

przewoźnik

Z karnetem do UK 26

TIR

TIR



Hi BREXIT!
TIR is ready
for You

ACTROS

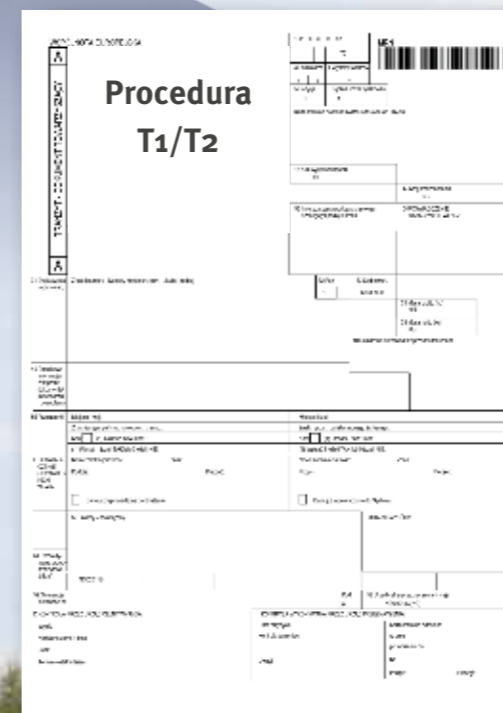
Musimy
dbać o finanse
przewoźników
i Zrzeszenia 10

SmartTruck
znowu w trasie 66

Dodatek specjalny
Polski transport 46

PRZYGOTUJ SIĘ NA BREXIT

GWARANCJE CELNE



Procedura TIR
tel. 22 536 10 38, 42, 71
e-mail: tir@zmpd.pl



Procedura T1/T2
tel. 22 536 10 40, 32, 29
e-mail: transit@zmpd.pl

w ZMPD możesz mieć obie

www.zmpd.pl





Jan Buczek
Prezes ZMPD

Nie testujcie kierowców!

Koronawirus sieje spustoszenie nie tylko w gospodarce, ale i w świadomości wielu polityków, którzy utrudniają kierowcom ciężarówek przekraczanie granic. Zatrzymywanie kierowców w celu testowania oznacza wielkie zagrożenie ich zdrowia i powoduje skutki odwrotne do zamierzonych. Utrudnienia nie są poparte racjonalnymi argumentami, a służą chyba tylko potrzebie złagodzenia spotecznych nastrojów. Zmuszanie

kierowców do opuszczania kabiny i stania w kolejkach do testów, grozi zarażeniem pracowników i rozprzestrzenieniem się choroby. Gdy od 27 lutego 2020 roku zabiegaliśmy o otoczenie kierowców szczególną ochroną, po konsultacji z ekspertami wirusologii uznaliśmy ich za grupę najmniej zagrożoną, właśnie dzięki pracy w izolacji, jaką ułatwia kabina ciężarówki. Z tych powodów apelujemy o jak najszybsze zniesienie obowiązkowych testów na granicach.

Pojedynki na drodze 40

Dzięki pomocy ZMPD policja rozprawiła się z plagą napadów na tiry, gnębiącą przewoźników dwie dekady temu. Licho jednak nie śpi.

McLaren Artura 72

Najnowszy supersportowy model marki z Woking ma hybrydowy napęd i w 3 sekundy rozpędza się do 100 km/h. Kosztuje milion złotych.

Praktyczna nauka zawodu kierowca-mechanik 54

Zrzeszenie oraz MEiN przeprowadzili szkolenie skierowane do przewoźników, przybliżające praktyczną naukę zawodu uczniów w firmach transportowych.



Kwartalnik 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, Tadeusz Wilk

Współpracują:

Alicja Chodorowska, Mirosław Jagielski, Kacper Jeneralski, Tomasz Matyszko

Ogłoszenia reklamy i prenumerata:

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

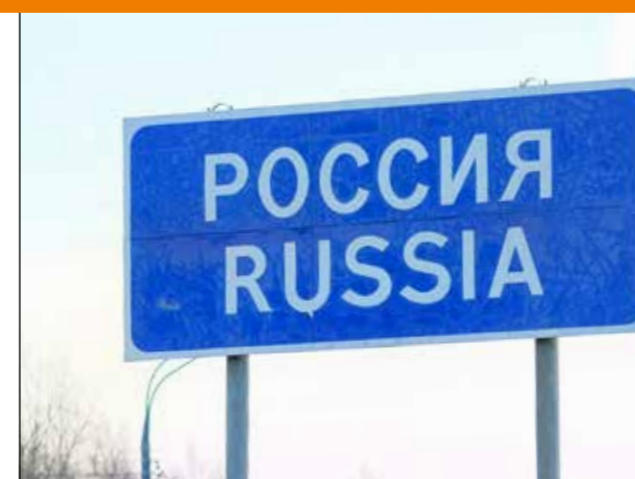
Grafika i skład:

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

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

Gdy politykom brakuje wyobraźni 6

Europejscy politycy lekceważąc fakty nadal blokują transport drogowy na granicach, wystawiając kierowców na ryzyko zakażeń.



Dobrać zezwolenie do przewozu 12

Nastąpiła reaktywacja polsko-rosyjskiej grupy roboczej ds. trudnych, której dalsze funkcjonowanie jest jak najbardziej zasadne.

Karnet TIR ułatwi przewozy między UE i UK 34

Dokonany w lutym przewóz ładunku do Wielkiej Brytanii pod karnetem TIR był ważną próbą dla służb celnych i spedycji wszystkich krajów.

Gdy politykom brakuje wyobraźni, staje transport i gospodarka	6
Musimy dbać o finanse przewoźników i Zrzeszenia	10
Mała szansa na zmianę Pakietu Mobilności	12
Dobrać zezwolenie do przewozu	14
FOTOMORGANA. Rozgrywki pierwszoligowe	16
KOBIETA W TRANSPORCIE	
Odwagi. Uporu. I do przodu!	22
Drobna brunetka za kółkiem	30
Jestem dumna z polskiego transportu	32
Karnet TIR ułatwi przewozy pomiędzy Unią i Wielką Brytanią	36
BIREG. Węgierski system rejestracji przewozów	40
Pojedynki na drodze	42
Ciao Italia! Bonjour la Suisse!	46
DODATEK SPECJALNY.	
Polski międzynarodowy transport drogowy	46
Ktoś musi przewozić ładunki w Europie	54
Praktyczna nauka zawodu kierowca-mechanik	56
Bez widoczności nie ma wydajności!	58
RETRO. Reanimacja Żubra	60
SmartTruck znowu w trasie	66
Odpowiedzialność przewoźnika	68
McLaren Artura	72

Gdy politykom brakuje wyobraźni, staje transport i gospodarka

Europejscy politycy lekceważąc fakty nadal blokują transport na granicach, wystawiając kierowców na ryzyko zakażeń.

Robert Przybylski

Politycy wielu krajów Europy, a przede wszystkim Niemiec i Francji, nakazując kierowcom robienie badań na obecność koronawirusa na granicach, narażają ich zdrowie i życie.

Francuzi zablokowali w ten sposób w grudniu ub.r. przejazdy z Wielkiej Brytanii, zaś Niemcy (w lutym br.) z Włoch, Austrii i Czech. Na początku marca pojawiły się podobne utrudnienia na granicy niemieckiej. Nakaz robienia testów, ograniczających ruch ciężarówek, wprowadziło 6 krajów.

Grudniowe zatrzymanie ruchu uwięziło na Wyspach 10 tys. tirów, stłoczonych na poboczach autostrad oraz na nieczynnym lotnisku, bez dostępu do podstawowych urządzeń sanitarnych. W połowie lutego kolejki tirów, których kierowcy musieli nagle mieć test na koronawirusa,

liczyły po kilkadziesiąt kilometrów.

Na sprostanie niemieckim wymaganiom nie były przygotowane nawet służby, które w trybie ekspresowym musiały zorganizować testy. Z braku oznaczenia miejsc badania, początkowo kierowcy nie wiedzieli, gdzie są wykonywane. Do przydrożnych laboratoriów wkrótce ustawiły się wielogodzinne kolejki. Na mrozie lub w temperaturze niewiele wyższej od zera kierowcy w ścisku czekali na potwierdzenie, że nie są zakażeni.

Kabina jest najbezpieczniejszym schronieniem

Tą sytuacją oburzone są organizacje przewoźników. Międzynarodowa Unia Transportu Międzynarodowego IRU apeluje o humanitarne warunki pracy dla kierowców - „bohaterów naszych czasów”, jak zaledwie parę miesięcy temu mówili o prowadzących ciężarówki europejscy politycy. – Zmuszenie ich do oczekiwania na testy w takich warunkach, bez zachowania bezpiecznej odległości, jest nie tylko niecelowe, ale wręcz niebezpieczne – alarmował sekretarz generalny IRU Umberto de Pretto.

Skutki przymusowych badań mogą być opłakane. – Zamiast bronić się przed pandemią, władze niektórych krajów doprowadzą do transmisji zakażeń. Obawiamy się, że służby kontrolne zmuszając kierowców do opuszczania bezpiecznych kabin i stania w ścisku w kolejkach, przyczynią się do rozszerzenia zasięgu pandemii – ostrzega prezes ZMPD Jan Buczek.

Kierowcy izolują się w kabinach i niezrozumiale jest, dlaczego politycy narażają ich na zakażenie. Należy uczynić wszystko, aby nie stali się narzędziem transmisji koronawirusa – podkreśla prezes ZMPD.

Obawia się, że takie działania mogą zachęcić kolejne państwa do wdro-

żenia podobnych procedur. Wskazuje, że aby zapewnić swobodny przepływ towarów i funkcjonowanie europejskiej gospodarki, trzeba racjonalnie dbać o zdrowie kierowców i umożliwić im izolację, w jakiej do tej pory pracowali.

Kierowcy nie kontaktują się osobiście ze spedytorami i dyspozytorami. – Nie jest nam znany ani jeden przypadek zamknięcia firmy transportowej z powodu Covid. Zdarzają się zakażenia wśród kadry pracującej w firmach. Dochodzi do nich w warsztatach, magazynach, biurach, ale nie wśród kierowców – informuje Jan Buczek.

ZMPD przekazało członkom zasady postępowania w okresie pandemii. Firmy szybko zmieniły procedury. Kierowcy nie mają kontaktu fizycznego z innymi pracownikami przedsiębiorstwa. Branża - odpowiedzialnie podeszła do zagrożenia – zaznacza Buczek.

Jak najszybciej zakończyć testy

ZMPD wysłało apele do polskich parlamentarzystów w Komisji Transportu i Turystyki Parlamentu Europejskiego i do jej szefa oraz do ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka o jak najszybsze zniesienie obowiązku wykonywania testów.

Także Międzynarodowa Unia Transportu Międzynarodowego - IRU zaapelowała 19 lutego do kanclerz Merkel o przywrócenie zielonych korytarzy.

Na dodatek testy są bezcelowe, co potwierdzają badania kierowców w Wielkiej Brytanii. Brytyjski minister transportu Grant Shapps podał 19 lutego, że po stronie brytyjskiej wykonano 235 tys. testów wśród kierowców ciężarówek, z których jedynie 0,1 proc. było pozytywnych. Dlatego też Francja zniósła konieczność wykonywania przez kierowców testów na Covid. Od godz. 23.00 dnia 21 lutego kierowcy samochodów wracających do Francji, którzy spędzili na Wyspach mniej niż 48 godzin, nie muszą robić testu.

IRU wskazuje, że wymaganie przez Niemcy testów od kierowców zawodowych jest sprzeczne z zaleceniami Komisji Europejskiej i skutecznie dezorganizuje łańcuchy dostaw. Federacja Przemysłu Niemieckiego (BDI) ostrzega, że sytuacja na przejściach dopro-

wadzi do zerwania łańcuchów logistycznych w całej Europie. Dyrektor zarządzający BDI Joachim Lang zwraca się do rządu federalnego do przestrzegania przepisów dotyczących zielonych korytarzy, zalecanych przez UE w celu utrzymania swobodnego przepływu towarów. – Przejścia graniczne powinny pozostać otwarte dla wszystkich pojazdów towarowych – stwierdza Lang.

Z zagrożeniem można poradzić sobie bez dezorganizacji transportu. Samochody, które przejeżdżają tranzytem w kilka godzin, można zapieczętować. Tak postępują władze chińskie, wpuszczając do siebie na krótki czas samochody z ościennych państw.

Tymczasem w Europie zaczyna kwitnąć handel testami, których ceny poszybowały już w niektórych krajach (np. w Portugalii) do stu euro.

Kierowcy izolują się w kabinach i niezrozumiale jest, dlaczego politycy narażają ich na zakażenie. Należy uczynić wszystko, aby nie stali się narzędziem transmisji koronawirusa

Polski zielony korytarz

Na tym tle dobrze wyglądają działania polskiego rządu. Choć od 27 lutego obowiązuje do odwołania kwarantanna dla osób przekraczających południową granicę Polski, to rząd (możliwe, że po doświadczeniu sprzed roku, gdy na polskich granicach korki liczyły po kilkadziesiąt kilometrów) zapewnił zielone korytarze dla transportu samochodowego.

Z kwarantanny po przekroczeniu granicy z Czechami i Słowacją zwolnieni są:

- cudzoziemcy, którzy prowadzą środek transportu służący do przewozu osób lub towarów, a ich przejazd następuje w ramach czynności zawodowych polegających na transporcie towarów lub przewozie osób,
- kierowcy wykonujący przewóz drogowy w ramach międzynarodowego transportu drogowego lub międzynarodowego transportu kombinowanego podróżujący tranzytem przez terytorium RP innymi środkami



transportu niż pojazd, którym jest wykonywany transport drogowy:

- w celu odbioru odpoczynku na terytorium kraju pobytu,
- po odebraniu za granicą odpoczynku, o którym mowa wyżej, oraz po przerwie w świadczeniu pracy w okolicznościach wskazanych w ustawie o czasie pracy kierowców.
- cudzoziemcy posiadający prawo do pracy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, tj. cudzoziemcy uprawnieni do wykonywania pracy na takich samych zasadach co obywatele polscy, posiadający zezwolenie na pracę, zaświadczenie o wpisie do ewidencji w sprawie pracy sezonowej, oświadczenie o powierzeniu wykonywania pracy cudzoziemcowi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, którzy:
 - wykonują pracę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub
 - przedstawiają dokumenty, z których wynika, że podjęcie pracy rozpocznie się niezwłocznie po przekroczeniu granicy.



Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

Zrzeszenie apeluje o utrzymanie zielonych korytarzy

ZMPD zorganizowało 24 lutego spotkanie prasowe i zaapelowało o utrzymanie zielonych korytarzy w transporcie międzynarodowym.

Zrzeszenie jest poważnie zaniepokojone pojawiającymi się utrudnieniami na granicach i sposobem prowadzenia testów wśród prowadzących samochody ciężarowe. – To nie kierowcy są źródłem zagrożenia, lecz nieodpowiedzialne decyzje urzędników niektórych europejskich państw, którzy zamiast ograniczać, narażają społeczeństwa na zwiększanie transmisji zakażeń – powiedział prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce Jan Buczek.

Podczas spotkania prasowego zaprezentowane zostały krótkie filmy, z jednej strony obrazujące

przymusowe opuszczanie przez kierowców kabiny ciężarówki w celu przeprowadzenia testów, z drugiej zaś odpowiedzialne zachowania na parkingach. – Kierowcy podczas odpoczynku nie spotykają się ze sobą, prowadzą życie w swojej kabinie. Zgadzam się – to smutny obraz, ale dziś tak trzeba postępować. Co więcej – to wzorcowy przykład odpowiedzialności za siebie i innych – powiedział Jan Buczek.

ZMPD zaapelowało do europarlamentarzystów zasiadających w Komisji Transportu i Turystyki (TRAN) Parlamentu Europejskiego oraz do szefowej komisji TRAN o zapewnienie swobodnego przepływu towarów i utrzymanie zielonych korytarzy dla przewozu towarów. Zrzeszenie wystosowało także apel do ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka, by poruszył tę kwestię na forum międzynarodowym.

OPŁATY DROGOWE



ZMPD BOX .pl

NOWA OFERTA Zrzeszenia 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



Musimy dbać o finanse przewoźników i Zrzeszenia

Prezes ZMPD Jan Buczek mówi Robertowi Przybylskiemu o działalności gospodarczej Zrzeszenia oraz o nowym systemie poboru myta.



■ Dlaczego ZMPD nie wzięło udziału w zorganizowanym przez KAS przetargu na stworzenie sieci dystrybucji urządzeń pokładowych e-Toll?

ZMPD jest organizacją zrzeszającą przewoźników drogowych i na ich rzecz wykonuje różnego rodzaju działania, polegające w ostatecznym rozrachunku na poprawie warunków funkcjonowania branży. Chodzi o to, aby przepisy wspomagały rozwój polskich przedsiębiorców, a nie krępowały ich wzrost.

Przypominam sobie batalię sprzed ponad dekady, gdy pojawił się pomysł wdrożenia elektronicznego systemu

poboru myta i pod tę decyzję polityczną budowano w pośpiechu założenia systemu. Wówczas również zdecydowanie broniliśmy branży, jako jedyni zgłosiliśmy uwagi do nieracjonalnych pomysłów, stworzonych przez urzędników. W efekcie naszego uporu udało się w znacznym stopniu poprawić błędne założenia i rozwiązania obecnego systemu jeszcze przed jego wdrożeniem. Później, gdy zostaliśmy zaproszeni do współpracy, przez lata modyfikowaliśmy ten system. Było to możliwe, bo poprawki ograniczały się do technicznych i organizacyjnych aspektów.

■ Dzisiejsza sytuacja nie jest analogiczna?

Dziś sytuacja jest inna. Skarb Państwa, który posiada dopracowany od strony technicznej sprawny i stabilnie funkcjonujący system poboru opłat (viaToll), rozpoczyna budowę czegoś nowego, o nazwie e-Toll. Nikt nie zrezygnowałby z obecnego stanu posiadania, ale nie mi oceniać decyzje polityczne. Jeżeli miałby to być lepiej funkcjonujący, doskonalszy pod względem technicznym system, to oczywiście poparliśmy taki pomysł.

Jednak pomysł budowania systemu w oparciu o smartfony i sieci telekomunikacyjne już na wstępie wyglądał raczej amatorsko i niepewnie. Dlatego domagaliśmy się wyjaśnienia wielu kwestii. Ten model mógł być uzu-

pełnieniem dla tych użytkowników, którzy okazjonalnie korzystają z sieci dróg płatnych.

■ Wielu przedsiębiorców przyklasnęło pomysłowi wykorzystania aplikacji. Nie jest to prosty i oszczędny system?

Zmuszenie użytkowników do zwrotu OBU i zakupu smartfonów kłóci się z europejskimi założeniami budowy takich systemów. A my nie zgadzamy się na przerzucenie ryzyka na użytkownika. Jeżeli państwo chce pobierać opłaty, czyli de facto podatki z udostępnienia dróg krajowych do komercyjnych przewozów, to państwo powinno zbudować kompletny, sprawny system i przekazać wszystkie niezbędne instrumenty użytkownikom, aby ci mogli wywiązywać się z obowiązków. Jednak w tym przypadku państwo przerzuca koszty i wszelkie ryzyka wynikające z ewentualnych wad systemu na użytkownika.

Rozważając ewentualność przystąpienia do przetargu na przejściowy model funkcjonowania systemu, wzięliśmy pod uwagę te uwarunkowania. Uznaliśmy, że nie możemy z jednej strony ponosić zbyt dużego ryzyka biznesowego, a z drugiej nie możemy uczestniczyć w przedsięwzięciu, które nie odpowiada naszym oczekiwaniom i jest ryzykowne dla przewoźników - naszych członków, których reprezentujemy.



■ KAS ma pobierać myto przy pomocy wielu narzędzi, więc czy nie jest to zbyt rygorystyczna postawa?

Mają być inne urządzenia, ale nie wiemy jakie. System ma działać od 1 kwietnia, a my nie wiemy, jak ma funkcjonować, jakimi urządzeniami się posługiwać. Dla nas to jest nie do zaakceptowania. Nie możemy uczestniczyć w takim projekcie.

Mamy do czynienia ze zbyt wieloma niewiadomymi. Z jednej strony pojawiła się informacja, że e-Toll już za chwilę ma działać, ale jeszcze nie wiadomo, jakie urządzenia przewoźnicy mają montować, kto je dostarczy, na jakich warunkach i kto odpowiada za ich działanie. Wiemy tylko, jakie są kary. To nie jest rzetelne postawienie sprawy, nas jako branży nie traktuje się podmiotowo, ale jako stronę, która ma sfinansować budowę i ponosić ryzyko.

Ponad dekadę temu krytykowaliśmy zachowanie GDDKiA, która twierdziła, że lepiej niż ktokolwiek zna system poboru myta. Podczas prac nad nim ani przedstawiciele administracji rządowej, ani GDDKiA nie słuchali naszego głosu. Administracja zbudowała w oparciu o własne wyobrażenia system, który później musieliśmy poprawiać. Stało na naszym, ale ponieśliśmy dużo kosztów, których można było uniknąć.

■ Czy zaniechanie startu w przetargu nie będzie ciosem w finanse ZMPD?

ZMPD pobierało symboliczną składkę członkowską i te pieniądze nie pokrywały nam nawet kosztów wydatków statutowych. Ale czuliśmy się nie w porządku wobec członków, gdybyśmy podnieśli składkę, skoro mamy wpływ z karnetów. Później udało się nam uruchomić działalność gospodarczą i wypracowaliśmy dodatkowe środki na finansowanie naszej merytorycznej działalności. Dekadę temu zostaliśmy zaproszeni do stworzenia i zarządzania siecią obsługi klienta w systemie viaToll. Wykorzystywaliśmy pieniądze z działalności gospodarczej i bardzo rozwinięliśmy naszą aktywność na rzecz członków ZMPD i branży transportu drogowego, a więc całej gospodarki.

Wzmocniliśmy nasz Departament Transportu, który prowadzi działalność służebną na rzecz branży, zajmując się reagowaniem na nieprawidłowości w kraju i za granicą oraz aktywnie uczestniczy w legislacji, aby kształt przepisów nie zduł rozwijającą się branżę.

Dzięki temu nasza branża nie tylko na tle innych gałęzi przemysłu w kraju, ale i zagranicznej konkurencji wygląda przyzwoicie.

Spadek popularności karnetu TIR i koniec aktywności systemu obsługi myta zbiegły się w czasie. Musimy

zderzyć się z rzeczywistością i przeanalizować z członkami przyszły model działalności. Na Zgromadzeniu Ogólnym Delegatów ZMPD w czerwcu będzie to ważny temat.

■ Czy mimo wszystko słusznie ZMPD odpuściło sobie rynek dystrybucji urządzeń pokładowych?

Nie wystartowaliśmy w przetargu, bo uznaliśmy, że nie zapewni wpływów pokrywających koszty technicznej obsługi projektu.

Zgodnie z warunkami przetargu wykonawca zobowiązany jest nie tylko zbudować sieć punktów obsługi klienta na bardzo ryzykownych warunkach, ale również zapewnić dystrybucję i dostępność w tej sieci co najmniej jednego urządzenia pokładowego, tzw. OBU. Tymczasem w trakcie trwania przetargu nie było na rynku żadnego urządzenia OBU, które byłoby dopuszczone do nowego systemu poboru opłat drogowych e-Toll w Polsce.

Pojawiła się jednak oferta o wiele przekraczająca kwotę wyjściową i ku naszemu zdumieniu została przyjęta przez KAS. Uważamy w związku z tym, że na firmie, która wygrała ten przetarg, ciąży wiele obowiązków oraz duża odpowiedzialność. Bacznie przyglądamy się dalszym wydarzeniom, jednak my w takim projekcie, tak przedstawionym w momencie przetargu, nie mogliśmy wystartować.

Mała szansa na zmianę Pakietu Mobilności

Dwa zapisy Pakietu Mobilności będą stanowić temat debaty Rady, Parlamentu i Komisji. Jej przebieg będzie zapewne burzliwy, a wynik może być daleki od przesądzonego.

Robert Przybylski

Chodzi o ograniczenie możliwości wykonywania kabotażu oraz o obowiązkowy powrót ciężarówki do bazy co 8 tygodni. Oba tych regulacji KE nie rekomendowała w pierwotnym projekcie Pakietu.

Komisja Europejska opublikowała 19 lutego raport na temat skutków obu regulacji, które wejdą w życie w lutym 2022 roku. Wynika z niego, że wracające przymusowo ciężarówki wyemitują 2,9 mln ton CO₂, zaś utrudnienia w kabotażu i wynikająca z nich niemożność podjęcia ładunku to dalsze 397 tys. ton CO₂.

Protekcjonizm szkodzi środowisku

Raport wylicza, że konieczność powrotu przyczyni się w 2023 roku (pierwszym pełnym roku obowiązywania tego przepisu) do wzrostu emisji dwutlenku węgla transportu drogowego o 4,6 proc.

Oba ograniczenia przyniosą dodatkowe 3,3 mln ton CO₂, do tego 704 tony tlenków węgla oraz 251 ton pyłów rocznie wyemitowanych przez transport samochodowy. Jest to trudne do pogodzenia z Zielonym Ładem, czyli polityką KE na najbliższe dekady, zakładającą poważne zmniejszenie emisji szkodliwych substancji.

Mając raport Komisja Europejska planuje rozpoczęcie rozmów z krajami

członkowskimi i stronami zainteresowanymi nad wypracowaniem rozwiązania sprzecznego interesów Pakietu Mobilności z celami Zielonego Ładu.

Prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych Jan Buczek podkreśla, że czuje dużą satysfakcję z wyników raportu. – Z wielkim wysiłkiem próbowaliśmy przekonywać polityków w UE do naszych racji. Nasze argumenty wyraźnie wskazywały na szkodliwe dla środowiska, ekonomii i bezpieczeństwa na drogach skutki regulacji i bezsensownej eksploatacji infrastruktury. Ówczesna bezkompromisowa postawa polityków europejskich nie dawała szans na rozmowę i dialog, zaciekle bronili swoich stanowisk. Ograniczenie aktywności naszych przewoźników na rynku eu-

ropejskim jest sprzeczne z ideą funkcjonowania UE, aktem akcesyjnym – przypomina prezes ZMPD.

Do zmian daleka droga

Raport będzie przyczynkiem do wznowienia rozmów zainteresowanych stron. KE ostrzega, że ich wynik nie musi być jednoznaczny. Margareta Przybyła, stała przedstawicielka ZMPD przy UE, nie dziwi się ostrożnej reakcji Komisji. – W teorii istnieje możliwość zaproponowania zmian legislacyjnych, ale propozycje KE będą musiały jeszcze przyjąć Parlament i Rada. Biorąc pod uwagę, jak wyglądały prace nad Pakietem Mobilności, można przypuszczać, że kolejny proces legislacyjny byłby długi, a większość

w PE i Radzie, konieczna, by wykreślić te zapisy lub je zmienić, jest niebezpieczna – tłumaczy.

Według przedstawicielki ZMPD już po reakcjach na raport widać jasno, że nadal utrzymuje się podział na wschód i zachód Unii. – Już podnoszą się głosy zwolenników Pakietu Mobilności, którzy odwracają kota ogonem, mówiąc, że raport pokazuje problem z modelem biznesowym. Według nich opracowania potwierdzają, że w UE jest dużo firm-skrzynek pocztowych, które zarejestrowane są w krajach środkowoeuropejskich, a tak naprawdę działają na Zachodzie. Komisarz Adina Valean zbija te argumenty i widać, że jako Rumunka zna dobrze realia – zauważa Przybyła. Według niej znaczenie będą miały wypowie-

dzi komisarzy odpowiedzialnych za środowisko, dlatego warto śledzić reakcję np. Fransa Timmermansa.

Wyniki raportu KE są zbieżne z opracowaniem zamówionym ponad rok temu przez Ministerstwo Infrastruktury. Resort zaznacza, że analizy Komisji potwierdziły obawy Polski dotyczące negatywnego wpływu przepisów na środowisko. – Liczę, że efektem będzie przedstawienie nowej legislacji, rewidującej przepisy Pakietu Mobilności. Deklaruję pełne wsparcie Polski dla działań pani komisarz, zmierzających do skorygowania przepisów Pakietu w taki sposób, aby były zgodne z zasadami rynku wewnętrznego i ochrony środowiska – podkreśla minister infrastruktury Andrzej Adamczyk.

Pakiet utrudni życie małym firmom

W przedstawionym przez KE raporcie oszacowano, że obowiązek powrotu do bazy będzie dotyczył co trzeciej ciężarówki uczestniczącej w międzynarodowych przewozach w UE. Autorzy opracowania wskazują na różnice w częstotliwości powrotów w zależności od kraju rejestracji. Samochody Bułgarii, Litwy, Łotwy, Rumunii i Słowacji wracają do bazy rzadziej niż 6 razy w roku, zaś z Czech, Słowacji i Węgier częściej i te z automatu spełniają wymóg zjazdu na bazę co 8 tygodni. W przypadku pojazdów z Polski i Estonii połowa wraca częściej, połowa rzadziej.

Kolejną prawidłowością jest utrzymywanie dłuższych cykli pracy samochodów przez małe firmy, o niewielkich przychodach. Zauważalne jest również, że firmy z krajów Europy Środkowej i Wschodniej są mniejsze i mają wyraźnie mniejsze przychody od konkurentów z Europy Zachodniej. Zestawy pracujące w długich cyklach są z reguły nowsze (spełniają normę Euro VI) od pojazdów częściej zjeżdżających na bazę.

Raport wylicza, że przewoźnicy z krajów Europy Wschodniej wykonują 62 proc. międzynarodowej pracy przewozowej. W przypadku przewozów dwustronnych ten odsetek wynosi 54 proc., zaś dla kabotażu i przewozów między krajami trzecimi (odpowiednio) 75 i 87 proc.

