

przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

Wynagrodzenia kierowców

6

Nie będzie limitu wwozu paliwa

Kategoria C w podstawie programowej

Liczy się każda kropla

8

30

64





Genialnie skuteczny! Z największą w Europie platformą transportową.



- Znajdziesz odpowiednie ładunki dla swoich pojazdów i na stałe zoptymalizujesz wykorzystanie własnych mocy przerobowych
- Znajdziesz odpowiedniego usługodawcę spośród 40.000 sprawdzonych europejskich firm
- Wyszukasz w prosty sposób odpowiednie pojazdy dla swoich ładunków w wymaganym terminie

Przetestuj teraz bezpłatnie do 4 tygodni!

www.timocom.pl

**OPŁATY
DROGOWE**



Opłaty drogowe na terenie UE

Wszystko czego szukasz w jednym miejscu



POLSKA: viaTOLL +  A4



AUSTRIA



BELGIA



FRANCJA



HISZPANIA



NIEMCY



PORTUGALIA



WŁOCHY



WĘGRY

**ZMPD - Twoja odroczone płatność
w systemie viaTOLL**



E-mail oplaty.drogowe@zmpd.pl

Tel. +48 723 688 239 Tel. +48 22 53 61 850

Biuro ZMPD (pok. nr 10), Warszawa 00-175, Al. Jana Pawła II 78

www.uslugi.zmpd.pl



Jan Buczek
prezes ZMPD

Prawdziwi mężczyźni za kierownicą

Tego lata nie będzie sezonu ogórkowego. Wszystko wskazuje na to, że związkowcy, politycy i niektóre organizacje „zadbają” o to, aby polski przewoźnik nie miał szans dalej rozwijać się i zdobywać nowych rynków. Odtworzenie publicznego kształcenia kierowców samochodów ciężarowych zajęło nam 10 lat. Udało się stworzyć szansę na efektywny system, z korzyścią dla przewoźników i dla wielu młodych ludzi, którzy mogą zdobyć atrakcyjny zawód. Pracując za kierownicą poznają wielu interesujących ludzi, wiele nowoczesnych technologii, będą mieli

też sporo czasu, aby znaleźć pomysł na własną działalność. Doświadczenia zdobyte w pracy kierowcy wykorzystają z czasem jako przedsiębiorcy. Właśnie w takim momencie zawiązki zawodowe próbują zniechęcić do tego zawodu, używając nieprawdziwych argumentów, jakoby za kierowcami zasiadali galernicy. Tak nie jest, bo dobrze płatne zajęcie pracownicy mogą świadomie zmienić, wybierając inne dziedziny życia, do których ten zawód przygotowuje. Tak jak kiedyś wojsko, tak teraz profesja kierowcy kształtuje charakter prawdziwego mężczyzny.

Zawodowe aleje

34

Zespół Szkół Nr 1 im. Henryka Sienkiewicza w Łukowie zorganizował 21 kwietnia dni otwarte szkoły, oferując m.in. możliwość kształcenia w zawodzie kierowca- mechanik.

Szkoła w Teresinie zachęca do zawodu kierowcy

31

W regionie mazowieckim rozwija się szkolnictwo zawodowe kierowców. Spotkanie w Teresinie zainteresowało wielu gimnazjalistów.

Uśmiech dla reszty świata

72

„Luksus nie kończy się na rogatkach miasta” - to słowa prezesa Rolls-Royce’a komentującego przełomową dla marki premierę. Cullinan to pierwszy SUV w historii marki, na którego masce znalazła się figurka „Spirit of Ecstasy”.



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 Brzezińska-Rybicka, Anna Wrona,
Piotr Gawęlczyk, Sławomir Jeneralski,
Tadeusz Wilk

Współpracują:
Dmitrij Gabczenko, Jerzy Gostyński,
Euzebiusz Jasiński, Kacper Jeneralski, Tomasz
Małyszko, Julian Obrocki, Tomasz Rejek, Józef
Stelmachowski, Piotr Szymański, Izabella
Wierzbicka, 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.

Bez kierowców daleko nie pojedziemy

28

W Parlamentarnym Zespole na Rzecz Wspierania Przedsiębiorczości i Patriotyzmu Gospodarczego odbyła się 10 maja debata na temat problemów w zatrudnianiu kierowców z krajów spoza Unii Europejskiej.



Przewoźnicy podpiszą porozumienie z MEN

38

Podczas Forum Transportu Drogowego, które odbyło się 10 maja w siedzibie ZMPD, przewoźnicy zdecydowali się na podpisanie porozumienia z MEN, dotyczącego wspierania szkół zawodowych przez przedsiębiorców w zakresie kształcenia w zawodzie kierowca-mechanik.

Przewoźnicy Opolszczyzny wspierają kształcenie zawodowe kierowców

36

Kolejne szkoły zawodowe województwa opolskiego wyrażają zainteresowanie kształceniem kierowców zawodowych, przewoźnicy przygotowują wsparcie szkół.

Nowy system wynagradzania to rewolucja, na którą nas nie stać	6
Limit wwozu 200 litrów nieopłacalny dla państwa	8
Wygrana jedna z bitew	10
Pakiet Mobilności. Czy porozumienie jest możliwe?	12
Nie ma zgody na podział transportu	14
Walczymy do końca	16
Pewne są tylko zmiany	18
Ekojanosik dla zielonych flot	22
Fotomorgana	24
Bez kierowców z zagranicy daleko nie zajedziemy	28
Kategoria C w podstawie programowej	30
Szkoła w Teresinie zachęca do zawodu kierowcy	31
SKAT Transport wspiera edukację	32
Zawodowe aleje	34
Przewoźnicy wspierają kształcenie zawodowe	36
FTD: Przewoźnicy podpiszą porozumienie z MEN	38
Pracownicy delegowani i 200 litrów	42
Wielka kabina za małe pieniądze	46
Bezpieczne cysterny	48
Pod jednym dachem	50
40-tonowy zestaw może spalać 20 litrów	52
Nowy segment rynku	54
Retro. Rechot	56
Polska coraz bliżej e-CMR	62
Liczy się każda kropla	64
Odpowiedzialność przewoźnika	66
Sposób na sukces	68
Uśmiech dla reszty świata	72

Nowy system wynagradzania to rewolucja, na którą nas nie stać



Zrzeszenie przeprowadziło 13 regionalnych spotkań konsultacyjnych, pytając przedsiębiorców o ocenę rządowej propozycji zmiany zasad wynagradzania kierowców.

Sławomir Jeneralski

Przewoźnicy protestują przeciwko rządowej propozycji podniesienia płacy kierowców i obawiają się utraty rynków. „Propozycje związkowców, żeby podwyższać

koszty pracy w przedsiębiorstwach transportowych to po prostu bzdura” – to opinia przewoźników często słyszana podczas drugiej tury konsultacji ZMPD na temat zmiany systemu wynagradzania kierowców. Spotkania te odbyły się w Rynie (21 kwietnia), Koszalinie (24 kwietnia), Siedl-

cach (25 kwietnia), Sochaczewie (26 kwietnia) i w Lubiejewie Starym koło Ostrowi Mazowieckiej (11 maja).

Wnioski dla ministra i stawki minimalne

- Zapowiedzieliśmy, że wnioski z konsultacji przedstawimy ministrowi infra-

struktury, ponieważ zmiana systemu wynagradzania pracowników naszych firm to rewolucja, na którą nas nie stać. Średnia rentowność naszych firm to półtora procent – mówił prezes Zrzeszenia Jan Buczek rozpoczynając kolejne spotkanie. Informacje o planowanych zmianach przedstawiał zastępca

dyrektora Departamentu Transportu ZMPD Piotr Mikiel. Objęcie większej części poborów kierowców składkami ZUS i podatkiem prowadziłoby nieuchronnie do wzrostu kosztów pracy, nawet o 30 procent. ZMPD dąży do tego, żeby rząd powstrzymał się od zmian, które mogą zagrozić przewoźnikom i wyeliminować ich z rynku europejskiego.

Uczestnicy spotkania w Lubiejewie Starym wskazywali zagrożenia wykraczające poza negatywne skutki wzrostu kosztów pracy. Ubruttowienie poborów rodzi nieuchronnie pytanie, kto będzie pracował, jeżeli kierowcy pójdą gremialnie na zwolnienia lekarskie. – Będziemy płacić kierowcom za chorobowe, a ciężarówki będą stały – mówili uczestnicy spotkania.

- Dlaczego mamy sami ponosić koszty? Niech część tych kosztów wezmą na siebie kierowcy. Kierowcy zarabiają dobrze, a wywołanie dyskusji o płacach to celowe działanie związkowców, żeby spowodować większą presję płacową na pracodawców. Niech rząd nam zagwarantuje 4 złote za kilometr, a my zapłacimy kierowcom 10 tysięcy. Potrzebna jest dyskusja o stawkach minimalnych – podsumowywali przewoźnicy.

Koszty o 30 proc. w górę

- Pomysły podnoszenia kosztów pracy to po prostu bzdura. W branży nie ma na to pieniędzy. Łączne koszty brutto nie mogą wzrosnąć – mówił w Siedlcach Piotr Prudzyński. – W mojej firmie wzrost kosztów pracy mógłby wynieść nawet 28 procent – ostrzegał z kolei Michał Wereszczyński, przewodniczący Regionu Mazowieckiego III ZMPD. – Takich pieniędzy nikt nie dołoży do

ceny frachtu – zapewnił.

Zdaniem przewodniczącego Regionu Zachodniopomorskiego ZMPD Marcina Kobylarza, polski międzynarodowy transport drogowy wpada w sidła coraz bardziej niekorzystnych przepisów. Przykładem mogą być zaświadczenia A1, które automatycznie przesadzają, że kierowca zyskuje status pracownika delegowanego. Tymczasem walka toczy się o to, żeby transport drogowy wyłączyć spod przepisów o delegowaniu. Te okoliczności również wpływają na koszty zatrudnienia. W jego opinii związki zawodowe powinny zabiegać o równe warunki konkurowania przez polskie firmy na rynku europejskim, a nie wymyślać obciążenia, które zagrażają branży.

Zdaniem Romualda Szmyta trudno będzie uniknąć wzrostu kosztów zatrudnienia, trzeba więc naciskać na decydentów w sprawie wprowadzenia stawek minimalnych w transporcie. – Będą stawki minimalne, będą pieniądze również dla pracowników – powiedział Szmyt. Innym sugerowanym przez uczestników konsultacji sposobem rekompensowa-

nia rosnących kosztów zatrudnienia może być zwrot części akcyzy od paliw. Na takie rozwiązanie zwracał uwagę w Siedlcach m.in. Jan Oleksiuk. Znalezienie sposobu rekompensowania podwyżek to jedyny sposób budowania ewentualnego kompromisu w tej sprawie.

Ucierpi transport krajowy

Zagraniczna konkurencja nie ma podobnego problemu i polscy przedsiębiorcy obawiają się utraty rynku, jeżeli polskie władze zmienią zasady wynagradzania kierowców.

Dariusz Matulewicz w Koszalinie zwracał też uwagę na rzadko eksponowany problem. Gdyby doszło do wymuszonej przepisami eskalacji płac w transporcie międzynarodowym, ucierpi transport krajowy. Kierowcy będą szukać bowiem zatrudnienia tam, gdzie więcej zarobią. Krajówka stanie.

Jan Buczek wielokrotnie podkreślał w trakcie konsultacji, że rozmowa o nowych regulacjach nie oznacza, że na pewno wejdą one w życie. Obecnie są to wstępne projekty przygotowywane przez Ministerstwo Infrastruktury. Konsultacje

mają dostarczyć mocnych argumentów przeciwko tym zmianom. ZMPD zorganizowało szeroką dyskusję, żeby środowisko przewoźników z wyprzedzeniem mogło przedstawić rządowi swoje stanowisko.

Często poruszanym wątkiem była silna konkurencja pomiędzy polskimi przewoźnikami. W Sochaczewie, Koszalinie i Siedlcach przewoźnicy mówili, że walka o rynek prowadzi do jego psucia poprzez zaniżanie ceny frachtów. Sami sobie strzelamy w kolano. Artur Kamiński, przewodniczący Regionu Mazowieckiego I zastanawiał się, czy wyjściem z sytuacji nie powinno być wprowadzenie obowiązku przynależności przewoźników do stowarzyszeń, które mogłyby pilnować uczciwych zasad konkurencji.

Ważnym wątkiem był też sprzeciw wobec działalności związkowców. Mówił o tym między innymi Euzebiusz Gawrysiuk w Siedlcach: Kierowcy nie zgłaszają nam zastrzeżeń w sprawie zarobków. Pretensje mają głównie związkowcy. Wygląda to tak, jakby ktoś próbował ręcznie manipulować płacami wbrew woli zainteresowanych.



Limit wwozu 200 litrów nieopłacalny dla państwa

Prezes ZMPD Jan Buczek komentuje wycofanie się Ministerstwa Finansów z prac nad wprowadzeniem limitu 200 litrów wwożonego paliwa przez polski odcinek unijnej granicy.

Wycofanie się Departamentu Ceł Ministerstwa Finansów z prac nad ograniczeniem limitu paliwa wwożonego do Polski przez granicę unijną do 200 litrów jest bardzo dobrą informacją. Ta sprawa potwierdza, że nasze argumenty powstałe przy analizie sytuacji są rzeczywiste. Administracja państwa jest zobligowana do analizy argumentów różnych stron i urzędnicy ocenili, że korzyści z wprowadzenia ograniczenia wwozu paliwa w po-

równaniu do strat branży transportowej byłyby niewspółmiernie małe lub wręcz iluzoryczne.

To potwierdza, że znakomita większość przedsiębiorców miała rację. Dwie organizacje zrzeszające przewoźników złamały uzgodnienia całego środowiska mówiące, że w najistotniejszych sprawach będziemy wypracowywać wspólne stanowisko na Forum Transportu Drogowego.

Nie myślę o różnicy w poglądach między przewoźnikami ze wschodu i z zachodu, ale dostrzegam działania na rzecz rozbicia spójności środowiska. Pomimo odmiennego zapatrywania niektórych organizacji na wiele kwestii, dawało się utrzymać jedność branży w kluczowych dla nas sprawach.

Nic nie stało na przeszkodzie, aby obie organizacje postawiły odpowiednio wcześniej zagadnienie limitu wwozu paliwa na Forum Transportu Drogowego. Umożliwiłoby to wy-

pracowanie jednolitego stanowiska. Wtedy argumenty wszystkich zainteresowanych stron miałyby szansę konfrontacji.

Podejmowanie akcji bez uzgodnienia i wciąganie najważniejszych osób w państwie w działania, które w efekcie mogły przynieść szkodę całej gospodarce narodowej, uważam za naganne i szkodzące jednoci naszego środowiska. Może należałoby poddać pod publiczną ocenę działania niektórych kolegów?

Na skutek tych działań Ministerstwo Finansów stało się arbitrem. Dlatego mam sporo satysfakcji, że pomimo różniących nas poglądów i dużych emocji mogliśmy po raz kolejny dostrzec racjonalną ocenę sytuacji ze strony administracji państwowej.

Warto byłoby ostatecznie uporządkować kwestię wwozu paliwa przez unijną granicę, biorąc pod uwagę głosy wszystkich zainteresowanych, na zasadach, które ZMPD już wyraziło. ■

**ZALICZKOWY
ZWROT PODATKU**

VAT %



Nie czekaj
na zakończenie kwartału
odzyskaj
podatek VAT błyskawicznie

Więcej na **www.uslugi.zmpd.pl**

w ciągu
14 dni

OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

tel. 022 536 10 61,
fax 022 536 10 66,
e-mail: zwrotvat@zmpd.pl
www.uslugi.zmpd.pl



Wygrana jedna z bitew

Kierowcy samochodów w ruchu międzynarodowym są wyłączeni z dyrektywy o pracownikach delegowanych.

Robert Przybylski

Europosłowie z Komisji ds. Transportu i Turystyki (TRAN) Parlamentu Europejskiego głosowali 4 czerwca nad trzema raportami z Pakietu Mobilności, które przedstawili posłowie sprawozdawcy: Wim van de Camp, Merja Kyllönen i Ismail Ertug. Dotyczyły czasu pracy kierowców, delegowania w transporcie i dostępu do rynku.

Dwa kroki w przód i jeden w tył

Stosunkiem głosów 27 do 21 europosłowie wyłączyli transport drogowy z zakresu obowiązywania dyrektywy o pracownikach delegowanych. Równocześnie członkowie komisji przyjęli, że warunki odpoczynku kierowców powinny znacznie się poprawić. Inwestycje we właściwą infrastrukturę, taką jak bezpieczne parkingi, są niezbędne. – W najbliższej przyszłości nie możemy liczyć na dalszą libera-

lizację zasad kabotażu, a rynki krajowe będą zamknięte dla zagranicznych przewoźników i to wcale nie ma związku z delegowaniem lub jego brakiem – podkreśla europoseł Kosma Złotowski.

– Ogromne znaczenie w trakcie rozmów miało wsparcie zrzeszeń i organizacji branżowych, wśród których ZMPD odegrało szczególną i chlubną rolę. Bez fantastycznej współpracy wszystkich osób i instytucji z Polski i nie tylko, zaangażowanych w prace nad sprawozdaniem pani poseł Kyllönen, nie moglibyśmy patrzeć z takim optymizmem na przyszłe negocjacje z Radą i Komisją Europejską – zapewnia Złotowski.

Deputowani podkreślają, że uzyskany kompromis jest sukcesem. – Przyjęte propozycje są sygnałem dla rządów państw członkowskich: chcemy sprawiedliwej konkurencji w ramach wolnego rynku – zaznacza europoseł Elżbieta Łukacijewska.

Sygnał jest tym ważniejszy, że walka się nie zakończyła. Francuskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych FNTR już zapewnia, że nie

składa broni i obiecuje swoim członkom dalszą walkę. – Nie interesuje nas taki kompromis – stwierdza prezes FNTR Jean-Christophe Pic. Deputowany Bogusław Liberadzki przypomina, że ostateczne rozstrzygnięcie nastąpi w trakcie głosowania plenarnego w Strasburgu.

Niestety pozytywny obraz całości psuje zaostrenie zasad realizowania operacji kabotażowych. – Pomimo postępującej liberalizacji i otwierania rynków krajowych w przypadku usług przewozu osób i towarów w UE innymi środkami transportu, transport drogowy jako jedyny pozostaje przykładem odwrotnej tendencji – alarmuje Złotowski. – Objęcie kabotażu delegowaniem ma z pewnością swoje uzasadnienie, ale już dodatkowe ograniczenie czasu na wykonywanie tego rodzaju operacji do 48 godzin na państwo członkowskie trudno zrozumieć, podobnie jak tak zwany 3-dniowy cooling-off period. Raport Ismaila Ertuga jest niestety pełen tego rodzaju pułapek i barier dla małych i średnich firm, które mogą się okazać bardzo kosztowne dla polskich przed-

siębiorców. Szkoda, że tak wielu europosłów głosowało za przyjęciem tego sprawozdania – stwierdza Złotowski.

Rada i Komisja Europejska

Kluczowe będzie stanowisko Rady EU, czyli ministrów transportu krajów członkowskich. Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk przypomina, że w czerwcu miało odbyć się spotkanie ministrów transportu w sprawie Pakietu Mobilności, ale z powodu nadal dużych różnic zostało przełożone na wrzesień. – Wczoraj została wygrana jedna z bitew w batalii o przyszłość europejskiego transportu międzynarodowego – ocenia głosowanie.

Minister Adamczyk zapewnia, że zależy mu na jak najszybszym dojściu do kompromisu. – Chciałbym, aby jesienią zapadły ostateczne decyzje i Parlament Europejski mógł je przyjąć w tej kadencji, która kończy się posiedzeniem w kwietniu 2019 roku – podkreśla minister.

Gdyby tak się nie stało, parlamentarzyści mogą nie zdążyć przyjąć wspólnego stanowiska wobec Lex specialis i Pakietu Mobilności. Wówczas zaistniałoby niebezpieczeństwo funkcjonowania transportu międzynarodowego poddanego bardzo restrykcyjnym prawodawstwom krajowym.

Minister informuje, że jego niemiecki odpowiednik Andreas Scheuer zgodził się, że spotkanie ministrów powinno odbyć się we wrześniu, a nie później. Polski resort infrastruktury jest z wieloma ministrami transportu innych krajów w bieżącym kontakcie. Wylicza, że 14 krajów myśli podobnie jak Polska.



Jan Buczek, prezes ZMPD

Uporządkować przepisy

Jesteśmy za porządkowaniem przepisów i takimi samymi warunkami dla wszystkich krajów. Proponujemy uregulowanie kwestii pośredników, którzy są plagą na zachodnich rynkach. Nie wzbogacają oni usługi, natomiast przechwytyją marżę przewoźnika. W rezultacie firma transportowa nie ma funduszy na rozwój i inwestycje w nowy, coraz bardziej ekologiczny tabor, choć to ona ponosi ryzyko operacyjne i wszystkie koszty związane z przewozem. Należy wprowadzić zakaz wielokrotnego podzlecenia przewozu; ładunek powinien tylko raz trafić do pośrednika. Ponadto należy wydłużyć okres, w którym można dochodzić wierzytelności za przewóz. Dla transportu jest on ograniczony do roku, gdy w całej gospodarce są to 3 lata. Z tą niesprawiedliwością będziemy walczyć, bo często samo skuteczne przesłanie dokumentów do wierzyciela zajmuje 3 miesiące.

TransLogistica Poland

VI Międzynarodowe Targi Transportu i Logistyki

6 - 8 listopada 2018
EXPO XXI WARSZAWA

www.trans-poland.pl

Łączymy Twój biznes ze światem od 6 lat!

TransLogistica
Poland

Pakiet Mobilności. Czy porozumienie jest możliwe?

Mija właśnie rok, od kiedy Komisja Europejska zaprezentowała w Brukseli projekt reformy sektora europejskiego transportu drogowego, w tym przede wszystkim propozycję objęcia zasadami delegowania kierowców wykonujących operacje przewozu międzynarodowego.

Piotr Szymański

Ujęte w tzw. lex specialis przepisy miały ostatecznie rozstrzygnąć, czy i w jakim zakresie europejskie firmy transportowe mają stosować wobec swoich pracowników zasady dyrektywy o delegowaniu.

W ten sposób Komisja mogła także uniknąć konieczności kontynuacji procedury o naruszenie zasad prawa UE przez Niemcy i Francję, czego od dawna domagają się m.in. polscy przewoźnicy.

Rewizja zamiast sankcji

Pomysł można zinterpretować w ten sposób – zamiast ryzykować ewentualną przegraną przed Trybunałem Sprawiedliwości, który mógłby wykazać niezgodność stosowania przepisów MiLoG i Loi Marcon z przepisami unijnymi, należy to prawo wcześniej zmienić. Oczywiście najlepiej w taki sposób, aby usankcjonować istniejący stan rzeczy. Mógł to być kolejny – obok rewizji ogólnej dyrektywy o delegowaniu (PWD) – sukces polityki Jean-Claude’a Junckera, prowadzonej pod hasłem „równej płacy za tę samą pracę w tym samym miejscu”.

Nawet osobie próbującej regularnie śledzić postępy prac nad Pakietem Mobilności trudno jest często zrozumieć, na jakim są one etapie. Nie ma się zresztą czemu dziwić, gdyż choć-

by kwestia wynagrodzenia pracowników została ujęta zarówno w zrewidowanej dyrektywie o delegowaniu pracowników (gdzie znalazł się zapis, że z uwagi na swoją specyfikę transport międzynarodowy ma zostać objęty odrębnymi uregulowaniami sektorowymi), jak i w lex specialis, które ma ostatecznie doprecyzować kwestię delegowania i dokumentacji.

Dodatkowo w Pakiecie Mobilności znalazło się szereg propozycji zmian dotyczących choćby zasad odbioru odpoczynku, dostępu do zawodu przewoźnika i do rynku, czy opłat za korzystanie z infrastruktury. Pomysł Komisji Europejskiej, żeby rozwiązać palącą kwestię niejasności przepisów dotyczących stosowania i egzekwowania zasad delegowania pracowników, a równocześnie zreformować cały sektor transportu drogowego w Europie, okazał się chyba jednak zbyt „ambitny”.

Propozycja KE, zakładająca w praktyce pełne objęcie transportu zasadami PWD (przewidziany 3-dniowy próg w skali miesiąca trudno uznać za wyłączenie), musiała wywołać zdecydowany protest przewoźników z naszej części Europy (wspieranych przez swoje rządy i eurodeputowanych), niezgadających się na rozwiązanie inspirowane przez protekcyjnistyczną politykę Niemiec i Francji. W odpowiedzi bogate kraje UE, wspierane przez silną frakcję eurodeputowanych sympatyzujących z

europejskimi związkami zawodowymi, wykorzystały Pakiet Mobilności do zaproponowania przepisów jeszcze bardziej ograniczających dostęp do swoich rynków dla firm z innych części Europy. W efekcie doprowadziło to do dalszej eskalacji sporu i polaryzacji pozycji obu stron dyskusji. Jak więc z perspektywy roku wyglądają szanse na szybkie zakończenie prac nad Pakietem?

Kompromisu nie ma

Zgodnie ze zwykłą unijną procedurą ustawodawczą, propozycja Pakietu Mobilności została skierowana przez KE do Rady i Parlamentu jeszcze przed wakacjami ubiegłego roku. Obecnie na forum PE wciąż trwają prace w ramach Komisji ds. Transportu i Turystyki – TRAN (odgrywa rolę przewodnią w tym procesie) i Komisji ds. Zatrudnienia i Praw Socjalnych – EMPL (pełni rolę opiniującą), podczas których posłowie sprawozdawcy z poszczególnych frakcji politycznych starają się wypracować kompromisowe rozwiązania, które będą następnie poddane pod głosowanie.

Niestety o kompromisie nie można w tym przypadku mówić, gdyż kilka miesięcy intensywnych spotkań, konsultacji i konferencji zaowocowało tym, że przed czerwcowym głosowaniem na Komisji TRAN na stole pozostały w praktyce tylko dwie propozycje – pełne objęcie transportu delegowaniem (za czym opowiedziała się



pod koniec kwietnia Komisja EMPL) oraz całkowite zwolnienie z PWD transportu międzynarodowego (za czym optuje większość sprawozdawców z Komisji TRAN).

Jeśli nic się nie zmieni, czeka nas głosowanie, o którego wynikach zdecydować pojedyncze głosy, a przyszłe stanowisko Parlamentu, nie będące efektem żadnego szerszego porozumienia, może być od samego początku kwestionowane jako pozbawione siły politycznej.

Żadnych znamion zbliżającego się porozumienia nie widać także na forum Rady, choć tematem Pakietu Mobilności zajmuje się już druga Prezydencja. Jesienią zeszłego roku Estończycy skupili się przede wszystkim na technicznych i niezbyt kontrowersyjnych obszarach. Bułgaria, która objęła przewodnictwo w Radzie w pierwszym półroczu tego roku, jak do tej pory nie osiągnęła praktycznie żadnego postępu w pracach. Następna w kolejce Austria już teraz zapowiada, że Pakiet Mobilności nie będzie jej priorytetem.

Tak więc brak kompromisu to na dziś najbardziej prawdopodobny wynik prac w Radzie w nadchodzących miesiącach, choć oczywiście w momencie publikacji tego artykułu wszystko może się jeszcze zmienić.

Konieczna zgoda

Mimo że w mniejszym bądź większym stopniu nasze stanowisko w zakresie delegowania popiera już ok. 18-19 krajów, większość kwalifikowana w Radzie jest osiągnięta, gdy „za” głosuje 55 proc. państw członkowskich reprezentujących co najmniej 65 proc. ogółu ludności UE. Do tej pory żadnej ze stron nie udało się spełnić równocześnie obu tych warunków.

Co to oznacza w praktyce? Coraz bardziej realne wydaje się, że Pakiet Mobilności nie zostanie przyjęty w tej kadencji Parlamentu, który obradować będzie do wiosny 2019 roku. W takim przypadku prace trzeba będzie przełożyć na kolejną kadencję, w której w PE mogą zasiadać już zupełnie

inni posłowie, zmieni się też pewnie dotychczasowy układ polityczny.

Trudno jest więc teraz powiedzieć, ile czasu będzie potrzebować nowy Parlament do uruchomienia dalszej pracy na Pakietem. Będzie to oczywiście także porażka całego gabinetu przewodniczącego Junckera, dla którego zakończenie tego tematu to kwestia prestiżowa. KE jeszcze tego otwarcie nie przyznaje, ale w kuluarach już powszechnie mówi się o narastającej nerwowości.

Przeciągający się brak decyzji to oczywiście także problem dla naszych firm, w dalszym ciągu nie posiadających pewności co do zakresu stosowania narzuconego przez zagranicę prawa i w konsekwencji zagrożonych przez dyskryminujące praktyki krajów Europy Zachodniej.

Z drugiej jednak strony do prawdziwego porozumienia niezbędny jest kompromis uwzględniający potrzeby obu stron, a nie dyktat pozorów nie silniejszego gracza.

Nie ma zgody na podział transportu międzynarodowego

Przewoźnicy z Opola spotkali się 21 maja z posłanką do Parlamentu Europejskiego z regionu opolsko-dolnośląskiego Danutą Jazłowiecką. Wydarzenie było współorganizowane przez ZMPD.

