

przewoźnik

Zrzesz



Pakiet mobilności

Fala bankructw

6

Wschodnia konkurencja

10

44

Nowy Actros - czas: start!

62

ZMPD **BOX**.pl



Najlepszy **BOX**
w wadze ciężkiej!



Zwiększ zysk
z Twoich tras
na timocom.pl

 **TIMOCOM**
AUGMENTED LOGISTICS

Zrzeszenie Międzynarodowych
Przewoźników Drogowych w Polsce



E-mail oplaty.drogowe@zmpd.pl
Tel. +48 723 688 239 Tel. +48 22 53 61 850
Biuro ZMPD (pok. nr 1),
Warszawa 00-175, Al. Jana Pawła II 78
www.uslugi.zmpd.pl

**OPŁATY
DROGOWE** 



Jan Buczek
Prezes ZMPD

Wesołych Świąt!

Zbliża się koniec roku, co nastraja do podsumowań. Czas nie stoi w miejscu, podobnie jak prawa regulujące obieg gospodarczy. One także się zmieniają, zmuszając przewoźników do ciągłego dostosowywania się do nowej rzeczywistości. Przedsiębiorcy muszą walczyć także ze spowolnieniem gospodarczym, choć mam nadzieję, że jesienny szczyt przewozów pozwolił odrobić słabsze miesiące.

Życzę wszystkim, aby w rodzinach i w firmach przewoźnicy spotkali się w święta w komplecie. Aby w życiu rodzinnym dominowało ciepło, zaufanie, szacunek i miłość. W życiu zawodowym życzę powodzenia i wytrwałości oraz niezłomności w dążeniu do sukcesów. W otoczeniu sprawdzonego i oddanego zespołu współpracowników, zaangażowanych w osiągnięcie wspólnego celu. Życzę też bezpiecznych dróg wszystkim zatrudnionym w polskich firmach kierowcom.

Spotkanie Wigilijne

20

Władze ZMPD na wigilijnym spotkaniu z przyjaciółmi podsumowały mijający, trudny rok. Zrzeszenie podjęło ponad stu gości ze świata gospodarki i polityki.



Granica wschodnia

40

Jak usprawnić przekraczanie polsko-ukraińskiej granicy i kontrolować wykorzystanie polskich zezwoleń – to temat ostatniej dyskusji przewoźników i służb granicznych w Medyce.

Jelczem do Nepalu

58

Jelcze przewiozły w latach 70. i 80. kilkanaście wypraw alpinistycznych z Polski w Hindukusz i Himalaje. Gdyby nie te samochody, polski alpinizm nie świeciłby największych tryumfów. Jesienią 2020 roku replika takiego Jelcza pojedzie do Nepalu.

California spod Poznania

72

Kosztuje tyle co kawalerka, ma mniejszą powierzchnię, ale za to widok z okna może być taki, jakiego akurat zapragnie właściciel. Grand California, czyli większy, ale nadal kompaktowy kamper Volkswagena. Czy nadaje się do całorocznej turystyki?



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 Gawelczyk, Sławomir Jeneralski, Adam Mikołajczyk, Tadeusz Wilk

Współpracują:

Kacper Jeneralski, Krzysztof Matuszewski, Margareta Przybyła

Ogłoszenia reklamy i prenumerata:

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

Grafika i skład:

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

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



Dostosować egzaminy do wymagań przedsiębiorców

26

Przewoźnicy wiedzą najlepiej, co powinni umieć ich przyszli pracownicy, aby bezpiecznie wykonywali powierzone im zadania. ZMPD zorganizowało dyskusję dotyczącą sprawdzania wiedzy nabytej podczas trzyletniej edukacji.

Miliony tracone na wypłacie ubezpieczeń

36

Polscy przewoźnicy, których samochody zostały uszkodzone w wypadkach drogowych za granicą, mają poważny problem z uzyskaniem odszkodowania od zagranicznych sprawców. Towarzystwa ubezpieczeniowe nie dostrzegają problemu.

Kontynuacja prac nad Pakietem Mobilności	6
Kompromisowy Pakiet Mobilności	8
Naciąga fala bankructw	10
Kupować, czy nie kupować, oto jest pytanie	12
Fotomorgana. Idą święta, a gdzie puenta?	14
Wigilijne spotkanie	20
Polско-Irańskie spotkanie biznesowe	24
Dostosować egzaminy do wymagań przedsiębiorców	26
Przychodzi prezes do starosty. Od tego się wszystko zaczęło	30
Bezpieczeństwo ruchu drogowego przede wszystkim	32
Miliony tracone przez wyludzenia	36
Szybsza popularyzacja najlepszych praktyk	38
Granica wschodnia	40
Polski rynek przyciąga nowych graczy	44
Wąskie gardło Europy	48
Wojna autobusowa w Świnoujściu	50
Polscy mechanicy najlepsi na świecie	52
Autostrady dla transportu	54
Za rok kolejne Targi TransLogistica Poland	56
Retro. Jelczem do Nepalu	58
Nowy Actros - czas: start!	62
Odpowiedzialność przewoźnika	64
TIMOCOM sięga jeszcze dalej!	68
California spod Poznania	72

Znamy ostateczny kształt Pakietu Mobilności

Nad ranem 12 grudnia unijni negocjatorzy osiągnęli porozumienie w sprawie części socjalnej Pakietu Mobilności.

Margareta Przybyła

Trójstronne negocjacje trwały od października 2019 roku. Do samego końca nie było wiadomo, czy instytucje osiągną porozumienie. Tym bardziej, że Trilog, jaki odbył się 25 listopada, zakończył się fiaskiem. Główną osią sporu był obowiązkowy powrót ciężarówki do kraju siedziby co 4 tygodnie, organizacja przewozów kabotażowych oraz odpoczynków. Po wielogodzinnych nocnych negocjacjach osiągnięto jednak porozumienie.

Nowe przepisy dla transportu drogowego

W przypadku *lex specialis*, czyli zasad regulujących delegowanie kierowców, zdecydowano, że nie będą one obejmowały operacji tranzytowych

oraz bilateralnych. Pracodawcy nie będą więc mieli obowiązku stosowania przepisów o wynagrodzeniach obowiązujących w krajach, w których wykonywane są te operacje.

Przepisy o delegowaniu będą obejmowały operacje kabotażowe oraz operacje „cross-trade”, wyłączając dwie operacje doładunku lub rozładunku w ramach operacji bilateralnej. To z pewnością utrudni życie przewoźnikom.

Natomiast, między innymi dzięki działaniom ZMPD, udało się wypracować 18-miesięczny okres przejściowy. Zasady te będą więc obowiązywały dopiero od końca 2021 roku.

Ułatwieniem dla przewoźników będzie ograniczona ilość dokumentów przechowywanych w pojeździe na wypadek kontroli. Mają to być: deklaracja delegowania, zapisy z tachografów oraz dokumenty przewozowe (w wersji papierowej lub elektronicznej).

W zapisach rozporządzenia regulu-

jącego czas jazdy i odpoczynku kierowców udało się zwiększyć elastyczność w organizacji odpoczynku. Co do zasady przepisy zostają niezmiennic, ale wprowadzono wyjątek pozwalający na odbycie dwóch skróconych odpoczynków pod rząd, a następnie powrót do bazy firmy lub do domu w trzecim tygodniu. Ponadto przedsiębiorstwa transportowe będą musiały tak organizować pracę, aby zapewnić kierowcy możliwość powrotu do domu co najmniej raz na 4 tygodnie. Kierowcy będą także mogli wydłużyć swój dzienny lub tygodniowy czas jazdy o 1 godzinę, aby dotrzeć do miejsca odpoczynku tygodniowego.

Ustalono również termin, do którego pojazdy mają zostać wyposażone w inteligentne tachografy (smart tachografy). Pojazdy wykonujące przewozy międzynarodowe, posiadające tachografy cyfrowe lub analogowe, muszą być wyposażone w inteligentne tachografy II generacji do roku 2024.

Samochody wyposażone w smart tachografy I generacji muszą otrzymać urządzenia II generacji do 2025 roku.

Jest także decyzja w sprawie organizacji przewozów kabotażowych. Utrzymano obecne zasady, czyli możliwość wykonania trzech operacji w ciągu siedmiu dni. Niestety wprowadzono obowiązkową przerwę pomiędzy kolejnymi operacjami kabotażowymi w tym samym kraju. Pierwotna propozycja zakładała 5 dni. W toku negocjacji okres ten udało się skrócić do 4 dni. W rozporządzeniu regulującym warunki wykonywania zawodu przewoźnika drogowego wprowadzono obowiązek powrotu ciężarówki do kraju siedziby co 8 tygodni, w porównaniu z 4 tygodniami proponowanymi pierwotnie przez niemieckiego europosła sprawozdawcę Ismaila Ertuga. Nowymi zasadami objęto także pojazdy lekkie, powyżej 2,5 tony.

Kto zdecydował o kształcie Pakietu?

W negocjacjach, które toczyły się za zamkniętymi drzwiami, udział brali wybrani przedstawiciele Parlamen-

tu Europejskiego. Prace nad *lex specialis* prowadziła czeska europosłanka Kateřina Konečná, a nad rozporządzeniem dotyczącym czasu jazdy i odpoczynku europosłanka Henna Virkkunen z Finlandii.

Sprawozdawcą do rozporządzeń w sprawie dostępu do rynku i zawodu przewoźnika jest niemiecki europoseł Ismail Ertug. W negocjacjach udział brało także dwoje polskich europosłów: Elżbieta Łukacijewska z PO oraz Kosma Złotowski z PiS, którym należą się ogromne podziękowania za zaangażowanie i wkład pracy. Państwa członkowskie reprezentowane były przez Prezydencję Fińską.

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce brało czynny udział w tych pracach, utrzymując bieżący, stały kontakt roboczy z przedstawicielami Parlamentu Europejskiego, Komisji Europejskiej oraz Stałego Przedstawicielstwa Polski przy UE. Podejmowaliśmy także wspólne inicjatywy ze stowarzyszeniami przewoźników z innych krajów. W październiku wystosowaliśmy pismo, wspólnie z przewoźni-

kami z Bułgarii, Rumunii i Węgier, do szefów instytucji unijnych prezentując nasze postulaty. Ostatecznie część naszych postulatów udało się zrealizować.

Co przed nami?

Wynik negocjacji musi jeszcze być oficjalnie przyjęty przez Komisję Transportu i Turystyki Parlamentu Europejskiego (TRAN) oraz w głosowaniu plenarnym przez wszystkich europosłów, a także przez państwa UE. Szacuje się, że ostatecznie Pakiet może zostać przyjęty wczesną wiosną 2020 roku. To oznacza, że przepisy dotyczące *lex specialis* oraz dostępu do rynku i zawodu przewoźnika drogowego zaczną obowiązywać pod koniec 2021 roku. Z nowych zasad dotyczących organizacji czasu jazdy i odpoczynku przewoźnicy będą mogli skorzystać zaraz po publikacji dokumentów w Dzienniku Urzędowym UE, czyli już wiosną 2020 roku.

Margareta Przybyła jest stałym przedstawicielem ZMPD przy UE

Kompromisowy Pakiet Mobilności

Prezes ZMPD Jan Buczek w rozmowie z Robertem Przybylskim mówi o pomysłach na funkcjonowanie transportu drogowego w UE.

■ Czy uzgodniony 12 grudnia Pakiet Mobilności zawiera dobre przepisy dla branży?

Posłowie mówią o zginiłym kompromisie, także w mojej opinii udało się wypracować porozumienie, które, choć nie udało się osiągnąć wszystkich założeń, jest do przyjęcia przez naszych przedsiębiorców. Konsekwencja w walce opłaciła się. Dziękuję wszystkim zaangażowanym w działania: administracji centralnej (przede wszystkim ministrowi infrastruktury Andrzejowi Adamczykowi), parlamentarzystom, którzy wspierali nas niezależnie od opcji politycznej, a także przedstawicielom administracji Komisji Europejskiej, którzy wsłuchiwali się w nasze argumenty.

Nadal jednak uważam, że brak jest zapisów, które w pełni traktowałyby transport jako czynnik życia gospodarczego Unii.

W Białych księgach UE opisywała kształt rynku transportu drogowego. Dziś ktoś decyduje o zmianie kursu, w sposób administracyjny łamie obowiązywane zasady i zmienia akcesyjne warunki, które Polska zmuszona była przyjąć. Dały one możliwość państwu członkowskiemu inwestowania w Polsce, natomiast polskich przewoźników próbuje się usunąć z terytorium UE. Nasi przedsiębiorcy szczególnie ostro doświadczają administracyjnych ograniczeń swobodnej działalności i świadczenia usług w UE.

■ Pakiet doprowadził do głębokich podziałów europejskiej branży. Czy jest jeszcze branżowa organizacja wolna od nich?

Pakiet Mobilności doprowadził także do podziału wśród europejskich polityków oraz przedstawicieli administracji krajów unijnych. Gdy poja-

wił się projekt Pakietu, udało się przekonać do opozycji przedstawicieli 14 państw europejskich. Jednak wraz z postępowaniem prac i pojawianiem się szczegółowych zapisów, ta lista się skróciła. Od podziałów na tle Pakietu Mobilności nie jest wolne także IRU. W strukturach tej organizacji funkcjonuje Komitet Łącznikowy z UE, tzw. CLTM, w którym uczestniczą przedstawiciele unijnych krajów, członków IRU. Nie byli w stanie wypracować jednolitego stanowiska wobec Pakietu, co świadczy o tym, że sposób postępowania z problemem różni się w zależności od państwa.

Dlatego choć Pakiet Mobilności został przyjęty, to wydaje się, że jedyną logiczną formą zakończenia tego sporu jest uruchomienie szerokiej debaty na temat transportu drogowego. Dopiero po ustaleniu jego roli można będzie przystąpić do tworzenia nowych założeń funkcjonowania transportu drogowego. Muszą one dawać szansę realnego wykonywania usług transportowych, zgodnie z intencją prawa.

Jednym z absurdów obecnej propozycji Pakietu jest zapis ograniczający prawa obywatelskie, zakazujący kierowcy odpoczynku tam, gdzie on chce. Na dodatek w czasie wolnym zmuszany jest do przemieszczenia się do kraju rejestracji samochodu ciężarowego, a przecież nikt nie wymaga tego od kolejarzy lub załóg samolotów. Kolejnym absurdem jest obowiązek korzystania z hoteli, których nie ma. Dopóki administracje państw nie stworzą warunków do wykorzystania przerw, dopóty nie wolno uchylać takich przepisów.

■ Kraje starej UE nieuczciwą konkurencję zarzucają m.in. polskiemu przewoźnikom...

Jeżeli mówimy o uczciwości, to uważam, że pośrednika powinien zastąpić agent transportowy. Działywałyby w imieniu nadawcy towaru i przez niego byłby wynagradzany. Jego rolą byłoby znalezienie najlepszego przewoźnika, ale tylko bezpośredni, fizyczny wykonawca przewozu miałby prawo wystawiać fakturę za transport. Faktura byłaby adresowana bezpośrednio do nadawcy towaru, który bez zbędnej zwłoki powinien ją zapłacić.

Dzięki temu rozwiązaniu klient, czyli nadawca ładunku, miałby bezpośredni kontakt z przewoźnikiem, który w sytuacji awaryjnej, losowej (np. uszkodzenie lub zagubienie ładunku) nie byłby pozostawiony sam sobie. W obecnej sytuacji to on ponosi największe ryzyko i zarazem największe koszty, a z powodu łańcuszka pośredników nie ma szans na kontakt z nadawcą towaru.

■ Czy pomysł już trafił do unijnej dyskusji?

Aby doprowadzić do dyskusji na temat tej propozycji, muszę uzyskać stanowisko przewoźników - członków organizacji i jednolite stanowisko środowiska. Wówczas mogę wyjść z nim na arenę międzynarodową, aby pozyskać poparcie przedstawicieli innych państw. Nawet jeśli uda się je uzyskać, to i tak czeka nas ciężka praca. W dyskusjach nad modelem transportowym uczestniczą nie tylko przedstawiciele przewoźników, ale i logistyków, którzy po części zajmują się działalnością transportową, a w tym przypadku nasze interesy mogą okazać się rozbieżne. Dla zleceniodawcy pośrednicy stają się bezpośrednim klientem „realizującym” usługę transportową, w związku



z tym mogą rozporządzać nie tylko ładunkiem, ale i kwotą przewoźnego, pozostawiając sobie marżę. Dlatego te grupy już bojkotują moje pomysły.

■ A jaki był rok dla branży?

Był to bardzo trudny rok, bo nadpodaż usług zderzyła się ze spowolnieniem gospodarczym w Europie, po której przewozi towary ponad 90 proc. naszych przewoźników. Jakikolwiek zmiany na tym rynku muszą rzutować na kondycję naszych firm.

Trudno powiedzieć, jak długo będzie trwało ekonomiczne tąpnięcie. Mimo że po kryzysie jak zwykle nastąpi hoss, to nikt nie potrafi odpowiedzieć na pytanie, kto dotrwa do lepszych czasów. Czy, gdy wróci popyt, tabor będzie tak efektywny, że pozwoli na zyskowną działalność? Czy firma zdoła utrzymać pracowników bez redukcji, a jeśli nie, to czy zdoła odbudować zespół? Dziś nikt nie ma odpowiedzi na te pytania.

Nie jesteśmy jednak w sytuacji bez wyjścia. Pomimo spowolnienia gospodarczego mamy do czynienia ze stałym wzrostem masy towarowej do przewiezienia, co skompensuje tąpnięcie. Do tego polscy przewoźnicy mają doświadczenie w utrzymaniu kontraktów i z całą pewnością znajdą sposób, aby nie stracić roboty, choć raczej nie będzie łatwiej niż w minionym roku.

■ Czy ekologiczne wymagania to kolejny cios wymierzony w polskich przedsiębiorców?

Zmienia się podejście do nas i klientów, i społeczeństwa. Dotyczy to przede wszystkim zminimalizowania wpływu transportu na środowisko. To będzie kosztowne i może nawet najpoważniejsze wyzwanie. Nasi przewoźnicy będą mieli okazję zastąpić tych, którzy mu nie sprostają.

Dlatego jako branża nie możemy stać z boku i biernie się przyglądać. Mamy moralny obowiązek wobec kolejnych pokoleń ochronić planetę i pozostawić ją dla następnych generacji w jak najlepszym stanie.

■ Czy polskich przedsiębiorców, którzy mają mniejsze marże niż zagraniczni konkurenci, będzie stać na nowy, kosztowny tabor?

W Polsce funkcjonuje szczególnie sposób podziału korzyści z udziału w wykonywaniu usług transportowych. Mali, rozproszeni przedsiębiorcy często wiążą się na stałe operatorem, który kupuje u nich usługi transportowe, zazwyczaj za niewygodną cenę. Często zbliżona jest do kosztów przewoźnika, a czasem nawet ich nie przekracza. Obowiązkiem każdego przedsiębiorcy jest poszukiwanie sposobów na skrócenie łańcucha zobowiązań i eliminowanie nie-

potrzebnych ogniw, którymi są pośrednicy. Kupując fracht na giełdach i przekazując go dalej wykonawcom za głodowe stawki. W tej sprawie najczęściej do zrobienia ma sam przewoźnik, bowiem to on wybiera partnera do przedsięwzięcia. Naszą rolą jest uświadamianie administracji państwa i służbom kontrolnym konieczności ograniczenia pośrednictwa do minimum. Mniej pośredników zwiększa marżę wykonawców transportu.

■ Czy brak rąk do pracy przestanie zagrażać istnieniu firm?

Wprowadzone dzięki naszym staraniom zmiany w systemie oświaty przyniosą pierwsze efekty. Ponad 5 tys. uczniów kształci się w zawodzie kierowca-mechanik w publicznych szkołach branżowych I i II stopnia. Jako przedstawiciele pracodawców dużo zrobiliśmy, ale sporo działań wymaga jeszcze system praktycznego kształcenia. Przedsiębiorcy są rozproszeni w całym kraju i organizacją praktyk muszą zająć się w porozumieniu z lokalnymi szkołami. Ponawiam prośbę do kolegów przewoźników o dalsze aktywne wspieranie praktycznej nauki zawodu w własnych firmach. To dobra, naturalna droga do pozyskania pracowników. Organizacja praktyk to także prestiż dla przewoźnika w regionie.

Naciąga fala bankructw

W ostatnim czasie zajmowaliśmy się kilkudziesięcioma sprawami dotyczącymi upadłości gospodarczych z branży transportowej. Dynamika tego procesu jest tak duża, że musieliśmy uruchomić nowe biura naszej kancelarii w Sopocie oraz Katowicach.

Prawnicy ostrzegają, że nadchodzi fala bankructw wśród firm transportu drogowego. Branża walczy o utrzymanie płynności i odzyskanie należnych płatności.

Robert Przybylski

Maleją stawki, na dodatek firmy transportowe nie dostają pieniędzy za usługi i same też mają spore trudności z opłaceniem zobowiązań. Odsetek niesolidnych płatniczo firm w sektorze transportu i gospodarki magazynowej należy do jednego z najwyższych w całej gospodarce i wynosi 8,7 proc., o 2,4 p.p. więcej niż w całej gospodarce. Na dodatek przedsiębiorcy poddawani są coraz silniejszej presji płacowej.

Jak wynika z danych Rejestru Dłużników BIG InfoMonitor oraz bazy Biura Informacji Kredytowej na koniec pierwszego kwartału 2019 r. zaległości wobec partnerów biznesowych i banków miało prawie 29 tys. przedsiębiorstw transportowych.

Maleje wyliczony przez firmę Analityq na zlecenie CBRE wskaźnik op-

tymizmu rynku logistycznego i łańcucha dostaw. Na lata 2019-2020 został określony w Polsce na 53,9, gdy w ub.r. wyniósł 64,1. Na pytanie, jak zmieniła się sytuacja w ostatnich dwunastu miesiącach, 45 proc. respondentów stwierdziło, że jest nieco trudniejsza, a co ósmy, że znacznie trudniejsza. Tylko co piąty nie dostrzegł zmian. Zapytani o prognozę na kolejne 12 miesięcy, 44 proc. uznało, że będzie nieco trudniej, zaś 28 proc., że będzie zdecydowanie trudniej.

Eksperti z kancelarii Mikulewicz Ostaszewski szacują, że 20 proc. firm z polskiej branży transportowej jest zadłużonych na niemal miliard złotych. Swoje wyliczenia oparli na danych Krajowego Rejestru Długów.

Słabsza strona umowy

Jednocześnie na podstawie informacji opublikowanych przez Monitor Sądowy i Gospodarczy eksperci wska-

zują, że w 2017 roku upadło 17 firm transportowych, o prawie 50 proc. więcej w stosunku do roku poprzedniego. W ubiegłym roku działo się jeszcze gorzej, do października 2018 roku ogłoszono upadłość 18 podmiotów z tego sektora. – W ostatnim czasie zajmowaliśmy się kilkudziesięcioma sprawami dotyczącymi upadłości gospodarczych z branży transportowej. Czynniki, które najczęściej wpływają na trudną sytuację finansową przedsiębiorstw z tego sektora są m.in. wzrost kosztów, coraz silniejsza konkurencja w branży, zatory płatnicze i niedobór pracowników. Dynamika tego procesu jest tak duża, że musieliśmy uruchomić nowe biura naszej kancelarii w Sopocie oraz Katowicach – informuje adv. Marcin Ostaszewski, partner w kancelarii Mikulewicz Ostaszewski.

Eksperti zwracają uwagę, że przedsiębiorcy działający w branży transportowej są słabszą stroną umów. Często są

obligowani prawnie do płacenia wysokich kar, w tym między innymi za opóźnienia w realizacji zleceń. Jednocześnie zleceniodawcy - firmy spedycyjne zastrzegają sobie możliwość odwołania przewoźnika, nawet do momentu rozpoczęcia realizacji zlecenia przez podstawienie pojazdu do wykonania usługi transportu. W efekcie firmy transportowe ponoszą dodatkowe, wysokie koszty i tracą płynność finansową.

Fatalny Pakiet

Eksperti zwracają uwagę na ostatni raport Coface z 2019 roku, dotyczący upadłości i restrukturyzacji firm w Polsce, który wskazuje, że wzrost liczby niewypłacalności w branży transportowej wynosi ponad 50 proc. Z kolei analiza wartości przeterminowanych należności świadczy o tym, że płynność w branży transportowej osiąga wartość krytyczną. Jednocześnie szacują, że fala upadłości w sektorze wdrożeniu w drugim kwartale 2020 roku. Przyczyną tendencji wzrostowej będzie wprowadzenie w życie Pakietu Mobilności, określającego nowe zasady limitów czasowych oraz wynagro-

dzeń dla pracowników delegowanych poza granice kraju. - Z całą pewnością taka regulacja prawna ma na celu ochronę interesów państw najbogatszych, tym samym spowalniając gospodarkę państw biedniejszych, takich jak Polska – uważa Ostaszewski.

Najtrudniejsza branża

Receptą na przewidywany kryzys w branży transportowej jest podjęcie działań w celu zrestrukturyzowania przedsiębiorstwa borykającego się z problemami finansowymi.

W przypadku zaistnienia stanu niewypłacalności po stronie podmiotu gospodarczego, koniecznym staje się, w świetle obowiązującego prawa, sporządzenie i złożenie wniosku o ogłoszenie upadłości.