Dobrać zezwolenie do przewozu

Nastąpiła reaktywacja polsko-rosyjskiej grupy roboczej ds. trudnych, której dalsze funkcjonowanie jest jak najbardziej zasadne.



Mirostaw Jagielski

W trybie wideokonferencji odbyło się 16 lutego posiedzenie polsko-rosyjskiej grupy roboczej ds. uregulowania problematycznych zagadnień pojawiających się przy wykonywaniu między-

narodowych przewozów drogowych.

Ta zawiła nazwa odnosi się do zespołu polskich i rosyjskich ekspertów, których rozmowy służyć mają omówieniu różnego rodzaju problemów i nieprawidłowości pojawiających się podczas kontroli przewozów przez służby obydwu krajów. W branżowym środowisku przyjęła się jednak skrócona nazwa: polsko-rosyjska grupa ds. trudnych.

Trudne spotkania grupy

W skład Grupy wchodzi przedstawiciele ministerstw właściwych do regulacji międzynarodowych przewozów drogowych, przedstawiciele służb kontrolnych (inspekcji transportowej) oraz stowarzyszeń przewoźników, m.in. ZMPD. Do końca 2020 roku odbyły się dwa takie spotkania - w 2017 i 2018 roku.

Rezultatem tych rozmów były ustalenia dotyczące m.in. sposobu wypełniania zezwoleń, wpisywania do zezwolenia masy ładunku, przekraczania granicy celnej, wykorzystywania odpowiedniego rodzaju zezwolenia w określonych przypadkach oraz konkretnych problemów, z którymi borykają się przewoźnicy międzynarodowi. Należało się zatem spodziewać, że tego rodzaju format spotkań będzie przydatny i posłuży szeroko rozumianym interesom przewoźników obydwu krajów oraz pomoże w wyjaśnieniu różnych problemów związanych z wykonywaniem międzynarodowych przewozów drogowych.

Po spotkaniu w 2018 roku koncepcja odbywania tego rodzaju spotkań zaczęła jednak podupadać, a Ministerstwo Infrastruktury nie wykazywało większej chęci do kontynuacji tego formatu. Być może przyczyniły się do tego późniejsze nieudane próby odbycia takich spotkań w postaci wideokonferencji.

Problemy związane z przeprowadzaniem kontroli transportowej były natomiast zgłaszane przez stronę polską na posiedzeniach Komisji Mieszanej. To spotykało się z pewnego rodzaju zarzutem strony rosyjskiej, iż strona polska, zanim przejdzie do właściwych rozmów na temat wy-



kości kontyngentu, zgłasza wcześniej różnego rodzaju problemy bądź też nie do końca wiarygodne „nieprawidłowości”, z którymi spotykają się polscy przewoźnicy podczas rosyjskiej kontroli transportowej, wykorzystując to jako argument w negocjacjach w sprawie ustalenia wysokości kontyngentu zezwoleń.

Reaktywacja spotkań

W związku z tą sytuacją podczas obrad Polsko-rosyjskiej Komisji Mieszanej ds. międzynarodowych przewozów drogowych, która odbyła się w dniach 24-25 listopada 2020 r., strony powróciły do kwestii potrzeby funkcjonowania grupy roboczej. Delegacja polska uznała, że to właśnie Grupa powinna zajmować się praktycznym rozwiązywaniem problemów przedsiębiorców.

Delegacje omówiły szczegółowo zasady oraz format funkcjonowania grupy roboczej. Przewodniczący delegacji rosyjskiej, dyrektor Departamentu Polityki Państwowej w Sferze Transportu Drogowego i Miejskiego Pasażerskiego w rosyjskim Ministerstwie Transportu - Aleksiej Bakirej opowiedział się za tym, że usuwanie problemów podczas wykonywania transportu ma charakter priorytetowy i wyraził gotowość do osobistego kierowania rosyjską częścią grupy roboczej. Poprosił o przesłanie odpo-

wiednich materiałów i informacji od polskich przewoźników. Obie strony uznały, że problemy i nieprawidłowości powinny być rozpatrywane w pierwszej kolejności na forum grupy roboczej, a następnie przekazywane pod obrady Komisji Mieszanej.

Realizując zapisy protokołu zeszłorocznego posiedzenia Komisji Mieszanej, 16 lutego przeprowadzono spotkanie grupy roboczej. Tym razem po nabytym w okresie pandemii doświadczeniu w prowadzeniu rozmów na platformach wideo, przeszkody natury technicznej nie zakłócały spotkania w tej nowej formie.

Spotkanie grupy roboczej miało być poprzedzone wewnętrznymi rozmowami w środowisku przewoźników. W tym celu ZMPD m.in. zwróciło się do swoich członków, aby nadesłali przykłady nieprawidłowości, których (w ich opinii) dopuścili się rosyjskie służby kontrolne.

W odpowiedzi do ZMPD wpłynęły 3 zgłoszenia od przewoźników. Z tego dwie sprawy dotyczyły uzyskania stosownej informacji nt. aktualnie obowiązujących przepisów prawnych od strony rosyjskiej.

Dopasować zezwolenie do przewozu

Wiele spośród zgłaszanych w innym czasie problemów czy nieprawidłowości można wyjaśnić w trybie robo-

czym. Niestety czasem okazuje się, że przewoźnik ukarany grzywną administracyjną faktycznie dopuścił się wykroczenia. W takiej sytuacji podjęcie interwencji jest bezzasadne i bezskuteczne.

Przewoźnicy często informują o wątpliwościach dotyczących użycia zezwolenia właściwego do rodzaju wykonywanego przewozu. W dalszym ciągu część przewoźników nie zawsze orientuje się, jaki rodzaj zezwolenia należy użyć - zezwolenie ogólne czy kraje trzecie. Próbuja więc przedłożyć inspektorowi do kontroli obydwa rodzaje zezwoleń do jego „wyboru”, co oczywiście traktowane jest jako naruszenie prawa, gdyż zezwolenie powinno być wypełnione przed wjazdem na terytorium Rosji. Takich „spraw” z oczywistych względów nie można przedstawić stronie rosyjskiej na posiedzeniu grupy roboczej.

Ostatecznie podczas obrad ZMPD przedstawiło 8 problemów polskich przewoźników w Rosji, zgłoszonych przez przedstawicieli stowarzyszeń.

Posiedzenia Grupy mają się odbywać co kwartał. Będą na nich omawiane zgłaszane przykłady faktycznych nieprawidłowości popełnionych przez rosyjską inspekcję transportową podczas kontroli. Jest to tym bardziej istotne, że od 1 stycznia br. w Rosji obowiązują nowe przepisy dotyczące wykonywania międzynarodowych przewozów drogowych.

Rozgrywki pierwszoligowe



Jan Buczek

Ja pokazuję żółtą kartkę, a Koleżanki i Koledzy proszeni są o wytypowanie dla kogo ta kartka? Można odpowiadać ustnie lub pisemnie.



Władysław Żero

A czy można wskazać więcej niż jednego kartkowicza? Na przykład siedmiu?



Andrzej Lenkiewicz, Tomasz Rejek, Robert Przybylski

Wpisz w Googlach „wkurzający goście”.

Sporo naszych!

O cholera, dwanaście milionów haseł.



Wojciech Sienicki

Oj, tam się coś kłębi. Będzie zadyma.

Coś nadciąga, ale to chyba nie zadyma.



Nie, to chłopaki kulturalnie z kregielni wracają. Silne te ich drony.

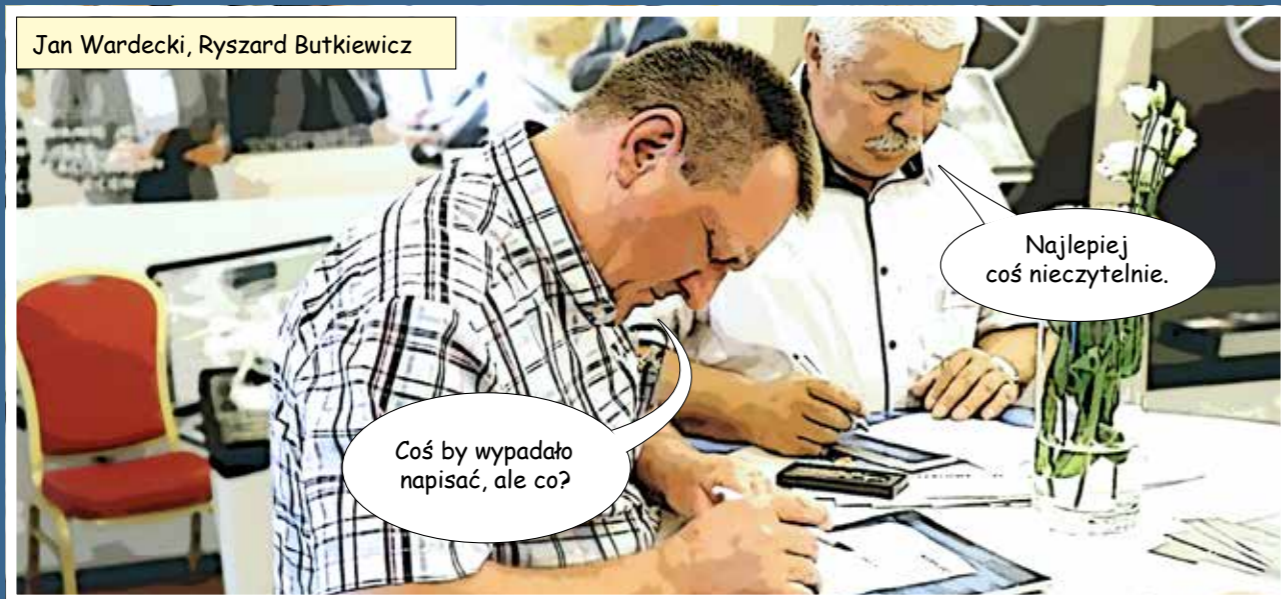
Andrzej Bulik, Grzegorz Chełminiak

U nas kandydatów do żółtej kartki cała teczka, ale wątpię czy nasze kandydatury się przebija.



Krzysztof Maliszewski

Jan Wardecki, Ryszard Butkiewicz



Najlepiej coś nieczytelnie.

Coś by wypadało napisać, ale co?

Ta kartka to dla złych ludzi, nie?



Zbigniew Dobrzyński, Euzebiusz Gawrysiuk

Najgorsi są kolejarze i, ma się rozumieć, politycy.

Jak się przestrzega fairplay, to kartki nie grożą.

Piotr Mikiel, Jerzy Szepietowski



Znałem kilku co tak myśleli. Nie wiem co się z nimi stało.

Nie śmieję się, żółta kartka to poważna sprawa.

Niby tak, ale najciekawsze jest to, kto dostanie czerwoną.



Ryszard Borkowski, Małgorzata Zdrodowska

Przydałoby się więcej tych kartek, dużo więcej.



Zygmunt Sieńko

Girteka odnawia flotę

Litewski spedytor i przewoźnik Girteka Logistics kupi w tym roku 2 tys. ciężarówek Volvo z nowej serii FH. Samochody wyposażone będą w przekładnię I-Save. Przewoźnik spodziewa się nawet 10-procentowej redukcji spalania. Volvo przystąpi do produkcji ciężarówek z tego zamówienia w marcu. Zakup finansowany jest w większości przez Volvo Financial Services. Przewoźnik ma 8 tys. ciężarówek i zatrudnia 15 tys. kierowców; jest klientem Volvo od 15 lat. Zakup jest odnowieniem floty.

BAG kontroluje kabotaż

W drugiej połowie 2020 roku niemiecka inspekcja BAG skontrolowała ponad 4700 pojazdów zagranicznych przewoźników, z których prawie 4500 sprawdziła pod kątem nielegalnego kabotażu. Funkcjonariusze BAG przeanalizowali szczegółowo zgłoszone przez BGL informacje i w 97 proc. przypadków wszczęli dochodzenia. Przebadali ponad 180 klientów i przewoźników. Funkcjonariusze stwierdzili w 4 tys. przypadkach 6,5 tys. naruszeń i nałożyli grzywny lub kary administracyjne w wysokości 830 tys. euro.

Wysoka sprzedaż opon

W 2020 roku sprzedaż opon do samochodów ciężarowych wzrosła w porównaniu do poprzedniego o 1,9 proc. Jest to jedyny segment za wyjątkiem motocyklowego, który zanotował wzrost. Sprzedaż opon do aut osobowych zmalała o niemal 15 proc., do dostawczych o 17,3 proc., zaś rolniczych o ponad 10 proc. W czwartym kwartale sprzedaż opon ciężarowych wzrosła o blisko 20 proc. W Europie rynek wtórny opon do ciężarówek zmalał w 2020 roku o 4 proc., zaś montowanych fabrycznie o 18,3 proc.



Mercedes żegna się z dieslami

Koncern Daimler Truck Group będzie kupować silniki Euro VII u Cummins. Trafia pod maski średnionozowych ciężarówek koncernu na całym świecie. Amerykański gigant uruchomi w połowie dekady produkcję tych silników w nowej fabryce w zakładzie Mercedesa Mannheim. – Fundusze wydamy na przyszłościowe projekty napędów zeroemisyjnych i nie opłaca się nam inwestować w dalszy rozwój średnio ciężkich silników – tłumaczy szef Daimler Truck Martin Daum. Cummins będzie oferować silniki z Mannheim także dla stron trzecich. Dopiero w takich warunkach uzyska odpowiednią skalę produkcji, pozwalającą zamor-

tyzować nakłady. Popyt na ciężarówki średniego tonażu jest stosunkowo mały i na dodatek są one często stosowane w dystrybucji oraz w służbie komunalnej, a więc segmentach, które jako pierwsze otrzymają napędy o zerowej emisji.

Daimler Truck zawiązał z Volvo Truck spółkę do opracowania i produkcji ogniw paliwowych. Obaj wytwórcy uważają, że w transporcie dalekodystansowym przyszłość należy do ciężarówek na wodór. Daum podkreśla, że kierowany przez niego koncern przygotowuje odpowiednie samochody szybciej niż pojawi się infrastruktura z nowym paliwem.

Gang pośredników transportowych rozbity



Policjanci gorzowskiej komendy miejskiej, funkcjonariusze lubuskiej komendy i nadzorująca postępowanie prokuratura rejonowa zlikwidowali grupę przestępczą. Wyłudziła ona usługi transportowe i oszukała w całej Polsce 600 firm na niemal 3 mln zł. Liczący ponad 1400 stron akt oskarżenia trafił do sądu.

Funkcjonariusze zatrzymali 10 osób, z których 7 odpowie za udział w zorganizowanej grupie przestępczej. Liderowi grupy grozi 10 lat więzienia, pozostałym osobom biorącym udział w oszustwach - 8 lat. Śledczy ustalili, że straty wyrządzone przez podejrzanych sięgają 3 milionów złotych. W trakcie wyjaśniania tej sprawy śledczy za-

bezpieczyli tony dokumentów. Udało się zabezpieczyć u podejrzanych pieniądze, nieruchomości i pojazdy na łączną kwotę 1,6 miliona złotych.

Do gorzowskich policjantów zgłosił się w 2017 roku przewoźnik pokrzywdzony przez firmę, która zleciła mu transport poprzez platformę transportową. Po wykonaniu usługi zgodnie z instrukcją próbował wysłać dokumenty. Kiedy okazało się, że wskazana strona internetowa nie działa, przewoźnik wysłał pocztą potwierdzenie wykonania zlecenia. Firma zlecająca nie tylko nie płaciła za usługę, ale również twierdziła, że wykonujący nie spełnił warunków i naliczała mu kary, które wynosiły nawet 50 tysięcy euro.

Odwagi. Uporu. I do przodu!

Z Trucking Girl
rozmawia
Piotr Gawętczyk.



Iwona Bleharczyk – najbardziej znana polska truckerka. Dyplomowana anglistka, od dziesięciu lat spełniająca się w roli kierowcy ciężarówki. Nietuzinkowa postać w branży zdominowanej przez testosteron. Gwiazda Instagrama i YouTube'a (kanał Truck Girl), wojownicza niestrudzona w łamaniu stereotypów.

Specjalnie dla magazynu „Przewoźnik” opowiada o tym, co ją kręci, a co wkurza, czy dwie stówki już pękły czy jeszcze nie, a także o samotności i praniu skarpetek. Powie też, dlaczego gabaryciarze są dziwni, a tata był zszokowany, kiedy zobaczył ją w drzwiach domu.

■ **Pani Iwono, jakie pytania panią najbardziej denerwują?**
Był taki czas, kiedy wszyscy mnie pytali, co mnie skłoniło do takiej pracy. Dla mnie słowo skłaniać jest dosyć agresywne, oznaczające jakiś przymus. Albo jak radzili: Iwona, zostaw te tiry, znajdź sobie inną pracę, taką dla kobiety. Denerwowało mnie, że ktoś daje sobie prawo do tego, żeby dawać mi rady, co jest dla mnie dobre, a co zle,

bo on wie lepiej, lepiej zna mnie i moje życie ode mnie. Strasznie mnie to irytowało, dziś takie gadanie splywa po mnie jak po kacce. Myślę sobie: pilnuj człowieka swojego życia.

■ **Rozumiem, że już w przedszkolu zabierała pani chłopcom zabawki i woziła nimi piasek z jednego końca piaskownicy na drugi?**
Niestety nie. Chłopcy w przedszkolu zabierali mi te zabawki i nie pozwalali się nimi bawić. Wychowałam się na wsi, moja mama jeździła ciągnikami, do dziś jest kobietą nie bojącą się żadnej pracy i nie uznającą kobiecych ograniczeń.

■ **Jak widać, genu nie wydlubiesz...**
Rzeczywiście coś w tym jest

(śmiech). Im dłużej żyję, tym bardziej to zauważam. Gdybym się wychowała z przykładem mamy ograniczającej się do pracy kojarzonej z naszą płcią i kobiety bez pasji, potrzeby niezależności finansowej i życiowej, to nie wiadomo, jaka bym była. A moja mama zawsze pracowała zawodowo, ma też swoją wielką pasję, jaką jest ogrodnictwo – to zresztą jej pierwszy zawód. Odkąd pamiętam, zawsze do nocy coś tam w ogrodzie sadziła i przesadzała. Nawet teraz, kiedy od kilku lat jest na emeryturze, ciągle angażuje się w różne przedsięwzięcia, społeczne projekty na rzecz kobiet, a ogród, jak się pan zapewne domyśla, nadal piękny i zadbane. To dla mnie było i jest bardzo inspirujące. Przykład mamy miał na mnie ogromny wpływ; to, że

przewoźnik nr 76

wychowała mnie kobieta, która potrafiła pogodzić pracę zawodową z rozwojem osobistym i pracą w domu oraz potrafiła wygospodarować czas na swoje hobby. Malowanie paznokci nie stanowiło dla niej centrum dnia!

■ **A pani maluje sobie paznokcie?**

Nie, szkoda mi na to czasu (śmiech). Nie mam też tipsów. Co prawda dziewczyny bardzo sobie chwalą hybrydy, ale to dwie godziny stracone podczas weekendu. W tym czasie wolę być u kosmetyczki i zadbać o swoją cerę. Poza tym w skali roku to są już jakieś konkretne pieniądze. Może przyjdzie taki moment, że zacznę nosić długie paznokcie, ale na ten moment nie ma na to szans.

■ **A właściwie to u pani słycać?**

A dziękuję, wszystko dobrze. Właśnie rozładowałam się w windparku i przygotowuję się do dalszej jazdy. Zjeżdżam do Polski po kolejny ładunek.

■ **A gdzie Panią zastałem?**

Jestem między Berlinem a Szczecinem, po niemieckiej stronie. Przywiozłam element do turbiny wiatrowej. Zaraz wracam do Opoła, żeby załadować kolejny towar. I dalej jazda.

■ **Czyli dzień jak co dzień?**

Dokładnie (śmiech).

■ **Były jakieś problemy?**

Jakiś specjalnych to nie. Tym razem mieliśmy jednodniowe opóźnienie, przez mgłę. Do windparku mieliśmy wjeżdżać przedwczoraj, ale goście, którzy nas pilotują od autostrady stwierdzili, że mgła jest zbyt gęsta, a co za tym idzie jest zbyt niebezpiecznie i nas nie podejmą. Dojechaliśmy do ostatniego parkingu, tam czekaliśmy na lepszą pogodę. Wczoraj rano przyjechali do nas na kontrolę, mgły już nie było i mogliśmy jechać.

■ **Jak himalaisci przed atakiem na K2...**

(śmiech) Czasami tak się zdarza, ale już dawno nie miałam takiego przypadku. Kiedyś wieźliśmy śmigła z portu w Bremerhaven do różnych farm wiatrowych na południu Niemiec. To był gigantyczny projekt, jeździliśmy tam i z powrotem. Pamiętam, że wtedy też ze względu na pogodę nie mogliśmy jeździć. Czyli można powiedzieć,



że to już standard. Filozoficznie można powiedzieć, że woźę elementy wykorzystujące siły natury i z tą siłą natury musimy się liczyć. Zresztą jeden dzień opóźnienia to nic. Jeszcze kilka lat temu na windparkach z powodu silnego wiatru bywało tak, że na rozładunek czekało się tydzień albo nawet dwa. Po prostu wtedy nie mogły działać dźwigi. Teraz te dźwigi są nieco mniejsze.

■ **Rozumiem, że w takich sytuacjach nie używa Pani brzydkich słów?**

Oczywiście że używam! Ale generalnie do takich postojów wszyscy w branży jesteśmy przyzwyczajeni. Tylko trochę było mi szkoda, bo ten jeden dzień opóźnienia spowodował, że nie mogłam wziąć kolejnego transportu, konkretnie śmigła z Gdyni, które miało być załadowa-



Kobieta w transporcie

ne dzisiaj. Firma musiała wysłać inny team. Szkoda, ale z drugiej strony nie ma tego złego, co by na dobre nie wyszło. Będę mogła wziąć dzień urlopu, co nie jest takie łatwe. Jak już, to w gabarytach bierze się tydzień wolnego.

■ **Grafik na następne tygodnie?**

Wiadomo, że nasze ładunki przygotowuje się miesiącami - zezwolenia, przejazdy, itd. W moim akurat przypadku jest tak, że do ostatniej chwili nie wiem, co się wydarzy. Kiedyś moja mama dzwoni do mnie i pyta się, czy przyjadę następnego dnia do domu, na Wszystkich Świętych. Byłam wtedy w Świnoujściu i czekałam na załadunek. Dlatego odpowiedziałam, że niestety nie. O piątej rano następnego dnia pukałam do drzwi rodzinnego domu na Podkarpaciu, bo okazało się, że w ciągu najbliższych dni nie będziemy załadowani. Tata był zszokowany, jak zobaczył mnie w drzwiach o poranku (śmiech).

■ **Jak widzę, to z Panią nigdy nie jest nudno...**

Oj nie jest... W tej pracy można się nauczyć adaptacji do ciągle zmieniających się warunków i rzeczywistości, a także cierpliwości i - w sumie - wyluzowania. Gdyby człowiek miał się stresować każdą sytuacją, to dawno by osiwił, jeśli nie zwariował. Jest tyle rzeczy, na które nie mamy wpływu, a które nam coś tam psują czy opóźniają, zmieniają plany... Wyluzowanie to jedyny sposób, żeby przeżyć, bo inaczej to zawał gwarantowany co miesiąc.

■ **To panią nakręca.**

Rzeczywiście, ja to bardzo lubię. Jak już nauczyłam się żyć wszędzie i nigdzie, adaptować się do zastanej rzeczywistości, to jest ok. Prawda jest jak to przysłowie: człowiek planuje, Pan Bóg krzyżuje. Mam jakieś swoje cele, do których dążę. A którą drogą, to już mniej ważne. Jak idę na wprost, a okazuje się, że akurat ta droga jest zamknięta, to kawałek pójść bokiem, kawałek tu, kawałek tam i powoli do celu. Zero stresu.

■ **Pani kariera zaczęła się niewinnie, od busa...**

Zacząłam jeździć po liceum, z chłopakiem. Przewoził busem ludzi z Polski do Anglii i z powrotem. Najpierw jeździłam z nim dla towarzystwa,

potem już jako kierowca. Rozstaliśmy się. W międzyczasie razem z przyjaciółką szyłyśmy sukienki. Po studiach zaczęłam pracować jako nauczycielka w szkole. Ten zawód okazał się nieodpowiedni dla mnie, bardzo drenaował mnie z energii. Doszłam do wniosku, że nie dam rady, bo jeszcze nie pracuję roku, a już jestem tak wypalona jak nauczycielki, które uczą całe życie. Musiałam coś zmienić. Z jednej strony byłam ciekawa świata, chciałam zwiedzać, z drugiej byłam zaraz po studiach, więc wiadomo, że bez pieniędzy, z trzeciej bardzo podobały mi się amerykańskie ciężarówki, z czwartej - na studiach złapałam zajawkę na punkcie Stanów Zjednoczonych i bardzo chciałam przejechać je całe.

Na to wszystko nałożyło się to, że zawsze bardzo lubiłam jeździć i wiedziałam, że mam predyspozycję do bycia dobrym kierowcą. W ciężarówce wszystko połączyło mi się w całość. Podjęłam decyzję, zrobiłam zawodowe prawo jazdy. To nie było trudne, dużo trudniejsze było znalezienie pracy. Szukałam jej kilka miesięcy, nikt mnie nie chciał, bo nie miałam doświadczenia, no i jestem kobietą. Jak miał się zaczynać nowy rok szkolny i miałam podpisać umowę na pełny etat, to tak się zmobilizowałam, żeby nie iść do tej szkoły, że zaczęłam szukać pracy w całej Polsce, nie tylko na południu, gdzie mieszkalam. No i znalazłam - na drugim końcu kraju, w Pile.

■ **Zaufali pani.**

Tak. Ale na początku chcieli ze mnie zrobić pracownika biurowego, akurat były wolne etaty. Przeprowadzać się z Podkarpacia, gdzie miałam wszystko, do Pily, gdzie nie miałam nic, dla pracy, której nie chcę? Nie miało to większego sensu. Chciałam jeździć, na szczęście właściciele zrozumieli to i puścili mnie na próbny miesiąc w podwójnej obsadzie. I tak to się zaczęło.

■ **Pamięta Pani swoją pierwszą trasę?**

O tak! Pierwsza była oczywiście w podwójnej obsadzie i było super, to była jedna wielka frajda, bo nic nie musiałam robić, niczym się nie martwiłam, tylko sobie jechałam. Po miesiącu już pojechałam sama. Dwa różne światy... Raz, że zaczęłam jeździć innym zestawem - ciągnikiem siodłowym z naczepą, a pierwszy mie-

siąc jeździłam tandemem, dwa - nagle trzeba było wszystko samemu ogarniać, a na dodatek miałam nawigację na osobówkę, która ciągle mi się wieszała i co rusz wjeżdżałam pod jakieś zakazy, a cofać jeszcze nie potrafiłam. Jezu... Pierwszy miesiąc samodzielnej jazdy to był koszmar (śmiech).

■ **Co było najtrudniejszego?**

Wszystko było trudne, od samej jazdy, planowania trasy, jak już mówiłam - cofanie, bo tego też się trzeba nauczyć w praktyce, a warunki rzadko są idealne, by taki manewr wykonać bez problemów. Nie zapominajmy o może przyziemnych, ale bardzo ważnych rzeczach, jak codzienne życie w trasie: odżywianie się, spanie na zawołanie, robienie zakupów, kąpiel... Dla kogoś, kto nie miał z tym wcześniej do czynienia, to jest naprawdę inny świat.

■ **A dzisiaj? Jakie jest dla pani największe wyzwanie?**

Teraz, po latach, wyzwaniem jest odnajdywanie i utrzymywanie pasji i radości w tym, co się robi. Żeby się nie znudzić. A przede wszystkim utrzymanie zdrowia psychicznego i fizycznego na jakimś odpowiednim poziomie. Sama praca jest tak wyuczona, że tak naprawdę nie trzeba aż tak intensywnie myśleć o tym, co się robi. Wiele czynności wykonuje się wręcz automatycznie. Z drugiej strony ta rutyna jest niebezpieczna, bo w pewnym momencie człowiek może zamienić się w jakiegoś kabinowego zombie.

■ **Nauczyła się pani życia w samotności?**

Tak, chociaż jeżdżąc na gabarytach tak naprawdę nie jestem sama, bo przecież jeździmy w konwojach. Wiadomo, że pauzy każdy spędza osobno, ale większość czasu jednak jesteśmy razem, na radiu. Są takie dni, że chce się pogadać z kolegą i ten kolega to nie przypadkowa osoba. Trzymamy się razem, pomagamy sobie, jak jest taka potrzeba. Tak naprawdę nauczyłam się życia w samotności w pierwszych trzech latach mojej kariery za kółkiem, kiedy jeździłam po Europie, jeszcze nie na gabarytach. Wtedy rzeczywiście non stop byłam sama ze sobą, ani razu nie jechałam z kimś na dwa auta. Nawet nie miałam CB radia. Kuriozalnie, po tych trzech latach samotności, musiałam się nauczyć życia w zespole.



■ **Najdłuższa trasa w Europie?**

To był transport na południe Hiszpanii.

■ **Była też pani przez rok w Kanadzie.**

Tak, miałam roczne pozwolenie na pracę. Tam przejechałam cały kraj wszerz, z zachodniego wybrzeża na wschodnie. Miałam okazję przez dwa miesiące jeździć po lodowych szlakach, potem jeździłam off-roadowo po polach naftowych, po naprawdę dzikich terenach. To było niesamowite doświadczenie Ameryki pod każdym względem. Nie miałam tylko okazji do wożenia w Ameryce drewna z dzikich lasów, ale zabrakło już na to czasu. Bardzo dużo pracowałam, tam rzeczywiście pracuje się 25 godzin na dobę. Nikt się nie przejmuje przepisami prawa pracy, kierowca może pracować 18 godzin dziennie, legalnej jazdy było 16 godzin. Poza tym byłam sama przez rok w zupełnie innym świecie. To wszystko było dla mnie bardzo męczące, choć też bardzo ekscytujące, ta-

kie spełnienie marzeń. Zyskałam przeogromnie dużo doświadczenia, dużo więcej niż myślałam że zdobędę przez ten czas. Wszystko wyszło świetnie, ale nadszedł czas powrotu do Polski. Byłam tak wykończona pod każdym względem, że nie miałam siły na nic nowego. Wróciłam na gabaryty.