Piotr Gawelczyk

wona Kasprzyk-Sowa z zespołu poseł Danuta Jazłowieckiej przedstawiła główne założenia Pakietu Mobilności. – Z opinii przedstawionej przez Komisję Europejską wynika, że Pakiet ma doprowadzić do usprawnienia funkcjonowania sektora międzynarodowego transportu drogowego, poprawy bezpieczeństwa, zmniejszenia emisji spalin, a przede wszystkim zapewnienia uczciwej konkurencji i przestrzegania praw pracowników – tłumaczyła Kasprzyk-Sowa.

Dużo uwagi poświęcono kabotażowi. Poseł Danuta Jazłowiecka poinformowała, że ten rodzaj operacji transportowych jest uznawany przez KE za formę delegowania pracowników i jako taki w dyrektywie najprawdopodobniej się znajdzie.

Objęcie kabotażu przepisami o delegowaniu nie musi być wcale złą informacją. Trzeba bowiem pamiętać, że gdyby tak się nie stało, to kierowcy z Bułgarii, Rumunii czy Litwy mogliby wjeżdżać do Polski i realizować w naszym kraju tego typu operacje bez żadnych ograniczeń.

Przewoźnicy zdają sobie z tego sprawę. – Nie chciałbym, by jakiś zagraniczny przewoźnik robił przewozy np. z Opola do Wrocławia – powiedział jeden z obecnych na sali przedsiębiorców. – Powinniśmy zadać sobie pytanie, na czym nam bardziej zależy – na rynku europejskim czy na przewozach kabotażowych. Musimy przede wszystkim



bronić przewozów realizowanych wewnątrz krajów europejskich i przewozów cross-border. Z uwagi na to, że grożą nam bardzo wysokie kary, będziemy woleli jechać na pusto niż się narażać – mówili przewoźnicy.

Zastępca dyrektora Departamentu Transportu ZMPD Joanna Popiołek przypomniała o istnieniu w naszym kraju dużej liczby spółek-córek firm zachodnich, które – delegując polskich kierowców jeżdżących samochodami na polskich numerach rejestracyjnych do spółek-matek, np. w Holandii, Belgii czy we Francji, realizują wielokrotnie operacje kabotażowe na zlecenie tych spółek. – Nic dziwnego, że doprowadziło to wreszcie do interwencji rządów tych państw, które postanowiły walczyć z nierówną konkurencją. Cały dowcip polega jednak na tym, że w rzeczywistości jest to konkurencja firm z tego samego kraju. A mimo to cała krytyka spada na naszych przedsiębiorców – powiedziała Joanna Popiołek.

W propozycjach zmian przepisów pojawiły się zapisy dotyczące znacznego ograniczenia (nawet 14-dniowego) możliwości ponownego wjazdu do danego państwa w celu wykonania kabotażu. Z wymiany zdań podczas spotkania wynikało, że przewoźnicy byliby skłonni do przyjęcia trzydniowego tzw. cooling-off.

W trakcie dyskusji poruszono także kwestię traktowania międzynarodowego transportu drogowego jako trzech oddzielnych elementów: kabotażu, transportu międzynarodowego (w tym tzw. cross-border) i tranzytu. Dyr. Popiołek ostrzegła, że taki podział zaszkodzi polskim przewoźnikom („stracimy we wszystkich tych elementach”). Poseł Jazłowiecka zgodziła się z tą opinią.

W spotkaniu wzięli udział m.in. prezes Opolskiego Zrzeszenia Przewoźników Drogowych Józef Stelmachowski oraz Zygmunt Sieńko – prezes Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych "Dolny Śląsk".



NOWY XF PURE EXCELLENCE

Deceniona koncepcja.
Nowy punkt odniesienia!



Poznaj Nowego XF... ewolucję sprawdzonych ciężarówek DAF Euro 6. Mocniejsze silniki PACCAR MX-11 oraz MX-13 to komfortowa i płynna jazda. Wzmocniony hamulec silnikowy jest skuteczny nawet przy niskich obrotach. Zachwyć Cię jego wysokie osiągi i zautomatyzowana skrzynia TraXon. Unowocześniona kabina oferuje mnóstwo nowych funkcji dla łatwiejszej, bezpieczniejszej i bardziej komfortowej jazdy niż kiedykolwiek wcześniej! Możesz być dumny jeżdżąc najlepszym pojazdem: docenionym przez ekspertów, zdobywcą najbardziej prestiżowego tytułu Samochodu Ciężarowego Roku 2018.

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF

Walczymy do końca



Piotr Gawelczyk rozmawia z członkinią Komisji Zatrudnienia i Spraw Socjalnych Parlamentu Europejskiego Danutą Jazłowiecką o pracach nad Pakietem Mobilności i Dyrektywą o Pracownikach Delegowanych.

■ **Jak z pani ciśnieniem?**
Dziękuję, jest nieźle (śmiech).

■ **Pytam, bo Emmanuel Macron potrafi podnieść je nie tylko francuskim związkom zawodowym...**

Kiedy pracuję nad tak trudnymi tematami jak Pakiet Mobilności, to czuję się bardzo dobrze. Jestem oburzona na niektóre działania Francji. Z Loi Macron wynika np., że można firmie europejskiej, powtarzam – europejskiej, a nie francuskiej – wymierzyć karę w wysokości 500 tys. euro za łamanie czy też jedynie naruszenie francuskiego prawa. Tymczasem tamtejsze przedsiębiorstwa za to samo przewinienie są bezkarne. Nie akceptuję także tego, że firmy delegujące pracowników muszą za każdego z nich płacić 40 euro, czego oczywiście firmy lokalne nie robią. Stosowanie protekcjonizmu w czystej postaci wobec całej Europy jest nie do zaakceptowania.

■ **Dlaczego tak się dzieje?**

To proste – sankcje są skierowane w stronę firm z państw Europy Centralnej i Wschodniej, bo zaczęły sobie świetnie radzić z eksportem usług.

■ **Międzynarodowy transport drogowy stał się ofiarą własnego sukcesu?**

Poniekąd tak. Lata temu za namową Francji i Niemiec Komisja Euro-

pejska uchwaliła, że wszystkie nowe ciężarówki muszą posiadać najwyższej klasy wyposażenie, które będzie służyło kierowcom – mam tu na myśli łóżko, lodówkę czy telewizor. Właśnie te państwa produkują tego typu pojazdy. Jednak francuskie przedsiębiorstwa tych ciężarówek nie kupowały, oddając tym samym pole m.in. Polakom. Nasi przedsiębiorcy zaryzykowali i za potężne kredyty kupili te pojazdy. Zachodnia zachowawczość doprowadziła do tego, że kraje z naszego regionu praktycznie w całości przejęły ich rynek. Wszystko zmieniło się podczas kryzysu z lat 2008-2015. Wtedy Francuzi zrozumieli, że międzynarodowy transport drogowy to sektor, który może zapewnić pracę wielu ich bezrobotnym. W międzyczasie sektor przejęli już jednak przedstawiciele naszej części Europy.

■ **No i się zaczęło.**

Na potrzeby kampanii wyborczej wymyślono nośne hasło social dumping i zaproponowano rewizję dyrektywy o delegowaniu pracowników. Macron szuka poza Francją usprawiedliwienia wewnętrznych kłopotów, czego echem są dzisiaj dążenia do tego, by zniechęcić przewoźników z naszej części Europy do aktywności na zachodnich rynkach.

■ **W 2012 roku komisja zatrudnienia zaczęła zajmować**

się dyrektywą o delegowaniu pracowników z 1996 roku.

Po przeczytaniu dyrektywy z 1996 roku stwierdziłam, że jest to bardzo dobry dokument - prosty, czytelny i nadal aktualny. Szkoda, że nie wszystkie kraje stosowały się do zawartych w nim przepisów. Dochodziło do łamania prawa, np. zaczęły się pojawiać tzw. firmy skrzynki pocztowe, pracownicy byli często wysyłani do pracy za granicę nielegalnie. Po coraz liczniejszych kontrolach uznano w końcu, że ten rynek należy uregulować. Francuzi nie zdają sobie jednak sprawy, że pracownicy delegowani wypełniają lukę wszędzie tam, gdzie lokalni pracownicy nie chcą pracować. Pod szczytnymi hasłami równego traktowania i równych płac załatwia się całe mnóstwo innych spraw, które bardzo niekorzystnie wpływają na funkcjonowanie firm transportowych z naszego regionu. Byłoby znakomicie, gdyby polscy kierowcy zarabiali jak najwięcej, nie może być jednak tak, że nowe przepisy i nadmierna biurokracja spowodują zamknięcie firmy. Na tym stracą wszyscy.

■ **Władze Francji czy Niemiec chyba zdają sobie sprawę, że restrykcje wobec przedsiębiorstw ze wschodniej części Europy odbijają się rykoszetem na ich gospodarkach?**

Tylko nam się tak wydaje. Tymczasem od lat obserwujemy, że każda wolna przestrzeń gospodarcza natychmiast jest zagospodarowywana przez firmy spoza UE. Musimy z tym walczyć, bo po to działamy w Parlamencie Europejskim, by dbać o interes państw członkowskich i o wewnętrzny rynek UE. Już teraz słyszę, że w Holandii ciężarówkami jeżdżą Filipińczycy. To niepokojąca tendencja.

■ **W pani komisji wiele osób wywodzi się ze środowiska związków zawodowych, które jak wiadomo, w Europie Zachodniej rządzą.**

Nie byłoby to nawet takie złe, gdyby nie fakt, że europejskie związki zawodowe nie modernizują się. Rozmawiałam jakiś czas temu z przedstawicielem zarządu europejskiego związku zawodowego branży budowlanej. Mówię mu, że nie nadążają za zmianami modeli biznesu czy zatrudnienia. Za chwilę cyfryzacja dokona niesamowitych zmian, a związki zawodowe na ten temat nie rozmawiają ze swoimi członkami, nie mówią, jak się do nich przygotować. I wtedy usłyszałam: „ależ cyfryzacja nie obejmie budownictwa!” Zamarłam, a po chwili podałam mu przykłady. I dopiero wtedy zrozumiał. Jeśli europejskie związki zawodowe nadal będą żyły w poprzedniej epoce, to bardzo źle to wróży naszej przyszłości. Trzeba poszukiwać rozwiązań, które zapewnią ochronę miejsc pracy i dobre jej warunki; musi pojawić się nowy model partnerstwa na linii przedsiębiorca – pracownik polegający m.in. na wspólnym podejmowaniu decyzji w sposób dobrowolny, a nie narzucony przez jedną ze stron. Jeśli to się nie zmieni, to rządzenie przez związki zawodowe w starym stylu doprowadzi do tego, że Europa faktycznie przestanie być konkurencyjna.

■ **Spodziewała się pani, że będzie tak trudno o kompromis i że komisja ds. Transportu zdecyduje o wyjęciu transportu międzynarodowego spod delegowania?**

Zaproponowane przez Komisję Europejską rozwiązania w odniesieniu do transportu są tak nieracjonalne, że byłam przekonana, że nie ma możliwości, by ktokolwiek się na nie zgo-

dził. Tym bardziej trudno mi uwierzyć, że nasza komisja zatrudnienia je przyjęła i rekomendowała do tzw. komisji wiodącej TRAN (Danuta Jazłowiecka była przeciw – przyp. PG). W komisji TRAN udało się przegłosować większość naszych postulatów i wyjąć transport międzynarodowy i tranzyt spod zasad delegowania pracowników. Jest to duży sukces, ale to nadal połowa drogi. Przed nami głosowania na sesji plenarnej i negocjacje z Radą.

■ **Sam moment takiej debaty jest niefortunny.**

To prawda. To okres przedwyborczy i większość z polityków już o nich myśli. Mówią mi: Danuta, masz rację, ale muszę te wybory wygrać. Wtedy im odpowiadam: nie, nikt nie powiedział, że musicie wygrać. Jeśli nie potraficie rzetelnie rozmawiać ze społeczeństwem, mówiąc prawdę i nie potraficie przekonać ludzi do swoich racji, to nie jesteście potrzebni w Parlamencie Europejskim.

■ **Słaby argument...**

Wierzę, że racjonalne argumenty są w stanie przekonać wyborców. Dlatego tak bardzo zależy nam na współpracy ze środowiskiem. Muszę wiedzieć, jakie konsekwencje przyniesie dany zapis prawny. Wiedząc to od polskich przedsiębiorców z branży międzynarodowego transportu drogowego mogę wasze argumenty podawać dalej, tłumaczyć to posłom z innych krajów. Dla nas, europosłów, ważne jest wsparcie ze strony polskich organizacji zrzeszających przedsiębiorców. Dlatego bardzo się cieszę się, że ZMPD utworzyło przedstawicielstwo w Brukseli. Dzięki Piotrowi Szymańskiemu w Brukseli, czy Joannie Popiołek w Warszawie, możemy zbierać od przewoźników potrzebne informacje i argumenty. Wiem, że ZMPD współpracuje z wieloma organizacjami europejskimi - to ma kluczowe znaczenie w przekonywaniu do swoich racji. Ludzie nie lubią być oszukiwani. Społeczeństwo wcześniej czy później za błędy zapłaci bardzo wysoką cenę.

■ **Powiedziała pani, że im dłużej będzie niepewność prawna, tym gorzej dla branży. A może przeciąganie liny w nieskończoność to jednak dobre rozwiązanie?**

Nie. Podpisując kontrakty, firmy muszą wiedzieć, na czym stoją. Zdajemy sobie sprawę, że wśród państw członkowskich UE znajdują się takie, które postarają się wprowadzić do swojego systemu prawnego przepisy, które de facto wyeliminują przede wszystkim polskich transportowców z ich rynku. Nękanie naszych przedsiębiorców kontrolami, kończącymi się przy byle drobiazgach wielotysięcznymi karami, jest ogromnym obciążeniem zwłaszcza dla małych i średnich firm. Dla nich lepiej jest, jeśli będziemy mieli jasne prawo, nawet gdyby te przepisy były trudne do zaakceptowania. Ważne, że będą dotyczyć wszystkich podmiotów. Trudno w to uwierzyć, ale firmy francuskie czy niemieckie są pewne, że przepisy o delegowaniu nie będą ich obejmować. Niech więc sprawdzą „jak to boli”.

■ **Czy polscy przewoźnicy mają się czego bać, jeśli chodzi o nowe prawo?**

Po tego typu spotkaniach, jak z przewoźnikami z regionu opolskiego widzę, że mają obawy. Mam świadomość, że nie wszyscy rozumieją, jak działa biurokratyczna maszyna UE, dlatego staram się to wszystko wyjaśniać. Każdy rynek zagraniczny nie jest łatwy, musimy znać przepisy obowiązujące w danym państwie. Dlatego ich częściowe zunifikowanie może wręcz pomóc.

■ **Czyli jest pani optymistką, jeśli chodzi o przyszłość polskiego międzynarodowego transportu drogowego.**

Mam oczywiście świadomość, że małe firmy mogą sobie nie poradzić, ale wierzę, że jeśli zaczną się zrzeszać, bardziej ze sobą współpracować, będą miały szansę na wypracowanie pewnej pozycji, np. tak jak duże przedsiębiorstwa. W Polsce, inaczej niż w Niemczech, nie ma obowiązku zrzeszania się w izbach gospodarczych. A one oferują za śmieszne pieniądze lub wręcz za darmo ważne usługi. U nas ciągle zbyt wielu przedsiębiorców działa na własną rękę.

■ **Rozumiem więc, że czarnej flagi nie wywieszamy?**

Absolutnie nie, tym bardziej, że piłka w grze.

Pewne są tylko zmiany

Jerzy Kleniewski, wiceprzewodniczący Komitetu Transportu Lądowego Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ, mówi o światowym układzie sił.



z Jerzym Kleniewskim rozmawia Robert Przybylski

■ Czym zajmuje się Komitet Transportu Lądowego?

Przed wszystkim tworzeniem norm prawnych regulujących transport lądowy i jego otoczenie. Jest to centrum norm w postaci globalnych Konwencji, nad którymi trwają codzienne prace dostosowujące regulacje prawne do nowych wyzwań rozwoju różnych technologii.

Zacznijmy jednak od ogólnej sytuacji. Oprócz 6 fundamentalnych struktur ONZ (Rada Bezpieczeństwa, Rada Ekonomiczna i Społeczna, Rada Powiernicza, Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości oraz Sekretariat) dla lepszej koordynacji prac stworzono 5 komisji regionalnych (w tym EKG), pokrywających się z liczbą kontynentów. Ponadto w systemie ONZ są dwie wyspecjalizowane agencje ONZ

zarządzające tymi sektorami transportu, nad którymi nie ma bezpośrednio władztwa państw, czyli w zakresie transportu - sprawy morskie prowadzi głównie IMO, a lotnictwo cywilne - ICAO. Natomiast całą problematykę transportu lądowego ONZ przekazała pięciu komisjom regionalnym, w tym Europejskiej Komisji Gospodarczej z siedzibą w Genewie.

Z wielu powodów, w tym aktywności państw europejskich, problematyka transportu lądowego została zdominowana przez Komitet Transportu Lądowego Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ. Tworząc w 1947 roku EKG ONZ Amerykanie zapewnili sobie członkostwo i w EKG, i w KTL, podobnie jak Kanadyjczycy. Z czasem aktywnymi członkami KTL stało się także wiele państw Azji, Afryki i Oceanii. Prace KTL EKG ONZ koordynuje Biuro KTL i w jego obradach, na mój wniosek, bierze udział na prawach obserwatora przedstawiciel Unii Europejskiej (z reguły przedstawiciel Komisji Europejskiej). KTL w kilku zakresach transportu towarów niebezpiecznych współpracuje bezpośrednio z Radą Ekonomiczną i Społeczną ONZ, ponadto KTL prowadzi regularne prace w ramach wyspecjalizowanych Grup Roboczych (np. transport drogowy, kolejowy, żegluga śródlądowa), jak również w ramach prac horyzontalnych (np. projekty „Transport, Zdrowie i Środowisko”, czy wpływ zmian klimatu na międzynarodowe sieci transportowe). W efekcie poprzez codzienne zaangażowanie setek ekspertów ze wszystkich kontynentów, a następnie przez przyjmowanie konwencji, które opracował i którymi administruje KTL EKG, Komitet stał się de facto organem globalnym.

■ Globalnym, bo przygotował takie konwencje, jak o ruchu drogowym (wiedeńską) lub CMR?

Komitet stworzył dobrze funkcjonujące ramy dla działalności transportowej; mam na myśli 58 konwencji, które są stosowane na całym świecie. Są to, poza dwiema wymienionymi, m.in. konwencja TIR, Konwencja o przewozie materiałów niebezpiecznych (ADR), przewozie towarów szybko psujących się, oznakowania dróg i sygnałów, itd. Konwencje przygotowane przez KTL stosowane są nie tylko w transporcie lądowym (kolejowym i drogowym), ale również w śródlądowym, intermodalnym i morskim. KTL opracował także przebiegi globalnych drogowych oraz kolejowych korytarzy transportowych i koordynuje dalsze prace nad nimi – np. w projektach TEM (sieć transeuropejskich dróg), TER (sieć transeuropejskich kolei), czy najmłodszy projekt EATL (euroazjatyckie połączenia transportowe). Ostatnim moim osiągnięciem było dołączenie do tych projektów polskiej inicjatywy Via Carpatia.

■ Dlaczego prace nad konwencjami są powolne?

Prace trwają zazwyczaj bardzo długo, bo dokumenty przyjmowane są na zasadzie zgody wszystkich stron, a zatem trzeba pogodzić potrzeby różnych państw, w tym np. państw rozwiniętych i rozwijających się, czy też tych bez dostępu do morza. Każda grupa państw dąży do zagwarantowania swoich interesów. I tak na przykład Komisja Europejska, reprezentująca państwa unijne, ma zapędy do narzucania własnego punktu widzenia pozostałym państwom Komitetu, co jak zwykle nie jest dobrze odbierane. Pycha utrudnia dostrzeżenie problemów innych, a negocjacje są w takich sytuacjach skomplikowane i czasochłonne. Dobre międzynarodowe prawo publiczne, to takie, które jest przyjęte na zasadzie powszechnej zgody. Przecież przyjęcie nowych



rozwiązań, to także zobowiązanie do ich stosowania, a to zawsze wiąże się z dodatkowymi kosztami. Ponadto prawo przyjmowane w ramach KTL musi być spójne z prawami systemu ONZ – a więc konieczne są konsultacje z innymi organizacjami systemu ONZ (np. WTO, WHO, ILO, WCO, itd.) – oraz musi uwzględniać postanowienia przyjmowane na forum Zgromadzenia Ogólnego ONZ – takie jak Zrównoważone Cele Rozwojowe – SDGs. W dorocznych obradach oraz w codziennej pracy struktury KTL współpracują z kilkudziesięcioma różnymi organizacjami międzynarodowymi. Warto dodać, że oficjalnymi językami EKG są angielski, francuski oraz rosyjski i w tych językach są przygotowywane wszystkie dokumenty oraz są prowadzone obrady. Taka sytuacja i wewnętrzne procedury obowiązujące przy tłumaczeniach zdecydowanie nie przyspieszają prac.

■ Jak KTL wygląda na tle EKG ONZ?

Komitet Transportu Lądowego jest publicznie oceniany jako najlepszy, należy do największych i najbardziej pracowitych w EKG ONZ, w której pracuje 8 Komitetów i 8 wydziałów, które spełniają funkcję sekretariatów dla tych Komitetów. Każdego roku KTL organizuje średnio 400 dni obrad, zatem każdego dnia pracują przeciętnie po dwie struktury robocze. KTL także regularnie dokonuje nowelizacji, np. Konwencja o przewozie materiałów niebezpiecznych jest nowelizowana co pół roku, bo tego wymaga postęp w przemyśle chemicznym. Pojawiają się nowe substancje i trzeba opisać sposób ich przewozu i działania służb ratunkowych w razie potencjalnego wypadku. Sporządzona przez ONZ tzw. „pomarańczowa” księga ADR przynosi największe wpływy ze sprzedaży spośród wszystkich wydawnictw całej organizacji. Muszą zapoznać

się z nią regularnie wszyscy przewoźnicy, niezależnie czy lądowi, morscy, lotniczy czy śródlądowi. KTL publikuje rocznie kilkadziesiąt opracowań – w tym regularne i okazjonalne (np. dotyczące standaryzacji kasków dla rowerzystów (niezmiennie istotne dla państw afrykańskich), czy opracowanie dotyczące spalin samochodowych („Fakty i mity”) oraz wpływu zmian klimatycznych na międzynarodowe sieci transportowe.

■ Naszych czytelników interesuje także Konwencja TIR.

I jest ona dobrym przykładem szerokości zainteresowań KTL, bo jest to konwencja horyzontalna, dotycząca kwestii celnych, granicznych, a nie bezpośrednio transportu. Zabezpiecza monitoring obrotu celnego, ułatwiając transport, i to nie tylko drogowy. Jej gospodarzem jest KTL, a bezpośrednim organizatorem jej wdrażania jest IRU (globalna organizacja



Jest bardzo dobrze, że do władz IRU wybrano Jana Buczka, prezesa ZMPD. Jak każdy zarząd, władze IRU podejmują decyzje strategiczne, na które dzięki aktywności Jana Buczka Polska ma bezpośredni wpływ. Jesteśmy zatem przy stole i nic o nas bez nas się nie dzieje.

pozarządowa). Z tego punktu widzenia, ale nie tylko, jest bardzo dobrze, że do władz tej organizacji wybrano Jana Buczka, prezesa ZMPD. Jak każdy zarząd, władze IRU podejmują decyzje strategiczne, na które dzięki aktywności Jana Buczka Polska ma bezpośredni wpływ. Tam kształtowane są procedury transportu drogowego, a powstają one w gronie fachowców, reprezentantów przewoźników drogowych. Jesteśmy zatem przy stole i nic o nas bez nas się nie dzieje. Z satysfakcją chcę zauważyć, że Jan Buczek zabiera głos w wyważony sposób, w imieniu całej branży, całego środowiska, potrafiąc dostrzec różne interesy i pamiętając o intencjach członków ZMPD.

■ Jak z perspektywy KTL wyglądał spowodowany przez Rosję kryzys TIR?

Bardzo źle. Nieuznawanie karne-
tów TIR było wypowiedzeniem swoi-
stej wojny przez Rosję na długo przed
napaścią na Ukrainę i aneksją Krymu.
Zdaniem Biura KTL było to naruszenie
fundamentalnych postanowień istoty
powołania ONZ przez państwo będące
członkiem – założycielem ONZ i sta-
łym członkiem jej Rady Bezpieczeń-
stwa, które w istocie odrzuciło funk-
cjonowanie Konwencji TIR nie wystę-
pując z tej Konwencji, a więc pozostaj-
jąc jej członkiem, dlatego - będąc w
tym okresie przewodniczącym KTL -

natychmiast interweniowałem zarów-
no w Rosji, jak i napisałem list do se-
kretarza generalnego ONZ Ban Ki-mo-
na, alarmując o całej sytuacji. Se-
kretarz Generalny ONZ oraz szefowie
WTO i WCO wystąpili do najwyższych
władz Rosji w celu zażegnania kryzy-
su spowodowanego zawieszeniem sto-
sowania Konwencji TIR przez Rosję w
lipcu 2013 roku i następnie podejmo-
wano szereg interwencji w tej bulwer-
sującej sprawie.

■ Jak wyznaczane są globalne korytarze transportowe?

Jeśli chodzi o infrastrukturę linio-
wą, to warto zacząć od historii, bo
EKG ONZ stworzyła w latach 70. w
Europie Środkowej (nie było w nich
Niemiec i Rosji) dwa projekty łączące
północ z południem: drogowy ozna-
czony TEM, oraz kolejowy, nazwany
TER. Do tych planów niedawno do-
łączono skutek moich zabiegów ko-
rytarz Via Carpatia. Co ciekawe, już
Bolesław Krzywousty twierdził, że ko-
rzystne dla interesów Polski są wła-
śnie szlaki w kierunkach na osi pół-
noc - południe, a drogi ze wschodu na
zachód niosą strategiczne zagrożenie.

Dopiero ostatnie dwie dekady po-
szerzyły zakres projektów KTL i do-
dano równoleżnikowy kierunek po-
łączeń: pojawił się Euro-Asian Trans-
port Link, w skrócie EATL. Państwa
uczestniczące w tym projekcie ziden-
tyfikowały 421 zadań (kolejowych,

drogowych, morskich) o łącznej war-
tości 215 mld dolarów. Dzięki koordy-
nacji z czasem powstaną wygodne dla
przewoźników szlaki. Finansowanie z
budżetów krajowych zapewnione jest
dla jednej trzeciej z tych zamierzeń.

W odróżnieniu od Komisji Euro-
pejskiej, ONZ nie dysponuje bezpo-
średnio środkami finansowymi, na-
tomiaś oficjalne przyjęcie przez ONZ
jakiegoś projektu nadaje mu walor za-
ufania publicznego, co następnie jest
dyskontowane przy finansowaniu ta-
kiego projektu przez międzynarodowe
instytucje finansowe – w tym przede
wszystkim przez Bank Światowy czy
Międzynarodowy Fundusz Walutowy,
a także inne banki regionalne.

■ Chiński Jedwabny Szlak to konkurencja czy fragment EATL?

To wzmocnienie, istotny element
projektu EATL. Z perspektywy chiń-
skiej EATL jest jednym z narzędzi
chińskiej ekspansji w Azji, Europie i
Afryce. Chiny wydają miliardy dola-
rów na nowe drogi i linie kolejowe,
aby ułatwić sobie eksport towarów
do Azji i na cały świat. Nawet Rosja
nie uwzględniają chińskie zamierze-
nia i pilnie modernizują kolej trans-
syberyjską. Także dla nas te globalne
projekty mają duże znaczenie, bo cho-
dzi o to, aby w Małaszewiczach przy-
jąć i obsłużyć potok ładunków. Tym-
czasem w Małaszewiczach termina-
le są w większości w prywatnych rękach,
a właściciele mają zupełnie inne
priorytety niż państwo, więc niezbęd-
nych inwestycji jest zbyt mało, a zda-
rza się, że przeładunki odbywają się
tylko przez 8 godzin na dobę. Pre-
zydent Chin, przewodniczący Xi Jin-
ping, podczas wizyty w naszym kra-
ju w 2016 roku stwierdził, że traktuje
Polskę jako bramę do Europy. To nie
wszystkim się podoba i są państwa,
które chciałyby, aby tranzyt szedł
przez ich terytoria, z pominięciem Pol-
ski. Jako przykład można podać regu-
larnie ponawiane próby uruchomie-
nia połączenia promowego pomiędzy
Rosją i Niemcami lub pomysł wybu-
dowania szerokotorowej linii kolejowej
do Wiednia, która będzie konku-
rować z LHS. Stosowne porozumienie
w tym zakresie zostało zawarte po-
między Rosją i Austrią w początkach
2018 r. Czasu na polskie inwestycje w
multimodalne terminale pozostaje co-

raz mniej i widmo utraty potoków to-
warowych na kolejowych liniach eu-
roazjatyckich przez Polskę się zbliża.
Ewentualne odzyskanie części z tych
potoków w przyszłości będzie, potocz-
nie rzecz ujmując, nierealne z wielu
powodów.

