



# przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

## Granica. Wschodni problem

Sześć lat kształcenia kierowców

30

Promujemy zawód kierowcy

40

Actros L: wyższy poziom inteligencji

64

6

548





ZMPD **BOX**.pl

15 domen  
1 urządzenie

Najlepszy BOX  
w wadze ciężkiej



KONTAKT  
uslugi@zmpd.pl



**Polski system e-TOLL  
w trybie odroczonej  
płatności przez  
ZMPD BOX!**







**Jan Buczek**  
Prezes ZMPD

## Nie ma naszej zgody na obchodzenie sankcji

Rosja ograniczyła polskim przewoźnikom wjazd na swoje terytorium i jednocześnie odcina nam rynki azjatyckie. To kolejna duża ofiara, którą przedsiębiorcy ponoszą w związku z napaścią Rosji na Ukrainę. Już dochodzą do nas sygnały, że rosyjscy konkurenci pod flagą innych państw realizują przewozy między UE i Rosją oraz państwami azjatyckimi. Skala tego procederu narasta, a polscy i europejscy przewoźnicy muszą biernie przyglądać się jak ci, którzy mieli być ukarani, wożą

ładunki bez żadnych ograniczeń. Dlatego należy pilnie stworzyć system weryfikacji firm i zakazać wjazdu, w przypadku zmiany flagi z rosyjskiej na inne państwo wschodnie. Pojawia się coraz więcej podrobionych zezwoleń EKMT. Nieuczciwe firmy wykorzystują ten fakt, ponieważ służbom trudniej jest zweryfikować ich autentyczność. Czy polskie służby kontrolne są do tego przygotowane? Jeżeli nie, należy natychmiast to zmienić.

## Mali producenci próbują wejść na europejski rynek ciężarówek

48

Wymuszana przez Komisję Europejską napędowa rewolucja zmusza przemysł do przygotowania elektrycznych i wodorowych napędów. Nowa technologia przyciągnęła małych graczy, na rynku podwozi będzie zamieszanie.

## Siły rynkowe puszczane w ruch

52

Prezes Daimler Truck Martin Daum przedstawił Robertowi Przybylskiemu podczas wystawy samochodów ciężarowych w Hanowerze pod koniec września przyszłość transportu drogowego.

## Zamach na Sergio Marchionne

72

Świat ujrzał pierwszego SUV-a z rumakiem na masce. Niezależnie od tego, jak bardzo będą krzywić się puryści, model Purosangue jest skazany na sukces. Od teraz będzie można jeździć Ferrari bez konieczności schylania się przy wsiadaniu.



**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, Kacper Jeneralski, Piotr Mikiel

**Okładka:**

Fot. StrazGraniczna.pl

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

## Granica z Ukrainą nieprzygotowana na rosnący ruch

10

ZMPD, podobnie jak całe środowisko przewoźników międzynarodowych, domaga się udrożnienia polsko-ukraińskiej granicy. Rząd usprawnia organizację pracy na terminalach odpraw, na poważniejsze inwestycje trzeba czasu.



## Ciężarówkowe szaleństwo

36

Tysiąc szalonych pomysłów na minutę i radość z życia, czyli największa impreza motoryzacyjna w Europie, czyli Master Truck Show w Polskiej Nowej Wsi pod Opolem, która odbyła się w połowie lipca.

## Parowe ciężarówki na wodór

54

Koncerny samochodowe zapewniają, że stoimy przed erą napędów wodorowych. Jednak pomimo miliardowych inwestycji ich wprowadzenie nie jest takie oczywiste.

Przewozy na wschód: na haku i pod kluczem	6
Granica z Ukrainą nieprzygotowana na rosnący ruch	10
Liczbę wydanych karnetów znów będziemy liczyć w milionach	12
Fotomorgana. Śmiech to zdrowie	16
Zakończył się tegoroczny cykl zebrań regionalnych członków ZMPD	22
25 lat stowarzyszenia Podlasie w Siedlcach	28
Sześć lat kształcenia w zawodzie kierowca-mechanik	30
Ciężarówkowe szaleństwo	36
Kierowca. Pewny zawód na niepewne czasy	40
Nawet mali producenci próbują wejść na europejski rynek ciężarówek	48
Siły rynkowe puszczane w ruch	52
Parowe ciężarówki na wodór	54
Udane targi transportu drogowego w Hanowerze	56
Retro. Gierkowski rozkwit Przedsiębiorstwa Spedycji Krajowej	58
Actrol L: wyższy poziom inteligencji	64
Ubezpieczenie CASCO – nowoczesne rozwiązanie dla zawodowców	66
Zamach na Sergio Marchionne	72



# Przewozy na wschód: na haku i pod kluczem

**Napaść Rosji na Ukrainę zupełnie zmieniła przewozy na wschód i najbliższe miesiące pokażą, z jakich krajów przewoźnicy znaleźli się w najlepszym położeniu lub potrafili najlepiej wykorzystać nową sytuację.**

Robert Przybylski

**G**ranica dwóch systemów: Unii Europejskiej i Unii Euroazjatyckiej przedzieliła kontynent nie wiadomo na jak długi okres. – Sprawa zezwoleń dla przewoźników z Białorusi i Rosji wybiega poza transport i dalsze decyzje wynikać będą z ogólnej sytuacji bezpieczeństwa i z całościowego podejścia polityki unijnej do

Rosji i Białorusi – zaznacza wiceminister infrastruktury Rafał Weber.

Wiosną Unia Europejska w ramach sankcji wobec państw-agresorów zakazała wjazdu samochodom ciężarowym zarejestrowanym w Rosji i Białorusi. Już 16 kwietnia Białoruś wprowadziła retorsje i zakazała wjazdu ciężarówkom unijnym. Zrobiła wyjątek jedynie dla pojazdów, które wjeżdżają do położonych przy unijnej granicy punktów logistycznych dla przeladunku lub wymiany naczep.

**Kto przejmie rynek?**

Od 10 października podobny zakaz wprowadziła Rosja. Odcięła w ten sposób polskich przewoźników nie tylko od swojego rynku, ale i państw Azji Środkowej, przede wszystkim Kazachstanu, Uzbekistanu i Armenii.

Ministerstwo Infrastruktury właśnie prowadzi w wymiennymi państwami rozmowy na temat przyszłorocznej puli zezwoleń. – Liczę na dobry dialog w komisjach mieszanych.

Musimy racjonalnie podejść do nowej sytuacji, zadbać o handel i o przewoźników. Utrata tamtych rynków była by stratą dla kraju, tym bardziej, że np. w wymianie z Kazachstanem mamy nadwyżkę – zaznacza wiceminister Weber.

Ministerstwo Infrastruktury przyznaje, że w tych okolicznościach w korzystnej sytuacji znaleźli się przewoźnicy z państw trzecich, których nie dotyczą retorsje ze strony Białorusi i Rosji. – Świadczą o tym wnioski niektórych państw skierowane do Polski o przeprowadzenie na rok bieżący dodatkowej wymiany zezwoleń. Państwa te głównie wnioskują o dodatkowe zezwolenia ogólne, które umożliwiają wykonanie przewozu dwustronnego lub tranzytowego, a także o zezwolenia na kraje trzecie (w mniejszej ilości) – wymienia rzecznik prasowy Ministerstwa Infrastruktury Szymon Huputyś.

Kontyngent zezwoleń na międzynarodowe przewozy drogowe rzeczy na 2022 rok z i do Kazachstanu wynosi po 16 500 zezwoleń dla przewoźników z obu państw. Z Republiką Uzbekistanu kontyngent zezwoleń został ustalony na poziomie 2 700 dla każdej ze stron. Z Republiką Tadżykistanu Polska wymienia 350 zezwoleń. Na 2022 rok wymiana zezwoleń z Kirgistanem ustalona została na poziomie 1 550 zezwoleń dla obu stron. Polska nie prowadzi współpracy w zakresie przewozów drogowych z Turkmenistanem.

W samej Rosji przeladunki na granicy są dobrym rozwiązaniem dla dużych firm. Do obsługi tych samych ilości ładunku będzie potrzebnych dwa razy więcej ciągników siodłowych i dwie firmy po obu stronach granicy, co jest organizacyjnie do przyjęcia dla poważnych graczy.

Małe firmy jednak co najwyżej zostaną podwykonawcą.

**Konkurenci nie próżnują**

Dla polskich przewoźników białoruskie i rosyjskie ograniczenia oznaczają duże kłopoty. – Trasa do Kazachstanu przez Turcję nie opłaca się. Koszt transportu przekroczy wartość ładunku. Dla jeżdżących po UE rosyjski zakaz nic nie znaczy, ale ci, co do tej pory jeździli na wschód stoją przed poważnym dylematem i niejedną ważną zastanawia się, czy nie zamknąć

działalności – zwraca uwagę członek zarządu ZMPD Euzebiusz Gawrysiuk.

Dlatego coraz głośniejszy jest protesty przeciwko nierównemu dostępowi do rynku. – Rozumiemy dobrze, że agresja rosyjska musi być powstrzymana, więc sankcje i retorsje nakładane na Rosję i jej retorsje nie są dla nas zaskoczeniem. Nie jest tajemnicą, że coraz więcej samochodów z azjaty-

ckimi numerami rejestracyjnymi byłych republik radzieckich obsługiwanych jest przez rosyjskich kierowców, co oznacza, że przewoźnicy rosyjscy znaleźli sposób na ominięcie bariery wejścia na obszar UE. To pokazuje, że powinniśmy z naszym sposobem reagowania na tego typu próby być bardziej konsekwentni – uważa prezes ZMPD Jan Buczek.



Postanowienie nr 1728 rządu FR

## Zakaz wjazdu

**Wprowadzony postanowieniem nr 1728 rządu FR zakaz wjazdu dotyczy przewozów: dwustronnych, tranzytowych i z krajów trzecich. Zakaz wszedł w życie 10 października i wygaśnie 31 grudnia 2022 roku. Dotyczy krajów „wrogich”, czyli państw Unii Europejskiej, Wielkiej Brytanii, Norwegii oraz Ukrainy.**

**Samochody zarejestrowane w tych państwach, które wykonywały przewozy w Rosji oraz tranzytowe, muszą wyjechać najpóźniej do 7 dni od momentu wejścia w życie zakazu, czyli do 17 października. Przeladunek towarów z pojazdów należących do przewoźników z państw objętych zakazem na pojazdy przewoźników rosyjskich i białoruskich oraz odwrotnie dopuszczony jest w wybranych strefach kontroli celnej znajdujących się na terytorium Federacji Rosyjskiej. Strefy takie mają znajdować się w następujących jednostkach administracyjnych Rosji:**

- obwód kaliningradzki (wszystkie jednostki terytorialne),
- obwód leningradzki (rejon miejski Wyborgu, rejon miejski Kingiszepejski),
- obwód murmański (Murmańsk, okręg miejski Pieczeński, okręg Kola, okręg Kandalagski),
- obwód pskowski (Psków, rejon Siebiezski, rejon Peczerski, rejon Pytałowski),
- Republika Karelii (rejon miasta Kostomujski, rejon Lachdenpoński, rejon Łochski, rejon Sortawalski),
- miasto Petersburg.

**Na terytorium wskazanych powyżej jednostek administracyjnych możliwy jest przeladunek lub wymiana przyczep lub naczep z pojazdów zagranicznych na pojazdy rosyjskie lub białoruskie i odwrotnie. Federalna Służba Celna Rosji zastrzega, że nie będzie możliwy wjazd w głąb Rosji naczep z zagranicznymi rejestracjami. Z przeladunków zwolnione są produkty łatwo psujące się, a także produkty przemysłu farmaceutycznego, medycznego i niektórych innych. Wśród wyjątków znajdują się m.in. żywe zwierzęta, mięso i jego przetwory, ryby, nabiał, rośliny, związki chemiczne, środki czystości i higieny, papier, karton, szkło i wyroby z niego, rury, reaktory jądrowe, kotły, maszyny elektryczne, środki lądowego transportu z wyjątkiem taboru szynowego.**

**Zagraniczni przewoźnicy nie mogą wywozić z Rosji więcej niż 200 litrów paliwa.**





Dodaje, że dotychczas obsługiwany przez polskie firmy rynek przewozów z UE do państw WNP jest w tej chwili penetrowany przez konkurentów. – Mają możliwość wykonywania takich przewozów. Rosyjscy przewoźnicy pod osłoną numerów rejestracyjnych państw byłego WNP swobodnie przemieszczają się przez unijną granicę. Ten rynek będzie dla nas utracony – obawia się prezes Buczek.

Członek Rady ZMPD Karol Rychlik uważa, że choć transformacja przewozów jest wymuszona przez sankcje, to istnieje szansa na uratowanie części przychodów. – Możliwe, że będziemy tylko wymieniać się ładunkami i zezwoleniami na granicy. Ponieważ zezwolenia zakładają paritet obu stron, tę naczelną zasadę należy wziąć pod uwagę przy ustalaniu reguł podziału zezwoleń oraz ich ilości – uważa Rychlik.

#### Nowe kanały transportowe

Wymiana handlowa między obu uniami zmalała, co przełożyło się na gorsze wyniki transportu. Służby białoruskie oceniają, że na początku paź-

dziernika przez litewski terminal Miedniki (Kamienny Łęg) przejeżdżała jedna trzecia dawnego potoku tirów, zaś przez polskie Bobrowniki (Berestowica) jedna czwarta.