■ **Największy gabaryt?**

Jak już mówiłam, przewożę głównie śmigła. Są coraz dłuższe, moja naczepa stała się już za krótka na niektóre z nich i to powoduje, że przewożę ich trochę mniej niż dawniej. Przez kilka lat przewoziłam śmigła, które miały 62 metry długości, a kompletna długość zestawu to było 66,5 metra. Teraz częściej wożę szerokości połączone z ciężarem. Czasami trafi się przewóz elementu o szerokości sześciu metrów.

■ **Zdarzały się trudne momenty?**

Trudno mi sobie teraz takie chwile przypomnieć. Miałam kryzysy, momenty, kiedy zastanawiałam się, czy na pewno dobrze robię, że jeżdżę, czy

przypadkiem nie marnuję sobie życia, czy po prostu już nie za dużo tego wszystkiego i powinnam sobie odpuszczać, zmienić styl życia. Takie myśli jednak szybko mijały. Zresztą takie okresy lekkiego zwątpienia miałam przez dziesięć lat może ze dwa razy. Samo przechodzi.

■ **Liczyła może pani, ile już kilometrów za panią?**

Kiedy jeździłam w transporcie międzynarodowym, liczyłam sobie liczbę przejechanych kilometrów, ale od dawna już tego nie robię. Kiedy przeszłam na gabaryty, zaczęłam liczyć liczbę przewiezionych śmigieł, bo na gabarytach robi się dużo mniej kilometrów niż w normalnych przewozach, tam średnio wychodziło ok. 12 tysięcy kilometrów. Zakładałam, że przy super sprzyjających okolicznościach - w pełni legalnie i autostradami bez korków - kierowca zawodowy jest w stanie zrobić miesięcznie po Europie ok. 14 tysięcy kilometrów. Na gabarytach jesteśmy ograniczani czasowo przez policję



i różnego rodzaju przepisy, dostępność parkingów, na które jesteśmy w stanie wjechać, itd. Są miesiące, kiedy przejadę osiem tysięcy kilometrów, są takie, że tylko cztery tysiące. Wracając do liczenia przewiezionych śmigieł - po stu już mi się nie chciało. Pomyślałam sobie wtedy, że jak przewiozłam ich setkę, to oficjalnie mogę powiedzieć o sobie, że jestem gabaryciarzem. To było gdzieś w 2016 lub 2017 roku.

■ Dzisiaj pękły już dwie stówki?

Chyba jednak nie, dziś śmigieł wozi się dużo mniej niż kiedyś. Kilka lat temu jeździliśmy z nimi dzień i noc, jak się tylko dało. Jeszcze jednego nie dowieźliśmy, a na dostawę czekało

■ Wypadki, stłuczki, zepsute samochody?

Odpukać, nie. Jakies awarie po drodze oczywiście były, zwłaszcza że przez pierwsze trzy lata jeździłam chyba najbardziej nieudanym modelem Scanii w historii, bodaj model z 2011 r.

przewoźnik nr 76

Do dziś mam awersję do tego modelu ciężarówki. Non stop były z nią jakieś problemy. Ale jeździłam w teamie z kierowcą, który doskonale się zna na mechanice, więc strachu nie było, bardzo często pomagał mi w naprawie. Od niego bardzo dużo się nauczyłam. Poza tym dziś windparki są dużo łatwiejsze do pokonania niż kilka lat temu, więc i sprzęt dużo mniej cierpi niż kiedyś.

■ Co sprawia pani największą frajdę w kabinie?

Kiedy wchodzę do kabiny, gęba mi się śmieje, bo jestem u siebie. Mam kolegę, który wchodząc do auta mówi: No, wreszcie jestem w domu. W kabinie mojej ciężarówki uwielbiam przede wszystkim kierownicę, a dokładniej to, że jest możliwość ustawienia jej w trzech poziomach. To jest to, co wręcz uwielbiam. No i łóżko z podnoszonym zagłówkiem! Bardzo duża wygoda, bo bardzo dużo pracuję montując swoje filmy, czy po prostu działam w sieci.

■ Lubi pani swoją pracę, bo...

... daje mi wolność i niezależność. Gdziekolwiek, w jakimkolwiek kraju na świecie chciałabym pracować, to jako kierowca zawodowy mogę to zrobić. Mogę tam pracować i zwiedzać. Teraz jest super, bo sporo czasu spędzam w windparkach, na łonie dzikiej przyrody, z daleka od tego całego transportowego szumu. I to też jest świetnie. Z kolei jeżdżąc po Europie mogłam dużo zwiedzać, pojechać np. na plażę.

■ Ulubiony pani moment w pracy? Dowiezenie na czas elementu? Powrót do firmy?

Ulubionym momentem jest ten, kiedy coś się psuje, jak się ktoś zakopie. Generalnie - jak coś nie idzie i trzeba się mobilizować i wspólnie działać.

■ Wkręca mnie pani?

Wcale nie, zresztą nie tylko ja tak mam. Niech się pan zapyta innych gabaryciarzy, powiedzą panu to samo. Jesteśmy uzależnieni od adrenaliny. Jak wszystko idzie gładko, bez problemów, to jesteśmy znudzeni. Ożywiamy się, jak tylko okazuje się, że jest kiepska, ciężka droga, skrzyżowanie jest nie tak przygotowane jak powinno być, i trzeba na pięć razy kombinować, wycofywać się, a i tak nie da się przejechać... I jak to zrobić, żeby w końcu po dziesiętej próbie się udało, kiedy każdy

przewoźnik nr 76

stoi w rogu skrzyżowania i pilnuje - tu drzewo, tu znak, tam rów... Wtedy dopiero wszyscy się cieszymy.

■ Dziwni jesteście...

(Śmiech). Oczywiście chodzi o problemy, z którymi jesteśmy sobie w stanie poradzić. Potem o takich historiach mówi się przez lata, na przykład jak to Iwona wjechała w takie błoto, że osiadła na osiach i koledzy musieli ją targać... Farmy wiatrowe to jest prawdziwy off-road. To jazda po lasach, po ułożonych na zwykłym polu blachach. Niedługo spodziewane są roztopy... Ułożone na polu pszenicy blachy rozjeżdżają się, pilot się zagapi i za moment już się grzęźnie. Przy ciężkich wjazdach takich historii jest bardzo dużo. Ta moja nieszczęsna Scania była po prostu słaba i co chwila się gdzieś nią zakopywałam, chłopaki musieli mnie wyciągać. Dlatego zawsze jeździłam w środku, bo czy podciągnąć z przodu czy z tyłu zawsze, to była pomoc. Zawsze tak jest, że niedoświadczony kierowca idzie do środka. Niech pan sobie wyobrazi 66-metrowy zestaw, do którego podcina się trzy łańcuchy i drugi zestaw. I tak sobie jadą przez las. Jak to fajnie wygląda! Dzisiaj to już ja wyciągam innych. Wiadomo, jak ktoś przyjeżdża na gorszych oponach czy na pusto, a ja jestem załadowana, to mnie jest łatwiej.

■ Czy ciągle dziwi panią, że ludzie się dziwią pani życiu?

Nie, bo z „obcymi” nie mam zbyt wiele do czynienia. Obracam się w swoim kręgu, po latach wszyscy z branży mnie znają, a ja znam ich.

■ Chodziło mi bardziej o taką sytuację: poznaje pani kogoś. Ten ktoś się przedstawia i mówi, że jest np. nauczycielem geografii. A pani na to, że jeździ sobie zawodowo ciężarówką. I co?

Jestem bardzo zamkniętym człowiekiem, do mnie jest się bardzo trudno dostać.

■ No właśnie widzę...

(Śmiech). Strasznie dużo pracuję i szczerze mówiąc, nie mam styczności z postronnymi osobami. Kiedy mam wolny czas, to staram się go poświęcić rodzinie i przyjaciółom, bo oni są dla mnie najważniejsi. Poza tym mamy pandemię i trzeba uważać. Zresztą

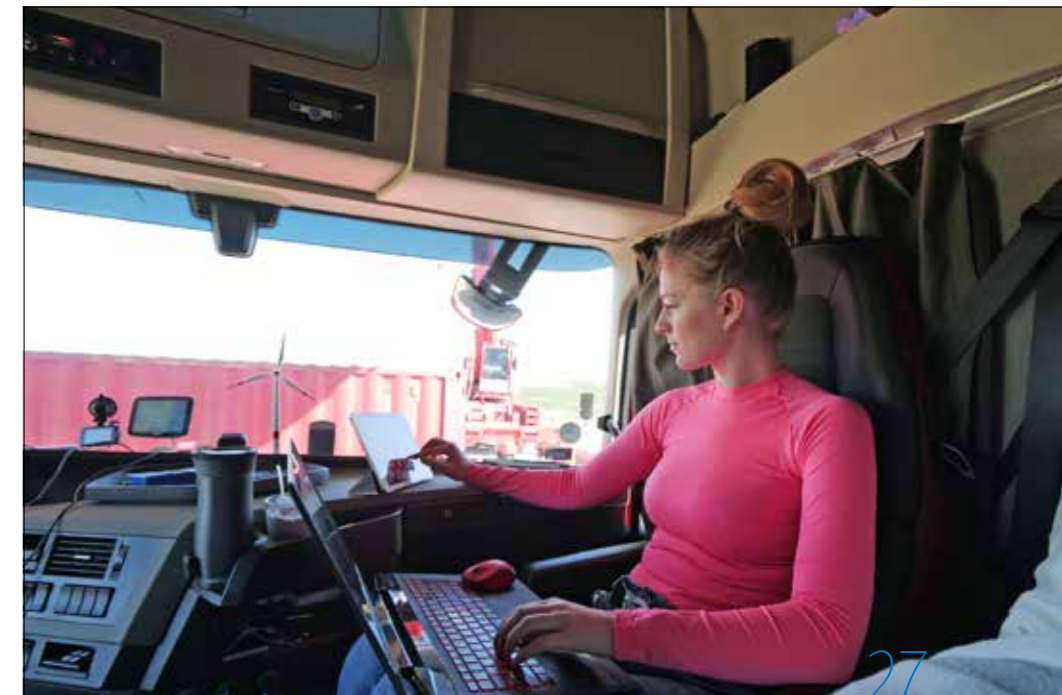
ją ściszać i to mnie wkurza. Nie mogę mieć głośno włączonego radia, bo mogę nie usłyszeć, jak pilot mnie ostrzeże, że bokiem leci osobówka. Mogę się zamyślić, nie usłyszeć i wziąć tę niecierpliwą osobówkę pod naczipę. Nie-szczęście gotowe. Inna sprawa, jak jadę sobie na pusto. Wtedy czasami jest głośno w kabinie. Dzisiaj będę wracała na bazę z kolegą, więc będziemy sobie gadać.

■ Co pani robi w czasie jazdy?

Po prostu jadę.

■ Nie myśli pani, co tam w słychać w domu, co zjem na kolację, może jakieś audiobooki?

Rzeczywiście był czas, kiedy słuchałam bardzo dużo audiobooków, ale zauważyłam, że mnie usypiają. Pół godziny wystarczyło, więc było to zbyt niebezpieczne. To jest jednak transport specjalistyczny, a nie jazda zwykłą ciężarówką, gdzie włączy się tempomat z odległościówką i po prostu się jedzie. Tutaj non stop trzeba myśleć za siebie i za innych. Jedzie się dwoma pasami, a ludzie robią różne rzeczy, żeby nas wyprzedzić. Nie mogę sobie włączyć głośnej muzyki, bo muszę być skoncentrowana, pilot cały czas coś mi mówi, więc muszę co chwila



ją ściszać i to mnie wkurza. Nie mogę mieć głośno włączonego radia, bo mogę nie usłyszeć, jak pilot mnie ostrzeże, że bokiem leci osobówka. Mogę się zamyślić, nie usłyszeć i wziąć tę niecierpliwą osobówkę pod naczipę. Nie-szczęście gotowe. Inna sprawa, jak jadę sobie na pusto. Wtedy czasami jest głośno w kabinie. Dzisiaj będę wracała na bazę z kolegą, więc będziemy sobie gadać.

■ Jakies ulubione zespoły?

Oczywiście! Dobry rock - Metallica, Black Sabbath, Foo Fighters, AC/DC, lubię też Lanę Del Ray ... Mam ułożoną swoją playlistę z klasyką rocka.

■ AC/DC wydało niedawno kolejną płytę, polecam.

Wiem, ale jeszcze nie miałam okazji posłuchać.





■ **No dobra. Ciągłe mówi pani: moi koledzy. A koleżanki?**

Nie ma. Oczywiście mówię tu o firmie, w której jestem zatrudniona. Z jeżdżącymi dziewczynami trudno się spotkać, chociaż miałam taki przypadek, jeden na tyle lat pracy. Zjechaliśmy na parking w Niemczech i tam o czwartej rano spotkałam dziewczynę, z którą rozmawialiśmy do tej pory tylko w necie. Co więcej – na ten sam parking przyjechała po południu dziewczyna, która zadzwoniła do mnie pół godziny wcześniej. I zgadałyśmy się, że obie jesteśmy mniej więcej w tym samym miejscu. Jak widać zdarzają się takie spotkania w trasie, ale niestety bardzo rzadko.

■ **Nie brakuje pani takich zwykłych, babskich ploteczek?**

Brakuje. Nie tyle ploteczek, co po prostu takiej wymiany kobiecej energii, rozmowy z kobietami i przebywania z nimi. Tak, tego raz na jakiś czas mi brakuje. Więc jak spotkam jakąś koleżankę w trasie, to cieszę się niemiłosiernie. W końcu jakaś dziewczyna! (śmiech).

■ **Mężczyźni są jednak nieco inni...**

Faceci są od nas diametralnie różni. Bardzo dobrze mi się z nimi pracuje, ale dla równowagi brakuje mi częst-

szego kontaktu z kobietami. Trudno to wyjaśnić, dopóki samemu się tego nie doświadcza. Kobiety są delikatniejsze, mają inną energię, są mocniejsze psychicznie.

■ **Trudno się wiązać z kobietą, która jednego dnia jest w Szczecinie, a drugiego w Rzeszowie?**

A to już pytanie do chłopaków (śmiech).

■ **A Pani widzi tu jakiś problem?**

Wszystko zależy od człowieka. Jeśli ktoś chce spędzać z drugą osobą jak najwięcej czasu, to faktycznie w przypadku takiego życia jak moje nie ma takiej opcji.

■ **Bycie wszędzie i nigdzie trochę jednak przeszkadza w życiu rodzinnym...**

No właśnie... W przypadku kobiety jeżdżącej ciężarówką bardzo ciężko zorganizować sobie życie rodzinne. Dlatego nie mam męża i dzieci. Inaczej jest, jak chłopaki jadą w trasę i zostawiają w domu żonę i dzieci, inaczej, jak to żona i mama wyjeżdża na dłużej. W moim przypadku jak na razie praca jest na pierwszym miejscu. Gdybym teraz miała założyć rodzinę, to musiałabym zrezygnować z jazdy, a tego sobie nawet nie wyobrażam. Nie dałabym rady podjąć takiej decyzji. Uważnie obserwuję dziewczyny, które jeździły jak ja, urodziły dzieci i wróciły do zawodu. Dopytuję: jak dajesz radę? Jak ci się to udaje? Odpowiedzi: Masakra, jest ciężko, ale dajemy radę. Wiadomo, że jeżdżą już na krótszych trasach.

■ **Czyli na razie przygoda, a pranie skarpetek później.**

Powiedzmy, że tak. Oczywiście rozumiem, że chodzi o pranie moich skarpetek (śmiech)?

■ **To miałem na myśli. W końcu mamy równouprawnienie.**

Nie mam problemu coś zrobić dla kogoś, o ile jest też działanie w drugą stronę. Nie ma, że to czy tamto to babskie zajęcia. O nie nie, nie ze mną takie numery!

■ **Kiedy spogląda pani wstecz, myśli sobie: tyle udało mi się zrobić, jestem super babka?**

Myślę, że wykorzystałam wszystko jak najlepiej mogłam. Jestem bardzo zadowolona z mojego dotychczasowego życia. Gdybym miała jeszcze raz wybierać, wszystko zrobiłabym dokładnie tak samo. Może kilka rzeczy zrobiłabym szybciej, ale koniec końców wszystko jest tak, jak chciałam, żeby było. Jestem szczęśliwa. Czasami sobie myślę, że już czas na założenie rodziny. Kiedy patrzę na koleżanki, które mają już całkiem duże pociechy, wtedy myślę sobie: kurczę, a ja nie mam jeszcze żadnego dziecka... Ale z drugiej strony nic bym jednak nie zmieniła. Cieszę się, że dokonałam takich wyborów, jakich dokonałam. Kobiety w Polsce są skore do poświęceń dla rodziny, a powinny pomyśleć o spełnianiu się. Ja jestem, jaka jestem. 10 lat temu byłam w trakcie robienia prawa jazdy i czekało mnie szukanie pracy. Wtedy dla mnie jej nie było. Gdyby ktoś mi wtedy powiedział, jak potoczy się moja kariera, że będę znaną truckerką, to pewnie bym nie uwierzyła i powiedziała, że nie mogę się tego momentu doczekać (śmiech). Tym bardziej, że nikt nie chciał mnie wtedy zatrudnić.

■ **Rozumiem, że dzisiaj pojawiają się oferty pracy?**

Nie powiem, że nie. Kilka miesięcy temu napisał do mnie właściciel pewnej firmy i oferował zarobki 50 proc. wyższe niż te, które mam teraz. Ale nie zdecydowałam się, bo to był ten typ pracy, który mnie kompletnie nie interesował i byłby dla mnie uwstecznieniem. Praca musi dawać mi rozwój i radość. Żeby nie było – bardzo lubię zarabiać pieniądze, to dla mnie ważne, ale pieniądze są efektem tego, co lubię robić. Gdybym coś miała robić tylko dla pieniędzy, mój entuzjazm szybko by przygasł. Dla mnie najważniejsze jest spełnienie, szczęście.

■ **Przejmuje się pani tym, co mówią i myślą o pani inni?**

Absolutnie nie.

■ **Na Instagramie czy na YouTube podaje pani siebie obcym ludziom niemal na tacy. Pani działania mogą być narażone na typowy hejt.**

Bardzo mi żal takich osób i to nie jest żaden sarkazm. Nie jestem w stanie czytać wszystkich hejtujących ko-

mentarzy, dlatego że niosą ze sobą bardzo duży ujemny ładunek emocjonalny. Tacy ludzie są bardzo skrzywdzeni przez życie. Jak można sobie pomyśleć coś złego o drugim człowieku, a co więcej – jeszcze o tym napisać? Szczęśliwy człowiek nigdy by nie napisał o innym takich rzeczy, jakie spotyka się w sieci, nawet jeśli się z nim nie zgadza. Na szczęście hejterów mam bardzo mało.

■ **Dużo pani brakuje do zawodowej perfekcyjności?**

Tego nigdy nie można osiągnąć. Znam swoją wartość i swoje umiejętności, wiem, że nie są z dolnej półki. Ale w tym zawodzie cały czas trzeba nad sobą pracować, nad techniką jazdy i umiejętnościami odpowiedniego wykorzystania wszystkich tych bajerów, które są w nowoczesnych ciężarówkach. Kierowca, który pojeździ pięć lat i wpada w rutynę, tylko się cofa. Perfekcyjność polega na tym, że człowiek cały czas chce się szkolić i kontroluje się pod kątem popełnianych błędów. Ja na przykład z każdym kolejnym rokiem zauważam, że coraz lepiej cofam na prawe lustro. Wiadomo, że na lewo to każdy potrafi. Z prawym jeszcze kilka lat temu miałam spory problem. Teraz łapię się na tym, że wszystko w tym prawym lusterku widzę. Jak ja mogłam tego wcześniej nie zauważać? Niedawno jechałam z szerokim ładunkiem; nie za bardzo widać osi, więc ciężko określić złamanie naczepy, ale widać, jak jest złamany przód naczepy. Kiedy z pierwszymi moimi gabarytami przyszło mi cofać, to jeździłam wężykiem - nie mogłam określić, jak się skręca naczepa. Za dziesięć kolejnych lat będę widziała to, czego nie widzę dzisiaj. Jest tyle różnego sprzętu, tyle różnych rzeczy, że można się uczyć całe życie. Jako kobieta jestem słabsza fizycznie i nie porywam się na te najcięższe zestawy. Bardzo chętnie bym spróbowała, ale wiem, że po pół roku całkowicie zniszczyłabym sobie stawy. Zresztą w każdym zawodzie powinniśmy się uczyć cały czas, czy to fryzjerka czy kosmetyczka. Dzisiaj dzięki sieci mamy takie możliwości, że każdy kto chce, może dużo osiągnąć, tyle jest szkoleń on-line, na YouTube.

■ **Na koniec: co chciałaby pani powiedzieć wszystkim paniom?**



Żeby walczyły o siebie, żeby szukały swojej ścieżki życiowej i zawodowej, jedno z drugim jest bardzo związane. Żeby szukały takiej pracy, w której będą się spełniać, uczyć i rozwijać. Przecież w pracy spędzamy sporą część życia. A poświęcanie się rzeczom, które do końca nam nie odpowiadają, może nas skutecznie dobić. W dzisiejszych czasach mamy naprawdę mnóstwo możliwości. W sieci jest mnóstwo filmów, jak kobiety, które straciły pracę w czasie pandemii, zaczęły działać na swój rachunek i wychodzi im to znako-

micie. Robią biżuterię, świeczki i inne małe rzeczy, którymi zajmowały się do tej pory hobbistycznie, a teraz stały się one głównym źródłem ich dochodów i szybko zbudowały duże sklepy internetowe. Powiedziałabym wszystkim kobietom, żeby wierzyły w siebie, żeby nie dawały sobie wmówić, że nie dadzą rady. No i żeby ciężko pracowały, bo bez tego człowiek nic nie osiągnie. Ale według mnie – warto.

■ **Jednym słowem: odwagi.**
Odwagi. Uporu. I do przodu.

Drobna brunetka za kółkiem

Beata Helon opowiada, jak to jest być kierowcą tira.

Wysłuchał Robert Przybylski

Moja przygoda za kierownicą ciężarówki rozpoczęła się w 2017 roku. Namówił mnie narzeczony (teraz mąż), który jeździł na międzynarodowych trasach już kilka lat. Egzamin zdałam za pierwszym razem. Nawet nie spodziewałam się, że tak łatwo pójdzie, choć trochę nerwów mnie to kosztowało. Na kursie prawa jazdy nikt nie dowierzał, że chodzi o mnie. Może to przez to, że mam 155 cm wzrostu i jestem szczupłą brunetką.

Moja pierwsza trasa była bardzo stresująca, kurs do Wielkiej Brytanii. To był rzut na głęboką wodę, bałam się strasznie, nie wszystko miałam opanowane. Nie dość, że długa trasa, to na dodatek ruch lewostronny.

Popelniałam dużo błędów, nie czułam gabarytów samochodu. Nie mogłam przyzwyczać się do bardzo ruchliwych autostrad, zwłaszcza jeżdżąc po drugiej stronie. Mąż siedział z boku i nie miał większego wpływu na to co się dzieje. Nasza ciężarówka nie była przystosowana do jazdy z instruktorem i nie miała dodatkowego hamulca, żeby mąż mógł zareagować w razie potrzeby. W pierwszej trasie było między nami trochę zgrzytów. Może to wynikało z tego, że mąż denerwował się równie mocno jak ja. Pierwszy wyjazd był dużym wyzwaniem, ale wdrożyłam się i później było już tylko lepiej.

Od początku jeździmy razem, w podwójnej obsadzie ciągnikiem z naczepą. Kurs robiłam na małym MAN-ie z przyczepą typu tandem. Szkolnym zestawem inaczej się jechało niż naczepą



powym, inaczej manewrowało. Dlatego na początku mąż zastępował mnie w manewrach pod magazynami, a w każdej wolnej chwili uczył od podstaw prowadzenia ciągnika z naczepą. Udało się i wszystko umiem, duża w tym jego zasługa.

W Batimie w 2020 roku jeździliśmy Mercedesem Actrosem bez lusterek bocznych. Początkowo trudno było się przestawić, w pierwszych dniach bolały oczy. Samochód miał jednak dużo dobrych opcji, jak np. radar w martwym polu widzenia z prawej strony. Auto alarmowało o pojeździe lub rozerzyście z prawej strony i minimalizowało ryzyko wypadku lub potrącenia.

Pracujemy w systemie 4/2, czyli po czterech tygodniach jazdy dwa mamy wolne. Musimy wziąć na miesiąc zapleczenie dla dwóch osób. Mieścimy się w kabinach, a w pakowaniu doszłam do perfekcji. Mąż mówi o mnie „perfekcyjna pani w kabinie”.

Teraz jeździmy DAF-em XF 480. Mercedes ma chyba wygodniejszą kabinę, choć jest ona delikatnie mniej-

szą od holenderskiego konkurenta. Ma jednak lepiej zorganizowane schowki i płaską podłogę.

Od czterech lat pracujemy głównie na stałych trasach, na stałej linii, czasem odwiedzimy nowe miejsce. Znamy dobrze parkingi dla tirów i moim ulubionym jest belgijski parking w Zolder. Na miejscu znajduje się restauracja z pysznymi daniami i doceniane podczas letnich upałów zadaszone panele miejsca postojowe. Dzięki nim kabina nie nagrzewa się. To mój ulubiony parking. Jest średniej wielkości, ale mimo to zawsze znajdujemy miejsce, niezależnie od godziny przyjazdu. Jest płatny, cena nie jest mała i może nie każdy pracodawca zwraca za postój. U nas jest ten plus, że firma Batim zezwala na odpoczynek na płatnych parkingach.

W tym miejscu chodzimy do restauracji, bo to wyjątek wśród parkingów, na których z jakością dań jest różnie, czasem nieciekawie. Dlatego wolimy swoje posiłki. Sama przygotowuję jedzenie na wyjazd, unikam żywności przetworzonej. Wybieram potrawy lekkie, nietuczające. Staramy się o zdrowe jedzenie, mamy swoją lodówkę i kuchenkę.

Zdecydowaliśmy się na płaską kuchenkę na naboje. Nabój starcza na kilka dni. Taka kuchenka zajmuje mniej miejsca i jest bezpieczniejsza niż butla gazowa, która potrafi czasem wybuchnąć. Na dodatek Niemcy karzą za przewożenie w samochodzie dużych butli gazowych, więc wolimy unikać mandatów.

Przygotowuję posiłki w kabinie, a przy ładnej pogodzie na zewnątrz. W kabinie mamy wysuwany stół, mąż dorobił drugi. Tak naprawdę nie potrzeba wiele miejsca, aby przygotować coś smacznego. Wszystko jest kwestią dobrych chęci. Przez jakiś czas mieliśmy specjalną półkę na podszyciu, dopasowaną do modelu auta. Sprawdzała się, ale kontrolerzy w Austrii zaczęli karać kierowców, bo ograniczała pole widzenia prowadzącego.

Regularnie jeździmy do Wielkiej Brytanii. Ten kierunek z perspektywy kierowcy staje się coraz trudniejszy. Życie utrudniają brexit, koronawirus, brak sanitariatów, długie postoje. Jeśli sytuacja nie ulegnie poprawie, kierowcom będzie naprawdę trudno.

Przedsmak piętrzących się trudności mieliśmy przed świętami Bożego Narodzenia, gdy wielu kierowców utknęło na Wyspach i nie wróciło do rodzin. My cudem dojechaliśmy na wigilijną kolację. Nie każdy kierowca miał tyle szczęścia, niektórzy w kolejce do przeprawy zostali z przenośną toaletą i brakiem dostępu do wody. Polonia dostarczała im posiłki i pomogła bardziej niż brytyjskie służby państwowe.

Jeździmy z plandeką tylko na wyjeździe i powrocie. Na miejscu przepinamy się i 4 tygodnie jeździmy z izoterumą. Czasem trafi się starszy model naczepy, plandeki, w którym mechanizm przesuwu firanki się przytłumia, wówczas pomoże mąż. Ale sama też potrafię przygotować do załadunku naczepę i zabezpieczyć towar. Napnę pasy, wszystko zrobię zgodnie ze sztuką i czasami na załadunku personel firmy dziwi się, że daję radę.

Urzędnicy reagują na mój widok bardzo różnie; w większości z sympatią, ale zdarza się, że nie wierzą, że jestem kierowcą i muszę wracać po moje dokumenty i legitymować się. Dlatego idąc do okienka zawsze noszę przy sobie komplet dokumentów. Zdarzało się, że policjant lustrował mnie wzrokiem z góry na dół, ale przeważają pozytywne reakcje, czyli kciuk w górę.

Praca jest bardzo wymagająca, bardzo ciężka. To dobre zajęcie, ale na pewien okres, nie na dłuższą metę. Wykorzystujemy moment, kiedy mamy siły, zarobki idą na budowę domu. Później chcemy robić coś innego.