■ Jak z perspektywy KTL EKG wygląda walka o zabezpieczenia socjalne?

W zakresie transportu są to kwestie
wewnętrzne państw członkowskich,
a ONZ monitoruje prawa konkurencji.

Czasy są burzliwe, następuje prze-
tasowanie sił pomiędzy supermocar-
stwami, w tym USA i Chinami. Sytu-
acja globalna jest oczywista: może-
my być pewni ciągłych, narastających
zmian. Nic samo się nie ułoży i pań-
stwa starają się zapewnić sobie wpły-
wy i bezpieczeństwo. Stosują wszel-
kie chwyt, łącznie z wprowadzaniem
pojęć takich jak „dumping socjalny”,
którymi szermują, zmieniając reguły
gry. Zasłaniają się sprawami socjal-
nymi, ograniczając dostęp do rynku.
Z drugiej strony sam rynek ulega dale-
ko idącym modyfikacjom, czego ostrą
konsekwencją jest powszechnie nara-
stający brak kierowców. Problem ten
narasta i w efekcie dynamiczne pra-
ce są prowadzone w zakresie zastoso-
wań pojazdów autonomicznych. Pró-
by jazd takich samochodów są w za-
awansowanej fazie, zwłaszcza w USA
i Australii.

Ogólnie rzecz ujmując, w tych
ostrzych zabiegach o dostęp do udziału
w rynku normy etyczne mają niewiel-
kie znaczenie. Jako komentarz mogę
stwierdzić, iż będąc jednym z pięciu
negocjatorów umowy stowarzyszenio-
wej Polska – EWG, mogę zapewnić,
że wchodziliśmy do innej Unii Euro-
pejskiej, podobnie jak do innego NA-
TO. To są wyzwania związane z przy-
spieszoną ewolucją cywilizacji na ca-
łym świecie.

Obie organizacje zmieniły się, bo ta-
kie są interesy prawdziwych decyden-
tów. Dzieje się to na pograniczu pra-
wa, w trakcie jego zmian, ale takie
jest życie – największym się niczego
nie wypomina, a mniejsi powinni za-
biegać o wykorzystanie potencjalnych
zmian i elastycznie dostosowywać się
do nowych warunków. Powinniśmy
wspierać polskich dyplomatów, umie-
jętnie negocjując strategiczne intere-
sy Polski. W sytuacji permanentnych

zmian jest dużo ciekawej pracy przed
nami. To nowe możliwości, które po-
winniśmy wykorzystywać dla dobra
Polski.

■ Czy zmiany na szczycie ONZ wpłynęły na funkcjonowanie organizacji?

Od początku 2017 roku ONZ ma no-
wego sekretarza generalnego. Jest nim
były portugalski premier António Gu-
terres, który doskonale zna ONZ od
środku, pracując w ONZ przez ostat-
nie 10 lat (w UNHCR – jako Wysoki
Przedstawiciel ONZ do spraw Uchodź-
ców w Genewie). Wymienił już obsadę
wielu urzędów, zmiany dosięgły tak-
że Radę Gospodarczą i Społeczną
ONZ, do której raportuje bezpośred-
nio KTL. Od połowy 2017 roku prze-
wodniczy jej Czeszka Marie Chatar-
dová. Natomiast formalny nadzór nad
KTL sprawuje Sekretarz Wykonawczy
EKG ONZ, którym w kwietniu 2017 ro-
ku została Olga Algajerova, Słowacz-
ka, będąc jednocześnie zastępcą Se-
kretarza Generalnego ONZ. Także Wy-
dział Transportu EKG ONZ ma nowe-
go dyrektora: został nim Chińczyk
Yuwei Li, który wcześniej był dyrek-
torem analogicznego Wydziału Trans-
portu w Komisji Ekonomicznej i So-
cjalnej Azji i Pacyfiku (UNESCAP). Nie
znając konkurencji, rekomendowałem
na to stanowisko Polaka, ale w tej sy-
tuacji globalnej przyjęto inne rozwią-
zanie. Należy nadal kontynuować wy-
siłki dla zwiększenia liczby Polaków
na kluczowych stanowiskach w orga-
nizacjach międzynarodowych.

■ Zatem jakie zmiany czekają transport oraz KTL?

Generalnie można stwierdzić, iż
zmiany te są kontynuacją dotychcza-
sowych trendów. Głównym wyzwani-
em cywilizacji, a więc także i trans-
portu, są nowe możliwości, jakie stwa-
rza rozwój nowoczesnych technologii,
w tym technologii informatycznych.
Wykorzystanie sztucznej inteligencji
w transporcie, w tym w pojazdach au-
tonomicznych, właśnie się dokonuje.
Kolejnym priorytetem w zakresie trans-
portu drogowego jest i będzie rozwój
bezpieczeństwa w ruchu drogowym
(BRD). Konsekwencje wypadków dro-
gowych są wyjątkowo bolesne, w tym
także w wymiarze finansowym. Pod
auspiciami obecnego sekretarza gene-
ralnego ONZ jest wdrażane globalne

działanie tworzące powstanie dodat-
kowego funduszu celowego dla BRD,
będącego pod kontrolą ONZ. Działal-
nia te są na wstępnym etapie, jednak
determinacja sekretarza generalnego
w tym zakresie pozwala na stwierdze-
nie, że inicjatywa ta będzie wdrożona
– niezależnie od wielu rozproszonych
funduszy na rzecz promocji i rozwoju
BRD. W tym obszarze warto podkreślić
dużą aktywność i zaangażowanie pol-
skiej struktury – Krajowej Rady BRD,
w tym jej Sekretariatu, który funkcjo-
nuje w Ministerstwie Infrastruktury.
W Polsce problematyka ta jest trakto-
wana z najwyższą uwagą, czego efek-
tem jest m.in. szereg kampanii infor-
macyjnych i szkoleniowych prowadzo-
nych ostatnio i skierowanych do róż-
nych grup społecznych, w tym także
do młodzieży.

Patrząc na nadchodzące zmiany
od strony politycznej i organizacyjnej
warto podkreślić, iż Amerykanie, któ-
rzy od siedemdziesięciu lat pokrywają
ćwierć budżetu ONZ, są coraz bardziej
zniecierpliwieni niską skutecznością
organizacji. Prezydent Donald Trump
już pokazywał swoje niezadowolenie
z sytuacji, napomykając, że 170 krajów
członkowskich powinno więcejłożyć
do wspólnej kasy. Ponadto wśród róż-
nych państw powstała koncepcja do-
stosowania statusu KTL EKG do stanu
faktycznego tak, aby odzwierciedlał
on w pełni globalny charakter Komite-
tu. Zatem jeśli do ONZ wpłynie for-
malna propozycja grupy państw prze-
kształcenia KTL w strukturę na wzór
IMO, czyli wyspecjalizowanej agencji
do spraw transportu drogowego (np.
pod nazwą IRO), poparta ofertą istot-
nego, ambitnego państwa spoza regio-
nu Europy, to rozpoczną się prace nad
zmianami systemowymi. Szczególnie
istotną kwestią będzie rozstrzygnięcie
finansowania tej operacji oraz miejsce
jej siedziby. W tej sytuacji jest szereg
możliwych scenariuszy, a pozycja EKG,
i nie tylko EKG czy Szwajcarii, uległa-
by zdecydowanemu obniżeniu. Szacu-
je się, iż realizacja takiego scenariusza
mogłaby zająć około 10 lat.

Dr inż. Jerzy Kleniewski jest absolwentem
szczecińskiej Akademii Rolniczej oraz Uni-
wersytetu Nowojorskiego (NYU), pracuje
w Ministerstwie Infrastruktury i kolejno
trzykrotnie był wybrany jednomyślnie prze-
wodniczącym KTL EKG ONZ.



Ekojanosik dla zielonych flot

Wielkie inwestycje polskich firm drogowego transportu międzynarodowego w nowy, ekologiczny tabor przyniosły branży uznanie w postaci nagród.

Robert Przybylski

Miliardowe inwestycje branży zostały dostrzeżone i przewoźnicy mający nowoczesne floty otrzymali 5 czerwca w Zakopanem statuetki Krajowej Nagrody Ekologicznej Ekojanosik. Międzynarodowi przewoźnicy drogowi nieustannie inwestują w nowy tabor. Od kilku lat rejestrują po 25 tys. ciężkich samochodów rocznie. W pierwszych pięciu miesiącach tego roku rejestracje sięgnęły 11 tys. pojazdów, o 10 proc. więcej niż rok wcześniej. Wszystkie nowe samochody spełniają normę czystości spalin Euro VI, których gazy wydechowe zawierają

mniej pyłów niż powietrze licznych wielkich miast.

Spaliny czystsze od miejskiego powietrza

Prezes jednej z nagrodzonych firm - Adampol SA - Adam Byglewski zapewnia, że jego spółka zawsze stawiała na rozwój, nie zapominając przy tym o środowisku naturalnym. - Nasze inwestycje we flotę uwzględniają wyłącznie ekologiczne ciężarówki. Posiadamy ponad sto aut przyjaznych środowisku i już zakupiliśmy kolejne w standardzie Euro VI, co czyni nas firmą z największą liczbą ciągników ekologicznych w regionie. Nasze nowe, nienaruszające równowagi ekologicznej ciężarówki już w lipcu i wrześ-

niu trafią na polskie oraz europejskie drogi - sygnalizuje Byglewski.

Przedsiębiorcy przypominają, że inwestycje w nowy tabor są obarczone ryzykiem. Rajmund Nierychło z firmy Niekotrans-Nova wspomina, że początek ery Euro VI był bardzo trudny, bo nowe technologie i nowe rozwiązania, które zastosowali producenci samochodów, sprawiły wiele problemów. - Dzisiaj produkowane pojazdy są już zdecydowanie lepsze, dają wiele przyjemności w użytkowaniu, no i oczywiście są przyjazne naszemu środowisku naturalnemu. Warto inwestować w pojazdy Euro VI, mogą z całą odpowiedzialnością powiedzieć, że to się opłaca - podkreśla Nierychło.

Inny z laureatów, firma SKAT Transport, od lat należy do jednej z najbardziej nowoczesnych w Europie. - Po-

siadamy wyłącznie ciągniki Euro VI. W tym roku, pomimo skomplikowanej sytuacji na rynku kierowców, dokupujemy 40 ciągników DAF 480 XF oraz 40 naczip Krone typu Mega. Dla naszego przedsiębiorstwa jest niezwykle ważne, aby poprzez regularne inwestycje we flotę być nie tylko niezawodnym partnerem dla naszych klientów, ale również dbać o wysoki komfort pracy naszych kierowców. Dodatkowo realizując wieloletnią strategię, maksymalnie ograniczamy niekorzystny wpływ na środowisko, korzystając z oszczędnych i niskoemisyjnych silników. Ważne są też ekonomiczne parametry utrzymania pojazdów oraz zastosowane rozwiązania w nowych ciągnikach i naczipach - podkreśla prezes SKAT Transport Waldemar Łazarczyk.

Ekologia się opłaca

Właściciele firmy Batim: Barbara Edelmüller-Generaux i Janusz Rembilas z okazji otrzymania nagrody dla firmy stwierdzili, że inwestycje we flotę są niezbędne, ponieważ nowe ciężarówki są ekologiczne, mało spalają, co także ma znaczenie dla środowiska, mają mocne silniki oraz komfortowe kabiny. Kierowcy wymagają takiego taboru, który ma duże szoferki, wygodne fotele i duże łóżka.

Przedstawiciel firmy Elmex przy-

pomina, że zakup taboru jest dużym wysiłkiem inwestycyjnym. Przyznaje jednak, że kupno samochodów Euro VI przynosi korzyści nie tylko środowisku, ale także jest opłacalne dla przewoźnika, bowiem samochód z taką normą opłaca niższą stawkę myta.

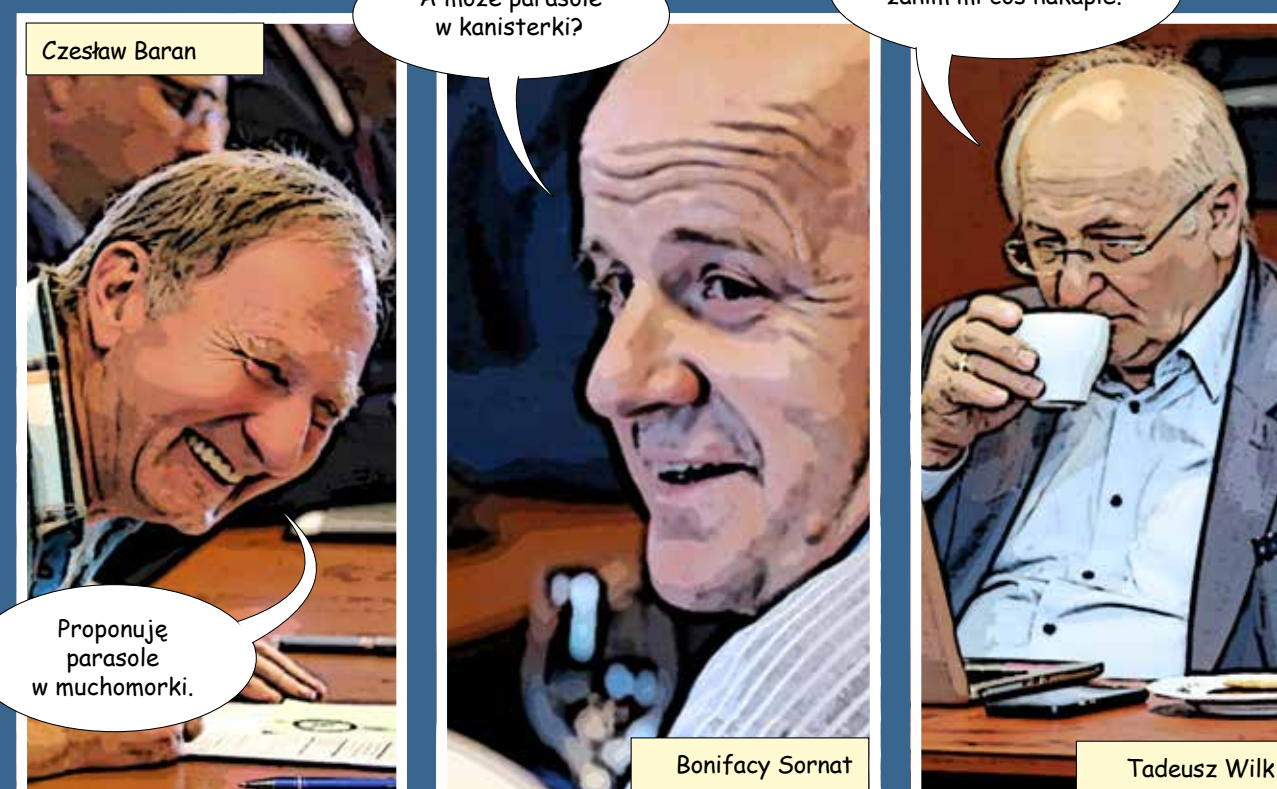
EKOJANOSIK

Laureaci Krajowej Nagrody Ekologicznej Ekojanosik

- ADAMPOL SA
- BATIM Transport Międzynarodowy i Spedycja Sp. j.
- ELMEX LOGISTICS GROUPE Sp. z o.o.
- Macsped Sp. z o.o. Sp. komandytowa
- Mazury-TRANS sp. z o.o.
- Niekotrans-Nova Sp. z o.o. Sp. komandytowa
- PIOMAR Transport o logistyka Sp. z o.o.
- PPHU TRANS-PIK Transport i spedycja międzynarodowa
- PTHUIS „IMPET”
- RENEX Sp. j.
- SKAT Transport sp. z o.o., sp. komandytowa
- Transport Międzynarodowy i Krajowy Jan Mierzejewski



Fotomorgana, czyli...



Umowa rosyjsko-chińska

Wiceminister transportu Rosji Nikołaj Asaul poinformował, że w czerwcu ma być podpisana umowa rosyjsko-chińska, która pozwoli na wykonywanie transportu przez ciężarówki obydwu krajów do dowolnych miejsc. Dotychczas możliwy był tylko transport przygraniczny (Mandżuria), na podstawie którego chińskie ciężarówki mogły wjeżdżać do rosyjskich terenów przygranicznych i odwrotnie.

Umowa była już przygotowana znacznie wcześniej, jednak ociąganie się z jej podpisaniem było spowodowane obawami Rosji przed ekspansją chińskich przewoźników. Chińczycy mają 40 milionów kierowców, Rosjanie tylko 2 mln, większość z nich skoncentrowana jest w firmach w europejskiej części Rosji. Dzięki m.in. nowej umowie wymiana handlowa Rosji z Chinami ma przekroczyć 100 miliardów dolarów.

Więcej kontenerów

W najbliższych miesiącach tonaż ładunków transportowanych statkami na trasie Azja - Europa Północna wzrośnie o 8,8 proc. Armatorzy wprowadzą do służby megakontenerowce o ładowności powyżej 20 tys. TEU. Jednocześnie WITD Gdańsk kontroluje samochody przewożące po dwa kontenery 20-stopowe. W połowie maja pięć takich zestawów okazało się przeładowanych. Jechały z Gdańska i Gdyni do Strzegomia, Krakowa i Katowic. Całkowita masa poszczególnych zestawów wynosiła odpowiednio 51,5 tony, 55,5 tony, 56,85 tony, 63,15 tony oraz 69,15 tony. WITD Gdańsk podaje, że w każdym z ujawnionych przypadków wszczęto postępowanie administracyjne przeciwko przewoźnikowi, które zagrożone jest karą 15 tys. zł.



Nagrody IRU dla kierowców

Nagrodami IRU może pochwalić się rosnące grono kierowców firmy Nijhof Wassink. Pomysł zgłaszania kierowców firmy do odznaczenia przez IRU narodził się w jubileuszowym, 25. roku działalności firmy w Polsce. – Aby w pełni potwierdzić nienaganną pracę przez 20 lat w zawodzie kierowcy, zgłosiliśmy tylko tych, którzy mają 20 lat pracy w Nijhof Wassink. Wtedy „uzbierało się” trzynastu takich dżentelmenów, z których dwóch pracuje od samego początku działalności firmy. W 2017 do grona zacnych dwudziestolatków dołączyli: Marek Rozkosz, Krzysztof Kachel, Sławomir Krajewski – wymienia instruktor bezpiecznej jazdy Maciej Piórkowski.

Nagrody zostały wręczone kierowcom w obecności kierownictwa działu transportu firmy.

Dziękując ZMPD za pomoc i pośrednictwo w uzyskaniu wyróżnień, Piórkowski zauważył, że z roku na rok stają się coraz bardziej prestiżowe.



Naczepy Wieltonu z kataforezą

Kończy się rozbudowa fabryk w Wieluniu, Waltrop i Auxerre, która dwukrotnie zwiększy możliwości produkcyjne Grupy Wielton. Pracując na 3 zmiany zakłady będą wypuszczać blisko 500 pojazdów tygodniowo.

Największą inwestycją jest sprowadzona z Pescary do Wielunia linia kataforetycznego zabezpieczania ram. Wielton dodał dziesięć wan (wymiar każdej z nich to 16x4x2 m) i zmienił ustawienie całości, aby uprościć proces produkcyjny i zmniejszyć zużycie energii. Linia jest w dobrym stanie, choć ma 15 lat. Dodanie wanny uelastyczyło proces, w przyszłości KTL będzie można pokrywać także aluminium. Kataforetycznie zabezpieczone elementy wytrzymują bez pojawiania się ognisk rdzy 720 godzin, a bez niego 540 godzin. Firma zamierza dopracować technologię tak, aby rdza nie pojawiała się nawet przy tysiącu godzinach. Wielton wydłuży gwarancję na naczepy z dwóch do pięciu lat.

Inwestycja kosztowała 70 mln zł, w tym nowa hala o powierzchni 13 tys. m² pochłonęła 20 mln zł. Linia kataforetyczna posłuży do zabezpieczenia ram naczep i skrzyń wywrotek dla całej grupy.

Montaż naczep w Wieluniu odbywa się w nowej hali i ma 20-minutowy takt. Od wejścia materiału na linię spawalniczą po wyjście gotowej naczepy mija tydzień. Wielton dodał dodatkowe stanowisko zabezpieczania antykorozyjnego krawędzi, czego nie ma konkurencja. Choć Wielton ma 11 rodzin produktowych, to jedną trzecią sprzedaży stanowią naczepy kurtynowe, jedną piątą wywrotki, a co ósmy pojazd to naczepa-furgon. W przyszłości liczącym się segmentem mają być naczepy chłodnicze. Wielton kończy prace konstrukcyjne i zamierza uruchomić ich produkcję w nowej fabryce w przyszłym roku.



Limity emisji CO₂ dla ciężarówek

Komisja Europejska zaproponowała 17 maja, aby emisja dwutlenku węgla ciężarówek zmalała o 30 proc. w dekadzie 2020-2030. Producenci protestują, nazywając propozycję nierealistyczną. Politycy i przedsiębiorcy mają porozumieć się w sprawie limitu do połowy przyszłego roku. Wtedy też pojawią się dane liczbowe i określenie wysokości kar dla producentów przekraczających wyznaczone limity.

Do mierzenia wielkości emisji używane będzie narzędzie VECTO, przygotowane przez producentów ciężarówek pod nadzorem KE. Jest to oprogramowanie, które pozwoli wyliczyć ilość wydzielanego CO₂ przez ciężarówki o różnych konfiguracjach i poruszających się po różnych, najbardziej typowych dla Europy trasach. Stowarzyszenie Europejskich Producentów Samochodów ACEA proponuje, aby VECTO było co rok modernizowane. KE zaznacza, że w przyszłości limity zostaną przyję-

te także dla lekkich samochodów ciężarowych, autobusów, naczep i przyczep.

ACEA uważa, że modele elektrycznych ciężarówek powinny być premiowane przez polityków, co oznacza, że niewyemitowany tlenek węgla przez taki elektryczny pojazd będzie mógł posłużyć do odliczenia przekroczenia emisji innego pojazdu lub całej marki.

KE przewiduje, że nowe technologie, które pojawią się aby zmniejszyć spalanie, będą kosztować do 1800 euro na ciężarówkę. Brukselscy burokraci szybko dodają, że ta wyższa cena zwróci się użytkownikowi, bo oszczędności przez 5 lat powinny wynieść 25 tys. euro.

Przedstawiciele koncernów motoryzacyjnych uważają, że politycy powinni poświęcić więcej uwagi inteligentnemu sterowaniu ruchem, rozwojowi infrastruktury drogowej i szkoleniom kierowców.

Bez kierowców z zagranicy daleko nie zajedziemy

W Parlamentarnym Zespole na Rzecz Wspierania Przedsiębiorczości i Patriotyzmu Gospodarczego odbyła się 10 maja debata na temat problemów w zatrudnianiu kierowców z krajów spoza Unii Europejskiej.



Piotr Gaweltczyk

Gospodarzem spotkania był wiceprzewodniczący Zespołu, poseł Marek Jakubiak, a poza liczną reprezentacją przewoźników w Kancelarii Prezydenta RP, gdzie odbywało się spotkanie, pojawili się także przedstawiciele m.in. Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej.

Polska federalna

Prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników z Białej Podlaskiej Jarosław Jakoniuk przypomniał, że polscy przewoźnicy zatrudniają coraz większą grupę kierowców zza wschodniej granicy, głównie obywateli Ukrainy i Białorusi. – Żeby móc ich

zatrudniać, musimy zmagać się z coraz większymi barierami – powiedział Jarosław Jakoniuk. – Przykład pierwszy z brzegu – każdy wojewoda przedstawia własne warunki, które muszą być spełnione, by zatrudnić pracownika spoza UE. Wojewoda lubelski dodatkowo żąda np. opinii Powiatowego Urzędu Pracy, na którą czeka się nawet dwa tygodnie – powiedział prezes OSP. – Samo załatwianie pozwolenia na pracę to gehenna sama w sobie. Kandydat musi dostać NIP, potem musi zostać rezydentem podatkowym. Trwa to bardzo długo. A co w przypadku, jeśli taki człowiek nie nadaje się jednak do wykonywania zawodu kierowcy? – pytał retorycznie przedstawiciel przewoźników z Białej Podlaskiej.

Prezes ZMPD Jan Buczek przypomniał, że przewoźnicy odnieśli wiel-

ki sukces bez pomocy państwa i polityków. Dziś polscy przedsiębiorcy realizują międzynarodowy przewóz rzeczy imponującą liczbą ponad 220 tys. pojazdów. – A byłoby ich jeszcze więcej, gdyby nie problemy, jakie napotykamy ze strony polskiej administracji w zatrudnianiu kierowców – powiedział prezes Buczek.

Z danych wyraźnie wynika wyhamowanie tego wzrostu właśnie z powodu ograniczania możliwości zatrudniania obcokrajowców. – Dziesięć lat zajęło nam przekonywanie administracji do tego, by ponownie wprowadzić do szkół nauczanie w zawodzie kierowca-mechanik. Liczymy, że w przyszłości będzie to istotne źródło kadr dla naszych przedsiębiorstw. Dziś jednak musimy się posilkować pracownikami z zagranicy – powiedział Jan Buczek.

Delegowani na A1

Prezes ZMPD przypomniał o toczącej się obecnie unijnej dyskusji na temat pracowników delegowanych. – Mimo naszych protestów kierowcy w międzynarodowym transporcie drogowym zostali zaliczeni do tej grupy, dlatego jesteśmy zmuszeni wyposażać pracujących u nas obywateli Ukrainy czy Białorusi w odpowiednie dokumenty, bez których nie mają prawa wykonywać swoich obowiązków. Niestety, mamy duży problem z ich uzyskiwaniem – dodał J. Buczek.

Przypomniał, że zatrudnienie obcokrajowca wymaga m.in. otrzymania karty pobytu na terenie Polski i



wizy. Pracownik musi posiadać dokumenty uprawniające do podjęcia pracy jako kierowca, a także dokumenty zaświadczone o tym, że jest legalnie zatrudniony w Polsce i ma odprowadzane składki na ubezpieczenie zdrowotne oraz wydawane przez ZUS zaświadczenie A1 pozwalające na wykonywanie pracy poza granicami naszego kraju.

– Ta cała biurokracja trwa miesiącami, bo urzędnicy boją się podjąć jakąkolwiek decyzję. W tym czasie musimy kierowcy płacić wynagrodzenie – powiedział Jan Buczek. To są realne straty nie tylko dla przedsiębiorców, lecz także dla budżetu państwa. – Rocznie nasze straty z tytułu urzędniczej opieszałości przypadające na jedną ciężarówkę wynoszą ok. 400 tys. zł. A trzeba dodać, że obecnie dotyczy to ok. 30 tys. zagranicznych kierowców. Łatwo obliczyć, jak dużo tracimy my, a wraz z nami polskie państwo z tytułu utraconych podatków – dodał prezes.

Przewoźnicy przypomnieli, że w przypadku kluczowych zaświadczeń A1 wiele spraw trafia do sądów, które wydają pozytywne dla przedsiębiorców wyroki. Mimo to ZUS nie realizuje ich, odwołując się.

– Jeśli przedsiębiorca potrzebuje dokumentów, powinien je niezwłocznie dostać. Tymczasem wydanie zgody na pracę przez wojewodę trwa siedem miesięcy, plus miesiąc na rozpatrzenie odpowiedniego wniosku przez urząd pracy. Naszym zadaniem jest odbiór ładunku i przewiezienie go w konkretne miejsce. Nie będzie nas, będzie

kto inny. Litwini już zaczynają nas spychać z rynku. Spójrzcie, co się dzieje na A4 – tam jeżdżą już prawie sami Litwini – grzmiał Piotr Litwiński. – Ukraińcy i Białorusini uratowali nie tylko polski transport, ale i całą gospodarkę. Dlaczego nikt nas nie słucha? – dodał. – Ułatwienie możliwości zatrudnienia kierowcy to czysty zysk dla państwa, więc nie rozumiem, dlaczego to wszystko tak długo trwa – wtórował mu Jarosław Jakoniuk.

Miesiąc po miesiącu

Przewodniczący Komisji Szkoleniowej ZMPD i jednocześnie wiceprzewodniczący Rady Zrzeszenia Euzebiusz Gawrysiuk przypomniał powtarzającą się sytuację, kiedy tuż przed terminem przedsiębiorca otrzymuje pismo z prośbą o uzupełnienie wniosku. – I czas na rozpatrzenie tego wniosku biegnie od początku – powiedział Gawrysiuk. Zauważył też, że z powodu braku rąk do pracy polscy przedsiębiorcy zaczynają przyjmować nie tylko wyszkolonych kierowców zza wschodniej granicy, lecz także młodych Ukraińców czy Białorusinów, którzy dopiero muszą przejść kwalifikację wstępną. Kurs dla młodego człowieka trwa 280 godz. lub 140 godz. dla osoby powyżej 21. roku życia. – To są kolejne dwa miesiące, a za kurs my musimy zapłacić. Co to za system?! – pytał Euzebiusz Gawrysiuk.