Wzmógł się za to ruch do Kaliningradu. Stamtąd ładunki przewożone są promami do Rosji. Na początku października w Obwodzie Kaliningradzkim trudno było dostać się na prom. Dla rozładowania korka Rosjanie przerzucili z Morza Czarnego na Bałtyk prom „Sparta-1”, do obsługi obwodu skierowali także prom „Generał Czerniachowski”.

Białoruski urząd statystyczny podaje, że na Białorusi zarejestrowane jest 262,5 tys. ciężarówek. Co najmniej jedna trzecia z nich to tiry zgodne z europejskimi normami. Białoruskie firmy są aktywne także w Kazachstanie i Uzbekistanie. Źródła rosyjskie szacują, że w obu tych krajach białoruscy przedsiębiorcy zarejestrowali ponad setkę firm transportu drogowego. Ta strategia przynosi owoce, białoruskie naczepy ciągnięte przez polskie lub litewskie zestawy widoczne są m.in. na A2. W podobnej sytuacji mogą znaleźć się przewoźnicy kazachscy.

Prezes ZMPD namawia do ostrożności w doborze partnerów. – Wielu polskich przewoźników, którzy funkcjonowali we współpracy z białoruskimi przewoźnikami wycofało się z tego rynku, ponieważ zyski z przewozów okazały nie wystarczały na odbudowę zniszczonego przez białoruskich przewoźników taboru. Naczepy wracały poobijane, z porwanymi plandekami, jakby ktoś niszczył je specjalnie przed oddaniem – porównuje prezes ZMPD.

Jednocześnie zagranicznym przewoźnikom może być łatwiej penetrować polski rynek, ponieważ cały czas nie ma elektronicznego systemu kontroli zagranicznych zezwoleń. – Sprawę należy wreszcie, po siedmiu latach, doprowadzić do końca. Tego się domagamy. Stary system jest nieszczelny i wystawia nas na pośmiewisko ze strony zagranicznych konkurentów – podkreśla Buczek.

Z danych GITD wynika, że w pierwszych siedmiu miesiącach br. na 17 044 skontrolowanych pojazdów przeszło 1,7 proc. nie miało odpowiedniego zezwolenia. Wśród kierowców z Uzbekistanu ten odsetek wyniósł 6,7, dla kazachskich 3,8, dla tureckich

był o 1 pp. mniejszy. GITD podaje, że ujawniono nawet przypadki podrabiania zezwoleń EKMT.

#### Niedrożna granica z Białorusią

Poważnym problemem jest także niedrożna granica polsko-białoruska. Przewoźnicy domagają się uporządkowania dojazdu do terminala w Koroszczynie. Antoni Czarkowski, właściciel firmy transportowej PTHS Czarkowski, od pół roku walczy z mafią na tym przejściu. – Jak to jest, że kierowcy niektórych samochodów podjeżdżających na początek kolejki są przez policjantów wpuszczani, a inni za ten sam czyn taki sam czyn dostają 15 punktów karnych i 1000 zł mandatu? – dziwi się Czarkowski. – Komenda Główna Policji nie widzi w tym problemu, zgłosiłem więc sprawę do CBA, ale agencja przesłała ją do prokuratury. Moje doświadczenie z tutejszą prokuraturą i sądem jest takie, że oni nic z tym nie zrobią – zauważa kwaśno Czarkowski.

Jeżeli nasze państwo nie ocknie się i nie podejmie działań dla uratowania naszej branży, może okazać się, że zdjęcia polityków przed wyborami na tle ciężarówek polskich firm transportowych mogą przejść od lamusa.

Wiceprezes ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników w Białej Podlaskiej Sławomir Kostjan uważa, że na granicy polsko-białoruskiej sytuacja jest beznadziejna. – Na granicy rządzi mafia, bałagan jest niesamowity, a kolejka posuwa się od czasu do czasu z szybkością 300 m na 12 godzin. Większość ciężarówek wjeżdża na terminal z boku – opisuje Kostjan.

Alarmuje, że nad porządkiem w kolejce nikt nie panuje: ani policja, ani Służba Graniczna ani celnicy. – Niektóre pojazdy obracają 2-3 razy w tygodniu, a inne stoją 5-7 dni. W naszej ocenie, nawet przy tej pracy celników i częstotliwości odpraw, na dobę powinno ubywać 10 km kolejki. A wy-

dajność celników na zmianę wynosi 270 pojazdów na Białoruś, czyli 540-550 na dobę – podlicza Kostjan.

#### Konieczna pomoc państwa

Prezes ZMPD alarmuje, że sytuacja polskich przewoźników jest katastrofalna. – Nie była dobra już przed pandemią i przed inwazją Rosji na Ukrainę. Jeżeli nasze państwo nie ocknie się i nie podejmie działań dla uratowania naszej branży, może okazać się, że zdjęcia polityków przed wyborami na tle ciężarówek polskich firm transportowych mogą przejść od lamusa – ostrzega Jan Buczek. I ciągle apeluje o dialog z branżą.

reklama

reklama

Szwajcaria (Innsbruck) Dania (Aars) Polska (Warszawa) Szwajcaria (Zürich) Lichtenstein (Vaduz) Włochy (Rome) Węgry (Budapest) Bułgaria (Sofia) Niemcy (Berlin) Austria (Wien) Belgia (Bruksela) Francja (Paryż) Hiszpania (Madryt) Portugalia (Lizbona) Liechtenstein (Vaduz) Włochy (Rome) Herentunnel

ZMPD BOX .pl

Najlepszy BOX w wadze ciężkiej

17 domen  
1 urządzenie

Skandynawia  
Poszerzamy horyzonty  
Twojego biznesu



# Granica z Ukrainą nieprzygotowana na rosnący ruch

**ZMPD, podobnie jak całe środowisko przewoźników międzynarodowych, domaga się udrożnienia polsko-ukraińskiej granicy. Rząd usprawnia organizację pracy na terminalach odpraw, na poważniejsze inwestycje trzeba czasu.**



Robert Przybylski

Polskie Zrzeszenie i stowarzyszenie przewoźników ASMAP Ukraina zorganizowały 1 września spotkanie online przewoźników i zaproszonych przedstawicieli wszystkich służb funkcjonujących na przejściach granicznych: KAS, MI, szefa KPRM, a także MRiRW i podległych temu resortowi inspekcji. – Niestety przedstawiciele administracji w zdecydowanej większości nie skorzystali

z okazji do zaprezentowania swoich racji, albo w ogóle nie uczestniczyli w tym wydarzeniu – zauważył prezes ZMPD Jan Buczek.

Zrzeszenie kilkakrotnie apelowało w pismach do premiera i prezydenta o jak najszybsze uregulowanie kwestii udrożnienia granicy. – Bezskutecznie. Efekt był łatwy do przewidzenia: zdesperowani przewoźnicy podjęli akcję protestacyjną i zablokowali przejście w Dorohusku – przypomina Buczek.

## Problem od 20 lat

Sprawą udrożnienia przejść granicznych zainteresowała się sejmowa Komisja Infrastruktury. Poświęciła temu tematowi zwołane na prośbę przewoźników posiedzenie, które odbyło się 27 września. – Problem przejść granicznych to nie kwestia wynikająca z wybuchu wojny w Ukrainie, tych gigantycznych kolejek z lipca czy też ostatniego protestu. To problem ciągnący się od ponad 20 lat. Od 20 lat piszemy różne pisma do wielu przedstawicieli administracji państwowej, w tym premierów czy prezydentów, w których pokazujemy konkretne rozwiązania – powiedział dyrektor Departamentu Transportu ZMPD Piotr Mikiel.

Przypomniał, że zaledwie dwa lata temu wojewoda lubelski stwierdził, że nie ma potrzeby uruchamiania całodobowej kontroli weterynaryjnej i fitosanitarnej. – Dopiero musiało dojść do strajku, by wreszcie padły dekla-

racje, że taka potrzeba rzeczywiście jest – powiedział dyr. Piotr Mikiel. Nawiązując do limitów odpraw pojazdów zawartych w memorandum przypominał, że zostały one ustalone w 2013 roku. – Co prawda odnosiły się one do liczby zezwoleń, ale w tym roku, po wprowadzeniu w wyniku wojny liberalizacji przewozów pomiędzy Ukrainą a UE, wszystko się zmieniło. Rozumiemy sytuację ukraińskich przewoźników, którzy próbują wywieźć towary ze swojego kraju, ale my także chcemy móc operować na ukraińskim rynku – dodał Piotr Mikiel.

Podsekretarz stanu w MSWiA Bartosz Grodecki przesłał 27 września do ZMPD list, w którym zaznaczył, że ruch do Polski zwiększył się z 1186 odprawianych na dobę ciężarówek w pierwszej połowie czerwca do 1873 pojazdów w połowie września. Jednocześnie czas oczekiwania w Dorohusku zmalał z kilku dni do 8 godzin.

Ukraiński wiceminister infrastruktury Mustafa Najem na początku października stwierdził, że kryzys został przełamany. – Sytuacja na granicach jest znacznie lepsza niż we wrześniu. W Medyce kolejka liczy niecały kilometr przy wjeździe na Ukrainę. W Korczowej kolejka jest na kilometr, w Jagodzinie mierzy 5,4 km, gdy w szczycie kolejka była na 52 km – powiedział przykłady.

Przyznaje, że infrastruktura nie była przygotowana do obsługi tak dużych potoków ładunków, które w ostatnich miesiącach znacząco wzrosły.



## Codzienne raporty

Nacisk przewoźników z obu stron granicy zmusił administrację do działania. 7 września rząd powołał Zespół ds. Koordynacji Polsko-Ukraińskich Przejść Granicznych. – W pracach Zespołu uczestniczą wszystkie instytucje zaangażowane w zarządzanie przejściami granicznymi. Posiedzenia Zespołu odbywają się codziennie. W ramach Zespołu służby graniczne oraz inspekcje raportują o sytuacji na poszczególnych przejściach, w szczególności na temat obsady kadrowej oraz liczby przeprowadzonych kontroli w ciągu ostatniej doby – zaznaczył wiceminister MSWiA.

Zgodnie z dyspozycjami Zespołu wszystkie inspekcje podjęły działania mające na celu zapewnienie pracy w trybie całodobowym. Punkty weterynaryjnej kontroli granicznej na przejściu drogowym w Dorohusku oraz w Korczowej funkcjonują od 9 września w systemie 24/7, natomiast na przejściu drogowym w Hrebennem w systemie 12/7 plus 11 dyżurów nocnych we wrześniu br. Punkt weterynaryjnej kontroli granicznej na przejściu drogowym w Hrebennem będzie mógł działać w pełnym wymiarze czasu, tj. 24/7, od 1 października br. po przeszkoleniu nowo zatrudnionych pracowników, o ile stan osobowy urzędowych lekarzy weterynarii i kontrolerów pasz utrzyma się na dotychczasowym poziomie.

Na prośbę Zespołu graniczne inspektoraty weterynarii w Dorohu-

sku, Hrebennem i Korczowej zostały wzmocnione kadrowo przez inne jednostki organizacyjne Inspekcji Weterynaryjnej. Jednak zastępca Głównego Lekarza Weterynarii dr Krzysztof Jażdżewski zwrócił uwagę w Sejmie na fakt, że lekarze nie chcą pracować na granicy.

Nie jest możliwe, postulowane przez przewoźników, przeniesienie odpraw fitosanitarnych do wnętrza kraju. – Towar bez potwierdzenia przeprowadzenia kontroli granicznej zgodnie z prawem UE nie ma prawa wyjechać na drogę publiczną, więc kontrole muszą odbywać się na granicach – zaznaczył wiceminister Grodecki.

## Nowe przejścia

Rząd zapowiada otwarcie nowych przejść granicznych, co zostało dostrzeżone przez Ukrainę. – Jestem wdzięczny rządowi polskiemu za tymczasowe otwarcie w październiku nowego punktu granicznego w Niżankowicach-Malhowicach. Jest teraz oczywiste, że musimy rozbudować Jagodzin i Krakowiec. Rozbudowę planowaliśmy już przed wojną. Potrzebujemy kolejnych przejść, szukamy lokalizacji i wskażemy je w listopadzie. Może za rok, półtora otworzymy w nich nowe punkty przejazdu – przewiduje wiceminister Najem.

Dodaje, że infrastruktura jest kluczowa. – Ubiegamy się w Polsce o pożyczkę na budowę dróg do przejść granicznych – informuje wiceminister Ukrainy.

Polska także przygotowuje plany rozbudowy. W ramach Zespołu ds. Zintegrowanego Zarządzania Granicą Państwową, któremu przewodniczy minister spraw wewnętrznych i administracji, prowadzona jest analiza możliwości rozbudowy istniejących przejść granicznych. – Problem kolejek pojazdów przed przejściami granicznymi ma zostać rozwiązany właśnie przez budowę i rozbudowę terminali odpraw pojazdów ciężarowych. W powiązaniu z wdrożeniem systemu awizacji odpraw SATOS pozwoli to na likwidację kolejek pojazdów czekających na odprawę na pasie drogowym. W niektórych przypadkach uzgodniono budowę powiększonych parkingów w miejscach obsługi podróżnych (MOP), położonych jako ostatnie na kierunku wyjazdowym z Polski – zaznacza wiceminister Grodecki.