Jeżdżąc widzimy sporo ciekawych rzeczy, odwiedziłam wiele pięknych miejsc. Po raz pierwszy miałam okazję zobaczyć szwajcarskie góry czy alpejskie jeziora we Włoszech. Widoki zapierają dech, jednak praca jest obciążająca, a przez pandemię coraz cięższa. W magazynach, w fabrykach kierowca często jest niemile widziany i traktowany jak zło konieczne. Wszędzie odgradzeni jesteśmy szablami, przed nami zamknięte są toalety i prysznice. To nie jest w porządku wobec nas, kierowców. Ochrońna dużej polskiej firmy logistycznej odmówiła mi dostępu do toalety. Kazała czekać 7 godzin. To przykre, że właśnie



w Polsce miała miejsce taka sytuacja. Nie powiem, o jaką firmę chodzi, ale powinna wziąć przykład z Amazona. Jego centra logistyczne są w stosunku do nas, kierowców w porządku. Wszystko jest otwarte, obowiązują tylko dystans, nie ma natomiast uciążliwych obostrzeń.

Dla mnie najlepszą porą roku do jazdy jest wiosna i jesień. Nie jest gorąco, panuje przyjemna temperatura i w takiej najlepiej się odpoczywa. Zimą niebezpieczne są śnieżyce i wynikające z nich opóźnienia oraz nerwówka. Latem wysokie temperatury również nie sprzyjają.

Na autostradzie jeździmy tylko na tempomacie, zmniejszając spalanie paliwa. Mamy tempomat adaptacyjny, który automatycznie dostosowuje prędkość, sam wyhamuje zestaw, jeśli zbliża się poprzedzający samochód. W śnieżyce tempomaty nie działały, ich radar był zaspany śniegiem i trzeba było co chwila zjeżdżać na parking i je czyścić.

Na parkingach czasem kierowcy gratulują, a czasem słyszę: „miejsce kobiety jest w domu”. Na takie komentarze odpowiadam, że nie chcę czekać tygo-

dniami na męża. Mąż jest zadowolony z mojego wyboru, znacznie poprawiły mu się posiłki. Nie każdy mężczyzna ma czas i umiejętność gotowania. Jadąc w podwójnej obsadzie możemy pracować nawet po 21 godzin i to się często zdarza. Ważne jest jednak to, że jesteśmy razem i zawsze możemy na siebie liczyć.

Na koniec chciałabym powiedzieć wszystkim żonom kierowców, że praca ich mężów nie jest łatwa. Wiele osób myśli, że ta profesja jest bardzo lekka, bo kierowca tylko siedzi i praktycznie wypoczywa. Sama nie będąc jeszcze kierowcą nie rozumiałam, czym jest zmęczony mój mąż, kiedy wraca do domu. Dopiero kiedy doświadczyłam tego na własnej skórze, zrozumiałam, ile każdy wyjazd kosztuje nerwów i poświęceń. Każdy chętnie pyta, ile zarabia kierowca, ale nikt nie zapyta jak bardzo tęskni za rodziną. ■



Kobieta w transporcie

Jestem dumna z polskiego transportu



Z Małgorzatą Wojtal-Białaszewską, od trzech lat dyrektorką Biura ds. Transportu Międzynarodowego w GITD, rozmawia Piotr Gawelczyk.

- Dzień dobry pani. Jest ósma rano. W czym pani przeszkodziłem?**
 (Westchnięcie). W podpisywaniu decyzji. Bardzo nieciekawych decyzji, bo nakładających kary.
- Kary, tak z samego rana?!**
 Bardzo tego nie lubię, ale co robić... Firmy nie wywiązują się ze swoich obowiązków dotyczących zwracania dokumentów, a za to jest – potencjalnie – kara pieniężna.
- Nie da się tego jakoś uniknąć?**
 Pewnie, że się da. Gdyby tylko firmy

w reakcji na nasze wezwania i przypominanie o oddawaniu dokumentów zwracały je, to prawdopodobnie w większości przypadków moglibyśmy odstąpić od wymierzania kary. Ale niestety, część firm w ogóle nie utrzymuje z nami kontaktów. W grę wchodzi sytuacja, w której mogą posługiwać się nieaktualnym dokumentem. W Polsce inspektorzy mają dostęp do systemu (KREPTD) i mogą to sprawdzić, za granicą już tak nie jest. A nie możemy sobie pozwolić na tolerowanie nierównowagi konkurencyjnej.

• Trudno polubić karanie...

To nie jest kwestia lubienia czy nie. Jeżeli wiadomo, że jest wszczęte postępowanie, a ktoś w ogóle nie podejmuje jakiegokolwiek nawet kontaktu, to nie za bardzo mamy pole do manewru. Gdy ktoś rażąco nie wywiązuje się ze swoich obowiązków, to trudno się spodziewać wyrozumiałości z naszej strony. BTM jest rozliczany z tego, jak prowadzi konkretne sprawy. Wszystkich musimy traktować w ten sam sposób. Nakładanie kar nie jest przyjemne; nie jest to coś, co człowiek

chciałby robić od samego rana, ale to też należy do naszych obowiązków.

• Biorąc to wszystko pod uwagę – czy przewoźnicy panią denerwują?

Nie. Wydaje mi się, że problem polega na tym, że bywają bardzo niefrasobliwi. Czasami kontaktują się z nami w ostatniej chwili, kiedy już niczego nie da się zmienić. Jeśli ktoś czegoś nie zrobił, to ustawa nakazuje takie a nie inne działania. Koniec, kropka. Na szczęście firm, które zachowują się właściwie, jest zdecydowana większość. Zawsze powtarzam, że warto być bardziej otwartym na administrację i rozmawiać z urzędnikami. To naprawdę w wielu przypadkach pomaga.

• Jak trafiła pani do transportu?

To był czysty przypadek. Pochodzi z niewielkiej miejscowości na Lubelszczyźnie, Krasnegostawu. Pracowałam w swojej miejscowości, ale ciągnęło mnie do większego miasta. Kilkanaście lat temu, rok po studiach prawniczych, złożyłam dokumenty do kilku urzędów, przyjechałam na pierwszą rozmowę o pracę w mazowieckim WITD i tu już zostałam. Dostałam pracę od ręki, tego samego dnia wróciłam do domu i złożyłam wypowiedzenie tam, gdzie pracowałam. W WITD byłam dwa lata, od 12 lat już w GITD, w bardzo różnych miejscach. Przez lata zajmowałam się legislacją, pracowałam w Biurze Prawnym i Orzecznictwa, potem byłam dyrektorem w Biurze Dyrektora Generalnego. Tam przepracowałam cztery lata, zajmując się sprawami organizacyjnymi, kadrowymi i szkoleniowymi. Później, przez rok, byłam z kolei w Biurze Elektronicznego Poboru Opłat – teraz jest to Biuro Kontroli Opłaty Elektronicznej – a od trzech lat tutaj, w BTM. To chyba najciekawsze do tej pory wyzwanie zawodowe.

• Co panią zaskoczyło, kiedy zaczęła poznawać transport?

Najbardziej to, że przewoźnicy są bardzo przywiązani, że tak powiem, do pewnej tradycji. Do tego, co ktoś im kiedyś powiedział, co gdzieś usłyszeli. Powoływanie się na kogoś sprzed lat jest niebezpieczne także dlatego, że po pierwsze nie zawsze była to sprawdzona informacja, a po drugie – nie zawsze jest ona aktualna. Jeśli ktokolwiek ma jakieś wątpliwości, to zawsze służymy pomocą. Wystarczy zapytać.

• Czym trzeba się kierować pracując w GITD?

Nie wiem, czy akurat ta instytucja jest jakaś szczególna. Myślę, że w całej administracji, wszędzie tam, gdzie się pracuje z klientem zewnętrznym, trzeba mieć dużo wyrozumiałości i chęci niesienia pomocy. Zawsze rozumiałam rolę administracji jako służebną wobec obywatela; sama chciałabym być tak traktowana w urzędzie. To powinno nam przyświecać we wzajemnych relacjach, a nie zasada urząd – petent. Nie zapominajmy, że to przecież z pieniędzy obywateli są utrzymywane urzędy. Powtórzę: Nasza praca powinna być przede wszystkim służbą opartą na wzajemnym szacunku. Bardzo mnie boli, że wobec nas są tylko duże wymagania i oczekiwania, a po drugiej stronie brakuje czasami choćby minimalnej staranności.

Nigdy nie kierujemy się złymi intencjami, jeśli nawet tłumaczymy coś w sposób kategoriyczny, to wszyscy rozumiemy, że każdy może gdzieś popełnić błąd. Naszym celem nie jest zaostrzenie sytuacji, tylko spotkanie się gdzieś w połowie drogi. Przewoźnicy są dużym motorem polskiej gospodarki, my z kolei staramy się robić wszystko to, co należy, żeby im pomóc. Też działamy pod ogromną presją – przepisów i organów nadzorujących.

Chcemy naszą pracę wykonywać dobrze. Uważam, że dobra atmosfera pomiędzy nami a przewoźnikami jest kluczem do osiągnięcia sukcesu, dlatego w naturalny sposób chciałabym ją utrzymywać. Fajnie, że to widać, to dla mnie duża satysfakcja.

• Ostatni rok nie sprzyjał dobrej atmosferze...

Trzeba to zrozumieć. Wiemy, w ja-



kich warunkach przyszło funkcjonować polskiemu przewoźnikom. Trudno nie mieć empatii w takiej sytuacji. Czasami jest nam przykro, że nie możemy zrobić więcej, ale mamy takie a nie inne ramy prawne. Tego naruszyć nie można, ale nawet jeśli rozmawiamy o niezbyt pozytywnych rzeczach, to zawsze można to robić na poziomie.

• Miała pani taki moment, że chciała to wszystko rzucić i wyjechać w Bieszczady?

O, nawet bardzo często (śmiech). Wbrew pozorom często się denerwuję, mam momenty dużego zmęczenia, są rzeczy, które mnie frustrują. Przewoźnicy tego nie widzą, ale naprawdę jesteśmy obciążeni ogromnymi ciężarami, związanymi z całością funkcjonowania urzędu, mamy do wypełnienia dużo formalnych obowiązków. Naprawdę nie jest w naszym interesie spowalnianie wielu spraw. Mamy ciągle pytania o terminy, musimy się tłumaczyć, dlaczego coś trwa tyle, a coś tyle. Chcielibyśmy załatwić wszystko jak najszybciej i jak najsprawniej, ale

przynajmniej na dziś nie jest to możliwe. Ale walczymy o to.

• Co pani lubi najbardziej swojej pracy?

Kontakt z ludźmi. To mnie napędza, to mnie motywuje. Uczę się od nich, wiele się dowiaduję i to nie tylko w kwestiach merytorycznych.

• Często pani powtarza, że jest dostępna dla przewoźników niemal online. Nie żałuje pani takiej otwartości?

Oj nie, przez całą dobę to nie. Jak nie mogę rozmawiać, to mówię o tym. Potrafię postawić sobie granice. Zresztą jeszcze nie zdarzyło mi się, żebym musiała reagować o jakiejś nietypowej porze. To nie jest nadużywane. Wprawdzie jesteśmy m.in. po to, by szybko reagować, ale z drugiej strony nie są to sprawy



Kobieta w transporcie



życia i śmierci, wymagające natychmiastowej interwencji.

■ **Czy kobiety są cierpliwsze od mężczyzn i szybciej znajdują rozwiązania problemów?**

Generalnie tak, ale wydaje mi się też, że kobiety bywają bardziej nieprzewidywalne. Myślę, że mają swoje dobre cechy, podobnie jak mężczyźni. Męski i żeński punkt widzenia fajnie się uzupełniają. A jeśli jest w tym dobra energia, to tym lepiej.

■ **Jakie widzi pani perspektywy dla transportu międzynarodowego?**

Jestem bardzo dumna z faktu, że polski transport międzynarodowy tak się świetnie trzyma. Mam duży szacunek do wszystkich przewoźników, zwłaszcza tych, którzy są w tym biznesie od lat, którzy się dostosowują do rzeczywistości i rozwijają w niełatwych przecież warunkach. To naprawdę nie jest łatwa branża. A co będzie za dziesięć lat? Nas niepokoi to samo co przewoźników. Jaki będzie wpływ Pakietu Mobilności, czy fak-

tycznie ograniczy on dostęp do rynku w taki sposób, w jaki się obawiamy? Duży znak zapytania, jak to będzie po objęciu regulacjami unijnymi przewoźników do 3,5 tony, jak to wpłynie na ten segment rynku... Mam nadzieję, że sytuacja polskich przewoźników nie pogorszy się i że nasz transport dalej będzie wiodącą siłą w UE.

■ **Co pani lubi robić prywatnie?**

Od jakiegoś czasu moją pasją jest ogródek. Lubię sobie pogrzebać w ziemi, to mnie relaksuje. Nie mogę się już doczekać wiosny.

■ **Czyli rozumiem, że obok magazynu Przewoźnik ma też pani pod ręką magazyn Działkowiec?**

Raczej forum ogrodnicze na Facebooku niż jakiś periodyk.

■ **Udziela się pani?**

Tak.

■ **Ale nie jest tam pani dyrektorem?**

(śmiej). Nie, to zupełnie luźna

struktura. Ale śledzę na bieżąco, tak samo jak to, co publikuje ZMPD. Obserwuję, co publikujecie na stronie czy na Facebooku. Macie dużo ciekawych informacji. Po podpisaniu dokumentów poranną lekturę zaczynam od naszej strony internetowej, a potem zaglądam na stronę Zrzeszenia. Zasmucilo mnie tylko, że od jakiegoś czasu dużo rzeczy jest dostępnych tylko w strefie członkowskiej, ale rozumiem to, chociaż jest trochę mniej do czytania. Przyznam, że czasem od was dowiem się więcej i szybciej niż z innych źródeł.

■ **Na zakończenie – ta rozmowa ukaże się w okolicach Dnia Kobiet. Co chciałaby pani przekazać innym kobietom?**

Żeby realizowały swoje pomysły na życie lub przynajmniej próbowały to robić. I nie dawały sobie wmówić, że czegoś się nie da. A przede wszystkim by robiły w życiu to, co sprawia im satysfakcję. I koniecznie - warto mieć po pracy coś tylko dla siebie, taka równowaga pomaga normalnie funkcjonować.

NAJ
NIE
BIERZE SIĘ
ZNIKĄD

LOTOS BIZNES – KARTA PEŁNA KORZYŚCI



Korzystaj z całego spektrum profitów!

- ▶ rabat na paliwa
- ▶ zbiorcze fakturowanie
- ▶ stała oszczędność kosztów
- ▶ oszczędność czasu
- ▶ proste rozliczenia
- ▶ pełna kontrola i zarządzanie kartami online

Karnet TIR ułatwi przewozy pomiędzy Unią i Wielką Brytanią



Hi BREXIT!
TIR is ready
for You

Dokonany w lutym przewóz ładunku do Wielkiej Brytanii pod karnetem TIR był ważną próbą dla służb celnych i spedycji.



Robert Przybylski

Port w Dover podał na początku lutego, że ruch ciężarówek był na poziomie 90 proc. ubiegłorocznego. Władze francuskie szacują, że połowa z samochodów z Wysp wraca pusta. Powodem tak wysokiego odsetka są celne procedury, z którymi nie radzą sobie zarówno władze państwowe, jak i firmy. Czas na odprawę celną w Ashford, miejscu z najczęściej wybieranym przez jadące na kontynent samochody urządzeniem, wynosił w styczniu średnio 15 godzin. Brytyjskie Stowarzyszenie Prze-

woźników Samochodowych RHA oblicza, że potrzeba dodatkowych 40 tys. celników, aby rozładować graniczne korki.

Zdeterminowany polski przewoźnik Sachs Trans postanowił wypróbować na trasie do i z Wielkiej Brytanii karnet TIR. Ładunek 6 ton medycznych urządzeń do Anglii przewiózł samochód, który został zaplombowany 4 lutego w Polsce. Był to pierwszy w Polsce przewóz ładunku do Wielkiej Brytanii pod karnetem TIR. – Do tej pory nie używaliśmy karnetów TIR, ponieważ zawsze jeździliśmy w ramach Unii Europejskiej – tłumaczy prezes firmy Marek Sachs.

Pierwszy przewóz

Próbny przejazd pod karnetem TIR obnażył słabe punkty po stronie procedur celnych. Przewoźnicy muszą pamiętać, że w sobotę i w niedzielę francuskie urzędy celne w Calais są nieczynne. Chociaż Wielka Brytania wyznaczyła 44 urzędy celne (w tym 4 w Irlandii Północnej) dla procedury TIR, opóźnienie przejazdu (w zasadzie jedyne) nastąpiło w Dover. Tamtejsi celnicy nie wiedzieli, co zrobić z karnetem. – Spędziłem tam ponad 2 godziny, aż ktoś zdecydował się wziąć ode mnie papiery. Celnicy powinni podstępować mały odcinek woletu, a duży wydrzeć. Tymcza-

sem pieczęć postawili na dużej karcie zamiast na małej i nie wydarli potwierdzenia – opisuje kierowca Sachs Trans Mirosław Pękała.

Następnie samochód przejechał do urzędu celnego w Ashford, który był urzędem przeznaczenia. Tam wynikł jeszcze jeden problem: brak informacji o dokonaniu formalności importowych odbiorcy brytyjskiego. Po kolejnych kilku godzinach czekania wszystko zakończyło się pomyślnie, a samochód rozładował się 8 lutego. – Jednak bez interwencji ZMPD oraz IRU ten transport byłby niezwykle trudny – przyznaje zastępca dyrektora Departamentu Transportu ZMPD Joanna Popiołek.

Nie udało się przekonać spedycji do wyboru karnetu TIR na przewóz ładunku do Unii. Samochód wrócił na pusto.

Zalety karnetu

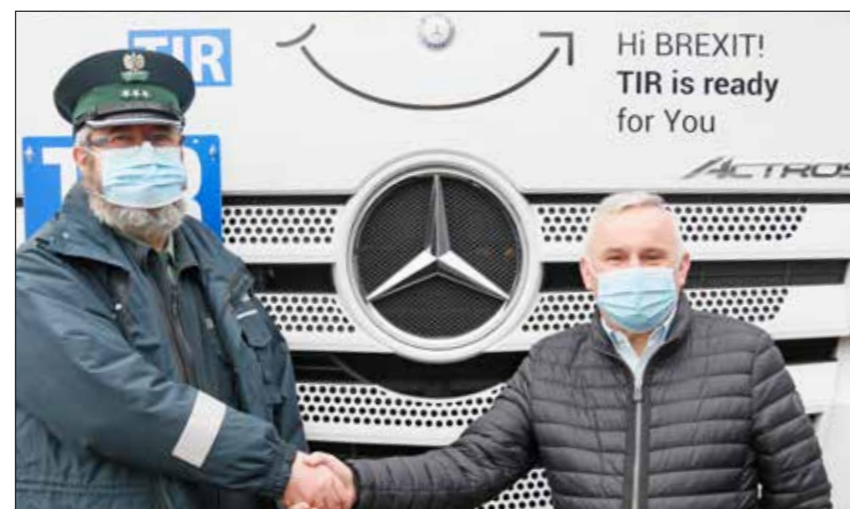
Karnet TIR powinien ułatwić przede wszystkim wywóz z Wielkiej Brytanii, z czym jest bardzo źle. Dokumenty eksportowe zawierają liczne błędy, dane z faktury i dokumentu EXS są rozbieżne, często eksporterzy nie chcą podawać ceny towarów, niezbędnej do ustalenia ich wartości i kwoty ewentualnego długu celnego. W rezultacie na przygotowanie kompletnych i bezbłędnych dokumentów potrzeba dużo czasu.

Kolejną przeszkodą są zabezpieczenia celno-podatkowe. Przy wartości brytyjskiego eksportu do Unii sięgającego 294 mld funtów, wartość zabezpieczeń tygodniowej wymiany sięga 1,9 mld funtów. Spedycje nie dysponują takimi funduszami, więc system Wspólnej Procedury Transzytowej z dokumentami T1/T2 nie będzie tak powszechnie stosowany, jak mogłoby się wydawać.

Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego IRU uważa, że ma rozwiązanie – jest nim karnet TIR. Ma on kilka zalet w porównaniu do elektronicznych dokumentów T1/T2 systemu WPT. – Niezależnie od wartości oraz liczby przewożo-

nych pozycji, karnet TIR ma stałą cenę. Dobrze nadaje się do odprawy przesyłek zbiorowych, co jest ważne w przesyłkach konsolidowanych. Jest papierowym dokumentem, zatem nie wymaga elektronicznego sy-

stemu, a w Wielkiej Brytanii notujemy awarie systemu. Ponadto karnet TIR jest znany polskim przewoźnikom – wymienia zalety karnetu zastępca dyrektora Departamentu Transportu ZMPD.



Kto udziela gwarancji celnych?

Nabrały znaczenia warunki dostaw, bo Wielka Brytania jest krajem trzecim. Brytyjscy eksporterzy próbują narzucić przewoźnikom realizację formalności celnych, w tym nawet zgłoszeń eksportowych. Brytyjscy eksporterzy oczekiwali, że spedytor lub przewoźnik przygotowuje niezbędne dokumenty i zapewni zabezpieczenie należności celno-podatkowych.

- Załadowcy na własne życzenie stali się eksporterami lub importerami,

ze wszystkimi tego konsekwencjami. Nadinterpretowano zapis o zerowej stawce celnej, która dotyczy wyłącznie towarów pochodzenia brytyjskiego, co trzeba jeszcze udowodnić. Można odnieść wrażenie, że źródłem największych problemów są ci, którzy tę sytuację sprokurowali. Paradoksalnie beneficjentem są europejskie agencje celne, którym przybyło zleceń – ocenia przewodniczący Polskiej Izby Spedycji i Logistyki Marek Tarczyński.

Na dodatek elektroniczny system odpraw tran-

zytowych już się wiesza. – A co dopiero będzie, gdy do urzędów zacznie spływać dwukrotnie więcej, bo po 250 mln rocznie zgłoszeń importowych? – zastanawia się Popiołek.

Brytyjczycy rozłożyli proces wdrażania procedur celnych na 3 etapy. – Nie jesteśmy nawet w połowie pierwszego etapu, a ostatni zacznie obowiązywać 1 lipca. – zauważył Juliusz Skurewicz z Polskiej Izby Spedycji i Logistyki.

Po 31 marca 2021 urzędy brytyjskie będą wymagały wywozowych deklaracji bezpieczeństwa EXS

od pustych palet, kontenerów i pojazdów przewożonych na podstawie umowy transportowej oraz promowego przewozu towarów z deklaracją skróconą.

Po 30 czerwca w przewozach między Unią i Wielką Brytanią będą wymagane przywozowe i wywozowe deklaracje bezpieczeństwa. Dopiero wówczas będą w pełni dostrzegalne zalety karnetu TIR i dobrze, że próbne przewozy, jak ten dokonany przez Sachs Trans, pokazują, co jeszcze trzeba naprawić, aby transport mógł funkcjonować bez przeszkód.



BIREG. Węgierski system rejestracji przewozów

Władze węgierskie wprowadziły narzędzie ochrony rynku, pozwalające na kontrolę wykorzystania zezwoleń. ZMPD zabiega o taki system od wielu lat.

Tomasz Małyszko

Dużym zamieszaniem zaczął się rok 2021 dla tych, którzy jeżdżą do lub przez Węgry. Tamtejsze władze 1 stycznia wdrożyły system monitoringu przewozów (BIREG).

Informowało o tym pod koniec roku 2020 Węgierskie Stowarzyszenie Przewoźników Międzynarodowych MKFE. Pierwsze wiadomości wskazywały na to, że krajowe władze uległy naciskom przewoźników węgierskich, którzy starali się o po-

lepszenie warunków konkurencji na własnym podwórku.

Pierwotnie obowiązek składania deklaracji o planowanym i wykonywanym transporcie dotyczył wszystkich pojazdów o dmc powyżej 3,5 t dla przewozów zarobkowych i powyżej 7,5 t dmc na potrzeby własne. Zgłoszenia byłyby konieczne niezależnie od tego, czy był to przewóz wewnątrzunijny, kabotażowy, tranzytowy, czy też do i z kraju spoza UE. Nowe przepisy oznaczały mnóstwo dodatkowej pracy, polegającej na wprowadzaniu dużej liczby danych przez internet. Tymczasem do 26 stycznia nie działała strona in-

ternetowa węgierskiego systemu, a 1 lutego 2021 roku miała zacząć się egzekucja rejestracji przewozów.

Na szczęście władze węgierskie wprowadziły zmiany w przepisach. Weszły one w życie 4 lutego. Zapisano w nich, że obowiązkiem związanym z BIREG nadal podlegają przewozy pojazdami powyżej 3,5 t dmc, ale z wyłączeniem przewozów wykonywanych na podstawie wypisów z licencji wspólnotowej.

Dodatkowo zgłaszać należy kabotaż wykonywany na Węgrzech. Oznacza to dla polskiego przewoźnika, że będzie musiał wprowadzać do systemu przewozy do/z Węgier

z/do państwa spoza Unii Europejskiej. Zatem objęte tym obowiązkiem są przewozy wykonywane na podstawie zezwolenia, Węgry kr. III oraz EKMT.

Jak to działa?

System nakłada na przewoźnika obowiązek zarejestrowania się. Rejestracja polega na podaniu adresu e-mail, numeru licencji, nazwy firmy i adresu pocztowego. Po zarejestrowaniu, potwierdzonym zwrotną wiadomością e-mail, osoba, która jej dokonała, może przydzielić dostęp do profilu firmy innym upoważnionym osobom, aby również mogły deklorować przewozy.

Zgłoszenie przejazdu odbywa się poprzez podanie numeru rejestracyjnego pojazdu i przyczepy/naczepy, normy Euro silnika pojazdu, a także ważności certyfikatu „S”, który jest wymagany, gdy przewóz

jest wykonywany na podstawie zezwolenia Węgry kr. III lub EKMT.

Dla relacji przewozowych do/z Węgier pojawiają się dodatkowe pola do wypełnienia, gdzie wprowadza się miejsce załadunku/rozładunku, a także nazwę firmy, w której ta operacja ma się odbyć. System wymaga również wprowadzenia zdjęcia zezwolenia, na podstawie którego wykonywany jest przewóz. Wprowadzone dane użytkownik zatwierdza, co generuje e-mail z potwierdzeniem zarejestrowania jazdy oraz kodem QR.

Służby węgierskie mają weryfikować na drodze, czy przewóz został zarejestrowany. Brak rejestracji, mimo posiadania ważnego zezwolenia, będzie wiązał się z karą w wysokości około 10 tys. zł (800 tys. forintów). Również w czasie kontroli będą weryfikowane wprowadzone dane. Wykryte niezgodności karne będą mandatami.

Co dalej?

Służby węgierskie zostały wyposażone w skuteczne narzędzie do nadzoru rynku. Dzięki obowiązkowi wprowadzania danych przez podmioty wykonujące przewozy, dostają wiedzę o ich liczbie i miejscu. Równocześnie mają bieżącą kontrolę wykorzystania zezwoleń.

Doświadczenia węgierskie pokazują, że mimo obecnych pandemicznych i gospodarczych problemów można wdrażać proste i tanie działania mające na celu ochronę rynku. ZMPD od wielu lat zabiega w polskiej administracji rządowej o zwiększenie ilościowej i jakościowej kontroli przewoźników zagranicznych. Dlatego również wnioskuje o wyposażenie polskich służb kontrolnych w instrumenty kontrolne, które pomogłyby naszym przewoźnikom w konkurencji na trudnym rynku drogowych przewozów międzynarodowych.

reklama

Nowy w grze EETS we Włoszech na wiosnę

Zapowiadamy „aktywację” Włoch w urządzeniu do poboru opłat drogowych - DKV BOX EUROPE

A już dziś możesz korzystać z DKV BOX ITALIA

PIERWSZY I JEDYNY NA WŁOSKIM RYNKU BOX OD NIEZALEŻNEGO OPERATORA

YOU DRIVE, WE CARE.



Pojedynki na drodze

9:49
24. 3. 2002

Policja likwiduje dziuplę w Parolach po strzelaniu z gangsterami. Za radiowozem widoczny skradziony zestaw. Fotografia z operacyjnego wideo stołecznej policji.

Dzięki pomocy ZMPD policja rozprawiła się z plagą napadów na tiry, gnębiącą przewoźników dwie dekady temu. Licho jednak nie śpi.

Robert Przybylski

Do strzelaniny we wsi Parole koło Nadarzyna doszło o zmierzchu 23 marca 2002 roku. Policjanci znaleźli tam skradziony zestaw, w którym były warte milion złotych telewizory. Gdy funkcjonariusze inwentaryzowali odzyskany towar, nadjechały trzy samochody. 12 lub 13 uzbrojonych w długą i krótką broń bandytów zasypało gradem kul pięciu policjantów i pracowników pogotowia drogowego, którzy mieli odholować tira. Przewoźnicy uciekli, ale w strzelaninie zginął naczelnik sekcji kryminalnej policji w Piasecznie Mirosław Żak.

Dzień wcześniej, niebieski VW Passat z niebieskim światłem ostrzegawczym na dachu zatrzymał ciężarówkę 200 metrów od Urzędu

Celnego w Piasecznie. Kierowca zeznał, że w samochodzie było trzech mężczyzn w mundurach policyjnych oraz w kamizelkach odblaskowych z napisem „Policja”. Poprosili kierowcę do radiowozu w celu przeprowadzenia kontroli trzeźwości. Kiedy wsiadł, bandyci sterroryzowali go pistoletem, wywieźli do lasu i przywiązali do drzewa w pobliżu miejscowości Bogatki.

Mamy problem, masz się tym zająć

W latach 90. wraz z rosnącym bezrobociem rosła przestępczość zorganizowana. Coraz częściej dochodziło do napadów na tiry. Statystyki policyjne zanotowały w 1997 roku już 53 takie przestępstwa. Tylko na Mazowszu działało kilkanaście gangów zajmujących się tego rodzaju przestępczością. – Napady były

notowane szczególnie często na terenie województwa mazowieckiego. Największe ich natężenie występowało na trasie Poznań-Warszawa i w rejonie stolicy – ocenia emerytowany policjant Ryszard Kijanowski.