Przedsiębiorcy stwierdzili, że dotychczasowe działania administracji państwowej nie są adekwatne do problemu i w żaden sposób nie przyczynią się do poprawy sytuacji.



Kategoria C w podstawie programowej

ZMPD cały czas pomaga doskonalić kształcenie kierowców samochodów ciężarowych, uczestnicząc w pracach nad podstawą programową.



Robert Przybylski

W Ośrodku Rozwoju Edukacji w Warszawie odbyło się 18 maja spotkanie poświęcone korekcie kolejnego projektu podstawy programowej, opracowanego przez zespół autorów ORE. Uczestniczył w nim przedstawiciel ZMPD Euzebiusz Gawrysiuk, jako konsultant ze strony pracodawców. Gawrysiuk podkreśla, że wcześniejsze projekty nie uwzględniły wszyst-

cowni zajęć praktycznych.

Na ostatnim spotkaniu zespół autorów ORE przyjął część sugestii Komisji Szkoleniowej ZMPD i kolejnym krokiem jest zdobycie dla niej akceptacji MEN. – To już trzecia wersja projektu – zauważa Gawrysiuk. – Niewykluczone, że powstanie czwarta, bo przypuszczamy, że obecna podstawa programowa jeszcze nie zapewnia odpowiednich kwalifikacji – przewiduje przedstawiciel ZMPD.

Zapowiada, że sprawdzi, które sugestie przewoźników zostały uwzględnione. – Jeżeli nie wszystkie, wówczas konieczne będzie kolejne spotkanie, które odbędzie się zapewne podczas wakacji – sądzi Gawrysiuk.

Dodaje, że przewoźnicy proponowali resortowi, aby nowa podstawa programowa (chodzi o prawo jazdy kat. C i C+E) objęła wszystkich uczących się w szkołach branżowych, także tych, którzy naukę rozpoczęli w poprzednich latach. – MEN mówi, że to niemożliwe i zapowiada wprowadzenie nowej podstawy od roku szkolnego 2019/2020 – informuje Gawrysiuk.

Dobłą wiadomością jest decyzja MEN, aby wprowadzić do podstawy programowej naukę na prawo jazdy kategorii C oraz przenieść zawód technik transportu drogowego do szkół branżowych II stopnia. W związku z tym resort zamierza zmienić zasady wyliczania subwencji oświatowej, aby zapewnić finansowanie nauki droższych przedmiotów (jak np. kierowca) kosztem mniej kapitałochłonnych. MEN wielokrotnie zaznaczał, że celem subwencji nie jest zapewnienie środków na funkcjonowanie szkoły, lecz umożliwienie nauki w poszukiwanym przez pracodawców zawodzie.

kich sugestii dotyczących tematyki, jaka powinna być zawarta w podstawie programowej.

Propozycja ORE nie uwzględniła m.in. tematyki związanej z transportem międzynarodowym (np. przekraczania granic, dokumentacji, przepisów obowiązujących w innych krajach). Przewoźnicy domagają się ponadto: ograniczenia zagadnień mechaniki do minimum niezbędnego dla kierowcy, ograniczenia programu rysunku technicznego do zakresu wiedzy koniecznej do czytania schematów w instrukcji oraz odpowiedniego wyposażenia pra-

Szkoła w Teresinie zachęca do zawodu kierowcy

W regionie mazowieckim rozwija się szkolnictwo zawodowe kierowców. Spotkanie w Teresinie zainteresowało wielu gimnazjalistów.



Euzebiusz Jasiński

Na zaproszenie dyrektora Ewy Odolczyk z Zespołu Szkół imienia Prymasa Tysiąclecia Stefana Kardynała Wyszyńskiego w Teresinie, ZMPD wzięło udział w dniach otwartych, które odbyły się 25 kwietnia.

W spotkaniu z młodzieżą ZS oraz sąsiedniego gimnazjum wzięła również udział Barbara Oleksiewicz z GITD. Ciężarówkę marki Volvo podsta-

wiła firma członkowska ZMPD - Traxem z Sochaczewa. Wokół ciężarówki i jej kierowcy gromadziło się sporo osób, zadając wiele pytań dotyczących pracy kierowcy zawodowego.

Podczas prezentacji i rozmów młodzi ludzie wykazali duże zainteresowanie zawodem kierowcy-mechanika. Dyrektor szkoły jest przekonana, że uruchomiony w tym roku nabór w zawodzie kierowcy-mechanik zainteresuje młodzież gimnazjalną z okolicy. Po spotkaniu z młodzieżą w gimnazjum w Szymanowie, w którym

uczestniczyli uczniowie 2. klasy, dziesięcioro uczniów zadeklarowało zapisanie się do szkoły w Teresinie do klasy o specjalności kierowca-mechanik.

Poza ciężarówką przed szkołą prezentowano ciągniki rolnicze, a wystawcy maszyn rolniczych zachęcali gimnazjalistów do zawodu technika rolnictwa. Część merytoryczna dni otwartych zakończyło się koło godziny 15. Potem kierownictwo szkoły zaprosiło uczniów na ognisko, gdzie można było przy kielbasce porozmawiać z wystawcami.

SKAT Transport wspiera edukację w szkołach zawodowych

Od dwóch lat kształcenie w zawodzie kierowca-mechanik wspiera pomorska firma SKAT Transport. Jej prezes liczy, że zainspiruje firmy transportowe w innych regionach Polski, które wesprą edukację. Wszyscy skorzystają z tego zaangażowania



Dmitrij Gabczenko

Trójmiejska firma SKAT Transport działa na rynku już 27 lat, posiada 150 ciągników Euro VI z naczepami typu mega. Przedsiębiorstwo realizuje serię spotkań edukacyjnych wspólnie z uczelniami i szkołami, w których kształci się młodzież. – Spotkania te, choć odbywają się w różnych województwach, dają nam jednoznaczny sygnał, że pomimo ustalonego programu dydaktycznego w edukacji młodzieży, jest jeszcze wiele do zrobienia w kwestii optymalizacji

zacji oraz zwiększania efektywności nauczania, jak również zdobywania doświadczenia edukacyjnego w tym zawodzie przez same placówki, które też bardzo liczą na pomoc przedsiębiorstw transportowych – opisuje prezes SKAT Transport Waldemar Łazarczyk.

Dodaje, że dotychczas zbyt mało firm transportowych interesuje się i chce wspierać proces edukacji. Uzasadniając to głównie tym, że uczniów jest tak mało i że wejść na rynek pracy dopiero za kilka lat, natomiast firm transportowych jest tak dużo, że absolutnie nie ma gwarancji, iż wykształcony kierowca trafi właśnie do danej

firmy. Poza tym brakuje czasu i środków na wspieranie szkół zawodowych.

Cztery powody do działania

Oczywiście każdy argument ma swoje uzasadnienie, jednak w opinii naszej firmy, należy włożyć maksimum wysiłku w proces edukacji.

Po pierwsze, sama dyskusja i narzekanie na brak kierowców nie wnosi nic oprócz niepotrzebnych emocji i marnowania czasu.

Po drugie, edukacja, w której przez większość czasu jest przekazywana wiedza teoretyczna, musi być konfrontowana i wspierana przez wiedzę praktyczną. Realia branży TSL zmieniają się z roku na rok, warto więc być na bieżąco oraz korzystać z lat doświadczeń firm transportowych.

Po trzecie, to, na czym polega zawód kierowcy, mogą w sposób rzeczowy przedstawić tylko firmy posiadające własne pojazdy. O blaskach i cieniach zawodu uczniowie nie dowiedzą się z podręczników tylko od ekspertów, którzy od wielu lat zajmują się transportem drogowym.

Po czwarte, liczba szkół oraz liczba uczniów jest tak mała względem obecnych potrzeb rynkowych, że konieczne jest wsparcie ze strony naszej branży w promocji tego zawodu. Ilu uczniów do-

trwa do końca edukacji i faktycznie zostanie kierowcą zawodowym, a ilu po rozpoczęciu pracy będzie ją kontynuować, to też niewiadoma, ponieważ nie każdy ma predyspozycje do bycia kierowcą zawodowym. Dlatego stała promocja tego zawodu wśród uczniów jest potrzebna.

Oczywiście w działaniach naszej firmy wspierających szkoły uwzględniamy to, że niekoniecznie młodzież z tych szkół zasiądzie za kierownicami naszych firmowych pojazdów. Liczymy na to, że zainspirujemy firmy transportowe w innych regionach Polski, które podejmą działania wspierające edukację.

Cieszymy się, gdy na spotkaniach organizowanych przez placówki edukacyjne spotykamy podobnie myślących jak my przewoźników.

Poszerzamy wiedzę

Nasza firma współpracuje z czterema placówkami, kształcącymi łącznie w rocznikach 2016/17 i 2017/18 około 100 uczniów. Realizujemy spotkania nie tyl-

ko na ich terenie, ale również zapraszamy na zajęcia do naszej firmy.

Nasi eksperci poruszają tematy już przerobione w programie dydaktycznym, ponadto omawiają zagadnienia współpracy kierowcy ze spedytorami na przykładzie Grupy SKAT. Pokazujemy znaczenie kierowcy oraz jego znaczącą rolę w realizacji transportów drogowych.

Prezentujemy własną flotę, zapoznając z wyposażeniem nowoczesnych pojazdów oraz uświadamiając, jak złożona jest praca kierowcy. Cieszymy się, gdy słyszymy od uczniów, że poszerzamy ich wiedzę o tym zawodzie.

W marcu tego roku uczestniczyliśmy w konferencji „Szkoła branżowa - szkoła niezawodna” w Zespole Szkół Zawodowych w Zielonej Górze oraz w konferencji o szkolnictwie zawodowym organizowanej przez PSSE. Nasze cele podzielają przedstawiciele innych branż, w których brakuje pracowników. – Cieszy nas to, że liczba świadomych przedsiębiorców rośnie i to nas motywuje do kolejnych działań promujących zawód kierowcy – podsumowuje prezes SKAT Transport. ■



Autor jest rzecznikiem firmy SKAT Transport

reklama

Wczoraj dostałem zlecenie, dziś moi kierowcy są już w trasie. To możliwe dzięki jednemu boxowi od DKV.

Zbigniew F., międzynarodowa firma transportowa

Zamów teraz!

Niezawodny i wszechstronny DKV BOX EUROPE

dkv-euroservice.com/oplatydrogowe-europa

WE ARE EETS

You drive, we care.

DKV

Zawodowe aleje

Zespół Szkół Nr 1 im. Henryka Sienkiewicza w Łukowie zorganizował 21 kwietnia dni otwarte szkoły, oferując m.in. możliwość kształcenia w zawodzie kierowca-mechanik.



Robert Przybylski

Młódzież dopisała, od 9 rano do drugiej po południu młodzi odwiedzili szkołę i wzięli także udział w zorganizowanym przez Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych przy współudziale firm Agro-Top i Jata-Trans konkursie na największą liczbę uczniów, jaka zmieści się w kabinie ciągnika siodłowego.

W nowym DAF-ie XF 480 zmieściło się 29 uczniów. Ten samochód ma zaledwie 15 tys. km przebiegu i pachnie jeszcze nowością. – Młódzież zachowała się porządnie, nie zabrudziła samochodu – zapewniał kierowca samochodu, pan Krzysztof, wskazując na jasną, pikowaną skórzaną narzutę na niewysokim tunelu silnika. – Wszyscy wchodzili do kabiny bez bu-

tów. Skoro ja tam chodzę na bosaka, to moi goście także – tłumaczy. Kierowca jest absolwentem szkoły i od dwudziestu lat pracuje w transporcie międzynarodowym.

Popularny kierunek

Dyrektor placówki Tadeusz Federczyk podkreśla, że jego szkoła jako jedna z trzech pierwszych w województwie lubelskim otworzyła już dwa lata temu klasy o profilu kierowca-mechanik. – Łuków i okolice są prawdziwym zagłębiem transportowym – wyjaśnia powody podjęcia decyzji i wskazuje, że niemal w każdym gospodarstwie jest ciężarówka.

Słuszność tego działania potwierdził duży odzew młodzieży. Klasy liczą po 30 osób. – Każdy wie, że kierowca to popłatny, choć trudny zawód – przyznaje nauczycielka przedmiotów zawodowych Agata Żądęlek. – Za

kierownicą pracuje mój mąż, kierowcą jest także tata – dodaje nauczycielka.

Uważa, że wprowadzenie przez Ministerstwo Edukacji Narodowej do podstawy programowej prawa jazdy kategorii C i C+E podniesie atrakcyjność kształcenia. – Samodzielne zdobycie tych uprawnień jest kosztowne i nie wszystkich na nie stać. Jeżeli tak poszerzone kwalifikacje zapewni szkoła, jestem pewna, że liczba zainteresowanych kierunkiem kierowca-mechanik wyraźnie się zwiększy – podkreśla nauczycielka. Problemem są oczywiście pieniądze, które musi wyasygnować samorząd z subwencji MEN.

Nauczycielka chwali zaangażowanie uczniów. – To inteligentni, młodzi ludzie, ciekawi życia i nowych umiejętności, których chętnie się uczą – stwierdza nauczycielka. Dodaje, że uczniowie pochodzą z Łukowa i okolic i nie wszyscy mogli przyjechać na dni otwarte. – Niektórzy już wcześniej zapowiedzieli, że będą musieli pomagać rodzicom w gospodarstwie – wyjaśnia.

Dyrektor szkoły podkreśla, że powiat ma dobrą sytuację demograficzną. Liczba mieszkańców wzrosła o 15,5 proc. w stosunku do 1992 roku, do ponad 18 tys. osób.

Nowe warsztaty

Dla młodych istotne są zasady wynagradzania. Poważnym konkurentem wśród pracodawców dla transportu drogowego są firmy przetwórcze. – Tutejszy zakład mięsny Wierzejki oferuje praktykantom pieniądze już po pierwszym roku – zaznacza dyrektor szkoły. Uważa, że z czasem konkurencja o młodych pracowników będzie coraz ostrzejsza. Wskazuje, że mająca ponad 27 ha powierzchnii podstrefa ekonomiczna Łazy w Tarnobrzkiej

Specjalnej Strefie Ekonomicznej Tarnobrzeg, leżąca 3 km od Łukowa, została w całości zagospodarowana i nowi inwestorzy, którzy właśnie wznoszą fabryki, zmieniają układ sił na lokalnym rynku pracy.

Szkoła przygotowuje się do tego wyzwania i buduje nowe warsztaty. Inwestycja ma wartość 9 mln zł, z czego 6 mln zł pochodzi z powiatu, reszta jest unijnym dofinansowaniem. – To duży wysiłek dla samorządu i jestem bardzo wdzięczny, że zdecydował się wesprzeć naszą szkołę i młodzież – podkreśla dyrektor.

Prace trwają niemal na okrągło. Wyburzenia starych obiektów już zostały dokonane, wylewane są ściany nowych, a na pozostałych już kładzione dachy. Praca wre nawet w soboty. – Obiekt będzie gotowy na początek roku szkolnego w 2019 roku – wyjaśnia kierownik warsztatów szkolnych Zbigniew Kur.

Na czas budowy wyposażenie zostało zmagazynowane w jednym z istniejących budynków. – Czekamy nas najtrudniejszy okres, bo zanim uruchomimy nasze warsztaty, musimy zapewnić praktyki uczniom w okolicznych firmach. Tymczasem za deklaracjami nie idą obiecywane czyny i niewielu przedsiębiorców jest w stanie przyjąć uczniów na praktyki – smuci się kierownik.

Przyznaje, że w ubiegłym roku 10 osób umieścił na praktykach w firmie Dakar, która zajmuje się konstrukcjami metalowymi. Natomiast przedsiębiorcy z branży transportowej, z racji rozproszenia działalności, nie mogą przyjąć młodzieży na praktyki.

Dyrekcja oraz nauczyciele nie poddają się jednak trudnościom. Założona w 1927 roku szkoła ma zamiar przepracować kolejne dekady równie pracowicie jak pierwsze 91 lat.



reklama



Największy w Europie Wschodniej producent prefabrykatów z drewna, założony jeszcze w 1994 roku. Co roku wysyłamy ponad 8000 ładunków gotowej produkcji, co stanowi ponad 150 ładunków co tydzień. Ładowanie transportu odbywa się w halach produkcyjnych zlokalizowanych w północnej i środkowej części Litwy.

- Produkcję eksportuje się do Europy Zachodniej, Południowej i Środkowej
- Załadunek odbywa się bez dni wolnych od pracy
- Pracujemy na podstawie przewozów jednorazowych i objętych umową.
- Porozumiewamy się w języku angielskim i rosyjskim.

Mają Państwo wolną ciężarówkę na terenie Litwy - prosimy o kontakt z nami.

Telefoniczny +370 686 63 939
Pocztą elektroniczną – logistics@juodeliai.lt
Skype – juodeliai.transportas

Przedsiębiorstwo specjalizuje się w produkcji półfabrykatów wysokiej jakości palet standardowych i niestandardowych:

- Standard: Wymiary europalet oraz palet CP
- Nie standard: Długość od 800 do 2400 mm; grubość od 14-150 mm; szerokość 75-150 mm.
- Produkcja może być sprzedawana świeżo pocięta, moczona albo suszona.

Telefoniczny +370 612 70 755, pocztą elektroniczną – sales@juodeliai.lt

Przewoźnicy Opolszczyzny wspierają kształcenie zawodowe kierowców

Kolejne szkoły zawodowe województwa opolskiego wyrażają zainteresowanie kształceniem kierowców zawodowych, przewoźnicy przygotowują wsparcie szkół.



Robert Przybylski

Z inicjatywy Opolskiego Zrzeszenia Przewoźników Drogowych doszło 18 kwietnia do spotkania przewoźników z Wojewódzkim Kuratorem Oświaty Urzędu Miejskiego w Opolu i dwunastoma dyrektorami szkół zawodowych województwa, którzy deklarują chęć otwarcia klas kształcących w zawodzie kierowca-mechanik. – Jestem wdzięczny kuratorium, że

nie zlekceważyło naszej prośby oraz naszych potrzeb i zorganizowało to spotkanie – dziękuję przewodniczący OZPD Józef Stelmachowski.

Podkreśla, że branża musi wspomóc szkolnictwo zawodowe, przede wszystkim w promocji zawodu i w organizacji praktyk. – Bez naszego włączenia się w proces nauczania nic z tego nie wyjdzie – uważa przewodniczący. Dodaje, że koszty praktyk są zwracane przedsiębiorcom na koniec kształcenia, po zdaniu przez ucznia egzaminów zawodowych. Jest to 8 tys.

zł, zatem nie są to małe pieniądze.

– Chodzi o przełamanie oporów i zachęcenie przewoźników do włączenia się w proces kształcenia. Nasza branża jest bardzo rozdrobniona, 80 proc. firm ma od jednego do pięciu samochodów i takim małym podmiotom trudno jest wspierać kształcenie. Nie mają zaplecza lub jest ono bardzo małe. Jednak nikt za nas tego nie wykona. Musimy znaleźć sposób na poradzenie sobie w tej sytuacji – tłumaczy Stelmachowski.

MEN potwierdził, że poszerzy podstawę kształcenia kierowców w szko-



łach zawodowych o prawo jazdy C i C+E. Wcześniej w podstawie programowej znalazła się kategoria B oraz tzw. kwalifikacja wstępna.

Stelmachowski podkreśla, że marszałek województwa zapewnił wsparcie dla edukacji zawodowej kierowców. Temat znalazł także zrozumienie podczas obrad Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego. OZPD będzie promować zawód kierowcy podczas najbliższego Master Truck.

– Na pokazy samochodów ciężarowych przychodzą całe rodziny i nie jest wykluczone, że młodzi ludzie podchwycą naszą ofertę – przewiduje Stelmachowski.

Przewodniczący zauważa, że w poprzednim systemie szkoły zawodowe były wspierane przez przewoźników. PKS kształciły kierowców i ten zawód znajdował się na liście nauczanych w szkolnictwie państwowym do 1986 roku.

Przewoźnicy z opolskiego, podobnie jak z innych regionów Polski, cierpią na brak kierowców. – Transport rozwinął się, a szkolnictwa nie było. Braków nie uzupełniły działania powiatowych urzędów pracy. Niedostatki zostały czasowo załatwane przez zatrudnienie kierowców z zagranicy, ale to się kończy. Dlatego szkolnictwo zawodowe jest naszą wielką szansą – dodaje Stelmachowski.

reklama



OSZCZĘDNOŚĆ CZASU I PIENIĘDZY DLA FIRM KARTA PALIWOWA MOYA FIRMA

- gotówkowe i bezgotówkowe rozliczenie tankowania
- atrakcyjne warunki handlowe
- faktury zbiorcze za ustalone okresy tankowania
- szczegółowe raporty poszczególnych tankowań
- internetowy dostęp do raportów i faktur
- personalizacja kart i dostępnych limitów tankowania
- oszczędność czasu dla kierowcy
- szybka i bezpieczna płatność kartą zbliżeniową
- całodobowa pomoc techniczna
- minimum formalności



**GWARANTOWANA JAKOŚĆ PALIW
NA KAŻDEJ Z PONAD 170 STACJI**

**ZADZWOŃ: 505-505-105 / 724-723-333
NAPISZ: BOK@MOYASTACJA.PL
WWW.MOYASTACJA.PL**



**Karta paliwowa
dla mądrych
Przewoźników**

**Wielkie
oszczędności
w Europie!**

Najprostszy cennik:
tylko jedna tygodniowa cena
na wszystkich stacjach w 1 kraju

www.iqcard.at

FTD: Przewoźnicy podpiszą porozumienie z MEN

Podczas Forum Transportu Drogowego, które odbyło się 10 maja w siedzibie ZMPD, przewoźnicy zdecydowali się na podpisanie porozumienia z MEN, dotyczącego wspierania szkół zawodowych przez przedsiębiorców w zakresie kształcenia w zawodzie kierowca-mechanik.



Piotr Gawęlczyk

P o wielu latach konsekwentnych starań udało się nam wreszcie przywrócić do szkół nauczanie w zawodzie kierowca-mechanik. To przełom, ale my chcemy iść dalej – powiedział prezes ZMPD Jan Buczek. – Nie jesteśmy od tego, by zajmować się edukacją. Naszym zadaniem jest przewożenie towarów, ale nie możemy teraz odsunąć się od tego tematu. Mamy bowiem świadomość, że bez naszego zaangażowania ten mechanizm jeszcze nie jest na tyle naoliwiony, by mógł sam się kręcić – dodał Jan Buczek.

Praktyki na koszt MEN

Wyrażając zadowolenie z inicjatywy ZMPD przedstawiciele środowiska przewoźników międzynarodowych zgłaszali jednocześnie obawy dotyczące konieczności ewentualnego zaangażowania finansowego, które porozumienie mogłoby za sobą pociągnąć – chodzi m.in. o koszty związane z praktyczną nauką zawodu i BHP. Przewodniczący Komisji Szkoleniowej ZMPD i jednocześnie wiceprzewodniczący Rady Zrzeszenia Euzebiusz Gwarysiuk wytłumaczył zebranym, że to MEN zobowiązany jest do organizacji praktyk. Firma transportowa udostępnia jedynie bazę, natomiast kwestia

BHP, nadzoru, ubrań roboczych, ubezpieczenia leży po stronie ministerstwa.

Obecni na Forum przedstawiciele resortu edukacji – dyrektor Departamentu Strategii, Kwalifikacji i Kształcenia Zawodowego MEN Urszula Martynowicz oraz jej zastępca Piotr Bartosiak – przedstawiając szczegółowe zapisy porozumienia wykazali, że niepokój przedsiębiorców jest nieuzasadniony. – Podpisanie tego dokumentu nie jest obwarowane żadnymi restrykcjami. To jedynie stwierdzenie woli współpracy sygnatariuszy – zapewniała dyr. Martynowicz. Podkreśliła, że funkcjonowanie szkoły branżowej praktycznie nie może już odbywać się bez przedsiębiorców. – W najbliższym czasie powinien być gotowy zestaw nowelizacji ustaw regulujących szkolnictwo zawodowe – powiedziała dyr. Martynowicz. – Nasze propozycje trafią na początku września do parlamentu, bo zmiany ustaw przewidują zmiany w budżecie państwa. Mamy nadzieję, że prawo zostanie przyjęte przez Sejm do końca roku – dodała.

Środowisko jednomyślne

– Propozycję podpisania porozumienia traktujemy jako wstęp do merytorycznej rozmowy z przedstawicielami oświaty w województwie opolskim, szczegóły współpracy omówimy z konkretnymi szkołami. Z pewnością dalsze rozmowy będą łatwiejsze, jeśli będziemy



dziemy mieli podpisane porozumienie o współpracy z MEN – powiedział prezes Opolskiego Zrzeszenia Przewoźników Drogowych Józef Stelmachowski. Także prezes Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych Tomasz Rejek był za podpisaniem tego dokumentu. – Od wielu miesięcy szkolimy uczniów i nauczycieli z województwa pomorskiego. Jest nam łatwiej, bo mamy ośrodek szkolenia jazdy, czyli samochody i symulator jazdy, który zachęca do podjęcia nauki. Gorzej jest tam, gdzie szkoły zaczynają dopiero prowadzenie nauki w zawodzie kierowcy – powiedział Rejek, zwracając przy okazji uwagę na fakt zbyt małych placów manewrowych do egzaminów na kategorię C i C +E.

Prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników i Transportowców „Radom” Robert Stępień podkreślił z kolei, że dzięki praktykom u boku doświadczonego kierowcy uczeń nabiera niezbędnego doświadczenia. – Może trzeba młodych ludzi obowiązkowo wysłać na półroczny lub roczny staż. Mówię o tym dlatego, by uniknąć bardzo niebezpiecznych zdarzeń. Niedawno młody kierowca chciał wjechać w rondo z prędkością 90 km/h –

Podpisanie tego dokumentu nie jest obwarowane żadnymi restrykcjami. To jedynie stwierdzenie woli współpracy sygnatariuszy. Funkcjonowanie szkoły branżowej praktycznie nie może już odbywać się bez przedsiębiorców. W najbliższym czasie powinien być gotowy zestaw nowelizacji ustaw regulujących szkolnictwo zawodowe. Propozycje MEN trafią na początku września do parlamentu.

powiedział przedsiębiorca z Radomia.

Zdaniem prezesa Stowarzyszenia Przewoźników Podlasia Władysława Żero kłopoty z wprowadzeniem zawodu kierowcy do szkół biorą się z tego, że placówki oświatowe nie mają na to odpowiednich funduszy. – Porozumienie jest dobrym momentem, aby wspólnie zastanowić się jak najlepiej wykorzystać 9 mld złotych, które rocznie przekazujemy samorządom w postaci subwencji – odpowiedziała na tę uwagę dyr. Martynowicz.

Znika bariera wieku

Przedstawiciele MEN poinformowali zebranych o wstępnej zgodzie dotyczącej zniesienia bariery wiekowej, która do tej pory utrudniała szkołom

kształcenie kierowców zawodowych. Ministerstwo Zdrowia nie zgadzało się, by kandydat zbyt wcześnie przechodził badania psychologiczne, tłumacząc to brakiem odpowiedniej dojrzałości uczniów. Zmiana podejścia resortu zdrowia pozwala na usunięcie jednej z głównych przeszkód na drodze do wprowadzenia nauki prawa jazdy kat. C w szkołach. W Prawie oświatowym ma pojawić się zapis dotyczący obowiązkowych badań zdrowia (w tym psychologicznych) kandydatów. Ministerstwo Infrastruktury ma rozważyć również propozycję obowiązkowego drugiego badania psychologicznego.

Piotr Bartosiak zaznaczył, że kuratorzy oświaty w poszczególnych regionach Polski są gotowi do pomocy merytorycznej w zakresie współpracy



przewoźnik nr 60

Przedstawiciele stowarzyszeń przewoźników są gotowi wyrazić zgodę na wprowadzenie limitu, lecz tylko i wyłącznie w przypadku połączenia ograniczenia ze zwrotem części akcyzy za paliwo, co w wielu państwach europejskich jest już normą, a także objęcia tymi regulacjami wszystkich przewoźników przekraczających zewnętrzną granicę Unii Europejskiej.

przedsiębiorców ze szkołami. – Ważne jest zapewnienie realnego kształcenia zawodu, jak ma to miejsce chociażby w Gostyninie. Tamtejsze Centrum Edukacyjne ma podpisaną umowę gwarantującą dostęp do samochodu ciężarowego – powiedział Bartosiak. Wspominał także o obowiązkowych stażach dla nauczycieli kształcenia zawodowego – w cyklu 3-letnim każdy nauczyciel powinien odbyć 80-godzinne szkolenie. – Są na to pieniądze z Funduszu Pracy. Jesteśmy otwarci na sugestie, czego powinni uczyć się nauczyciele – dodał Piotr Bartosiak. Zdaniem wiceprzewodniczącego Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Andrzeja Olechnickiego, 80 godzin przeznaczonych na szkolenie nauczycieli to zbyt mało. Zaproponował jednocześnie, by podstawa programowa dotycząca nauki na prawo jazdy kategorii C objęła wszystkie już uczące się w szkołach roczniki uczniów. Przedstawiciele ministerstwa nie wykluczyli takiego rozwiązania.