Eksperti podkreślają, że przesłanką uruchomienia tej procedury jest fakt powstania niewypłacalności po stronie dłużnika, czyli sytuacja, w której nie jest on w stanie realizować swoich bieżących zobowiązań przez okres trzech miesięcy. Kolejnym kryterium umożliwiającym ogłoszenie upadłości gospodarczej jest posiadanie majątku,

który wystarczy przynajmniej na pokrycie kosztów postępowania upadłościowego i częściowe zaspokojenie wierzycieli.

Należy mieć na uwadze, że majątek ten powinien być wolny od obciążeń, takich jak choćby hipoteki czy zastawy. – Z naszego doświadczenia wynika, że jeśli zasoby dłużnika nie pozwalają na pokrycie kosztów postępowania upadłościowego i przynajmniej częściowe zaspokojenie wierzycieli lub wystarczą tylko na koszty związane z postępowaniem, wniosek o upadłość gospodarczą z dużą dozą pewności zostanie przez sąd oddalony. Niestety, wielu przedsiębiorców z branży transportowej zaczyna rozważać możliwość ogłoszenia upadłości zbyt późno. Rozwiązanie krytycznej sytuacji finansowej jest wówczas znacznie trudniejsze i bardziej czasochłonne – ostrzega Ostaszewski.

W rezultacie, jak wynika z badania BIG InfoMonitor, większość przedsiębiorców oferujących usługi transportowe nie zdecydowałoby się jeszcze raz na taki biznes. Tak negatywnego nastawienia do prowadzonej działalności nie ma w żadnej innej branży. ■

Kupować, czy nie kupować, oto jest pytanie

Przewoźnicy zaniepokojeni rosnącym protekcjonizmem zmniejszyli inwestycje w tabor. Miesięczne rejestracje ciężkich samochodów zmalały do poziomu z 2015 roku.



Robert Przybylski

Adampol kupił 30 nowych zestawów, z czego 10 to powiększenie floty. Jas-FBG powiększył park samochodowy o 5 gazowych ciężarówek do dystrybucji miejskiej, zaś Batim 50 samochodów z silnikami wysokoprężnymi przeznaczył na wymianę, ale spółka rozważa w przyszłym roku powiększenie floty o 20 lub 40 zestawów. Maszoński Logistics zakupił 220 samochodów, z tego 70 to powiększenie floty.

Jednak wśród przewoźników panuje niepewność. Od czerwca maleją rejestracje samochodów ciężarowych i nacze-
p. W październiku zarejestrowano 2254 samochody ciężarowe o dmc powyżej 16 ton, o ponad 28 proc. mniej niż

w tym samym miesiącu roku poprzedniego. W ciągnikach samochodowych redukcja wyniosła niemal 31 proc.

Listopad przyniósł niemal 18-procentowy spadek rejestracji (rok do roku), do niecałych 2 tys. samochodów ciężarowych. – Na szczęście nie jest tak, że nic się nie dzieje. Zamówienia napływają, choć ich poziom jest mniejszy niż w miesiącach wiosennych – przyznaje szef marketingu Daf Trucks Polska Zbigniew Kołodziejek. Dodaje, że przewoźnicy modernizują flotę, ale jej nie powiększają.

W październiku rejestracje nacze-
p. zmalały w stosunku do tego samego miesiąca rok wcześniej o niemal 30 proc., a po dziesięciu miesiącach spadek wynosi 8,6 proc.

Większy optymizm panuje wśród specjalizowanych przewoźników: rejestracje przyczep ciężarowych wzro-

śły w październiku o niemal 3 proc., a po dziesięciu miesiącach o 3,3 proc.

Kuleje przemysł

W opublikowanym 22 listopada raporcie Transporeon wskazuje, że w październiku podaż środków transportu wzrosła o 15 proc. w stosunku do września. Jednocześnie ceny za usługi przewozowe zmalały o 1,5 proc. – Zmiany są sezonowe, podobne do notowanych w tym okresie w poprzednich latach, jednak wyraźny wzrost liczby oferowanych pustych pojazdów nastąpił w przewozach chemicznych, samochodowych i stalowych – opisuje dyrektor zarządzający Tim Consult, spółki-córki Transporeon, Olivier Kahrs.

Szczególnie dużo na giełdzie pojawiło się pojazdów do przewozu chemii, październikowy wzrost sięgał 40 proc. w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego. Niemieckie stowarzyszenie pracodawców BAVC wskazuje, że przemysł chemiczny i farmaceutyczny są od jesieni 2018 roku w recesji.

W przypadku transportu obsługującego przemysł motoryzacyjny wzrost był 15-procentowy, zaś transport stali zanotował 10-procentowy przyrost wolnej powierzchni.

Produkcja niemieckich koncernów samochodowych od ponad roku regularnie maleje, choć akurat październik okazał się bardzo dobrym miesiącem: liczba rejestracji powiększyła się rok do roku o 13 proc., w tym niemieckich marek o 15 proc.



Powodem wcześniejszych spadków było wejście nowych sposobów homologacji, które wymusiły przygotowanie nowych wersji pojazdów. Koncerny nie poradziły sobie z nawałem pracy, musiały wycofać z oferty wiele modeli.

Analitik PwC Christoph Stürmer przekonuje, że sprzedaż samochodów osobowych w Europie powinna się poprawić. – Nie ma makroekonomicznych powodów, aby malała. Zatrudnienie jest rekordowo niskie, podobnie jak ceny kredytów, zatem popyt powinien wrócić do notowanego na początku 2018 roku – przekonuje Stürmer.

Przewiduje, że rejestracje samochodów osobowych w Europie wzrosną z 15 mln aut w 2018 roku do niemal 16 mln w 2023 roku. Te prognozy zaskoczyły nawet branżę przewoźników samochodów gotowych. Na corocznym branżowym zebraniu ECG, prezes stowarzyszenia Wolfgang Goebel nie krył zaskoczenia. – Zobaczymy jak rzeczywiście rozwinie się ten rynek – ostrożnie skwitował.

Elektryczne zagrożenie

Na horyzoncie pojawiło się już kolejne zagrożenie: elektromobilność. Szef Niemieckiego Zrzeszenia Producentów Samochodów Bernhard Mattes szacuje, że tylko w Niemczech po wprowadzeniu elektrycznych modeli zniknie 70 tys. miejsc pracy.

Elektryfikacja i trudności z homologacją według bardziej wyśrubowanych norm już przyniosły kryzys wśród dostawców koncernów motoryzacyjnych. W samej Badenii Wirtembergii 160 zakładów przygotowuje się do cięć zatrudnienia. ThyssenKrupp mówi o zwolnieniu 6 tys. osób. – Nie ma tygodnia, żeby nie upadł jakiś dostawca – narzeka Mattes. Manifestacja zaniepokojonych robotników przeszła ulicami Stuttgartu 22 listopada.

Spółka Ultima Media w opublikowanym w październiku raporcie szacuje, że europejskie rejestracje modeli całkowicie elektrycznych w 2030 roku wyniosą 3,8 mln (w 2019 roku sięgną 0,5 mln), hybrydowych 0,7 mln (0,2 mln w tym roku), hybrydowych ładowanych z gniazdka 1,2 mln (0,3 mln w tym roku). Łączne rejestracje diesli i modeli benzynowych wyniosą, według prognoz, 6,8 mln, gdy w tym roku sięgnęły 17,6 mln.

Chociaż łączne rejestracje aut wzrosną z 20,12 mln do 21,59 mln, to jednak z uwagi na prostszą budowę modeli elektrycznych (składają się z o jedną trzecią mniejszej liczby części niż modele spalinowe), przemysł samochodowy zgłosi mniejsze zapotrzebowanie na przewozy.

Magazyny rozkręcą rynek

Z drugiej strony burzliwy rozwój rynku magazynowego jest dobrym pro-

gnostykiem dla przewozów samochodowych. Firma doradcza Cushman & Wakefield wskazuje, że magazyny rosną jak grzyby po deszczu. – Zaledwie w ciągu ostatnich 12 miesięcy zasoby wzrosły o 18 proc., do niemal 18 mln m kw. – podlicza konsultant w dziale powierzchni przemysłowych i logistycznych Cushman & Wakefield Adrian Semaan.

Konsultant spodziewa się, że popyt na powierzchnie magazynowe pozostanie wysoki, co pozwoli na harmonijny rozwój rynku magazynowego w najbliższych latach. – Wpływ na to będzie mieć dynamiczny rozwój branży e-commerce, jedne z najniższych w Europie koszty najmu powierzchni magazynowej oraz brak większych ograniczeń po stronie podaży (istniejące banki ziemi, dostępność gruntów inwestycyjnych, wysoka elastyczność deweloperów dostarczających różnego typu budynki – Big-Box, Small Business Units czy obiekty specjalistyczne typu cross-dock) – wymienia Semaan.

Uważa, że proces rozbudowy magazynów będą wspierać również dalsze inwestycje w infrastrukturę transportową, co pozwoli poszerzyć sieć logistyczną o nowe lokalizacje, zarówno w obrębie największych rynków, jak i w regionach pozostających dotychczas poza zainteresowaniem deweloperów.

Idą święta, a gdzie puenta?



Jan Buczek

Kiedy grudzień się zaczyna,
karp nurkuje w galarecie,
na skrzypczkach ktoś wycina
przedświąteczne ecie-pecie.

Anna Brzezińska-Rybicka, poseł Krzysztof Truskolaski



Zwykła woda w ustach pośła,
zaczyna jak czar smakować,
atmosfera jest podniosła,
żeby jeszcze dać spróbować.



Zygmunt Sieńko, Wojciech Sieńko

Jedni piją, konsumują,
pogodne wiodą debaty...

...inni myślą co tu zrobić,
żeby wyjść z za pleców taty.

Popatrz w niebo, zamknij oczy,
wsluchaj się w anielskie głosy.

Robert Przybylski, Małgorzata Zdrodowska



Nie wiem, coś mi się wydaje,
że potargam sobie włosy.

My wybrani głosem ludu
na sterników i sterniczki,
na co dzień lubimy przemawiać,
a w święta zajadać serniczki.



Rafał Weber

Rozkręcanie, dokręcanie,
ja nie bawię się w te klocki.

Piotr Mikiel



Kiedy władzy głos z głośnika
dociera do nas dostojnie,
wypełnia nas i przenika,
aż popadamy w euforię.

A ja najpierw unisono,
a potem z ostrzejszej nuty,
i jak się już rozkręcę,
związkowcom spadają buty.



Elżbieta Łukacijewska

Jak ktoś kończy piastowanie,
spokojniejsze miewa nocki.



Stanisław Żmijan, Jolanta Misiak

My aniołki transportowe
lubimy na tle choinki...



Ewa Śliwa, Marcin Rzeszewicz, Joanna Popiołek

...robić międzynarodowe kontakty
oraz minki.

Jan Buczek



Skończcie kręcić się i gadać,
panowie poprawcie krawaty,
chyba idzie Mikołaj,
niesie prezenty i baty.

3 mln elektrycznych

W 2024 roku na całym świecie będą 3 mln elektrycznych (zasilanych z akumulatorów) ciężarówek, szacuje amerykańska ABI Research. Na flotę złożą się głównie pojazdy miejskie i komunalne klasy lekkiej i średniej. Do zakupów zmuszą regulacje i dopłaty. Amazon zamówił już 100 tys. e-dostawczaków z firmy Rivian, Daimler dostarcza pierwsze średniotonażowe, elektryczne Freightlinery. W ten segment wchodzi chińskie BYD, Volvo Trucks i Peterbilt. W rezultacie średnioroczna stopa wzrostu rejestracji e-ciężarówek powinna sięgnąć 24 proc. Pozostają jednak wątpliwości co do możliwości ładowania akumulatorów w tych pojazdach (duże pojemności wymagają dużej mocy, przy założeniu, że auto ma spędzić jak najmniej czasu przy ładowarce).

Groźne opóźnienia płatności

Co trzecia firma skarży się na opóźnienia płatności. Krajowy Rejestr Długów podaje, że 27,5 proc. ankietowanych firm w III kwartale br. spodziewała się, że problem będzie narastał, gdy kwartał wcześniej ten odsetek wynosił 22,7 proc. Z powodu nieuregulowanych należności 10,2 proc. firm notuje utrudnienia z wprowadzaniem produktów na rynek, a 4,6 proc. przedsiębiorców musi z tego powodu podnosić ceny. Choć średni odsetek przeterminowanych należności w portfelach polskich przedsiębiorców zmalał z 25,4 do 22,2 proc., to wydatki związane ze skutkami i przeciwdziałaniem opóźnieniom w płatnościach klientów wzrosły z 5,9 do 6,3 proc. Czas oczekiwania na płatności zmalał w ostatnim kwartale z 4 miesięcy i 6 dni do 3 miesięcy i 25 dni.

W Olsztynie łatwiej o zaświadczenie

Wydział Spraw Obywatelskich i Cudzoziemców w Olsztynie 23 października szkolił przewoźników w prawidłowym wypełnianiu wniosków. W szkoleniu wzięli udział: dyrektor wydziału Agnieszka Boczkowska, kierownik wydziału Agnieszka Wilkowska-Kłoczek, przedstawiciele Straży Granicznej oraz członkowie zarówno z Warmińsko-Mazurskiego Zrzeszenia Przewoźników Drogowych w Olsztynie, jak i z ZMPD. Przedstawiciele administracji przekazali szczegółową instrukcję wypełniania wniosków, a dyrektor oraz funkcjonariusze Straży Granicznej udzielali wyczerpujących odpowiedzi na liczne pytania przewoźników. Szkolenie oraz wprowadzony niedawno internetowy system

rezerwacji wizyty w wydziale powinny znacznie usprawnić uzyskiwanie zaświadczeń. Szkolenie było efektem spotkania prezesa WMZPD Aleksandra Rejscha z dyrektorem Boczkowską. Przewoźnicy od dawna borykają się z trudnościami w otrzymywaniu zaświadczeń niezbędnych do uzyskania wizy dla cudzoziemców chcących podjąć pracę w Polsce. Czas oczekiwania na wydanie zaświadczenia wydłuża się nawet do 3 miesięcy. Dyrektorka Boczkowska zwróciła uwagę na nieprawidłowości przy wypełnianiu wniosków, które okazywały się być główną przyczyną tak długiego czasu oczekiwania na wydanie zaświadczenia.



Actros ciężarówką roku

Jury doceniło niskie zużycie paliwa, wysoki poziom bezpieczeństwa i komfort jazdy nową generacją Actrosa. Nowy Mercedes-Benz Actros jest wyposażony w takie innowacje, jak Kokpit Multimedialny, MirrorCam zamiast lusterek zewnętrznych, funkcja półautomatycznej jazdy z systemem Active Drive Assist czy unowocześnione systemy bezpieczeństwa, np Active Brake Assist piątej ge-

neracji i ulepszony asystent martwego pola. Dziennikarze zajmujący się pojazdami użytkowymi już po raz piąty wybrali Actrosa najlepszą ciężarówką roku. Ta historia sukcesu rozpoczęła się wraz z pierwszym Actrosem w 1997 roku, a w następnych latach plebiscyt wygrywały kolejne generacje pojazdu.

Większy ruch i wpływy na A4 Stalexportu



Po trzech kwartałach ruch na zarządzanym przez Stalexport odcinku A4 zwiększył się w stosunku do trzech pierwszych kwartałów 2018 roku o 0,7 proc. - do 46,4 tys. pojazdów na dobę, przy czym ruch samochodów osobowych wzrósł o 0,5 proc., zaś ciężarowych o 0,8 proc. Przychody z tytułu poboru opłat za przejazd

zwiększyły się o 4,4 proc. - do 263,2 mln zł, głównie za sprawą zmiany od 1 marca 2019 roku stawek dla samochodów ciężarowych. W tym samym czasie spółka wpłaciła 88,8 mln zł na rzecz Skarbu Państwa. Opłaty elektroniczne (A4Go z wydanymi 36 tys. urzędzeń pokładowych) oraz videotolling stanowią 16 proc. wszystkich transakcji.



Wigilijne spotkanie

Władze ZMPD na wigilijnym spotkaniu z przyjaciółmi podsumowały mijający, trudny rok.

Robert Przybylski

Jan Buczek przypomniał, że nowe propozycje w pracach nad Pakietem Mobilności są coraz bardziej niekorzystne i przeciąganie prac nie przynosi polskim przewoźnikom niczego dobrego. – Także Brexit stanowi trudne wyzwanie dla naszych przedsiębiorców. Jednak w ostatnich latach kilka rzeczy nam się udało. Po dekadzie starań uruchomiliśmy kształcenie w specjalności kierowca-mechanik w szkołach branżowych. Pokonałszy trudności z umieszczeniem tej specjalności na liście zawodów. Wiceminister infrastruktury i budownictwa poprzedniego rządu Paweł Olszewski przesłał je-

sienią 2015 roku odpowiedni wniosek do Ministerstwa Edukacji Narodowej. Następnie minister edukacji Anna Zalewska kontynuowała prace poprzedników i ostatecznie wprowadziła ten zawód do szkół. W tym roku w zawodzie kierowca-mechanik kształcą się w szkołach branżowych 5 tys. młodych ludzi – przypomniał prezes ZMPD.

Wiceminister infrastruktury Rafał Weber podkreślił, że współpraca ze Zrzeszeniem jest nieodzowna. Jako przykład z ostatnich miesięcy wskazał wspólne działania przy Pakiecie Mobilności. Jest to najważniejszy temat dyskutowany podczas szczytu ministrów transportu. – Kolejny trilog odbędzie się 11 grudnia i mam nadzieję, że najbardziej niekorzystne zapisy w Pakiecie Mobilności zostaną usunięte – stwierdził wiceminister Weber. Podziękował także zaangażowanym w prace przy Pakiecie posłom Parlamentu Europejskiego, którzy niezależnie od barw politycznych bronią polskich przedsiębiorców przed niekorzystnymi zapisami.

Europosłanka Elżbieta Łukacijewska zaznaczyła, że polscy posłowie walcząc

o korzystne zapisy starają się znaleźć sojuszników i blokować najbardziej niekorzystne zapisy. Ostatni trilog trwał 7 godzin i skończył się niczym. W zaplanowanym na grudzień kolejnym spotkaniu będzie uczestniczyć nowa komisarz transportu Adina Vălean.

Poseł Mirosław Suchoń w imieniu sejmowej Komisji Infrastruktury podziękował Zrzeszeniu za lata współpracy. Podkreślił, że prezes ZMPD Jan Buczek zawsze chętnie dzielił się przemysłowymi, co pomagało posłom w podjęciu decyzji korzystnych dla przemysłu i społeczeństwa. – Branża transportowa jest naszym oczkiem w głowie – zapewnił poseł.

Doradca prezydenta RP Agnieszka Lenartowicz-Lysik przyjechała specjalnie na spotkanie z ZMPD z Katowic. – Choć dzisiaj jest Barbórka, to jednak przyjechałam do państwa, aby w imieniu prezydenta Andrzeja Dudy życzyć udanego 2020 roku i kolejnych sukcesów. Niech 2020 będzie rokiem nowych szans i nowych wyzwań – zakończyła swoje wystąpienie doradca prezydenta RP.





Polsko-Irańskie spotkanie biznesowe



Anna Wiczorek

W Krajowej Izbie Gospodarczej 26 listopada odbyło się Polsko-Irańskie Spotkanie Biznesowe. W rozmowach wzięli udział: ambasador Islamskiej Republiki Iranu w Polsce Masud Edrisi Kermanszahi, prezes Polsko-Irańskiej Izby Gospodarczej Vahid Tahery, wiceprezes KIG Andrzej Piłat, przedstawiciele Ministerstwa Rozwoju i Spraw Zagranicznych oraz delegacja biznesowa z Irańskiej Iz-

by Handlowo-Przemysłowej, Kopalń i Rolnictwa w regionie Alborz.

Najważniejszym przesłaniem spotkania była wzajemna chęć współpracy i wymiany handlowej w zakresie nieobjętym amerykańskimi sankcjami, dotyczącymi towarów spożywczych, rolniczych, farmaceutycznych, tekstylnych, mebli oraz części zamiennych do samochodów i różnego rodzaju kabli. W celu usprawnienia wymiany handlowej pomiędzy Polską a Iranem, strona irańska proponowała tworzenie polsko-irańskich spółek joint venture w Polsce w obszarze transferu wiedzy,

powstanie przedsiębiorstwa wydającego certyfikaty „halal” oraz utworzenie bezpośredniego połączenia lotniczego Warszawa - Teheran.

W roku 2018 można było zauważyć wzmoczenie wymiany handlowej pomiędzy Polską a Iranem, niestety w obecnym roku tendencja ta się odwróciła.

Spotkanie w KIG było okazją nie tylko do oficjalnej wymiany informacji, ale też do dwustronnych rozmów biznesowych z przedsiębiorcami z Iranu. W spotkaniu wzięła udział delegacja członków ZMPD zainteresowanych współpracą z irańskimi przedsiębiorcami.



MASZ FIRME?

TANKUJ TANIEJ!

- Rabat na paliwa
- Zbiorcze fakturowanie
- Stała oszczędność kosztów
- Oszczędność czasu
- Proste rozliczenia
- Międzynarodowy zasięg dzięki karcie LOTOS ESSO

Infolinia z tel. stacjonarnych: 801 345 678

z tel. komórkowych: 58 326 43 00

e-mail: biuro@lotosbiznes.pl

www.lotos.pl



Dostosować egzaminy do wymagań przedsiębiorców



Przewoźnicy wiedzą najlepiej, co powinni umieć ich przyszli pracownicy, aby bezpiecznie wykonywali powierzone im zadania.

Piotr Gawelczyk

W czerwcu tego roku po trzech latach nauki szkolne mury opuściła pierwsza grupa uczniów pobierających naukę zawodu kierowcy w szkołach branżowych pierwszego stopnia. Koniec nauki wiązał się z egzamina-

mi zawodowymi, jednak spora grupa młodzieży nie poradziła sobie z zadaniami, które przygotowali eksperci Centralnej Komisji Egzaminacyjnej. To rodzi kilka problemów - po pierwsze sami zainteresowani nie mogą rozpocząć starań o przyjęcie do pracy, po drugie - niedopasowany tematycznie poziom zadań może zniechęcić do nauki kolejne roczniki, a po trzecie - przedsiębiorcy, którzy prowa-

dzą w swoich firmach praktyczną naukę zawodu, w wyniku negatywnych wyników egzaminów praktykantów nie dostają refundacji kosztów ich kształcenia.

Nauka nie pod egzamin

ZMPD zorganizowało dyskusję dotyczącą sprawdzania wiedzy nabytej podczas trzyletniej edukacji. Spotka-



nie w tej sprawie z udziałem przedstawicieli MEN, Centralnej Komisji Egzaminacyjnej, a także dyrektorów szkół oraz przedsiębiorców odbyło się 24 października w siedzibie Zrzeszenia. Jego celem było zdiagnozowanie problemu słabej zdawalności egzaminów i znalezienie rozwiązania, aby zaradzić temu w przyszłości.

Po kilkugodzinnej wymianie poglądów, z uwagi na wagę problemu dyrektor CKE Marcin Smolik zaprosił uczestników do kolejnej tury rozmów, tym razem także z udziałem twórców i recenzentów arkuszy egzaminacyjnych. Doszło do niej 20 listopada w siedzibie Centralnej Komisji Egzaminacyjnej. Przedstawiciele CKE przedstawili wnioski płynące z analizy tych zadań, z którymi sobie nie poradzono. Uczniowie mieli problemy z wykonywaniem obliczeń - m.in. objętości ładunku, przestrzeni załadunkowej i współczynnika jej wykorzystania.

Przygotowując się do spotkania, ZMPD poprosiło swoich członków o przekazanie opinii dotyczącej nie tylko samych egzaminów, lecz także podstawy programowej. Okazało się, że w żadnej z nich nie pojawiły się słowa krytyki dotyczące podstawy.

Dlaczego więc zdawalność egzaminów była niezadowolająca? Zdaniem przedsiębiorców egzamin jest w wielu elementach zbyt trudny.



Dlatego podczas spotkania w CKE przewoźnicy kładli nacisk przede wszystkim na zmianę treści poszczególnych pytań egzaminacyjnych, które zbyt często dotyczą teorii, włącznie ze zbędnymi obliczeniami matematycznymi, natomiast w niewielkim stopniu skupiają się na sprawdzaniu praktycznych umiejętności rozwiązywania problemów. - Egzamin musi być dostosowany do tego, co przyszły kierowca będzie robił w trakcie swojej pracy. Nie możemy szkolić uczniów pod egzamin, bo to jest marnowanie czasu - powiedział wiceprezes Zrzeszenia Jerzy Szepietowski.

Praktyczna wiedza

- Co z tego, że kandydat na kierowcę będzie wiedział jak obliczyć objętość palety? Do czego jest to mu potrzebne, skoro nie będzie potrafił wyjść z trudnej sytuacji na drodze? Kierowca zgodnie z nową podstawą jest pracownikiem fizycznym, który musi umieć myśleć. Ale przede wszystkim praktycznie - wtórował mu członek Zarządu ZMPD Euzebiusz Gawrysiuk. Nie ulega wątpliwości, że - patrząc z perspektywy przewoźnika - przyszły kierowca musi umieć odpowiednio rozmieścić ładunek na skrzyni ładunkowej, zabezpieczyć go wła-



ciwymi pasami bądź łańcuchami, odpowiednio ułożyć ładunek, obliczyć środek ciężkości pojazdu i ustalić, czy ładunek jest we właściwym miejscu. Poza tym musi wiedzieć co zrobić, gdy nagle zgaśnie silnik, czy też naprawić drobne uszkodzenie na drodze.