Zgodnie z ustaleniami planuje się budowę terminala samochodowego w miejscowości Okopy, połączonego funkcjonalnie z drogowym przejściem granicznym w Dorohusku, terminala przed drogowym przejściem granicznym w Hrebennem oraz przekształcenie istniejącego przejścia granicznego w Korczowej w terminal celny. W obu wypadkach pozwoli to na zmianę technologii odprawy granicznej w ruchu towarowym z potokowej, która przy obecnej skali ruchu jest nieefektywna, na odprawę terminalową dającą możliwość zwiększenia liczby odprawianych pojazdów. Ciężarówkami nie będą blokowały się wzajemnie. ■



# Liczbę wydanych karnetów znów będziemy liczyć w milionach

**Sekretarz generalny IRU Umberto de Pretto w rozmowie z Robertem Przybylskim mówi o przyszłości IRU oraz transportu drogowego.**

■ **Jaka jest przyszłość systemu TIR? Zniknął z Unii Europejskiej, Rosji, Białorusi.**

Rosja nie pozbyła się systemu TIR. Nie używa go tylko w przewozach do i z Unii Europejskiej, ale w Azji Centralnej jest nadal bardzo popularny. Większość świata potrzebuje systemu TIR. W samej Unii Europejskiej przedsiębiorcy go nie potrzebują, bo nie ma granic, w przewozach z sąsiadami też nie jest wykorzystywany, bo są alternatywne systemy. Ale w Azji Środkowej i na Bliskim Wschodzie przewozy wykonywane są pod osłoną karnetów TIR, podobnie jak w Afryce. Przyszłość TIR jest dobra, tym bardziej, że system przystosowany jest do przewozów intermodalnych i może być wykorzystywany na całym świecie.

■ **Z Polski tak różowo to nie wygląda, dystrybucja karnetów szybko maleje.**

W Polsce i całym regionie notowany jest dramatyczny spadek nie tylko karnetów, ale i handlu. Wszystko leci na łeb, na szyję, klienci tracą pew-

ność. Z powodu wojny prognozy WTO i innych organizacji oraz instytutów są przerabiane ze wzrostu na stagnację lub nawet na spadki.

■ **Zatem jaką liczbę karnetów IRU wystawi w tym roku?**

W ubiegłym roku wystawiliśmy 750 tys. karnetów, w tym roku będzie mniej. Jednak pytanie brzmi: ile będzie za 5 lat? Rozwój gospodarczy krajów Bliskiego Wschodu i Azji, w tym Chin, znacząco zwiększy zapotrzebowanie na stosowanie systemu TIR. Liczbę wydanych karnetów znów będziemy liczyć w milionach, a nie w tysiącach.

■ **O rozwoju systemu TIR w Chinach i Azji IRU mówi już od tylu lat, a te prognozy nie materializują się.**

Na to trzeba czasu. Krajem, który wystawia najwięcej karnetów jest Iran. Tylko pomiędzy Iranem i Turcją jest potencjał na 1,4 mln przewozów rocznie. Dla tamtejszych administracji celnych karnet TIR przedstawia korzyści gospodarcze oraz bezpieczeństwo. Reszta świata potrzebuje rozwoju, który umożliwiany jest przez międzynarodową wymianę. A ta odbywa się poprzez transport. Afryka nie rozwija się, bo praktycznie nie ma transportu międzynarodowego. Wymiana zagraniczna stanowi tylko 6 proc. obrotów. W tamtych regionach jest przyszłość dla systemu TIR. Kraje arabskie

mówią o konieczności wprowadzenia systemu TIR, ponieważ zapewnia bezpieczeństwo.

■ **Bezpieczeństwo obrotu gospodarczego, czy chodzi raczej o fizyczne bezpieczeństwo?**

Chodzi o bezpieczeństwo fizyczne. Historia TIR pokazuje, że nie mieliśmy ani jednego problemu z bezpieczeństwem. TIR zwiększa zaufanie, ciężarówka odprawiona w systemie TIR nie wybuchnie ci prosto w twarz. Arabskie kraje dbają o bezpieczeństwo.

■ **Wprowadzenie obowiązku stosowania karnetów TIR w regionie to praca na całe lata...**

Zgadza się, nikt nie mówi, że to będzie wprowadzone jutro, to scenariusz na średni okres. Ale podkreślę, że inni chcą tych korzyści i tych ułatwień, z jakich Europa korzystała dekady temu i dzięki którym może pochwalić się tak spektakularnym wzrostem.

■ **Jak zatem oceni pan bieżącą politykę transportową w Europie?**

Wyzwaniem jest, aby politycy zrozumieli transport drogowy, bez którego nie istnieje gospodarka. Cześć rozumie, ale jest nadal zbyt dużo tych, którzy preferują jeden rodzaj transportu nad drugim, pomijając efektywne rozwiązania. Mam na myśli zestawy o długości 25 metrów, nazywane czasem Eko-Kombi, których UE nie



dopuszczała w przewozach międzynarodowych. Potencjalnie mogą zwiększyć o 30 proc. efektywność transportu drogowego. Nie musimy przy tym budować nowej infrastruktury paliwowej i wymieniać taboru. Te korzyści można mieć bardzo szybko. Ten pomysł jest blokowany, ponieważ część polityków uważa, że transport drogowy stałby się zbyt dużym konkurentem dla kolei

■ **Dodatkowo wskazują, że kolej jest bardziej od samochodów przyjazna dla środowiska...**

To jest kolejny mit. Ekologiczność kolei zależy od źródła energii. Jeśli jest z atomu, to taki transport nie zanieczyszcza środowiska. Jeśli pochodzi ze spalania węgla, to środowisko nie odnosi korzyści. Długie zestawy przysłużą się dekarbonizacji, ponieważ zapewnią 30-procentową redukcję zanieczyszczeń.

W 1995 roku zacząłem pracę w IRU i już wtedy mówiliśmy o długich zestawach, ale opór polityków jest tak wielki, że te pomysły zostały w Brukseli zablokowane. Tymczasem Europa powinna obudzić się i wykorzy-

stać te rozwiązania, które przynoszą największy efekt najniższym kosztem. Europa nie jest wyspą, konkuruje w globalnym świecie.

■ **Bruksela odpowiada, że wprowadzi cła wyrównawcze.**

Patrząc z globalnej perspektywy, Unia Europejska to jedyne miejsce, w którym myśli się, jak uczynić transport drogowy droższym, gdy cała reszta świata pracuje nad obniżeniem kosztów. Politycy zapominają, że w tym samym czasie operatorzy muszą zarabiać pieniądze, co jest coraz trudniejsze w przypadku kolejnych podatków, opłat i dodatków nakładanych po to, aby ładunki przeniesić na kolej.

■ **Zauważa pan to przesunięcie ładunków?**

Nie widać go, ponieważ drogie, przetworzone ładunki trafiają na samochody, nie na kolej. Ona przystosowana jest do przewozów ładunków masowych. Drogie ładunki trafiają na tory wtedy, gdy rynkiem zawładną prywatni operatorzy, ale to się nie

zdarzy. Koleje to rządowe przedsiębiorstwa i nie odniosą sukcesu, ponieważ rządy nie są dobre w biznesie.

■ **Dla kolei szansą są przewozy kontenerów. Jak ocenia pan taką intermodalną współpracę?**

Przykładem niech będzie USA. Tam, na Florydzie, UPS używa pociągów do przewozu drobnicowych ładunków na dystansie 350 mil i jest to biznesowa decyzja. W USA na kolei priorytet mają przewozy towarowe, w Europie pasażerskie. Jadąc z kontenerami z Dani do Włoch pociąg kontenerowy musi zjeżdżać na bok 7 razy i przepuszczać pociągi pasażerskie.

■ **Które są dofinansowane przez podatnika, gdy towarowe płacą za siebie...**

W USA dbają o pieniądze. Dla klientów liczy się sprawnie wykonana usługa od drzwi do drzwi i dlatego koleje muszą współpracować z transportem drogowym. Po wojnie na Ukrainie przyjdzie gospodarcze odbicie, popyt na transport ładunków będzie tak duży, że starczy pracy dla wszystkich





## ZWYCZAJNE ZGROMADZENIE OGÓLNE DELEGATÓW ZMPD

# ZOD



### Zgodnie z paragrafem 17 ust. 1 pkt 1 Statutu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce Zarząd Zrzeszenia zwołuje **ZWYCZAJNE ZGROMADZENIE OGÓLNE DELEGATÓW ZMPD**

które odbędzie się w dniu **7 grudnia 2022 r. (środa)**, o godzinie **10.30** w pierwszym lub o godzinie **11.00** – w drugim terminie tego samego dnia w przypadku braku quorum (paragraf 18 ust. 2 Statutu ZMPD)

w sali konferencyjnej w **Windsor Palace Hotel**  
w miejscowości **Jachranka 75** nad Zalewem Zegrzyńskim k/Warszawy

**Rejestracja Delegatów rozpocznie się od godz. 09.30**

Prezes ZMPD  
*Jan Buczek*  
Jan Buczek

i potrzebne będzie jak najlepsze połączenie wszystkich gałęzi transportu. Jego przyszłość jest intermodalna, cyfrowa i autonomiczna.

- **Co przypomina nam o braku kierowców. Jaki pomysł na rozwiązanie tego problemu ma IRU?**

Problem dotyka przewoźników na całym świecie i wynika on z demografii. Jak zachęcać młodych do zawodu? Może przyciągnąć kobiety do pracy za kółkiem? W USA mają więcej niż w Europie kobiet prowadzących wielkie ciężarówki.

- **Dlaczego zatem w Europie jest ich tak mało?**

Nie ma bezpiecznych parkingów, których nie zapewniają państwa. Komisja Europejska daje na parkingi pieniądze, niedawno ogłosiła przekazanie ćwierć miliarda euro z instrumentu „Łącząc Europę”.

- **Czy tylko brak parkingów jest tu winien?**

To także sprawa promocji. W Europie bezrobocie wśród młodych jest duże, ale wizerunek zawodu kierowcy jest słaby. Dlatego chcemy obniżyć wiek uprawniający do prowadzenia ciężarówek do 18 lat, aby młodym by-

ło łatwiej podjąć decyzję i wybrać ten zawód. Taki młody człowiek ma gwarantowaną robotę kierowcy i dobre zarobki. To tłumaczymy w Komisji Europejskiej, pokazujemy politykom, że młody nie musi być niebezpieczny na drodze, to sprawa charakteru.

Wszystkie dzieci są zafascynowane ciężarówkami. Jeśli nie mają z nimi styku, to gdy minie 18 lat trafią do innej pracy i stracą pasję.

- **Pasja pasją, ale warunki pracy czasem są fatalne...**

Musimy tych ludzi cenić. Jest niedopuszczalne, aby koczowali na granicach dniami lub tygodniami w otoczeniu, w którym nie ma niczego: sanitariatu, sklepu. Rządy muszą zapewnić bezpieczne parkingi, sprawne przekraczanie granic. Administracje państw, w tym władze celne, mają wszelkie możliwości, aby zapewnić sobie jak najszybszy dostęp do informacji o ładunku. Gdy nie ma ryzyka, ciężarówka nawet nie musi stawać na granicy. Zdobyliśmy doświadczenia podczas pandemii Covid-19 i mamy przygotowane cyfrowe narzędzia, jak e-CMR i e-wiza. Wystarczy je tylko skutecznie wprowadzić, aby potem funkcjonariusz nie żądał okazania papierowego dokumentu, choć rządy wydały miliony na cyfrowe systemy.

- **Jak IRU ocenia hiszpańskie przepisy zakazujące zmuszania kierowców do załadunku ciężarówek?**

Musimy przeanalizować te przepisy i ich skuteczność. Jeśli wnioski będą zachęcające, wówczas to krajowe doświadczenie można wprowadzić w całej Europie. To ciekawa inicjatywa.

- **W ostatnich latach IRU przyjęło wielu tzw. członków korporacyjnych. Czy zamierza pan zmienić IRU ze stowarzyszenia przewoźników na organizację zrzeszającą korporacje?**

IRU zawsze będzie reprezentować przewoźników, nie korporacje. Dla sprawnego funkcjonowania nasza organizacja zbiera informacje od operatorów, małych przewoźników, rodzinnych firm, ale chcemy też mieć informacje od dużych podmiotów, jak ostatnio przyjęty Shell. Ta firma tworzy plany na 10 lat, ma własną strategię i wielką flotę ciężarówek. Z nimi jesteśmy silniejsi niż bez nich. To korzystne dla obu stron i daje nam szersze spojrzenie. Podkreślam, Shell i inne korporacje nie mają głosu decydującego. One mogą przekazać nam opinię, ale to członkowie, jak ZMPD, będą decydować.



# Śmiech to zdrowie



Mikołaj Linkiewicz, Władysław Żero



Ewa Korfanty



Arkadiusz Milewski



Jan Buczek, Bogusław Kamiński





A można się trochę pouśmiechać tajemniczo?

Zwłaszcza gościom na gazie. Boki zrywać!

Piotr Ozimek



Wicie jak wygląda uśmiech a'la Mona Lisa? Mniej więcej tak.