W związku z tym, że podczas Forum nie pojawiły się głosy przeciwne podpisaniu porozumienia z MEN, prezes Jan Buczek poinformował, że uroczyste podpisanie tego dokumentu odbędzie się w najbliższym dogodnym dla wszystkich sygnatariuszy terminie.

Limit 200 litrów i zwrot akcyzy

Drugim tematem były kontrowersje wokół obniżenia limitu wwożonego do Polski paliwa do 200 litrów. Zdecydowana większość uczestników Forum w mocnych słowach wyraziła sprzeciw wobec działań rządu, które zdaniem FTD wprowadzą nierównowagę na europejskim rynku. – Komu chcemy tym limitem zaszkodzić? Sobie! Przecież po wprowadzeniu tych ograniczeń obce ciężarówki będą wjeżdżać przez granicę z Litwą, gdzie te ograniczenia nie będą obowiązywać – powiedział Władysław

Żero, przypominając, że połowa rosyjskich transportów przekracza litewsko-polską granicę ciężarówkami na litewskich numerach.

Przedstawiciele stowarzyszeń przewoźników są gotowi wyrazić zgodę na wprowadzenie limitu, lecz tylko i wyłącznie w przypadku połączenia ograniczenia ze zwrotem części akcyzy za paliwo, co w wielu państwach europejskich jest już normą, a także objęcia tymi regulacjami wszystkich przewoźników przekraczających zewnętrzną granicę Unii Europejskiej.

A. Olechnicki z OZPTD – organizacji, której członkowie byli za wprowadzeniem limitu 200 litrów – uzasadniał tę opinię ogromną liczbą wjeżdżających do Polski ciężarówek na litewskich tablicach rejestracyjnych, które wykorzystując możliwość wwozu 600 litrów taniego paliwa w poważny sposób naruszają kruchą równowagę konkurencyjną.

Zgodził się jednak, że należy wywierać nacisk na decydentach, by proponowane przez rząd kontrowersyjne propozycje objęły wszystkich przewoźników – przede wszystkim zaś tych, którzy wjeżdżają do Polski przez granicę z Litwą.

Podczas gorącej dyskusji podkreślano konieczność wspólnego działania całego środowiska. – Nie może być tak, że niektóre organizacje przedstawiają rządzącym swoje stanowisko,

przewoźnik nr 60

nie uzgadniając tego wcześniej z Forum, które przecież w założeniu miało być platformą reprezentującą opinię całej branży – powiedział Jerzy Szepietowski.

Podsumowując tę część spotkania Jan Buczek powiedział, że wprowadzenie proponowanych przepisów doprowadzi do oddania dużej części rynku bardzo prężnej konkurencji ze Wschodu. – Bezwzględnie musi istnieć prawna symetria w sprawie ewentualnego ograniczania limitu wwozu paliwa, od Finlandii po Grecję – powiedział Jan Buczek.

Sprawy różne, równie ważne

W części poświęconej sprawom różnym, po raz kolejny na FTD poruszono kwestię przyznawania zezwoleń na Rosję. Jerzy Szepietowski zwrócił uwagę, że informacja o przydziale kolejnej puli ukazała się na stronie BTM dopiero 4 maja, mimo że rozdzielająca je komisja społeczna, na której czele stoi dyrektor Departamentu Transportu ZMPD Tadeusz Wilk, zakończyła prace w piątek 27 kwietnia.

Andrzej Olechnicki podkreślił, że problem leży po stronie urzędników, którzy – z uwagi na majówkę – nie zamieścili w odpowiednim czasie tej ważnej informacji. Dyr. Wilk po raz kolejny przypomniał zasady obowiązujące przy podziale zezwoleń: podstawą nie jest liczba posiadanych przez przewoźnika pojazdów, lecz procent wykorzystania przez niego zezwoleń. Dyskusja stała się punktem wyjścia do propozycji prezesa Buczka, by wprowadzić kwestię współpracy z BTM jako jeden z głównych tematów kolejnego posiedzenia Forum, co spotkało się z ogólną aprobatą.

Władysław Żero zwrócił z kolei uwagę na problem naziemnych zbiorników na paliwo. – Strażacy pozwalają na posiadanie i użytkowanie jedynie tych do pięciu tysięcy litrów. Reszta musi być zamknięta – powiedział. Zaznaczył, że użytkuje zbiorniki od 2007 roku, a przepisy zmieniające możliwość korzystania z nich weszły w 2010 roku. Na koniec posiedzenia dyr. Wilk krótko przedstawił przebieg obrad sejmowej komisji do spraw zmiany ustawy o transporcie drogowym.





Pracownicy delegowani i 200 litrów

Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD odbyło się 24 maja 2018 roku w Jachrance koło Warszawy. Władze Zrzeszenia uzyskały absolutorium.

Piotr Gawelczyk

Przedstawiając sprawozdanie Zarządu prezes Jan Buczek poruszył kwestie związane m.in. ze zmianą operatora opłat drogowych, rozwojem szkolnictwa zawodowego w aspekcie klas o profilu kierowca-mechanik, a także zwrócił uwagę na zmiany, jakie dotkną przewoźników w związku z rewizją dyrektywy o delegowaniu i przygotowywanym Pakietem Mobil-

ności, czyli zbiorem przepisów przeznaczonych specjalnie dla międzynarodowego transportu drogowego.

Podczas kilkugodzinnych obrad delegaci zatwierdzili sprawozdanie z działalności Zarządu ZMPD oraz sprawozdanie finansowe, a także udzielili absolutorium Zarządowi Zrzeszenia.

W części poświęconej aktualnym problemom branży główny akcent został położony na kontrowersje związane z rządową propozycją ograniczenia wwozu paliwa do 200 litrów. Delega-

ci z poszczególnych regionów przedstawiali swoje opinie na ten temat. By otrzymać od delegatów jasny sygnał, w jakim kierunku ma podążać w tej kwestii Zarząd Zrzeszenia, prezes Buczek zaproponował przeprowadzenie nieoficjalnego głosowania. Zdecydowana większość delegatów opowiedziała się za podtrzymaniem dotychczasowego stanowiska ZMPD, czyli braku zgody Zrzeszenia na obniżenie tego limitu.

Przewodniczącym zebrania był Wojciech Sienicki.





Partner Strategiczny ZMPD

Partnerzy ZMPD

Mercedes-Benz
Trucks you can trust



Sponsorzy



Wielka kabina za małe pieniądze

Komfort kierowcy jest jednym z najważniejszych czynników branych pod uwagę przy zakupie samochodów. Mercedes przygotował atrakcyjną ofertę dla modeli z największymi kabinami GigaSpace.

Piotr Głowacki

Mercedes-Benz Actros 1848 LS w specjalnej ofercie z kabiną GigaSpace, czyli największą na rynku, o powierzchni 5,75 m², charakteryzuje się doskonałą ergonomią, dużą ilością schowków (o łącznej pojemności tysiąca litrów), wysokością 2,23 metra oraz całkowicie płaską podłogą. Dzięki tym udogodnieniom praca na długich i krótkich dystansach będzie naprawdę komfortowa.

– Mercedes-Benz Trucks wychodzi naprzeciw oczekiwaniom przewoźników. Oferujemy im największą kabinę na rynku z dogodnymi rozwiązaniami, które będą wykorzystywane przez kierowców w ich codziennej pracy – mówi szef marketingu i pro-

duktu Mercedes-Benz Trucks Igor Kaczorkiewicz.

Oferta jest specjalna, ale wybór szeroki. Użytkownik może zamówić kabinę w dowolnym kolorze, zamontowaną na podwoziu ciągnika siodłowego 1848 LS oraz 1848 LSnRL. – Wymienione przeze mnie wcześniej nowoczesne rozwiązania znakomicie poprawiają funkcjonalność pojazdu oraz znacząco polepszają warunki pracy kierowcy. Jednak skonfigurowany przez nas pojazd to nie tylko świetna kabina, ale także inteligentne systemy wspomagające pracę kierowcy oraz ekonomiczny silnik – podkreśla Kaczorkiewicz.

Przestronność i komfort to nie wszystko, pojazdy z oferty specjalnej charakteryzują się ekonomicznymi silnikami najnowszej generacji OM 471,

mającymi moc 480 KM oraz dysponującymi momentem obrotowym 2500 Nm. Układ napędowy dopełnia automatyzowana skrzynia biegów Mercedes PowerShift 3, inteligentny tempomat przewidujący topografię terenu Predictive Powertrain Control (PPC) oraz system telematyczny Fleetboard, który służy do pełnego zarządzania flotą pojazdów.

Nabywcy zainteresowani ofertą będą mogli skorzystać z atrakcyjnego finansowania w Mercedes-Benz Bank, który przygotował umowy leasingowe na okres od 36 do 60 miesięcy wraz z przystępną ratą miesięczną już od 990 euro. Co więcej, przy umowie na okres powyżej 48 miesięcy będzie istniała możliwość jej rozliczenia po 36 miesiącach użytkowania bez dodatkowych kosztów.

Ruszyła rejestracja boxów EETS poprzez DKV

DKV

Klienci DKV mogą już zamawiać urządzenia DKV Box Europe, które docelowo umożliwią rozliczanie wszystkich opłat drogowych w Europie. Zamówienia są realizowane online, a boxy zostaną dostarczone klientom w drugiej połowie 2018 roku.

W pierwszej kolejności, prawdopodobnie od czwartego kwartału 2018 r., urządzenie DKV Box Europe umożliwi rozliczenia w Belgii. W 2019 r. systemem EETS objęte zostaną kraje, w których pobór myta oparty jest na technologii DSRC (Austria, Francja, Hiszpania, Portugalia) – ich włączenie planowane jest na wiosnę 2019 roku. Krótko po tym aktualizacja obejmie również Włochy. Następnie urządzenie DKV Box Europe ma umożliwiać rozliczanie przejazdów mostami Öresund oraz Storebælt w Skandynawii.

„Pracujemy nad tym, aby opłaty w ramach wymienionych krajów można było rozliczać wcześniej” – mówi Jürgen Steinmeyer, dyrektor ds. opłat drogowych DKV Euro Service. „Jednak najważniejsza jest dla nas niezawodność świadczenia usług. Z tego powodu podajemy wyłącznie prognozowane terminy. Aktualnie w krajach takich jak Polska, Słowenia czy Węgry nadal przygotowujemy się rozporządzenia w sprawie systemu EETS, w związku z czym państwa te nie mogą jeszcze zostać objęte jednolitym boxem. Na tych rynkach wkrótce podejmiemy rozmowy dotyczące certyfikacji”.



Box EETS to udogodnienie, nie obowiązek

Przypomnijmy, że założeniem systemu EETS jest umożliwienie przewoźnikom obsługi wszystkich opłat drogowych w Europie przy pomocy jednego, uniwersalnego urządzenia. Za komercjalizację rozwiązania odpowiada konsorcjum DKV Euro Service, Daimler oraz T-Systems.

DKV Box Europe to kompatybilne z systemem EETS urządzenie pokładowe produkcji Siemens. Dzięki wyposażeniu w hybrydową technologię komunikacji bezprzewodowej umożliwia ono ewidencjonowanie oraz rozliczanie opłat drogowych, zarówno w systemach DSRC, jak również GNSS. Latem bieżącego roku pierwsi klienci będą testować nowy box na wybranych trasach Europy. Po tym etapie urządzenia będą dystrybuowane do pozostałych klientów. Platforma do zamówień już wkrótce dostępna będzie w języku polskim (obecnie działa w wersji angielskiej i niemieckiej).

„Pod koniec 2018 roku będzie można rozpocząć wymianę używanych dziś urządzeń pokładowych na jeden DKV Box Europe” – mówi Jürgen Steinmeyer. „Aby dodawać kolejne kraje do funkcjonalności DKV Box - wraz z ich wchodzeniem do systemu EETS - nie będzie konieczna wymiana urządzenia”.

Boxy, z których dziś korzystają przewoźnicy podróżujący przez poszczególne kraje, nadal będą działać. Decyzja o tym, kiedy przetaczać się na jedno urządzenie DKV Box Europe, leżeć będzie w gestii klientów. Wraz z wchodzeniem do systemu EETS kolejnych krajów, klienci DKV będą mogli zgłaszać chęć rozliczania w nich opłat drogowych poprzez DKV Box Europe online, na portalu DKV. Następnie wystarczy zaktualizować urządzenie - niezależnie od tego, w którym kraju będzie się w danym momencie znajdował pojazd.

O DKV Euro Service

DKV Euro Service to międzynarodowy operator kart paliwowo-serwisowych DKV Card. Firma istnieje od 1934 roku i jest najstarszą i zarazem największą na drogach Europy organizacją serwisową. Obejmuje zasięgiem ponad 80 000 stacji i punktów usługowych. Na terenie Polski przedstawicielstwo DKV działa od 25 lat. Współpracuje tu z siecią blisko 4000 stacji paliw i 150 warsztatów. Karta paliwowo-serwisowa DKV umożliwia bezgotówkowe tankowanie na stacjach różnych marek i dostęp do wielu usług dodatkowych, m.in. rozliczania opłat drogowych, serwisów naprawczych, internetowych serwisów do zarządzania transakcjami czy zwrotu zagranicznego podatku VAT i akcyzy.

www.dkv-euroservice.pl

Bezpieczne cysterny



Opolskie Zrzeszenie Przewoźników Drogowych przy współudziale TECH-CAR Serwis zorganizowało w Kędzierzynie – Koźlu w dniach 21 i 22 marca 2018 roku konferencję szkoleniową z cyklu „ADR - bezpieczeństwo w teorii i praktyce materiałów niebezpiecznych”.

**Józef Stelmachowski
Ryszard Wowk**

Wybór miejsca konferencji nie był przypadkowy. Organizatorzy uznali, że konferencja na tematy ADR winna odbyć się jak najbliżej miejscowości znanej z rozwiniętego przemysłu chemicznego.

Szczególne przypadki

Tematem przewodnim konferencji były technologie i urządzenia stosowane do napełniania i transportu cystern transportowych produktami chemii płynnej klas 3-9 wg ADR – stan na rok 2018. Szczegółowo omówiono stosowanie dokumentacji przewozowej z uwzględnieniem roli kierowcy przy przewożeniu materiałów niebezpiecznych. Nie pominięto także zagadnienia zapobiegania awariom podczas transportu i obrotu towarami niebezpiecznymi. Omówiono również udział poszczególnych stron przy przewożeniu materiałów ADR, interwencje służb ratowniczych, technologie przeładunku towaru ADR z cysterny do cysterny w szczególnych przypadkach.

Tematy te znalazły pozytywny odbiór wśród uczestników konferencji, o czym

świadczą ożywiona dyskusja, duża aktywność oraz liczne wnioski.

Pierwszy dzień konferencji zakończono wizytą w Zamku w Mosznej, w obiekcie o nieprzeciętnych walorach architektonicznych znanych w całym kraju i zagranicą, oraz uroczystą kolacją.

Drugi dzień konferencji rozpoczął się od przedstawienia aktualnych problemów dotyczących braku kierowców oraz aktualnych przepisów w zakresie szkolenia kierowców oraz możliwości ich dofinansowania przez urzędy pracy.

Uczestnicy konferencji zwiedzili Zakłady Azotowe w Kędzierzynie - Koźlu, gdzie zapoznali się m.in. z technologią produkcji chemii płynnej oraz wizytowali punkty załadunku towarów niebezpiecznych. Następnie w zakładzie przeprowadzono praktyczne warsztaty z obsługi cystern.

Frekwencja na konferencji oraz dyskusja i liczne wnioski potwierdzają zasadność cyklicznego organizowania takich spotkań w przyszłości.

Statuetka dla organizatora

Patronat honorowy nad konferencją objął marszałek województwa opolskiego Andrzej Buła. Partnerem organizacyjnym była firma transportowa „Solidaris”. Patronami medialnymi byli: magazyn „Przewoźnik”, wydawany przez

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, „Polski Traker” - miesięcznik transportu i spedycji oraz TV Brawo.

W konferencji wzięli udział m.in.: członek zarządu Urzędu Marszałkowskiego w Opolu Szymon Ogłaza, dyrektor Departamentu Infrastruktury i Gospodarki Urzędu Marszałkowskiego w Opolu Remigiusz Widera, naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej w Opolu podinspektor Piotr Boba, wojewódzki inspektor transportu drogowego w Opolu Krzysztof Chmiel oraz reprezentujący Państwową Straż Pożarną w Kielcach kapitan Michał Pająk.

Uczestnikami konferencji byli doradcy ds. bezpieczeństwa w zakresie transportu towarów niebezpiecznych, przedstawiciele firm transportowych i spedycyjnych oraz inni uczestnicy łańcucha transportowego ADR, wykładowcy na kursach ADR, służby prewencyjne: ITD, Policja PSP, Straż Graniczna, a także reprezentanci ośrodków szkolących kierowców przewożących towary niebezpieczne.

Marszałek Szymon Ogłaza wręczył organizatorom konferencji, tj. Opolskiemu Zrzeszeniu Przewoźników Drogowych oraz TECH-CAR Serwis, statuetkę za wieloletnią działalność na rzecz transportu drogowego.

EUROPEJSKA KARTA PALIWOWA DLA FIRM TRANSPORTOWYCH

TFC CARD

**TANKUJ NA PONAD 20 000
STACJI W EUROPIE!
ZADZWOŃ PO TWOJĄ KARTĘ TFC!**

WEJDŹ NA STRONĘ: WWW.THEFUELCOMPANY.EU

THE **FUEL** COMPANY

CHCĄC POZNAĆ SZCZEGÓŁY, SKONTAKTUJ SIĘ Z NASZYM DZIAŁEM HANDLOWYM:
TEL. +48 22 755 37 77; KOM. +48 502 537 777; BIURO@THEFUELCOMPANY.EU



**W RAMACH UMOWY THE FUEL COMPANY:
ESSO CARD + OPŁATY DROGOWE
W TYM POLSKIE (VIATOLL, A1, A2, A4),
ZWROT PODATKU VAT ORAZ AKCYZY
W WIĘKSZOŚCI KRAJÓW EUROPY.**



Pod jednym dachem



Utrzymująca się od kilku lat rekordowa sprzedaż samochodów ciężarowych zmusza importerów do powiększania sieci warsztatów. Nowością na mapie serwisów jest placówka Mercedes-Benz w Emilianowie pod Warszawą, przy trasie S8, oferująca pod jednym dachem szeroki zakres usług.

Robert Przybylski

Choć uroczyste przecięcie wstęgi nastąpiło 20 kwietnia, obiekt czyni już od drugiej połowy stycznia. Ma 6 bram i wykonuje pełny zakres napraw mechanicznych i elektrycznych. Zastąpił serwis na Annopolu. – Początkowo obawialiśmy się przeprowadzki i nie byliśmy pewni, czy dopiszą klienci. Okazało się jednak, że inwestycja jest strzałem w dziesiątkę. Do momentu uroczystego otwarcia obsłużyliśmy już 3 tys. ciężarówek – zdradza szef serwi-

su Mercedes-Benz Trucks Krzysztof Bereda.

Obiekt w Emilianowie ma 12 stanowisk obsługowych, w tym jedyne w Polsce wyposażone w podnośnik pięciostemplowy, mogący podnieść kompletny zestaw bez jego rozpinania. W Emilianowie jest także Okręgowa Stacja Kontroli Pojazdów, myjnia i stanowisko tankowania AdBlue.

Hala serwisowa ma 6 bram wiodących do przelotowych stanowisk i 27 m szerokości. – Nie jest to przygotowanie do obsługi 25-metrowych zestawów, ale praktyka wskazuje, że wygodniejsze są dłuższe stanowiska – wyjaśnia Bereda.

Magazyn części zamiennych ma 600 m kw. powierzchni, na której składowane są części warte 2 mln zł. Na miejscu jest także poczekalnia dla kierowców, w której mogą nie tylko wypocząć, ale i przenocować. Dla chętnych powstała plenerowa siłownia.

Budynek obejmujący salon sprzedaży, warsztaty, magazyny i zaplecze socjalne ma 3,5 tys. m kw. powierzchni i znajduje się na 2-hektarowej działce. – Jest ona na tyle duża, że umożliwia ruch okrężny wokół obiektu, co jest istotne dla sprawności pracy serwisu – zaznacza odpowiedzialny za serwis i obsługę po-

sprzedażną w Mercedes-Benz Trucks w Polsce Piotr Materzok.

Kluczowi ludzie

Dyrektor zarządzający Mercedes-Benz Trucks w Polsce Przemysław Rajewski podkreśla, że inwestycje są niezbędne, aby zapewnić wysoką jakość obsługi firm transportowych. Mercedes-Benz ma w Polsce 34 warsztaty dysponujące łącznie 237 stanowiskami, w tym własne oddziały w Sosnowcu, Będzinie, oddział Mercedes-Benz Warszawa w Siedlcach i najnowszy obiekt w Emilianowie.

Nowy serwis wraz z sa-



lonem sprzedaży kosztował blisko 10 mln euro. Jednak na tym nie kończy się inwestycja Mercedes. – Wyposażenie i nowe obiekty są ważne, bo zapewniają właściwe warunki pracy naszym mechanikom. Kluczowi są jednak ludzie, bo to oni muszą wiedzieć, jak wykorzystać oddane do ich dyspozycji narzędzia – podkreśla szef obsługi posprzedażnej i obsługi klienta Mercedes-Benz Trucks Alexander Willhardt.

Serwisowa sieć Mercedes-Benz zatrudnia w Polsce 320 mechaników. Wyszkolona obsługa potrafi szybko zdiagnozować samochód i dokonać przeglądu lub usunąć usterkę. – W naszej sieci samochód spędza w serwisie średnio 4,5-5 godzin – podkreśla Materzok.

Najnowszy obiekt i doświadczenia

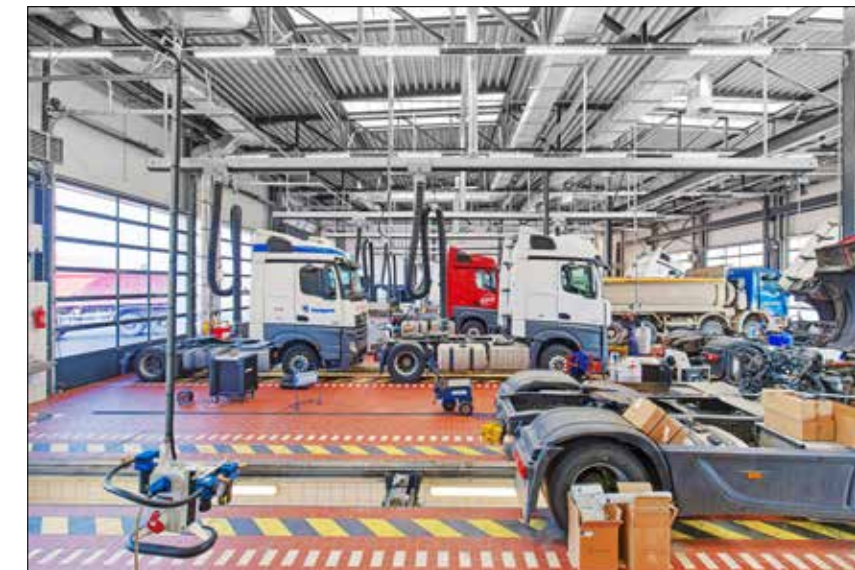
Rajewski informuje, że nie było łatwo znaleźć odpowiednią działkę. – Poprzedni obiekt przy ul. Inowłodzkiej w Warszawie był zbyt ciasny i od 2013 roku zaczęliśmy przygotowanie do nowej inwestycji – wyjaśnia.

Bereda wyjaśnia, że przy projektowaniu Emilianowa

sieć wykorzystwała dotychczasowe doświadczenia. – Np. długo zastanawialiśmy się, gdzie umieścić magazyn części zamiennych, aby był on dostępny zarówno dla sklepu, sprzedawców, jak i mechaników. Pytaniem było także, ile osób ma go obsługiwać i widzimy, że nasze przemyslenia sprawdziły się – podkreśla Bereda.

Innym problemem była gospodarka olejami, choćby ustawienie beczek. – Do pomieszczenia wiedzie oddzielna brama, co ułatwia dostawy i odbiór olejów – wyjaśnia Bereda. Dodaje, że po konsultacjach z pracownikami zdecydował się zarówno na kanały, jak i podnośnik. – Wykorzystywane są w zależności od charakteru pracy i mechanicy lubią pracować w kanale i przy podnośniku.

Po opracowaniu koncepcyjnego projektu centrala w Stuttgarcie 21 grudnia 2015 roku zgodziła się na inwestycję. W 2016 roku powstał plan architektoniczny, a w marcu 2017 roku na plac budowy wszedł generalny wykonawca IDS Bud. Pod koniec roku obiekt otrzymał zezwolenie budowlane na użytkowanie.



Wewnętrzne dopuszczenie do pracy wydał szef rozwoju sieci dilerkiej Andrzej Żurek. – Nowy serwis szybko osiągnął zakładaną przepustowość, obłożenie jest już bardzo duże. Emilianów obsługuje marki Mercedes, Fuso oraz autobusy EvoBus – wymienia Żurek.

Nie wyklucza, że wkrótce trzeba będzie podjąć kolejną decyzję o rozbudowie nowego serwisu o następne 2 kanały, na co jest zarezerwowane miejsce. Wówczas Emilianów będzie równie duży jak Pietrzykowice, największy serwis Mercedes-Benz w Polsce.



40-tonowy zestaw może spalać 20 litrów



Imponujące wyniki DAF-a XF w konkursie dziennikarskim

Jerzy Gostyński

Najnowsze pojazdy długodystansowe DAF-a sprzyjają oszczędnej eksploatacji. W konkursie ekonomicznej jazdy, zorganizowanym w ostatnich dniach kwietnia przez DAF Trucks Polska w okolicach Torunia dla dziennikarzy, prowadzący 40-tonowy zestaw osiągnęli średnie zużycie paliwa około 21 l/100 km, a zwycięzca uzyskał niespotykany wynik 20,6 l/100 km.

W pełni załadowaną naczepę zestawiono z ciągnikiem siodłowym XF 480 FT, z kabiną Space Cab, napędzanym silnikiem MX-13 o pojemności 12,9 l i mocy maksymalnej 483 KM, uzyskiwanej przy 1600 obr./min. Do tego zautomatyzowana skrzynia biegów TraXon o 12 przełożeniach. W układzie zwalniaczy - hamulec silnikowy MX. Ogranicznik prędkości tempomatu ustawiono na 85 km/h.

W pojeździe tym zastosowano przełożenie osi napędzanej 2,21. Jest to nowe przełożenie, wprowadzone w gamie najnowszych pojazdów DAF Pure Excellence. W efekcie jego zastosowania obniżono obroty silnika, przy których osiąga on maksymalny moment obrotowy – 2500 Nm przy 900-1125 obr./min. Wynikiem zastosowania tego przełożenia, jak i zmiany konstrukcji zespołów napędowych, jest zmniejszenie zużycia paliwa o 7%. Przełożenie to dostępne jest razem z nową osią, której zęby są szlifowane, co przekłada się na bardzo niskie opory wewnętrzne. Zestaw ponadto był wyposażony w pakiet aerodynamiczny (regulowana owiewka dachowa, osłony i fartuchy boczne) oraz w tempomat przewidujący ukształtowanie terenu (PCC).

Na ruchliwej trasie

Każdy z uczestników konkursu startował po kolei tym samym zestawem z

parkingu przy drodze krajowej nr 10 (zachodnia obwodnica Torunia). Trasa wiodła dalej na południe, autostradą A1 do węzła w okolicach Ciechocinka, gdzie następował nawrót i powrót A1 do zjazdu na DK10 w okolicach Torunia. Dalej „dziesiątką” aż pod Bydgoszcz, nawrót na stacji benzynowej w pobliżu Solca Kujawskiego i powrót na parking przy obwodnicy Torunia. W sumie około 100-kilometrowa trasa była urozmaicona, z niewielkimi wzniesieniami. Ruch był duży, zwłaszcza że impreza odbywała się tuż przed majówką. Zdarzały się postoje w korku.

Przełożenie tylnej osi 2,21 objawiało się tym, że przy 85 km/h na najwyższym biegu silnik pracował na niskich obrotach – tylko 1000 obr./min, co jednak pozwalało jechać dość dynamicznie i płynnie, bo maksymalny moment obrotowy osiągany jest już od 900 obr./min. Jednak jadąc zgodnie z przepisami (70 km/h na zwykłej dro-

Wspomaganie

Aktywny tempomat

Konkurs to sytuacja ekstremalna. Imponujące jest, że w dość trudnych warunkach udało się zejść poniżej 21 litrów na setkę w pełni załadowanym zestawem. W normalnych warunkach pracy kierowcy trzeba by nieco skorygować ten wynik. Jednak była to okazja do pokazania potencjału pojazdu i kierowcy.