A jeśli nie będzie tego potrafił lub nie będzie miał odpowiednich narzędzi, to przynajmniej powinien umieć zdiagnozować usterkę i wezwać fachową pomoc. - Dziś kończą szkołę osoby, które co prawda mają uprawnienia do kierowania pojazdem, ale nie mają potrzebnej wiedzy do wykonywania tego zawodu – dodał Euzebiusz Gawrysiuk.

W podobnym tonie wypowiedział się też członek Rady Zrzeszenia Bonifacy Sornat, który na co dzień współpracuje ze szkołą, organizując u siebie zawodowe praktyki uczniów. - To są naprawdę dobrzy chłopcy i szkoda byłoby marnować ich zapał i potencjał. Jeśli nie będzie wiedział, co zrobić i stanie bezradny na autostradzie, będzie to kosztowało przedsiębiorcę 2,5 tys. euro mandatu. Jeśli nie zjedzie na czas z pociągu w Calais, kara wyniesie 5 tys. funtów. To są naprawdę bardzo poważne rzeczy i dlatego musimy im pomóc w oswojaniu się z praktycznymi problemami, na które trafią w trakcie swojej pracy – powiedział Bonifacy Sornat.

Co powinien umieć kierowca

Jak zauważył doradca Zrzeszenia ds. komunikacji społecznej Sławomir Jeneralski, uwagi przewoźników układają się w pewien obraz - nowa podstawa programowa z 2019 r. na tak, treść egzaminów na nie. – Jeśli średnia zdawalność wynosi 12 proc., to jest to katastrofa. Tego nie da się zaakceptować. Każdy dyrektor szkoły, nauczyciel i przedsiębiorca na pytanie co się stało, odpowiada tak samo: arkusz egzaminacyjny jest niedostosowany do poziomu uczniów. To są fajne chłopaki, ale ich zadaniem nie jest siedzenie nad matematycznymi obliczeniami. Oni chcą wsiąść do ciężarówki i jechać - powiedział Sławomir Jeneralski.

Z opiniami przedsiębiorców polemizował Jan Rzewnicki, autor i recenzent, szkolący kierowców zawodowych. - Sprawdzanie wiedzy podczas egzaminu nie może odbywać się w oderwaniu od treści zawartych w podstawie programowej. Myślę, że ten problem uda się rozwiązać już podczas najbliższej sesji egzaminacyjnej. Państwo chce, by absolwent potrafił zmienić przysłowiową żarówkę. Ale inni przedsiębiorcy wymagają, by potrafił on także wypełnić CMR-kę i umiał liczyć czas pracy. A te elemen-

ty są w trzyletnim programie nauczania. Dziś nie można kształcić kierowcy bez przekazania mu wiedzy logistycznej, bo jego rola w łańcuchu dostaw jest bardzo ważna. Powinniśmy uczyć nawyków polegających np. na tym, że kierowca może, a nawet ma obowiązek odmówić przyjęcia ładunku, jeśli zostanie on źle załadowany. Tylko musi wiedzieć, jak to się oblicza. Inna kwestia: 40-45 proc. kosztów w transporcie drogowym to cena paliwa. Dlatego tak ważne jest odpowiednie planowanie trasy, co zmusza ucznia do znajomości mapy, a z tym też nie jest najlepiej - powiedział Jan Rzewnicki.

Wiarygodne egzaminy

Przewoźnicy nie zgodzili się z opinią recenzenta, podkreślając, że kierowcy nie jest potrzebne obliczanie kosztów transportu. - Wszyscy jesteśmy zainteresowani wprowadzeniem jak najlepszych rozwiązań, bo zdajemy sobie sprawę, że bez pracodawców szkolnictwo zawodowe nie będzie takie, jakie chcemy, żeby było - powiedziała Urszula Martynowicz, dyrektor Departamentu Strategii, Kwalifikacji i Kształcenia Zawodowego (DSKKZ) Ministerstwa Edukacji Narodowej.

Zaproponowała, by działać według zasady, że egzamin będzie sprawdził wiedzę najbardziej przydatną przyszłemu pracownikowi. - Z założeniem, że pytania sprawdzające mieszczą się w możliwościach uczniów oraz że mamy warunki organizacyjne do przeprowadzenia egzaminów - dodała dyr. Martynowicz. Przypomniała jednocześnie, że jej resort odpowiada za spójność systemu kształcenia i ma zapewniać warunki do tego, by posiadacz dyplomu mógł wejść na rynek pracy odpowiednio przygotowany. - Egzaminy muszą być wiarygodne po to, by potem można było bez lęku powierzyć ciężarówkę młodemu kierowcy – powiedziała dyr. Martynowicz. Zwróciła także uwagę, że jeszcze dwa roczniki będą zdawały egzaminy na podstawie starej podstawy programowej (nowa została uchwalona w 2019 r.) i przy ustalaniu arkuszy egzaminacyjnych, zarówno poprawkowych,



jak i tych na najbliższe dwa lata, należy zachować zasadę porównywalności sprawdzania wiedzy.

Jedną z konkluzji spotkania było zobowiązanie przewoźników z ZMPD do przedstawienia urzędnikom odpowie-

dzialnym za kształcenie i egzaminy zawodowe najważniejszych z punktu widzenia przedsiębiorców elementów podstawy programowej, co z kolei stanowiłoby fundament do przygotowania odpowiednich treści egzaminów.■

reklama



moya
sieć stacji paliw

moya
firma

KARTA PALIWOWA MOYA FIRMA

- przedpłacone gotówkowe i bezgotówkowe rozliczenie tankowania
- atrakcyjne warunki handlowe
- faktury zbiorcze za ustalone okresy tankowania
- zarządzanie kartami z poziomu aplikacji mobilnej
- 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

ZADZWOŃ: 22 496 00 73 / NAPISZ: BOK@MOYASTACJA.PL WWW.MOYASTACJA.PL



GWARANTOWANA JAKOŚĆ PALIW
NA PONAD 200 STACJACH



Karta paliwowa dla mądrych Przewoźników

Wielkie oszczędności w Europie!

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

www.iqcard.at

Przychodzi prezes do starosty. Od tego się wszystko zaczęło



Zespół Szkół w Teresinie idzie za ciosem i nie ustaje w promocji zawodu kierowca-mechanik.

Piotr Gawelczyk

Dyrektor placówki Ewa Odolczyk zorganizowała 10 grudnia spotkanie, na które zaprosiła przedstawicieli przewoźników, w tym reprezentantów ZMPD, oraz władz oświatowych na spotkanie z młodzieżą – uczniami pierwszej klasy, by przedstawić blaski – ale też i cienie – zawodu, który wybrali sobie młodzi ludzie.

Kształcić według potrzeb

Lokalna władza – dyrekcja szkoły – rodzice – uczniowie, a na każdym etapie tego łańcucha pracodawca. Tak powinna wyglądać idealna współpraca w rozwoju szkolnictwa zawodowego. W Teresinie robią wszystko, by tak było.

– Wszystko zaczęło się przed trzema laty od spotkania z prezesem ZMPD Janem Buczkim, który przyszedł do mnie i powiedział: Słuchaj, mamy tyłu przewoźników i aż wstyd, by na terenie powiatu nie było szkoły, która kształciłaby w zawodzie kierowca-mechanik. Jak ty to widzisz? – relacjonuje wicestarosta powiatowy w Sochaczewie Tadeusz Głuchowski. – Tak się składa, że odpowiadam za oświatę w powiecie, więc porozmawiałem z panią dyrektorem Odolczyk. Podejrzeliśmy, jak to się robi

gdzie indziej i podjęliśmy decyzję o otworzeniu klasy o profilu kierowca-mechanik. To wbrew pozorom wcale nie jest taka prosta sprawa, musiało upłynąć trochę czasu, zanim mogliśmy przyjąć pierwszych uczniów. Wcześniej wielokrotnie rozmawialiśmy na ten temat m.in. z rodzicami i nauczycielami – dodał wicestarosta.

Podzielił się spostrzeżeniem, że rodzice i nauczyciele przysposobienia do zawodu w szkołach podstawowych za mało angażują się w wybór dalszej ścieżki edukacyjnej przez młodego człowieka. – Ciągłe powtarzam, że nie możemy kształcić bezrobotnych, tylko dobierać kierunki kształcenia do potrzeb rynku krajowego i lokalnego. W naszym powiecie staramy się to robić jak najlepiej – podkreślił Tadeusz Głuchowski.

Zdrowy rozsądek

Podczas spotkania wiceprzewodniczący Komisji Rewizyjnej ZMPD Bogusław Zimny pokrótce przedstawił całą branżę, przybliżył uczniom specyfikę zawodu i poinformował o tym, czym będą się zajmować praktykanci i czego będą oczekiwać od nich przyszli pracodawcy. – Żeby dobrze wykonywać zawód kierowcy-mechanika, trzeba go najpierw poznać od podszewki. Dlatego poznanie podstawy mechaniki, żeby odpowiednio reagować i przy prostych awariach wiedzieć, co należy zrobić w samochodzie. Oczywiście przy poważniejszych problemach pomogą wam odpowiednie, wyspecjalizowane służby – zapewnił Bogusław Zimny. – Ważne jest nie tylko załadowanie samochodu i przewiezienie towaru z miejsca A do miejsca B, ale też to, jakimi dokumentami należy się przy tym posługiwać. A jest ich bardzo dużo. I tego też będziemy was uczyć – dodał wiceprzewodniczący Komisji Rewizyjnej ZMPD.

Wyczuł na te elementy, nad którymi uczniowie powinni pracować od pierwszych dni w szkole. Zaliczył do nich przede wszystkim naukę języków obcych – nie tylko języka angielskiego, lecz także przynajmniej podstawowych zwrotów używanych w transporcie po włosku czy francusku, oraz odpowiednie przygotowanie do egzaminów końcowych. – Każdy rozpoczynający naukę w zawodzie kierowca-mechanik powinien wiedzieć,

że to bardzo odpowiedzialna praca. Na drodze prowadzący ciężarówkę musi myśleć za wszystkich. Pamiętajcie, że pojazd o masie 40 ton ma zupełnie inną drogę hamowania, a nawet najnowocześniejsze systemy zwiększające poziom bezpieczeństwa nie zastąpią zdrowego rozsądku – podkreślił przedstawiciel ZMPD.

Ważna rola promocji

Duże wrażenie zrobiły zarobki, jakich mogą oczekiwać zawodowi kierowcy, 8-10 tys. zł netto. – Oczywiście coś za coś. By tyle zarobić, trzeba sporo jeździć; to nie jest praca biurowa – podkreślił Bogusław Zimny, raz jeszcze zachęcając do wyteżonej nauki. Po spotkaniu z młodzieżą podzielił się swoimi spostrzeżeniami. – Jestem bardzo zadowolony z tego wydarzenia; widać było, że uczniowie chłonili to, o czym mówiliśmy. Dla nich to była nowość. Dziś była swego rodzaju teoria, kiedy przyjdą do nas na praktyki zobaczą, jak wygląda codzienna, ciężka praca. Namawiam ZMPD i naszych kolegów przewoźników, żeby w całej Polsce organizowali podobne spotkania, które są uczniom bardzo potrzebne. Teraz pracujemy u podstaw po to, by za kilka lat mieć fajnych, młodych ludzi – kierowców naszych ciężarówek, z których będziemy zadowoleni – powiedział przedstawiciel ZMPD.

Dyrektor Powiatowego Zespołu Edukacji Urszula Opasiak zwróciła uwagę na dużą rolę, jaką do odegra-



nia ma promocja kształcenia zawodowego. – Już samo otwarcie takiej klasy powinno w kolejnych latach skutkować większym zainteresowaniem tym kierunkiem, a w efekcie przyciągnąć do szkoły kolejnych uczniów. Teraz możemy liczyć na to, że będą oni przekazywać informacje o klasie swoim młodszyim kolegom. To wszystko zaprocentuje w przyszłości – uważa dyr. Opasiak.

– Szkolnictwo zawodowe zostało niemal doszczętnie zniszczone i teraz staramy się go odbudowywać – zaznaczył wicestarosta Tadeusz Głuchowski. – Tu, na terenie powiatu, udaje się nam to m.in. dzięki inicjatywom dyrektorów szkół. Gdybyśmy jednak nie widzieli woli współpracy z naszymi przewoźnikami, to nie wiem, czy w ogóle odważylibyśmy się otworzyć ten kierunek. Na szkolnych warsztatach można pracować rok, może półtora. Ale potem młodzież musi iść do prawdziwego zakładu pracy, tam, gdzie będzie miała dostęp do specjalistycznego sprzętu – powiedział wicestarosta.

– Bardzo się cieszę, że mogliśmy gościć u nas grupę przewoźników, którzy poświęcili swój cenny czas. To pracodawcy są najważniejszym elementem procesu kształcenia. Bez ich zaangażowania i pomocy trudno byłoby nam realizować cele, które przed sobą postawiliśmy. Najważniejsze, że mamy świetną, zainteresowaną zawodem kierowcy i widzącą się w nim za kilka lat młodzież – powiedziała dyrektor Ewa Odolczyk.



Bezpieczeństwo ruchu drogowego przede wszystkim



Fot. Truck Service Sikora

Za bezpieczeństwo ruchu drogowego odpowiedzialność ponoszą w równym stopniu wszyscy jego uczestnicy. Bardzo dużo zależy od właściwego zachowania, wzajemnego poszanowania i współpracy.

Adam Mikołajczyk
Fot. Truck Service Sikora

Historie z życia

Jak groźna w skutkach może być nawet chwila nieuwagi, przekonują informacje przedstawiciela firmy Truck-Service Sikora.

Kierowca samochodu ciężarowego z transportem wody mineralnej nie zachował należytej odległości od jadącego przed nim samochodu osobowego, który zatrzymał się przed przejściem dla pieszych. Próbując uniknąć zderzenia zjechał na prawe pobocze prawym przednim kołem. Koło ugrzęzło w miękkiej nawierzchni pobocza, doprowadzając do skrzyżowania ciągnika siodłowego. Siła była tak duża, że przednia ściana naczepy została wyrwana, a ładunek wypadł.

Inny kierowca ciągnika siodłowego nie zauważył pojazdu z kontenerem morskim, stojącego w korku na autostradzie i uderzył w jego tył. Kierowca zginął na miejscu.

Cysterna przewożąca ciekły gaz na wąskiej drodze dwukierunkowej, pró-

bując minąć się z kombajnem zbożowym, wywróciła się do rowu.

Statystyki kontra opinie

Czy słuszne jest przekonanie, że to ciężarówka sięga na drogach największe spustoszenie? Statystyki tego nie potwierdzają. Według danych Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji z 2018 r. kierowcy samochodów ciężarowych o DMC powyżej 3,5 t, spowodowali 3,2 proc. wypadków, co oznacza 878 zdarzeń, w których zginęło 116 osób (5,3 proc.), a rannych zostało 1077 (3,2 proc.).

Kierowcy lżejszych pojazdów ciężarowych o DMC do 3,5 t spowodowali 1350 wypadków (4,9 proc.), śmierć poniosły w nich 123 osoby (5,6 proc.), rannych było 1637 (4,9 proc.).

Najwięcej wypadków spowodowali kierowcy samochodów osobowych. Odpowiadają za 20 622 wypadki (74,8 proc.), w których zginęło 1547 osób, a 25 614 odniosło obrażenia.

Kolejną grupą sprawców są piesi. Przyczynili się do 2119 wypadków (6,7 proc.), w wyniku których zginęło 348 osób (12,2 proc.), a 1814 od-

niosło obrażenia (4,9 proc.). Łącznie w 2018 r. doszło w Polsce do 31 674 wypadków drogowych (o 1 086 mniej niż w 2017 r.), w których śmierć poniosły 2 862 osoby (o 31 więcej niż w 2017 r.), a 373 59 odniosło obrażenia (o 2 107 mniej niż w 2017 r.), w tym 10 963 ciężkie.

Należy też pamiętać, że choć w stosunku do samochodów osobowych zarejestrowanych ciężarówek jest zaledwie 10 proc., to ciężarówka wykonuje dziesięciokrotnie większe przebiegi roczne niż przeciętna osobówka. To dodatkowo uświadamia, że kierowcy ciężarówek są sprawcami mniejszej liczby wypadków.

Warty podkreślenia jest fakt, że w latach 2006-2015 liczba wypadków spowodowanych przez kierowców samochodów ciężarowych spadła o ponad 60 proc. (odpowiednio: 4021 – 1598), a z udziałem samochodów ciężarowych zmniejszyła się o ponad 50 proc. (odpowiednio: 7635 – 3377).

Wypadków jest mniej, gdyż...

Na spadek liczby wypadków z udziałem samochodów ciężarowych na



Fot. Truck Service Sikora

polskich drogach wpływa kilka przyczyn. Bez wątpienia jakość sprzętu – ciągniki siodłowe spełniające normy Euro VI (ok. 100 tys. szt.) i Euro V (ok. 90 tys. szt.) stanowią 81,5 proc. taboru, co stawia polskich przewoźników w ścisłej czołówce europejskiej.

Nie tylko jednak o normy emisji spalin tu chodzi, ale i o nowoczesność samych konstrukcji. Im nowszy pojazd, tym na jego pokładzie więcej zaawansowanych systemów elektronicznych wspomagających kierowcę w bezpiecznej jeździe.

Ponadto przybywa coraz więcej kilometrów nowych i wyremontowanych dróg, co sprzyja bezpieczeństwu.

Zwiększa się także kultura jazdy kierowców oraz ich umiejętności. To efekt rosnącego doświadczenia oraz zasługa edukacji. Szkolenia doskonalące technikę jazdy, jej ekonomiczność i ekologiczność są na porządku dziennym, m.in. dzięki rozbudowanej ofercie szkoleniowej producentów i dystrybutorów ciągników. Większość z nich prowadzi kursy bezpiecznej i oszczędnej jazdy, dostosowane do konkretnej technologii wykorzystywanej w pojazdach.

Dla przykładu Mercedes-Benz Trucks dysponuje w Polsce trzema 7-osobowymi szkoleniowymi zestawami naczepowymi i przyczepowymi Actros 4 i Actros 5. Od 2001 r. z kursów skorzystało niemal 14 tys. kierowców, a tylko w 2018 r. – 1128. Już wkrótce jednostki szkoleniowe Mercedes w Europie i poza nią będą oferować te same podstawowe szkolenia

pod wspólnym logo Mercedes-Benz TRUCKTraining.

Jedną kwestią jest podnoszenie kwalifikacji kierowców samochodów ciężarowych, a inną edukacja pozostałych użytkowników dróg. Powinni być świadomi, że masa załadowanej ciężarówki wynosi 40 ton, czyli 30 razy więcej niż przeciętnego samochodu osobowego; że droga hamowania samego ciągnika z prędkości 80 km/h wynosi 50 m, a samochodu osobowego ponad 20 m mniej; hamowanie ciągnika z naczepą i ładunkiem wymaga trasy 3 razy dłuższej niż samego ciągnika; że przy silnym wietrze z naczepy może zrobić się żagiel.

Oznacza to, że nagle i niespodziewane manewry kierowców samochodów osobowych, motocyklistów, rowerzystów, a w niektórych przypadkach nawet pieszych, nie dadzą kierowcy samochodu ciężarowego szans na uniknięcie zdarzenia mimo jego umiejętności i profesjonalizmu.

Budowanie szerokiej świadomości

Czy to wszystko oznacza, że kierowcy ciężarówek nie mają nic na sumieniu? Jak w każdej innej grupie kierowców, tu też zdarzają się osoby, które potrafią zszargać reputację pozostałym.

Przywołać można przypadki wyprzedzania w najmniej spodziewanym momencie, tamowanie ruchu, czyli ciągnący się w nieskończoność manewr wyprzedzania jednej ciężarówki

przez drugą, łamanie zakazu wyprzedzania, poganianie światłami, itp.

ZMPD od lat stoi na straży przestrzegania zasad. Jest partnerem wspierającym stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego i laureatem pierwszej nagrody w kategorii najlepszych europejskich stowarzyszeń w ogólnoeuropejskim konkursie organizowanym przez Komisję Europejską, związanym z Europejską Kartą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „Excellence in Road Safety”.

Od września 2019 r. Zrzeszenie wspólnie z Krajową Sekcją Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność” domaga się przywrócenia przepisów umożliwiających przeprowadzanie przez przedsiębiorców prewencyjnego badania zawartości alkoholu we krwi kierowców zawodowych.

Jak co roku zimą ZMPD przypomina kierowcom i przewoźnikom o konieczności usuwania śniegu i lodu z dachu pojazdów. To jeden z ważnych elementów bezpiecznego poruszania się po drogach. Z tym apelem związany jest inny – o wyposażenie parkingów przy polskich drogach w pomosty ułatwiające kierowcom oczyszczenie dachów.

Wysokie koszty wypadków

Szybka i agresywna jazda niesie za sobą ryzyko wypadku, którego skutkiem może być śmierć kierowcy. Tragedia ma także wymiar finansowy. Bank Światowy i NFZ szacują koszty wypadków drogowych oraz wydatki na leczenie ofiar w Polsce na 33 miliardy złotych. Płaci je zarówno społeczeństwo, jak i przewoźnik. Same koszty wyłączenia pojazdu z ruchu (bezpośrednie i pośrednie) to ok. 1200 zł dziennie.

Nawet jeśli koszt ewentualnej naprawy pokrywa ubezpieczyciel, to każda szkoda wiąże się z utratą zniżek i zwiększeniem wysokości kolejnej polisy. Oczywiście nie sposób zredukować prawdopodobieństwa wystąpienia wypadku do zera, ale szczęściu też trzeba pomagać.

Premier Mateusz Morawiecki podczas exposé wygłoszonego w trakcie pierwszego posiedzenia Sejmu IX kadencji zapowiedział, że bezpieczeństwo na drogach będzie jednym z priorytetów rządu. Szczegóły rozwiązań mają się pojawić niebawem. ■

autostrada
ROTRA MASZBUD



Międzynarodowe targi transportu drogowego - pojazdy użytkowe

www.rotra.targikielce.pl



Największe spotkanie branży w Polsce: spojrzenie w przyszłość, wymiana wiedzy, testowanie sprzętu, pokazy dynamiczne.

budujemy nowy odcinek Autostrady!

6-8 maja 2020

Miliony tracone przez wyłudzenia



Polscy przewoźnicy, których samochody zostały uszkodzone w wypadkach drogowych za granicą, mają poważny problem z uzyskaniem odszkodowania od zagranicznych sprawców. Towarzystwa ubezpieczeniowe nie dostrzegają problemu, podobnie jak rząd.

Robert Przybylski

Niedawno zostałem zaskoczony listem z Wielkiej Brytanii z informacją, że przeciwko mojej firmie toczy się postępowanie o 22 tys. funtów. Kierowca mojego samochodu miał na rondzie potrącić auto osobowe, zniszczyć cały bok tego pojazdu, a w wyniku zderzenia 3 osoby były hospitalizowane. Prowadzący ciężarówkę na szczęście zrobił zdjęcia stłuczki, która zdarzyła się 3 miesiące wcześniej. Było na nich wyraźnie widać, że auto miało lekko zarysowany błotnik i przednie drzwi, a podrózo-

wała nim jedna osoba. Nasz prawnik przedstawił dokumentację w sądzie, a ten umorzył sprawę – relacjonuje wydarzenie jeden z przewoźników.

Policja od lokalnych interesów

Ta sprawa zakończyła się pomyślnie, jednak nie jest to typowe, bowiem zbyt często zagraniczna policja zastrasza kierowców polskich ciężarówek, które uczestniczyły w wypadku. – Choć kierowcy nie spowodowali wypadku, funkcjonariusze zmuszają ich do przyjęcia mandatu. Takich zdarzeń mamy kilkadziesiąt rocznie i przeciętnie jedno przypada na dwa samocho-

dy na rok – szacuje Artur Kowalik z MAI Insurance Brokers.

Chociaż to zagraniczny kierowca był winien zdarzeniu, policja spisuje protokół, z którego wynika coś przeciwnego. Kierowcy wiedzą, że mogą nie przyjąć mandatu. Wówczas sprawę powinien rozstrzygnąć sąd. Funkcjonariusz straszy kierowcę zablokowaniem pojazdu na parking, jeżeli ten nie zgodzi się na mandat. – Policijny parking jest kosztowny, często 60-65 euro dziennie (zestaw jest zatrzymany często na kilkanaście dni, do chwili spełnienia pewnych procedur), więc mniejszym złem wydaje się przyjęcie mandatu. Dodatkowo presją jest czas dostawy oraz regulamin czasu pracy kierowcy. W rezultacie prowadzący często ulegają szantażowi. A przyjęcie mandatu to przyznanie się do winy – zauważa Kowalik.

Wówczas polski ubezpieczyciel nie ma podstaw do kwestionowania wypłaty ubezpieczenia. Kolejny problem dotyczy notorycznego zawyżania wysokości świadczeń. – Prawie zawsze są zawyżone – uważa Kowalik. – Kierowca przekonuje, że liczba uszkodzonych części była niewielka, zaś z protokołu wynika coś przeciwnego. Nie ma nawet możliwości kontroli i oględzin, bo protokół przychodzi miesiąc lub później po wypadku, gdy auto zostało już dawno naprawione. Dlatego tak trudno bronić się przed zawyżaniem odszkodowań – wskazuje Kowalik.