Józefa Miozga



Wiesław Starostka

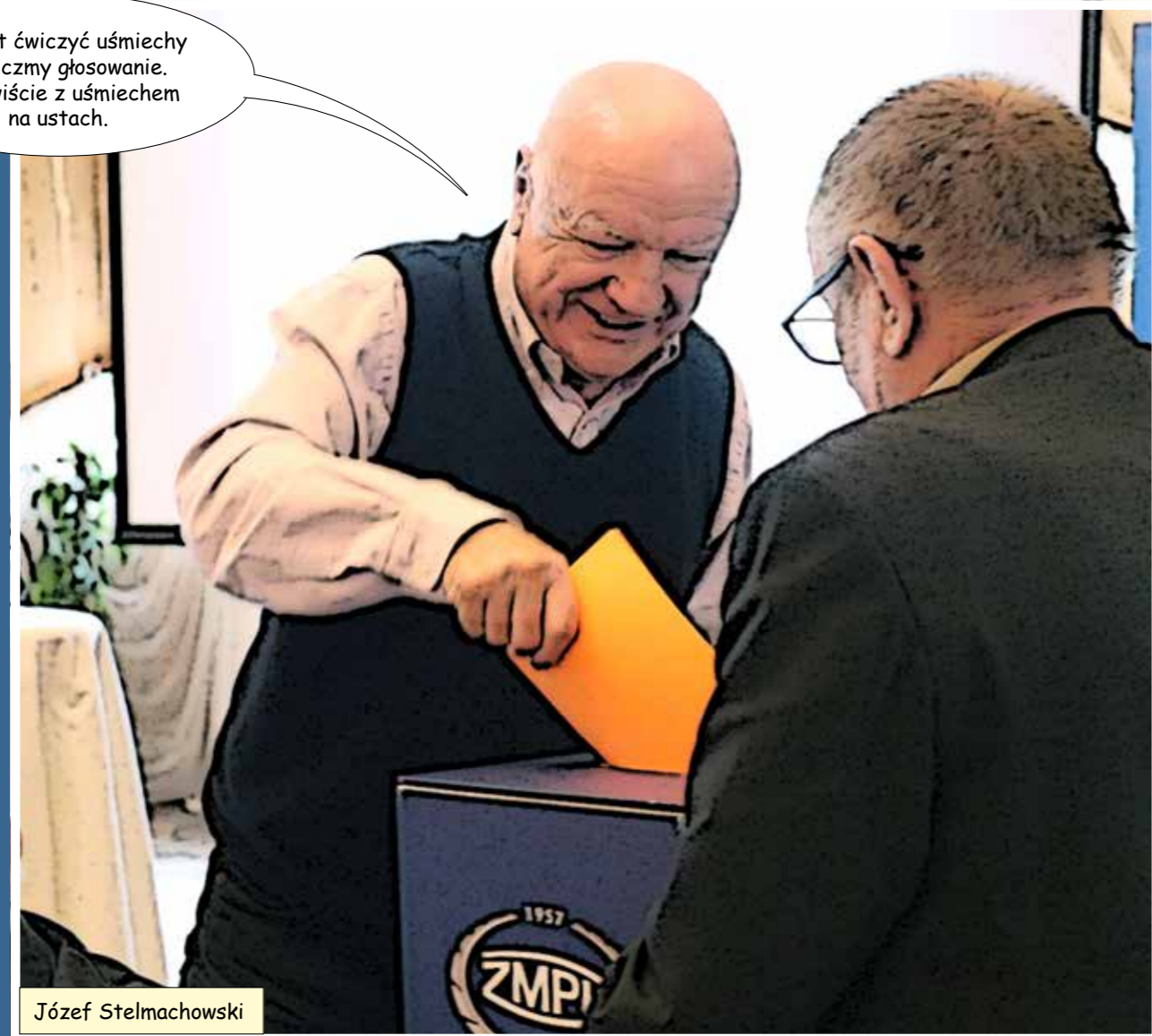


Głosujmy, dużo się musi zmienić...

...żeby wszystko zostało po staremu.

Grzegorz Chełmiński, Adam Jędrzych

Zamiast ćwiczyć uśmiechy poćwiczmy głosowanie. Oczywiście z uśmiechem na ustach.



Józef Stelmachowski



Głosować można na wesoło, ale liczenie głosów to już poważna sprawa.

Andrzej Szyszkowski



## NIK skontrolowała wdrożenie e-TOLL

Najwyższa Izba Kontroli oceniła, że KAS uruchomiła nowy system poboru myta 24 czerwca 2021 roku, mimo że nie zakończyła prac nad jego modułami. W rezultacie system nie zapewniał poboru opłat przy użyciu kart flotowych oraz przy pomocy EETS. W konsekwencji Krajowa Administracja Skarbowa wydłużyła o trzy miesiące działanie starego systemu viaTOLL, przy jednoczesnym działaniu e-TOLL. To według szacunków NIK spowodowało zbędne koszty przekraczające 73 mln zł. Jednak w ocenie kontrolerów, mimo opóźnienia i strat, decyzje administracji rządowej doprowadziły do wypracowania optymalnej koncepcji funkcjonowania NKSP.



## Soli na drogach nie zabraknie

GDDKiA zapewnia, że mimo pogłosek o braku soli, w magazynach ma jej tyle, że wystarczy na zimę. Na sezon 2022/2023 zgromadziła 392 424,94 ton soli, gdy przeciętnie w latach 2012-2021 zużywała 343 032 ton soli. Ostatniej zimy zużycie było nieco większe i wyniosło 345 887,47 ton soli. Generalna Dyrekcja podała, że magazyny solne wypełnione są w 75 proc. Administracja drogową ma podpisane z polskimi kopalniami umowy na dostawy kolejnych partii soli, o ile zajdzie taka potrzeba. Na październik zapowiada podanie szczegółowych danych z przygotowań do zimowego utrzymania dróg.



## 20 lat „krokodyli” na drogach

1 października 2002 r. rozpoczęto kontrole na drogach 80 funkcjonariuszy Inspekcji Transportu Drogowego. Sejm powołał ITD ustawą z 6 września 2001 roku. Był to instytucjonalny wymóg przedakcesyjny oraz konieczność zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Premier Leszek Miller nominował 10 grudnia 2001 roku Głównym Inspektorem Transportu Drogowego Seweryna Kaczmarka, który wraz z pracownikami stworzył od zera instytucję w 7 miesięcy. Projekt sfinansowany został z 2 mln euro otrzymanych z unijnego funduszu PHARE. W szkoleniach pomagali inspektorzy z Francji i Niemiec. Przez pierwsze tygodnie inspektorzy skoncentrowali się na pouczeniach, a kierowcom, którzy zaliczyli kontrolę „na bardzo dobrze”, inspektorzy wręczali pluszowe

maskotki – krokodyle, jakim nadano nazwę „tirek”. Polscy inspektorzy uchodzą w Europie za najlepszych specjalistów od czasu pracy i wykrywania manipulacji w tachografach. GITD prowadzi szkolenia dla innych służb z krajów UE oraz poza unijnymi. Główny inspektor Alvin Gajadur podsumował, że przez 20 lat GITD wykonała 3,5 mln kontroli na drodze, w tym 1,5 mln kontroli zagranicznych przewoźników. Funkcjonariusze przeprowadzili 340 tys. pomiarów mas i wymiarów pojazdów, 67 tys. kontroli przewozu odpadów oraz 32 tys. kontroli w siedzibach. – To miliony sprawdzonych dni czasu pracy kierowców. Chronimy branżę transportową, drogi i środowisko naturalne – tłumaczy Gajadur.

## Giełda transportowa Prilo

Należąca do ZMPD spółka Adampol przygotowała platformę Prilo. Jest to otwarta giełda dla europejskich przewoźników samochodów gotowych. Ma przyciągnąć sprzedawców, firmy handlujące używanymi samochodami i innych hurtowych graczy tego rynku. Na stronie giełdy zarejestrowało się tysiąc podmiotów. Spółka dwa lata temu przystąpiła do prac nad elektroniczną giełdą transportową, w projekt zaangażowanych było ponad sto osób, a pochłonął on przeszło 5 mln zł. Oficjalnie platformę Prilo uruchomiono we wrześniu br. Prezes Adampolu Krzysztof Dakowicz uważa, że w przeciwieństwie do inicjatyw firm komputerowych, giełda Prilo uzyska akceptację branży, która do tej pory nie jest zdigitali-

zowana. Z powodu specyfiki ładunku i małej skali nie interesowały się nią giełdy z ładunkami ogólnymi, jak Trans.eu lub Timocom. Za Adampolem stoi koreański Glovis, który należy do Hyundai i jest jednym z największych operatorów logistycznych w branży samochodowej. Przeżywa on od kilku lat duże kłopoty, a produkcja zmalała z 15 do 10 mln aut. Allianz Trade szacuje, że z powodu braków układów scalonych europejski sektor motoryzacyjny stracił w latach 2021-2022 blisko 100 mld euro, z czego połowa przypada na przemysł niemiecki. Zapaść w produkcji odbiła się także na przewoźnikach samochodów gotowych, których potencjał transportowy zmalał w tym czasie o 20-30 proc.



# Zakończył się tegoroczny cykl zebrań regionalnych członków ZMPD

## REGION: Małopolski, Podkarpacki i Świętokrzyski

**Na zamku w Gniewie 28 września odbyło się pierwsze w jesiennej sesji Zebranie Regionalne członków ZMPD z regionów: Warmińsko-Mazurskiego, Kujawsko-Pomorskiego oraz Pomorskiego.**

Anna Brzezińska-Rybicka

Głównym celem spotkania, poza przedstawieniem najważniejszych problemów branży międzynarodowego transportu drogowego, był wybór delegatów na ZOD. Przewodniczącą zebrania została Ewa Korfanty (Region Kujawsko-Pomorski), a sekretarzem Bogusław Kamiński (Region Warmińsko-Mazurski). Do Komisji Mandatowo-Skrutacyjnej wybrano Andrzeja Szyszkowskiego (przewodniczący), Wiesława Dobkowskiego (sekretarz) i Arkadiusza Bińczaka (członek komisji).

Ważną częścią spotkania było udzielenie rekomendacji kandydatom z poszczególnych regionów do organów statutowych ZMPD. Tylko osoby dysponujące rekomendacją swojego środowiska będą mogły kandydować w wyborach zaplanowanych na 7 grudnia 2022 r.

Rekomendacje z poszczególnych regionów otrzymali:

- do Zarządu ZMPD: Piotr Mikiel (Region Warmińsko-Mazurski), Arkadiusz Bińczak (Region Pomorski) Mariusz Jakubowski (Region Kujawsko-Pomorski).
- do Rady ZMPD: Waldemar Wojsz (Region Warmińsko-Mazurski), Bogusław Jędrzejczyk (Region Pomorski), Grzegorz Chełminiak (Region Kujawsko-Pomorski).
- do Komisji Rewizyjnej ZMPD: Bogusław Kamiński (Region Warmińsko-Mazurski), Zdzisław Radelski (Region Pomorski), Ewa Korfanty (Region Kujawsko-Pomorski).

Funkcję przewodniczącego Regionu Warmińsko-Mazurskiego na kolejną kadencję uczestnicy zebrania powierzyli Waldemarowi Wojszowi, przewodniczącym Regionu Kujawsko-Pomorskiego został wybrany Adam Jędrzych, a przewodniczącym Regionu Pomorskiego Arkadiusz Bińczak.

Prezes ZMPD Jan Buczek przedstawił zebranym informację z działalności Zrzeszenia. Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego ZMPD Piotr Mikiel omówił nurtujący polskich przewoźników problem braku kierowców oraz przedstawił szczegóły związane z zatrudnieniem i formalnościami dotyczącymi legalizacji pobytu oraz z uzyskiwaniem wiz dla kierowców zagranicznych. – W centrach wizowych nie można się zarejestrować, a rozwiązania wprowadzone w ustawie o pomocy obywatelom Ukrainy zawierają zapisy prawne, z których tak naprawdę branża transportowa w praktyce nie może skorzystać – punktował dyr. Piotr Mikiel. Podał przykłady interwencji ZMPD w Ministerstwie Spraw Zagranicznych w sprawie możliwości składania wniosków o wydanie wizy obywatelom Ukrainy i Białorusi na terytorium Polski. Podczas posiedzenia Komisji Infrastruktury, które odbyło się 27 września br., Ministerstwo Infrastruktury za-



Przemawia Adam Jędrzych przewodniczący Regionu Kujawsko-Pomorskiego

deklarowało wsparcie ZMPD w działaniach zmierzających do rozwiązania problemu okazania odpowiedniego dokumentu potwierdzającego wykonywanie przez cudzoziemca pracy na stanowisku kierowcy w ruchu międzynarodowym.

Kolejnym budzącym kontrowersje tematem dyskusji były zapisy Pakietu Mobilności i nowego systemu wynagradzania kierowców. Omówiono także perspektywy przewozów na Wschód, liberalizację przewozów dla przewoźników ukraińskich oraz mołdawskich i kontyngenty zezwoleń. Dyr. Mikiel przedstawił również pakiet regulacji klimatycznych UE Fit for 55 w przewozach drogowych, wchodzący w skład Europejskiego Zielonego Ładu.

Uczestnicy zebrania rozmawiali po-

nadto o planowanej od marca 2024 r. zmianie zasad poboru opłat drogowych oraz o promocji pojazdów ekologicznych z nimi związanych.

Prezes Kujawsko-Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych im. Dionizego Woźnego Adam Jędrzych wezwał zebranych do stworzenia jednego dużego stowarzyszenia przewoźników drogowych pod auspicjami ZMPD.

Tradycyjnie zwieńczeniem obrad było wręczenie wyróżnień IRU dla najlepszych kierowców. Wyróżnienie takie otrzymał Marek Juszkiewicz z firmy MBK Bogusław Kamiński z siedzibą w Olecku.

Wyróżnienia IRU Top Road Transport Manager zostały przyznane Markowi Eronowi oraz Robertowi Olszewskiemu.

Delegaci na ZOD 2023/2026

### Region Warmińsko-Mazurski

Waldemar Wojsz – przewodniczący regionu  
Czesław Chełstowski  
Bogusław Kamiński  
Adam Nafalski

### Region Kujawsko-Pomorski

Ewa Korfanty  
Grzegorz Chełminiak  
Mariusz Jakubowski

### Region Pomorski

Arkadiusz Bińczak – przewodniczący regionu  
Bogusław Jędrzejczyk

Rekomendacje do władz ZMPD z 28.09.2022 r.