W naszej ocenie kluczem do sukcesu okazały się trzy elementy – konstrukcja ciągnika siodłowego XF, sprzyjająca oszczędnej jeździe, tempomat przewidujący i styl jazdy kierowców. Jak poinformował Zbigniew Kołodziejek, szef marketingu w DAF Trucks Polska, obecnie około 90% sprzedawanych pojazdów DAF serii CF i XF do transportu długodystansowego jest wyposażonych w przewidujący tempomat, mimo że nabywcy muszą za to dodatkowo zapłacić. Według Z. Kołodziejki wartość rezydualna tak wyposażonych pojazdów rośnie bardziej niż wynosi cena zakupu. W przypadku korzystania z długoterminowego wypożyczenia pojazdów w Paccar Financial (fabryczne finansowanie) rata pojazdu wyposażonego w PCC jest niższa niż w przypadku braku tego systemu.

dze i 80 km/h na autostradzie) i przestrzegając ograniczeń wynikających ze znaków drogowych kierowcy musieli nieraz zwalniać poniżej 70 km/h, a wówczas zautomatyzowana skrzynia redukowała biegi, co powodowało większe zużycie paliwa. Tylko przejście na tryb manualny i zablokowanie wyższego biegu ratowało wówczas sytuację.

W kabinie jechał też Jarosław Ożyński, główny trener kierowców ze szkoły jazdy DAF Trucks Polska – EcoDrive+. Podpowiadał, radził, ale każdy z uczestników miał swoje sposoby na uzyskanie jak najlepszego wyniku. Niektórzy wierzyli swojemu wy-



czuciu, minimalizując udział tempomatu przewidującego w prowadzeniu pojazdu. Ostatecznie okazało się, że warto było korzystać z PCC, który dostosowuje strategię zmiany biegów i prędkości do ukształtowania terenu oraz uruchamia funkcję EcoRoll (jazda „na luzie”), aby zaoszczędzić paliwo. Wystarczyło tylko korygować niekiedy prędkość. Tym sposobem realne było uzyskanie wyniku nawet poniżej 20 litrów na setkę, gdyby ruch był nieco mniejszy.

W ocenie trenera

Jarosław Ożyński, komentując bardzo dobre wyniki uzyskane przez dziennikarzy, którymi chyba nawet nie mogą się pochwalić kierowcy zawodowi, stwierdził, że zawodowcy kierowca w całkowitym skupieniu prowadzi samochód przez zbyt krótki okres w czasie jednego dnia pracy. Z drugiej strony doświadczenie pozwala

mu na mniejsze zmęczenie. Ujemną stroną doświadczenia jest możliwość popadnięcia w rutynę. To stwarza miejsce dla nieefektywnych zachowań. Wśród błędów popełnianych najczęściej przez kierowców zawodowych wymienia brak przewidywania sytuacji na drodze, jazdę „na słuch”, brak obserwacji obrotomierza, zbyt rzadkie używanie tempomatu, zwalniający, systemów wspomagających pracę kierowcy.

Według J. Ożyńskiego obiegowa opinia na temat EcoDrivingu polega na tym, że trzeba jechać wolniej. Z tego powodu kierowcy często podchodzą z niechęcią do szkoleń, bo obawiają się, że wydłuży im się czas przejazdu. Tymczasem DAF EcoDrive+ to szkolenia, które uczą efektywności transportu. Trenerzy uczą, jak zmniejszyć zużycie paliwa z jednoczesnym zwiększeniem średniej prędkości przejazdowej.

Nowy segment rynku

Rośnie rynek dystrybucji miejskiej, koncerny samochodowe już przygotowują odpowiedni tabor.



ne, wyposażane i jadą na linię montażową do Sodertalje.

Dzięki takiej organizacji wytwarzania modele z niskimi kabinami będą dostępne przy takim samym czasie oczekiwania jak modele z innych segmentów i będą od nich jedynie niewiele droższe. Do tej pory za miejskie modele Scanii trzeba było płacić o 30 proc. więcej od pozostałych wersji dystrybucyjnych, z kabinami P.

Model L o kabinie obniżonej w stosunku do najniższej posadowionej kabiny P ma dwa lub jeden stopień do kabiny na wysokości 440 mm, gdy przepisy dopuszczają 550 mm.

Mały silnik

W modelu L debiutuje 7-litrowy silnik o mocy 220, 250 oraz 280 KM. Jest on o 360 kg lżejszy od 5-cylindrowej jednostki o pojemności 9 litrów i według zapewnien konstruktorów o 10-proc. oszczędniejszy.

Najmniejszy diesel dostarczany jest przez Cummins, Scania dokłada własne sterowanie i turbosprężarkę o stałej geometrii. Szwedzi zrezygnowali z recyrkulacji spalin na rzecz SCR.

Władze miast już zapowiadają, że za kilka lat wprowadzą zakazy wjazdu do centrum pojazdom napędzanym silnikami diesla, które spalają ON.

Szczególne wymagania skłoniły największego na świecie producenta samochodów, Daimlera, do przygotowania elektrycznych ciężarówek. Koncern przygotował 2-osiowe wersje 7-tonowe (pod marką Fuso) oraz 3-osiowe 29-tonowe pod marką Mercedes. Pierwsze oferowane są handlowo, zaś ostatnie są modelami próbnymi. Scania zapowiada wprowadzenie napędów alternatywnych w najbliższej dekadzie.

Montowane w Scaniach silniki można tankować paliwem HVO, czyli biopaliwem drugiej generacji, zaś 9-litrowa jednostka o mocy 320 KM i 360 KM proponowana jest w wersji przystosowanej do zasilania 100-procentowym biodieslem.

Scania poszerzyła ofertę o 9- i 13-litrowe gazowe silniki. Oba otrzymały wtrysk gazu do przewodów ssących i świece zapłonowe. Wymieniane są co 45 tys. kilometrów. Spalanie w silnikach gazowych przebiega ciszej niż w wysokoprężnych, dzięki czemu spełniają one limit głośności w obszarach ciszy, wynoszący 72 dB(A).

Silniki mogą być zasilane z butli zawierających sprężony gaz ziemny (CNG) lub płynny gaz ziemny (LNG). W pierwszym przypadku zasięg wynosi 500 km, w drugim jest dwa razy dłuższy.

Robert Przybylski

Postępująca urbanizacja sprawia, że w 2050 roku 70 proc. światowej populacji będzie mieszkać w miastach, przewidują analitycy. Oznacza to rozwój nowego typu przewozów: dystrybucji miejskiej. Z zachodnio-europejskich badań wynika, że każdy tysiąc osób miejskiej populacji generuje 300-400 przejazdów ciężarówek dziennie. Przeciętny mieszkaniec miasta konsumuje 30-50 ton dóbr rocznie i trzeba je dowieźć oraz odebrać śmieci.

Mercedes już 20 lat temu wprowadził specjalistyczny model miejski Econic. Produkowany jest małoseryjnie i z tej racji jest drogi, a czas oczekiwania na dostawę długi. W 2017 ro-

ku w Polsce klienci kupili 4 takie samochody.

Na rynku pojawili się także inni gracze: kilka lat temu Scania przedstawiła model miejski L, również budowany na zlecenie, który nie zdobył popularności. Ofertę powiększyło Volvo o niskowejściowy model FE.

Na jednej linii

Scania sprzedaje 9 tys. dystrybucyjnych ciężarówek miejskich i spodziewa się, że w 2020 roku zwiększy wynik o 20 proc. – Mamy duże udziały w segmencie dalekodystansowym, trudno będzie powiększyć sprzedaż samochodów budowlanych, dlatego naturalnym jest rozwój w tym segmencie, który rośnie – wyjaśnia dyrektor produktu w segmencie miejskim Henrik Eng.

Scania zdecydowała się na drugie podejście do miejskiej ciężarówki. Założeniem prac nad nową generacją jest produkcja samochodów L na jednej linii z pozostałymi modelami marki.

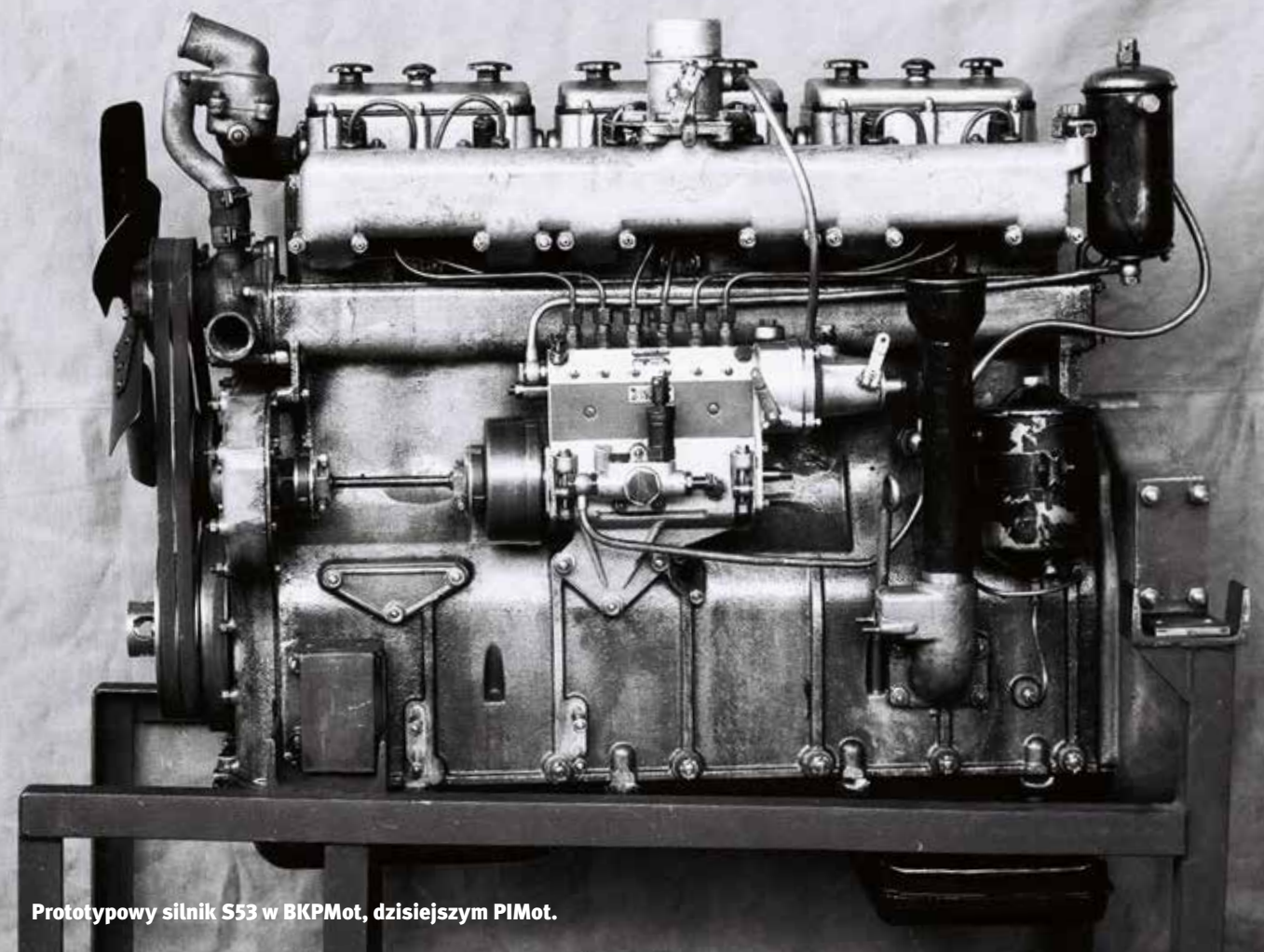
Konstruktorzy rozpoczęli projektowanie niskich kabin równocześnie z początkiem prac nad nową generacją samochodów w 2006 roku. Zakładali, że kabiny będą wytwarzane z elementów już dostępnych, przy minimalnej liczbie nowych wytwórców. W 2014 roku powstał pierwszy prototyp, a kolejne 4 lata zajęło udoskonalenie konstrukcji, przygotowanie podwozi oraz produkcji kabin. Są one spawane na małej, ale częściowo zrobotyzowanej linii spawalniczej w Laxa. Trafiają stamtąd do głównego zakładu kabin Scania w Oskarshamm, gdzie są lakierowa-



Rechot

Pierwszy diesel Stara, zwany powszechnie rechotem, choć nie spełnił założeń, pozostał w produkcji blisko 30 lat.

Rys. 3-3. Silnik wysokoprężny S530A1, przekrój podłużny



Prototypowy silnik S53 w BKPMot, dzisiejszym PIMot.

Fot. PIMot



Pierwsza wersja Stara 27, z silnikiem S53 i kabiną z SHL Kielce.

Robert Przybylski

W latach 50. europejscy producenci samochodów ciężarowych przeszli na silniki wysokoprężne; np. we Francji wyposażone w nie było 85 proc. samochodów ciężarowych. Francuzi szacowali, że koszt eksploatacji diesla jest o 45 proc. mniejszy niż silnika benzynowego.

W lipcu 1955 roku Rada Ministrów podjęła uchwałę nr 588 o rozbudowie FSC dla produkcji wojskowego Stara 66 i diesla. Centralny Zarząd Przemysłu Motoryzacyjnego zlecił Biuru Konstrukcyjnemu Przemysłu Motoryzacyjnego w Warszawie przygotowanie koncepcji nowej jednostki napędowej.

Wymógł jednak, aby silnik miał aluminiowy kadłub (silnik benzynowy pozostał przy żeliwnym), który dostarczać miały Zakłady Mechaniczne im. Nowotki z warszawskiej Woli. Na początku lat 50. powstała tam duża fabryka silników czołgowych z alumi-

niowymi kadłubami. Po wojnie koreańskiej gwałtownie zmalało zapotrzebowanie na czołgi i załozde groziły masowe zwolnienia.

Kierownik działu silników BKPMot Edward Loth otrzymał polecenie skonstruowania silnika wysokoprężnego do Stara o mocy podobnej do silników benzynowych, czyli 90-100 KM. CZPMot zakupił do prób i nauki wysokoprężne silniki Commer, BMC, Meadows i Perkins. Zespół Lotha w sierpniu 1955 roku przystąpił do prac nad 6-cylindrowym silnikiem S53 o mocy 100 KM z pojemności 5,65 l (średnica 100 mm, skok 120 mm) oraz większej wersji oznaczonej S530 o mocy 120 KM z pojemności 6,23 l (średnica 105 mm i skok 125 mm).

Specjalizujący się w badaniach silników Aleksander Rummel wspomina w książce „Polskie konstrukcje i licencje motoryzacyjne w latach 1922-1980”, że „Były to silniki dość oryginalne, gdyż łączyły w sobie cechy konstrukcyjne benzynowego silnika sportowego (kadłub aluminiowy, poprzeczne ściągi śrubowe pod łoży-

skami głównymi oraz wałek rozrządu umieszczony w górnej części kadłuba, napędzany kilkoma kołami zębatymi) z ciężarowym silnikiem wysokoprężnym.”

Projekt silnika S53 został zatwierdzony w lutym 1956 roku, a projekt techniczny cztery miesiące później. Prototypownia BKPMot wykonała w 1957 roku cztery silniki, z których dwa (S53M) miały wtrysk bezpośredni z toroidalną komorą spalania zbliżoną do komory Saurer, natomiast dwa pozostałe (S53K) wtrysk pośredni i komorę wirową typu Air-Flow Perkinsa. Po wstępnych badaniach dokumentacja silnika S53K trafiła do FSC Starachowice w 1958 roku.

Idzie nowe

Już w trakcie prób dyrektura BKPMot przekonała CZPMot, a ten Ministerstwo Przemysłu Ciężkiego, że cały projekt stworzenia diesla będzie sukcesem. MPC planowało zainwestowanie w Fabrykę Samochodów Ciężarowych w Starachowicach 805 mln zł,



Produkcyjna wersja Stara 27 z silnikiem wysokoprężnym S53 i kabiną 628 ze Starachowic.

z czego połowę w maszyny i urządzenia. Najważniejszą inwestycją była nowa silnikownia. Wykonawca sygnalizował, że wykona wykopy pod nią w czwartym kwartale 1957 roku pod warunkiem otrzymania koparki z Ministerstwa Budownictwa.

Silnik był wstępem do modernizacji Stara 20. Jego następca, Star 200, z dieslem i kabiną K-26 konstrukcji Stanisława Panczakiewicza, miał wyjeżdżać ze starachowickiej fabryki od wczesnych lat 60.

Produkcja najnowocześniejszego silnika w kraju miała ruszyć w zabudowanych Starachowicach, w których nie było mieszkań; miasto potrzebowało ich pół tysiąca, a FSC tysiąc. Obronca Westerplatte Stanisław Bałtowski zajmował 24-metrowe mieszkanie, w którym razem z nim mieszkało 13 osób. Ponad 200 rodzin mieszkało w suterrenach i piwnicach, gdy rocznie władze budowały 300 mieszkań.

Przewodniczący Powiatowej Miejskiej Rady Narodowej Starachowic Tadeusz Gawęcki w 1-majowym przemówieniu z 1958 roku podawał smutną statystykę okresu PRL, w którym „zbudowaliśmy 3500 izb, ale średnia zagęszczenia wynosi 2,3 osoby na izbę, przy średniej krajowej 1,8.”

W rolniczym regionie brakowało nawet żywności. Starachowice otrzymywały zaopatrzenie rolnicze tylko z północy. Na południe nie było drogi. Po rozbudowie Zakładów Starachowickich w 1938 roku, ruszyła budowa 8-kilometrowej bitej drogi Starachowi-

ce-Bodzentyn, ale do wybuchu wojny powstał tylko 2-kilometrowy odcinek Wąchock-Rataje, reszta pozostała bezdrożem. Wszystkie towary przywożone na targ do Bodzentyna były o 30-50 proc. tańsze niż w Starachowicach.

Problemem były także dostawy energii: kolonia robotnicza zasilała była napięciem 110 V. Zakład Sieci Energetycznych w Skarżysku obiecywał przerobić linie na 220 V dopiero w 1957 roku.

W takich warunkach miał powstać pierwszy polski samochodowy diesel. Nie był on jedyną nowością: pojawiła się także telewizja. Jej entuzjastą był inż. Edward Kuczyński, który sprawił, że powstał Komitet Budowy Stacji Przekaznikowej na Świętym Krzyżu. Od 1 kwietnia 1957 roku możliwy był odbiór telewizji w Starachowicach. Sygnał emitowany był od 17.00 do 18.35. Gazeta „Budujemy samochody” przypominała, że „odbiorniki z ekranem 150x200 mm są do nabycia w PDT za 2187 zł i 50 gr na dogodne raty.” Dobrej klasy fachowiec zarabiał miesięcznie w FSC blisko 2 tys. zł.

Usłyszeć rechot

Prototypownia FSC otrzymała dokumentację S53 we wrześniu 1958 roku i w 8 miesięcy wykonała prototyp. Jego wał korbowy, który po obróbce ważył 60 kg, robotnicy wytoczyli z walca o masie 700 kg. – To nie lada wyczyn, bo diesel wymaga dużej precyzji wykonania – zapewniał Andrzej Nowak,

opisując powstanie pierwszego prototypu w gazecie zakładowej. Ostatnie 3 noce na wydziale spędzili kierownik sekcji silników Działu Głównego Konstruktora (TK) inż. Janikowski oraz mistrz Kazimierz Więcek. Pomagali w pracach: Antoni Baumel, mistrz Jurkiewicz, monter tow. Barankiewicz – wymieniała gazeta. Aparatura wtryskowa pochodziła z Austrii.

Gotowy silnik uruchamiał pod koniec kwietnia Więcek. Pierwszego dnia próby nie dały rezultatu. Dopiero drugiego dnia rozległ się charakterystyczny „rechot” ropniaka. – Mało co nie popłakaliśmy się z radości – wspominał Więcek.

Gazeta podała wstępne dane S53: moc 100 KM, masa 460 kg, czyli tyle ile S42 i zużycie 16 l oleju napędowego, a spalanie jednostkowe 194 g/KMh. Pierwszy prototyp trafił do autobusu San, kolejne dwa do Starów. Zastępca głównego konstruktora starachowickiej FSC Józef Szafraniec przewidywał, że Star z dieslem oznaczony będzie 26 lub 27. Zanim zaczęły się próby, pierwsze trzy samochody i osobny silnik pojechały na wystawę przemysłu polskiego do Moskwy we wrześniu 1959 roku.

Szef Działu TT Leon Możejko zapewniał, że roboty przy S53 jest multum, bo do 1 grudnia 1959 roku ma być gotowa dokumentacja produkcyjna diesla. – Pierwsza seria 500 silników S53 ma być zmontowana pod koniec 1960 roku – przewidywał przewodniczący Rady Robotniczej tow. Wiesław Gruszecki.

Tego celu nie udało się osiągnąć, bo przygotowań nie zakończyła zarówno FSC, jak i dostawcy, przede wszystkim Warszawskie Zakłady Mechaniczne, które miały produkować aparaturę wtryskową na zakupionej w 1959 roku licencji austriackiej Friedmann und Maier. Nie była gotowa także nowa silnikownia, oznaczona jako Obiekt 55. Ruszyła dopiero na koniec marca 1961 roku. Wzniesiona między wydziałami samochodowymi i hamulców była największą halą w FSC. Mierzyła 169 x 84 m i miała 14 tys. m kw. Kosztowała ponad 29 mln zł. Drugie tyle pochłonęła budowana w tym czasie Odlewnia A. Do 1961 roku FSC otrzymała niecałe 53 proc. z zapowiadanych przez MPC funduszy.

Zajmujący się konstrukcją silni-

STAR 27

SAMOCHOÓD CIĘŻAROWY STAR 27

Samochód ciężarowy STAR 27 jest nowoczesnym pojazdem o ładowności 4000 kg. Silnik Diesla S53 gwarantuje długie przebiegi międzynaprawami i bezawaryjną pracę samochodu oraz rewelacyjnie niskie koszty eksploatacji. Zużycie paliwa wynosi załadwie 17 l/100 km przy pełnym obciążeniu pojazdu.

Podwozie samochodu STAR 27 oparte jest w zasadzie na niezawodnym podwoziu modelu STAR 25, z tym, że zastąpiono hamulce nożne hydraulicznymi z niezależnym nadciśnieniem mechanicznym wspomagającym.

Samochód STAR 27 może rozwijać na V biegu szybkość 94 km/godz. Dzięki udanej konstrukcji, dokładności wykonania, wysokiej jakości materiałów i niezawodnemu silnikowi Diesla samochody STAR 27 należą do złotych pojazdów w swojej klasie.

Oprócz podstawowego modelu STAR 27 wytwórnia FSC Starachowice produkuje samochody STAR 27L z wydłużonym podwoziem i wydłużoną skrzynią ładunkową.



ków w FSC Zbigniew Koenig przypomniał, że w 1960 i 1961 roku fabryka wypuściła dwie próbne serie diesla. Obie wykazały błędy konstrukcyjne i technologiczne, zatem konstruktorzy BKPMot i FSC wprowadzili kilkaset zmian. Wyeliminowały one zasadnicze błędy i przystosowały konstrukcję do możliwości produkcyjnych fabryki.

Kolejna seria próbna została wykonana w 1962 roku, a produkcja seryjna zaczęła się rok później, jeszcze metodami obejściowymi. Dopiero w 1964 roku ruszyła linia Archdale oraz druga linia, do obróbki żeliwnych głowic diesli. Odbioru u producenta dokonywał najlepszy fachowiec FSC od obrabiarek Augustyn Wieczorek.

Ślusarz Henryk Buczek wspominał uruchamianie linii Archdale, gdy z powodu opóźnień na gwałt potrzebne były matryce i mnóstwo przyrządów. – Cały tydzień nie odchodziłem od obrabiarek, aby na czas przygotować elementy, z którymi nie wyrobiła się narzędziownia. Szesnaście nas wytrzymało takie tempo, ale nie było innej rady – przekonywał Buczek.

Także w 1964 roku aluminiowe odlewy kadłubów zaczęły dostarczać Węgry zamiast warszawskiej Woli.

Przedłużające się uruchomienie niecierpliwiło starachowiczian. – Przyjmując, że Star 25 rocznie przejeżdża 25 tys. km i zużyje 6750 litrów, licząc po cenie 2,4 zł za litr otrzymamy 16 200 zł. Przy dieslu licząc normę

nie 27 litrów, a 18 l i cenę 1,4 zł za litr, otrzymujemy 6300 zł. Zatem oszczędność na samochodzie wyniesie 9900 zł – wyliczał Szafraniec. W kraju kursuje 40 tys. Starów, zatem rocznie Polska traci na paliwie 396 mln zł. To tylko oszczędności na paliwie, nie licząc obniżonych kosztów obsługi. Zatem kraj traci 400 mln zł rocznie z powodu nieprzemysłanej polityki motoryzacyjnej. To 400 bloków mieszkalnych po 30 mieszkań – porównywał Szafraniec.

Z dieslem nie tak łatwo

Dopiero na początku 1963 roku FSC przekazała do próbnej eksploatacji sto Starów 27, jak nazwała ciężarówkę z silnikiem S53. Dodatkowe sto diesli z pierwszej serii informacyjnej trafiło do autobusów San H-27 w PKS.

Składające się z precyzyjnie wykonanych części diesle wymagały od kierowców i mechaników staranności. FSC Starachowice apelowała o czystość, nalewanie paliwa przez pończochę nylonową, bo brud błyskawicznie niszczy wtryskiwacze. W dziale doświadczalnym FSC w jednym z samochodów już po przebiegu 500 km znaleziono 2 gramy zanieczyszczeń w osadniku paliwa pompy wtryskowej. W innym Starze po przebiegu 4500 km znalazło się 20,5 gram brudu w filtrze paliwa. – Jest to niedopuszczalna ilość zanieczyszczeń, olej nie tyl-

ko jest spalany, ale smaruje także delikatne elementy pompy wtryskowej. Nawet dotknięcie palcami końcówki wtryskiwacza jest szkodliwe – podkreślał Krzysztof Jędrzejczak z Działu Badań i Prób FSC Starachowice.

Kierowca Stara 27 z silnikiem S53 Czesław Wojdarski z PKS Grójec mówił na łamach gazety „Transport i drogi”, wydanej w lutym 1964 roku, że przejechał Starem 37 tys. km. „Ciągłe coś się w nim psuje: jak nie pompa wtryskowa, to wodna. Gdy kompresor ładuje przez godzinę, to potem przez trzy nie działa. Raz w nocy zobaczyłem światło samochodu jadącego za moim Starem. Zjechałem więc na bok, aby dać mu drogę. Ale samochód mnie nie wyprzedzał. Jechaliśmy tak z 5 km, aż mi się znużyło i stanąłem. Okazało się, że jechał za mną patrol milicji i nie mógł mnie wyprzedzić, tak kopciło z rury wydechowej. Skończyło się na wpisaniu do karty drogowej, że samochód powinien być wycofany z eksploatacji. A przecież przejechałem nim wtedy dopiero 15 tys. km.”

Wskazywał też na trudny rozruch zimą. „Mój silnik jak się zapuści w październiku, to gasi dopiero w maju. Chyba że sam zgaśnie, wtedy trzeba bardzo się męczyć z zapaleniem. A mój kolega jeżdżący na Starze z silnikiem S-316 w czasie największych mrozów naciska na starter i... silnik od razu rozpoczyna pracę. Aż za-



Prototyp Stara 200 z wczesnych lat 60 miał pod maską silnik wysokoprężny S53.

zdrość bierze.”

S53 nie był przyjazny dla mechaników. „Zastanawialiśmy się z elektrykiem, że jak wysiadzie rozrusznik, to trzeba będzie chyba wymontować silnik”, przypuszczał Wojdarski.

Konkurent z Ursusa

Wojdarski wspominał o S-316, prototypowym, 6-cylindrowym dieslu z Zakładów Mechanicznych Ursus. W przeciwieństwie do silnika BKPMot, Biuro Konstrukcyjne ZM Ursus zdecydowało się na wtrysk bezpośredni. Konstruktorem prowadzącym był Czesław Sławski, którego zespół przygotował najpierw 2-cylindrową wersję do ciągnika rolniczego C-325, a w 1959 roku zaprojektował odmiany S-313, S-314 i S-316.

Wykorzystywały wspólne części jak tłoki, korbowody, zawory. S-313 powstał z myślą o kombajnach, zaś S-316 o napędzie Starów i Sanów. Choć miał żeliwny kadłub, ważył tyle samo co S53.

Największy diesel (pojemność 5,43 l) podczas badań wykazał przy pełnej mocy 110 KM przy 2600 obr/min i zużycie paliwa 183 g/KMh. Jeden z prototypów S-316 trafił do autobusu San H01. Podwozie i układ przeniesienia napędu pozostały niezmienione. Autobus przejechał bez awarii 20 tys. km, zużywając średnio 18 l/100 km.

Zastępca dyr. PKS Grójec Stefan Peszek pisał w sprawozdaniu, że z silnikiem nie ma kłopotu. „Gdybyśmy

eksploatowali samochody z takimi silnikami, nasza stacja obsługi nie miałaby co robić”, zapewniał Peszek. Dawał, że silnik pracuje bez dymienia, jest stosunkowo cichy, nie ma przecieków i jest łatwy do utrzymania w czystości i gotowości technicznej. Podkreślił łatwy rozruch zimą i dostęp do osprzętu, co ułatwia obsługę.

Kierowca Sana z prototypowym silnikiem Ireneusz Kabala wspominał, że ZM Ursus poleciły mu „zarządcę” silnik, czego Kabale, jak i kolejnym kierowcom przez rok nie udało się dokonać.