Nawet jeżeli polscy ubezpieczyciele, jak PZU, Warta i Hestia, mają świadomość, że w niektórych przypadkach okoliczności mogły być inne, niewiele z tymi podejrzeniami mogą zrobić.

Tymczasem skala wyłudzeń jest duża. – Najwięcej malwersacji spotyka się w Wielkiej Brytanii, Włoszech, Niemczech, Hiszpanii – wymienia Kowalik. W transporcie międzynarodowym uczestniczy blisko ćwierć miliona samochodów.

Jeżeli przyjąć szacunki przedstawiciela MAI Insurance Brokers,

że w roku jedno zdarzenie przypada na dwa samochody, to okazuje się, że aut uczestniczących w wypadkach jest ponad 100 tys. Kowalik ocenia, że przeciętne roszczenie wyceniane jest na 10 tys. euro. Jak się okazuje, takie roszczenie najczęściej kwalifikuje się na szkodę całkowitą, natomiast w rzeczywistości uszkodzenia są znikome. Suma wyłudzeń idzie w miliony euro w skali roku.

Kamera i zdjęcia

Ubezpieczyciele widzą sprawę całkowicie odmiennie i zapewniają, że skala procedury jest niewielka. Polska Izba Ubezpieczeniowa stwierdza, że nie posiada tak szczegółowych statystyk. Także Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny uważa, że nie ma większego problemu z wyłudzeniami.

Te opinie mogą wynikać jednak z braku dostatecznej wiedzy. Ubezpieczyciele dostają policyjne protokoły oraz informację o przyjęciu przez kierowcę polskiej ciężarówki mandatu, więc w dokumentach wszystko wygląda spójnie. Zatem ze strony towarzystw ubezpieczeniowych przewoźnicy nie mogą spodziewać się pomocy. Natomiast codzienna współpraca z przewoźnikami poparta szczegółową analizą szkód zagranicznych wskazuje zupełnie odmienną perspektywę.

Jedynie co branża ubezpieczeniowa zrobiła, to podniosła stawki na OC. Polisa dla ciągnika siodłowego wynosi 6 tys. zł, dwa razy więcej niż 5 lat temu, i rzadko której firmie uda się wykupić ją poniżej tej kwoty. – Pomimo wzrostu stawek ubezpieczyciele wciąż mają problemy z rentownością, zatem trudno się spodziewać poluzowania polityki w tym zakresie – tłumaczy Kowalik.

Wynika z tego, że przewoźnicy sami muszą zadbać o swoje pieniądze. – Pomocne są przede wszystkim rejestratory – zapewnia Kowalik. – We flotach, które je zamontowały, po roku widać niższą szkodowość. Inna jest także reakcja policji, gdy dostrzeże to urządzenie – stwierdza Kowalik.

Dodaje, że kluczową sprawą są szkolenia kierowców. Muszą wiedzieć, jakie są ich prawa i obowiązki, aby zachowywać się pewnie w takiej sytuacji. Dużo do powiedzenia ma kierownik floty; rozmawia z kierowcami i najłatwiej może przekazać zasady postępowania. Trzeba mieć świadomość,



że zarządzanie szkodowością (a w zasadzie jej redukcja) to proces długofalowy, który wymaga zaangażowania każdego kierowcy w 100 proc. Praktyka pokazuje, że nie ma innej drogi.

Niektóre firmy oferują szkolenia z zakresu postępowania w czasie wypadku, ale trudno jest zebrać większą grupę kierowców w jednym dniu. W ofercie jest również opieka prawna. W razie zdarzenia kierowca dzwoni do opiekuna, który zna język, prawo i przejmuje rozmowę z policją. Znika przynajmniej bariera językowa. – Sceptyczni w stosunku do tej usługi są ci, którzy z niej nie korzystali – zaznacza Kowalik. Koszt tej usługi wynosi ok. 100 zł, czyli 0,5 proc. składki OC.

Rosjanie też nie płacą

Do podobnych wyłudzeń dochodzi w Rosji i na Białorusi, choć metody są bardziej barbarzyńskie. – Tam policja nie ma żadnych zahamowań. Zdarzyło się, że policjant pojechał za polską ciężarówką i zatrzymał ją, mówiąc że kilka kilometrów wcześniej wystrzał z opon uszkodził samochód osobowy. Kierowca był pewien, że nikogo na drodze nie było. Nie miał jednak możliwości weryfikacji słów mundurowego. Groźby funkcjonariusza i strata cennego czasu skłoniły prowadzą-

cego do przyjęcia mandatu. Towarzystwo ubezpieczeniowe zawiązało poważną rezerwę na likwidację szkody z tego zdarzenia.

W Rosji i na Białorusi pojawia się jeszcze jeden problem: z wypłatą należnego odszkodowania, nawet jeżeli policja stwierdzi, że winny był lokalny kierowca. Rosja nie ma reprezentanta w Polsce, z czego wynika, że zgłoszenie szkody powinno nastąpić na miejscu. Nawet jeżeli się to uda, sam proces likwidacji szkody jest ponad miarę długi. W tej sytuacji polscy pracownicy likwidujący szkody z własnego OC, z próbą regresu do OC sprawcy. – Ściągalność jest jednak prawie żadna. Towarzystwa ubezpieczeniowe niewiele robią i zazwyczaj przewoźnik sam musi zabiegać o regres. Nawet jeśli do kolizji z rosyjskim pojazdem dochodzi w Polsce, sytuacja niewiele się zmienia. Komunikacja z rosyjskim ubezpieczycielem jest utrudniona, żeby nie powiedzieć, że nie ma jej wcale – uważa Kowalik.

Kowalik uważa, że brakuje wsparcia dla przewoźników i zdecydowanej postawy polskich władz, które zapewniłyby ochronę interesów polskich firm. – Transport jest potężną gałęzią polskiej gospodarki, jesteśmy też liderem w Europie, zatem naszym wspólnym celem powinno być dbanie o jak najlepsze otoczenie biznesowe i prawne dla branży – podkreśla Kowalik.

Szybsza popularyzacja najlepszych praktyk

Dyrektor gabinetu głównego inspektora transportu drogowego Urszula Nowinowska, prezes Euro Contrôle Route, opisuje w rozmowie z Robertem Przybylskim nową organizację międzynarodowej grupy kontrolnej.

■ **Dlaczego Euro Contrôle Route jest przekształcane?**

ECR przekształca się w ECR Europejskie Ugrupowanie Współpracy Terytorialnej. Europejskie ugrupowania współpracy terytorialnej (EUWT) zostały utworzone w celu ułatwienia współpracy transgranicznej, ponadnarodowej i międzyregionalnej między państwami członkowskimi i ich władzami na szczeblu regionalnym i lokalnym, co oznacza, iż przekształcenie ECR w ECR EUWT daje krajom członkowskim dużo większą możliwość wpływania na unijną legislację dotyczącą transportu drogowego niż dotychczas.

■ **Czy nowa organizacja będzie częścią jakiejś większej struktury?**

Nowa organizacja EUWT będzie niezależna, zarówno prawnie jak i finansowo. EUWT będzie organizacją afiliowaną przy Unii Europejskiej i przez UE oficjalnie uznaną. Już na wczesnym etapie formułowania przez UE nowych przepisów prawnych państwa członkowskie będą miały realny i wymierny wpływ na harmonizację i ujednoczenie przepisów transportowych w UE. Należy również podkre-

ślić, iż państwa, w których inspekcją transportu drogowego zajmuje się głównie lub także policja, uzyskają możliwość pełnego uczestnictwa we współpracy w ramach ECR-EUWT. Rozwój organizacji zwiększy możliwości szkoleniowe i doradcze. Będzie można położyć większy nacisk na informację i promocję. Wzrośnie możliwość gromadzenia i analizy danych zbieranych w czasie działań kontrolnych. Możliwe będzie tworzenie nowych grup roboczych i przeprowadzanie większej liczby warsztatów.

■ **Na jakim etapie jest przekształcenie?**

Państwa zainteresowane przystąpieniem do ECR EUWT zobligowane były do zainicjowania procesu przystąpienia do nowej organizacji w ramach własnych procedur krajowych i nawiązania kontaktu z odpowiednimi organami, które zatwierdzą udział tych instytucji w ECR EUWT.

Chciałabym, aby przekształcenie nastąpiło jeszcze w trakcie polskiej prezydencji, ponieważ jako państwo, które przewodniczy tej organizacji, jesteśmy mocno zaangażowani w ten proces. Na ten moment powstały dokumenty założycielskie ECR EUWT, to jest Statut i Konwencja, jak również dokumenty wewnętrzne, niezbędne do powstania organizacji. W grudniu br. odbędzie się kolejne spotkanie Komitetu Sterującego ECR w Polsce, podczas którego państwa członkowskie ECR przedstawią szczegółowe informacje na temat etapu, na jakim się znajdują w ramach zakończenia procedur krajowych.

■ **Czy znikną różnice w interpretacji prawa?**

W ramach prac grup roboczych ECR na bieżąco podejmowane są inicjatywy, które mają na celu poprawę bezpieczeństwa w ruchu i transpor-

cie drogowym, w tym jednym z celów jest dążenie do jednolitego stosowania przepisów prawnych właśnie w tym zakresie. Grupa robocza ECR-Harmonie przywiązuje dużą wagę do kwestii procedur stosowanych podczas kontroli drogowych, transpozycji i interpretacji europejskich regulacji prawnych, wysokości kar w państwach członkowskich ECR, dążąc przy tym do stosowania najlepszych praktyk w zakresie działań kontrolnych w transporcie drogowym, w szczególności dla zagwarantowania jednolitego podejścia służb kontrolnych. Należy jednak podkreślić, że mimo przywiązania dużej wagi ECR do jednolitych procedur kontrolnych, to właściwe służby w danych państwach prowadzą czynności kontrolne i podejmują stosowne decyzje w tym zakresie.

■ **Czy nowa organizacja ułatwi przewoźnikom walkę o sprawiedliwe traktowanie? Chodzi o mechanizm odwoławczy.**

Należy podkreślić, iż tak jak do tej pory przypadki zgłaszane przez polskich przewoźników, jeżeli będą tego wymagały, będą analizowane w ramach poszczególnych grup roboczych. Dzięki przekształceniu ECR w ECR EUWT zwiększy się możliwość świadczenia pomocy polskim przewoźnikom w krajach europejskich, dzięki rozszerzeniu EUWT na nowych członków. Wychodząc ze słusznego założenia, że już sam fakt członkostwa w organizacji obliguje kraje członkowskie do współpracy, polscy przewoźnicy zyskają nowy, efektywny sposób na artykułowanie swoich potrzeb i problemów do organów innych państw - przyszłych członków EUWT.

■ **Jak służby zamierzają zwiększyć efektywność kontroli, skoro**

Polish presidency in ECR



■ **mają 11 tys. inspektorów do nadzoru nad 8 mln pojazdów? Jak przygotowują się do elektronizacji transportu, wprowadzenia choćby e-CMR, konwojów i pojazdów autonomicznych?**

Transport drogowy ciągle się rozwija, wprowadzane są nowe technologie i rozwiązania teleinformatyczne, a my jako służby kontrolne musimy być na to przygotowani. Tak jak wspomniałam, państwa członkowskie ECR stanowią nieocenione źródło wiedzy, a sprawna i efektywna wymiana informacji - tzw. information-based enforcement pozwoli na prowadzenie ukierunkowanych kontroli, a tym samym może zwiększyć ich skuteczność.

Dużą wagę należy również poświęcić odpowiednim szkoleniom inspektorów, dlatego tak ważne są warsztaty i wymiany międzynarodowe. Inspektorzy z różnych krajów mają okazję do wymiany doświadczeń i najlepszych praktyk, podczas takich spotkań wypracowywane są coraz bardziej efektywne sposoby walki z nieuczciwą konkurencją w transporcie drogowym.

Mimo przywiązania dużej wagi ECR do jednolitych procedur kontrolnych, to właściwe służby w danych państwach prowadzą czynności kontrolne i podejmują stosowne decyzje w tym zakresie.

■ **Dlaczego i kiedy powstał ECR?**

Początek historii Euro Contrôle Route wyznacza data 5 października 1999 roku. Wówczas ministrowie transportu z Belgii, Holandii, Luksemburga i Francji podpisali Porozumienie Administracyjne w sprawie współpracy pomiędzy służbami kontroli transportu drogowego oraz ustanowienia instytucji wprowadzającej w życie tę współpracę, czyli ECR. Powołanie Euro Contrôle Route było podjęte nie tylko potrzebą poprawy bezpieczeństwa drogowego, ale też ujednoczenia procedur w prawie transportowym, wypracowania przez europejskie służby kontrolne wspólnych praktyk, które mają zapewnić m.in. właściwe warunki socjalne kierowcom, ale też dbać o jakość ich pracy, która bezpośrednio wpły-

wa na bezpieczeństwo w transporcie. Euro Contrôle Route mocno zaznaczyła swoją obecność na mapie Europy. W kolejnych latach przystępowali do organizacji nowi członkowie, m.in. w 2004 roku Polska. Obecnie w skład ECR wchodzi 14 państw (Belgia, Holandia, Luksemburg, Francja, Niemcy, Irlandia, Wielka Brytania, Polska, Austria, Rumunia, Bułgaria, Węgry, Chorwacja i Hiszpania). Czechy i Słowenia mają status obserwatora organizacji. ECR to ogromny zasób wiedzy i doświadczeń, który należy rozwijać i wykorzystywać. Tylko dzięki aktywnej roli wszystkich członków jesteśmy organizacją pionierską w Europie, która w sposób istotny wpływa na poprawę bezpieczeństwa w ruchu i transporcie drogowym.

Granica wschodnia



Jak usprawnić przekraczanie polsko-ukraińskiej granicy i kontrolować wykorzystanie polskich zezwoleń – to temat ostatniej dyskusji przewoźników i służb granicznych w Medyce.

Krzysztof Matuszewski

Usprawnienia ostatniego roku

Przedstawiciele ZMPD oraz Podkarpackiego Stowarzyszenia Przewoźników i Spedytorów Drogowych z Rzeszowa spotkali się w Medyce z pracownikami Podkarpackiego Urzędu Celno-Skarbowego z Przemysła. W debacie, która odbyła się 26 listopada, uczestniczyli również przedstawiciele wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego z województw lubelskiego i podkarpackiego.

Głównym tematem spotkania były zasady przekraczania granicy wschodniej z Ukrainą, m.in. w Korczowej i Medyce, oraz kontroli przez polskie służby zezwoleń na wykonywanie transportu przez przewoźników ukraińskich, a także perspektywy rozwoju przejść granicznych.

W ostatnim roku infrastruktura przejść drogowych obsługujących ruch towarowy w Korczowej i Medyce oraz kanały komunikacji pozostały bez zmian. Struktura ruchu towarowego ładowne/puste kształtuje się na zbliżonym poziomie, odnotowano natomiast niewielki spadek liczby przewoźników ukraińskich na rzecz polskich i z innych krajów. Należy również zaznaczyć, że ilość zgłoszeń celnych dokonanych w procedurze dopuszczenia do obrotu bezpośrednio na granicy pozostaje na zbliżonym poziomie.

Na prośbę kierowców dokonano zmiany technologii odpraw w Oddziale Celnym Medyka, poprzez odstępnie od kierowania do kontroli RTG wszystkich pojazdów ładownych. Poprawiono również warunki przekraczania granicy na drogowym

przejściu granicznym w Korczowej, uruchamiając parking buforowy przed przejściem. Odnotowano dalszy wzrost liczby odprawianych pojazdów w ruchu towarowym - o 10 proc. w skali roku.

W dalszej części spotkania omówiono działania podjęte w ostatnim roku dla zwiększenia przepustowości w Korczowej i Medyce. W Korczowej w ramach 3-miesięcznego pilotażu zmieniono zasady stosowania SWO (System Wczesnego Ostrzegania). Jest to system stworzony do informowania o niepożądanych zdarzeniach dla kierowców, przede wszystkim o zatorach.

Celnicy poinformowali, że przeznaczili konkretne pasy ruchu dla pojazdów z określoną liczbą zgłoszeń, przedsiębiorców posiadających status AEO, samochodów pustych, a także wyznaczyli ścieżki odpraw dla pojazdów typu bus, aby nie zakłócały ruchu towarowego.

Na kierunku przywózowym służby starają się zwiększyć przepustowość w ruchu towarowym. W dalszym ciągu występuje problem nierytmicznej odprawy pojazdów przez służby ukraińskie. W Medyce na wywozie doraźnie wykorzystuje się drugi pas ruchu do obsługi ruchu autokarowego.

Celnicy zgłaszali problem wynika-

jący z postojem pojazdów na terenie przejść granicznych przed odprawą lub po jej dokonaniu. Kierowcy zatrzymują się tam podczas obowiązkowego odpoczynku, a zwiększona liczba pojazdów prowadzi do zakłóceń płynności odpraw.

Dzięki pilotażowi SWO nastąpił wzrost liczby odprawianych pojaz-

dów ciężarowych, zarówno na kierunku wywozowym - o 18 proc., oraz przywózowym - o 9 proc. Zwiększyła się również liczba pojazdów przyjeżdżających przez służby graniczne Ukrainy, natomiast zmniejszyła ilość przerw i przestojów w przyjmowaniu pojazdów w ruchu towarowym przez stronę ukraińską.

reklama

Z okazji 20-lecia działalności firmy A.M. Transport składamy serdeczne gratulacje dla założycieli spółki **Andrzeja Jackowicza i Marka Pajdy.**

Dziękujemy, że wspólnie mogliśmy ją budować i obserwować jej sukcesy.

Życzymy motywacji i kolejnych, jeszcze bardziej owocnych lat oraz dalszych sukcesów w budowaniu mocnej pozycji na rynku transportowym.

Pracownicy i Przyjaciele



Jubileusz

A.M. Transport



Rośnie przemysł

Przedstawiciele Straży Granicznej podkreślają, że utrzymuje się odpowiednie tempo odpraw dzięki rytmicznej kontroli paszportowej, a także liczba pojazdów w strefie kontroli celno-skarbowej. SWO pozwala na monitorowanie sytuacji w 3-godzinnych interwałach, co umożliwia bieżące podejmowanie działań w sytuacji zagrożeń i utrudnień w obsłudze ruchu granicznego.

Poinformowano również o inicjatywach KAS, które nie zostały jeszcze zrealizowane, a ich celem jest usprawnienie przekraczania granicy w Medyce. Zaproponowano przywrócenie pasa ruchu nr 7 na kierunku wywozowym z Polski, wykorzystanego przez SG do odpraw autokarów na unijnych numerach rejestracyjnych.

Przedstawiono także pomysł umożliwienia przejazdu przez budynek MicroSearch bez zatrzymywania pojazdów, które po zważeniu na kierunku przywozowym do Polski nie będą kierowane do kontroli przy użyciu wielkogabarytowego urządzenia RTG, a bezpośrednio na plac postoju przed budynkiem odpraw samochodów ciężarowych.

Przedstawiciele Służb Celno-Skarbowych poinformowali o przypadkach fałszowania dokumentów, w tym zezwoleń na międzynarodowy

wy przewóz drogowy rzeczy. Nastąpił również wzrost prób przemytu z wykorzystaniem skrytek konstrukcyjnych pojazdów oraz eskalacja naruszeń ustawy o transporcie drogowym oraz prawa o ruchu drogowym.

Na koniec spotkania omówiono działania zaplanowane do realizacji w najbliższym czasie, jak dalszą korektę organizacji ruchu na przejściach granicznych dla skrócenia czasu obsługi granicznej ciężarówek, m.in. poprzez przeniesienie odpraw nowo zakupionych pojazdów osobowych przemieszczających się na własnych kołach na pasy ruchu osobowego, uruchomienie drugiego pasa ruchu na kierunku wywozowym w OC Medyka oraz zmianę lokalizacji hali MicroSearch na kierunku przywozowym.

W planach jest też rozszerzenie pilotażu SWO na pozostałe przejścia drogowe i docelowe wdrożenie nowego modelu SWO na stałe w 2020 roku oraz wypracowanie zasad wymiany informacji ze stroną ukraińską celem wyeliminowania innych przyczyn negatywnie wpływających na płynność ruchu granicznego, w tym ruchu towarowego.

Parking będzie lepszy

Podjęto również dyskusję dotyczącą funkcjonowania parkingów buforowych przed przejściem w Korczowej. System

elektronicznego kierowania pojazdów ciężarowych do wjazdu na teren przejścia granicznego został zrealizowany, jednak budzi on wiele wątpliwości zarówno ze strony przewoźników, jak i służb kontrolnych.

Podstawowym problemem jest brak zarządcy parkingów. Tymczasem konieczne jest szybkie zmodyfikowanie i rozszerzenie funkcjonalności systemu buforowania pojazdów ciężarowych, m.in. poprzez zmianę ważności biletów i ich aktualizację; bieżące informowanie o czasie oczekiwania na przekroczenie granicy, umieszczenie na parkingach tablic z listą pojazdów i orientacyjnym czasem do wjazdu.

Służba Celno-Skarbowa poinformowała, że od stycznia 2018 r. o 20 proc. zwiększyła obsadę kadrową na przejściach granicznych, a kolejny nabór już trwa. W styczniu 2022 r. w Korczowej planowane jest przeniesienie ruchu osobowego na platformę autostradową i przystosowanie przejścia do terminalowego trybu odpraw pojazdów ciężarowych. W maju 2020 roku KAS planuje na tym przejściu oddać do użytku nowy skaner RTG.

Także na 2020 rok zaplanowane są budowy Transgranicznego Centrum Obsługi Celnej w Przemyślu-Krównikach oraz zintegrowanego systemu obsługującego wszystkie polskie przejścia graniczne.

PODRĘCZNIK CPC ✓

Materiały przygotowujące do egzaminu z zakresu kompetencji zawodowych w transporcie drogowym

STAN PRAWNY: WRZESIEŃ 2019

Zamów przez e-sklep

uslugi.zmpd.pl/sklep



Polski rynek przyciąga nowych graczy

Od kilku lat w Polsce pojawia się coraz więcej firm transportowych zakładanych przez wschodnich sąsiadów. Przedsiębiorcy obawiają się, że nowi konkurenci przejmą ładunki.

Robert Przybylski

Centralny Ośrodek Informacji Gospodarczej podaje, że do połowy 2019 roku w Polsce zarejestrowało się 296 firm z branży transportowej z zagranicznym kapitałem. Kilkadziesiąt z nich to przedsiębiorstwa z kapitałem ukraińskim, przynajmniej kilkanaście z Białorusi, wylicza OCRK. Zaznacza przy tym, że widoczni są także przedsiębiorcy z Litwy, którzy coraz śmielej wkraczają do Polski. – Rosnący potencjał między innymi polskiego rynku,

spowodowany powiększającą się liczbą centrów logistycznych i powierzchni magazynowych, przyczynia się do szybkiego rozwoju firm transportowych z Europy Środkowej i coraz częściej też Wschodniej. Ich pozycja regularnie się umacnia – uważa ekspert Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców Kamil Wolański.

Niższe koszty konkurencji

Wolański wskazuje, że tamtejsze firmy mają niższe stawki frachtowe, oferując przy tym wysoką jakość usług. – Ukraińcom i Białorusinom zależy nie tylko na zezwoleniach, choć i o nie prowadzą negocjacje od pół roku, czego skutkiem jest zgoda na wykorzystanie przez przewoźników z tych krajów jeszcze w 2019 roku po 10 tysięcy zezwoleń z kontyngentu na 2020 rok. Coraz częściej rejestrują oni swoje firmy w Polsce, po czym kupują używane ciężarówki i sprowadzają paliwo ze swoich stron, redukując w ten sposób koszty związane z funkcjonowaniem biznesu – opisuje Wolański.

Nowa konkurencja niepokoi już działających przedsiębiorców. – Przewoźnicy zza Buga podejmują się najczęściej zleceń na trasie Ukraina – Polska. Coraz chętniej i śmielej wykonują przewozy na Zachód i Południe Europy. Ten trend będzie w przyszłości wzrastać – ostrzega Wolański.

Wolański zauważa, że firmy transportowe z Polski nie mają możliwości konkurowania o wysokość kontraktów. Nie są w stanie już szukać oszczędności – np. w tańszym paliwie, a propozycje zmiany prawa transportowego, które obecnie procedowane są w Brukseli, najbardziej uderzą właśnie w nich. Co prawda model biznesowy wschodnich przedsiębiorców nie sprawdza się na dalszych trasach, ale to co dzieje się na rynku może stanowić dla nich fundament dalszego rozwoju – przewiduje OCRK.

Ekspert OCRK uważa, że Białoruś ma realną szansę stać się kluczowym krajem do całej Eurazjatyckiej Unii Gospodarczej. – Według danych rynkowych szacuje się, że około 25 proc. białoruskiego eksportu kierowane jest

już do UE. Białoruscy przedsiębiorcy, wykonujący przewozy drobnicowe, oferują niższe stawki za usługi oraz mają bezpośredni dostęp do rynku wschodniego – mogą działać i taniej, i szybciej – ocenia Wolański.