### Do Zarządu

Piotr Mikiel (Warmińsko-Mazurski)  
Arkadiusz Bińczak (Pomorski)  
Mariusz Jakubowski (Kujawsko-Pomorski)

### Do Rady

Waldemar Wojsz (Warmińsko-Mazurski)  
Bogusław Jędrzejczyk (Pomorski)  
Grzegorz Chełminiak (Kujawsko-Pomorski)

### Do Komisji Rewizyjnej

Bogusław Kamiński (Warmińsko-Mazurski)  
Zdzisław Radelski (Pomorski)  
Ewa Korfanty (Kujawsko-Pomorski)



# REGION: Lubuski, Wielkopolski oraz Zachodniopomorski



## Przewoźnicy zebrani w Skwierzynie k. Gorzowa Wielkopolskiego 29 września wybrali delegatów na ZOD.

Anna Brzezińska-Rybicka

**N**a przewodniczącego zebrania wybrano Arkadiusza Milewskiego, a na sekretarza Jana Dutkiewicza – obaj z Regionu Wielkopolskiego. Komisję Mandatowo-Skrutacyjną tworzyli Dariusz Matulewicz

(przewodniczący), Eugeniusz Bęben (sekretarz) oraz Dariusz Kuśmierczak (członek komisji).

Rekomendację do Zarządu ZMPD otrzymał Krzysztof Częstochowski z Regionu Lubuskiego, natomiast rekomendację do Rady ZMPD Arkadiusz Milewski z Regionu Wielkopolskiego i Marcin Kobylarz z Regionu Zachodniopomorskiego.

Przewodniczącym Regionu Wielkopolskiego został Bolesław Milewski, na przewodniczącego Regionu Lubuskiego wybrano Józefa Słowikowskiego, a przewodniczącym Regionu Zachodniopomorskiego został Dariusz Matulewicz.

Podczas obrad wręczone zostały także wyróżnienia IRU dla naj-

lepszyc kierowców. Otrzymali je: Krzysztof Mencfeldowski z firmy KRUK – Transport Danuta Kruk z Regionu Wielkopolskiego oraz Tomasz Chudzik z Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Myśliborzu Sp. z o.o. z Regionu Zachodniopomorskiego.

Podobnie jak podczas poprzednich zebrań regionalnych część seminarijną poświęcono była omówieniu bieżącej sytuacji międzynarodowego transportu drogowego, którą w szczególności przedstawił dyrektor Departamentu Transportu Piotr Mikiel. Natomiast prezes ZMPD Jan Buczek przypomniał zebranych o działaniach podejmowanych przez Zrzeszenie w ostatnich miesiącach.



**Bolesław Milewski,**  
przewodniczący Regionu Wielkopolskiego



Delegaci na ZOD 2023/2026

### Region Lubuski

Józef Słowikowski – przewodniczący regionu  
Krzysztof Częstochowski

### Region Zachodniopomorski

Dariusz Matulewicz – przewodniczący regionu  
Marcin Kobylarz

### Region Wielkopolski

Jan Dutkiewicz  
Dariusz Kuśmierczak  
Arkadiusz Milewski  
Robert Skrzypek

Rekomendacje do władz ZMPD z 29.09.2022 r.

### Do Zarządu

Krzysztof Częstochowski (Lubuski)

### Do Rady

Arkadiusz Milewski (Wielkopolski)  
Marcin Kobylarz (Zachodniopomorskiego)



# REGION: Dolnośląski, Opolski i Śląski

30 września w miejscowości Grodziec k. Opola odbyły się ostatnie tegoroczne zebrania regionalne członków ZMPD.



## Anna Brzezińska-Rybicka

Na dwie godziny przed zebraniem przedstawiciele Ministerstwa Spraw Zagranicznych i Ministerstwa Infrastruktury zapewniłi w rozmowie on-line dyrektora Departamentu Transportu, że jeszcze tego samego dnia przekażą wytyczne do centrów wizowych, mówiące o tym, że dokumentem potwierdzającym zatrudnienie obcokrajowców na stanowisku kierowcy w międzynarodowym transporcie drogowym rzeczy będzie świadectwo kierowcy wydawane przez GITD.

Przewodniczącym obrad wybrano Grzegorza Wieczorka z Regionu

Dolnośląskiego, na sekretarza Józefa Stelmachowskiego – z Regionu Opolskiego.

W Komisji Mandatowo-Skrutacyjnej zasiadli: Kornelia Lewandowska - przewodnicząca, Zygmunt Mazur - sekretarz, Karol Kasprzyk - członek komisji.

Rekomendację do członka Zarządu ZMPD z regionu Dolnośląskiego otrzymał Zygmunt Sieńko.

Rekomendację do Rady ZMPD z Regionu Dolnośląskiego otrzymał Grzegorz Wieczorek, z Regionu Opolskiego Józef Stelmachowski, a z Regionu Śląskiego Kornelia Lewandowska.

Rekomendację do Komisji Rewizyjnej ZMPD z Regionu Dolnośląskiego otrzymał Grzegorz Wieczorek.

Funkcję przewodniczącego Regio-

nu Dolnośląskiego na kolejną kadencję uczestnicy zebrania powierzyli Wojciechowi Sieńko, przewodniczącym Regionu Opolskiego został Józef Stelmachowski, a przewodniczącą Regionu Śląskiego Kornelia Lewandowska.

Podczas obrad właściciel firmy EPO-Trans Piotr Ozimek poruszył temat rygorystycznego podejścia inspektorów transportu drogowego do przekraczania czasu jazdy, m.in. w okresie letnich ograniczeń w ruchu. Jest ono skutkiem braku możliwości zatrzymania się na przepelnionych parkingach, co wynika z sytuacji niezależnej od kierowcy.

Omówiono też wniosek przedstawiony przez Konrada Wrzeciono z Regionu Opolskiego, dotyczący nowych



Wojciech Sieńko,  
przewodniczący Regionu Dolnośląskiego

zasad karania za naruszenia przepisów drogowych, które weszły w życie 17 września 2022 r., w tym większego zagrożenia utratą prawa jazdy przez kierowcę zawodowego, co może zwiększyć deficyt kierowców. Z kolei Zygmunt Mazur z Regionu Opolskiego podjął kwestię dotyczącą możliwości uzyskania zwrotu akcyzy za paliwo.

Prezes ZMPD Jan Buczek przedstawił zebranym informację o działalności ZMPD oraz udzielił odpowiedzi na pytania. W części seminaryjnej dyr. Piotr Mikiel przedstawił najważniejsze problemy branży międzynarodowego transportu drogowego.

Tradycyjnie zwieńczeniem obrad było wręczenie wyróżnień IRU dla najlepszych kierowców. Otrzymali je:

- Jerzy Paszek, Grzegorz Buczyński, Jerzy Kaczmarski, Grzegorz Gajewski, Mieczysław Niecikowski, Ryszard Gustowski, Andrzej Kupka – Transbud Katowice Sp. z o.o.
  - Bronisław Gawliczek, Michał Wysocki – EPO-Trans Logistic S.A.
  - Tadeusz Moś, Marek Krutak, Sławomir Cholewa – PPHU Pestanpol s.j.
  - Jarosław Florjański, Karol Kaczorowski – Kuźnia Trans Sp. z o.o.
  - Ryszard Klimaszewski, Ryszard Ilczuk – Niekotrans-Nova Sp. z o.o.
  - Mirosław Kuligowski – Mirosław Kuligowski
  - Mirosław Pękala – Sachs-Trans International Sp. z o.o.
- Wyróżnienie IRU Top Road Transport Manager otrzymał Marek Sachs, właściciel firmy Sachs Trans.

## Delegaci na ZOD 2023/2026

### Region Dolnośląski

Zygmunt Sieńko  
Grzegorz Wieczorek

### Region Śląski

Jadwiga Domagała  
Henryk Krzyżanowski  
Kornelia Lewandowska – przewodnicząca regionu  
Rajmund Nierychło  
Piotr Ozimek

### Region Opolski

Józef Stelmachowski – przewodniczący regionu  
Krzysztof Wojciechowski

## Rekomendacje do władz ZMPD z 30.09.2022 r.

### Do Zarządu

Zygmunt Sieńko (Dolnośląski)

### Do Rady

Grzegorz Wieczorek (Dolnośląski)  
Józef Stelmachowski (Opolski)  
Kornelia Lewandowska (Śląski)

### Do Komisji Rewizyjnej

Grzegorz Wieczorek (Dolnośląski)





# 25 lat stowarzyszenia Podlasie w Siedlcach

W roku srebrnego jubileuszu Ogólnokrajowe Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Spedytorów Podlasie otrzymało sztandar.

Robert Przybylski

Siedlce i sąsiednie miejscowości to jedno z najważniejszych zagłębi transportowych Polski, specjalizujące się w transporcie chłodniczym. Samochody członków stowarzyszenia docierają z towarami do odległych regionów Rosji, Kazachstanu, Czeczenii, Azerbejdżanu, Armenii, Gruzji, Ukrainy i Mołdawii. Transportowcy z Siedlec i Podlasia stali się autentycznym pomostem łączącym

Wschód z Zachodem, choć prywatni przewoźnicy rozwijali się dopiero po 1989 roku. Prekursorami transportu prywatnego regionu siedleckiego byli: Marek Wereszczyński, Grzegorz Rychlik, Stanisław Borkowski, Stanisław Leczyk, Euzebiusz Gawrysiuk, Zdzisław Gałach, Janusz Stefaniuk, Lucjan Paczuski i Leszek Pieńkowski.

Pierwszy statut stowarzyszenia Sąd Gospodarczy w Siedlcach zarejestrował w 1997 roku, ale dopiero inicjatywa w kolejnym roku dała podwaliny dla stałego rozwoju organizacji.

Pomimo skromnych początków sto-

warzyszenie dorobiło się własnej siedziby i liczy 400 członków, a wiele firm jest już w rękach drugiego pokolenia.

Stowarzyszenie dokonało 2 września poświęcenia sztandaru w kolegiacie Trójcy Świętej w Janowie Podlaskim. Uroczystość wręczenia pocztowi sztandarowemu odbyła się zgodnie z tradycją II RP. Ceremonię prowadził pułkownik Tadeusz Krząstek.

Prezes stowarzyszenia Karol Rychlik przypomniał, że wielu przewoźników z regionu realizuje przewozy na Ukrainę z pomocą humanitarną, z medykamentami, żywnością, odzieżą, środka-



mi higieny osobistej. – Jako organizacja przekazaliśmy niezbędne akcesoria dla tych, którym przyszło walczyć w obronie swojego kraju. Te ofiarne misje mają wielki wymiar humanitarny i moralny, kształtują opinię społeczności Europy i świata o Polsce, kraju czułym na krzywdę i nieszczęście ludzkie. Dziękuję Wam wszystkim z całego serca za godną postawę, odwagę i poświęcenie. Niosąc pomoc narodowi ukraińskiemu robicie to także dla Polski, dla jej bezpieczeństwa i suwerennego bytu – podkreślił podczas uroczystości prezes OSMPiS Podlasie. ■





# Sześć lat kształcenia w zawodzie kierowca-mechanik



**Już 180 szkół prowadzi nauczanie zawodu kierowcy, jednak pomimo wielu chętnych nie brakuje problemów. Główne bolączki to brak firm oferujących praktyki oraz niepasujące, zdaniem przedstawicieli szkół, uczniów i samych pracodawców, do profilu kształcenia egzaminy zawodowe.**

Piotr Gawelczyk

**P**o sześciu latach od przywrócenia w szkołach publicznych kształcenia w zawodzie kierowcy mamy taką oto sytuację: z jednej strony młodzież garnie się do zawodu kierowcy, z drugiej jej zapal jest skutecznie gaszony przez rzeczywistość w postaci zadań egzaminacyjnych, często zbyt mocno rozbudowanych treściowo i wymagających dużo wyższych niż przyswajają uczniowie umiejętności matematycznych.

## Egzamin teoretyczny zamiast praktycznego

Dyrektorzy szkół podkreślają, że egzaminy są na poziomie techników, a nie szkół branżowych I stopnia. Stąd niewielka liczba osób, które pomyślnie przechodzą egzaminacyjne sito. To powoduje, że młodzi ludzie, którzy myślą o zawodzie kierowcy, wybierają zawód mechanika pojazdów samochodowych.

O kłopotach ze zdawalnością egzaminów mówi m.in. kierownik praktycznej nauki zawodu z Branżowej Szkoły I stopnia z Ostrołęki Iwona

Kwiatkowska. – Uczniowie nie radzą sobie z częścią teoretyczną, czyli testami – nie ukrywa. Podstawa programowa utrudnia zatrudnienie pracownika, ze względu na brak możliwości zdobycia kat. C oraz brak kwalifikacji wynikających z wieku ucznia.

Mimo to podkreśla, że zainteresowanie tym kierunkiem wśród młodzieży jest spore, a pozytywne doświadczenia ze współpracy z lokalnymi firmami powodują, że szefowie szkoły chcą kontynuować kształcenie. Współpraca dotyczyła m.in. Zrzeszenia Przewoźników Drogowych w Ostrołęce. Promocja zawodu odbywała się m.in. na spotka-

niach młodzieży z przedstawicielami transportu drogowego.

– Dla podchodzących do egzaminu uczniów takie kwestie, jak wyliczenie trasy, logistyka, czas pracy kierowcy są zbyt trudne – ocenia dyrektor szkoły w Gronowie Zbigniew Piotrowski zaznaczając przy tym, że od strony praktycznej uczniowie są gotowi do podjęcia pracy.