Dodaje, że na początku lat 90. przeważała w działaniach bandytów amatorszczyzna i chaos. –W drugiej połowie dekady pojawiła się wyraźnie lepsza organizacja i upowszechnienie skutecznych metod, np. „na policjanta”. Przewoźnicy mieli mundury, czasem zaskakująco dobrze przerobione auta na radiowozy, broń długą i krótką. Największe zorganizowane grupy pochodziły z okolic Warszawy. Były to oddziały grup Pruszkowa i Wołomina – wyjaśnia Kijanowski.

Jako apogeum napadów wskazuje lata 1998 i 1999. Problem stał się poważny, nie radziły sobie z nim lokalne jednostki policji, a jego skala

przekroczyła granice kraju. – Rząd otrzymywał nie tylko monity od posłów, ale i noty dyplomatyczne, z żądaniem zwiększenia bezpieczeństwa na naszych drogach – wspomina Kijanowski.

Władze nie mogły lekceważyć sytuacji i MSWiA musiało zrobić porządek. Ponieważ problem dotyczył przede wszystkim Mazowsza, komendant wojewódzki Policji w Radomiu (wszystkie powiaty mazowieckie podlegały pod tę komendę) postanowił powołać specjalną grupę mającą zwalczać napady na ciężarówki.

Poparł wysiłki ludzi z Komendy Wojewódzkiej Policji w Płocku, którzy już wcześniej zaczęli myśleć jak rozpracować przestępców napadających na tiry. – Mamy problem, masz się tym zająć – usłyszałem od zastępcy komendanta, inspektora Macieja Książkiewicza. Wybrało mnie, bo komendant mnie znał, wiedział, że jestem dobrym fachowcem. Miałem do czynienia z podobnymi problemami. W Krośniewicach rozbiłem grupy przestępcze dokonujące napadów, ściągające haracze, kradnące samochody. Zlikwidowałem kryminalne podziemie wspólnie z prokuraturą i sądem. Książkiewicz pamiętał to, a w tym czasie w Komendzie Wojewódzkiej byłem zastępcą naczelnika Wydziału Dochodzeniowo-Sledczego na woj. mazowieckie – tłumaczy Kijanowski.

Komendant wojewódzki powołał w 1998 roku Kijanowskiego na szefa grupy tirowskiej. Jej siedziba znajdowała się w Płocku. – Miejsce było nieprzypadkowe, bo tam znajdował się mój główny trzon wydziału. Tak było po podziale administracyjnym kraju, KW miała agendy w każdym byłym mieście wojewódzkim – wyjaśnia Kijanowski.

Jednak wojewódzka skala działania policji nie odpowiadała potrzebom. Miejscowe jednostki policji nie były w stanie rozpracować grup, które w poszukiwaniu łupu i miejsca napadu przenosiły się po kilkaset kilometrów. Doszło do tego, że bandyci nie obawiali się policji.

MSWiA jako jedno z głównych zadań dla komendanta głównego policji i komendanta wojewódzkiego generała Zdzisława Marcinkowskiego, wskazało walkę z bandami napada-

jącymi na tiry. – Wkrótce po powołaniu grupy na poziomie województwa, otrzymaliśmy powołanie od Komendanta Głównego Policji na cały kraj – podkreśla Kijanowski.

Doborowa grupa

Z uwagi na specyfikę działania szefowie zostawili Kijanowskiemu wolną rękę w doborze ludzi. – Ważne było ich odpowiednie usytuowa-

Początki były trudne, nie mieliśmy wiedzy. Musieliśmy poznać metody i teren działania gangsterów, wiedzieć co zabrali, co odzyskano. Chodziło o rozpracowanie szczegółowego sposobu i logiki działania sprawców.

nie w terenie. Działali w Ostrołęce, Siedlcach, Ciechanowie, Radomiu i w Warszawie w Komendzie Głównej. Baza znajdowała się w Płocku. Średnio grupa liczyła w wymienionych sześciu miastach około 30 osób. To była doborowa, elitarna jednostka – zapewnia Kijanowski.

Wspomina, że zaraz po mianowaniu ściągnął akta wszystkich spraw z całego kraju. Grupa zajęła się szczegółową analizą działań przestępców. – Początki były trudne, nie mieliśmy wiedzy. Musieliśmy poznać ich metody i teren działania, wiedzieć co zabrali, co odzyskano. Chodziło o rozpracowanie szczegółowego sposobu i logiki działania sprawców, wyciągnięcie wniosków i takie poprowadzenie działań, by ich dokładnie rozpracować, aby w sądzie mieć mocne dowody. Na planszach rozrysowaliśmy miejsca napadów, schematy organizacji. Musieliśmy dostrzec powtarzające się elementy w postępowaniu przestępców. Do tego dochodziły działania operacyjne w całym kraju. Dla nas oznaczało to nieustanne podróże. Nie po 8 godzin i 6 dni w tygodniu, lecz dniami i nocami przez cały tydzień; pracowaliśmy nawet w święta. Bez tego nie byłoby sukcesu. Dla ludzi, których dobrałem do grupy, mam wielki szacunek, bo włożyli duży wysiłek i zaangażowanie – podkreśla Kijanowski.

Dodaje, że nawiązał kontakt

ze wszystkimi służbami w kraju, w tym celnymi. – Przewoźcy już na granicy potrafili typować samochody do napadu, wiedząc jaki ładunek jest przewożony – wyjaśnia pierwszy szef policyjnej grupy do walki z napadami na tiry.

Poszukiwał kontaktu także z innymi zainteresowanymi walkę ze zorganizowaną przestępczością. – Wówczas skontaktowałem się z sekretarzem generalnym ZMPD Janem

Buczkiem. Pomagał nam w poszerzeniu wiedzy, w sprawach organizacyjnych, w kontaktach z instytucjami, kierowcami. Mogliśmy także liczyć na pomoc materialną. Wtedy wszystkiego brakowało. Bywało, że nie mieliśmy nawet papieru, drukarek, a Zrzeszenie ratowało nas sprzętem i niejedną ryżą. Pierwszy w policji elektroniczny aparat fotograficzny zafundowało ZMPD, używało także samochody. Do tej pory jesteśmy wdzięczni ZMPD i panu Buczkowi za pomoc. Rzadko spotyka się tak zaangażowanych ludzi. Nie ukrywam, że współpraca przyniosła dużo obopólnych korzyści – zapewnia Kijanowski.

Pomoc była tym ważniejsza, że bandyci byli lepiej wyposażeni od policji. Jechali kilkoma samochodami przed i za namierzonym tirem i przez telefony komórkowe informowali się o przebiegu akcji. Przewoźcy było stać na opłacenie informatorów w straży granicznej, wśród celników, a nawet w policji. – To były bogate grupy. Aby wykazać się skutecznością, musieliśmy mieć co najmniej tak samo dobre wyposażenie. Gen. Marcinkowski zgodził się z tą diagnozą i zostaliśmy doposażeni. Każdy członek mojej grupy miał komórkę (nie były tak powszechne jak teraz), broń krótką i długą, pojazdy – wymienia Kijanowski.

Dla skuteczności naszego działania ważną rzeczą było porozumie-



nie z Prokuraturą Okręgową w Warszawie. – Powstał tam Wydział ds. Przemocności Zorganizowanej. To była doskonała grupa ludzi, z którą współpraca układała się wzorowo. Panowało między nami duże zrozumienie. Trafiliśmy na fachowców, którzy chcieli pracować. A nie było to oczywiste, w wielu prokuraturach słyszałem „nie”, nikt nie chciał prowadzić takich spraw. Odmówiono mi nawet w Płocku. Postępowanie przeciw zorganizowanym grupom przestępczym jest skomplikowane. Do tego prokuratorzy musieli pracować z równym zaangażowaniem jak my, czyli przez 24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu, a przy tym przestrzegać tajnych procedur, które są bardziej pracochłonne od standardowych – porównuje Kijanowski.

Śmierć za nutellę

Typową metodą działania gangów było zatrzymanie ciężarówki „na

policjanta” pod pozorem kontroli drogowej. Sterroryzowanego kierowcę przestępcy wywozili w odludne miejsce. – Grupy działały brutalnie, ale starały się nie mordować kierowców, bo taki czyn zmuszałby policję do zajęcia się właśnie tą sprawą. Broni używali nie do strzelania, ale do zastraszania. Krępowali kierowców np. taśmą samoprzylepną lub linkami, aby potrzebowali kilku godzin na uwolnienie się. W pamięci utkwił mi drastyczny przypadek, w którym bandyci postrzelili z broni śrutowej kierowcę. Innego uwięzili drutem przy drzewie i zmarł zamęczony. Zamordowali także kierowcę, który wioził nutellę.

Niebezpieczeństwo napadu było dla kierowców dużym obciążeniem psychicznym. – Rezygnowali z pracy, bojąc się o życie. Jeden stwierdził, że nie ma siły dłużej jeździć za kółkiem, bo już trzeci raz jest wywożony do lasu – wspomina policjant.

Przestępcy rozwydrzyli się, w 2000 roku policja naliczyła aż

238 napadów. – Czuli się tak bezkarnie, że atakowali nawet przypadkowe ciężarówki. Napadli na przykład na samochód wiozący puste bankomaty, bo zachęcił ich do tego napis na plandecie. Jednak profesjonalści przygotowywali się do ataków. Najczęściej kradli chodliwe towary, jak papierosy, alkohol, drobna ale wartościowa elektronika, nawet maszynki do golenia. Wszystko, co zapewniało dobrą marżę. Rachunek ekonomiczny decydował, na jaki transport napaść. Potrafili zdobywać informacje, m.in. obserwowali fabryki, centra logistyczne (wiedzieli co, w jakim magazynie jest przechowywane, nawet jaki towar ładowany jest w konkretnej bramie magazynowej) i to niekiedy w Polsce. Wiemy, że otrzymywali wiadomości o atrakcyjnych transportach np. z Hamburga lub z granicy. Jeżeli był to sprzęt RTV lub coś równie atrakcyjnego, skok planowali w dogodnym miejscu – opisuje policjant, który pozostaje w służ-

bie i prosi o anonimowość.

Dodaje, że grupy przestępcze opłacały się strukturom mafijnym typu Pruszków lub Wołomin. – Od nich dostawały pozwolenie, swoistą „koncesję” na działalność na określonym obszarze – tłumaczy policjant.

Po sterroryzowaniu kierowcy, członek gangu uprowadzał ciężarówkę do dziupli, gdzie były rozładowane, a samochody sprzedawane w całości lub na części, albo odstawione w takie miejsce, aby trudno było je znaleźć. – Dziupli najwięcej znaleźliśmy w okolicach Warszawy: w Wołominie, Pruszkowie, Wiązowej – wylicza Kijanowski.

Gangsterzy upłyniali trefny towar w hurtowniach i na targowiskach. – Jarmark na Stadionie X-lecia był wygodnym miejscem zbytu kradzionego towaru – podaje przykład policjant.

Technika i operacja

Mrówczą pracę grupy dowodzonej przez Kijanowskiego zaczęła w końcu przynosić owoce. –

Stróżom prawa pomogła w walce z podziemiem także technika. – Korzystaliśmy zgodnie z ówczesnym prawem z podsłuchu, ale nie mniej ważną nowością była satelitarna lokalizacja ciężarówek lub naczip – uważa Kijanowski.

Przewoźnicy wożący cenne ładunki zaczęli eskortować ciężarówki lub wyposażać je w lokalizatory satelitarne, zwane potocznie GPS. Początkowo były to pojedyncze przypadki, ponieważ usługa lokalizacji była wówczas bardzo droga. – Świadczyły ją firmy z centralami w Niemczech i żeby cokolwiek od nich uzyskać, trzeba było mieć kontakt w Berlinie. Na szczęście mieli pracownicę, która mówiła po polsku i można było się szybko dogadać – wspomina Kijanowski. – Dzięki GPS sprawnie odzyskaliśmy skradzionego tira z kawą, którego przestępcy schowali w stodole – opisuje pierwszy dowódca grupy tirowskiej.

Rozpracowanie podziemia pozwoliło na rozbicie wielu band. – Tworzyli je mężczyźni uzbrojeni w długą broń palną, dlatego wspieraliśmy się antyterrorystami, żeby wejść na ich posesje. Wchodziliśmy z drzwiami, oknami, ale żaden uczestniczą-

cy w tych akcjach policjant nie doznał uszczerbku na zdrowiu. Miałem dobrze przygotowanych ludzi. Każda realizacja była bardzo dobrze przygotowana i przemyślana. Nie mogłem ich puścić na żywioł „wejdźcie i zobaczcie”. Wiedzieli gdzie kto będzie, znali rozkład po-

tłumaczy Kijanowski.

Zdarzało się również, że mali przewoźnicy fingowali napady, organizowane wspólnie z gangsterami. – W poprzednich latach szacowaliśmy, że 30 procent napadów było sfingowanych – mówi nadkomisarz Grażyna Puchalska z Komendy

Policyjna grupa wypracowała skuteczne metody pracy i schematy działań przeciwko przestępcom. Doprowadziła do aresztowania 200 osób i ok. 2 tys. podejrzanych.

W 2002 opanowała problem napadów na tiry.

mieszkań. Perfekcja naszych działań była tak duża, że podczas realizacji o 6 rano, gdy przestępcy spali z bronią pod łóżkiem, nawet nie zdążyli po nią sięgnąć. Moich pracowników oceniam bardzo wysoko – podkreśla Kijanowski. Zaznacza, że w akcjach w Parolach i Magdalenie działała stołeczna policja.

Przypuszcza, że jego grupa zgromadziła chyba największy materiał w kraju na temat napadów. – Akta dotyczyły setek przestępstw, setek zatrzymanych, a śledztwa trwały po kilka lat. To bardzo duża ilość materiału i koledzy z tego jeszcze korzystają – zapewnia Kijanowski. Żeby utrudnić bandytom napady „na policjanta”, przygotowała standardowe metody zatrzymań samochodów do kontroli, wyjaśniała w jakich warunkach może do niej dochodzić, co utrudniło gangsterom działanie.

Policyjna grupa wypracowała skuteczne metody pracy i schematy działań przeciwko przestępcom. Doprowadziła do aresztowania 200 osób i ok. 2 tys. podejrzanych. Dla porównania: funkcjonariusze Wydziału do Walki z Terrorem Kryminalnym i Zabójstw KSP w dwie dekady zatrzymali prawie 4 tysiące osób i doprowadzili do tymczasowego aresztowania ponad 1 200 osób.

Liczba napadów na tiry w 2002 roku zmniejszyła się do 113, a trzy lata później zmalała o połowę. – W 2002 opanowaliśmy problem napadów na tiry i przestałem kierowcą tą grupą. Poprowadził ją ktoś inny, kto zajął się czyszczeniem terenu z resztek grup przestępczych –

Główniej Policji.

Po wejściu Polski do strefy Schengen, zjawisko napadów zanikło. W 2007 roku policja naliczyła jedynie 24 takie zdarzenia. Za to zjawisko to nasiliło się w Europie Zachodniej. Zmienił się też charakter napadów. – Towar z tira stał się trudno zbywalny. Wszyscy żądają paragonu i gwarancji, więc kradzione dobra straciły na atrakcyjności – wskazuje anonimowy policjant.

Zamiast napadów, gangi wolą wyłudzić artykuły, podstawiając pod ich odbiór swoje samochody z fałszywymi dokumentami. Wykorzystują faktury z opóźnionym terminem płatności, przez co właściciele niezapłaconego towaru szukają swojej własności dopiero po miesiącu.

Jednak społeczeństwo nadal zbiera owoce działalności policyjnej grupy tirowskiej. Funkcjonariusze z sukcesem rozpracowują wiele spraw sprzed lat. – Czasem przestępca „wyspowiadał” się i w ten sposób umożliwił rozwikłanie archiwalnych spraw. Bardzo pomogła nam instytucja „świadka koronnego”. Ci ludzie byli przydatni i bardzo pilnowali się, aby nie utracić tego statusu – podkreśla anonimowy policjant.

Kijanowski przyznaje, że większość z ówczesnych przestępców to już emeryci, ale problem kradzieży nie zniknie. – Złoczyńcy wychodzą z więzień i albo wezmą się za to co znali, albo zajmą się czymś nowym, jeżeli napotkają podatny grunt i słabość policji – ostrzega.

Ciao Italia! Bonjour la Suisse!

Urządzenie pokładowe ZMPDbox rozszerza swój zasięg o Włochy i Szwajcarię – kolejne kraje objęte elektronicznym systemem opłat drogowych (EETS).



Zeskanuj fotokod lub wpisz w okienko przeglądarki <https://zmpdbox.pl>



ZMPDbox

Po udanych testach rozpoczęliśmy pilotażowo aktywację usługi poboru myta na terenie Włoch, która wkrótce będzie dostępna dla wszystkich klientów.

W kolejnym etapie wkraczamy do Szwajcarii. W przygotowaniu jest również Norwegia, Polska (pełna sieć), Szwecja i Czechy.

Dotychczas zasięg naszego urządzenia pokładowego obejmował osiem krajów: Niemcy, Węgry, Bułgarię, Austrię, Belgię, Francję, Hiszpanię, Portugalię oraz tunele: Herrentunnel (DE), Warnowtunnel (DE), Liefkenshoektunnel (BE).

Nasze urządzenie jest bardzo intuicyjne w obsłudze, a jego menu dostępne jest w 13 językach, w tym oczywiście w języku polskim. Urządzenie posiada także menu w języku rosyjskim. To uni-

katowe rozwiązanie ułatwi działalność polskich przewoźników zatrudniających kierowców rosyjskojęzycznych.

Aby uzyskać ZMPDbox wystarczy przesłać nam podstawowe dane firmy – skontaktujemy się z Państwem i zajmujemy całą resztą.

Dla wygody naszych klientów umożliwiliśmy osobisty odbiór OBU ZMPDbox w 10 punktach dystrybucyjnych na terenie całego kraju. Możliwe jest także

wysłanie urządzenia bezpośrednio na adres klienta przesyłką kurierską 24 h.

Tryb odroczonej płatności pozwala zaoszczędzić czas i pieniądze. Przede wszystkim daje dostęp do wielu rabatów oraz zwalnia z konieczności ciągłego monitorowania salda konta.

Zapraszamy do zapoznania się z ofertą: <https://uslugi.zmpd.pl/zmpdbox/>, tel. +48 22 536 18 50.

Zadowolenie klientów potwierdza, że idziemy w dobrym kierunku. ZMPDbox to silna i stabilna marka.

Decydując się na naszą ofertę otrzymujesz:

- fakturowanie w euro;
- rejestrację konta oraz pojazdu;
- indywidualny wybór obsługiwanych krajów dla danego pojazdu;
- infolinię dostępną 24 godziny na dobę w języku polskim (tylko dla klientów ZMPD!);
- możliwość bezpłatnej zmiany numerów rejestracyjnych na urządzeniu;
- urządzenie z szybkim montażem i polskim menu;
- dwie faktury w miesiącu;
- brak konieczności ciągłego monitorowania salda;
- konkurencyjne warunki prowizyjne;

POLSKI MIĘDZYNARODOWY TRANSPORT DROGOWY

1. Miejsce polskich przewoźników w wykonanej pracy przewozowej w UE

256 300
Liczba pojazdów ciężarowych powyżej 3,5 tony

307 600
Liczba zatrudnionych kierowców

150,7 mld zł
Roczna wartość rynkowa usług przewozowych

4,10 zł
Średni koszt wozokilometra

36 500
Liczba firm transportowych

229,6 mld tkm
Roczna praca przewozowa

140 000 km
Średni roczny przebieg pojazdu ciężarowego



6,6%
Transport w PKB

STRUKTURA KOSZTÓW W TRANSPORCIE

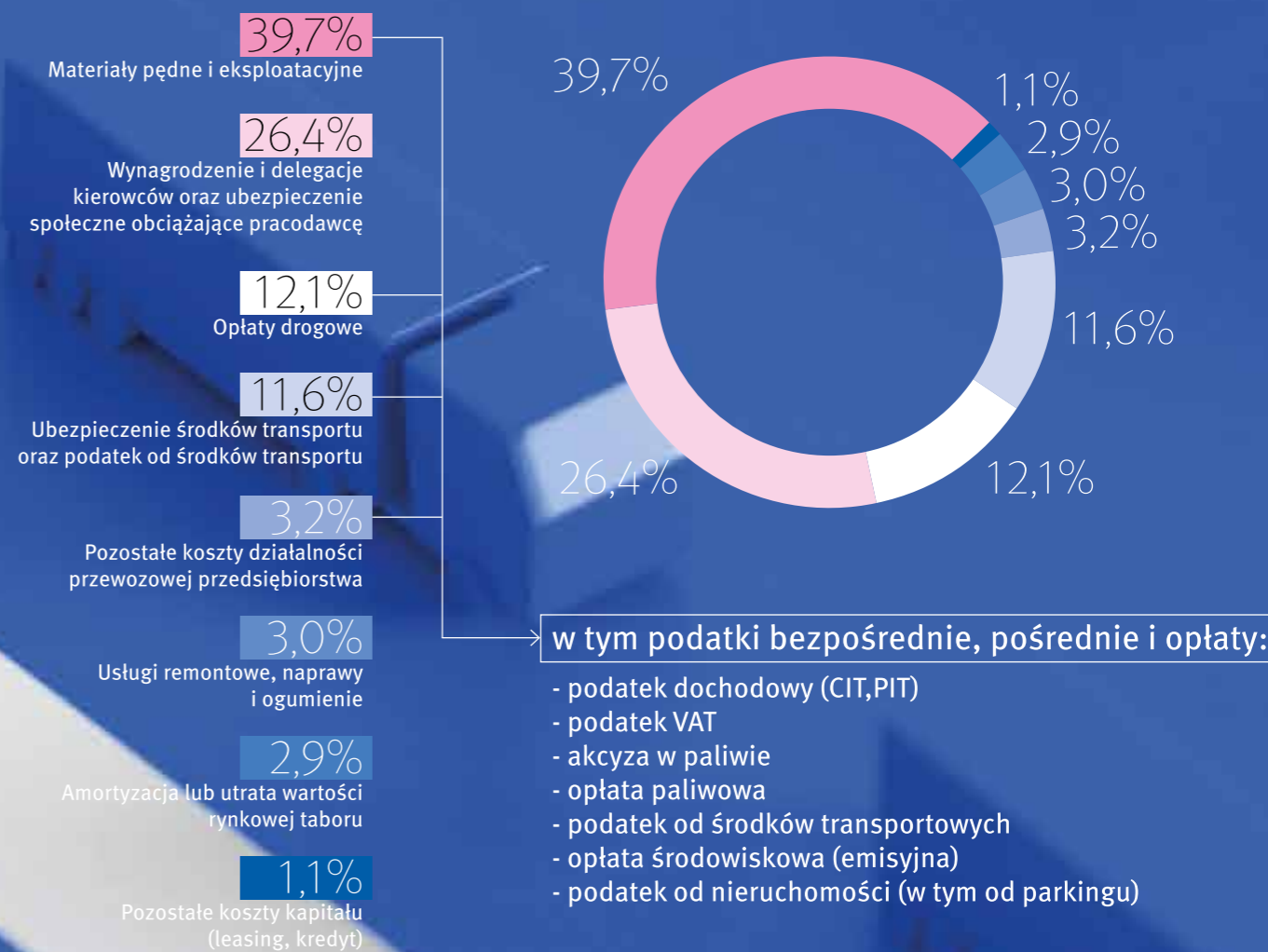
1. Średnie koszty 1 wozokilometra w relacjach z rynkami innych krajów UE i z rynkami wschodnimi (zł/km)

- kraje UE (Ponad 90% przewozów wykonywanych jest na obszarze UE)
- kraje wschodnie



Źródło: ITS 2020 rok

2. Struktura kosztu 1 wozokilometra



Źródło: ITS 2020 rok

STRUKTURA KOSZTÓW W TRANSPORCIE

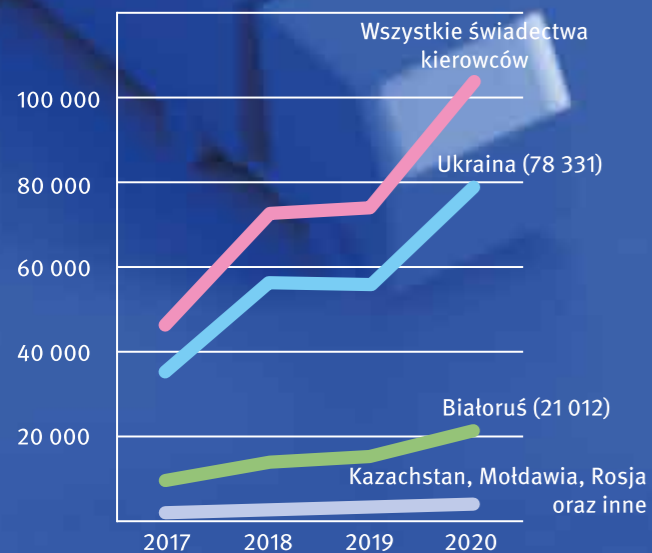
3. Średnie koszty 1 wozokilometra oraz średnie stawki przewozowe (zł/km) w relacjach z rynkami innych krajów UE

Rok	Stawka (zł/km)	Koszt (zł/km)	Średnie koszty 1 wozokilometra (zł/km)	rentowność usługi przewozowej [%]
2014	4,08	3,83	0,25 zł/km	6,12%
2015	4,17	3,94	0,23 zł/km	5,5%
2016	4,04	3,85	0,19 zł/km	4,7%
2018	4,25	4,11	0,14 zł/km	3,5%
2019	4,34	4,18	0,16 zł/km	4,1%
2020 (I poł.)	4,20	4,10	0,10 zł/km	2,4%

Mimo spadającej rentowności, z 4,1% w 2019 roku do 2,4% w I połowie 2020 roku, wzrasta roczna wartość rynkowa usług przewozowych, która wynosiła w 2008 r. 44,6 mld zł, w 2019 roku wynosiła 128,5 mld zł, a w I połowie 2020 roku wzrosła do 150,7 mld zł (wzrost od 2008 roku prawie czterokrotny).

4. Liczba wydanych świadectw kierowców w latach 2017–2020

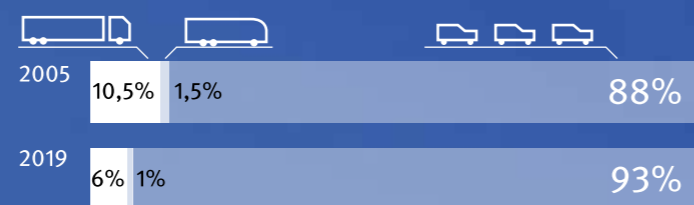
Od kilku lat systematycznie wzrasta liczba obcokrajowców zatrudnionych na stanowisku kierowcy w ruchu międzynarodowym. W porównaniu do roku 2019, w roku 2020 nastąpił wzrost zatrudnienia o 40% (z 73 694



Źródło: GITD 2020 rok

BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO W POLSCE

5. Struktura wypadków drogowych według pojazdu sprawcy



50%

0 tyle zmalał w latach 2005-2019 udział w wypadkach drogowych z winy kierującego pojazdem ciężarowym. Ponad połowa wypadków była spowodowana w 2019 r. przez kierowców zagranicznych.