Podkreśla, że białoruskie władze planują do 2030 roku podwojenie obrotów z logistyki, rozbudowanie bazy magazynowej, rozwój biznesu opartego na sektorze TSL. – Na razie procedury celne zarówno na Białorusi, jak i na Ukrainie, oraz obostrzenia prawne blokują naszych wschodnich konkurentów, jednak to w najbliższym czasie może się zmienić – zaznacza Wolański.

Usługi na każdą kieszeń

Podmioty zza wschodniej granicy zauważyli także importerzy samochodów ciężarowych. Największe lub najlepiej znane z nich, jak Girteka czy R-Trans, są cenionym klientem. Inni działają w mniejszej skali, podobnej do rodzimych firm sektora MSP. Przykładem może być założona w Przemysłu w 2014 roku spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Zlatatrans.

Właściciel otworzył firmę i współpracuje z firmą ukraińską, która ma 15 zestawów.

Polska spółka oferuje usługi transportowe w całej Unii. Personel firmy liczy kilka osób: dyspozytor, spedytor, kierowcy, magazynier, administrator i kierownik transportu Robert Siera,

który opowiada o firmie. – Obsługujemy naszą firmę, ale również pomagamy w obsłudze firmy ukraińskiej. Mamy lepszy dostęp do giełd transportowych i innych uproszczeń. Usługi transportowe świadczymy również w Ukrainie. Firma z którą współpracujemy, ma problem już pod koniec III kwartału z uzyskaniem zezwoleń. Nasza firma oraz firma ukraińska posługuje się zezwoleniami EKMT – przez to ma troszeczkę łatwiej – zaznacza kierownik transportu.

Właściciel Zlatatrans od kilku lat rozważał założenie firmy transportowej. Otwarcie spółki przebiegło sprawnie i stało się to w 2014 roku. Wtedy miała dwa samochody. Firma szybko powiększyła zakres usług o magazynowanie i usługi logistyczne.

Zlatatrans oferuje w Przemysłu powierzchnie magazynowe pod skład, jak i dodatkowo usługi przeładunkowe. Ewidencja składowanego towaru prowadzona jest informatycznie. Obiekt o powierzchni tysiąca m kw. ma 500 miejsc paletowych na regałach, w pełni obsługiwany jest przez wózki widłowe. Mieści się kilometr od drogi nr 77 Przemysł-Medyka i 12 km od autostrady A4 Rzeszów-Korczowa, na ulicy Monte Cassino 18.

- W Przemysłu jest duża podaż różnej klasy powierzchni magazynowej. Nasz magazyn czynny jest od poniedziałku do piątku (w soboty do uzgodnienia) w godzinach od 9 do 17. Mamy także unikatową ofertę magazynów w kontenerach morskich, dostępnych

całą dobę – podkreśla Robert Siera.

To indywidualne magazyny, które kontrahent wypożycza i np. może szybko rozładować do nich samochód, jak też rozładować o każdej porze dnia i nocy. Kontenery morskie mają długość 6 lub 12 m. – Bez szerokiej oferty magazynowej, transportowej, przeładunkowej i celnej trudno sprzedać swoje usługi. Muszą być one kompleksowe. Musimy mieć również ofertę na każdą kieszeń, w tym usługi przeładunkowe – wyjaśnia kierownik.



reklama

CLASS TRUCKS

ZMĘCZONY POSZUKIWANIEM NAJLEPSZEJ CENY?

OFERUJEMY CI JĄ



O szczegóły zapytasz pod nr. tel.: +48 46 888 1138

www.classtrucks.com



Inwestycje w przyszłość

Kierownik transportu Zlatatrans uzupełnia, że również dla kierowców taka lokalizacja jest wygodniejsza, bo wszyscy są z okolic Lwowa. – Mają dzięki temu krótsze trasy (na wschód jeździmy tylko na Ukrainę) i częściej są w domu – stwierdza Siera.

Ciężarówki polskiej spółki jeżdżą po Europie Zachodniej. – Specjali-

zujemy się w transporcie pomiędzy Niemcami i Włochami oraz Niemcami i Francją. Oczywiście jest kłopot z powrotami. Nie ma wiele ładunków z Niemiec do Przemyśla, natomiast zapełnić samochody pomagają zlecenia na przewóz towaru na Ukrainę. Ponadto takie przewozy są lepiej wyceniane. Problemem jest jednak przekraczanie granicy, nieodmiennie czasochłonne. Najłatwiej jest w ponie-

działek. Na koniec roku wzmaga się ruch, jesteśmy zasypywani pytaniami o możliwość podjęcia zlecenia. To są dobre miesiące dla przewoźników, choć kończy się pula zezwoleń – opisuje sytuację kierownik transportu.

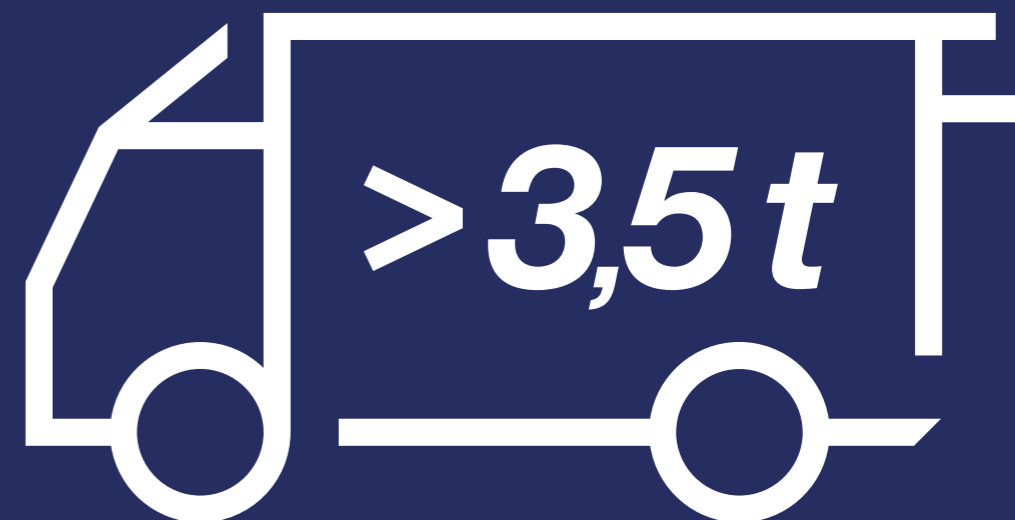
Ten okres jest pomyślny także dla polskich przewoźników. – Zauważamy jednak, że większość z nich nie chce jeździć na Ukrainę i tracić czas w kolejkach. Chętnie zostawiają towar w przygranicznych magazynach (także w naszym w Przemyślu) i wracają do Europy Zachodniej – mówi kierownik.

Przyznaje, że w starych krajach Unii widać przedsięwzięty ruch, ale wzrost nie jest tak duży jak w ubiegłym roku. – Osłabienie wyczuwalne jest w Hiszpanii, we Francji. Na dodatek spadły stawki – narzeka kierownik.

Mimo to spółka inwestuje. – W planie mamy zakup trzech samochodów. Nasza flota składa się z siedmiu zestawów, a chcemy powiększyć ją do dziesięciu. Zdecydujemy się na roczne, góra dwuletnie, poleasingowe ciągniki. Zamierzamy kupić elektryczne wózki widłowe. Rozwijamy firmę, współpracujemy mocno także z ZMPD, gdzie zaopatrujemy się w boxy do opłaty myta w Belgii. Na ostatnich targach TransLogistica Poland znaleźliśmy kilku ciekawych dostawców usług takich jak zwrot VAT, czy dostawa paliwa. Nie wykluczamy zmiany usługodawców – zapowiada Siera. ■

MYTO CZ

ZMIANA SYSTEMU OPŁAT DROGOWYCH W CZECHACH



Od 01. 12. 2019 r. wprowadzono obowiązek stosowania nowych jednostek pokładowych

Od 1 grudnia zmienia się system pobierania opłat drogowych za przejazd pojazdów powyżej 3,5 tony. Zapewnij sobie wcześniej nową jednostkę pokładową, dzięki czemu zaczniesz bez przeszkód korzystać z nowego systemu.

Więcej informacji
+420 243 243 243
www.mytocz.eu



Prezes zarządu tureckiego Stowarzyszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych UND Alper Özel w rozmowie z Robertem Przybylskim mówi o problemach tureckich przedsiębiorców.

Wąskie gardło Europy

■ Jak duża jest turecka branża międzynarodowego transportu drogowego?

W Turcji działa 2500 firm zajmujących się międzynarodowym transportem drogowym, które dysponują 65 tysiącami samochodów ciężarowych i 75 tysiącami naczep. Przychody z tytułu świadczonych za granicą usług sięgają 17,5 mld dolarów. Mamy podpisane umowy bilateralne z 70 krajami, w tym z Chinami, Mongolią, krajami Afryki Północnej.

■ Jakie kierunki przewozów są najważniejsze?

Mamy 3 główne kierunki: Unia Europejska, Rosja i kraje WNP oraz Azja Środkowa. Europa jest bardzo ważnym kierunkiem, bo połowa tureckiego eksportu trafia właśnie tam. Z naszej perspektywy istotne są również

kraje bliskowschodnie i nasi najbliżsi sąsiedzi, jak Irak oraz Iran.

■ Skoro Unia jest tak ważnym kierunkiem, to czy dotyczą waszych przewoźników regulacje płacy minimalnej dla kierowców?

Tureccy przewoźnicy mają takie same problemy (MiLoG, LoiMacron, itd.) jak ich europejscy odpowiednicy. Na dodatek notujemy trudności z otrzymaniem wiz dla kierowców oraz tranzytem, co stoi w sprzeczności z postanowieniami porozumienia Unii Celnej zawartego pomiędzy Turcją i Unią Europejską.

■ Z jakimi krajami?

Głównym naszym partnerem handlowym w Europie są Niemcy. Tymczasem mamy poważny kłopot, aby

do nich dojechać. Cierpimy na brak tranzytowych zezwoleń. Węgry dają nam 36 tys. zezwoleń tranzytowych, Austria 21 tys., Słowenia 20 tys., Czechy 10 tys. Te kraje są wąskim gardłem dla naszych przewozów, biorąc pod uwagę, że Niemcy dają nam ponad 100 tys. zezwoleń.

■ Do Niemiec można dojechać przez różne kraje...

I robimy to, jeżdżąc przez Polskę i Ukrainę. Jest to jednak nadkładanie drogi.

■ Chyba jednak niezbyt często przewoźnicy są do tego zmuszani, bo nie widzę na polskich drogach dużej liczby tureckich ciężarówek...

Samochodów jeżdżących do Europy jest tylko 21 tysięcy. Przez ostatnią

dekadę ta wielkość jest raczej stała, bo ograniczeniem jest liczba zezwoleń. Reszta floty obsługuje pozostałe kierunki tureckiej wymiany handlowej. Ostatnie dwa lata przyniosły lekki spadek liczby samochodów, po kilku latach wzrostów. Jednak w razie zmian na jednym rynku, mogą przerzucić tabor na obsługę innych.

■ Zapewne to nie jest takie łatwe, bo opłacalne w Unii samochody Euro VI nie spisują się dobrze na wysokosiarkowym paliwie oferowanym np. w Azji Środkowej.

To prawda, że do Europy jeżdżą głównie samochody Euro V i VI, natomiast na inne kierunki trafiają samochody Euro III i Euro IV.

■ Jak wygląda przekraczanie granicy z UE?

Firmy korzystają zarówno z tras lądowych, jak i promowych. Przewozy lądowe są najszybsze, choć dla nas problemem jest przepustowość przejścia Kapikule/Kapitan Andrejewo. Kolejki sięgają dwóch dni. To jedyne przejście między Unią i Turcją, przejeżdżają przez nie samochody z całą wymianą handlową Turcji z Europą. Wielkością jest podobne do Koroszczyzna, przez który przejeżdża na dobę tysiąc ciężarówek w jedną stronę. Przez Kapikule przejeżdża 1200 zestawów, a po rozbudowie, która powinna skończyć się jeszcze w tym roku, przepustowość wzrośnie do 1500 samochodów. To powinno rozładować kolejki.

■ Jaki potencjał mają przeprawy promowe?

Czynne są linie do Triestu we Włoszech i do Sète we Francji. To jest obejście problemu zezwoleń, choć żegluga nie jest tak szybka jak przewozy lądowe. Pracujemy nad kolejnymi połączeniami promowymi ze Stambułu do Konstancy (Rumunia) i do Warny oraz Burgas w Bułgarii. Planujemy także połączenie ro-ro do Rosji. Szukamy odpowiedniego portu, rozmowa jest w toku.

■ Połączenia promowe są jednak drogie.

Są nieco droższe, ale uważamy, że jest na nie zapotrzebowanie. Tym bardziej, że naszemu eksportowi pomaga osłabienie liry.

■ Jaka jest kondycja tureckich przewoźników?

Są to duże, mocne firmy, bo przepisy wymagają, aby przewoźnik działający w branży międzynarodowej miał co najmniej 10 samochodów i odpowiednie zabezpieczenia finansowe. Mniejsze firmy mogą wykonywać przewozy krajowe lub wynajmując się do przewozów większym podmiotom.

■ Czy rosnąca niepewność wśród europejskich konsumentów, co widoczne jest po wahającej się sprzedaży aut osobowych, wpływa na stan tureckich firm transportowych?

Widzimy, że transport ma kłopoty. Wymiana przestała rosnąć, fluktuuje, natomiast przewozy cały czas rosną. O ile kilka lat temu do przewozu jednostki wartości ładunku potrzebna była jedna ciężarówka, to teraz obserwujemy że do przewiezienia tej samej wartości dóbr potrzeba już 1,5 samochodu. Oznacza to malejące marże firm transportowych.

■ Jak przedsiębiorcy bronią się przed spadkami zysków?

Inwestują w lepsze oprogramowanie, zwiększające efektywność działania, poszerzają usługi, przede wszystkim o magazynowanie.

■ Czy przewoźnicy nie mają problemu z ładunkami powrotnymi z Europy?

Cały czas jesteśmy importerem ładunków z Europy. Mamy 82 miliony konsumentów, jesteśmy poważnym rynkiem. Na 100 tys. zezwoleń na przywóz do Niemiec, znajdujemy ładunki na 95 tys.jazd powrotnych. Ponadto wiele firm z Niemiec, Holandii, Wielkiej Brytanii preferuje właśnie tureckich przewoźników w eksporcie swoich dóbr do Azji Środkowej lub na Bliski Wschód.

■ Czy przygotowywane przez Komisję Europejską limity emisji dwutlenku węgla dla transportu mają wpływ na działania tureckich przewoźników?

Nas przede wszystkim interesuje uzyskanie równych szans w konkurencji z przewoźnikami europejskimi. Główny problem to tranzyt. Firmy z Niemiec, Holandii, Włoch zainwestowały w Turcji i produkują u nas do-

Turcja jest siódmą pod względem wielkości gospodarką Europy, jesteśmy od 2001 roku w europejskiej Unii Celnej i z tego też wynikają pewne prawa. Nie ma sensu płacić obcym firmom za obsługę naszego eksportu. To nielogiczne i powoduje deficyt w bilansie płatniczym kraju.

bra na rynek unijny. Z powodu blokad tranzytu europejscy importerzy muszą czekać na zamówiony towar. Traci na tym przede wszystkim konsument. Nas nie interesuje kabotaż, nie przewozimy także ładunków między krajami unijnymi za wyjątkiem przejazdów z zezwoleniem EKMT. Chcemy sprawnie dostarczyć turecki eksport do odbiorcy i wziąć ładunek powrotny.

■ Czy rozwiązaniem braku zezwoleń nie jest założenie firmy w UE?

Nasi przedsiębiorcy tak właśnie robią, ale przecież nie chodzi o to, aby turecki eksport obsługiwały obce firmy. Turcja jest siódmą pod względem wielkości gospodarką Europy, jesteśmy od 2001 roku w europejskiej Unii Celnej i z tego też wynikają pewne prawa. Nie ma sensu płacić obcym firmom za obsługę naszego eksportu. To nielogiczne i powoduje deficyt w bilansie płatniczym kraju.

■ To może warto postawić na przewozy kolejowe?

Tam, gdzie ma to sens, wykorzystujemy kolej. Jednak musimy pamiętać, że transport samochodowy jest najszybszy i najbardziej elastyczny. Jeśli dom handlowy w Londynie chce mieć nową kolekcję ubrań, to w 5 dni przywiezie ją z Turcji ciężarówka. Kolej taki termin jest nierealny. A każdy zamawiający chce mieć towar szybko i na czas. Na dodatek infrastruktura kolejowa jest bardzo droga. Dlatego uważam, że w nadchodzących dekadach transport samochodowy jest nie do zastąpienia.

Wojna autobusowa w Świnoujściu



Ministerstwo Infrastruktury wniosło o zamknięcie postępowania Komisji Europejskiej przeciw Polsce w sprawie naruszenia prawa unijnego wobec niemieckiego przewoźnika Usedomer Bäderbahn GmbH (UBB).

Robert Przybylski

Sprawa dotyczy cofnięcia przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego zgody na świadczenie międzynarodowych przewozów regularnych osób między niemieckim Ahlbeck a polskim Świnoujściem.

KE zarzuciła stronie polskiej naruszenie art. 21 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady WE nr 1073/2009 w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniającego rozporządzenie WE 561/2006. 22 marca 2019 r. Minister Infrastruktury przekazał w tej sprawie wyjaśnienia unijnej komisarz ds. transportu Violecie Bulc.

Niemcy nie dopełnili formalności

Strona polska wskazała, że działanie GITD było zgodne z artykułem 21 ww. rozporządzenia WE nr 1073/2009, który daje możliwość cofnięcia zezwolenia na wykonywanie usługi regularnej w międzynarodowym transporcie drogowym wyłącznie organowi, który wydał takie zezwolenie.

Główny Inspektor Transportu Drogowego zaznacza, że zgodnie z art. 8 rozporządzenia (WE) nr 1073/2009 w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniającego rozporządzenia (WE) nr 561/2006 był organem wyłącznie opiniującym przesłany przez właściwy organ niemiecki wniosek, zawierający proponowaną przez niemiecką firmę trasę linii regularnej.

Główny inspektor transportu drogowego przyznaje, że najpierw wyraził zgodę, jednak następnie powziął informację o niezgodnieniu przez ww. przewoźnika zasad korzystania z przystanków z właściwym zarządcą infrastruktury drogowej w Świnoujściu, czego GITD nie był świadomy w toku wyrażania zgody, o której mo-

wa w art. 8 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009.

GITD podkreśla, że „Wobec braku zgody polskiego zarządcy przystanków na wykonywanie kursów z częstotliwością i w godzinach określonych w załączonym do wniosku rozkładzie jazdy, główny inspektor transportu drogowego cofnął zgodę na świadczenie ww. międzynarodowych usług regularnych w relacji Ahlbeck – Świnoujście oraz na podstawie art. 21 ust. 2 rozporządzenia 1073/2009 wnioskował o cofnięcie wydanego przedsiębiorcy zezwolenia, albowiem w ocenie organu przewoźnik nie spełniał warunków zezwolenia, na podstawie których zostało ono wydane”.

GITD przypomina, że organem właściwym do wydania zezwolenia był natomiast organ niemiecki. „Z uwagi na fakt, że zezwolenie na międzynarodowe przewozy regularne wydał organ niemiecki, on też był/jest właściwy w kwestii cofnięcia przewoźnikowi niemieckiemu zezwolenia”, stwierdza główny inspektor.

Ministerstwo Infrastruktury zaznacza, że GITD w swych działaniach kierował się dotychczasową praktyką we współpracy ze stroną niemiecką, gdzie do tej pory nie odnotowano sytuacji, aby przewoźnik z Niemiec wnioskujący o zezwolenie na działalność przewozową nie uzgodnił uprzednio zasad korzystania z przystanków i obiektów dworcowych w Polsce.

Dylemat dla Brukseli

Cofnięcie zgody GITD wywołało skargę niemieckiego przewoźnika do Brukseli. W rezultacie Komisja Europejska uruchomiła 24 stycznia 2019 roku wobec Polski procedurę naruszenia prawa Unii Europejskiej w sprawie przestrzegania zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych.

W komunikacie KE zaznaczyła, że „Władze polskie wycofały zezwolenie wydane przewoźnikowi autobu-

sowemu, mającemu siedzibę w Niemczech, na wykonywanie regularnych międzynarodowych przewozów autobusowych między Niemcami a Polską. Władze polskie nie były uprawnione do cofnięcia tego zezwolenia. Nie zostały też spełnione prawne wymogi konieczne do cofnięcia tego zezwolenia. Dlatego też Komisja jest zdania, że Polska naruszyła przepisy wspomnianego rozporządzenia UE”.

Przewoźnik z Niemiec wnioskujący o zezwolenie na działalność przewozową nie uzgodnił uprzednio zasad korzystania z przystanków i obiektów dworcowych w Polsce.

Od momentu przesłania wyjaśnień przez Ministerstwo Infrastruktury, Bruksela nie zajęła stanowiska. KE przeoczyła, że UBB nie uzgodniło z władzami miasta rozkładu jazdy oraz z których przystanków chce korzystać. Jest to formalność, niemniej Niemcy jej nie dopełnili.

Przewoźnicy nie rezygnują z planów połączenia autobusowego. Tym razem inicjatywa należy do polskiej spółki. – W 2018 roku otrzymaliśmy zezwolenie GITD na wykonywanie przewozów międzynarodowych pomiędzy Polską i Niemcami. Ponieważ w Niemczech przystanki są publiczne i nie trzeba zgłaszać władzom lokalnym rozkładu jazdy oraz przystanków, na których zatrzymują się autobusy, uważamy, że wszystko mamy dopięte na ostatni guzik. Teraz czekamy tylko na otwarcie ulicy wiodącej do granicy. Remont ma zakończyć się w tym roku, ale jazdy rozpoczniemy wraz z sezonem turystycznym w 2020 roku – stwierdza prezes Komunikacji Autobusowej w Świnoujściu Elżbieta Bogdanowicz.



przewoźnik nr 69

Polscy mechanicy najlepsi na świecie

W rozegranym pod koniec października światowym finale mechaników Mercedes-Benz Trucks polski zespół okazał się najlepszy.

Robert Przybylski

Zespół reprezentujący Mercedes-Benz Trucks Polska zwyciężył w mistrzostwach świata pomiędzy serwisami Mercedes-Benz Trucks, zdobywając 4 medale, w tym najważniejszy, zespołowy. Ponadto otrzymał nagrodę za najszybszy pit-stop. Nagrody indywidualne trafiły do sprzedawcy części zamiennych i akcesoriów – Rafała Gościńskiego z MB Poznań, oddz. Komorniki (I miejsce) oraz doradcy serwisowego – Marka Perekitko z Mercedes-Benz Trucks Warszawa (II miejsce).

Zespoły z jedenastu krajów (Brazylia, Rosja, Finlandia, Niemcy, Włochy, Turcja, Grecja, Rumunia, Polska, Au-

stria i Szwajcaria, w ostatniej chwili wycofały się Chiny) konkurowały w finałach o tytuł najlepszego mechanika w mistrzostwach świata Global Tech Masters, zorganizowanych przez Mercedes-Benz Trucks.

Customer Services & Parts MB Trucks ogłasza zawody co dwa lata. Każdy zespół składał się z doradcy serwisowego, technika-diagnosty, technika systemowego i sprzedawcy części zamiennych.

Każdy zespół rywalizujący w Global Tech Masters Truck musi zmierzyć się z czterema różnymi egzaminami częściowymi. Przy tym liczy się zarówno wynik indywidualny, jak i zespołowy. Punkty są przyznawane za odkrycie przygotowanych specjalnie do zawodów błędów w pojeździe, właściwe użycie urządzeń diagnostycznych

i profesjonalne doradztwo klienta.

Rekrutacja polskiej drużyny na GTM rozpoczęła się w marcu 2019 r. Pracownicy serwisów sieci Mercedes-Benz Trucks Polska wykonywali testy on-line przygotowane przez organizatorów, czyli Truck Training MB Trucks Daimler AG. Spośród tych uczestników wyłoniono osoby, które w czerwcu przeszły sprawdzian praktyczny. Ostatecznie wybrano pracowników, dla których przygotowano szkolenia techniczne oraz szkolenia z obsługi klienta. Dodatkowo przeprowadzono spotkania integrujące cały zespół i przygotowujące do współzawodnictwa pod presją czasu. Szkolenia, które odbywały się od sierpnia do października, były dedykowane dla 8 wytypowanych uczestników. Oficjalną nominację do drużyny podstawowej



przewoźnik nr 69

i rezerwowej przeprowadził CEO Mercedes-Benz Trucks Polska Przemysław Rajewski oraz Head of Customer Service and Parts Piotr Materzok.

- To były dwa miesiące ciężkich przygotowań – podkreśla Materzok. Dodaje, że zespoły były mieszane, to znaczy uczestnicy pochodzili z różnych warsztatów i wcześniej nie znali się. – Taki wymóg tworzenia zespołów podnosi poprzeczkę i wymaga dobrego zgrania zespołu, aby nie dochodziło np. do kłótni – zaznacza Materzok.

Wskazuje, że miernikiem dobrego przygotowania i pełnego zaufania był najlepszy wynik polskiej drużyny w pit-stopie. Konkurencja polega na wymianie tylnego koła w Actrosie.