Podobnie niezawodny okazał się także drugi silnik, zamontowany w Starze 25, który jeździł z 4-tonową przyczepą i przez rok pokonał 80 tys. km. Silniki S-316 zużywały na 100 km o 2,5 litra mniej paliwa od S53.

Nadzorujący próby konstruktor Ursusa Henryk Poddany wspomina, że kierowcy chwalili doskonałą dynamikę, łatwy zimny rozruch, użytkownik zadowolony był z bardzo małego spalania, ale ursusowskie diesle były hałaśliwe i miały wibracje, co wynikało z zastosowania bezpośredniego wtrysku. – W autobusie silnik znajdował się z przodu, więc hałas był duży, szczególnie przy wysokich obrotach. Do 70 km/h było jeszcze znośnie, powyżej trudno było wytrzymać. Do tego wiotkie nadwozie działało jak pudło rezonansowe – opisywał Poddany. W Starze hałas był mniej dokuczliwy.

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego, które zastąpiło CZPMot, nie

chciało konkurencji, tym bardziej, że fundusze na rozbudowę starachowickiej fabryki już zostały skonsumowane. Trzeba było zatem poprawić S53.

Dруга wersja diesla

Koenig przyznaje, że S53 zyskał fatalną opinię z powodu wad konstrukcyjnych zarówno próbnych, jak i seryjnych wersji. Na dodatek „zabrakło części zamiennych, które z powodu błędów organizacyjnych dotarły do użytkowników dopiero w 1965 roku. Także zaplecze techniczne okazało się nieprzygotowane do obsługi silników wysokoprężnych. Przebiegi do naprawy głównej sięgały średnio 80 tys. km. Z braku części zamiennych w bazach, użytkownicy wysyłali silniki do naprawy głównej. Zdarzało się, że nieprzeszkolone warsztaty źle wykonywały naprawy, obsługa często także pozostawiała wiele do życzenia.”

Modernizacja silnika doprowadziła do wydłużenia przebiegu ponad 100 tys. km, jednak nadal aparatura paliwowa i osprzęt pozostały najsłabszymi węzłami silnika.

Koenig podkreślał, że S53 uzyskiwał założone 100 KM przy dymieniu 6 stopni w skali Boscha, co wpływało niekorzystnie na układ tłok – pierścień – tuleja oraz wtryskiwacze, nie mówiąc o skażeniu środowiska. W praktyce moc nie przekraczała 90 KM.

W marcu 1967 roku fabryka wyprodukowała 10-tysięcznego diesla S53. W tym samym roku wstrzy-

mała jego produkcję i wprowadziła S530. Miał on łatwiejszy rozruch na zimno, moc do 105 KM i przebiegi do 100 tys. km. Rozwiercona wersja do 105 mm osiągała 125 KM przy dymieniu o stopniu 6, natomiast przy ograniczeniu mocy do 100 KM dymienie malało do 4 stopni, a moment obrotowy wzrósł o 20 Nm, do 324 Nm, w stosunku do S53 i miał korzystniejszy przebieg. Jednostkowe zużycie paliwa zmalało do 278 g/kWh z 319 g/kWh.

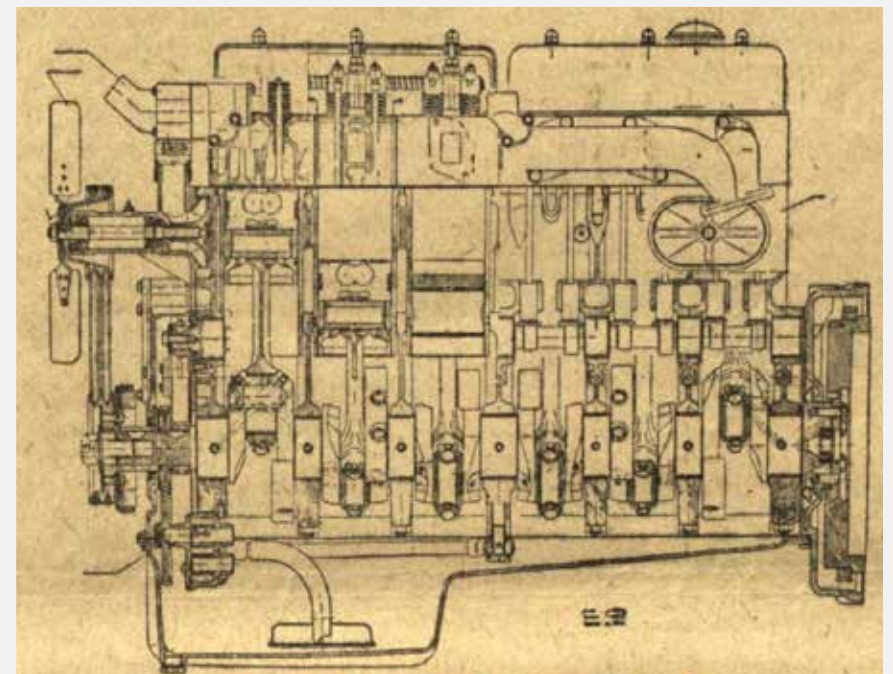
Taki silnik, oznaczony S530A, trafił do produkcji w 1968 roku i montowany był m.in. w Starach 27 M1.

W S530A świece żarowe znalazły się w komorze spalania (przeniesione z kolektora ssącego), zmieniono mocowanie dźwigni zaworów i pokryw głowic, co ułatwiło obsługę, korbowody i zawory ssące wykonywano z wytrzymałego materiału, filtr boczniowy otrzymał dwa wkłady, pojawił się nowy tłumik drgań skrętnych wału korbowego i jego mocowanie, zmieniono materiał uszczelzek podgłowicowych na importowany klingeryt, poprawiono łączniki przewodów wysokiego ciśnienia. „Nowy S530 mniej dymi, daje większą dynamikę i nie zapiekają się w nim pierścienie i końcówki wtryskiwaczy”, podsumował Koenig.

Prywatni przedsiębiorcy woleli małe Leylandy z Andrychowa od starachowickich diesli.

Zdarzały się także odmienne opinie. Jan Sokołowski, który jeździł Starem 27 M1, zapewnia, że przy tym silniku mógł pracować w białych rękawiczkach. – Nie mogę na niego powiedzieć złego słowa. Pilnowałem, żeby go spokojnie dotrzeć. Początkowo trzy razy w tygodniu robiłem trasę spod Warszawy do Krakowa. W świecach żarowych wkręcanych w głowice wymieniałem tylko druty grzejne. Silnik trzeba utrzymywać w czystości. Jeżeli coś się wylało na kadłub, natychmiast ścierałem. Pilnowałem uszczelkę, jeżeli któraś była sfatygowana, wkładałem nową. Silnik myłem raz na miesiąc i miał cały czas kolor nowego aluminium. Jeżeli się zapuści, brud wnika w metal i będzie on czarny – wyjaśnia Sokołowski.

Dodaje, że silnik zimą palił bez problemu. – Zrobiłem nim 180 tys. km i gdy oddałem auto do remontu, ukradli z niego pompę wtryskową



Silnik Ursus S-316 nie wszedł do produkcji, choć jego 2-cylindrowa wersja w ciągnikach Ursus okazała się bardzo udana.

i rozrusznik – wspomina.

Do pracy przychodził na 6.30. – Podgrzewałem zimą wodę, sprawdzałem olej, zalewałem wodą. Star 27 był pierwszym moim samochodem, który miał płyn. Silnik polewałem gorącą wodą po filtrach i po pompie wtryskowej. Z konewki, żeby złapał temperatury. W Starze trzeba było pilnować uszczelki pokryw zaworowych. Wycinałem je z korka, bo po dwu-trzykrotnym zdjęciu pokryw żadna uszczelka nie była w stanie ułożyć się tak, żeby zachować szczelność – opisuje.

Długa historia

ZPMot wyznaczył na 1968 rok plan wyprodukowania 10 tys. diesli, dwa razy więcej niż w roku wcześniejszym. Chociaż od 12 stycznia 1968 roku została uruchomiona trzecia zmiana na dieslu, to z braku wystarczającej liczby rąk do pracy, planu nie udało się zrealizować w całości. – Obróbka części do diesla jest bardziej pracochłonna od benzyny, wymagana jest większa dokładność. Brakuje materiału do produkcji śrub – wskazywał problemowy szef zespołu produkcji IV inż. Witold Makuła.

W tym samym roku S530A1 (indeks 338) ze sprzężarką hamulcową napędzaną paskami klinowymi trafił do Stara 28, który był przejściowym mo-

delem między Starem 27 i 200. W 338 końcówki przewodów wysokiego ciśnienia spęczano na zimno, co wyeliminowało ich pękanie.

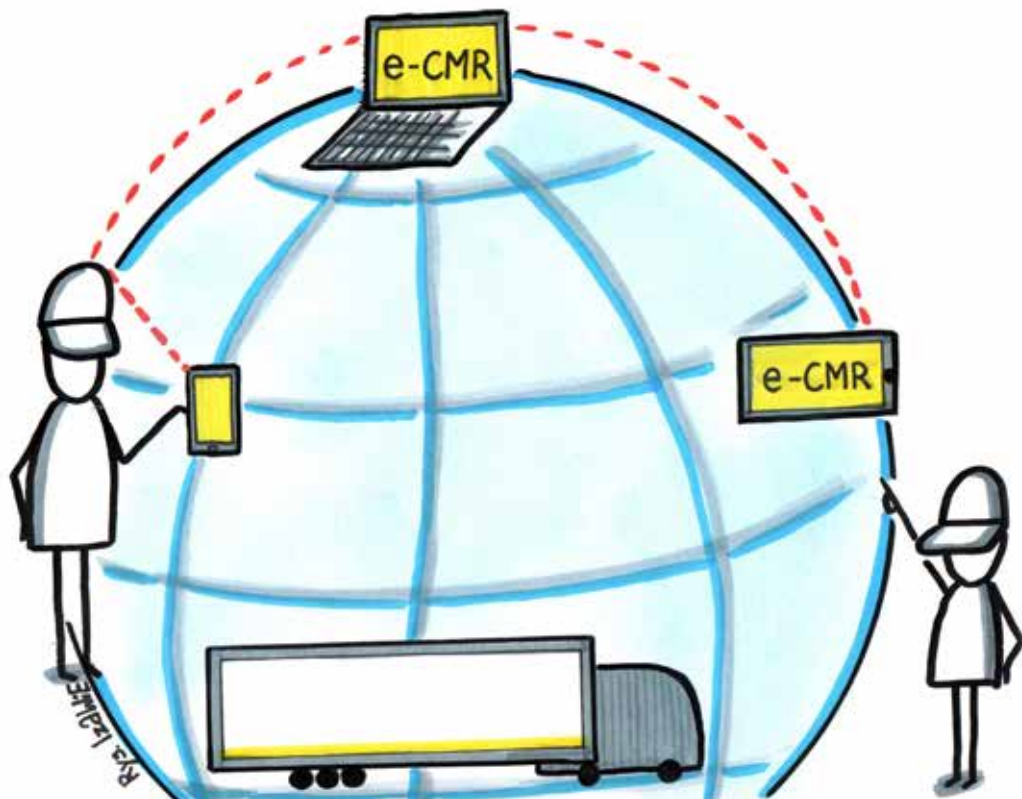
Po wprowadzeniu do produkcji w 1973 roku silnika 359 napędzającego Stara 200, ZPMot spodziewał się, że nowy model szybko zastąpi Stara 28, ale kłopoty z zapewnieniem dostaw części do silników 359 zmusiły do wydłużenia produkcji przejściówki.

Konstruktorzy przeprowadzili unifikację niektórych podzespołów, jak: mocowanie tłumika drgań i koła pasowego, odkuwki korbowodu. Zastosowali filtr paliwa z wkładem papierowym. Przebieg tych silników powiększył się do 120 tys. km.

Pod koniec lat 70. Węgrzy zasygnalizowali, że wycofują się z dostaw aluminium kadłubów. Wprowadzony do produkcji w październiku 1983 roku silnik z kadłubem żeliwnym otrzymał oznaczenie 338M. W tej wersji produkcja trwała do końca 1988 roku, gdy zjechał ostatni Star 28. FSC wyprodukowała ok. 150 tys. diesli S53 i S530, które nigdy nie napędzały Stara 200, choć taki był pierwotny plan. ■

Podziękowania dla: Tomasza Kasprzyszaka, Jacka Łęgiewicza, Dominiki Majchrzak, Andrzeja Pertyńskiego, Bogusława Postka, Norberta Wieczorka, Kazimierza Wysockiego, Bartosza Zakrzewskiego.

Polska coraz bliżej e-CMR



Izabella Wierzbicka

Branża transportowa jest w fazie transformacji technologicznej. Z badań przeprowadzonych przez Międzynarodową Unię Transportu Drogowego - IRU wynika, że ok. 65 proc. europejskich firm transportowych planuje inwestycje w rozwiązania cyfrowe w najbliższych miesiącach.

W Polsce dużym krokiem naprzód będzie ratyfikacja Protokołu dodatkowego do Konwencji CMR, umożliwiającego korzystanie z elektronicznego listu przewozowego. Polska jest kluczowym krajem w

transportie międzynarodowym, chociażby ze względu na swoje położenie. Było to wielokrotnie podkreślane przez IRU – organizację, która promuje ideę e-CMR na arenie międzynarodowej. Im więcej państw przystąpi do protokołu, tym bardziej system zyska na atrakcyjności.

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce od kilku lat apeluje do administracji publicznej o przystąpienie do e-CMR, mając świadomość, że przynależność do międzynarodowych systemów zwiększy konkurencyjność naszej gospodarki na rynkach zagranicznych. Wszystko wskazuje, że stanie się to już niebawem, co po-

twierdza dyrektor Sekcji Serwisowej ZMPD Andrzej Lenkiewicz: „Ratyfikacja protokołu dodatkowego została przyjęta jako zadanie do realizacji w ramach rządowego programu „Od papierowej do cyfrowej Polski”. Według naszej wiedzy została zakończona cała procedura zmierzająca do ostatecznej decyzji o ratyfikacji. Projekt po konsultacjach międzyresortowych został skierowany do Rady Ministrów i oczekujemy wkrótce pozytywnej decyzji”.

Różnice między tradycyjnym a elektronicznym listem przewozowym są bardzo duże. Stosowanie e-CMR pozwala zachować korzyści płynące ze stosowania tradycyjnego listu

przewozowego i daje mu jeszcze więcej funkcjonalności. Przede wszystkim pozwala na usprawnienie systemu przez zminimalizowanie formalności i kosztów obsługi. Szacuje się, że koszty mogą być nawet kilkakrotnie niższe. Elektroniczny list przewozowy to także łatwiejsza kontrola i dostęp w czasie rzeczywistym do informacji o przewożonych ładunkach. Ważnym aspektem jest też możliwość wystawienia rachunku za świadczoną usługę natychmiast po zrealizowaniu przewozu, co z pewnością wpłynie na czas oczekiwania na płatność.

Protokół dodatkowy do Konwencji CMR został sporządzony w Genewie 20 lutego 2008 roku i wszedł w życie 5 czerwca 2011 roku. Do dzisiaj ratyfikowało go 17 krajów: Bułgaria, Czechy, Dania, Estonia, Francja, Iran, Łotwa, Litwa, Luksemburg, Holandia, Mołdawia, Rosja, Słowacja, Słowenia, Hiszpania, Szwajcaria i Turcja.

Mamy nadzieję, że niebawem także Polska dołączy do tego grona. Cyfryzacja bowiem postępuje, a zamiany technologiczne, jakie następują w ostatnich latach wręcz wymuszają dostosowanie się do nowoczesnych standardów i rozszerzanie rynku e-usług.

WYGODNE REGULOWANIE OPŁAT W EUROPIE

1 urządzenie na 7 krajów!

Skontaktuj się z nami, by dowiedzieć się więcej:

800 080 015

KartyBiuroObslugi-pl@shell.com

lub odwiedź: www.euroshell.pl



**Imponująca flota**

Prezes Piotr Ozimek: - Inwestowanie w nowoczesną flotę jest możliwe m.in. dzięki niskiemu spalaniu Actrosa

Liczy się każda kropla

Tysią firmę Epo-Trans od 10 lat wspiera w rozwoju wciąż rosnąca flota Actrosów oraz każdy zaoszczędzony dzięki nim litr paliwa

Historia i nowoczesność harmonijnie się łączą w największej śląskiej firmie transportowej Epo-Trans, która działa w Tychach nieprzerwanie od 30 lat.

W holu siedziby stoi oryginalny, seledynowy Mikrus 300 z 1958 roku - to symbol pasji założyciela i prezesa Epo-Transu, Piotra Ozimka, który ma okazałą kolekcję oldtimerów, także użytkowych. Ale już na ścianach wiszą zdjęcia potężnej, nowoczesnej, liczącej w sumie ok. 285 ciągników firmowej floty, której ok. 80 proc. stanowią pojazdy Mercedes-Benz.

Epo-Trans powstał w 1987 roku, początkowo świadcząc usługi transportu krajowego. W 1990 roku nastąpił przełom - rozpoczęcie działalności na rynku międzynarodowym. Od tamtej pory rodzinna firma z Tych systematycznie rośnie w rękach Piotra

Ozimka i jego żony Ewy, a razem z nią kolejne pokolenie transportowców: syn Paweł i córka Anna.

- Od początku mieliśmy ambicję sięgać dalej niż większość firm w Polsce. W ten sposób chcieliśmy wyprzedzić konkurencję. Tak samo jak robi to Mercedes-Benz - mówił prezes Epo-Transu w 2016, odbierając symbolicznego setnego Actrosa w fabryce Mercedesu w Woerth. - Użytkujemy nowego Actrosa od chwili, gdy pojawił się na rynku, i po pięciu latach doświadczeń możemy powiedzieć, że Mercedes za jego pomocą zdeklasował konkurencję, szczególnie jeśli chodzi o zużycie paliwa.

A dziś? - Dziś... odbieramy wciąż kolejne nowe Actrosy, bo jego najnowsza, udoskonalona jeszcze pod względem technicznym wersja z silnikiem OM 471 nadal oferuje najniższe spala-

nie na rynku - mówi Piotr Ozimek. - Ten nowy napęd, usprawnienia w skrzyni biegów i tylnym moście są dla mnie, jako inżyniera konstruktora, bardzo ciekawe, ale jeszcze bardziej atrakcyjne są dla mnie jako przedsiębiorcy. Zarobek w transporcie nie jest dziś wielki, wygrywa ten, kto najwięcej zaoszczędzi na wydatkach, a 30 proc. wszystkich kosztów działalności stanowi paliwo. Dzięki Actrosom możemy inwestować w firmę i ludzi.

Liczy się bezwzględnie: w Epo-Transie samochody łącznie przejeżdżają rocznie ok. 30-32 mln kilometrów. Zużycie niższe o tylko jeden litr na 100 km przy średniej cenie ok. 3,5 zł za litr ON oznacza ni mniej ni więcej, że na koniec roku firma zaoszczędza równowartość... trzech nowiutkich Actrosów. - Dlatego właśnie tak ważne było dla nas zbudowanie floty na ciągnikach, które są uosobieniem najnowszych osiągnięć techniki i elektroniki - od 10 lat są to Mercedesy. Poza tym te samochody są też bardzo komfortowe, wręcz luksusowe, dzięki czemu nasi kierowcy mają przyjemne i bezpieczne warunki do pracy.

Wśród udoskonaleń wprowadzonych do Actrosa, które Piotr Ozimek szczególnie ceni, jest Predictive Powertrain Control. - Nasz dealer Mercedes-Benz Sosnowiec, zorganizował próbę, w której wziął udział mój syn Paweł, który jest mistrzem Europy w ecodrivingu - opowiada.

- Okazało się, że wprawdzie tej klasy kierowca jest w stanie osiągnąć podobny wynik jak Predictive Powertrain Control, ale w dość ograniczonym czasie, bo człowiek może się maksymalnie skoncentrować tylko na godzinę-dwie. Tymczasem system pracuje cały czas tak samo. Dlatego w warunkach codziennej pracy i mając do dyspozycji kierowców o bardziej zróżnicowanych umiejętnościach, taki inteligentny tempomat jak Predictive Powertrain Control jest bezcennym wsparciem i daje realne oszczędności w spalaniu.

**Lokalna marka, międzynarodowy zasięg**

Epo-Trans ma siedzibę w Tychach, ale od 1990 roku oferuje transport do wszystkich krajów Europy

Oszczędny jak Actros

Mercedesy w Epo-Transie spalają jeszcze mniej m.in. dzięki systemowi Predictive Powertrain Control



Mercedes-Benz

Trucks you can trust



Odpowiedzialność przewoźnika w Konwencji CMR oraz ubezpieczenia CMR

- część XXXVIII

LUTZ ASSEKURANZ

W ostatnim wydaniu magazynu omawialiśmy zamieszczone w rozdziale VI Konwencji CMR artykuły 34–36, dotyczące relacji zewnętrznych pomiędzy przewoźnikami sukcesywnymi a osobą uprawnioną do dochodzenia roszczeń. Tym razem zajmujemy się artykułami 37–40, regulującymi relacje wewnętrzne pomiędzy przewoźnikami sukcesywnymi.

Na samym wstępie należy zauważyć, że zgodnie z artykułem 40 CMR dozwolone jest uzgadnianie między przewoźnikami postanowień odbiegających od postanowień artykułów 37 i 38. W praktyce zdarza się to rzadko, chociaż – w zależności od interesów stron – byłoby to całkiem sensowne.

Artykuły 37–39 CMR mają następujące brzmienie:

Art. 37. Roszczenie zwrotne

Przewoźnikowi, który na mocy postanowień niniejszej Konwencji wypłacił odszkodowanie, przysługuje roszczenie zwrotne o sumę odszkodowania, odsetki i koszty do przewoźników, którzy uczestniczyli w wykonaniu umowy przewozu, zgodnie z następującymi postanowieniami:

a) przewoźnik, który spowodował szkodę, powinien sam ponosić ciężar odszkodowania, które wypłacił sam lub które wypłacił inny przewoźnik;

b) jeżeli szkodę spowodowało dwóch lub więcej przewoźników,

każdy z nich powinien zapłacić kwotę proporcjonalną do swej części odpowiedzialności; jeżeli podział odpowiedzialności jest niemożliwy, każdy z nich odpowiada proporcjonalnie do należnej mu części wynagrodzenia za przewóz;

c) jeżeli nie można ustalić, których z przewoźników należy uznać za odpowiedzialnych, ciężar należnego odszkodowania dzieli się między wszystkich przewoźników w stosunku ustalonym pod lit. b).

Art. 38. Obowiązek wyrównania szkody przez pozostałych przewoźników w przypadku niewypłacalności jednego z nich

Jeżeli jeden z przewoźników jest niewypłacalny, część odszkodowania przypadającą na niego, a niezapłaconą, dzieli się między innych przewoźników proporcjonalnie do ich wynagrodzenia za transport.

Art. 39. Procedura regresu

(1) Przewoźnik, przeciwko któremu wystąpiono z jednym z roszczeń zwrotnych, przewidzianych w artykułach 37 i 38, nie może kwestionować podstawy płatności dokonanej przez przewoźnika występującego z roszczeniem zwrotnym, jeżeli odszkodowanie zostało ustalone orzeczeniem sądowym, o ile tylko był on należycie po-

wiadomiony o procesie i miał możliwość wystąpienia w nim w charakterze interwenienta.

(2) Przewoźnik, który chce wystąpić z roszczeniem zwrotnym, może wszcząć sprawę przed właściwym sądem kraju, w którym jeden z zainteresowanych przewoźników ma stałe miejsce zamieszkania, główną siedzibę, filię lub agencję, za pośrednictwem której zawarto umowę przewozu. Roszczenie zwrotne może być skierowane w jednej i tej samej sprawie przeciwko wszystkim zainteresowanym przewoźnikom.

(3) Postanowienia artykułu 31, ustępy 3 i 4, stosuje się do wyroków w sprawie roszczeń zwrotnych, przewidzianych w artykułach 37 i 38.

(4) Postanowienia artykułu 32 stosuje się do roszczeń zwrotnych między przewoźnikami. Przedawnienie biegnie jednak bądź od dnia orzeczenia sądowego, ustalającego ostatecznie wysokość należnego odszkodowania na mocy postanowień niniejszej Konwencji, bądź od dnia faktycznej zapłaty w razie braku takiego orzeczenia.

Skomplikowana materia

Ważne jest, aby od razu zaznaczyć, że chodzi tu o regulacje specjalne, stosowane tylko w odniesieniu do przewoźników sukcesywnych i w rozumieniu artykułu 34 CMR, a nie do „stosunków podwykonawstwa przewozu”. Na tę kwestię zwróciliśmy już uwagę w poprzednim artykule z niniejszej serii i odpowiednio

ją wyjaśniliśmy. Konkretnie chodzi tu o zasady przeprowadzania regresu pomiędzy przewoźnikami sukcesywnymi, a zatem o skomplikowaną materię, którą powinni zajmować się fachowcy. Specjaliści z firmy LUTZ ASSEKURANZ stale zajmują się tym zagadnieniem, które również na płaszczyźnie międzynarodowej nie jest traktowane w sposób jednolity, mimo że preambuła Konwencji CMR podkreśla dążenie do ujednolicenia zasad odpowiedzialności przewoźnika. Przykładowo w Anglii sądy orzekają w tej kwestii zupełnie inaczej niż np. w Austrii. Prawnicy z firmy LUTZ ASSEKURANZ dysponują obszernym zbiorem literatury prawniczej i orzecznictwa sądowego i w razie konieczności służą przewoźnikom radą i pomocą, zwłaszcza w przypadku skomplikowanych spraw ubezpieczeniowych, które wymagają odpowiedniej wiedzy, kompetencji językowych i międzynarodowych kontaktów ze specjalistami z danej gałęzi prawa.

Chociaż artykuł 36 CMR, który reguluje relacje w stosunku zewnętrznym pomiędzy osobą uprawnioną do odszkodowania a przewoźnikami sukcesywnymi posiadającymi legitymację bierną, odnosi się do roszczeń odszkodowawczych z tytułu zaginięcia przesyłki, jej uszkodzenia i opóźnienia dostawy, to w artykule 37 CMR brakuje takiego ograniczenia w odniesieniu do roszczeń regresowych pomiędzy przewoźnikami sukcesywnymi. Artykuł 37 CMR wskazuje ogólnie na

zapłacone „odszkodowanie”, co obejmuje także zaspokojenie innych roszczeń wynikających na podstawie przepisów Konwencji CMR. Powyższy wniosek znajduje uzasadnienie również w wiążącym brzmieniu art. 37 a) i b) w języku francuskim, gdzie mowa jest o „dommage”, a nie o „perte” i „avarie”.

Skoro w zdaniu rozpoczynającym artykuł 37 mówi się o „kosztach”, to roszczenie regresowe obejmuje również koszty zasądzone w poprzednim procesie od przeprowadzającego regres przewoźnika na rzecz tamtejszego powoda, a także odsetki.

Odszkodowanie musi zostać wypłacone

Bardzo ważne jest również, aby przewoźnik występujący z regresem zapłacił odszkodowanie, zanim rozpocznie dochodzenie roszczeń zwrotnych.

Przewoźnik, który spowodował szkodę, jest zobowiązany do zaspokojenia roszczenia przewoźnika występującego z regresem. W przypadku gdy chodzi o kilku przewoźników stają się oni dłużnikami odpowiednio do części odpowiedzialności, jaką ponoszą. Jeżeli nie można takowych części ustalić, to zobowiązanie regresowe dzieli się proporcjonalnie do części ich wynagrodzenia za przewóz.

Jeżeli nie można stwierdzić, który z przewoźników sukcesywnych spowodował szkodę, a tym samym który za nią odpowiada, to odszkodowanie dzielone jest również między wszystkich przewoźników sukcesywnych stosownie do części ich wynagrodzenia za przewóz. Co się tyczy „części wynagrodzenia za przewóz”, to pod uwagę należy brać sumę, jaką pierwszy przewoźnik, którego traktuje się jako „przewoźnika sukcesywnego”,

policzył swojemu zleciennodawcy za wykonaną usługę. Kwota, która pozostała z tej sumy dla danego przewoźnika sukcesywnego, jest częścią jego wynagrodzenia za przewóz.

Zgodnie z artykułem 38 CMR część odszkodowania przypadającą na niewypłacalnego przewoźnika dzielą się pomiędzy innych przewoźników proporcjonalnie do udziału ich części wynagrodzenia w całej kwocie wynagrodzenia za przewóz. Istnieje także możliwość wyłączenia artykułu 38 CMR z umowy, jednakże taki krok należy dokładnie rozważyć w konkretnych okolicznościach, aby okazał się rozsądnym rozwiązaniem.

Uwaga pułapka!

Jeżeli przewoźnik, posiadający legitymację bierną na podstawie art. 36 CMR, zapłacił odszkodowanie bez uprzedniego orzeczenia sądu, to przewoźnik, przeciwko któremu skierowany jest regres, może wysunąć zarzut, że występujący z regresem nieustannie zapłacił odszkodowanie. Przewoźnik, wobec którego zgłaszane jest roszczenie zwrotne, ma prawo do wysunięcia wszelkich zarzutów co do zakresu, podstawy i wysokości odpowiedzialności, a także zarzutu przedawnienia (oczywiście również w ramach postępowania sądowego).