18,8%

0 tyle wzrosła liczba rejestracji pojazdów ciężarowych w ostatnich 9 latach. [2011 r. – 2 892 064 | 2019 r. – 3 436 184]

Źródło: ITS 2020 rok

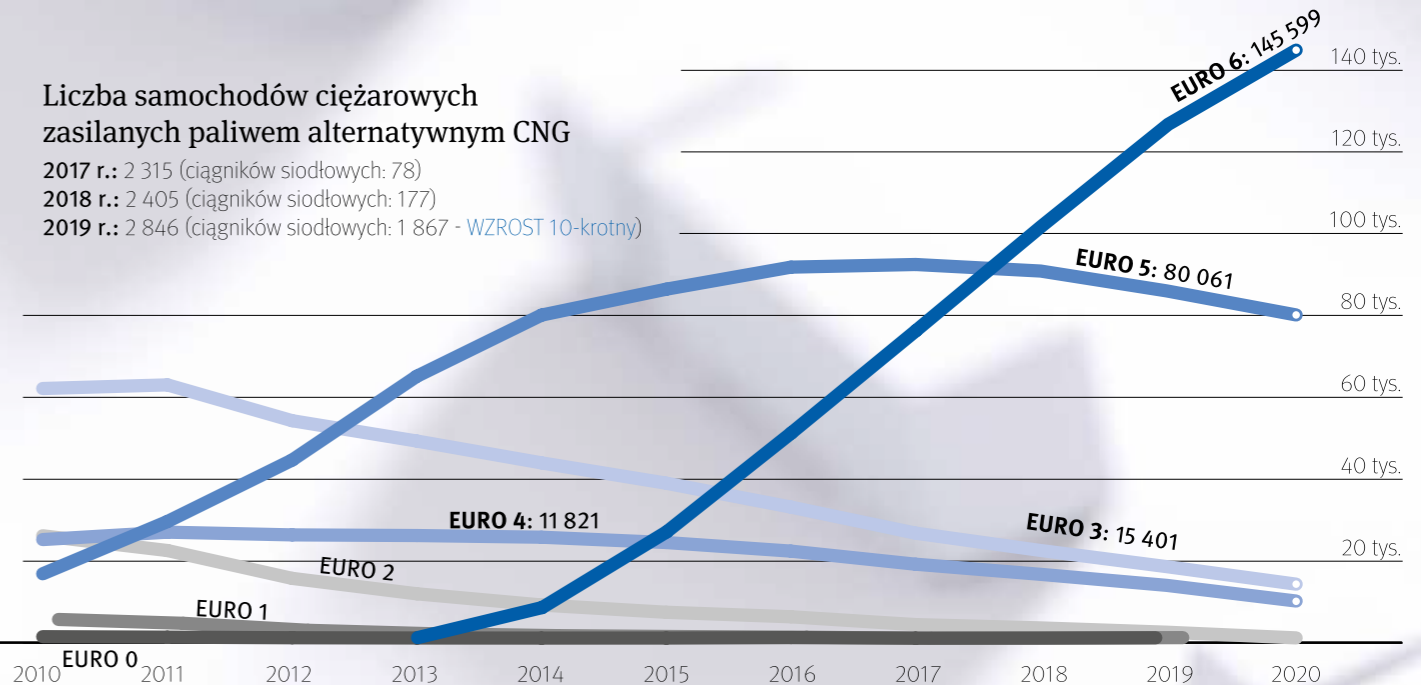
Źródło: KGP 2020 rok

Źródło: GUS 2020 rok

INFORMACJA O BRANŻY TRANSPORTOWEJ

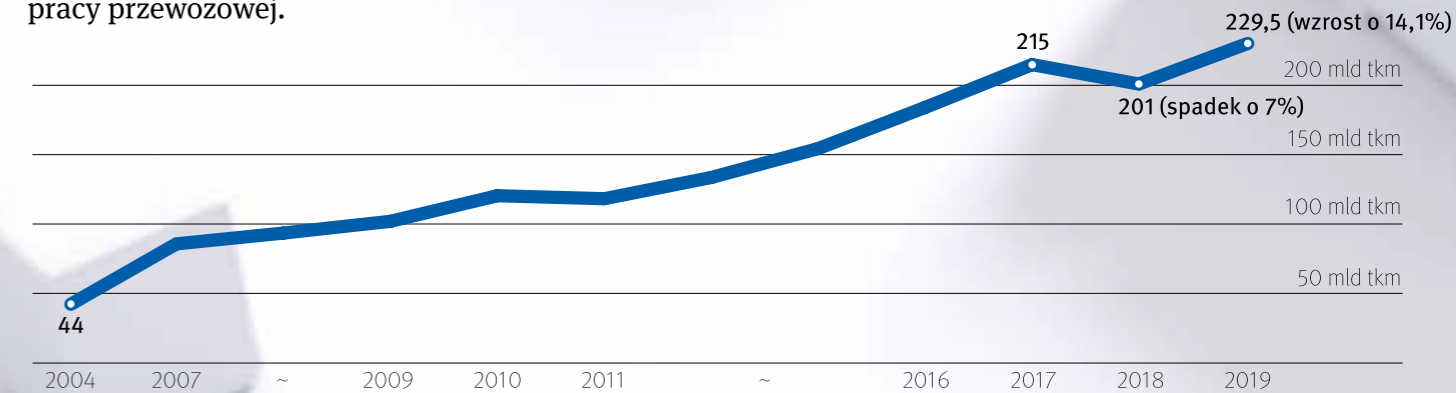
6. Liczba pojazdów ciężarowych w przedsiębiorstwach transportu międzynarodowego według norm emisji zanieczyszczeń

Polscy przewoźnicy posiadają jedną z najnowocześniejszych flot w Europie. Pojazdy spełniające wymagania norm Euro 5 i Euro 6 emisji zanieczyszczeń spalin stanowiły w 2020 r. 88%. Średni koszt zakupu nowego zestawu drogowego (ciągnik siodłowy plus naczepa chłodnia) wynosi ok. 800 tys. zł brutto.



7. Polscy przewoźnicy MTD na rynku UE

Praca przewozowa wykonana przez polskich przewoźników w międzynarodowym transporcie drogowym na przestrzeni lat wyrażona w tonokilometrach. W przedstawionym okresie nastąpił pięciokrotny wzrost pracy przewozowej.

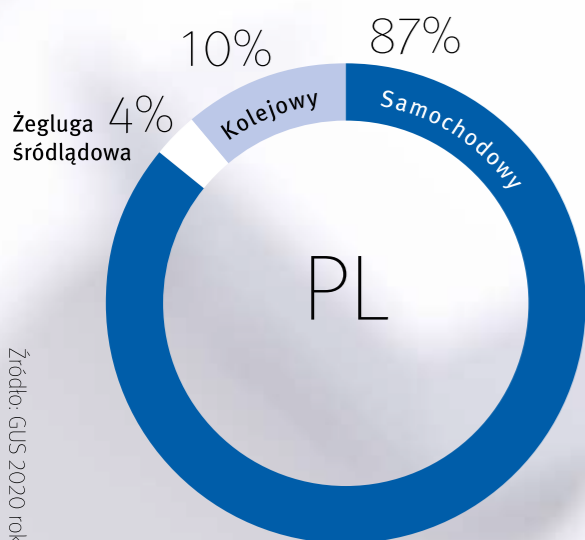


Udział polskich przedsiębiorców w rynku międzynarodowego transportu drogowego w UE w 2019 r. [%]



Źródło: Eurostat

INFORMACJA O BRANŻY TRANSPORTOWEJ



8. Udział poszczególnych gałęzi transportu w przewozach rzeczy

Transport drogowy jest najbardziej elastycznym sposobem przewozu „door-to-door” i atrakcyjnym cenowo.

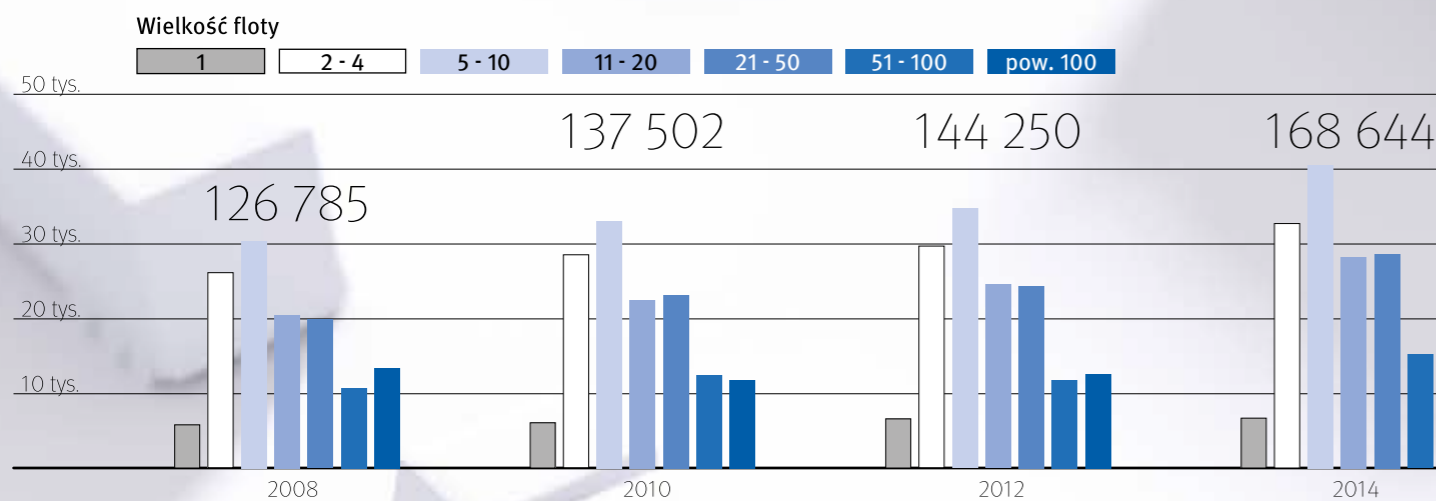
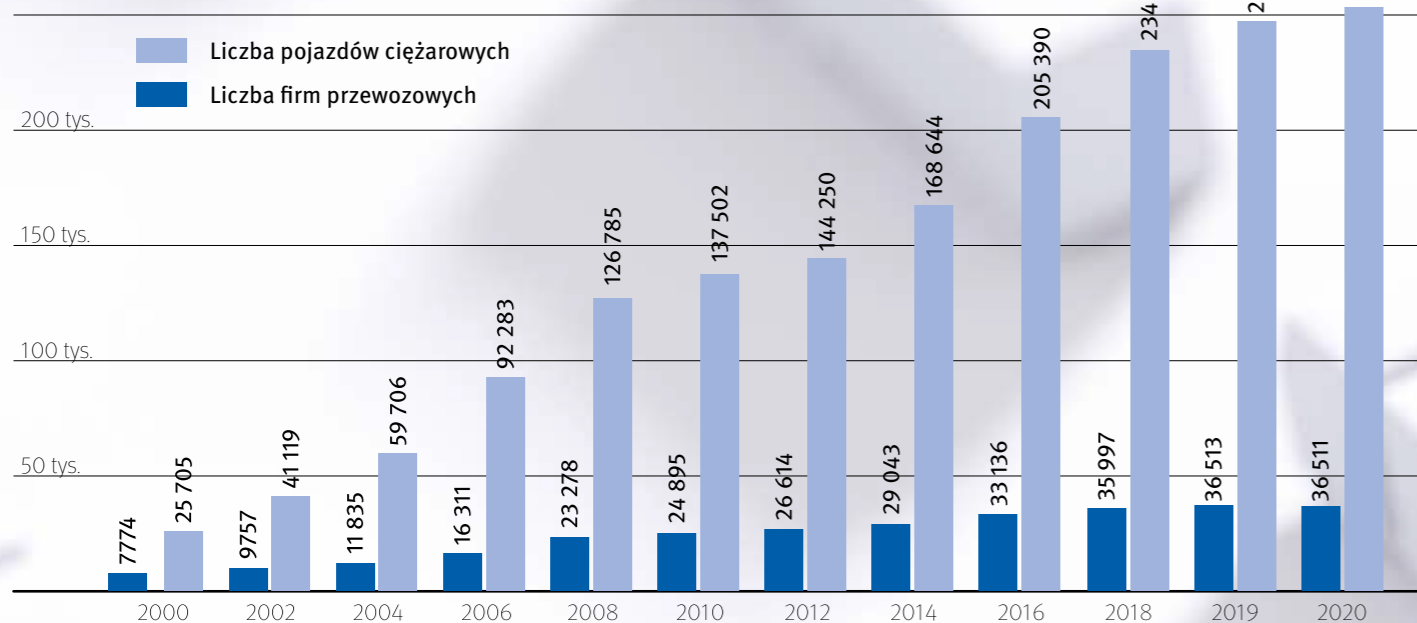
87% ładunków w Polsce zostało przewiezionych transportem drogowym.

78% ładunków w Unii Europejskiej zostało przewiezionych transportem drogowym.

16,3% ładunków w UE zostało przewiezionych transportem kolejowym, a 5% ładunków żegluga śródlądową.

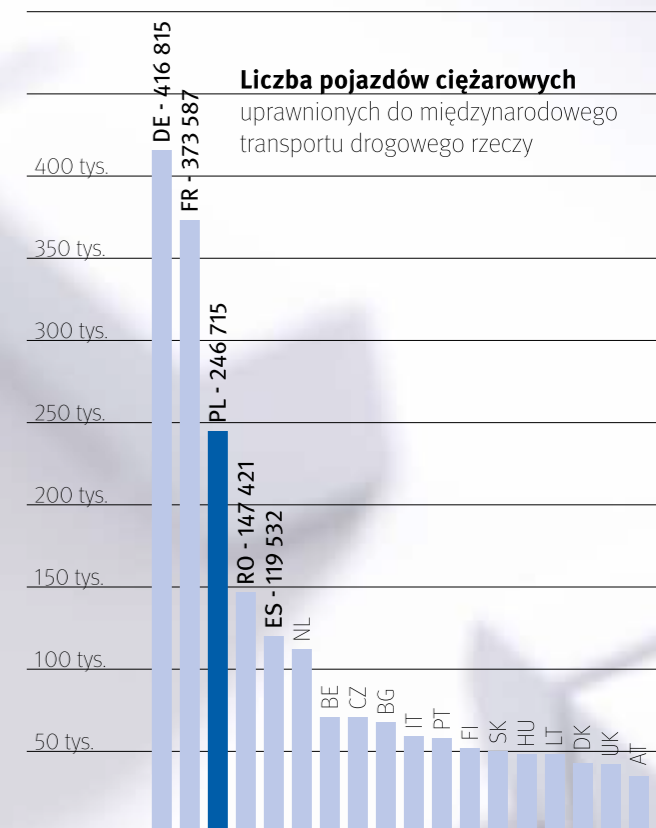
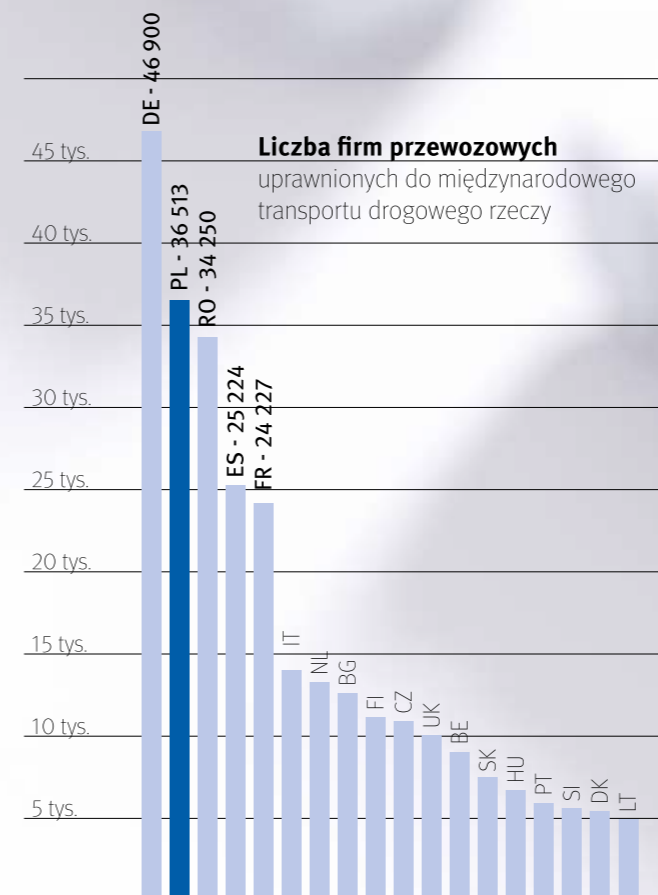
9. Liczba firm przewozowych i pojazdów ciężarowych w Polsce

W ostatnich 20 latach liczba firm przewozowych wzrosła prawie pięciokrotnie, a liczba pojazdów ciężarowych prawie dziesięciokrotnie. Działalność w zakresie międzynarodowego transportu drogowego prowadzona jest w przeważającej części przez małe firmy rodzinne.



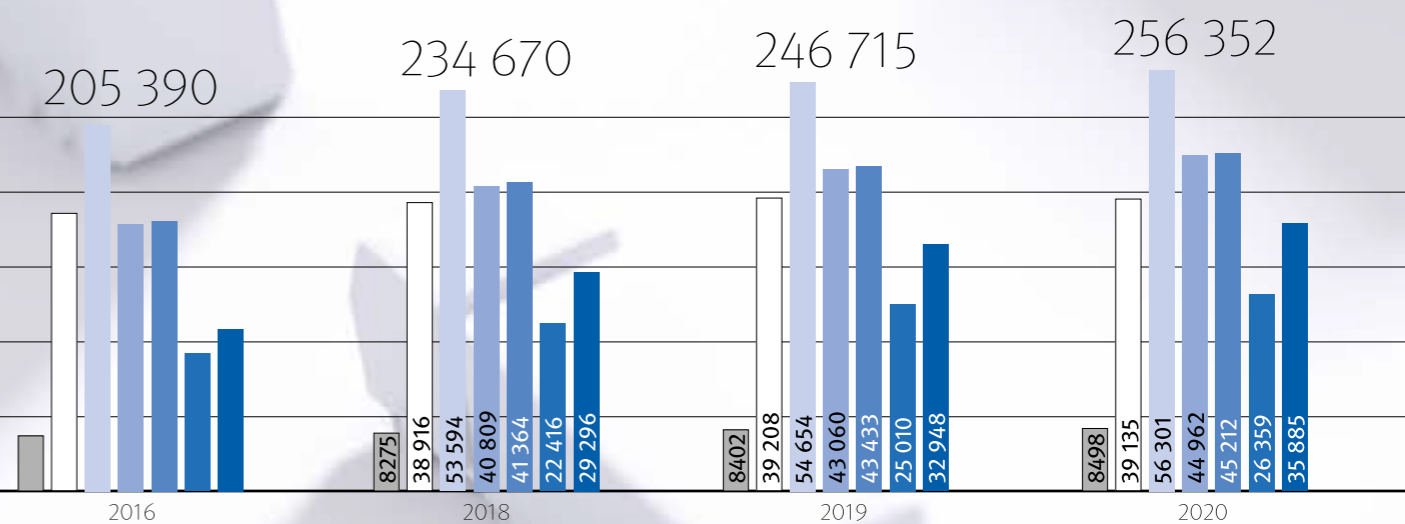
10. Liczba firm przewozowych i pojazdów ciężarowych w UE

Polska zajmuje drugą pozycję w UE pod względem liczby firm przewozowych, a trzecią pod względem liczby pojazdów ciężarowych wykonujących międzynarodowy transport drogowy. Liczba firm przewozowych w UE systematycznie rośnie, w 2019 r. wzrosła o 3,7% (w Polsce o 1,4%), a liczba pojazdów ciężarowych wzrosła o 4,3% (w Polsce o 5,1%).



11. Liczba pojazdów w przedsiębiorstwach międzynarodowego transportu drogowego w Polsce - struktura

W Polsce najwięcej jest firm przewozowych posiadających od 5 do 10 pojazdów ciężarowych, a najmniej tych posiadających 1 pojazd ciężarowy. Struktura przedsiębiorstw według liczby pojazdów w firmach przewozowych nie uległa zasadniczym zmianom od ponad 10 lat.



Zródło: GUS 2020 rok

Zródło: G1TD

Zródło: Komisja Europejska 2019 rok

Zródło: G1TD

Ktoś musi przewozić ładunki w Europie



Następuje koncentracja przewoźników, a firmy inwestują w tabor nie przejmując się zbyt wdrożeniami kolejnych przepisów Pakietu Mobilności.

Robert Przybylski

Przewozy samochodowe w 2020 roku w Polsce liczone w tonach były o 8 proc. mniejsze niż rok wcześniej, wynika z danych GUS. Ten rok rozpoczął się blisko 12-procentowym spadkiem w stosunku do stycznia 2020 roku. W przypadku pracy przewozowej spadek wyniósł zaledwie 0,3 proc., a styczeń był o 13 proc. gorszy od ubiegłorocznego. Także w Niemczech liczba przejecha-

nych kilometrów zmalała w styczniu o 7,5 proc. w stosunku do stycznia 2020 roku. Jednak pomimo spadków całego rynku, wysokie zapotrzebowanie na samochody w eksporcie najwyraźniej napędza rynek, a o Pakiecie Mobilności i jego konsekwencjach przedsiębiorcy raczej nie myślą zbyt wiele. Niezależnie od regulacji ktoś musi przewozić ładunki w Europie.

Ciężarówki wyprzedane na pniu

Handlowcy importerów ciężarówek przyznają, że nie wiedzą co się dzieje: takiego boomu sprzedaży ciężarówek nikt się nie spodziewał. Popyt, który zaczął rosnąć od jesieni, nie zwalnia. Wręcz przeciwnie: lutowe rejestracje samochodów ciężarowych o dmc powyżej 3,5 tony były o 52 proc. większe niż rok wcześniej. W przypadku kluczowego segmentu ciągników siodłowych wzrost rejestracji sięgnął 50 proc.

Zalew zleceń kupna ciężarówek to nie tylko polski fenomen, ale ogólnoeuropejskie zjawisko, które stawia przed producentami duże wyzwania. DAF podaje, że w październiku zakładał tegoroczną sprzedaż (wszystkich marek) w europejskim segmencie ciężkim na poziomie 260 tys. samochodów. Pod koniec stycznia zwerifikował prognozy na 270 tys., a w połowie lutego podniósł je na 275 tys. Jest to i tak znacznie mniej niż pułapy osiągnięte w 2018 i 2019 roku (320 tys. ciężarówek), ale powyżej kryzysowego 2020 roku, gdy rejestracje wyniosły zaledwie 230 tys. aut.

Importerzy samochodów spodziewają się kolejnych dobrych miesięcy. – Mamy całkowicie wypełniony portfel zamówień – przyznaje jeden z importerów, proszący o anonimowość.

Późne terminy odbioru oferują wszyscy importerzy. Fabryki finalne pracują na pełnych obrotach, ale z dostawami nie nadążają kooperanci. W branżę uderzył także brak układów scalonych. Podobnie jest z firmami zabudowującymi, które w najlepszym razie oferują jesienne terminy odbioru zabudów.

Długi czas oczekiwania na odbiór nowych samochodów zachęca do kupna aut używanych, dostępnych od ręki. Eurotax ocenia, że rynek samochodów używanych przeżył w 2020 roku odrodzenie. Firmy, głównie średnie i małe, masowo ruszyły po samochody ciężarowe z drugiej ręki. Wysoki popyt sprawił nawet, że ceny ciągników siodłowych Volvo i Scanii poszły w górę.

Koncentracja przyspieszyła

Wysoki poziom rejestracji w ostatnich miesiącach nie może przysłonić faktu, że ostatni rok był bardzo trudny dla przewoźników. Świadczy o tym zahamowanie wzrostu liczby firm zaj-



mujących się przewozami międzynarodowymi. Jest to pierwszy przypadek w historii Biura Transportu Międzynarodowego.

Nawet w kryzysie 2008/2009 roku liczba firmy wykonujących przewozy międzynarodowe rosła. W 2009 roku przybyło ich 587, w kolejnym już 1030. Natomiast liczba przedsiębiorstw zmniejszyła się o 2 do 36 511 na koniec grudnia 2020 roku, aby 2 tygodnie później jeszcze zmalała o 70 podmiotów.

Inaczej wygląda sprawa jeśli chodzi o wielkość floty. W tym przypadku regresu nie widać. Liczba wypisów wzrosła o 3,9 proc. - do 256 352. Owszem, dynamika zmalała z 6-10-procentowej w poprzednich latach, jednak koncentracja jest wyraźna.

Zjawisko było odczuwalne na europejskim rynku, gdy w drugiej połowie roku zabrakło samochodów. Transporeon oraz duzi spedycytorzy tłumaczą to zjawisko wycofaniem się z rynku znacznej ilości mniejszych graczy, którzy stracili płynność w pierwszej połowie roku, gdy spedycje zniżyły stawki do 50-60 eurocentów za kilometr. W tym czasie nasiliły się również oszustwa i wyłudzenia ze strony fałszywych spedycji oraz pośredników, które uderzyły przede wszystkim w najmniejsze podmioty.

Z danych PKO Leasing wynika, że zysk netto firm zatrudniających powyżej 49 osób wzrósł w pierwszym kwartale 2002 roku o 33 proc. w stosunku do analogicznego okresu poprzedniego roku, w drugim kwartale o 32,1 proc., zaś w trzecim o 85,6 proc.

Zatem zmienia się rynek przewoźnika. – Firmy profesjonalizują się i łączą – ocenia dyrektor marketingu w DAF Truck Polska Zbigniew Kołodziejek. W przypadku DAF sprzedaż detaliczna wyniosła w 2020 roku 32 proc. (w 2019 roku 35 proc.).

Wielkość średniej floty to już 7 samochodów, gdy w 2018 roku było to 6,5 pojazdu. Pomimo zapaści sprzedaży w pierwszej połowie roku dostrzegalna jest dalsza modernizacja parku samochodów. Modele spełniające normę czystości spalin Euro VI stanowią już 56,8 proc. floty, gdy rok wcześniej ten odsetek był o niemal 6 punktów procentowych mniejszy.

Większe, stabilniejsze finansowo firmy sięgają po coraz lepiej wyposażone modele. Lider polskiego rynku, DAF, ocenia, że 85-90 proc. dostaw to kabina super Space, większość samochodów jest z 13-litrowym silnikiem o mocy 510 KM, ale i 530-konny jest chętnie wybierany, ponieważ dobrze się sprawuje z chłodniami. – Widać, że pojazdy są coraz lepiej wyposażo-

ne, mają telematykę, osłony międzyosiowe, hamulce silnikowe. Przy wyjątku taki pojazd jest łatwiejszy do odsprzedaży – tłumaczy dyrektor zarządzający DAF Truck Polska Mariusz Piszczek.

Główny klient

Tegoroczny styczeń przyniósł 7,5-procentowy spadek przejechanych przez ciężarówki kilometrów, jednak dla firm zagranicznych redukcja wyniosła 4,1 proc., w tym dla polskich 1,9 proc. i dla litewskich nawet 6,2 proc.

To przeciwna sytuacja do notowanej w latach poprzednich. Praca przewozowa w Niemczech zmalała w 2020 roku o 1,3 proc., do 40,3 mld tkm. Przewozy transportu międzynarodowego zmalały o 2,1 proc., zaś krajowego o 0,9 proc. Mimo to polskim przewoźnikom udało się utrzymać dotychczasowy poziom zleceń, ponieważ - według danych BAG - zwiększyli pracę przewozową o 0,1 proc., zwiększając udział w rynku do 16,3 proc. W tym samym czasie przewoźnicy rumuńscy zmniejszyli pracę o 6,8 proc., a czescy o 7,8 proc. Jedynie Litwini zwiększyli przewozy o 4,7 proc., powiększając udział o 0,1 punktu proc., do 2,8 proc. ■

Praktyczna nauka zawodu kierowca-mechanik



Zrzeszenie oraz MEiN przeprowadzili szkolenie skierowane do przewoźników - członków ZMPD, przybliżające praktyczną naukę zawodu w firmach transportowych uczniów klas kierowca-mechanik i technik transportu samochodowego.

Piotr Gawelczyk

Podczas spotkania zorganizowanego 2 marca na platformie ZOOM, z udziałem kilkudziesięciu przewoźników, rozpatrywano takie zagadnienia, jak organizacja praktycznej nauki zawodu w firmie transportowej, obowiązki przedsiębiorcy z tym związane oraz korzyści, również materialne, jakie może osiągnąć przedsiębiorca. Uczestników powitali - prezes ZMPD Jan Buczek oraz zastępca dyrektora Departamentu Strategii,

Kwalifikacji i Kształcenia Zawodowego (DSKKZ) MEiN Marianna Brzozowska-Skwarek.

Szkolenie branżowe

Prezes Jan Buczek podkreślił, że choć ZMPD nie jest organizacją skupiającą ośrodki szkolenia, to jednak Zrzeszeniu, jako przedstawicielowi branży transportowej, zależy na przyszłości branży, której kierowcy są bardzo ważną częścią. – Kształcenie nie jest naszą główną misją, lecz dokładamy starań, by wspierać ten proces, by o nim mówić, móc angażować się i być

obecny tam, gdzie jest to konieczne. To spotkanie jest kolejnym tego przykładem. Włożyliśmy wiele wysiłku w to, by zawód kierowca-mechanik wrócił do szkół. Udało się to po dekadzie starań – powiedział Jan Buczek. – Cieszy nas fakt, że kształcenie w tym zawodzie dynamicznie się rozwija, coraz większa liczba uczniów wybiera ten kierunek.

Przypomniał, że w 2018 r. organizacje skupiające przewoźników podpisały z ówczesnym Ministerstwem Edukacji Narodowej porozumienie o współpracy w kwestii kształcenia. – Dajemy młodym ludziom, których na to

nie stać, szansę na zdobycie zawodu. I mamy z tego dużo satysfakcji – dodał prezes ZMPD.

Marianna Brzozowska-Skwarek z Ministerstwa Edukacji i Nauki podziękowała za pracę i starania Zrzeszenia o to, by szkolenie branżowe było coraz lepsze i stało na coraz wyższym poziomie.

W sesji szkoleniowej przedstawiciele DSJKZ przekazali szczegółowe informacje na temat praktycznej nauki zawodu. Główny specjalista DSJKZ Monika Paziewska przedstawiła podstawowe zagadnienia z nią związane, począwszy od regulacji prawnych. Przypomniała, że praktyczna nauka zawodu jest organizowana przez szkołę lub przez pracodawcę, który zawarł stosowną umowę z młodocianym pracownikiem w celu przygotowania zawodowego. Wyjaśniła m.in., czym różnią się zajęcia praktyczne od praktycznej nauki zawodu, która odbywa się na podstawie umowy zawieranej między dyrektorem szkoły a pracodawcą, zaś w przypadku młodocianych pracowników - na podstawie umowy o pracę w celu przygotowania zawodowego. Przypomniała też, że instruktor praktycznej nauki zawodu powinien posiadać m.in. tytuł zawodowy w zawodzie, którego ma zamiar nauczać, odpowiedni staż pracy i poziom wykształcenia.

Przygotowanie zawodowe

Główny specjalista DSJKZ Adam Paprocki przedstawił z kolei prezentację dotyczącą przygotowania zawodowego młodocianych pracowników. W oparciu o przepisy prawa pracy i prawa oświatowego przybliżył, jak powinna wyglądać umowa o pracę w celu przygotowania zawodowego, omawiając m.in. temat czasu i miejsca odbywania praktyk zawodowych, wynagrodzenia za pracę oraz odpoczynku, a także dofinansowania dla pracodawcy i warunków jego przyznania, które muszą być spełnione łącznie – osoba prowadząca przygotowanie musi mieć odpowiednie kwalifikacje instruktora praktycznej nauki zawodu, a młodociany pracownik zdany egzamin zawodowy.

Staż uczniowski byłby tematem prezentacji Łukasza Marcisza, głównego specjalisty DSJKZ, który podkreślił m.in. fakt, że staże te nie są umową o pracę i nie są ogólnie regulowane – po to, by pracodawca kształtował ich za-

kres według swojego zapotrzebowania, oczywiście zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Umowa o staż może być rozwiązana z obu stron; wygasa w momencie, gdy młody człowiek przestaje być uczniem. Przypomniał, że refundacja kosztów kształcenia młodocianego pracownika dla przedsiębiorcy wynosi do 10 tys. zł.