Polscy mechanicy wykazali się wysokimi umiejętnościami nie tylko u Mercedesa. Wiosną 2019 roku w Monachium czwórka mechaników z kaliskiego serwisu Agro-Star zajęła 6. miejsce w konkursie Service Quality Awards, który wyłonił najlepsze na świecie serwisy w sieci MAN spośród 700 startujących. W poprzedniej edycji 2014/2015 zespół Agro-Star zajął 12. miejsce. Agro-Star jako jedyny reprezentował w tym konkursie polskie barwy.

W 2007 r. laureatami światowego finału Scania Top Team zostali mechanicy z serwisów dilerstwa Hołowiń-

scy-Scanserwis. Oprócz tego polskie zespoły były w finale jeszcze kilkakrotnie.

W światowym konkursie dla mechaników Volvo Trucks – Vista polskie zespoły dwa razy dotarły do finału światowego: w 2007 roku (zespół z serwisu Nijhof-Wassink w Kutnie)

i w 2009 roku, gdy zespół Serwisu Józef Skrzyba w Szczecinie zajął 6. miejsce i to było najwyższa pozycja, jaką polski zespół zajął w tym konkursie. W finale konkursu Renault walczył zespół firmy Eurocomplex, zajmując w 2008 roku II miejsce w Europie, a w 2017 roku jedenaste.

Przygotowania do zmagania

Najlepsi z najlepszych

Skład drużyny podstawowej:

Trener: Andrzej Stawski z Mercedes-Benz Trucks Polska

Doradca serwisowy: Marek Perekitko z Mercedes-Benz Trucks Warszawa

Technik diagnosta: Jacek Litteck z Mercedes-Benz Mojsiuk oddz. Szczecin

Technik systemowy: Sebastian Duda z Grupa Wróbel oddz. Pietrzykowiec

Sprzedawca części Zamiennych i Akcesoriów: Rafał Gościński z MB Poznań oddz. Komorniki

Drużyna rezerwowa:

Doradca serwisowy: Łukasz Litteck z Mercedes-Benz Mojsiuk oddz. Szczecin

Technik diagnosta: Mariusz Jaraszek z Mercedes-Benz Trucks Warszawa

Technik systemowy: Jacek Świerczyński z Sobiesław Zasada Automotive oddz. Brzoza

Sprzedawca części Zamiennych: Miłosz Ziętkiewicz z Grupa Wróbel oddz. Pietrzykowiec

Trenerzy przygotowujący uczestników:

Andrzej Stawski odpowiedzialny za całość przygotowań i udział w zawodach;

Rafał Sztompka – szkolenia techniczne z zakresu samochodów ciężarowych;

Piotr Robakowski – szkolenia z doboru części zamiennych;

Anna Bruzda – szkolenia miękkie;

Ryszard Grabowski – szkolenia z obsługi klienta

Autostrady dla transportu

Program budowy nowej sieci drogowej w Polsce mijają półmetek. Firma doradcza Multiconsult Polska podsumowuje i ocenia postępy.

Robert Przybylski

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad podaje, że w Polsce można już korzystać z ponad 4 tys. km dróg szybkiego ruchu, z których 1675 km to autostrady, a 2330 km to drogi ekspresowe. Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025) przewiduje realizację ok. 3900 km autostrad i dróg ekspresowych. Mają one nośność nawierzchni 115 kN/oś, skrajnie pionową min. 5 m oraz szerokość jezdni – 7,50 m (2x3,75 m) z ewentualną rezerwą pod trzeci pas ruchu.

Do zrobienia

Rząd w Programie Budowy Dróg Krajowych założył wydatkowanie na poziomie 135 mld złotych, z czego 40

mld pochodzi ze środków europejskich. Fundusze trafiły do GDDKiA, która jest największym inwestorem budowlanym w Polsce. Wydaje ponad 20 mld złotych rocznie na budowy i zatrudnia setki tysięcy ludzi.

Dyrekcja jest na półmetku realizacji PBDK. Do tej pory zdarzały się przesunięcia terminu wykonania i oddania dróg, które sięgały nawet roku. – Opóźnienia mogą powstawać w każdej fazie procesu budowy. Błędów i braków nie da się wyeliminować na etapie projektowania, postępowania przetargowego i realizacji – przyznaje prezes Multiconsult Polska Jarosław Wielopolski.

Opóźnienia dotyczą nawet głównych dróg. – Ukończenie autostrady A1 planowane jest do 2022 roku, gorzej jest z A2, chociaż należy podkreślić, że prace wyraźnie przyspieszyły. Dużo się dzieje również na drogach ekspresowych. Wreszcie, po latach zaniedbań, powstaje droga S19 Via Car-

patia, część korytarza europejskiego łączącego w osi północ-południe Morze Bałtyckie z Morzem Czarnym i Egejskim – opisuje Wielopolski.

Przypomina, że dzięki intensywnej budowie fragmentu S19, łączącego Rzeszów z Lublinem, oraz bardzo dużemu frontowi robót na S17, łączącej Warszawę z Lublinem, do 2022 roku można spodziewać się przełomowej zmiany w dostępności tych terenów. Czas dojazdu z Warszawy do stolicy Podkarpacia skróci się do około 2,5 godziny (aktualnie trasa zajmuje 4,5 godziny). Natomiast dojazd do Lublina zajmie 1,5 godziny. – Będzie to ogromny impuls dla rozwoju tych miast i całej ściany wschodniej – zapewnia Wielopolski.

Ważna jest – a niedoceniana – trasa S12, równoleżnikowo łącząca Lublin, Radom i zachodnią Polskę. – Ostatni wariant jej przebiegu nie został jeszcze zatwierdzony, natomiast po ukończeniu może w znacznym

stopniu odciążać układ dróg węzła warszawskiego – uważa Wielopolski.

Trudny czas dla wykonawców

Spiętrzenie robót spowodowało wzrost kosztów i problemy z zasobami. – Wytworzyła się wojowniczo-prawnicza mentalność współpracy. Nikt na nic się nie zgadza i wszystko jest obwarowane sężnymi umowami, zrozumiałymi dla wąskiego grona prawników. Mamy niesamowicie rozbudowane procedury administracyjne, które jeszcze na dodatek są różnie interpretowane w poszczególnych instytucjach. Nierzadko dochodzi również do prób wymuszania przez władze lokalne dodatkowych inwestycji na swoich terenach – stwierdza Wielopolski.

Ponadto gwałtowny wzrost cen materiałów oraz znacząco zwiększone zarobki pracowników spowodowane brakiem rąk do pracy wpłynęły na wzrost cen nowych kontraktów.

W rezultacie relacje kontraktowe są trudne. – Niepokojące jest to, że w ostatnim czasie zwiększyły się konflikty między stronami. Zdesperowani wykonawcy, próbujący wyrównać straty związane z kontraktami zawartymi w minionych latach, składają roszczenia na wszystko co możliwe. Inżynier „ma przykazane”, że ma sprawnie je rozpatrywać i bronić zamawiającego. Projektant jest atakowany za wszelkie błędy, niezależnie z jakiego powodu powstały. Wszyscy szukają pomyłek po drugiej stronie, bo dramatycznie brakuje pieniędzy. Sytuacja jest napięta i mało sprzyjająca konstruktywnym rozwiązaniom – opisuje Wielopolski.

W tym roku nastąpiło zerwanie 10 umów na budowy dróg. Ich przyczyną był brak odpowiednich marż. Jeśli ceny materiałów wzrosły o kilkadziesiąt procent, firmy z marżami na poziomie 3-4 proc. nie były w stanie dotrzymać umów podpisanych kilka lat temu.

Cena kilometra autostrady

Odcinki autostrady A1 na Śląsku, w terenie mocno zurbanizowanym, górzystym i czasami ze szkodami górniczymi, są najdroższe. Koszt budowy kilometra A1 Pyrzowice – Piekary Śląskie, Piekary Śląskie – Maciejów i Maciejów – Sośnica wynosił odpowiednio



Wybudowanie drogi o nawierzchni betonowej o bardzo wysokiej jakości jest trudniejsze i droższe niż drogi o nawierzchni asfaltowej, jednak patrząc w perspektywie 30-50 lat całkowity koszt (wybudowanie oraz remonty) jest znacznie niższy.

99,9 mln, 51,0 mln, 135,7 mln zł netto.

Dla porównania odcinki autostrady A1 w woj. łódzkim i w okolicy Częstochowy w terenie stosunkowo płaskim, niezurbanizowanym kosztowały w przeliczeniu na 1 km: węzeł Kamieńsk (bez węzła) – węzeł Radomsko (z węzłem) – 27,9 mln zł netto, węzeł Radomsko – granica województw łódzkiego i śląskiego – 39,2 mln zł netto, Tuszyn (bez węzła) – węzeł Piotrków Południe (z węzłem) – 24,6 mln zł netto.

Podobnie kształtują się ceny dróg ekspresowych. Około 60 proc. kosztu budowy obwodnicy Bielska-Białej w ciągu S69 przypadło na obiekty inżynierskie konieczne ze względu na górzyste ukształtowanie terenu. Koszt budowy 1 km tej trasy wyniósł 85,7 mln zł netto.

Wybudowanie drogi o nawierzchni betonowej o bardzo wysokiej jakości jest trudniejsze i droższe niż drogi o nawierzchni asfaltowej, jednak patrząc w perspektywie 30-50 lat całkowity koszt (wybudowanie oraz remonty) jest znacznie niższy.

Główne elementy kosztów to roboty ziemne, stanowiące 30-40 proc. wydatków na inwestycję, obiekty inżynierskie (20-40 proc.), obiekty inżynierskie związane z ochroną środowiska (5-20 proc.). Na konstrukcję nawierzchni i odwodnienie przypada 10-20 proc. kosztów, zaś na elementy Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem (znaki zmiennej treści, światłowód, centrum zarządzania) – 4 do 6 proc.

Miliardy na ochronę przyrody

Bardzo istotną pozycję stanowią wykupy gruntów - im bardziej zur-

banizowane tereny, tym drożej. Poprawy wymaga też etap projektowania. GDDKiA rezerwuje sobie więcej czasu na sprawdzanie rozwiązań niż na ich opracowanie. Wykonawca na rozstrzygnięcie czeka przeciętnie rok, co utrudnia dalsze działania i zwiększa ryzyko ekonomiczne. Zapisy prawne przerzucające wszelkie ryzyka na niego też są brane pod głęboką uwagę, a mogą one podnieść koszty nawet o połowę.

Wykonawca przygotowując ofertę bierze pod uwagę przede wszystkim takie parametry jak: ukształtowanie terenu i – wymagany przez zamawiającego – plan oraz niweletę, liczbę i rodzaj obiektów, w tym bardzo kosztownych związanych z ochroną środowiska czy wzmocnieniem podłoża.

Ponadto bierze pod uwagę ryzyka kontraktowe, ocenia szanse na optymalizację rozwiązań, w tym np. możliwość zmniejszenia kosztów przejść dla zwierząt. Trzeba tu zwrócić uwagę, że są to obiekty (typu estakady) o wartości nawet kilkudziesięciu milionów złotych (przejście dla zwierząt to rząd wielkości nawet 80 mln zł). Są obszary, gdzie same przejścia dla zwierząt stanowią nawet 50 proc. wartości wszystkich obiektów, więc mogą podnieść cenę danego odcinka nawet o 20 proc. Znaleźnienie jakiegoś rzadkiego gatunku zwierzęcia bądź rośliny może skutecznie zablokować każdą budowę na lata lub na zawsze. W zachodniej Europie większość szlaków transportowych powstała przy dużo swobodniejszym podejściu do spraw ochrony środowiska.



Za rok kolejne Targi TransLogistica Poland

ZMPD było jednym z merytorycznych patronów największych w Europie Środkowo-Wschodniej targów TransLogistica Poland.

Robert Przybylski

Od 5 do 7 listopada w halach EXPO XXI na warszawskiej Woli przy ul. Prądyńskiego trwały targi logistyczne, które przyciągnęły 285 wystawców z 22 państw oraz sporą rzeszę zwiedzających. Liczba wystawców wzrosła w stosunku do 2018 roku o 20 proc. i po raz pierwszy w historii targów organizator przygotował dwie hale.

ZMPD zaprezentowało ofertę m.in. urządzeń do poboru opłat drogo-

wych, ubezpieczeń transportowych oraz usługę dotyczącą wspólnej procedury tranzytu T1/T2. Podczas ostatniego dnia targów na naszym stoisku można było porozmawiać z ekspertem ds. kontroli delegowanych kierowców we Francji.

Stoisko Zrzeszenia odwiedzili przedstawiciele operatora Toll4Europe – dostawcy elektronicznego systemu poboru opłat drogowych, przy współpracy którego ZMPD wypuściło na rynek interoperacyjne urządzenie pokładowe ZMPDbox, cieszące się coraz większym zainteresowaniem wśród firm transportowych.

Na stoisku gościliśmy także delegację francuskiego operatora Axxes, z którym ZMPD współpracuje w zakresie dystrybucji urządzenia viaAXXES SAT.

Targi przyciągnęły wiele firm usługowych: od producentów oprogramowania poprzez giełdy transportowe, platformy spedycyjne, cyfrowych spedytorów po firmy wydające karty paliwowe i biura porad prawnych.

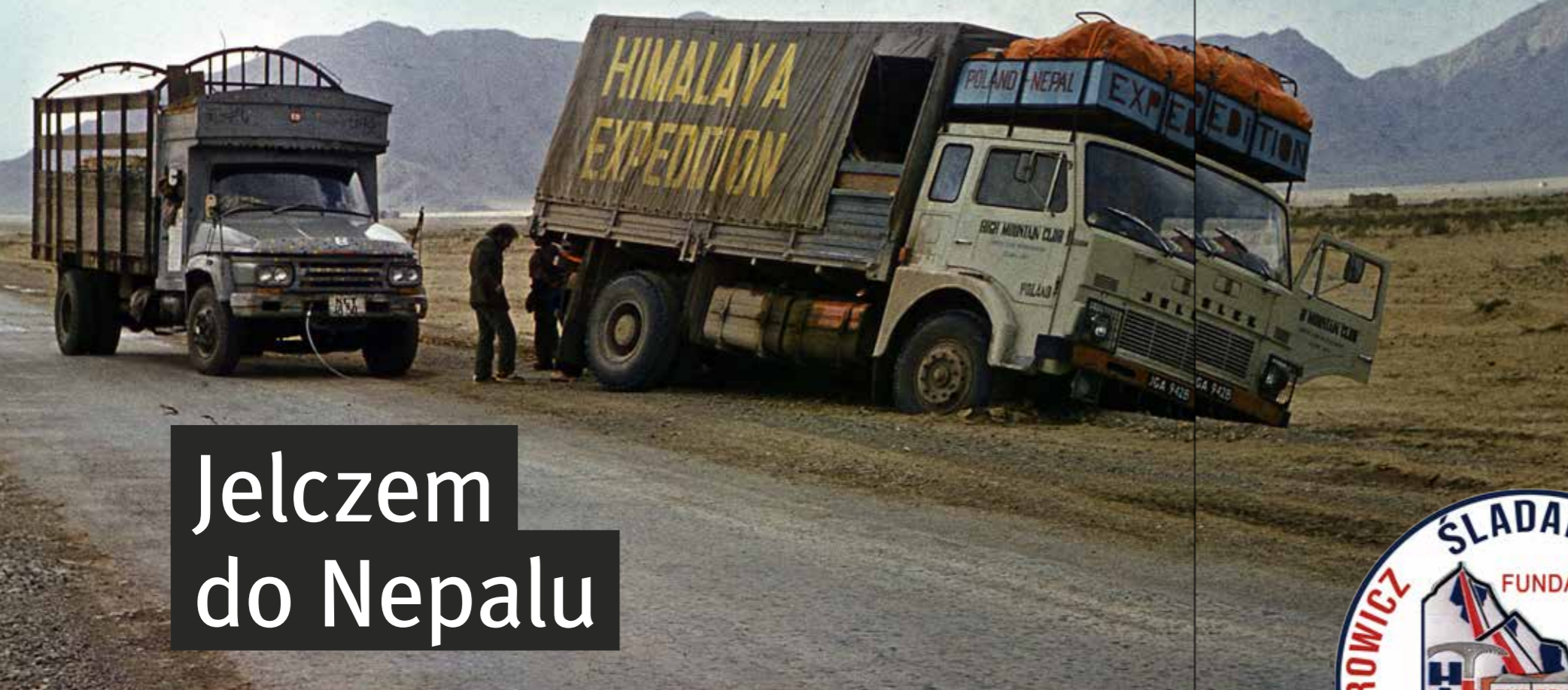
Wśród zagranicznych gości, którzy stanowili 45 proc. wystawców, prym wiodły firmy niemieckie. Najliczniejsza reprezentacja dotyczyła usług



oprogramowania. Wsparcia niemieckim przedsiębiorcom udzieliło Ministerstwo Transportu i Cyfrowej Infrastruktury Niemiec, którego sekretarz stanu Steffen Bilger odwiedził targi. Otwierając je podkreślił, że wymiana handlowa z Polską w pierwszej połowie roku sięgnęła 60 mld euro, a zatem więcej (po raz pierwszy w historii) niż z Wielką Brytanią.

Wszystkich, którzy nie mogli nas odwiedzić na stoisku, a są zainteresowani zapoznaniem się z całą gamą usług ZMPD zapraszamy do odwiedzenia naszej strony: <https://uslugi.zmpd.pl>.





Jelczem do Nepalu

Jelcze przewiozły w latach 70. i 80. kilkanaście wypraw alpinistycznych z Polski w Hindukusz i Himalaje. Gdyby nie te samochody, polski alpinizm prawdopodobnie nie święciłby swoich największych tryumfów. Jesienią 2020 roku replika takiego Jelcza pojedzie do Nepalu, ale potrzebna jest pomoc.

Robert Przybylski

Pomysłodawcą i realizatorem jest Maciej Pietrowicz, rocznik 1981. Jego ojciec w 1979 roku uczestniczył w jeleniogórskiej wyprawie na Annapurnę Południową. – Jelcz wyprawy jeleniogórskiej pokonał w 28 dni 10 500 km w jedną stronę. Samochód natknął się na rewolucję w Iranie, wojnę w Afganistanie, przez którą musiał jechać pustynią w tumanach kurzu na południe do granicy z Pakistanem – opowiada Maciej Pietrowicz. W 1979 roku 9 alpinistów z wypra-

wy pojechało Jelczem, a 6 dotarło na miejsce samolotem. Z osób jadących ciężarówką trzy siedziały w kabinie, a sześć pod plandeką. Dla podróżujących samochodem wyjazd trwał 4 miesiące. – Nie było leżanek. Spało się na materacach rozkładanych na skrzyniach, w których przewożone były zapasy i różne rzeczy na handel. Wyprawa nie miała finansowania urzędowego, paliwo po drodze himalaishi musieli kupować za swoje, a w tamtym czasie nikt nie miał dolarów. Handel był jedyną szansą pozyskania funduszy – podkreśla Pietrowicz. Wyjaśnia, że na handel brało się różne rzeczy, np. spirytus, kryształy,

a pierwszym przystankiem, na którym się je sprzedawało był wiedeński Mexikoplatz. Kryształy szły w Indiach, w Nepalu dobrze sprzedawała się gąbka o wymiarach 2x1,5 m, używana jako materac do spania. Dewizy były potrzebne nie tylko na paliwo, ale i na bakszys. Łapówki pomagały wyperswadować celnikom zagładanie do beczek, w których alpinisci wieźli towar i jedzenie.

- Wygody jazdy nie było żadnej, ale wszyscy byli tak podnieceni wyjazdem w dalekie góry, że nie przeszkadzały im żadne trudności. Nawet twarde spanie nie studziło zapału – zapewnia kierowca Jelcza z wielu

zą ładowność, większą od Stara, a na dodatek Jelczańskie Zakłady Samochodowe były blisko Jeleniej Góry – podkreśla Sajnog.

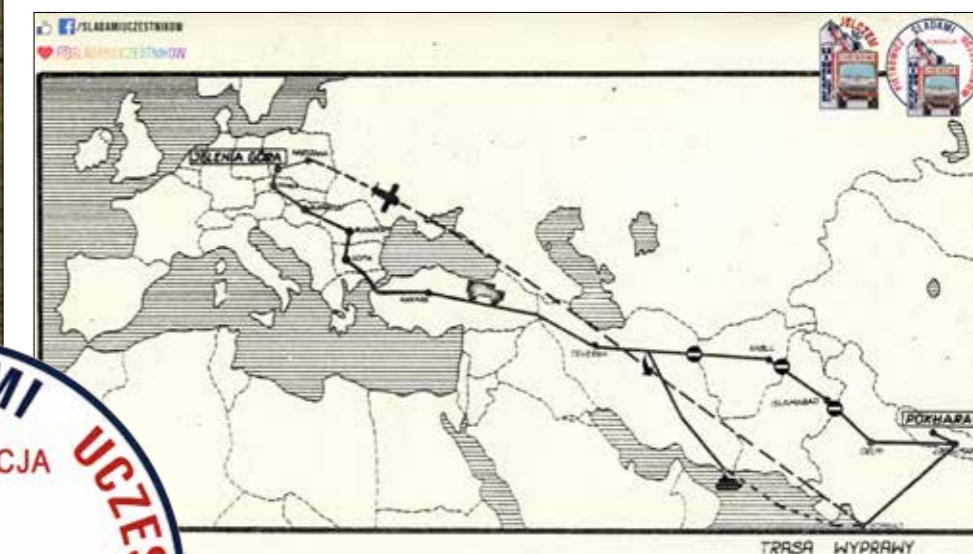
W Jelczach alpinisci montowali drugą podłogę, 30-40 cm nad właściwą, i tam upychali zaopatrzenie. Podstawą jadłospisu był paprykarz i pasztet w puszkach. Resztę dobytku pakowali w zapieczętowane przez celników beczki.

Seryjny Jelcz miał tylko jeden 250-litrowy zbiornik. Himalaishi dołożyli jeszcze trzy, więc samochód łącznie mógł zatankować tysiąc litrów oleju

napędowego. Zbiorniki były połączone szeregowo, a do przepompowania paliwa służyła ręczna pompka, którą na zmianę obsługiwali pasażerowie.

Nad szoferką montowali balkon, zwany z afgańska „burbuchajką”. Dawała ona dodatkową powierzchnię ładunkową, a w gorącym klimacie stała się wygodną sypialnią. W burbuchajce kierowcy trzymali najczęściej wykorzystywane części zamienne, jak paski klinowe, wentylki i dętki.

Władze kraju patrzyły przychylnym okiem na wyprawę. – Do dziś mam oficjalne pismo, podpisane przez sa-



Maciej Pietrowicz i Arkadiusz Peryga



ekspedycji Marian Sajnog.

Od 1980 roku polscy himalaishi jeździli Jelczami na zimowe wyprawy, podczas których zdobyli 10 z 14 ośmiotysięczników. Do dziś zdobyli zimą 10 z 14 ośmiotysięczników. Nazywano je „Lodowymi wojownikami”.

Ręczna pompka

Jelcze były fabrycznie nowe i, jak zapewnia Sajnog, bardzo dobrze się prowadziły. Ciężarówkę kupował Polski Związek Alpinizmu. – To były najlepsze samochody, jakie można było dostać za złotówki, bo wydatek dewizowy nie wchodził w grę. Jelcz miał du-

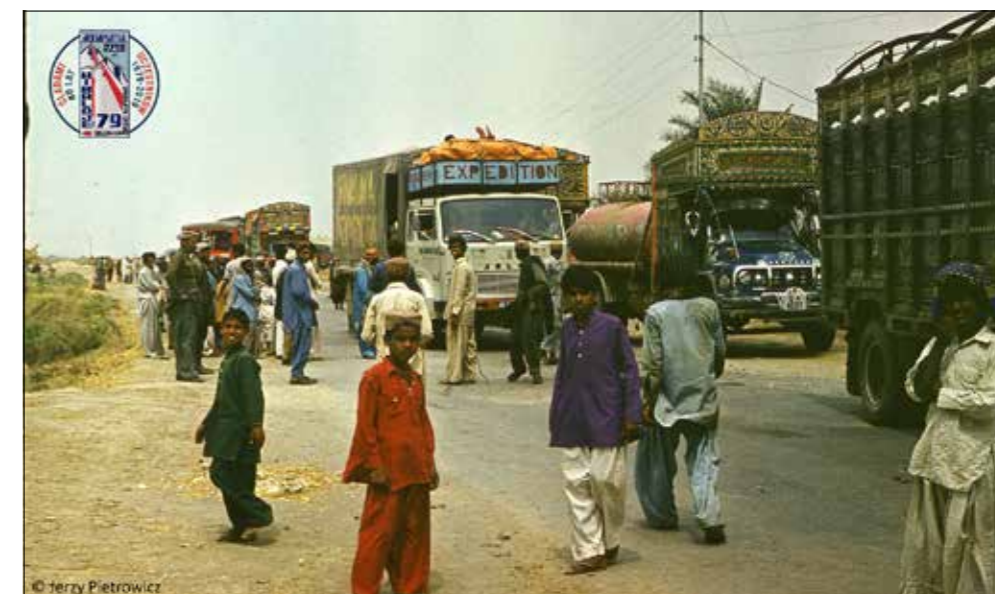


przewoźnik nr 69

przewoźnik nr 69



© Bogdan Dejnariowicz



© Jerzy Pietrowicz

meo ministra przemysłu, o przyznaniu dodatkowej opony do ciężarówki Jelcz, która miała zawieźć sprzęt do Nepalu – śmieje się Leszek Cichy, który jako pierwszy człowiek, razem z Krzysztofem Wielickim, zdobył szczyt Everest w lutym 1980 roku.