Kierownik szkolenia zawodowego z bydgoskiej „samochodówki” Dariusz Średziński jest dosadny w komentarzu: układający program zatrzymali się na dawnych latach. Apeluje, by w podstawie programowej mniej było elementów mechaniki, a większy nacisk został położony po prostu na kierowanie ciężarówką.

Duże wymagania programowe, a co za tym idzie niska zdawalność egzaminu potwierdzającego kwalifikacje w zawodzie spowodowały, że Zespół Szkół Technicznych „Mechanik”

w Jeleniej Górze ostatnich absolwentów pożegnał w czerwcu 2022 r., a dziś nie ma oddziałów, w których uczą się uczniowie w zawodzie kierowcy. Poza wysoko zawieszoną egzaminacyjną poprzeczką wicedyrektor tej placówki Kazimierz Hamowski zwraca także uwagę na fakt, że w regionie brakuje zakładów pracy i przedsiębiorców przyjmujących do przyuczenia w ramach praktycznej nauki zawodu. Poza tym na Dolnym Śląsku są problemy ze znalezieniem ośrodków prowadzących teoretyczne dokszałcenie zawodowe.

Na inny problem zwraca uwagę nauczycielka przedmiotów zawodowych w Zespole Szkół Samochodowych i Ogólnokształcących w Bielsku-Białej Bożena Stawowczyk. – Egzamin praktyczny na kierunku kierowca-mechanik odbywa się w formie papierowej. W innych zawodach tego typu, jak np. mechanik czy elektromechanik pojazdów samochodowych, uczniowie ma-

ją na egzaminie do wykonania konkretne zadanie, np. naprawę samochodu. Tymczasem w zawodzie kierowca-mechanik uczniowie zamiast wykonywać zadanie praktycznie w samochodzie, np. obsłużyć tachograf, wykonać drobną naprawę, zrobić przegląd codzienny pojazdu, muszą rozwiązywać zadanie na papierze – punktuje niedoskonałości w kształceniu Bożena Stawowczyk.

## Za młodzi na egzamin

Dodaje, że do szkół średnich trafiają nawet 14-letni uczniowie, którzy kończą szkołę w wieku 17 lat. Teoretycznie w cyklu kształcenia mają uzyskać prawo jazdy i szkoła może ich do tego przygotować, jednak w praktyce nie mogą oni podchodzić do egzaminów na prawo jazdy, ponieważ są zbyt młodzi. Rodzi to wśród nich i ich rodziców frustrację. To wszystko spowodowało, że szko-





ła nie otworzyła w tym roku kształcenia w tym kierunku. – W zamian za to od dwóch lat mamy technika transportu drogowego. Tu czas na zrobienie prawa jazdy jest znacznie dłuższy, a uczniowie są pełnoletni – wyjaśnia Bożena Stawowczyk.

Wiek uczniów to także bolączka szkół, które „od zawsze” prowadzą kierunek kierowca-mechanik, jak np. Branżowa Szkoła I stopnia w Zespole Szkół Technicznych im. Wincentego Pola w Gorlicach. – Młodzież rozpoczyna naukę w Szkole Branżowej I stopnia mając 14-15 lat, co ogranicza im nabycie podstawowych uprawnień w zakresie kierowcy – mówi dyrektor szkoły Renata Stępień.

W tej szkole także pojawia się kwestia niezbyt wysokiej zdawalności egzaminów. Jak podkreśla dyrektor, nie jest to wina złego przygotowania przez szkołę, lecz niedostosowania treści zadań egzaminacyjnych do poziomu uczniów ze szkoły branżowej.

Potwierdzeniem tego faktu jest to, że w zbliżonym zawodzie, jakim jest mechanik pojazdów samochodowych, zdawalność jest na prawie stu procentowym poziomie. – W rozmowie z przyszłymi

kandydatami uczniowie i ich rodzice wskazują, że na poziomie szkoły branżowej preferują edukację w zawodzie mechanik pojazdów samochodowych, a następnie, po ukończeniu szkoły, będą chcieli zdobyć uprawnienia kierowcy np. na kursie – mówi dyrektor szkoły Renata Stępień.

Zauważalną tendencją jest, że uczniowie technikum w zawodzie technik pojazdów samochodowych po ukończeniu nauki chętnie zostają kierowcami. – Dlatego wydaje się, że zdecydowanie lepszym rozwiązaniem byłoby przygotowanie uczniów technikum również do zawodu kierowcy w ramach DUZ (Dodatkowe Umiejętności Zawodowe) z potwierdzeniem kwalifikacji rynkowych.

Pięcioletni okres edukacji jest optymalnym czasem do przygotowania zarówno technika pojazdów samochodowych, jak i kierowcy. Trzyletni okres edukacji w szkole branżowej ze względu na wiek uczniów kończących szkołę jest za krótki na uzyskanie pełnych kwalifikacji. Czasami absolwenci szkoły branżowej nie mają jeszcze 18 lat, więc nie mogą uzyskać niezbędnych uprawnień – wyjaśnia dyrektor Renata Stępień.

Przypomnijmy, że gorlicka „bran-

żówka” kształci w zawodzie kierowcy, odkąd pojawił się on w klasyfikacji zawodów – pierwsi uczniowie w tym zawodzie zostali przyjęci do szkoły już w 2016 roku, a pierwsi absolwenci opuścili placówkę w roku szkolnym 2018/2019.

Decyzja o wprowadzeniu zawodu do nauczania wynikała z potrzeb lokalnego rynku pracy. Od 2016 roku szkołę ukończyło około 90 kierowców-mechaników. Jednak pomimo szerokiej promocji wśród ósmoklasistów we współpracy z przedsiębiorstwami, pokazywania atutów tego fachu, stopniowo spada zainteresowanie nauką tego zawodu. Ten rok nie obfitował w chętnych – zainteresowanych było tylko trzech kandydatów. Za to przyjęto sporo uczniów do zawodów branży samochodowej, jak technik pojazdów samochodowych (45 osób) i mechanik pojazdów samochodowych (20 osób).

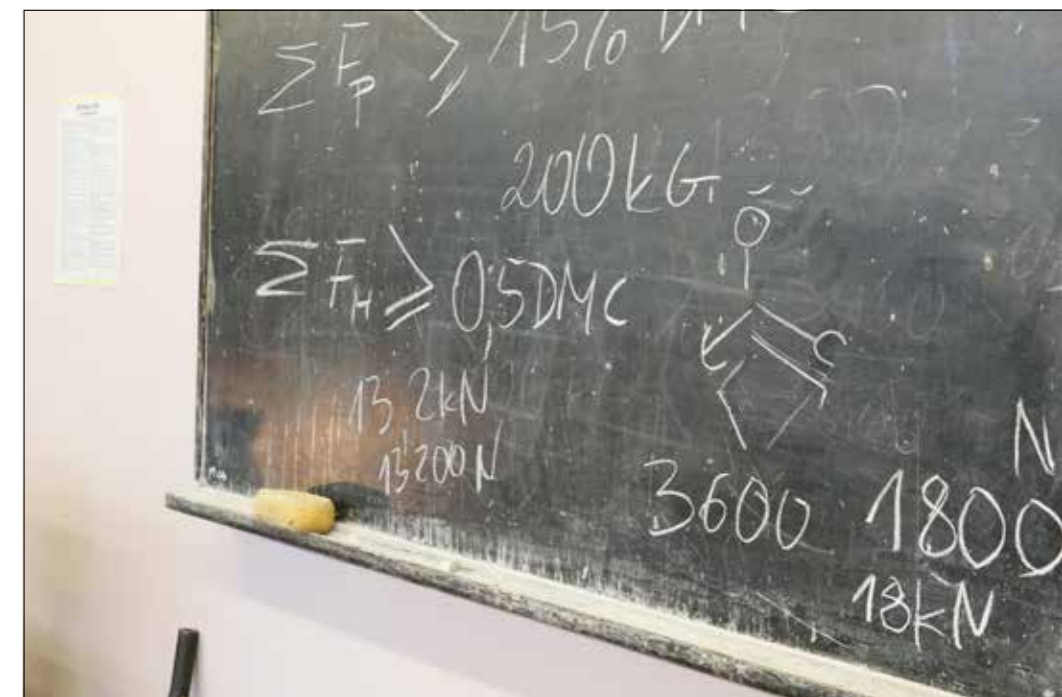
### Mechanik wszechstronniejszy od kierowcy

W opinii dyrektora Zespołu Szkół im. Walerego Goetla w Suchoj Beskidzkiej i Makowie Podhalańskim dr. inż.

Sławomira Kudzi, „oczkiem w głowie” przewoźników powinien być technik transportu drogowego (technik kierowca). – Kierunek kierowca mechanik to tak naprawdę kierowca z uprawnieniami do zawodowego przewożenia rzeczy w ramach prawa jazdy kategorii C, a w zasadzie powinno być C1, natomiast technik transportu drogowego to kierowca z uprawnieniami do zawodowego przewożenia rzeczy w ramach prawa jazdy kategorii C+E – mówi dyr. Kudzia. – Do pierwszej klasy technikum transportu drogowego przyjęliśmy 16 kandydatów, chociaż chętnych mieliśmy ok. 40 uczniów. Ograniczenia wynikają z naszych możliwości kształcenia praktycznego w zakresie kwalifikacji wstępnej i prawa jazdy kategorii C. Mamy samochód ciężarowy do nauki jazdy, dzięki czemu w ciągu roku możemy przeprowadzić w systemie dziennym około 25 kursów nauki jazdy. Dla porównania do nauki jazdy kategorii B dysponujemy trzema samochodami, dlatego możemy przyjmując do szkoły dodatkowo 11 kandydatów na mechaników pojazdów samochodowych i 30 na techników pojazdów samochodowych – podkreśla dyr. Sławomir Kudzia. – Jako jedna z nielicznych szkół w Polsce prowadzimy kształcenie kierowców zawodowych w pełnym zakresie na własnym sprzęcie. Budujemy własny plac manewrowy do nauki jazdy kategorii C oraz C+E – dodaje z dumą dyr. Sławomir Kudzia.

W kolejnych latach w związku ze zmianami dotyczącymi szkolenia w zakresie prawa jazdy kategorii C+E, szkoła chciałaby kupić nowy ciągnik siodłowy z nacząpą. Warto przy okazji podkreślić, że klasy transportowe funkcjonują jako klasy patronackie lokalnej firmy przewoźniczej Beskidus. Szkoła posiada akredytację Polskiej Izby Motoryzacji w zakresie kształcenia w zawodach branży samochodowej, ma także podpisaną umowę o współpracy z Wydziałem Mechanicznym Politechniki Krakowskiej. Marzeniem szefostwa szkoły jest zakup symulatora nauki jazdy kategorii C. Pojawiają się również nieśmiało myśli związane z budową płyty poślizgowej.

Nie wszędzie jednak jest tak optymistycznie. – Kształcenie w zawodzie kierowca mechanik jest obecne



w naszej ofercie edukacyjnej od 5 lat – mówi dyrektor Zespołu Szkół Technicznych w Łańcucie Marek Miezin. – W tym roku nie udało nam się jednak otworzyć klasy, ponieważ liczba uczniów wybierających ten kierunek była zbyt mała – dodaje dyr. Marek Miezin.

Do Branżowej Szkoły I stopnia (jako szkoły pierwszego wyboru) podania złożyło 46 uczniów, z czego do klasy mechanik samochodowy 31 uczniów, elektromechanik samochodowy - 8 uczniów, kierowca mechanik - 5 uczniów. Dlaczego uczniowie nie wybierają zawodu kierowcy? – Przyczyn jest kilka, najważniejsze są takie, że skoro i tak w szkole nie uzyskają prawa jazdy kat. C, to wolą wybrać

zawód mechanika samochodowego, gdzie w trakcie nauki uzyskują prawo jazdy kat. B i ukończą kurs spawacza – tłumaczy dyr. Miezin.

Jego zdaniem, biorąc pod uwagę możliwości zatrudnienia, mechanik samochodowy daje „szersze pole” znalezienia pracy – od zakładów mechaniki samochodowej przez serwisy samochodowe po zakłady branży mechanicznej. Część absolwentów tego kierunku trafia również do branży budowlanej. Pracy nie brakuje. – Poza tym ważna jest również opinia rodziców, którzy wołają, aby ich dzieci miały możliwość bezpieczną pracę na miejscu, a nie „tułały” się po kraju i zagranicą – dodaje dyrektor łańcuckiej szkoły.





### Kosztowne szkolenie

– Problemem jest konieczność przeprowadzenia dla kandydatów na uczniów badań psychologicznych i specjalistycznych badań lekarskich na kategorię C i wykonywania zawodu kierowcy jeszcze przed rozpoczęciem nauki (absolwenci szkoły podstawowej mają 14-15 lat), niezbędne jest także finansowanie ich przez władze samorządowe – wskazuje dyrektor Branżowej Szkoły I stopnia nr 3 w Zespole Szkół Mechanicznych w Grudziądzu Anna Zawistowska.

Konieczne jest podpisanie przez dyrektora umowy z lekarzem-orzecznikiem lub przychodnią, która te badania przeprowadzi. – Poza tym, w związku z brakiem samochodu ciężarowego do nauki jazdy w szkole, musimy zawierać umowy z ośrodkami nauki jazdy, które zajęcia praktyczne organizują – dodaje dyrektor Anna Zawistowska.