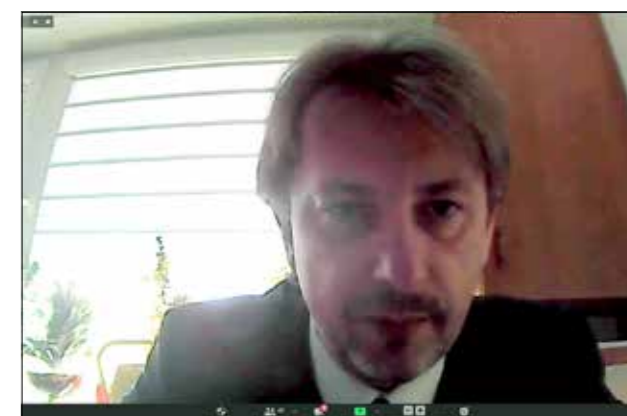
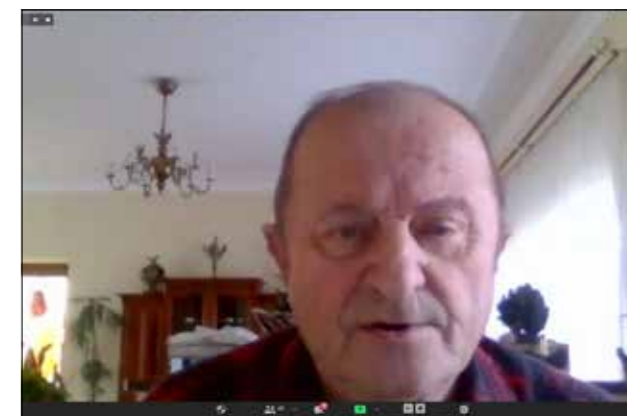
Naczelnik wydziału DSJKZ Anna Całus-Zawistowska poinformowała o możliwości współpracy przedsiębiorców w zakresie egzaminów zawodowych. Współpraca ta może się odbywać na kilku polach – chociażby przy opracowywaniu i opiniowaniu zadań egzaminacyjnych przy CKE (co jest współfinansowane z funduszy unijnych), oraz poprzez pełnienie funkcji egzaminatora. By móc uzyskać tę możliwość, należy przejść szkolenie egzaminacyjne. Istnieje także możliwość pełnienia przez firmę roli ośrodka egzaminacyjnego.

Szerokie pole współpracy

Prezentację przedstawiciele MEiN podsumowała naczelnik wydziału DSJKZ Magdalena Wantoła-Szumera. – Wszystkie zmiany dotyczące praktycznej nauki zawodu, które zostały wprowadzone od 1 września 2019 r., miały na celu zbliżenie kształcenia zawodowego do rynku pracy. Dlatego w prawie oświatowym widnieje zapis, że kształcenie zawodowe jest wspierane nie tylko przez samych pracodawców, lecz także przez organizacje pracodawców, stowarzyszenia, samorządy zawodowe, sektorowe rady ds. kompetencji – powiedziała naczelnik Magdalena Wantoła-Szumera.

Przypomniała, na czym może polegać współpraca szkoły z pracodawcą: przy organizacji egzaminu, tworzeniu programu nauczania, poprzez możliwość tworzenia klas patronackich, w praktycznej nauce zawodu, przy doskonaleniu nauczycieli, którzy muszą raz na trzy lata odbyć u pracodawcy szkolenia branżowe, oraz przy doradztwie zawodowym i w promocji zawodu.

Doświadczeniami dotyczącymi praktycznej nauki zawodu podzielili się przedstawiciele szkół - dyrektor Gostyńskiego Centrum Edukacyjnego Wojciech Kielbasa oraz dyrektor Powiatowego Zespołu Szkół w Łopusznie Grażyna Bekier. Oboje szczególną uwagę zwrócili na bardzo dobrą współpracę z lokalnymi firmami transportowymi.



Bez widoczności nie ma wydajności!



Webfleet Solutions Poland

Większa konkurencyjność, skuteczne wykorzystanie floty i optymalizacja działań transportowych przy wsparciu telematyki WEBFLEET w firmie MAT-POL.

Dla firmy transportowej MAT-POL, która na rynku przewozów działa ponad 14 lat, kluczowym wsparciem w rozwoju biznesu jest system telematyczny. Flota MAT-POL liczy obecnie 60 ciągników siodłowych oraz 75 naczep. Firma realizuje transport ładunków krajowych i międzynarodowych (całopojazdowych oraz drobnicowych) na terenie Unii Europejskiej, choć jej główną specjalizacją jest rynek krajowy, generujący blisko 80 proc. przychodów.

Przewoźnik realizuje dziennie ponad 150 zleceń FTL, a w sezonie letnim w związku z sezonowością biznesu kluczowych klientów, poziom ten wzrasta do 250 zleceń. – Długoletnia współpraca z klientami to nasz wielki atut i powód do dumy – zapewnia

Mateusz Wenda, właściciel MAT-POL Transport Spedycja. – Budowa zaufania wymaga zapewnienia wiarygodnej i rzetelnej informacji oraz natychmiastowej reakcji na potrzeby klientów, co oznacza elastyczne dostosowanie się do ich potrzeb. Nie byłoby to możliwe bez telematyki WEBFLEET od Webfleet Solutions – podkreśla Wenda.

Praca działu transportu odbywa się 24 godziny przez 7 dni w tygodniu i wymaga wiarygodnych danych, aktualizowanych w czasie rzeczywistym oraz bezawaryjnych urządzeń, które można elastycznie rozbudowywać o nowe funkcje wraz ze zmieniającymi się oczekiwaniami klientów.

Wymogi te świetnie spełniają urządzenia do monitorowania pojazdów LINK 710 oraz LINK 740 Webfleet Solutions, które w połączeniu z funkcjonalnościami platformy WEBFLEET pozwalają na pełen wgląd i analizę danych z pojazdów. – Rozwiązanie WEBFLEET pozwala nam pozycjonować pojazdy w czasie rzeczywistym i zdecydowanie ogranicza czas reakcji planisty, co w konsekwencji minimalizuje czas podejmowania decyzji w kluczowych momentach. Analiza

danych i raporty generowane za pomocą platformy telematycznej bardzo istotnie wpłynęły na redukcję kosztów zużycia paliwa i lepsze wykorzystanie czasu pracy naszych pracowników – dodaje Mateusz Wenda.

Kluczowe znaczenie odgrywa wiarygodność przekazywanych danych. Rozwiązanie telematyczne WEBFLEET dostarcza pełnych danych o lokalizacji i statusie realizacji zamówień, co zapewnia przejrzystość, widoczność dla klienta i szybką reakcję w przypadku jakichkolwiek sytuacji nadzwyczajnych. – Chcemy także zwiększać bezpieczeństwo w trakcie realizacji dostaw poprzez montaż niezależnych urządzeń do monitoringu naczep oraz zapewnić lepszą komunikację z kierowcami poprzez terminale kierowców. Webfleet Solutions jest w stanie szybko i sprawnie dostarczyć te urządzenia i rozbudować nasz system o potrzebne funkcje.

MAT-POL wdraża pojazdy napędzane LNG. Zakup ultralekkich naczep zwiększa możliwość przewożenia większych ilości ładunków, co pozwala także zredukować poziom emisji CO₂. – Jednym z kluczowych warunków konkurencyjności w naszej branży będzie polityka ekologiczna oraz optymalne wykorzystywanie floty. Współpracując z globalnym liderem w obszarze rozwiązań do zarządzania flotą, jakim jest Webfleet Solutions, mamy pewność, że korzystamy z najbardziej innowacyjnych rozwiązań wspierających nasze wysiłki na rzecz bardziej zielonej floty – podsumowuje właściciel MAT-POL.

Webfleet Solutions jako jeden z pierwszych dostawców telematyki wprowadził funkcjonalności do zarządzania pojazdami elektrycznymi i prowadzi program Green Your Fleet, umożliwiając firmom szacowanie poziomów swoich emisji.



Od kontroli zużycia paliwa po redukcję kosztów operacyjnych floty

Odkryj WEBFLEET - rozwiązanie do zarządzania flotą numer 1 w Europie



Redukuj koszty paliwa. Bądź bezpieczny na drodze. Działaj zgodnie z przepisami. WEBFLEET Ci w tym pomoże. Ponad 50 000 firm na całym świecie ufa naszym rozwiązaniom, dzięki którym mogą prowadzić interesy oraz kierować swoje pojazdy i kierowców tam, gdzie trzeba.

Let's drive business. Further.

Reanimacja Żubra



Jelczańskie Zakłady Samochodowe uczyły się produkcji samochodów na Żubrze, powoli stając się pełnoprawną fabryką, równocześnie poprawiając konstrukcję ciężarówki.

Robert Przybylski

W 1957 roku Ministerstwo Przemysłu Ciężkiego zdecydowało o produkcji w Jelczu 8-tonowego samochodu ciężarowego A80, nazwanego Żubr. W tym celu stworzyło 1 stycznia 1958 roku Jelczańskie Zakłady Samochodowe, łącząc Zakłady Budowy Nadwozi Samochodowych z Zakładami Naprawy Samochodów. Przedsiębiorstwa produkowały wojskowe nadwozia oraz remontowały ciężarówki Star.

Prymitywne wyposażenie zakładu zmusiło resort do zamówienia głównych zespołów Żubra w innych fabrykach. W połowie 1959 roku ruszyła produkcja silnika z Zakładach Mechanicznych im. Nowotki na warszawskiej Woli, skrzynie biegów dostarczał podwarszawski Ursus, podłużnice ramy i przednią oś Huta Stalowa Wola, tylny most Zakłady Mechaniczne w Łabędach. Fabryka Samochodów Ciężarowych w Starachowicach produkowała mechanizm kierowniczy (bez wspomaganie), jednoobwodowy system hamulcowy i wały napędowe.

Zaczęło się od kabin

Jelczowi przypadła produkcja szoferek, skrzyń ładunkowych oraz montaż samochodów. Kierownik Pracowni Nadwozi OBR JZS Bronisław Surma wspomina, że pierwsze 20 kabin wyklepali pracownicy prototypowni.

Całkowicie stalową kabinę Żubra, oznaczoną K01, zaprojektowali młodzi konstruktorzy warszawskiego Biura Konstrukcyjnego Przemysłu Motoryzacyjnego pod kierunkiem Andrzeja Zgliczyńskiego. – Była przystosowana do technologii tłoczenia, gdy my nie mieliśmy pras. One pojawiły się później, wraz z uruchomieniem produkcji nadwozi autobusowych Karosy. Dach np. miał być tłoczony w czterech lub pięciu operacjach. My mogliśmy tylko klepać blachę na babkach, więc dach robiliśmy chyba z dziewięciu części. Szyba w drzwiach była przesuwana w aluminiowych ramkach. W sumie dla nas to była trudna sprawa. Dla konstruktorów BKPMot to też była pierwsza robota – tłumaczy niedoskonałości technologiczne Surma.

Montaż ciężarówek wykonali pracownicy w Hali B zakładu, a pierwsza wyjechała z hali 1 września 1959 roku. – Była wielką radość, że jest pierwszy samochód ciężarowy – podkreśla Surma. W kwietniu 1960 roku PKS-y odebrały pierwsze Żubry i wkrótce do Jelcza spłynęła fala krytyki zarówno na błędy konstrukcyjne, jak i wykonawcze. Kierowcy narzekali na wibrację przednich kół. Z kolei Mi-



Żubr pierwszej serii, z wystającą osłoną chłodnicy i 22-calowymi kołami.

Znajomość przez konstruktorów parku maszynowego dała w efekcie bardziej technologiczną dokumentację. Kontakty z kooperantami przynoszą wiedzę o ich możliwościach.

nisterstwo Transportu Drogowego i Lotniczego krytykowało dużą masę własną Żubra, który niszczył drogi. – Krytyka była, bo brakowało ludzi z doświadczeniem. Biura konstrukcyjne tworzyli młodzi absolwenci uczelni, a specjaliści nie przeżyli wojny, albo nie wrócili z Zachodu. Wyjątkiem był główny inżynier JZS Adam Trzciniński, który należał do grona absolwentów specjalności samochodowej Politechniki Lwowskiej. Przed wojną zdążył odbyć praktykę w którejś z brytyjskich fabryk samochodowych. Także ośrodek łódzki miał dobrych specjalistów od podwozi i silników – ocenia Surma.

Podkreśla, że to były inne czasy. – Nic nie było: głupiej spinki, uszczelki, elementów z tworzyw sztucznych. Musieliśmy dawać sobie radę mając do dyspozycji jedynie najprostsze narzędzia – zaznacza Surma.

Pod kierunkiem Trzcinińskiego konstruktorzy zabrali się za dostosowanie technologii konstrukcji kabiny do możliwości produkcyjnych fabryki oraz podniesienie walorów

użytkowych samochodu.

W 1961 roku fabryka uprościła konstrukcję kabiny, pozbywając się głębokiego tłoczenia przedniej ściany. – Zastąpienie płaską formą przykręcanej, wystającej przed kabinę na 10-15 cm, ręcznie klepanej na babkach wytłoczki nie stanowiło problemu – zapewnia Surma.

Fabryka wprowadziła także nowy parapet (zapożyczony z autobusu na licencji Karosy), ogrzewanie wnętrza, nadmuch szyb. Zmodernizowana kabina otrzymała oznaczenie K01A. W 1962 roku otrzymała nowy sygnał akustyczny i nową, lepiej wygłuszającą osłonę silnika. Biuro konstrukcyjne opracowało dokumentację techniczną na zradiofonowanie Żubra

Czas na podwozie

Inżynierowie JZS zaprojektowali nowe sterowanie hamulcem silnikowym, zastosowali skuteczniejsze filtry oleju. Tylnie zawieszenie otrzymało w 1961 roku gumowe elementy wspomagające, co przyczyniło się do uelastycznienia pracy całego podwozia.

Konstruktorzy BKPMot pod kierunkiem Wiesława Gotza opracowali dokumentację zmodernizowanego samochodu A80 na ogumieniu 11x20 zamiast dotychczasowego 12x22.

Importowane z Czechosłowacji masywne, 22-calowe, odlewane szprychowe koła zostały zastąpione przez tłoczone w FSC Lublin, o średnicy 20 cali. Konstruktorzy zmniejszyli także bębny hamulcowe i zmienili piasty. W rezultacie

drżania przednich kół znacznie zmaleły, a Żubr A80/62 był o 400 kg lżejszy od poprzednika i ważył 6900 kg. Produkcja tego modelu ruszyła w IV kwartale 1961 roku.

Porządkowali produkcję także dostawcy. W 1961 roku Ursus przekazał całe oprzyrządowanie i dokumentację skrzyni biegów do Zakładów Sprzętu Motoryzacyjnego w Tczewie, które decyzją ministerstwa miały specjalizować się w produkcji przekładni samochodowych dla ciężarówek i autobusów.

Pracownicy biura konstrukcyjnego JZS Kazimierz Męczewski i Jerzy Andrzejewski podkreślali, że biuro konstrukcyjne przygotowało instrukcję obsługi, katalogi części zamiennych, wykazy wyposażenia i książeczki gwarancyjne dla Żubra, mimo że nie posiadało komórki zajmującej się dokumentacją techniczno-ruchową.

Przyznawali, że w samochodzie Żubr kontrola techniczna zgłosiła 140 usterek. – Znajomość przez konstruktorów parku maszynowego dała w efekcie bardziej technologiczną dokumentację. Kontakty z kooperantami przynoszą wiedzę o ich możliwościach. Udało się uniknąć przerw w produkcji – podkreślali w wydanej 10 lutego 1962 roku z okazji X-lecia zakładów jednodniówce „Głos Jelcza”.

Publicznie krytykowany za słabą jakość Żubrów personel Jelcza uważał, że tempo prac BKPMot jest bardzo powolne. Jelczańscy konstruktorzy wskazywali, że warszawskie biuro przeszło rok wprowadzało zmiany w założeniach nowego haka A80. Podobnie długo zakład czekał na plany zmodernizowanej osi przedniej A80.

Męczewski i Andrzejewski nadmienili, że „Przeprowadzono też wnikliwą analizę całego samochodu, jak wyznaczenie środka ciężkości, ciężaru i mocy jednostkowej. Będą stanowić odniesienie dla następcy Żubra”.

Silnik do poprawy

Już w 1957 roku MPC zaakceptowało plan wprowadzenia do produkcji w 1962 roku 180-konnej wersji Żubra z silnikiem S-560. Konstruktorzy BKPMot Edward Loth i Stanisław Dobrzyński zwiększyli skok tłoka ze 135 do 150 mm, pozostawiając bez zmian średnicę 125 mm. Pojemność wzrosła z 10 do 11 litrów.

Badany na hamowni silnik dawał jednak tylko 150 KM. Mimo to MPC zgodziło się na jego produkcję i zastąpienie słabszego silnika S-56. Inżynier Stefan Wasiukiewicz, który w latach 60. był zastępcą głównego konstruktora ZMiN, przyznawał, że S-56 był nieudanym silnikiem. – Jego twórcy, młodzi inżynierowie, nie byli złymi specjalistami – tłumaczy. – Musieli pokonać liczne ograniczenia, w tym niewielkie możliwości kuźni, które nie potrafiły odkuć wału z przeciwcieżarami. Konstruktorzy musieli znaleźć rozwiązanie zastępcze i przykręcili je śrubami – usprawiedliwia inżynierów BKPMot-u. – Dokumentację silnika S-560 przygotowywał BKPMot, ale o usunięciu przeciwcieżarów zdecydowałem ja – wspomina Wasiukiewicz. – Nie rozpatrywaliśmy nawet innego sposobu mocowania przeciwwag do wału. Rzędowy silnik 6-cylindrowy jest wyważony, więc zadaniem przeciwcieżarów jest zmniejszenie sił działających na łożyska wału korbowego. Te siły są stosunkowo małe. Tymczasem pozostawienie przeciwwag, które odrywały się od wałów, skutkowało poważnymi awariami silników – wyjaśnia.

Produkcja S-56 i zmodernizowanej wersji S-560 (produkowanej od 1962 roku) przyniosła fabryce i gospodarce narodowej duże straty. Norma na przebieg silnika S-560 wynosiła 110 tys. km, ale rzadko kiedy uzyskiwał 50 tys. km.

W lipcu 1964 roku Wydział Ekonomiczny KC PZPR na specjalnej sesji rozpatrywał problemy transportu samochodowego. Decydenci stwierdzili, że nie dość, że produkcja wysokotonażowych samochodów ruszyła z opóźnieniem i na dodatek bez wywrotek oraz ciągników siodłowych, to w pięcioletce 1961-65 wykonane zostanie zaledwie 46 procent planu.

Wiesław Szymczyk w książce „Ocalić od zapomnienia” wspominał, jak późną jesienią 1966 roku pojechał wspólnie z dyr. naczelny W. Augustem oraz zastępcą głównego konstruktora Stefanem Wasiukiewiczem w delegację, aby naprawiać silniki S-560. „Samochody z tymi silnikami masowo padały, pracując w trudnych, błotnistych warunkach, np. w „akcji buraczanej”. Silniki wykazywały usterki i dużą awaryjność. Problem był nagłośniony w prasie i telewizji. Przyszły polecenia wyższych władz, by ratować unieruchomione samochody. (...)”



Wnętrze kabiny Żubra. Zwraca uwagę niski tunel silnika.



Żubr drugiej serii z uproszczoną kabiną, 20-calowymi kołami oraz osią przednią o nośności 4,7 tony.

Fot. Instytut Transportu Samochodowego

Zawodność tego silnika miała swoje korzenie w nieudanej konstrukcji, ale też słabej technologii niektórych węzłów oraz dużej liczbie odstępstw od warunków technicznych i technologii podczas produkcji. (...) Już w trakcie opracowania technologii konieczne było wprowadzenie setek zmian konstrukcyjnych. Do fabryki zostali oddelegowani konstruktorzy tych silników. Z silnika S-56 zrobił się S-560. Zmiany poprawiły, ale nie eliminowały awaryjności tych silników.

Na jego zawodność i krótką żywotność miały też istotny wpływ odstępstwa od dokumentacji, powstałe w trakcie procesu produkcyjnego. Tych odstępstw było dużo. Kwalifikacją odstępstw od warunków technologicznych zajmowali się konstruktorzy. W odniesieniu od tzw. odchyłek silnika S-56/S-560 głównie inż. Andrzej Jagodziński i chyba też inż. Michał Pasiak. Również inż. Stefan Wasiukiewicz i dyrektor inż. Tadeusz Rożałowski decydowali o większych odchyleniach, bądź zmieniali negatywne decyzje konstruktorów. Główny konstruktor prof. inż. Włodzimierz Strzeszewski odwiedzał mnie okresowo i prosił o maksymalne przeciwstawianie się przez kontrolę techniczną odstępstwom produkcyjnym od warunków technicznych."

Na wniosek ministra Przemysłu Maszynowego została skierowana do zakładu kontrola Najwyższej Izby Kontroli – Zespołu Wojskowego. Przedmiotem badań była zła jakość tego silnika. Kontrolerzy z NIK zbierali materiały dla uzyskania odpowiedzi, dlaczego jest tak źle z eksploatacją tych silników i kto personalnie jest za to odpowiedzialny. Na szczęście zakupiono licencję silników trakcyjnych z firm Leyland i Henschel. To w decydującym stopniu do-

prowadziło do wygaszenia silników S-560 i zakończenia dochodzeń" – tłumaczył Szymczyk.

Ostatnia modernizacja Żubra

Rząd PRL spodziewał się, że Żubr zostanie zastąpiony w drugiej połowie lat 60. polsko-czechosłowacką ciężarówką, projektowaną przez wspólne biuro konstrukcyjne. Jednak w 1964 roku współpraca zakończyła się bez efektów i JZS musiały dalej modernizować Żubra, bez nadziei na szybkie znalezienie następcy.

Kierownik sekcji kooperacji HZ jeliczańskich zakładów Mieczysław Miękus tłumaczył powolne tempo modernizacji Żubra kłopotami z dostawcami. O ile przedsiębiorstwa podległe Ministerstwu Przemysłu Maszynowego otrzymywały polecenie i musiały je wykonać, to zakłady będące w gestii np. Ministerstwa Przemysłu Chemicznego lub Lekkiego już nie musiały reagować na polecenia innego resortu. – Dostawcy wyrobów gumowych, okładzin hamulcowych czy detali z tworzyw sztucznych uzależniają dostawy od uprzedniego dostarczenia przez nas form oprzyrządowania. Najpierw powstają kłopoty z materiałami niezbędnymi do wykonania form, potem narzędziownia trudni się ich wytworzeniem i dopiero potem można je przekazać dostawcy. Gdy oprzyrządowanie nie zdaje egzaminu, wszystko zaczyna się od nowa – tłumaczył zasadę współpracy Miękus.

Zaznaczał, że w kooperacji często dobór dostawcy był przypadkowy, podobnie jak wybór części i zespołów z kooperacji. Jednak uporczywa praca personelu JZS przyno-

siła efekty. Pracochłonność Żubra zmalała w 1965 roku do 938 godzin, gdy w 1960 roku sięgała 1550 godzin.

W 1966 roku JZS dokonały ostatniej poważnej modernizacji Żubra, który otrzymał skonstruowaną w Tczewie przekładnię typu 315. – Punktem wyjścia dla skrzyni 315 była A80, której mankamenty były doskonale znane. W ramach prac biura polsko-czechosłowackiego dysutowano na pewno co należałoby w niej zmienić, a może nawet przygotowano wstępną dokumentację. Wydaje się więc prawdopodobne, że z taką wiedzą trafił do Tczewa Wiesław Czupek, który był członkiem polsko-czechosłowackiej grupy konstruktorów. To tłumaczyłoby narodziny tej skrzyni już w 1965 roku (w roku powołania do życia biura konstrukcyjnego w Zakładach Sprzętu Motoryzacyjnego w Tczewie) – wyjaśnia konstruktor FPS Tczew Bogusław Postek.

Skrzynia biegów 315, podobnie jak A80, posiadała nadbieg, natomiast łożyska ślizgowe skrzyni zostały zastąpione złożeniami igielkowymi, smarowanymi rozbryzgowo. – Niepotrzebna stała się zębata pompa olejowa, komplikująca budowę przekładni – tłumaczy Postek.

Wadliwą oś przednią zastąpiła nowa konstrukcja o nośności 5,4 tony, której koła nie wpadały w wibracje. Większa o 700 kg nośność osi pozwoliła przygotować specjalizowane zabudowy na podwoziu Żubra. Huta Stalowa Wola odmówiła produkcji osi, dostarczając jedynie odkuwkę belki. Obróbkę i montaż uruchomił Jelcz.

W tylnym moście konstruktorzy wprowadzili lepsze smarowanie wałka atakującego, co zmniejszyło częstotliwość występowania awarii. BKPMot opracował nawet

wzmocnioną wersję mostu, jednak Łabędy odmówiły zmian, sygnalizując, że w 1968 roku wycofają się z produkcji tego podzespołu.

Ruszyła taśma montażowa

W połowie lat 60. zakład opuścił 3-tysięczny Żubr, który trafił do Zakładu Transportu Budownictwa Mieszkaniowego. W tym samym roku z fabryki wyjechało 800 Żubrów, zaledwie dwie trzecie z planowanej liczby.

Dostawcy nie nadążali za potrzebami, jednak systematyczny wzrost produkcji skłonił Jelcz do doskonalenia metod wytwarzania. Żubrowskie kabiny składała brygada na linii montażowej w Hali A. Tam odbywały się prace blacharskie, łącznie ze spawaniem.

Późniejszy zastępca dyrektora JZS ds. produkcji Jerzy Podlak wspominał, że w hali wydzielona była specjalna przestrzeń do malowania pojazdów. – Była to prymitywna i pożarowo niebezpieczna rzecz, ale jakoś się udawało. Oczywiście przestrzenie te były specjalnie wygrodzone oraz przystosowane (wentylacja, itp.) – zaznacza Podlak.

Pod koniec produkcji Żubra, Jelcz dorobił się lakierni piecowej w Hali F i tam były lakierowane także kabiny ciężarówek. Następnie ciągnik przewoził je na laweciedo Hali B, gdzie przebiegał montaż samochodów.

W Hali B ruszyła taśma montażowa. – Na wózkach montażowych, podpierających oś i tylny most, montowany był cały samochód. Samochody przepychaliśmy pomiędzy stanowiskami montażowymi – opisuje Jerzy Oleńczak, który jesienią 1968 roku pracował na montażu Żubra.

Oleńczak wyposażał podwozia i kabiny w pneumatykę. – Musiałem uzbroić całą kabinę w układ pneumatyczny, łączyłem układ pneumatyczny podwozia z kabiną, czyli zaworem pedału hamulca i manometrem. Żubr miał prostą instalację pneumatyki, a jedyną trudnością były sztywne, metalowe rurki – wyjaśnia Oleńczak.

Razem z nim na montażu pracowało dużo młodzieży. – Przyciągały ją wysokie zarobki, bo Dolny Śląsk był I strefą zatrudnienia, mieliśmy lepsze pieniądze nawet od górników na Górnym Śląsku. Przyjeżdżali młodzi niewykwalifikowani ludzie, na przyuczenie. Ja byłem po samochodówce, więc orientowałem się o co chodzi. Dla mnie rysunek techniczny nie był czarną magią – podkreśla Oleńczak.

Dodaje, że pracownicy montażu pracowali w akordzie. – Choć miałem 20 lat, zarabiałem 3 razy lepiej od mojego ojca, lakiernika w Częstochowie. Jednak robota musiała być. Jeśli nie pracowaliśmy, to nie dostawaliśmy kasy. Za nadgodziny też nam nie płacili. Musieliśmy tylko wyrobić plan, na który składały się karty techniczne (karty godzinowe, każda godzina techniczna miała po 100 minut). Jeżeli mój plan dla grupy VI lub VII zaszeregowania przewidywał 250 godzin w miesiącu, to mogłem zrobić 120-130 proc. normy. Więcej było niebezpiecznie, bo normowiczcy mogli podnieść normy. Nie opłacało się także zarabiać zarabiać powyżej 3 tys. zł, bo wtedy gwałtownie rósł podatek i choć więcej się pracowało, to dostawało się mniejszą wypłatę – tłumaczy Oleńczak.

Wspomina, że w ostatnim kwartale 1968 roku na taśmie coraz częściej pojawiały się Jelcze 315 i tak Żubr przeszedł do historii.

Podziękowania dla Jerzego Oleńczaka, Jerzego Podlaka, Bogusława Postka, Bronisława Surmy, Stefana Wasiukiewicza i Bartosza Zakrzewskiego.



można włączyć intensywnie niebieskie światło, które – jak sprawdzili naukowcy Mercedes-Benz – pozytywnie wpływa na koncentrację i pobudza – wyjaśnia Igor Kaczorkiewicz.

O zaletach innowacji zastosowanych w Nowym Actrosie i wrażeniach z jazdy SmartTruckiem opowiadali i dyskutowali też z kolegami i koleżankami kierowcami Kate Truck Driverka i Adrian Trucker Parker – dwójka influencerów, którzy jako SmartTeam podjęli współpracę z Mercedes-Benz Trucks Polska w 2020 roku. – Dzięki nim mogliśmy poznać punkt widzenia czynnych kierowców – i to zarówno z kobiecej, jak i męskiej perspektywy – mówi Igor Kaczorkiewicz. – Chcieliśmy, żeby nasz SmartTeam zachęcił obserwujących ich kierowców do zainteresowania pojazdem i możliwością zweryfikowania osobiście opinii influencerów.