W alpinistycznych przygotowaniach pomogło nawet Koło Gospodyń Wiejskich, które naskubało gęsiego puchu na kurtki. Himalajscy nigdy ich nie sprzedawali, bo były zbyt cenne. Jelcz z wyprawą na Annapurnę dojechał do Katmandu, w okolicy miejscowości Pokhara. Polscy himalaiści mieli dla nepalskich porterów (tragarzy) nawet trampki, aby nie pracowali na bosaka. Jednak nie mogli dać im tych butów na początku, bo inaczej połowa uciekłaby z trofeum, aby sprzedać za dużym przebicciem. Dostali trampki wysoko w górach.

Kierujący Jelczem w wyjeździe na Annapurnę Południową Wiktor Szczypka wspominał, że wyprawa by-

ła powtórzeniem trasy, jaką zrobił za kierownicą Stara w 1975 roku ze studencką wyprawą w Himalaje. – Jednak Jelczem jechało mi się zdecydowanie lepiej. Nowa ciężarówka wyglądała wspaniale. Niech teraz młodzi się sprawdzą, jak to jest jechać tyle godzin. Nam się udało wyjechać mając w kieszeni dolary na bakszysz, które zdobyliśmy wymieniając po drodze inne dobra – podsumowuje dawne wyprawy.

„Gucia” już jest

Na 40-lecie jeleniogórskiej wyprawy na Annapurnę, w marcu 2019 roku, delegacja pojechała w Himalaje. Zamontowała tablicę upamiętniającą trzech uczestników z 16-osobowej ekipy, którzy zginęli wtedy w górach.

Jesienią 2020 roku Maciej Pietrowicz planuje wyjazd Jelczem do Nepalu dla upamiętnienia polskich wypraw. Zawiezie też pomoc humanitarną dla ne-

palskich dzieci. Kierowca wypraw z lat 70. i 80. Mirosław Wiśniewski zapewnia, że Jelcz jest dla niego symbolem ludzi, którzy wyjeżdżali w Himalaje i podejmowali ogromny wysiłek, by tam się dostać. – Przewiezienie sprzętu wymagało od nas niezwyklej determinacji. Wiedzieliśmy, że bez nas wyprawa mogłaby się nie odbyć. Nie chcieliśmy zawieść naszych przyjaciół, a szczególnie Andrzeja Zawady. Dlatego z niezwykłą czułością wspominam tamte ciężarówki i tamte trudne drogi. Cieszę się, że (...) zostanie reaktywowana nasza „Gucia” – stwierdza Wiśniewski.

Samochód już jest. – Jelcza 300 znalazłem w Aleksandrowie Kujawskim. Przyjechaliśmy nim do Jeleniej Góry na własnych kołach. Samochód nie musi mieć tachografu (w fabryce zamówiło go wojsko i używany był wyłącznie do przewozów w kraju) i choć od wielu lat stał nieużywany, do Jeleniej Góry dojechał o własnych siłach – opisuje Pietrowicz.

Remontu samochodu podjął się Arkadiusz Peryga. – Kabinę robiłem w największe upały na podwórku znajomego. Na wolnym powietrzu szlifowałem warstwy lakieru. Zdarłem lakier z całej kabiny, musiałem wymienić kilka fragmentów blach, bo były przerdzewiałe. Najgorzej wyglądało podszycie. Po tej robocie sam chyba lepiej nie wyglądałem, odwodniłem się i żona (pielęgniarka) szybko dała mi kroplówkę. Kabinę (i siebie) doprowadziłem do porządku, ale najbardziej namęczyłem się z montażem uszczelki przedniej szyby: jej klin montowałem 4 godziny i już myślałem, że się poddam.

Sam pomalowałem plandekę, a chodziło mi o uzyskanie żółtej barwy, jakiej używali nasi himalaiści. Użyłem farby akrylowej wymieszanej z plastyfikatorem. To także była trudna robota z powodu ponad 30-stopniowych upałów. Najpierw zmywałem całą powierzchnię plandeki rozpuszczalnikiem, który w upale błyskawicznie

parował, co utrudniało pracę. Skwar sprawił, że zużyłem 35 kg rozpuszczalnika – opisuje Peryga.

Jelcz jest samochodem o technologii z lat pięćdziesiątych. Jego koła centralne są na szpilkach, nie na centralnym otworze. W tym celu otwory mają fazę, która ma ułatwiać prawidłowe osadzenie obręczy na śrubach. – Skutek jest jednak taki, że przy najbliższym poluzowaniu nakrętki obręcz przesuwa się, owalizuje otwory i z powodu drgań nie da się jechać takim samochodem. Żeby uniknąć tego rodzaju niespodzianek, co tysiąc kilometrów trzeba dociągać śruby kół – podkreśla Peryga.

Jelcz z przodu ma koła bezdętkowe. – Musimy takie koła założyć także z tyłu, bo są tam bardzo stare, zwierzające opony, które nie nadają się na długą trasę. Na dodatek mają pierścieniowe obręcze – wymienia Peryga.

Przed wyprawą auto musi otrzymać nowy układ hamulcowy, nowy alter-

nator, rozrusznik, koło zamachowe, bo stare jest splekane. – W sprzęgle musimy wymienić 4 łąpy regulacyjne docisku tarczy. Razem to koszt minimum 40 tys. zł – szacuje Peryga.

Film i 20 000 km

Jelcz będzie miał do pokonania ponad 10 tys. kilometrów w jedną stronę, odwiedzając Słowację, Węgry, Rumunię, Bułgarię, Turcję, Iran, Pakistan, Indie i Nepal. Organizatorzy planują z wyprawy zrobić film. – Celem jest droga, nie zdobycie jakiegokolwiek szczytu. Wyprawę planujemy na jesień 2020 roku, w rocznicę pierwszego zimowego wejścia na Everest – zaznacza Pietrowicz.

Organizatorzy poszukują sponsorów i proszą o pomoc w znalezieniu części zamiennych i pomocy przy logistyce przejazdu.

Więcej na stronie: www.jelczemWhimalaje.pl



Nowy Actros – czas: start!

Firma Kawczyński Logistics ze Ślesina jest pierwszą polską firmą transportową, która odebrała egzemplarze najnowszego modelu flagowej ciężarówki Mercedes-Benz – tu właśnie, w czerwcu, zadebiutował nowy Actros w Polsce

Polakierowanych na firmową czerwień 20 nowych Actrosów 1845 z dwoma rodzajami kabin – GigaSpace i MegaSpace – to pierwsza partia pojazdów tego modelu, zamówionych przez firmę Włodzimierza i Stanisława Kawczyńskich. Łącznie w ciągu 2019 i 2020 roku firma ze Ślesina odbierze ich łącznie 100. Jeszcze w tym roku, w listopadzie, do 20 odebranych w czerwcu egzemplarzy dołączy kolejnych 30. Następne nowe Actrosy firma planuje odbierać w trzech etapach w przyszłym roku, w związku z kompleksową wymianą pojazdów. Tym samym cała flota Kawczyński Logistics będzie utrzymana pod znakiem trójramiennej gwiazdy.

– Postawiliśmy na Mercedesa i mamy nadzieję, że ta współpraca będzie długofalowa – mówił podczas uroczystości Stanisław Kawczyński. – Przekonało nas do tego kilka elementów: po pierwsze niskie spalanie. Sprawdziliśmy jak to wygląda w przypadku innych marek i okazało się, że pod tym względem Actros jest liderem.

Nowe Actrosy rozpoczęły pracę już następnego dnia po przekazaniu, wyruszając w trasy m.in. do Hiszpanii. – Pierwsze miesiące użytkowania nowego modelu potwierdziły nasze obliczenia: już możemy powiedzieć, że preferowana przez nas wersja z przełożeniem 2/4 oferuje niższe spalanie o 0,7-1,0 litra. Przy

takiej flocie jak nasza to jest konkretna i zauważalna oszczędność – mówi Stanisław Kawczyński.

– Obecnie wydajemy miesięcznie ok. 1,4 mln zł na paliwo – dlatego liczyła się nawet najmniejsza oszczędność, jaką przyniesie nowy Actros – dodaje Włodzimierz Kawczyński.

Istotnym dla firmy ze Ślesina parametrem był także komfort i bezpieczeństwo kierowców. – Nasi kierowcy zdecydowanie zarekomendowali nam Mercedesa – a ich zdanie jest dla nas istotne. Ci, którzy pracują w nowych Actrosach od ponad dwóch miesięcy, są bardzo zadowoleni. Przede wszystkim chwalą komfort kabiny i nowy Multimedia Cockpit – daje on poczucie luksusu i nowoczesności. Poza tym widzimy jego potencjał, jeśli chodzi o możliwość instalowania dodatkowych aplikacji.

W nowych Actrosach firmy Kawczyński Logistics kierowców wspomaga też najnowsza generacja inteligentnego tempomatu Predictive Powertrain Control, uwzględniająca także drogi lokalne. – Nasi kierowcy bardzo chwalą pracę tego rozwiązania – podkreśla Stanisław Kawczyński. – Dostrzegają zdecydowaną poprawę współpracy ze skrzynią biegów, właśnie w takich sytuacjach, kiedy auto dojeżdża do ronda czy skrzyżowania. Pojazd szybciej i płynniej reaguje, a to daje kierowcy więcej komfortu i bezpieczeństwa. Poza tym system eliminuje błędy – a najwięcej paliwa kierowcy tracą na drogach lokalnych, rondach, w miastach.

Innowacje, które oferuje w nowym Actros, przynoszą tym lepsze efekty, im kierowcy lepiej potrafią je wykorzystać. – Dlatego też cały czas szkolimy naszych kierowców i wiemy, że pod tym względem możemy liczyć na wsparcie merytoryczne ze strony Mercedesa. Bardzo nas cieszy to, że kierowcy chwalą nowy tempomat Predictive Powertrain Control, bo im chętniej będą go używać, tym więcej oszczędności mogą wypracować – mówi Stanisław Kawczyński.

Nowa flota pomaga też budować prestiż firmy. Jak podkreśla odbierając pojazdy założyciel firmy i jej współwłaściciel, Włodzimierz Kawczyński, nowy Actros jest inwestycją nakierowaną zarówno na spełnianie potrzeb najbardziej wymagających klientów, jak i zachętą, która przyciąga najlepiej wykwalifikowanych kierowców. – Ten samochód stanowi sam dla siebie rekomendację, a w związku z planowanym na jesień odbiorem kolejnych 30 egzemplarzy, mamy już kolejną grupę chętnych, którzy chcieliby u nas pracować. Poza tym nasi najwięksi klienci wymagają od nas kompleksowej usługi najwyższej jakości, musimy mieć zatem nowoczesną i niezawodną flotę.



Partnerska współpraca

Stanisław Kawczyński (z lewej): Wiemy, że możemy liczyć na merytoryczne wsparcie ze strony Mercedesa
Piotrek Urban, dyrektor sprzedaży i marketingu Mercedes-Benz Trucks Polska: Czujemy dużą odpowiedzialność za ten wyjątkowo innowacyjny pojazd, dlatego oczekujemy szczerzej informacji zwrotnej – tylko w ten sposób możemy odpowiedzieć na potrzeby klientów

Innowacje na pokładzie

MirrorCam, nowy Predictive Powertrain Control i komfortowy Multimedia Cockpit – to najważniejsze nowości, które czekają na kierowców



Mercedes-Benz
Trucks you can trust



Odpowiedzialność przewoźnika

w Konwencji CMR oraz ubezpieczenia CMR - część 47

W ostatnich sześciu artykułach z naszej serii omawialiśmy rozmaite aspekty ubezpieczenia CMR, z których ostatnim był proces likwidacji szkody. W bieżącym artykule opisana jest szkoda, która należy do kategorii „trudnych”, i mogłaby się przytrafić każdemu przewoźnikowi. Szczególną uwagę zwracamy przy tym na zastosowane tu rozwiązanie w zakresie ubezpieczenia CMR.

LUTZ ASSEKURANZ

Łańcuch zleceń

Pewien niemiecki hurtownik obuwia A zakupił u włoskiego producenta obuwia B łącznie 4688 par damskich i męskich botków i butów skórzanych wysokiej jakości w oparciu o klauzulę Incoterms EXW (loco fabryka/bezpośrednio z fabryki), i zlecił austriackiemu spedytorowi V wykonanie usługi przewozu towaru za kwotę 1050 EUR z miejscowości San Benedetto del Tronto do Monachium. Zlecenie udzielone spedytorowi V drogą mailową zatytułowane było „Zlecenie transportowe”.

Spedytor V ze swojej strony zlecił wykonanie powyższego transportu austriackiemu przewoźnikowi W za kwotę 980 EUR. Przewoźnik W nie dysponował wprawdzie sam wolnym taborem, ale mimo to przyjął zlecenie i przekazał je do wykonania włoskiej firmie X jako przewoźnikowi-podwykonawcy za 950 EUR. Firma X z kolei powierzyła to zlecenie za 930 EUR włoskiemu pod-podprzewoźnikowi Y.

Ostatecznie Y zaangażował do wykonania tego przewozu pewnego pod-podprzewoźnika Z, mającego siedzibę w Bułgarii, za 860 EUR.

Łańcuch zleceń wyglądał zatem tak: A (Niemcy) – V (Austria) – W (Austria) – X (Włochy) – Y (Włochy) – Z (Bułgaria). Eksperti z branży przewozowej dobrze wiedzą, że nie jest to niezwykła procedura, ponieważ łatwo jest zarobić pieniądze, przesyłając zlecenia transportowe do kolejnych podwykonawców pocztą elektroniczną.

Korzystać z bezpiecznych parkingów!

W zleceniu transportowym, które firma A zleciła podmiotowi V, znalazło się następujące wskazanie: „Uwaga! Korzystać tylko z bezpiecznych parkingów!”. Powyższa wskazówka była przekazywana na piśmie w całym łańcuchu zleceń.

Kierowca firmy Z przyjechał pewnego wtorkowego popołudnia do nadawcy w San Benedetto del Tronto, przyjął ładunek w postaci butów i botek, i odjechał około godziny 16:00 w kierunku

Niemiec. Na pokonanie trasy przewozu liczącej prawie 850 km kierowca zaplanował około 12 godzin jazdy. Na podstawie właściwego rozporządzenia WE nr 561/2006 kierowca wiedział, że na nocleg musi się zatrzymać w północnych Włoszech, ponieważ wówczas osiągnie maksymalny dzienny czas prowadzenia pojazdu, wynoszący 9 godzin.

Dzienny czas prowadzenia pojazdu

Okolo 22:30 kierowca dojechał do Werony, gdzie chciał zaparkować samochód na parkingu „Truck Parking Interporto Quadrante Europa”. Ale na tym parkingu nie było już wolnych miejsc, więc kierowca zastanowił się, czy nie powinien pojechać do miejscowości Brescia, gdzie znajduje się znany z dobrej dozoru parking „Autoparco Brescia Est”, który posiada kilkadziesiąt miejsc postojowych i jest wyposażony w liczne urządzenia zabezpieczające. Jednak z uwagi na to, że pozostało mu jeszcze pół godziny dziennego czasu pracy oraz wiedział, iż szczególnie we Włoszech orzekane są surowe kary za przekroczenie dopuszczalnego czasu pracy kierowcy, zdecydował, że nie pojedzie aż do miejscowości Brescia, ponieważ odcinek z Werony do Brescia ma długość ok. 70 km, a zatem na jego pokonanie potrzebuje około 1 godziny jazdy.

Awaryjna zatoka postojowa

Kierowca kontynuował jazdę na Autostradzie Brennerskiej, kierując się na północ. Jednak z uwagi na to, że jego czas pracy dobiegł końca, zjechał

ostatecznie w pobliżu miasta Avio na zatokę postojową, co nie jest rzadkością we Włoszech, ponieważ często brakuje miejsc na oficjalnych parkingach. Kierowca zjadł jeszcze w swojej kabinie posiłek i około północy położył się spać.

Kradzież ładunku

Kierowca wstał około godziny 8:00, zjadł śniadanie i udał się jak zwykle na obchód pojazdu. Zauważył wówczas, że w tylnej części po prawej stronie w plandecę bocznej jego pojazdu została wycięta duża dziura. Po otwarciu ciężarówki kierowca zobaczył, że skradziono większą część ładunku. Kierowca zadzwonił następnie do swojego dyspozytora, który powiadomił włoskiego zleceniodawcę Y. On z kolei powiadomił włoską policję, która po kilku godzinach przybyła na miejsce zdarzenia i spisała protokół, z którego wynikało, że przeważająca część ładunku została zdjęta z palet i ukradziona. Y poinformował o tym zdarzeniu X, X następnie W, W przekazał informację spedytorowi V, a ten ostatecznie odbiorcy towaru A w Niemczech. Ten ostatni wezwał natychmiast swego ubezpieczyciela ładunku, który poinstruował komisarza awaryjnego, aby stwierdził szkodę, gdy ciężarówka przybędzie do Monachium, i tak też się stało. Gdy pojazd dotarł do odbiorcy, komisarz awaryjny ustalił, że brakuje towaru o wartości 374 000 EUR i wadze 3150 kg.

Regres

To, co po tym nastąpiło, było sprawą czysto rutynową. Ubezpieczyciel ładunku wypłacił odszkodowanie ubezpieczającemu, czyli nabywcy towaru, tj. firmie A, i polecił wystąpić równocześnie z regresem przeciwko austriackiemu spedytorowi V, wobec którego wysunął niezwłocznie roszczenia w pełnej wysokości. Spedytor V jeszcze tego samego dnia, gdy przyszło do niego pismo regresowe, przesłał roszczenie do przewoźnika W i jednocześnie poprosił ubezpieczyciela ładunku firmy A o cierpliwość. W zrobił to samo wobec X, X wobec Y, a Y w końcu wobec Z.

Firma spedycyjna V niezwłocznie powiadomiła ubezpieczyciela swojej polisy subsydiarnej CMR. Podobnie postąpił przewoźnik faktyczny Z, zawiadamiając swojego bułgarskiego

ubezpieczyciela polisy CMR. W, X i Y tego nie zrobili, ponieważ nie zawarli wcześniej umowy o subsydiarne ubezpieczenie CMR. Po około dwóch tygodniach ubezpieczyciel ładunku ponaglił spedytora V, aby ten zapłacił kwotę roszczenia regresowego, oraz wskazał przy tym, iż na spedytorze ciąży odpowiedzialność wynikająca z art. 3 Konwencji CMR, bo to w końcu V zawarł z A umowę przewozu. Ponadto ubezpieczyciel ładunku poinformował go ponownie, że dochodzi roszczeń na podstawie art. 29 CMR w pełnej wysokości w kwocie 374 000 EUR, ponieważ szkoda powstała na skutek złego zamiaru lub rażącego niedbalstwa. V znów poprosił ubezpieczyciela ładun-

ku o cierpliwość i poinformował, że jego przewoźnik W nie zajął jeszcze stanowiska w sprawie. Znowu V napisał do W, W do firmy X, X do firmy Y, a Y do przewoźnika faktycznego Z. Z zapytał ubezpieczyciela swojej polisy CMR, czy pokryje roszczenie regresowe, ten jednak odmówił, ponieważ ochrona ubezpieczeniowa nie obejmowała „szkód powstałych w wyniku złego zamiaru i rażącego niedbalstwa”.

Proces

Po kilku dalszych pustych obietnicach ze strony spedytora V ubezpieczyciel ładunku firmy A zagroził mu wytoczeniem powództwa. Ubezpieczyciel polisy subsydiar-

Braku trosk i bezpiecznej jazdy

zyczy LUTZ Assekuranz




Lutz Assekuranz
Versicherungsvermittlung Ges.m.b.H.

Meidlinger Hauptstraße 51 – 53
A-1120 Wien
tel.: + 43 1 8175573

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

Regionalne punkty kontaktowe:

35-959 Rzeszów, Al. Wyzwolenia 6
tel. (17) 860 32 48, kom.: 723 888 239, lutzocp@zmpd.pl

66-015 Zielona Góra, Przylep - 22 Lipca 86 B
tel. (68) 328 34 72, kom.: 723 888 238, lutzocp@zmpd.pl

70-812 Szczecin, ul. Pomorska 88
kom.: 723 888 208, lutzocp@zmpd.pl

Ubezpieczenie OC przewoźnika w ruchu krajowym, międzynarodowym i kabatażu w standardzie. Najwyższa suma gwarancyjna 1 milion EURD i ubezpieczony Art. 29 CMR.

nej CMR spedytora V zagroził wówczas firmie W, że wnieśli przeciwko niej pozew. W taki oto sposób, przez kolejne ogniwa łańcucha, sprawa doszła aż do przewoźnika faktycznego Z. Ubezpieczyciel firmy Z nie udzielił jej ochrony ubezpieczeniowej, więc w odpowiedzi powołała się w tym przypadku na zdarzenie nieuchronne w rozumieniu art. 17 ust. 2 CMR. Argument ten przeżył wówczas znów cały „łańcuch przewoźników” od końca do początku, docierając do ubezpieczyciela polisy subsydiarnej spedytora V. Ubezpieczyciel ten wiedział, że taka argumentacja się nie obroni. Po scedowaniu na niego praw przez V, pozwał przewoźnika W w Austrii o zapłatę odszkodowania z tytułu naprawienia szkody wyrządzonej osobie trzeciej. Jednocześnie wobec ubezpieczyciela ładunku zostało złożone oświadczenie o zrzeczeniu się zarzutu przedawnienia.

Przewoźnik W przypozwał firmę X i wezwał ją do przystąpienia do sporu po stronie W. X zażądał od firmy Y oświadczenia o zrzeczeniu się zarzutu przedawnienia, którego Y jednak nie złożyła, ponieważ wezwana przez nią do złożenia takiego oświadczenia firma Z także go nie podpisała. Z tego względu X pozwał firmę Y przed włoskim sądem o stwierdzenie istnienia stosunku prawnego, aby Y była zmuszona do uwolnienia firmy X od obowiązku zapłaty przez nią ewentualnego odszkodowania. To samo zrobiła firma Y w stosunku do Z przed sądem w Bułgarii, aby w ten sposób zapobiec przedawnieniu.

Trzy równoległe procesy

Prowadzone były zatem trzy równoległe procesy: sprawa wytoczona w Austrii przez spedytora V przeciwko W o naprawienie szkody wyrządzonej osobie trzeciej, sprawa wytoczona we Włoszech przez firmę X przeciwko Y o ustalenie istnienia stosunku prawnego oraz sprawa wytoczona w Bułgarii przez firmę Y przeciwko Z o ustalenie istnienia stosunku prawnego. Ze względu na to, że w przypadku każdego z tych postępowań nie chodziło o tę samą sprawę pomiędzy tymi samymi stronami, nie można było zastosować art. 31 ust. 2 CMR, a zatem wszystkie trzy procesy były z prawnego punktu widzenia dopuszczalne.

W przypadku zaginięcia 3150 kg towaru na skutek „zwykłej” winy kwota odpowiedzialności na podstawie art. 23 ust. 3 CMR wyniosłaby około 30 000 EUR (8,33 Specjalnych Praw Ciągnięcia za każdy ki-

logram masy brutto zaginionej przesyłki). Wysokość szkody była jednak ponad dwunastokrotnie wyższa, ponieważ zastosowano tu bezsprzecznie art. 29 CMR, zgodnie z którym w razie „rażącej” winy (określanej jako „dol”, „wilful misconduct”, a w niektórych krajach, jak np. w Austrii, Włoszech i Bułgarii, jako „rażące niedbalstwo”) odszkodowanie trzeba zapłacić w pełnej wysokości. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem sądów parkowanie pojazdu w zatoce awaryjnej przy włoskiej autostradzie, na dodatek w sytuacji, gdy w zleceniu transportowym wyraźnie zaznaczono, że parkować należy na „bezpiecznym” parkingu, trzeba z pewnością ocenić jako rażące niedbalstwo, zwłaszcza że kierowca, gdyby odpowiednio rozplanował trasę i czas jazdy, mógłby znaleźć bezpieczny parking, a mianowicie ten w mieście Brescia, który, jak się okazało w wyniku późniejszego dochodzenia, nie był w momencie powstania szkody całkowicie zajęty.

Można sobie wyobrazić dylematy poszczególnych uczestników procesu. Tylko V mógł być całkowicie spokojny, ponieważ to ubezpieczyciel jego polisy subsydiarnej CMR zajął się prowadzeniem sprawy, a także pokrył koszty sądowe oraz koszty zatrudnionego przez siebie prawnika specjalizującego się w prawie transportowym. W, X i Y musieli sami poszukać sobie adwokatów i sami pokryć ich koszty, gdyż nie zawarli wcześniej subsydiarnej ubezpieczenia CMR. Przewoźnik faktyczny Z miał wprawdzie podstawowe ubezpieczenie CMR, które jednak w tym wypadku nie dawało ochrony ubezpieczeniowej, ponieważ roszczenia wynikające z art. 29 CMR nie były ubezpieczone. Ponadto Z nie posiadał ochrony ubezpieczeniowej w zakresie odpierania nieuzasadnionych roszczeń, z którymi, w jego ocenie, miał tu do czynienia.