Mimo to kierunek cieszy się dużym zainteresowaniem. Uczniowie w trakcie nauki odbywają kurs nauki jazdy na kategorię B, kwalifikację wstępną i kurs nauki jazdy na kategorię C, co daje im możliwość uzyskania kwalifikacji do wykonywania zawodu kierowcy.

Jak przypomina kierownik szkolenia praktycznego Zespołu Szkół Nr

2 Centrum Kształcenia Ustawicznego w Kluczborku Iwona Szczepanowska, zgodnie z przepisami ustawy Prawo oświatowe „umowa powinna określać w szczególności sposób ponoszenia kosztów realizowania praktycznej nauki zawodu”. Kłopot w tym, że nikt nie chce tego sfinansować: ani pracodawca, ani organ prowadzący. – Podstawa programowa zakłada przygotowanie uczniów do egzaminu na kat. B, kat. C oraz do kwalifikacji wstępnej. To koszt ok. ośmiu tysięcy złotych – mówi Iwona Szczepanowska. – Od lat współpracujemy z firmą, będącą także ośrodkiem szkoleniowym dla zawodowych kierowców. Zapowiedzieli nam, że ze względu na niemożliwe do poniesienia przez nich ogromne koszty kształcenia zawodowego, uczniów w tym zawodzie już nie przyjmą. W tych kosztach w żadnym stopniu również nie chce partycypować organ prowadzący szkołę. Dlatego na nowy rok szkolny nie zaproponowaliśmy uczniom tego kierunku. Szukamy różnych rozwiązań w postaci np. współpracy z dużymi przewoźnikami, lecz dla nich koszty też są zbyt duże. Jestem przekonana, że gdyby nagłośnić, iż w toku nauki zostaną przygotowani do zdania egzaminu na kat. B i C oraz kwalifikacji wstępnej, chętnych byłoby dużo. Młodzież jest zainteresowana tym kierunkiem, nie

mówiąc już o ogromnych potrzebach rynku pracy. Dla nas problemem jest jednak znalezienie pracodawcy dla młodocianych pracowników – dodaje Iwona Szczepanowska.

– Koszty kształcenia są znacznie wyższe niż subwencja – tę opinię słyśmy w Zespole Szkół Mechanicznych i Logistycznych im. inż. Tadeusza Tańskiego ze Słupska. Pracownicy szkoły podkreślają, że kierunek kierowca-mechanik jest bardzo atrakcyjny dla uczniów. Młodzież wie, że to przyszłościowy, dobrze płatny zawód, jednak w trakcie nauki kadra nauczycielska napotyka wiele problemów.

Pierwsza sprawa to kwestia praktyk. Pracodawcy potrzebują pracowników z odpowiednimi kwalifikacjami, ale nie chcą przyjmować uczniów na praktyki. Koszty nauczania zawodu są wysokie, drogie są egzaminy, a subwencja się nie zmienia. Inną kwestią jest wiek uczniów. W związku z reformą szkolnictwa uczniowie przychodzący po szkole podstawowej kończąc szkołę branżową są zbyt młodzi, aby zdobyć prawo jazdy kategorii C czy C+E.

### Niedobory fachowców

Zdaniem Lucyny Kubis, dyrektor Szkoły Branżowej I stopnia w Zespole Szkół Miedziowego Centrum Kształ-

cenia Kadr w Lubinie, w jej szkole bołączką jest niewielka liczba instruktorów praktycznej nauki zawodu.

W częstochowskiej „branżówce” nr 7 (Zespół Szkół Mechaniczno-Elektrycznych im. K. Pułaskiego) zawód kierowca-mechanik został wprowadzony do oferty edukacyjnej w 2018 roku, w tym roku w pierwszej klasie uczy się kilkunastu uczniów. – Największym problemem, z jakim się borykamy, jest brak symulatorów oraz organizacja zajęć praktycznych – mówi wicedyrektor szkoły Ewa Teperska. – Firmy transportowe nie są w stanie zorganizować zajęć praktycznych, bo nie dysponują pracownikami z przygotowaniem pedagogicznym czy mistrzami w tym zawodzie. Drugą przeszkodą jest ich lokalizacja – często są położone na obrzeżach miast lub w małych miejscowościach podmiejskich – wyjaśnia dyr. szkoły.

Zajęcia praktyczne odbywają się najczęściej w warsztatach samochodowych, gdzie co prawda można zgłębiać temat obsługi i eksploatacji pojazdów, nie można jednak zapoznać

się z zagadnieniami dotyczącymi np. logistyki i załadunku. – Firmy transportowe umożliwiają jedynie wizyty studyjne i wycieczki, a to za mało, by poznać specyfikę ich funkcjonowania i dobrze przygotować się do praktycznej części egzaminu zawodowego. Myślę, że przekłada się to na wyniki zdawalności egzaminu zawodowego. W sesji zimowej 2021 przystąpiło do niego około 20 uczniów. Wszyscy zdali część teoretyczną, natomiast nikt nie zdał części praktycznej. Ogólnie zdawalność egzaminu w tym zawodzie jest bardzo niska w całym województwie śląskim – komentuje sytuację Ewa Teperska. Dodaje jednocześnie, że mimo tych problemów zainteresowanie zawodem ciągle wzrasta. – Planujemy jego kontynuację w następnych latach – podsumowuje.

Do pierwszej klasy Branżowej Szkoły I stopnia w Powiatowym Zespole Szkół w Łopusznie w zawodzie kierowca-mechanik zgłosiło się 25 chętnych. – Rekrutację prowadziliśmy za pośrednictwem mediów społecznościowych, kontaktowaliśmy się rów-

nież z dyrektorami szkół podstawowych. Ulotki i materiały promocyjne zostawiane były w sklepach oraz innych punktach handlowych - poinformowała nas p.o. dyrektora Grażyna Bekier. – U nas większych problemów nie ma, gdyż sami przewoźnicy współpracują ze szkołą i prowadzą dość intensywne działania reklamujące kierunek, podobnie jak robi to młodzież kończąca szkołę i współpracujący ze szkołą rodzice – dodaje dyr. Grażyna Bekier.

Dobrym podsumowaniem niech będzie wypowiedź nauczyciela w Zespole Szkół im. Prymasa Tysiąclecia w Teresinie Romana Przygody, który podkreśla, że kierowca to bardzo przyszłościowy kierunek, szczególnie w obecnych czasach. – Borykamy się z niedoborem fachowców, co wręcz wymusza na młodych ludziach umiejętność wykonywania pracy zarówno w charakterze kierowcy, jak i drobnych napraw podczas wykonywania transportu towarów samochodami ciężarowymi oraz przewozu osób – zaznacza Roman Przygoda.

reklama

17 domen  
1 urządzenie

**Rozliczymy Twoje opłaty drogowe w Bułgarii**

**w trybie odroczonej płatności**

Najlepszy BOX w wadze ciężkiej

ZMPD BOX.pl

Swecja (Inna Strefa) Dania (Inna Strefa) Polska Szwajcaria Lichtenstein Włochy Węgry Bułgaria Niemcy Austria Belgia Francja Hiszpania Portugalia Liechtenhook Tunnel Warmowatunnel Herrentunnel



# Ciężarówkowe szaleństwo



**To po prostu nie mogło się nie udać – jak na 18-letniego młodzieńca przystało, największa impreza motoryzacyjna w Europie, czyli Master Truck Show w Polskiej Nowej Wsi pod Opolem, która odbyła się w dniach 15-17 lipca br., to tysiąc szalonych pomysłów na minutę i po prostu radość z życia.**

Piotr Gawelczyk

Osiemnastka była także okazją do świętowania w nie byle jakim towarzystwie. Gościem honorowym zlotu był minister infrastruktury Andrzej Adamczyk, któremu towarzyszył „od zawsze” obecny na MT główny inspektor transportu drogowego Alvin Gajad-

hur. Wśród celebrytów dostrzegliśmy m.in. znanego aktora Piotra Zelta, a także Mariusza Pudzianowskiego.

Do Polskiej Nowej Wsi znowu zjechało kilkaset wyjątkowej urody ciężarówek. Udekorowane były m.in. wizerunkami bohaterów masowej wyobraźni – od filmów dla dzieci (Smerfy, Minionki) i dorosłych (choćby Ojciec Chrzestny) po gwiazdy muzyki (Rolling Stones, Elvis Presley). Wyjątkową ciężarówką była ta należąca do

firmy Nika Trans, pomalowana na niebiesko i żółto, co oczywiście symbolizowało barwy Ukrainy. Napis nie pozostawiał żadnych wątpliwości: „Sława Ukrainie”. Na masce zaś symboliczny, polsko-ukraiński uścisk dłoni.

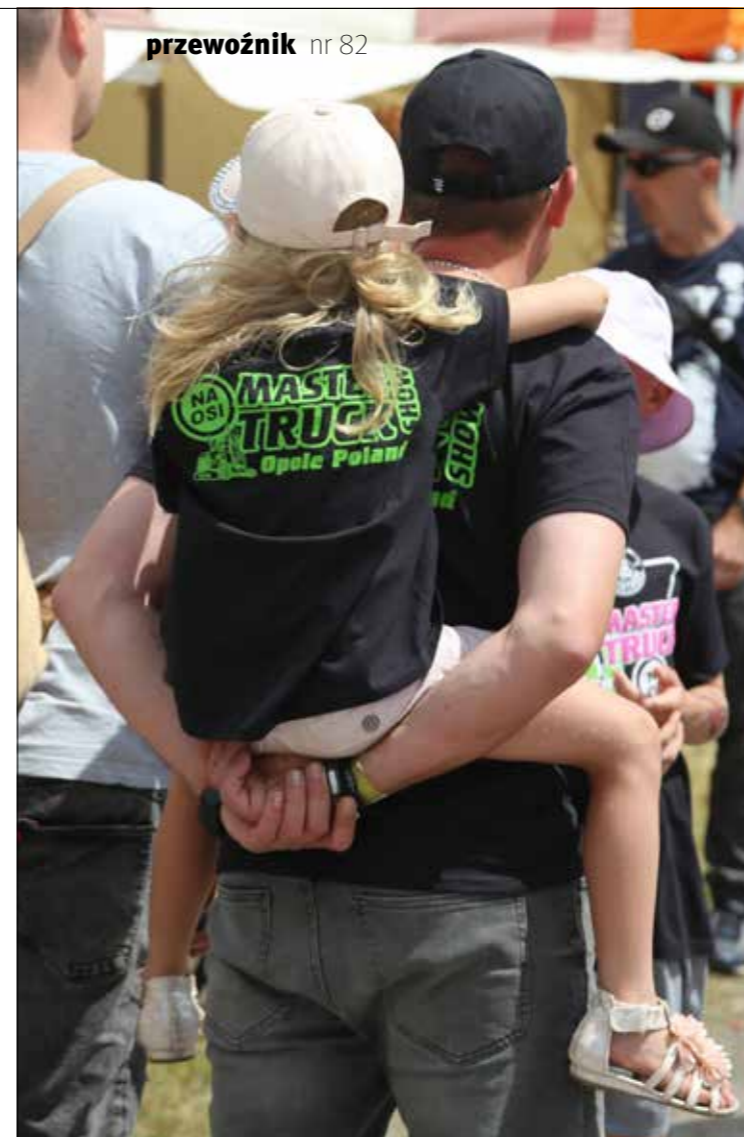
Jak co roku na miejscu zameldowały się także pojazdy zabytkowe i off-roadowe, pojazdy gaśnicowe i motocykle, a wyścigi wraków znowu wzbudzały zachwyt oglądających i niesamowity kurz, ale komu by to przeszkadzało...

Dzieciaki jak zwykle miały swój kącik – chociaż dużo bardziej adekwatne byłoby stwierdzenie: wyróżniająca się część lotniska, na którym zorganizowano zlot – z karuzelami i wodnymi atrakcjami na czele.

Wieczorem, po trudach zwiedzania, można było odpocząć w głównej hali namiotowej i posłuchać wielu kapel, które przygrywały do zabawy. Kto nie miał dosyć, mógł w świetle księżyca potańczyć na wielu plenerowych dyskotekach. Zmęczeni nie mieli daleko – większość zwiedzających rozbiła się na położonym „przez płot” polu namiotowym. I całkiem słusznie – szkoda czasu na dojazdy, choć i tu organizatorzy, niestrudzeni Andrzej Wachowski i Aleksandra Donocik,







stanęli na wysokości zadania, oferując gościom przejazd z Opola specjalnymi wahadłowymi autobusami.

Chęci do zabawy nie ostudziły nawet popołudniowy, sobotni deszcz, jak i korek, który na drodze prowadzącej na teren zlotu sięgał kilku kilometrów. Pilnujący bezpieczeństwa policjanci nudzili się jak mopsy – wszyscy grzecznie czekali na swoją kolej do wjazdu, bo to drobne utrudnienie to już także swego rodzaju mastertruckowa tradycja i dowód na to, że w połowie lipca to Master Truck rządzi.

Miasteczkiem w miasteczku był teren Mercedes, gdzie od rana się dzia-

ło. Gwiazdami byli niezwykle popularni w sieci influencerzy – Kate TruckDriverka i Adrian Trucker Paker, którzy po raz kolejny (byli obecni także i w ubiegłym roku) zachęcali wszystkich kierowców do aktywnego spędzania czasu. Na zaproszenie dealera Mercedes-Benz Trucks Polska – firmy Grupa Wróbel, będącej gospodarzem stoiska spod znaku trójramiennej gwiazdy, oboje pokazali, co to znaczy zdrowy tryb życia; uczestnicy Master Truck 2022 mogli pod czujnym okiem fachowców zmierzyć się ze sztangą i spróbować sił w podciąganiu się na drążku. Najlepsi robili bli-

sko 20 powtórzeń, co nawet na Adria nie wywarło niejake wrażenie. Każdy chętny mógł też dostać specjalne koszulki z autografami Kate i Adriana. No i rzecz jasna nie mogło się obyć bez wspólnych zdjęć.