Zobaczmy to na przykładzie wypadku. Przyjmijmy, że przewoźnik sukcesywny, w którego pieczy znajdował się towar w momencie, gdy doszło do powstania szkody w wyniku wypadku, kwestionuje, iż wypadek ten nastąpił z jego winy. Pierwszy z przewoźników sukcesywnych, posiadający legitymację bierną na podstawie art. 36 CMR, zaspokaja mimo to roszczenie zwrotne poszkodowanego i występuje następnie

z regresem przeciwko temu przewoźnikowi sukcesywnemu, w którego pieczy znajdował się towar w momencie wystąpienia szkody na skutek wypadku. W międzyczasie ten przewoźnik uzyskał opinię biegłego ds. wypadków drogowych, zgodnie z którą winę za spowodowanie wypadku ponosi w 100% inny uczestnik ruchu. To z kolei na podstawie art. 17 ust. 2 CMR pociąga za sobą uwolnienie od odpowiedzialności ze względu na zdarzenie nieuchronne. W konsekwencji przewoźnik sukcesywny nie musi zaspokajać przewoźnikowi występującemu z regresem jego roszczenia z powodu odszkodowania, jakie tenże przewoźnik zapłacił osobie poszkodowanej, chyba że odszkodowanie zostało ustalone orzeczeniem sądowym, o ile tylko przewoźnik, przeciwko któremu wystąpiono w drodze regresu z roszczeniem, był należycie powiadomiony o procesie i miał możliwość uczestnictwa w nim w charakterze interwenienta. W opisywanym przykładzie będzie to miało miejsce tylko wtedy, gdy przewoźnik, w którego pieczy znajdował się towar w momencie powstania szkody, nie zgłosi w trakcie procesu między poszkodowanym a pierwszym z przewoźników sukcesywnych, że do wypadku doszło na skutek 100-procentowej winy osoby trzeciej. Przytoczenie tego faktu po raz pierwszy w procesie regresowym pomiędzy pierwszym z przewoźników sukcesywnych a tym przewoźnikiem, w którego pieczy znajdował się towar w momencie wystąpienia szkody, nawet jeżeli doszło do niej nie z jego winy, na nic się nie przyda.

Podsumowanie: jeżeli przewoźnik występujący z regresem zapłacił odszkodowanie na podstawie orzeczenia wydanego w postępowaniu sądowym,

o którym pociągnięty do odpowiedzialności przewoźnik został należycie powiadomiony i miał możliwość wystąpienia w nim w charakterze interwenienta, to ten ostatni nie może skorzystać już z żadnych zarzutów. Powiadomienie o procesie sądowym musi nastąpić w takim momencie, w którym osoba powiadamiana może się jeszcze do niego przyłączyć, najlepiej w drodze przypominienia, w miarę możliwości na początku postępowania.

Zagadnienie miejscowej właściwości sądu

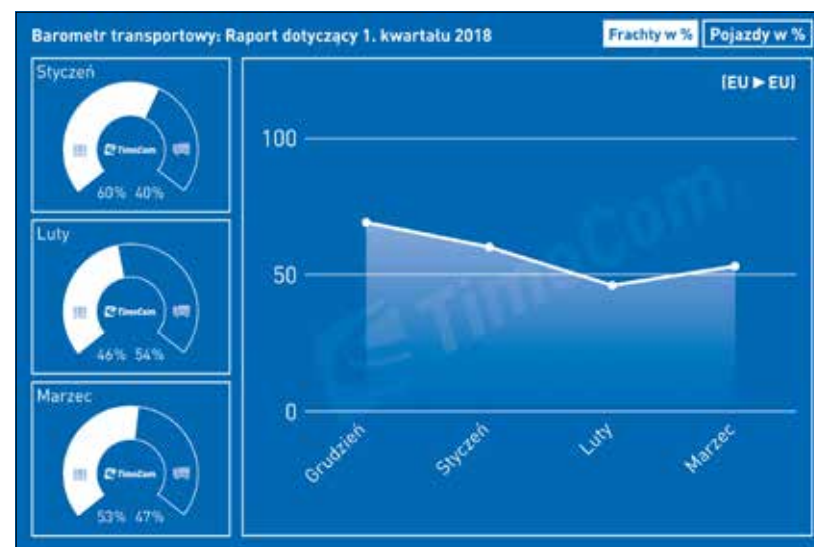
Z treści wiążącej, anglojęzycznej wersji artykułu 39 ust. 2 CMR można wywnioskować, że w przypadku tego rodzaju procesów nie zostało podane, który sąd jest sądem właściwym z uwagi na stałe miejsce zamieszkania, główną siedzibę, filię lub agencję pierwszego z przewoźników sukcesywnych, który podjął się wykonania zlecenia.

W sprawie uznawania i wykonywania wyroków sądowych w innych państwach członkowskich Konwencji artykuł 39 ust. 3 CMR odsyła do art. 31 ust. 3 i 4 CMR. Podkreślić należy, że z tego powodu w innych krajach członkowskich Konwencji w przypadku procesów regresowych pomiędzy przewoźnikami sukcesywnymi merytoryczne sprawdzenie danego wyroku nie jest dopuszczalne.

Także w artykule 39 ust. 4 CMR znajduje się odnośnik, a mianowicie do artykułu 32 CMR w sprawie przedawnienia roszczeń regresowych. Jednakże termin przedawnienia rozpoczyna swój bieg w tym przypadku dopiero od momentu uprawnoczenia się orzeczenia sądowego, a w razie jego braku, od dnia faktycznej zapłaty.

Sposób na sukces

Sytuacja gospodarcza w Europie nareszcie daje szansę przewoźnikom na ustalenie wynagrodzeń za usługę transportową na poziomie pozwalającym im nie tylko utrzymać firmę na rynku, ale także myśleć o jej rozwoju. Dane opublikowane przez Eurostat pokazują, że w 2017 r. zarówno w strefie euro, jak i w całej UE, PKB wzrosło o 2,5%. Jest to największy taki przyrost od 2007 r. Według GUS od stycznia do lutego 2018 r. eksport z Polski do krajów UE wzrósł w stosunku do analogicznego okresu z 2017 r. o 0,8%, a import o 4,2%.



TimoCom

Choć widać, że w obrotach handlowych pomiędzy UE a Polską rośnie ujemne saldo, mimo to wskaźniki idą w górę, a zatem wymiana handlowa jest bardziej intensywna.

Więcej ładunków

Potwierdzają to wyniki barometru transportowego w pierwszym kwartale 2018 r. Pokazał on, że relacja pomiędzy udziałem ofert frachtów do ofert wolnych przestrzeni ładunkowych wyniosła dla tego okresu 54:46. Jest to proporcja mocno przesunięta w kierunku ofert składanych przez załadowców. Dla porównania w 2017 r.

w I kwartale ich odsetek był mniejszy o 11%, a w tym samym przedziale czasu w 2016 r. aż o 24% niższy. Zwiększa się zatem wolumen ładunków, przez co wzrasta popyt na wolne przestrzenie ładunkowe. Dodatkowo czynniki takie jak brak kierowców do pracy, czy rosnące obciążenia administracyjne i prawne obarczające przewoźników wieloma kosztownymi obowiązkami, nie sprzyjają zwiększaniu dostępności pojazdów. Jest to zatem szansa dla zleceniobiorców na powalczenie o stawki. Jednocześnie wzrost niebezpieczeństwa, że jeśli progres sektora transportowego będzie przebiegał wolniej, to może ograniczać rozwój gospodarczy. Paradoksalnie na przewoźnikach spoczywa zatem wielka odpowiedzialność.

Większa efektywność

W sytuacji, gdy brakuje wolnych przestrzeni ładunkowych, a liczba frachtów stale wzrasta jednym z najistotniejszych czynników pozwalających osiągnąć sukces biznesowy jest efektywne wykorzystanie własnego potencjału i zmniejszenie liczby tzw. pustych przebiegów. Zarówno dla operatorów logistycznych, firm sektora produkcji i handlu, spedytatorów, jak również przewoźników niezbędne stają się innowacyjne rozwiązania oferowane przez sektor IT. W tej dziedzinie od lat liderem jest TimoCom, oferujący największą w Europie platformę transportową. Z jej możliwości korzysta już przeszło 40 000 klientów z 44 krajów. Program nieustannie się zmienia, tworząc użyteczny go klientom nowe możliwości szczególnie w obszarze cyfryzacji i optymalizacji codziennej pracy. W ciągu ostatnich 3 miesięcy pojawiły się dwie aktualizacje: odświeżona platforma przetargowa TC eBid® oraz nowa funkcja na platformie TC Truck&Cargo® - multi-wyszukiwanie.



Stałe zlecenia w zasięgu ręki

27 marca 2018 roku, po 9 latach od pierwszego udostępnienia platformy przetargowej TC eBid®, TimoCom wprowadził nową wersję tego oprogramowania. Dzięki nowej aplikacji praca z tym narzędziem stała się jeszcze prostsza i bardziej intuicyjna. Użytkownik ma teraz do dyspozycji proste menu pozwalające centralnie i szybko zamieszczać oferty do poszczególnych przetargów i kategoryzować informacje. TimoCom zdając sobie sprawę z tego, że często o być albo nie być przedsiębiorstwa decyduje to, czy dana informacja dotarła w odpowiednim czasie, zadbał zwłaszcza o system powiadomień o przetargach. Użytkownicy odświeżonej platformy przetargowej TC eBid® otrzymują je dwutorowo: nie tylko poprzez e-mail, ale również poprzez system powiadomień w programie. Dodatkowo e-mail zawiera numer przetargu, który pozwala natychmiast dotrzeć na platformie do odpowiedniego procesu. W ten sposób żadna istotna informacja nie zostanie pominięta,

a reakcja na zaproszenie nie zajmie dużo czasu. Założenia leżące u podstaw działania platformy TC eBid® pozostały niezmienne. TimoCom nadal oferuje bezpieczny i uczciwy proces przetargowy - oferty spływają do wystawiającego przetarg dopiero po zakończeniu procesu. Nie pozwala to zatem na manipulację przetargiem. Przewoźnicy zyskują wiele korzyści: zgłaszając oferty do przetargów mogą uczestniczyć w przetargach w całej Europie, budować międzynarodową sieć zaufanych kontrahentów i optymalizować wykorzystanie własnej floty. Stała współpraca pozwala bowiem na lepsze zarządzanie - optymalizację transportów, zrównoważone wykorzystanie środków finansowych i planowanie kierunków rozwoju firmy.

5 razy szybciej

TimoCom nieustannie wstrzącha się w sygnały płynące od jego klientów. To oni są jego najlepszą inspiracją. Dlatego jakiś czas temu przeprowadził wśród części użytkowników ankietę mającą zidentyfikować

ich potrzeby oraz ujawnić ewentualny kierunek usprawnień, jakie mogłyby zostać wprowadzone w module obsługującym rynek SPOT, czyli w TC Tuck& Cargo®. Najczęściej pojawiającą się prośbą było wprowadzenie zakładek pozwalających na jednoczesne wyszukiwanie frachtów lub pojazdów o odmiennych parametrach. Na życzenie klientów platforma transportowa 16 kwietnia 2018 roku udostępniła funkcję multiwyszukiwania. Tym samym klienci TimoCom zyskali opcję, która umożliwia otwarcie do 5 zakładek. W każdej z nich możliwe jest umieszczenie odmiennych kryteriów poszukiwań. Zakładki zachowują się jak standardowe okna wyszukiwania na platformie. Do dyspozycji użytkowników są wszystkie dotychczasowe funkcjonalności: filtry, zmiana danych, odświeżanie, itp. Dzięki temu klient optymalizuje wykorzystanie czasu i środków przy realizacji poszczególnych procesów w przedsiębiorstwie, a to przekłada się na wzrost jego efektywności i w rezultacie na sukces biznesowy.

Brytyjskie drogi

Nie tylko polscy kierowcy narzekają na stan dróg. Wyrwy w nawierzchni kosztują Brytyjczyków milion funtów miesięcznie. Tak wynika z danych przedstawionych przez ubezpieczycieli. Średnie odszkodowanie z tego tytułu to 1000 funtów, choć jest to prawdopodobnie tylko wierzchołek góry lodowej. Uszkodzenia zawieszenia nie zawsze są widoczne od razu, czasem degradacja postępuje stopniowo, a takie straty nie widnieją w ubezpieczeniowych statystykach. W Polsce tego typu dane nie zostały ujawnione.

Mandaty z zagranicy

Padł rekord w liczbie mandatów, jakie przysły z zagranicy do polskich kierowców. Niechciane pocztówki z wakacji w postaci zdjęć z fotoradarów w 2017 roku otrzymał ponad milion kierowców. Rok wcześniej było to niespełna 900 tysięcy. Choć nie musi chodzić tylko o fotoradary, bo jest to ogólna liczba zapytań o dane kierowców, którzy złamali przepisy w innych krajach Unii Europejskiej. W przypadku wykroczeń nieprzekraczających kilkudziesięciu euro, zagraniczne służby często odstępują od ścigania sprawcy.

Wodna taksówka

Być może wkrótce po stolicy Francji będziemy mogli poruszać się taksówkami w formie małych wodorobotów. Unoszące się tuż nad wodą pływające taksówki to pomysł na rozładowanie dróg w zatłoczonych miastach. SeaBubble dzięki elektrycznemu napędowi jest cichy i ekologiczny. Francuski wynalazek testowano między innymi na Jeziorze Genewskim. Jeśli się przyjmie, to poprzez smartfonową aplikację będzie można zamówić kurs takim wodorobotem w wielu francuskich miastach.



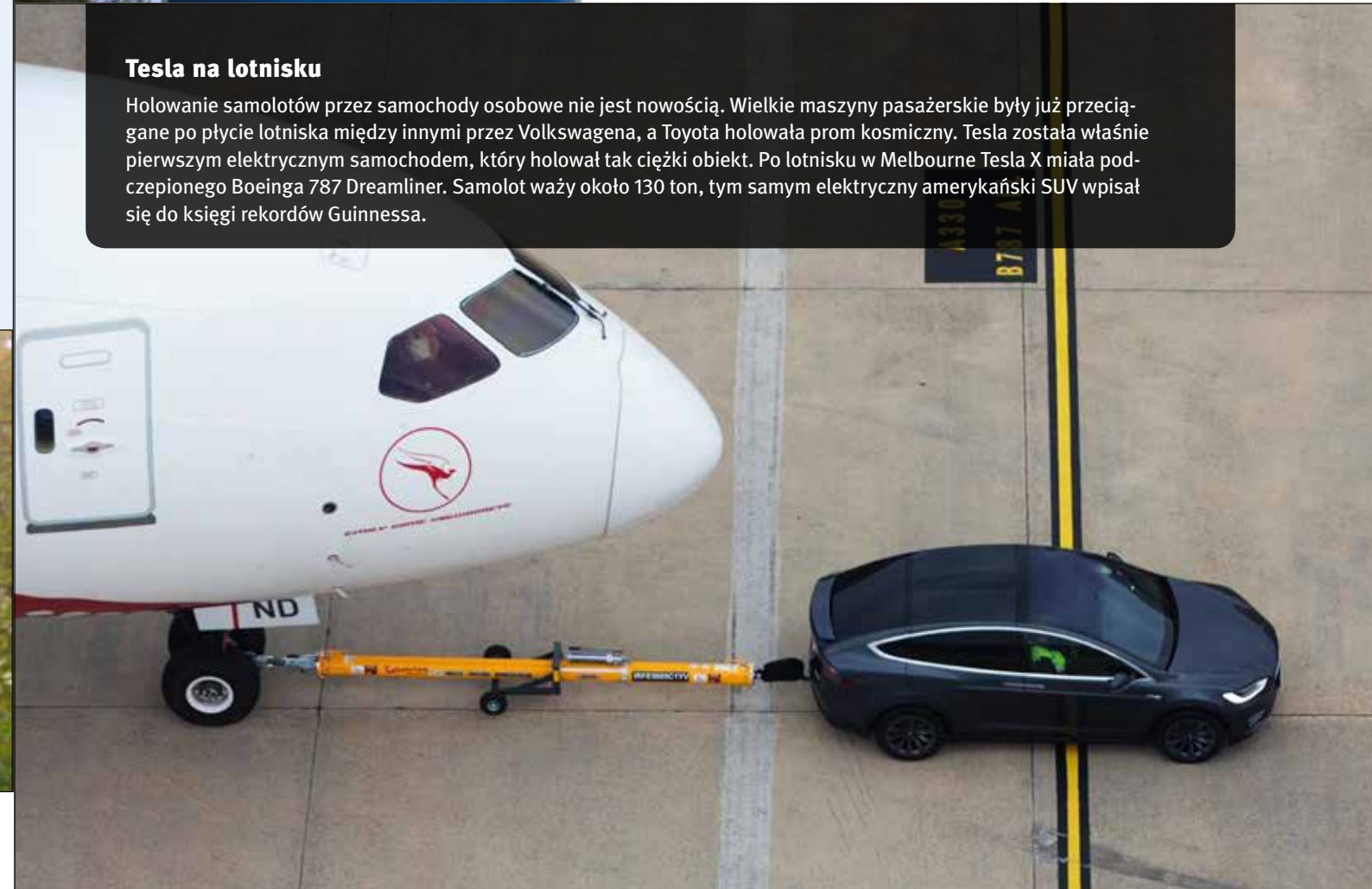
Działanie miejscowe

Kierowcy boją się fotoradarów, ale tuż za nimi łamią przepisy. Instytut Transportu Samochodowego mierzył prędkość aut tuż przed i kawałek za fotoradarem. Potwierdzono to, czego można było się domyślić, że tuż za fotoradarem 75 proc. kierowców przekraczało prędkość, a 45 proc. samochodów jechało więcej niż 10 km/h szybciej niż dopuszczalny limit. To dane z badania w 2016 roku. W 2017 eksperyment powtórzono. Za fotoradarem prędkość przekraczało już 90 proc. kierowców, a 53 proc. jechało przynajmniej o 10 km/h szybciej niż przewidują znaki.



Tesla na lotnisku

Holowanie samolotów przez samochody osobowe nie jest nowością. Wielkie maszyny pasażerskie były już przeciągane po płycie lotniska między innymi przez Volkswagena, a Toyota holowała prom kosmiczny. Tesla została właśnie pierwszym elektrycznym samochodem, który holował tak ciężki obiekt. Po lotnisku w Melbourne Tesla X miała podczepionego Boeinga 787 Dreamliner. Samolot waży około 130 ton, tym samym elektryczny amerykański SUV wpisał się do księgi rekordów Guinnessa.



Bezkarci Rosjanie

Na co dwunastym zdjęciu z polskiego fotoradaru widnieją tablice rejestracyjne z Rosji, tak podała „Rzeczpospolita”. Kierowcy zza wschodniej granicy często nawet nie hamują na widok fotoradaru, bo wiedzą, że nie zostaną ukarani. Sprawa dotyczy nie tylko Rosjan, ale też między innymi Ukraińców i Białorusinów. GITD nie ma narzędzi do ścigania sprawców. Pojawił się pomysł rozszerzenia kontroli granicznych o dane dotyczące wykroczeń. W założeniu sprawca przed ponownym wjazdem na terytorium Polski musiałby zapłacić mandat.

Bezkluczkowe zagrożenie

W USA co najmniej 28 osób zmarło, a 45 poniosło uszczerbek na zdrowiu w wyniku zatrucia spalinami z samochodów wyposażonych w bezkluczkowy system. Chodzi o rozwiązanie, w którym nie trzeba wyciągać kluczyka z kieszeni, żeby otworzyć i odpalić auto. „The New York Times” wyszukał przypadki, w których właściciele wysiadali z samochodów zaparkowanych w garażach nieświadomi, że silnik jest nadal włączony. Jeśli garaż ma połączenie z resztą domu, spaliny wdzierają się do środka trując domowników.

Zimówki w odwrocie

Niezbyt śnieżne zimy, oszczędności, brak czasu, to argumenty za tym, aby pójść w opony „całoroczne”. Na polskim rynku widać bardzo wyraźny wzrost popularności ogumienia całorocznego. Według oficjalnych danych zimówki zakłada nawet 90 proc. właścicieli aut w Polsce. Jak poinformował Polski Związek Oponiarski sprzedaż letnich i zimowych opon spadła ostatnio o kilka procent, a zainteresowanie uniwersalnymi oponami wyraźnie się zwiększyło.



Uśmiech dla reszty świata

„Luksus nie kończy się na rogatkach miasta” – to słowa prezesa Rolls-Royce’a komentującego przełomową dla marki premierę. Cullinan to pierwszy SUV w historii marki, na którego masce znalazła się figurka „Spirit of Ecstasy”.



Kacper Jeneralski

Podwyższone limuzyny z napędem na 4 koła produkują już prawie wszystkie luksusowe marki. Auta cieszą się popularnością nie tylko w Europie, która przestała być pępkiem świata. Kupują je mieszkańcy Bliskiego Wschodu lub Chin. Porsche Cayenne jest z nami od lat. W 2015 roku na drogach pojawił się wyjątkowo mocny Bentley Bentayga. Zupełnie niedawno swojego SUV-a, nazwanego Urus, wprowadziło Lamborghini, marka, która przez lata kojarzyła się wyłącznie z bardzo szybkimi i nisko zawieszonymi autami.

Ogromna bestia

72 Teraz przyszła pora, żeby to uosobienie drogowej arystokracji wyjechało na leśną ścieżkę, a nawet dalej. O mode-

lu Cullinan mówi się, że to najbardziej oczekiwany Rolls-Royce w historii. Projekt wystartował 3 lata temu, a jego cel, to zawieźć względnie młodych i bardzo bogatych ludzi na koniec świata. W zasadzie trudno zrozumieć, dlaczego dopiero teraz. Dlaczego marka nie pokazała światu swojego SUV-a na przykład 10 lat temu? Być może to kwestia konserwatyzmu, z którego brytyjski producent limuzyn jest dobrze znany.

Cullinan to ogromna bestia, ma 530 cm długości i waży 2660 kg. Nie ma zaskoczenia, że auto napędzane jest dwunastocylindrowym silnikiem o pojemności 6,75 litra z dwiema turbosprężarkami.

Taki sam silnik napędza między innymi Phantom. Moc to prawie 570 koni, a moment obrotowy wynosi 850 niutonometrów. Producent nie podaje przyspieszenia do setki. To nie jest zaskoczenie, bo liczby są w przypadku Rolls-Royce’a często owiane są tajemnicą. Dżentelmen o pewnych sprawach nie powinien głośno mówić. Wiado-

mo, że prędkość maksymalna to 250 km/h i jest ograniczona elektronicznie. Potężny silnik z pewnością mógłby zdziałać o wiele więcej.

Z czystego obowiązku podano natomiast spalanie – to średnio 15 litrów na setkę, ale nie ma co zbytnio przywiązywać się do tej wartości. Jeśli wybierzemy autostradę zamiast wertepów, przy wyższej prędkości zawieszenie auta obniży się nawet o 4 centymetry. Dzięki temu szybka jazda po asfalcie będzie bardziej stabilna i komfortowa, a spalanie nieco spadnie. Zawieszenie Rollsa jest pneumatyczne, stąd możliwość regulacji. Głównym zadaniem tego rozwiązania jest jednak zapewnienie ponadprzeciętnego komfortu. Naturalnie jest tu napęd na 4 koła. A jeśli w przypływie fantazji postanowimy pokonać nim bród, to woda może mieć głębokość 54 centymetrów – do takiej wartości nie ryzykujemy uszkodzenia auta.

Niezły kamień

Nazwa Cullinan nie wzięła się znikąd. Tak nazywał się największy na świecie diament. Kamień znaleziony w 1905 roku w kopalni w RPA ważył ponad 600 gramów. Został podzielony, a największe jego części znalazły się w brytyjskich insygniach państwowych. Rolls z taką nazwą musi wiele znaczyć, bo taki przydomek zobowiązuje.

Linia auta jest w pewnym sensie wyjątkowa, bo to pierwszy samochód w segmencie SUV-ów o trzybryłowym nadwoziu. Bagażnik został tu zdecydowanie oddzielony od kabiny pasażerskiej. Prawdopodobnie pierwszy raz w stosunku do samochodu tej marki można użyć określenie „rodzinny”. Wygląd samochodu wzbudził pewne kontrowersje tuż po premierze, ale samochody tej marki nie podporządkowują się trendom pochodzącym z pospolitych marek.

Anglicy wiedzą swoje, dlatego na przykład tylne drzwi otwierają się pod wiatr, a nadwozie przypomina nadal kła-





syczną limuzynę, choć nieco wyżej zawieszoną. Cullinan ma trafić po raz pierwszy w ręce nieco młodszego klienta. A co za tym idzie, będzie prawdopodobnie zwiedzał świat, a za jego kierownicą dość często zasiadać będzie nie szofer, a sam właściciel. Przy czym producent zarzeka się, że uczucie bardzo płynnej jazdy jak na „latającym dywanie” zostało tu umiejętnie przeniesione z wcześniejszych modeli Rollsa. Z tym że ten dywan będzie latał tak samo nad autostradami, jak i nierównymi, nieutwardzonymi drogami oraz bezdrożami. To między innymi dzięki rozstawowi osi, który jest wyjątkowo duży i wynosi prawie 330 cm. Większość nawet potężnych aut ma rozstaw mniejszy niż 3 metry.

Wewnątrz znajdziemy miks nowoczesnych technologii, ukrytych pod nieco staroświeckim, klasycznym wzornictwem. Mowa tu o tradycyjnych pokrętlach i przyciskach. W centrum deski rozdzielczej znajduje się jednak powiew elektronicznej nowości w postaci dużego ekranu, służącego do zarządzania wieloma funkcjami Cullinana. Producent oferuje dwie podstawowe konfiguracje wnętrza. Można wybrać auto z dwoma siedzeniami z tyłu, czyli opcję najbardziej luksusową. Z lodówką i konsolą centralną między fotelami, w której znajdziemy między innymi kieszki do szampana.

Zestaw rekreacyjny

Jeśli jednak samochodem miałyby podróżować żadna przygód mająca rodzina, z tyłu może znaleźć się trzyosobowa kanapa. W takiej wersji tylne siedzenia są składane i po złożeniu podłoga samochodu jest płaska jak w typowym kombi. Sam bagażnik w standardzie ma pojemność 560 litrów, a po złożeniu foteli ponad 1900. Teoretycznie

można by w nim przewieźć lodówkę, choć pewnie nikt tego nigdy nie zrobi.

Ciekawostką jest zestaw rekreacyjny zamontowany w bagażniku i tylnej klapie. To dwa rozkładane i obite skórą krzeselka oraz stolik. Zainstalowano ten zestaw w aucie na wypadek, gdybyśmy chcieli zatrzymać się gdzieś na łonie przyrody i podziwiać widoki. W takiej sytuacji może nawet padać, o co akurat w Wielkiej Brytanii nietrudno, ponieważ otwarta tylna kłapa posłuży jako dach.

Trzeba by jeszcze zapytać, kto przy zdrowych zmysłach pojedzie samochodem wartym miliony w teren? Być może nikt, ale nie o to chodzi. Na wschodnich rynkach i w częściach świata, które nie mają tak dobrych dróg jak europejskie czy amerykańskie autostrady, klienci poszukują podwyższonych samochodów. Na przykład Rosjanin, którego stać na Rolls-Royce'a, potrzebuje auta zdolnego do pokonywania często fatalnych dróg. Cullinan jest właśnie uśmiechem w stronę reszty świata.



OGRANICZENIA RUCHU DROGOWEGO 2018



Zamów już dziś!

<https://uslugi.zmpd.pl/sklep>

16,00 zł
cena brutto do 10 szt.

13,00 zł
cena brutto powyżej 10 szt.

* Podane kwoty mogą ulec zmianie
oraz nie zawierają kosztów wysyłki
* Wysyłka w I kwartale 2018 r.

OGRANICZENIA
RUCHU DROGOWEGO 2018



obowiązujące
na obszarze Europy



2018

OGRANICZENIA
RUCHU DROGOWEGO 2018



obowiązujące
na obszarze Europy

OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

KONTAKT

tel. 022 536 10 24

fax 022 536 10 66

e-mail: ograniczenia@zmpd.pl

www.uslugi.zmpd.pl



60 lat

ILOŚĆ TESTÓW

4279

ŚREDNIE OSZCZĘDNOŚCI
W ZUŻYCIU PALIWA

10,9%



Przetestuj lidera.

Niezmiennie od lat, testy Fuel Duel potwierdzają przynależność pojazdów Actros do grupy najbardziej wydajnych pojazdów ciężarowych. Decydując się na wzięcie udziału w testach Fuel Duel zyskujecie Państwo możliwość przetestowania za darmo nowego pojazdu Actros przez Waszych kierowców, na Waszych trasach i z Waszym towarem na pokładzie. Po upływie

dwóch do trzech tygodni testów, będziecie mogli się przekonać, czy Actros jest w rzeczywistości tak ekonomicznym pojazdem, jak to deklarujemy. Jesteśmy całkowicie pewni, że niezależny system telematyczny koncernu Daimler Fleetboard Telematica potwierdzi, że tak faktycznie jest.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

