportowy model, wyjątkowo lekki i wyposażony w 4-cylindrowy silnik. Dzięki dobremu stosunkowi mocy do masy na przełomie lat 50. i 60. wygrał on wiele wyścigów, z legendarnym Le Mans włącznie.

Z zewnątrz 718 przypomina nieco 911 turbo. Nadwozie jest muskularne, wygląda zdecydowanie bardziej bojowo od poprzednika. Reflektory nie są okrągłe, tylko obłe, to bixenonowe światła z wbudowanymi ledowymi światłami do jazdy dziennej. Tył to również ledy, pod wysuwającym spoilerem znajduje się mocno wyeksponowany napis Porsche. Z boku w oczy rzucają się duże wloty powietrza umieszczone w tylnych błotnikach. To one mają zaopatrywać w powietrze turbosprężarkę.

W podstawowej wersji 718 za plecami kierowcy i pasażera znajduje się niewielki, bo zaledwie dwulitrowy silnik. Zgodnie z nową filozofią Porsche wszystkie silniki wyposażone są w turbosprężarkę. Podobnie jest w ostatnim 911. 718 w słabszej wersji ma aż 300 koni. 280 Nm momentu obrotowego jest do dyspozycji jeszcze poniżej 2 000 obrotów. Dzięki temu nie trzeba kręcić silnika wysoko, żeby skrócić do dobrych osiągnięć. W porównaniu do poprzednika auto zyskało 35 koni mechanicznych i aż 100 Nm momentu.

Mocniejsza wersja 718 Cayman S i 718 Boxster S to nieco większy silnik o pojemności 2,5 litra, ale również 4 cylindry. Zastosowano tu znacznie potężniejszą turbosprężarkę,

podobną do tych stosowanych w topowych wersjach 911 turbo. 2,5-litrowy silnik generuje 350 koni i duży moment obrotowy - 420 Nm. W tej wersji auto jest mocniejsze od poprzednika o 35 koni i 60 Nm.

Podstawowe wersje 718 z automatyczną skrzynią PDK rozpędzają się do setki w 4,7 sekundy. Model S robi to w 4,2 sekundy. Prędkość maksymalna to 275 km/h i 285 km/h w zależności od wersji. Auto będzie dostępne również z manualną skrzynią biegów. To wyposażenie seryjne, za automat trzeba dopłacić.

Niezależnie od wersji, 718 ma być bardzo oszczędne i spalać o litr paliwa mniej niż wcześniej. 6,9 litra na setkę w trybie mieszanym ma spalać silnik dwulitrowy. Mocniejsza jednostka - 7,3 litra na sto kilometrów. To założenia, bo w praktyce potężna moc dostępna na zawołanie prowokuje do dynamicznej jazdy, a wtedy laboratoryjne wyniki spalania możemy włożyć między bajki.

Lepsze zawieszenie

Zawieszeni nowego auta zostało mocno poprawione. Jest sztywniejsze i stabilniejsze. Mimo tego dobrze znosi drogi o gorszej nawierzchni, a nawet te bardzo dziurawe nie są przeszkodą. Amortyzatory mają większą siłę tłumienia, a układ kierowniczy stał się o 10% bardziej precyzyjny.

To teoria przedstawiona przez inżynierów Porsche, ale kierowca odczuje to sam, bez czytania technicznych opisów. Za dopłatą dostępny jest aktywny system zawieszania PASM, obniżony o 10 mm. W wersji S podrasowane zawieszenie jest o 20 mm niższe.





Przy pomocy pokręta umieszczonego z prawej strony kierownicy można wybierać różne tryby jazdy. Od standardowego przez tryb sport i sport plus do programu individual, gdzie kierowca wybiera swoje ulubione ustawienia. Poszczególne programy wpływają na pracę zawieszenia, silnika układu kierowniczego, a, co najbardziej namacalne, już na parkingu zmienia się również dźwięk auta. Układ wydechowy otwiera się stopniowo, a dźwięk wydobywający się z tyłu staje się bardziej gardłowy i donośny.

W kwestii hamulców doszło do pewnych przetasowań. Bazowy model ma większe tarcze hamulcowe o średnicy 330 mm z przodu i 299 mm z tyłu. To hamulce stosowane wcześniej w wersji S. Nowy model S ma natomiast o 6 mm grubsze tarcze i 4-tłoczkowe zaciski hamulcowe stosowane w modelu 911 turbo. Jest też topowa wersja, czyli dobrze znane i piekielnie drogie hamulce ceramiczne. Poznamy je po żółtym kolorze zacisków.

Fotele o regulowanej szerokości

Wnętrze to prostota i precyzja. Te słowa najlepiej pasują do kreślenia ładu, jaki panuje w środku. Tunel środkowy poprowadzony jest bardzo wysoko, w podłokietniku znajduje się ładowarka indukcyjna do telefonów i zestaw złącz USB.

Wskaźniki mogą wyświetlać kolorową mapę nawigacji, pomniejszoną wersję tego co widać na ekranie konsoli centralnej. Jest wskaźnik przezierny (HUD), który wyświetla na wysokości wzroku kierowcy podstawowe informacje o

prędkości, kierunku jazdy czy ograniczeniach prędkości. Fotele można dopasować do siebie nie tylko pod względem kąta pochylecia, wysokości czy odległości od kierownicy. Jest tu też przycisk, którym regulujemy szerokość fotela. Kubełkowe boczki mogą w zależności od gabarytów kierowcy ciasniej lub luźniej przylegać i przytrzymać nas w zakrętach.

Trudno oczekiwać od sportowego dwumiejscowego auta tego typu, że będzie miało potężne możliwości ładunkowe. Przestrzeń bagażowa jest mała, ale przynajmniej bagażniki są dwa. To dlatego, że silnik jest przesunięty jak najbliżej środka auta. Między nim a tylnym zderzakiem wygospodarowano jeden kufer, a drugi jest pod przednią maską. Pojemność bagażników to 150 litrów z przodu i 115 litrów z tyłu dla modelu Boxster i 150 z przodu oraz 275 litrów z tyłu w przypadku modelu Cayman. Różnica wynika z tego, że w Boxsterze potrzebne jest miejsce na schowanie dachu.

Ceny Porsche 718 zaczynają się od 224 510 zł za model Cayman. Jeśli chcemy mieć większy silnik i symbol S na tylnym pasie, to trzeba przygotować 318 620 zł. Model Boxster jest nieco droższy. Podstawowa wersja kosztuje 230 510 zł, a Boxster S to wydatek przynajmniej 325 290 zł. Mówimy tu o standardowym wyposażeniu. Jeśli ktoś zaszaleje z konfiguratorem i wybierze na przykład takie dodatki jak ceramiczne hamulce, to cena może dojść spokojnie do pół miliona złotych. W tej sytuacji określenie „Porsche dla ubogich” przestaje być aktualne. ■

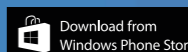


TimoCom.

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



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

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

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