Zainteresowanie Mega Testem okazało się ogromne. Dlatego w Mercedes-Benz Trucks Polska zapadła decyzja o kontynuowaniu go również w 2021 roku. Na chętnych do udziału w akcji „SmartTruck. Przejmij Stery” na placach w sieci dealerskiej czeka już 65 nowych, wyprodukowanych w grudniu SmartTrucków. – W tegorocznej odsłonie testu chcemy jeszcze bardziej podkreślić to, że oddajemy ten pojazd w ręce klientów i kierowców i to oni mogą sami nam powiedzieć, co myślą o innowacjach i technologiach w nim zastosowanych – wyjaśnia Igor Kaczorkiewicz. – Dlatego postanowiliśmy jednocześnie, wsłuchując się w głosy kierowców, rozszerzyć wyposażenie SmartTrucków o dodatkowe elementy zwiększające komfort jazdy. Są to m.in. reflektory biksenonowe, a także pneumatyczne zawieszenie kabiny. Jednocześnie umożliwiliśmy dealerom zamówienie pojazdu nie tylko na ramie standardowej, ale także w wersji Low Liner pod naczepę mega, bo wiemy, że wielu klientów takich właśnie potrzebuje. Kabinę GigaSpace można natomiast wyposażyć w luksusowy kącik wypoczynkowy SoloStar Concept. Oczywiście zachowaliśmy pod maską ten sam mocny silnik o mocy 480 KM. Całości dopełnia nowy, srebrny grill na masce, dający lżejszy, bardziej dynamiczny wygląd.

Tegoroczna akcja testowania SmartTrucka potrwa cały rok, a jej rezultaty można śledzić na odświeżonej już stronie internetowej www.smarttruck.mercedes-benz.pl, na której znalazły się wszystkie potrzebne informacje dla chętnych do wzięcia udziału w teście. Na kierowców czeka też wiele niespodzianek przygotowanych przez Mercedes-Benz Trucks Polska – między innymi spotkania ze SmartTeamem na MOP-ach i dużych parkingach. Warto więc wypatrywać charakterystycznego czerwonego Actrosa na drogach i... przejąć stery.



Igor Kaczorkiewicz, Head of Product & Marketing, PR:
nasz nowy SmartTruck został stworzony z myślą o jeszcze większym komforcie kierowców

Nowa odsłona SmartTrucka
została wyposażona m.in. w biksenonowe reflektory



SmartTruck znowu w trasie

W ubiegłorocznej wielkiej akcji pod hasłem „Nowy Actros. Mega Test” wzięło udział 880 klientów. Dlatego w tym roku akcja Mercedes-Benz Trucks Polska trwa nadal, a na chętnych w całym kraju czeka 65 nowych, jeszcze bardziej komfortowo wyposażonych nowych SmartTrucków. Hasło tegorocznej akcji Mercedes-Benz Trucks Polska brzmi: „SmartTruck. Przejmij Stery”

Bezprecedensowa akcja testowa Nowego Actrosa, przeprowadzona w ubiegłym roku przez Mercedes-Benz Trucks Polska, cieszyła się ogromną popularnością i odniosła wielki sukces, odbijając się dzięki mediom społecznościowym sporym echem w środowisku kierowców. 65 pojazdów, oklejonych charakterystyczną czerwono-czarną grafiką nawiązującą do inteligentnych rozwiązań i innowacji na pokładzie Actrosa, przejechało w mega teście łącznie 5 790 000 kilometrów. Z możliwości zapoznania się z najnowszym flagowym modelem ciężarówki z gwiazdą na masce skorzystało 880 klientów.

– Przeprowadziliśmy łącznie około 230 wywiadów z kierowcami, którzy wzięli udział w teście SmartTrucka – mówi Igor Kaczorkiewicz, Head of Product & Marketing, PR w Mercedes-Benz Trucks Polska. – Dzieliłi się w nich swoimi wrażeniami na temat przede wszystkim siedmiu innowacji, które wyróżniają naszą ciężarówkę na tle konkurencji. Oczywiście, największe zainteresowanie wzbudził system kamer i wyświetlaczy MirrorCam, który zastąpił tradycyjne lusterka zewnętrzne. Kierowcy bardzo docenili to rozwiązanie – doskonałą widoczność i wygodę, to, że kamera podąża za całą naczepą podczas skrętu. Takiego systemu nie ma żaden inny producent.

Testujący SmartTrucka kierowcy docenili też pozostałe innowacje, takie jak m.in. Multimedia Cockpit z jego intuicyjną obsługą przypominającą korzystanie ze smartfonu, a także systemy wspierające bezpieczeństwo: Active Brake Assist 5 i Active Drive Assist, który oferuje jazdę półautonomiczną. Wielu z nich podkreślało zalety inteligentnego tempomatu Predictive Powertrain Control w jego udoskonalonej wersji, obejmującej także poruszanie się po drogach lokalnych.

– Wszystkie te innowacje powstały przede wszystkim z myślą o odciążeniu kierowców, których trudna i odpowiedzialna praca bardzo często nie jest dostrzegana i doceniana – mówi Igor Kaczorkiewicz. – Większość z nas wybierając na półce w sklepie ulubiony sok czy dżem, nie zastanawia się nad tym, w jaki sposób te produkty się tam znalazły. Tymczasem wymagało to spędzenia przez kierowcę wielu godzin w kabinie ważącej nawet do 40 ton ciężarówki. Dlatego zależy nam na tym, żeby te godziny kierowca spędził możliwie komfortowo, a przede wszystkim bezpiecznie. Czasem pomocne są w tym nawet pozornie błahe detale – na przykład oświetlenie w kabinie Nowego Actrosa. – Kierowca ma tu do wyboru dwa tryby: podczas paury oświetlenie kabiny jest ciepłe, sprzyjające relaksowi. Natomiast podczas jazdy



Odpowiedzialność przewoźnika

w Konwencji CMR oraz ubezpieczenia CMR - część 54

LUTZ ASSEKURANZ

W dotychczasowych publikacjach z naszej serii, ukazującej się na łamach dwumiesięcznika Przewoźnik, które najpierw były kolejno uporządkowane według artykułów Konwencji CMR, a następnie według aktualnych tematów, wielokrotnie wskazywaliśmy na to, że z uwagi na złożoność zagadnień ważne jest, aby przy zawieraniu ubezpieczeń CMR zasięgnąć opinii specjalistów.

Cztery dekady doświadczenia

Lutz Assekuranz jest właśnie taką firmą. Ponad czterdzieści lat doświadczenia, także przy obsłudze najbardziej skomplikowanych szkód, stanowi gwarancję, że przewoźnicy, gdy dojdzie do zdarzenia, nie zostaną pozostawieni sami sobie.

Z pewnością każdy, kto w miarę zna się na prawie, może przeczytać tekst Konwencji CMR i podjąć rozważania

na jej temat, które jednak często mogą okazać się błędne. Z jednej bowiem strony należy stosować się do tych przepisów w ich oryginalnych wersjach w języku angielskim i francuskim (porównaj artykuł 51 CMR) (tłumaczenia – także te na język polski – są częściowo wadliwe), a z drugiej strony istotna jest wykładnia tego tekstu w literaturze prawnej i orzecznictwie sądowym. Który przewoźnik (lub spedytor) posiada kolekcję literatury prawnej z dziesiątkami komentarzy do Konwencji CMR z wielu państw, będących jej sygnatariuszami, a także zbiór orzecznictwa sądowego z tysiącami orzeczeń i wyroków? Firma Lutz Assekuranz dysponuje i jednym, i drugim, dlatego też może zapewnić przewoźnikom i spedytorom odpowiednie wsparcie.

Reklamacje

I tak np. kwestia „reklamacji” w związku z przepisami dotyczącymi przedawnienia jest niezwykle złożonym zagadnie-

niem. W wersji polskiej tekst artykułu 32 CMR brzmi:

(1) Roszczenia, które mogą wynikać z przewozów podlegających niniejszej Konwencji, przedawniają się po upływie jednego roku. Jednak w przypadku złego zamiaru lub niedbalstwa, które według prawa obowiązującego sąd rozpatrujący sprawę uważane jest za równoznaczne ze złym zamiarem, termin przedawnienia wynosi trzy lata. Przedawnienie biegnie:

- a) w przypadkach częściowego zaginięcia, uszkodzenia lub opóźnienia dostawy – począwszy od dnia wydania;
- b) w przypadkach całkowitego zaginięcia – począwszy od trzydziestego dnia po upływie umówionego terminu dostawy, albo, jeżeli termin nie był umówiony – począwszy od sześćdziesiątego dnia po przyjęciu towaru przez przewoźnika;
- c) we wszystkich innych przypadkach – począwszy od upływu trzymiesięcznego terminu od dnia zawarcia umowy przewozu. Dnia, wskazanego wyżej, jako wyjściowy dla biegu przedawnienia, nie wlicza się do terminu przedawnienia.

(2) Reklamacja pisemna zawieszona przedawnienie aż do dnia, w którym przewoźnik na piśmie odrzuci reklamację i zwróci załączone do niej dokumenty. W razie częściowego przyjęcia reklamacji bieg przedawnienia wznawia się tylko dla tej części reklamacji, któ-

ra pozostaje sporną. Dowód otrzymania reklamacji lub odpowiedzi na nią oraz zwrotu jej załączników ciąży na stronie, która się powołuje na ten fakt. Reklamacje późniejsze w tym samym przedmiocie nie zawieszają przedawnienia.

(3) Z zastrzeżeniem postanowień powyższego ustępu 2, zawieszenie przedawnienia normują przepisy prawa obowiązującego sąd rozpatrujący sprawę. To samo dotyczy przetrwania biegu przedawnienia.

(4) Roszczenie przedawnione nie może być więcej podnoszone, nawet w postaci wzajemnego powództwa lub zwrotu.

Wszelkie zdarzenia

Jak wynika z ustępu 1 punktu c, art. 32 CMR chce regulować w zakresie przedawnienia wszelkie zdarzenia związane z przewozem podlegającym Konwencji CMR. Znajduje się tam mianowicie sformułowanie „we wszystkich innych przypadkach...”, które oprócz tych uregulowanych w ustępie 1 w punktach a i b (częściowe zaginięcie, uszkodzenie, opóźnienie dostawy, całkowite zaginięcie) mogą stanowić podstawę zgłaszanych roszczeń, np. roszczenia o zapłatę przewoźnego, roszczenia z tytułu należności wynikających z postojowego, z tytułu wypożyczenia palet w ramach przewozów podlegających Konwencji CMR, z tytułu naruszenia neutralności przesyłki, zwrotu kosztów, cesji wierzytelności, itd. Artykuł ten obej-

muje oczywiście też wszelkie okoliczności wymienione w samej konwencji: art. 7 ust. 1 i 3, art. 8 ust. 3, art. 10, art. 11 ust. 2 i 3, art. 12 ust. 5 i 7, art. 13 ust. 2, art. 16 ust. 1 i 4, art. 21 i art. 22 ust. 2.

Zgodnie z art. 32 ust. 2 pisemna reklamacja zawieszona bieg przedawnienia. W przeciwieństwie do art. 32 ust. 1, który reguluje wszystkie roszczenia wynikające z przewozu podlegającego Konwencji CMR – a więc te zgłaszane wobec przewoźnika, ale także takie, które podnosi przewoźnik – reklamacja zawieszona bieg przedawnienia tylko w przypadku roszczeń zgłaszanych wobec przewoźnika, co jasno wynika z tekstu, w którym mowa jest o pisemnym odrzuceniu reklamacji przez przewoźnika.

Sprzeczności

Art. 32 ust. 2 zdanie 4 mówi, że późniejsze reklamacje w tym samym przedmiocie nie zawieszają przedawnienia.

Aby pokazać, jak trudno jest utrzymać się na arenie międzynarodowej w różnych jurysdykcjach, posiadających zgodnie z Konwencją CMR właściwość miejscową (w myśl artykułu 31 CMR w ramach jednego przewozu, podlegającego tej konwencji, może istnieć nawet do sześciu różnych sądów właściwych), chcielibyśmy wskazać na Włochy, gdzie zdarzają się nawet wzajemnie sprzeczne orzeczenia sądu najwyższego w kwestii, czy wielokrotnie składana pisemna reklamacja może wciąż na nowo zawieszать bieg terminu przedawnienia.

Innym pytaniem, na które w różny sposób odpowiadają sądy poszczególnych krajów będących sygnatariuszami Konwencji CMR, jest to, czy do odrzucenia reklamacji należy załączyć przesłane wraz nią kserokopie, aby poprzez odrzucenie reklamacji termin przedawnienia ponownie zaczął biec.

Przerwanie biegu przedawnienia

Na koniec należy jeszcze zwrócić uwagę na art. 32 ust. 3 CMR, zgodnie z którym – z zastrzeżeniem postanowień ustępu 2 – zawieszenie i przerwanie biegu przedawnienia normują przepisy prawa obowiązującego sąd rozpatrujący sprawę (uwaga: możliwych jest do sześciu różnych sądów właściwych). Sam fakt, iż Kon-

wencja CMR obejmuje obecnie 58 państw, które ją podpisały, pokazuje, na jakie pułapki można natrafić, jeżeli nie wnieść się pozwu lub nie zostanie się pozwany w swoim „rodzinnym kraju”. Poszczególne prawa krajowe znają od kilku do kilkudziesięciu przesłanek zawieszających lub przerywających bieg przedawnienia. Dobry doradca sporo kosztuje, a przecież można mieć u swego boku takiego partnera jak

firma Lutz Assekuranz, który oprócz szerokiej wiedzy własnej ma możliwość korzystania z grona uznanych na arenie międzynarodowej prawników, specjalizujących się w prawie transportowym.

Jeżeli chcieliby Państwo uzyskać porady i/lub zawrzeć dostosowane do swoich potrzeb ubezpieczenia CMR, firma Lutz Assekuranz pozostaje zawsze chętnie do Państwa dyspozycji. www.lutz-assekuranz.eu/pl

reklama

LUTZ ASSEKURANZ
 WZAJEMNE ZAUFANIE
 KOMPETENTNE DORADZTWO
 SZYBKA LIKWIDACJA SZKÓD
 SIĘĆ EKSPERTÓW
 RZETELNA INFORMACJA

UBEZPIECZENIA USŁUG TRANSPORTOWYCH I LOGISTYCZNYCH

SZEROKI ZAKRES UBEZPIECZEŃ

OCP 3 w 1

KABOTAŻ

OCP KRAJ

ZDOLNOŚĆ FINANSOWA

OCS

PRZEWÓZNIK UMOWNY

TAKŻE DLA POJAZDÓW DO 3,5 DMC

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

Dział likwidacji szkód:
 tel.: +48 1 8175573 16
 office@lutz-assekuranz.pl

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

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

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

www.lutz-assekuranz.pl

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

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

Dla klientów ubezpieczenie zdolności finansowej do licencji dla spełnienia wymogu określonego w art. 7 ust. 1 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r.

Lutz Assekuranz jest wpisana do rejestru pośredników ubezpieczeniowych pod numerem GISA 24197069 prowadzonego przez BMWFW (Federalne Ministerstwo Nauki, Badań i Ekonomii) jako organu odwoławczego.

Praktyczne wskazówki

- Art. 32 CMR reguluje w zakresie przedawnienia wszelkie roszczenia, które mogą wynikać z przewozu podlegającego Konwencji CMR.
- Bieg terminu przedawnienia może ulec zwieszeniu tylko w przypadku roszczeń wysuniętych wobec przewoźnika.
- W kwestii przerwania biegu przedawnienia Konwencja CMR odsyła do prawa krajowego.
- Te skomplikowane zagadnienia wymagają rzetelnych specjalistów, takich jak np. firma Lutz Assekuranz.

Mandatowy rekordzista?

Fotoradar umieszczony na autostradzie A1 robi zdjęcia z prędkością karabinu maszynowego. A żeby było precyzyjniej – to dwa systemy odcinkowego pomiaru prędkości. Jeden w woj. łódzkim, a drugi niedaleko Częstochowy. Kierowcy dostają tam po 1200 mandatów dziennie. Pomiar zainstalowano na remontowanych odcinkach, gdzie obowiązuje 70 km/h. Kierowcy nie spodziewają się tego i jadą dużo szybciej. Urządzenia mają zniknąć po zakończeniu remontu, ale do tej pory może tam paść rekord wystawionych mandatów.



Wiatr we włosach wyszedł z mody

Na rynku kabrioletów w ubiegłym roku odnotowano prawdziwą zapaść sprzedaży. Samochody generalnie sprzedawały się gorzej, ale spadek w przypadku samochodów ze składanym dachem wyniósł 52 %, jak poinformował Instytut Badań Rynku Motoryzacyjnego SAMAR. Parę lat temu relatywnie niedrogie modele kabrioletów oferowało wielu producentów, dziś to praktycznie tylko rynek premium. Najchętniej kupowanymi autami tego typu były w zeszłym roku: Porsche 718, BMW Z4 i MINI Cabrio.



Elektryczny i retro

Alpha Jax to nowy pomysł na elektryczne auto, które nie boi się zjechać z asfaltu. Projekt powstał w Kalifornii i nie jest to tylko prototyp. Amerykanie chcą oferować dwusilnikowy wóz za 140 tys. zł w wersji podstawowej. Zasięg ma wynosić 400 km. W wyposażeniu znajduje się między innymi wyprawowy bagażnik, uterenowione zawieszenia, odpowiednie opony, dodatkowe oświetlenie na dachu oraz osłony na zderzaki.

Zakaz wjazdu elektrykiem do garaży?

Mowa o samochodach na prąd, których baterie w razie pożaru są nie do ugaszenia przy pomocy konwencjonalnych metod. W wielu garażach niechciane są auta na LPG, ale w przypadku samochodu elektrycznego sprawa może być poważniejsza. Pożar może wywołać reakcję łańcuchową i doprowadzić do zajęcia się ogniem innych samochodów. Nie ma przepisów regulujących to zagadnienie, ale specjaliści od zabezpieczeń przeciwpożarowych już zwracają uwagę na problem.



5 tys. zł kary za gubienie oleju?

Nowy projekt nowelizacji ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach zakłada wprowadzenie wysokich kar - od 500 zł do nawet 5000 zł - za zanieczyszczanie otoczenia. Oznacza to, że karze mogą podlegać też kierowcy, którzy jeżdżą samochodami gubiącymi płyny, np. olej. Wysokość kary ma zależeć od stopnia zanieczyszczenia.

Jaguar zwalnia

Okolo 2 tys. osób może stracić pracę w firmie JLR. Zwolnienia są wynikiem elektryfikacji. Firma oznajmiła ostatnio, że wszystkie samochody mają za pewien czas być produkowane w wersji elektrycznej. Dlatego osoby odpowiedzialne za rozwój jednostek spalinowych mogą stracić pracę. To nie oznacza, że Jaguar zrezygnuje w ogóle ze spalinowców, ale ma być ich mniej, a to oznacza mniej miejsc pracy. Przy okazji oświadczone, że w ramach nowej strategii z oferty zniknie limuzyna XJ, czyli kiedyś najbardziej rozpoznawalny wóz z kotem na masce.

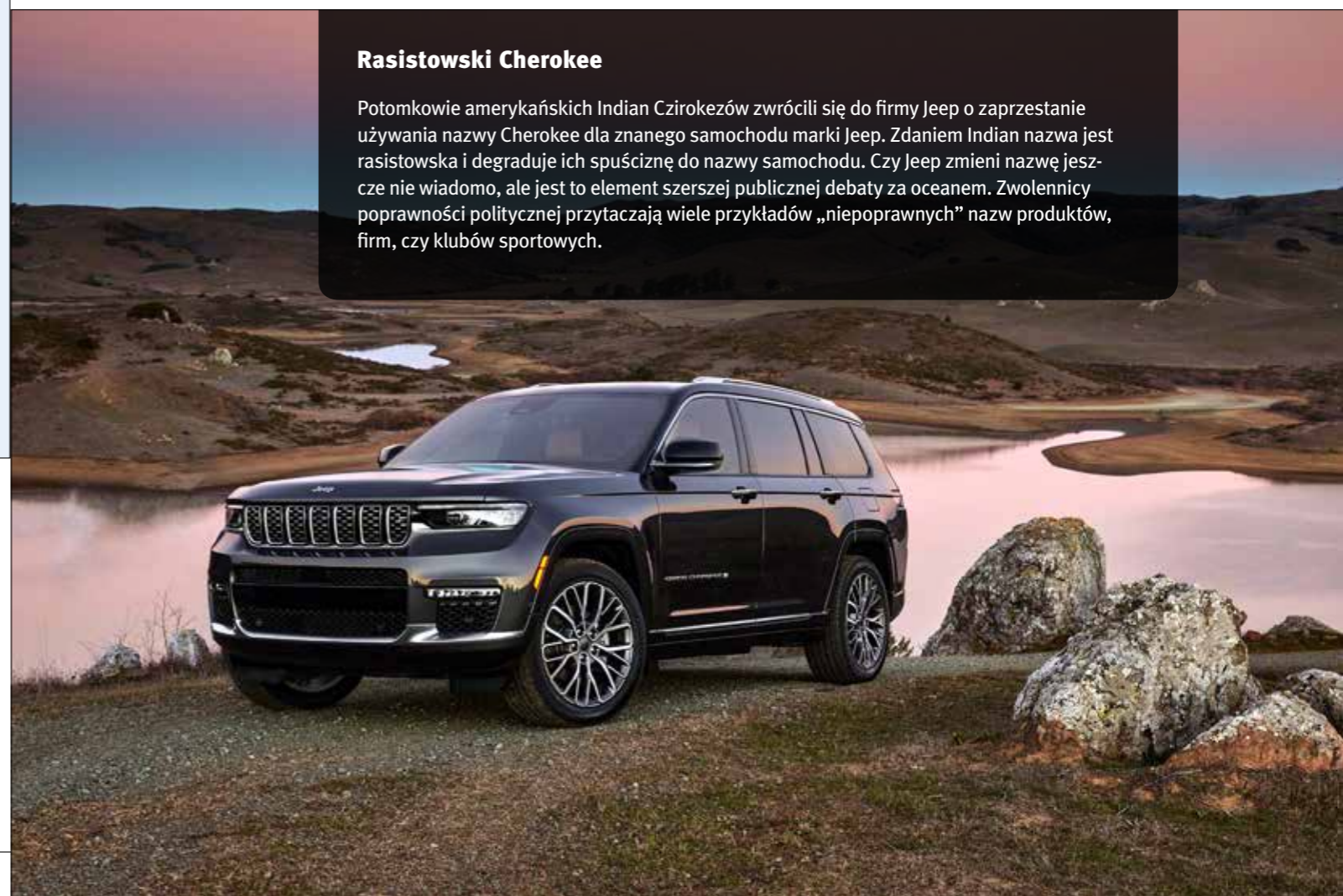


V12 na wodzie

Firma Mercury, która zajmuje się produkcją silników do jednostek pływających, zaprezentowała ogromny 12-cylindrowy silnik zaburtowy. Verado 600 V12 ma 600 koni i jest dziś największym zaburtowym silnikiem na świecie. Żeby polepszyć zwrotność, obrotowa jest sama głowica ze śrubą, a nie cały silnik. Podobno producenci jachtów, zainspirowani nową jednostką, już szykują odpowiednie todzie właśnie pod Verado 600.

Rasistowski Cherokee

Potomkowie amerykańskich Indian Czerokee zwrócili się do firmy Jeep o zaprzestanie używania nazwy Cherokee dla znanego samochodu marki Jeep. Zdaniem Indian nazwa jest rasistowska i degraduje ich spuściznę do nazwy samochodu. Czy Jeep zmieni nazwę jeszcze nie wiadomo, ale jest to element szerszej publicznej debaty za oceanem. Zwolennicy poprawności politycznej przytaczają wiele przykładów „niepoprawnych” nazw produktów, firm, czy klubów sportowych.





McLaren Artura

Którego Artura? Nazwa najnowszego dziecka z Woking może powodować pewną konsternację, ale wbrew plotkom nie chodzi tu o żadne imię, nawet gdyby miało dotyczyć króla Artura. Nazwa powstała z połączenia dwóch angielskich słów „Art” (sztuka) oraz „future” (przyszłość).



Kacper Jeneralski

Wpadek, czy też zabawnych zbiegów okoliczności w nazewnictwie samochodów świat zna wiele. Wystarczy przypomnieć sobie Toyotę MR2, z francuska czytana jak „łajno”, Buick LaCrosse którego nazwa w niektórych częściach Kanady oznacza „samogwałt”, czy nie tak dawną premierę koreańskiego auta komunikującego, że „Hyundai Kona”. W tym gronie McLaren Artura nie kłuje w oczy, zwłaszcza że mamy do czynienia z kawałkiem fantastycznej roboty.

Bestseller zastąpiony przez Artura

W gamie brytyjskiej marki Artura zastąpi model 570S. Poprzednik przez 6 lat produkcji stał się najlepiej sprzedawanym McLarenem w historii. To oznacza, że projektowanie nowego auta było wyzwaniem obarczonym dużą odpowiedzialnością.

McLaren od ponad dekady korzystał z podobnej ramy, silnika i skrzyni biegów we wszystkich modelach ze swojej oferty. Kiedy w 2010 roku firma znów zaczęła produkować dro-

gowe samochody, pod ich maskami, a właściwie za plecami kierowcy i pasażera znajdował się ten sam, choć modyfikowany silnik V8. Teraz nastąpiła zmiana i wielu może zacząć się krzywić.

Model Artura wyposażony jest w mniejszą jednostkę V6, ale współpracującą z elektrykiem. Ten zamontowany został pomiędzy spalinową jednostką, a skrzynią biegów. To hybrydowy układ plug-in, a więc ładowany z gniazdka. Marka produkowała już wcześniej hybrydy, ale pierwszy raz mamy do czynienia z wersją plug-in.

Silnik V6 ma 3 litry pojemności, to o litr mniej niż poprzednik, który w zależności od wersji miał od 3,8 do 4,0 litra pojemności. Nietypowe jest rozwarcie cylindrów, bo kąt między nimi to 120 stopni zamiast 90, jak to przeważnie bywa. Dzięki temu silnik jest bardziej płaski, co skutecznie obniża środek ciężkości auta. Na dodatek dwie turbosprężarki umieszczone nad silnikiem mają więcej miejsca i lepsze chłodzenie. A to ważne, bo maksymalnie silnik może kręcić się do 8500 obrotów na minutę.

Jednostka jest lżejsza i mniejsza niż wcześniej montowane w McLarenach, ale i tak mocna. Ma 585 KM i tyle samo momentu obrotowego. W porównaniu do poprzedniego V8 mamy

95 KM więcej, w gratisie 225 niutonometrów momentu i mniejszą o 19,5 kg masę jednostki.

Łącznie układ napędowy, po wliczeniu mocy elektrycznego motoru, ma 680 koni.

Szybko rozpędza się i hamuje

Producent pisze, że na samym prądzie Artura ma przejechać do 30 km. Ma to zapewniać akumulator o pojemności 7,4 kWh. Wiadomo, że przy wykorzystaniu choć części potencjału tego auta podany zasięg jest nierealny, ale auto może poruszać się w trybie czysto elektrycznym.

To ponoć najbardziej ekologiczny, a raczej ekonomiczny samochód wyprodukowany przez McLarena. Według laboratoryjnych danych w cyklu WLTP auto spala 5,5 litra na setkę. To oczywiście przy bardzo oszczędnym stylu jazdy, a być może tylko na papierze.

Osiągi, jak nietrudno się domyślić, są imponujące. Pierwszą setkę auto osiąga po 3 sekundach, po upływie 8,3 sekundy jedziemy 200 km/h. Prędkość maksymalna to 330 km/h. Zamieszczono jeszcze kilka innych ciekawych danych. Np. czas przejazdu ćwierć mili to 10,7 sekundy. Droga hamowania od 100 do 0 km/h wyno-

ciekawe

przewoźnik



si 31 metrów. Hamulce McLarena mają imponującą skuteczność.

Wcześniej węglową skorupę ramy, w której mieści się kabina, produkowała zewnętrzna firma. Teraz fabryka McLarena sama zaczęła wytwarzać własną platformę, na której stworzyła pierwszy model.

W przypadku hybrydy trudno było urwać zbędne kilogramy. Auto przytyło w stosunku do swojego poprzednika o 46 kilogramów. Trzeba jednak przyznać, że konstruktorzy wykazali się sporą inwencją przy poszukiwaniu oszczędności na wadze. Jednym ze sposobów było ograniczenie okablowania o 25%. Udało się to dzięki komunikacji bezprzewodowej – część podzespołów korzysta z pokładowej chmury.

Na wstecznym elektrycznie

Samochód ma napęd na tylne koła, a tylna oś wyposażona jest w elektronicznie sterowany mechanizm różnicowy. Taka „elektroszpera” pojawia się w aucie po raz pierwszy. Nie tylko silnik jest nowy, skrzynia biegów również. To 8-stopniowy automat z dwoma sprzęgłami. Co ciekawe, nie ma biegu wstecznego. Artura cofa przy użyciu wyłącznie elektrycznego silnika, który w prosty sposób zaczyna kręcić się w przeciwną stronę po włączeniu pozycji „R” w skrzyni biegów.

Samochód w niektórych krajach już można zamawiać. W Polsce ma pojawić się latem. Cena to 185 500 funtów, czyli w przeliczeniu w okolicach miliona zł.



Targi Kielce
exhibition & congress centre

3 dni

100-tki
spotkań

1000-ce
kont(r)aktów

∞
możliwości

12-14 maja 2021



nowa
infrastruktura

DROGI | KOLEJE | HYDROTECHNIKA | ENERGIA

targi budownictwa
infrastrukturalnego

www.nowainfrastruktura.pl





SmartTruck. Przejmij Stery.

Przetestuj Nowego Actrosa i poznaj wszystkie 7 rewolucyjnych innowacji ułatwiających prowadzenie ciężarówki.

Dowiedz się więcej na smartruck.mercedes-benz.pl

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