Zakończenie opisanej historii

Jak zakończyły się poszczególne procesy? W sprawie W przeciwko X oraz X przeciwko Y strony uzgodniły, że zawieszają postępowanie do momentu rozstrzygnięcia w procesie Y przeciwko Z. Z przegrał proces w Bułgarii z powodu rażąco niedbalczego zachowania kierowcy (który zresztą miał generalne polecenie od swojego pracodawcy, aby, gdzie to tylko możliwe, robił przerwy na strzeżonych parkingach) i zasądzono od niego odszkodowanie w pełnej wysokości, ale z uwagi na niewypłacalność nie mógł sobie na to pozwolić

i zbankrutował. Ponieważ Y nie dostał od Z pieniędzy i z tego też powodu nie przekazał ich firmie X, która postąpiła podobnie w stosunku do W, procesy pomiędzy wyżej wymienionymi stronami toczyły się dalej na ich koszt, doprowadzając do gorzkiego końca, przy czym zwycięstwo w każdym przypadku przypadło powodom. V czy też ubezpieczyciel jego polisy subsydiarnej CMR wygrał sprawę o naprawienie szkody wyrządzonej osobie trzeciej, wytoczoną przeciwko W, który ostatecznie musiał zapłacić ubezpieczycielowi ładunku firmy A. W mógł ściągnąć zapłaconą kwotę wraz z kosztami procesowymi od X, a ten z kolei od Y, który z powodu braku subsydiarnej ubezpieczenia CMR musiał pokryć tę sumę z własnej kieszeni, nie mając możliwości wyegzekwowania czegokolwiek w drodze regresu od upadłego przewoźnika faktycznego Z.

Wyciągnąć właściwe wnioski!

Wnioski z przedstawionej historii są następujące: każdy spedytor i każdy przewoźnik, który zawiera umowę przewozu (także „umowę o wykonanie transportu”) i przekazuje ją dalej jako umowę o podwykonawstwo przewozu, ponosi zgodnie z art. 3 CMR odpowiedzialność za działania i zaniechania zatrudnionych podwykonawców. Z tego powodu każdy podmiot uczestniczący w łańcuchu zleceń potrzebuje ochrony ubezpieczeniowej, jaką daje polisa CMR. Ochrona ubezpieczeniowa każdego z uczestników takiego łańcucha powinna obejmować także art. 29 ust. 2 CMR, aby można było otrzymać odszkodowanie w pełnej wysokości, co oczywiście wiąże się z odpowiednią, wystarczająco wysoką sumą gwarancyjną (z reguły nie niższą niż 1 000 000 EUR). W każdym przypadku ubezpieczeniem należy objąć także odpieranie nieuzasadnionych roszczeń odszkodowawczych, włącznie z prowadzeniem procesu przez ubezpieczyciela oraz pokryciem kosztów prawnika i kosztów sądowych, które przy skomplikowanych, długotrwałych sprawach mogą bez problemu osiągnąć sześciocyfrowe kwoty w EUR.

Lutz jest do dyspozycji

Firma Lutz Assekuranz oferuje tego rodzaju ochronę ubezpieczeniową i zawsze chętnie pozostaje w tej kwestii do dyspozycji zainteresowanych.

www.lutz-assekuranz.eu/pl

ZALICZKOWY ZWROT PODATKU VAT %



Nie czekaj
na zakończenie kwartału
odzyskaj
podatek VAT błyskawicznie



Więcej na www.uslugi.zmpd.pl



OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

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



TIMOCOM sięga jeszcze dalej!



TIMOCOM

TIMOCOM, firma specjalizująca się w rozwiązaniach IT dla sektora transportu, spedycji i logistyki, rozwija się na arenie międzynarodowej i realizując swoją długofalową strategię rozszerza obecność w Polsce. Nowe biuro, zwiększenie liczby pracowników, nowe inwestycje i świeży wizerunek to dopiero początek!

Kierunek Wrocław

Nie od dziś mówi się, że serce międzynarodowego transportu w Europie ma biało-czerwone barwy. TIMOCOM z Erkrath

w Niemczech intensyfikując swój rozwój zdecydował, że wybierze właśnie tę lokalizację. Wraz z nowym biurem we Wrocławiu przedsiębiorstwo zwiększa swoją aktywność na polskim rynku. „Polska, ze względu na wysoki wolumen przewozowy i udostępniane zasoby transportowe, jest znaczącym rynkiem dla cyfrowej transformacji branży logistycznej w Europie, dlatego też zdecydowaliśmy się na utworzenie nowej lokalizacji we Wrocławiu”, mówi dyrektor zarządzający TIMOCOM Tim Thiermann.

Być bliżej klienta

Dzięki nowemu, nowoczesnemu biurowi we Wrocławiu pracownicy tego ugruntowanego w Europie dostawcy rozwiązań IT dla logistyki będą działać nie tylko bliżej polskiego rynku – pozwoli to również odpo-

wiadać na potrzeby klientów w bardziej kompleksowy sposób. Dotychczasowa lokalizacja w Pile zostanie zintegrowana w nowej strukturze, a biuro we Wrocławiu dodatkowo wzmocni obecność firmy w Polsce. „Mamy w Polsce skuteczny i zaangażowany zespół, z którym będziemy nadal realizować wyzwania związane z cyfryzacją branży logistycznej oraz obsługiwać naszych polskich klientów”, dopowiada Tim Thiermann: „Będziemy rozwijać nasz zespół i szukać zmotywowanych pracowników, którzy w naszej wrocławskiej siedzibie zapewnią jeszcze lepszą obsługę klientów w Polsce”. Aktualnie TIMOCOM zatrudnia w Polsce około 50 pracowników. Do 2021 r. przedsiębiorstwo planuje zwiększenie załogi do 115 osób oraz dodatkowe inwestycje w wysokości ok. 10 mln euro.

Nowa strategia?

TIMOCOM podkreśla, że koncentruje się na automatyzacji procesów logistycznych i łatwym łączeniu klientów z jej Systemem Smart Logistics. „Naszym celem strategicznym jest pozyskanie jeszcze większej liczby klientów dla naszego Systemu Smart Logistics poprzez udowodnienie, że nasze aplikacje i wiedza specjalistyczna w zakresie interfejsów zapewniają rzeczywistą wartość dodaną” tłumaczy Tim Thiermann. Z Systemu Smart Logistics TIMOCOM korzysta dziś już ponad 43 000 firm, które codziennie oferują nawet do 750 000 międzynarodowych ofert frachtów i powierzchni ładunkowych. Wspólnie z klientami firma TIMOCOM pragnie realizować trudny, ale według niej możliwy do spełnienia cel – transformację branży logistycznej w kierunku logistyki bez wyzwań.



Networking jakiego jeszcze nie było!

TIMOCOM w ciągu roku bierze udział w licznych spotkaniach konferencyjnych i targowych. Dla firmy to cenne momenty, dzięki którym może podzielić się swoim know-how, pokazać rozwiązania i dowiedzieć się czegoś o użytkownikach. Podobnie było na targach TransLogistica Poland 2019, które odbyły się 6-7 listopada 2019 roku w Warszawie. TIMOCOM chcąc podkreślić większą koncentrację na polskim rynku postarał się o niezwykłą atmosferę do rozmów i zaproponował coś wyjątkowego – unikalny networking.

Team specjalistów

Żeby było to możliwe TIMOCOM specjalnie dla odwiedzających stoisko zebrał swoich firmowych ekspertów. Były to osoby z długoletnim stażem, znakomitym przygotowaniem produktowym i głęboką znajomością branżowej problematyki. Wszystko po to, żeby rozmowy przy kawie, na które zapraszała firma mogły być nie tylko przyjemne, ale także konstruktywne. TIMOCOM chce się dzielić wiedzą, doradzać, wymieniać doświadczenia. Ekspertów można było zapytać o nowości, jakie ostatnio pojawiły się w Smart Logistics System, o możliwość wykorzystania zintegrowanej z Systemem telematyki, automatyzację i optymalizację pracy, możliwość szybszego wyszukiwania ofert frachtów lub wolnych pojazdów, wreszcie zasugerować, co ułatwiłoby jeszcze pracę w Systemie TIMOCOM: „Chcemy rozwijać nasz program bazując na doświadczeniu naszych klientów tak, żeby ich codzienna praca



z naszym Systemem była szybsza, lepsza i bardziej efektywna. Naszym zadaniem jest być z naszym klientem, każdego dnia i wspierać go w jego działaniach, pomagać mu osiągnąć sukces” podkreśla Coordinator Representative Office Poland Denis Pasala.

Znamienici goście

Rozmowy z użytkownikami są dla TIMOCOM niezwykle ważne. Tym bardziej firmę cieszyła duża frekwencja na stoisku, które odwiedzali właściciele i przedstawiciele małych i dużych przedsiębiorstw z branży, a także prasa. TIMOCOM gościł również delegację Logistics Alliance Germany – publiczno-prywatnego partnerstwa między Federalnym Ministerstwem Transportu i Infrastruktury Cyfrowej, a niemieckim przemysłem logistycznym.

Więcej niż słowa

TIMOCOM idzie zawsze o krok dalej w swoich działaniach. Dotyczy to również tego, w jaki sposób prezentuje się na targach i jak komunikuje się podczas ich trwania. Firma zaprosiła zatem do współpracy dwóch niecodziennych gości... mimów: Artura i Michała, którzy zachęcali do odwiedzenia stoiska, ale nie tylko. Żeby zobaczyć, co działo się za kulisami, można odwiedzić firmowy fanpage na Facebooku, gdzie znajduje się filmowe podsumowanie targów, a także kilka wywiadów, m.in. na temat zmian w Systemie Smart Logistics oraz otwarcia nowego biura TIMOCOM we Wrocławiu.

Więcej informacji o TIMOCOM znajduje się na stronie: www.timocom.pl.

Cybertruck

Można go kochać albo nienawidzić, głównie ze względu na wygląd. Elon Musk, ojciec marki Tesla, urządził prezentację kosmicznie wyglądającego pickupa z nadwoziem ze stali nierdzewnej. Elektryczny Cybertruck ma wejść do produkcji seryjnej. Głównym znakiem charakterystycznym są ostre linie i kształty nadwozia rodem z filmu „Łowca Androidów”.



Neuron EV

Stacjonująca w Kalifornii firma Neuron EV stworzyła krzyżówkę pickupa z vanem. Model T One to samochód do wszystkiego, dzięki modułowej budowie można go modyfikować, zmniejszając przestrzeń ładunkową na rzecz kolejnych rzędów siedzeń. Całość położona jest na jeżdżącym elektrycznym podwoziu. Na razie nie wiadomo, czy i kiedy samochód wejdzie do produkcji.



Z wirtualnego świata

Lamborghini zaprezentowało samochód, który nigdy nie wyjedzie na drogi, ani nawet na tor. Model GT V12 Vision to wersja samochodu, który będzie jeździł w wirtualnym świecie. Auto pojawi się w 2020 roku w grze Gran Turismo. Model zaprezentowany w Monte Carlo był świetną okazją dla designerów włoskiej marki, żeby zaszaleć i pokazać swoje umiejętności.



Pół samochodu

Bosch pokazał jeżdżące podwozie elektrycznego samochodu. Firma, która dostarcza szeroki wachlarz podzespołów producentom samochodów, teraz bierze się za elektryki. Rolling Chassis to zbiór rozwiązań, które można zastosować przy budowie elektryków. W zasadzie to pół gotowego samochodu, po stronie producenta zostaje tylko zaprojektowanie karoserii i wnętrza nowego auta.

Ekran w słupkach

Chińczycy na targach motoryzacyjnych w Kantonie pokazali nazwanego Hozon SUV-a, który w przednich słupkach ma zainstalowane ekrany. Hozon ma być dzięki temu bezpieczniejszy niż inne auta. Ekrany wyświetlają to, co dzieje się za nimi. Dzięki temu uzyskano efekt „przezroczystości” słupków, a kierowca będzie widział to, co czasem ukrywa się za nimi. Na koniec najważniejsze: to nie prototyp a samochód, który w takiej formie trafi do sprzedaży.

Papamobile

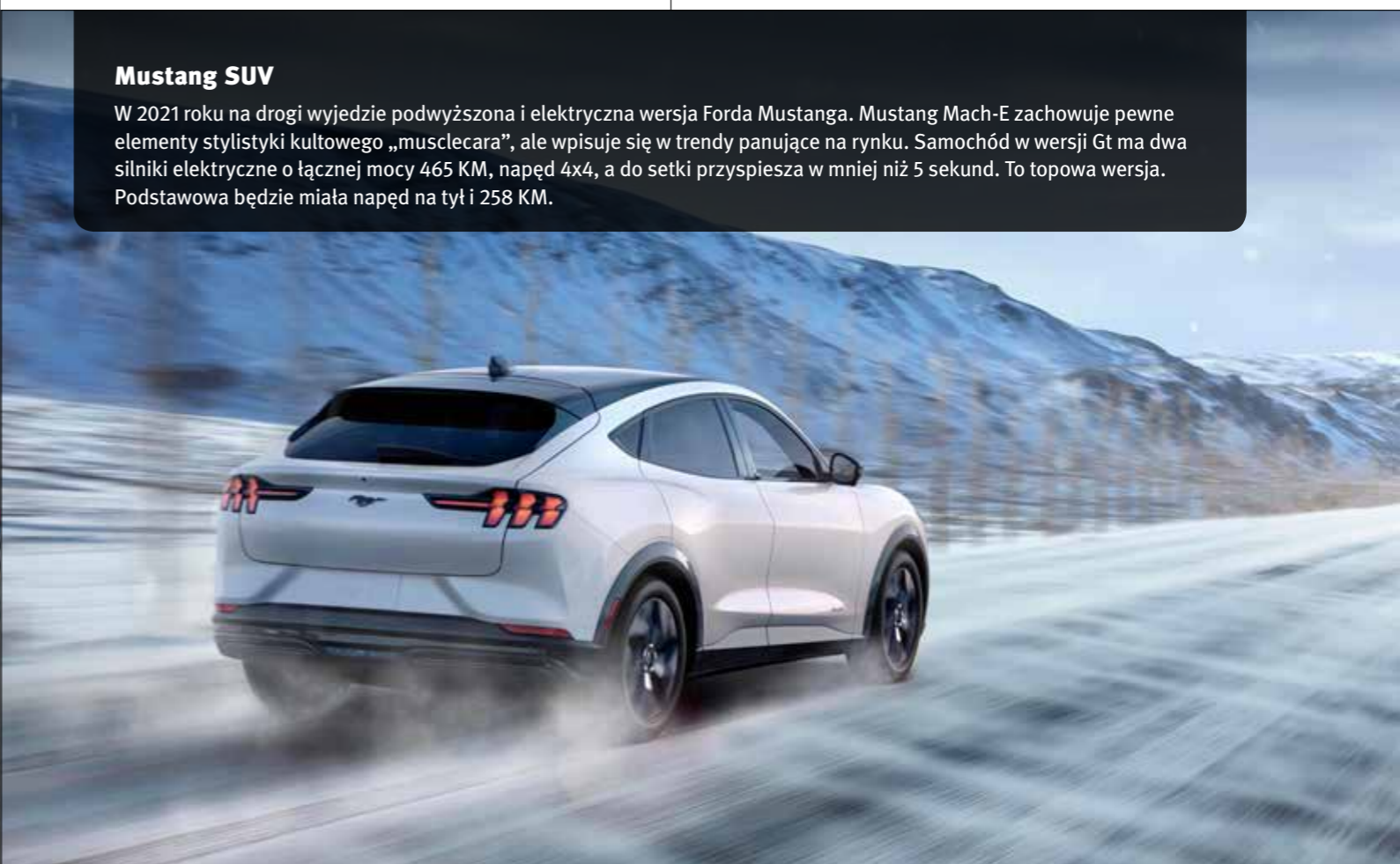
Papież Franciszek, który znany jest z tego, że do przemieszczania się wybiera skromne auta, teraz będzie jeździł Dacią Duster, znanym rumuńskim SUV-em. Egzemplarz, którym papież poruszał się podczas wizyty w Rumunii, zostanie przetransportowany do Watykanu. Jest nieco zmodyfikowany. Jego zawieszenie obniżono o 3 centymetry. Nie jest to jednak zabieg tuningowy, tylko przeróbka zawieszenia mająca ułatwić wsiadanie do kabiny.

Mustang SUV

W 2021 roku na drogi wyjedzie podwyższona i elektryczna wersja Forda Mustanga. Mustang Mach-E zachowuje pewne elementy stylistyki kultowego „musclecara”, ale wpisuje się w trendy panujące na rynku. Samochód w wersji Gt ma dwa silniki elektryczne o łącznej mocy 465 KM, napęd 4x4, a do setki przyspiesza w mniej niż 5 sekund. To topowa wersja. Podstawowa będzie miała napęd na tył i 258 KM.

Szybka deska

Ma trochę ponad 5 koni mechanicznych, prędkość maksymalną prawie 50 km/h i niezłe właściwości terenowe. To amerykański wynalazek „Speedboard”. Dwukołowa deskorolka z napędem elektrycznym ma skrętne przednie koło i pozwala szybko pokonywać różne nawierzchnie. W zależności od wagi użytkownika na jednym ładowaniu można pokonać od 25 do 38 kilometrów.



California spod Poznania



Kosztuje tyle co kawalerka, ma mniejszą powierzchnię, ale za to widok z okna może być taki, jakiego akurat zapragnie właściciel. Grand California, czyli większy, ale nadal kompaktowy kamper Volkswagena. Czy nadaje się do całorocznej turystyki? Postanowiłem to sprawdzić późną jesienią w Polsce.

Kacper Jeneralski

Od razu warto zaznaczyć, że to nie jest pionierskie wyzwanie. Narciarze, którzy odwiedzają na przykład włoską Sel-la Rondę, mogą obserwować, jak całe rzesze miłośników karawaniingu wypoczywają na stoku, a śpią i mieszka ją w kamperach, zimą wysoko w Dolomitach.

Czy Grand California się nadaje do takich eskapad? Z pewnością! Lekki listopadowy mróz nie robił na niej żadnego wrażenia, a w tym samym czasie temperatura w kabinie rzędu 26 stopni była spokojnie do osiągnięcia.

Trzy akumulatory i dwie butle

Kamper Volkswagena korzysta z kilku źródeł energii. Ma trzy akumulatory, jeden obsługuje silnik, a pozostałe sprzęt kempingowy. Nie ma więc ryzyka, że po wycieczce nie odpalimy auta. W tylnej części kabiny w jednej z przepastnych szafek znajdują się

dwie pełnowymiarowe butle gazowe. Obsługują ogrzewanie powietrza, wody i dwupalnikową kuchenkę. Trzecie i najpewniejsze źródło energii to podłączenie auta do sieci 230 V, wtedy czas wycieczki jest w zasadzie nieograniczony.

Co oznacza przydomek Grand? Niemcy mają w swojej ofercie teraz dwa kampery, pierwszy to standardowa California bazująca na modelu Transporter. Drugi to właśnie Grand, który został zbudowany na Crafterze, a więc bardzo dużej furgonetce. To widać wewnątrz. Są dwa duże łóżka. Jedno rozkładane pod sufitem przedniej części kabiny. Drugie z tyłu w poprzek, a że nadwozie jest szerokie, to przy wzroście 186 cm mogłem się tam zmieścić bez uderzania głową o burtę.

Główna przewaga Grand Californii nad mniejszą Californią to łazienka. Mamy w pełni funkcjonalną kabinę łazienkową. Znajduje się tam mała składana umywalka, chemiczne WC oraz prysznic. W zasadzie to cała łazienka jest kabiną prysznicową, a podłoga brodzikiem.

W chłodne dni to duża zaleta, bo

nie musimy opuszczać kampera, żeby wykąpać się czy skorzystać z toalety. Woda podgrzewana jest na bieżąco. Zbiorniki nieczystości są dwa, pierwszy to baniak na tak zwaną „szarą wodę”, a drugi obsługuje tylko WC. Żeby go opróżnić trzeba otworzyć zewnętrzną pokrywę w lewej burcie auta i wyciągnąć zbiornik, który ma postać małej walizki na kółkach z rurą do wylania zawartości.

Made in Poland

Grand California w całości powstaje w Polsce. Bazowe Craftery produkowane są w poznańskiej fabryce Volkswagena, zabudowy kempingowe również wykonywane są w kraju. A pod tym względem auto może być bardzo bogato wyposażone.

Oprócz łazienki w samochodzie jest kuchenka gazowa z dwoma palnikami. Mały zlewozmywak jest tuż obok, a pod spodem modułu kuchennego znajduje się niewielka, ale pakowna lodówka. Ma postać wygodnej szuflady, a wewnątrz znajduje się nawet mały zamrażalnik.



Obiad dla czterech osób można z powodzeniem przygotować na takim zestawie. W ciepłe dni nie bez znaczenia będzie fakt, że kuchnia znajduje się koło dużych przesuwanych drzwi, co ułatwi wietrzenie wnętrza. Poza tym żeby się schłodzić, można użyć kempingowej klimatyzacji, która też jest na pokładzie.

W każdym zakątku kabiny znajdziemy gniazda USB, każdy z członków rodziny 2+2 znajdzie miejsce do ładowania swojego smartfona. Maksymalnie w kabinie mogą mieszkać właśnie cztery osoby. Co ważne, samochód jest zarejestrowany na czterech pasażerów, więc podróż w piątkę nie wchodzi w grę. Nie ma tam nawet piątego fotela. Jest za to dużo szafek, część znajduje się na ścianach, ale najwięcej przestrzeni jest pod łóżkiem, w tylnej części kabiny. Fotele kierowcy i pasażera obracają się tak, że po rozłożeniu stolika można usiąść we czworo i biesiadować.

Ciekawym rozwiązaniem są podwójne roletki w oknach. Z jednej strony możemy rozciągnąć plisę, która nie przepuszcza światła,





a z drugiej taką, która zasłania okno, ale nie zaciemnia wnętrza.

W dachu nad jednym i drugim łóżkiem zainstalowano duże uchylne okna – przy dobrej pogodzie z powodzeniem mogą umożliwić nam spanie pod gwiazdami.

Wiele wersji, wiele cen

Ile dokładnie kosztuje Grand California, trudno określić. Cena bazowa to prawie 270 tysięcy złotych. Natomiast opcji konfigurowania jest na tyle dużo, że każdy egzemplarz będzie pewnie kosztował inaczej.

Cena bazowa dotyczy wersji 600, czyli o długości 600 centymetrów. Dłuższa (680) jest o kilkanaście tysięcy złotych droższa. Bazowo samochód wyposażony jest w silnik diesla 2,0 TDI o mocy 177KM. California może być wyposażona w napęd na 4 koła. Ta wersja, mimo niewątpliwych korzyści jakie daje taki napęd przy turystyce, ma jedną wadę. Niezależnie od długości nadwozia dopuszczalna masa całkowita wynosi 3880 kg, a to oznacza, że do prowadzenia auta potrzebne jest prawo jazdy kategorii C.

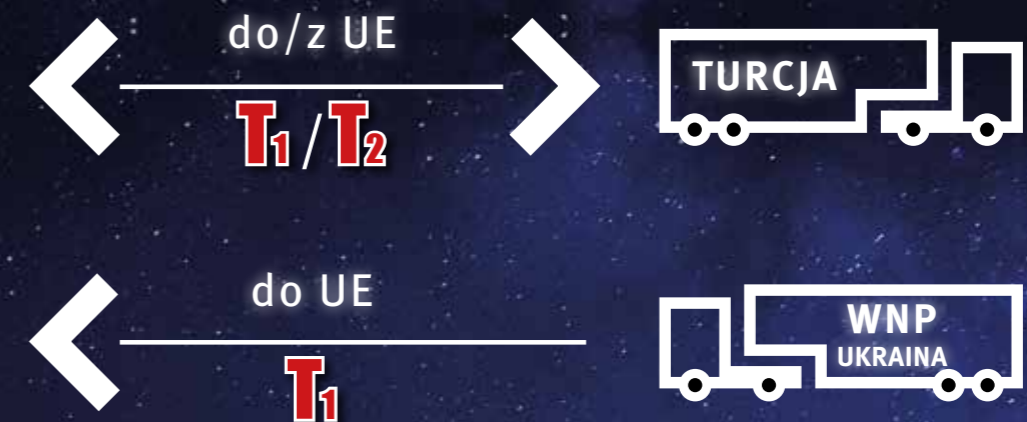


GWARANCJE CELNE

KONKURENCYJNA CENA DLA WSZYSTKICH

NOWOŚĆ w ZMPD

Odprawy tranzytowe



ZRZESZENIE MIĘDZYNARODOWYCH PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH W POLSCE



Procedura T1/T2

Zespół ds. tranzytu
tel. 22 536 10 40, 32, 29
e-mail: transit@zmpd.pl
www.zmpd.pl



Wszyscy mówią. Jeden robi. Nowy Actros.

Active Drive Assist. To wyjątkowe połączenie układu napędowego oraz systemów wspomagających jazdę wynosi komfort i bezpieczeństwo na nowy poziom. Active Drive Assist dba również o ekonomiczny sposób jazdy, który czyni nowego Actrosa naprawdę wydajnym. www.mercedes-benz-trucks.com

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