Klienci Mercedesu mogli też skorzystać z niepowtarzalnej okazji, by poddać się nożyczkom Wojtka i Mateusza – młodych mistrzów sztuki fryzjerskiej. Dużym zainteresowaniem cieszył się także punkt tymczasowego tatuażu. W kolejce dominowały dzieci, ale i niektórzy tatusiowie też się skusili...





# Kierowca. Pewny zawód na niepewne czasy

**Strzelce Opolskie, Teresin, Śrem i Gostynin – to cztery z sześciu miast, które przed zamknięciem tego numeru „Przewoźnika” odwiedziła ekipa ZMPD i Mercedes-Benz Trucks Polska w nowej odsłonie jesiennej, ogólnopolskiej akcji promującej w szkołach zawód kierowca-mechanik pod tytułem: Actros Team. Ruszamy do szkół. W październiku spotkamy się z uczniami z Włocławka i Łopuszna.**

**Piotr Gawelczyk  
Sławomir Jeneralski**

## Teresin i Strzelce Opolskie 9 września

– Od dziecka przyglądałam się pracy mojego taty, który przez 15 lat był mechanikiem samochodowym. Można powiedzieć, że wychowałam się

w warsztacie. Nie namawiał mnie do nauki w zawodzie kierowcy, sama podjęłam taką decyzję. Jestem już w trzeciej klasie i jestem bardzo zadowolona. Plan jest taki, że będę jeździć na tirach. Wiem, że coraz więcej dziewczyn jeździ ciężarówkami. Jak jest w szkole? Chłopcy są grzeczni, można z nimi żyć. Trochę mnie denerwują, ale już się przyzwyczyłam. Dają sobie z nimi radę – Ania Czajkowska

to jedna z zaledwie dwóch uczennic, które w Zespole Szkół im. Kardynała Wyszyńskiego w Teresinie zdecydowały się na podjęcie nauki w zawodzie kierowcy.

Dziewczyny razem z grupą kilkudziesięciu kolegów z trzech roczników wzięły udział w spotkaniu z przedstawicielami ZMPD i Mercedes-Benz Trucks Polska. Z roli gospodarza znakomicie wywiązał się dyrek-

tor Krzysztof Paradowski, Zrzeszenie było reprezentowane przez rzecznik prasową ZMPD, dyrektor Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji ZMPD Annę Brzezińską-Rybicką, która zachęcała do kontaktu z ZMPD i odwiedzania strony internetowej i Facebooka Zrzeszenia.

– To pierwsze, ale mam nadzieję, że nie ostatnie nasze spotkanie w waszej szkole. Bardzo się cieszę, że mogliśmy się dzisiaj spotkać i was poznać. Moja radość jest tym większa, że widzę między chłopakami dwie uczennice. Dziewczyny coraz śmielej zdobywają męskie zawody i pokazują, że nie są gorsze. Tak trzymać! – powiedziała dyr. Anna Brzezińska-Rybicka, która przedstawiła branżę międzynarodowego transportu drogowego. – Jesteśmy największą organizacją sku-







piającą przewoźników. Mam nadzieję, że to spotkanie będzie dla was bardzo ciekawe i pouczające, da wam dużo do myślenia i doda energii do dalszej pracy. W międzynarodowym transporcie drogowym brakuje stu tysięcy kierowców, więc pracę macie zapewnioną. Polska jest potęgą w tej branży. Życzę wam dziś samych pozytywnych wrażeń i wszystkiego najlepszego na dalsze lata waszej zawodowej kariery – powiedziała dyr. Anna Brzezińska-Rybicka.

Wydarzeniem dnia było spotkanie młodzieży z młodym zawodowym kierowcą promującym zdrowy tryb życia. Adrian „Trucker Paker” Poździej oprócz pracy za kierownicą działa też aktywnie w sieci. Na pytanie: „kto mnie zna z mediów społecznościowych?” podniósł się las rąk. Pseudonim, którym się posługuje, odzwierciedla zarówno jego wygląd („na klatkę biorę 170 kg, na drążku podciągam się

15-17 razy”), jak i codzienne działania. – Od początku mojej zawodowej kariery starałem się zmieniać stereotyp kierowcy ciężarówki, czyli starszego pana z brzuszkiem – powiedział Adrian. – Na początku nie było łatwo, inni kierowcy śmiali się ze mnie, że zamiast imprezować rozkładam sobie na pauzach mini siłownię, którą zresztą do dziś wożę ze sobą i trenuję.

Od tamtych wydarzeń minęło już 14 lat. – Po hejcie nie ma śladu, dziś wszyscy nie tylko mnie dopingują, ale – co dla mnie najważniejsze – idą moim śladem; jeden drugiego pozytywnie nakręca. Dlatego zawsze powtarzam: Ćwiczmy dla siebie, naprawdę warto dbać o zdrowie – zachęcał tereśniak młodzież do zdrowego trybu życia.

Barwnie opowiadał o swoim życiu za kółkiem, licznych przygodach związanych z karierą kierowcy. – Od

małego dzieciaka wiedziałem, co będę robił w dorosłym życiu. To jest moja pasja i do dziś jestem podjarany, że jestem kierowcą ciężarówki. Pewnie że zdarzały się trudne momenty, jak choćby wtedy, kiedy w ciągu trzech miesięcy miałem siedem wystrzałów w oponie. Fajnie, co? No, ale to było kiedyś, dziś przewoźnicy mają nowoczesne pojazdy, opony co trzy lata są wymieniane na nowe – mówił o swojej pracy. – Dziś mamy takie ciężarówki, jak Actros L. To komfort jazdy na wypasie. Inny świat w porównaniu z tym, czym jeździło się przed laty. Sami się przekonacie, że mimo tak wielkich gabarytów kierownicą kręci się dziecinnie łatwo – podkreślał zalety mercedesowego cacka, którym przyjechał do szkoły, opowiadając o nowinkach technicznych, którymi Actros L jest naszpikowany.

– Co mi się nie podoba w zawodzie kierowcy? Trudne pytanie, bo jestem

generalnie człowiekiem pozytywnie nastawionym do życia. Może długość załadunku i rozładunku. Choć i w tym przypadku są pozytyw – zamiast marnować czas, mogę sobie w spokoju zrobić trening – powiedział Adrian. Nie mogło zabraknąć pytania o życie rodzinne i rozłąki z najbliższymi. – Mam trójkę dzieci, same dziewczynki. Dziś rozłąka z rodziną nie jest aż tak bolesna jak kiedyś. Można codziennie porozmawiać i zobaczyć się np. na Skypie. Poza tym można tak sobie ułożyć życie rodzinne, żeby wszyscy byli zadowoleni – powiedział influencer, który do tej pory za kółkiem przejechał już kilka milionów kilometrów.

Zdradził jakie ma plany na przyszłość: zakłada firmę transportową. – W transporcie można zarobić, tylko trzeba się do niego mocno przyłożyć. Kto wie, może za kilka lat będziecie moimi pracownikami? – śmiał się

„Trucker Paker”. Później uczniowie mieli wyjątkową okazję do wspólnych zdjęć, zebrania autografów i dalszych, już indywidualnych rozmów z głównym bohaterem wydarzenia.

My z kolei porozmawialiśmy z niektórymi uczniami. Stanisław Cudnik, trzecia klasa. – Bardzo fajne wydarzenie, też chciałbym być zawodowym kierowcą. Wiem, że przede mną duże wyzwanie, ale czuję, że sobie poradzę. Zresztą szkoła nauczyła mnie wielu praktycznych rzeczy. To dobre miejsce, odpowiednio przygotowuje do zawodu kierowcy. Wcześniej myślałem o samej mechanice, ale kiedy zobaczyłem, że jest kierunek kierowca, zdecydowałem się na niego i nie żałuję. Moje oczekiwania nie tylko się potwierdziły, ale i okazało się, że jest lepiej niż się spodziewałem – powiedział Stanisław Cudnik. – Jeszcze nigdy nie miałem okazji przejechać się ciężarówką, tylko jako pasażer. Co mi się podoba w tym

zawodzie? Oprócz pieniędzy? (śmiech). To, że... się jeździ – dodał. Nie boi się egzaminów – „Nie sądzę, żeby były jakoś nadzwyczaj trudne. Zresztą myślę, że jestem do nich odpowiednio przygotowany”. Podkreślił, że koledzy z klasy też wiedzą czego chcą, są równie jak on zdeterminowani, by zostać zawodowymi kierowcami.

– Nie boję się jazdy ciężarówką. Wydaje mi się, że te wszystkie procedury, które już poznałem, powinny wystarczyć. Wiem, że kierowca zawodowy musi być sześć razy lepszy niż kierowca-amator. Na ciężarówce na fantazji daleko się nie zajędzie. Chwila-moment i człowieka już nie ma – podkreślił. Po zakończeniu nauki planuje, na początek, jeździć na krajówce. Chodzi o to, żeby się przyzwyczaić i zdobyć doświadczenie. – Potem już ruszę na międzynarodowe trasy. Wyjazdy nie są mi straszne – powiedział Stanisław Cudnik.

Jego kolega Łukasz Jaczyński też nie miał żadnych dylematów z wyborem klasy i zawodu. – Mój tata od 20 lat jeździ ciężarówką. Czasami jeździłem z nim w trasę i bardzo mi się to podobało. Na własne oczy widziałem, jak ten zawód wygląda. Na pewno na początku będzie ciężko, ale do wszystkiego przecież można się przyzwyczaić. Jakby co, to tata podpowie, a jego już chyba nic nie zaskoczy. Jest zadowolony, że poszedłem w jego ślady – powiedział. – Szkoła się sprawdziła, zajęcia są fajne, dużo mówimy o ciężarówkach. Zrobię prawo jazdy na C i C+E i pojedę tam, gdzie jeździ tata – dodał





przyszły zawodowy kierowca.

Równoległe do wydarzenia w Teresinie identyczna akcja odbyła się w Niepublicznej Branżowej Szkole I Stopnia w Strzelcach Opolskich, o pracy kierowcy na długich międzynarodowych trasach i aktywności w mediach społecznościowych opowiadał Artur „ArtDrive” Szymański. Największe zainteresowanie wzbudziła ciężarówka. Uczniowie stali w długiej kolejce, by zasiąść za kierownicą, wcisnąć gaz lub klakson. W spotkaniu brało udział ponad stu uczniów szkoły branżowej oraz z ósmej klasy podstawówki, zainteresowanych kształceniem w zawodzie kierowcy. Gospodarzem spotkania była dyrektor szkoły Maria Kauza, wśród gości znaleźli się przewoźnicy, a w ich gronie członek władz Opolskiego Zrzeszenia Przewoźników Drogowych Ryszard Wowk. ZMPD reprezentował doradca Sławomir Jeneralski.

### Gostynin i Śrem 16 września

– Jeżeli chcesz kupić fajny samochód lub zacząć budowę domu, masz dwie możliwości: wziąć kredyt w banku, albo zostać kierowcą ciężarówki – w taki obrazowy sposób „Kate TruckDriverka”, czyli Katarzyna Żółtek zachęcała 16 września uczniów Gostynińskiego Centrum Edukacyjnego do podjęcia pracy za kierownicą.

Zdaniem Kate TruckDriverki prowadzenie ciężarówki na trasach międzynarodowych to coś więcej niż dobra praca, to sposób na ciekawe życie. W dodatku daje ona możliwość wysokich zarobków. –Prowadzę ciężarówki ósmy rok i żałuję, że zaczęłam tak późno. Nie zwlekajcie. Im wcześniej zaczniecie, tym więcej osiągniecie w tej branży. Zazdroszczę wam, że zdobywacie zawód kierowcy w szkole i nie musicie ponosić, tak jak ja, wysokich kosztów uzyskania prawa jazdy C+E – mówiła Kate. Wcześniej skończyła studia pedagogiczne i była nauczycielką języka polskiego. Wybrała jednak kierownicę.

Wielkie zainteresowanie wzbudziła ciężarówka, którą Kate przyjechała do Gostynina – najnowszy Actros L. Każdy chciał usiąść za kierownicą, włączyć silnik, wyregulować aparaturę audio w kabinie. Były upominki w postaci plecaków i czapek Mercedes, a szkoła podjęła uczestników spotkania fantastycznymi kanapkami i grochówką, które przygotowała klasa gastronomiczna. – Muszę częściej was odwiedzać – mówiła Kate na zakończenie spotkania.



Rolę gospodarzy pełnili starosta gostyniński Arkadiusz Boruszewski i dyrektor GCE Wojciech Kielbasa. ZMPD reprezentowali wiceprezes Jerzy Szepietowski oraz doradca Sławomir Jeneralski.

Tego samego dnia Actros Team wyruszył także do Śremu, a konkretnie do Zespołu Szkół Politechnicznych. Tu na uczniów czekał już Artur Szymański. – Kocham siedzieć za kierownicą. Duże jazdy to był dla mnie kiedyś mega stres. Poczulem to jak usiadłem za kółkiem. Taki kolos do opanowania... Ale wystarczył tydzień i już byłem zakochany – opowiadał o początkach pracy na ciężarówkach i zaletach Actrosa L, którym przyjechał do Śremu. – Ta ciężarówka jeździ sama. Poważnie. Tylko trzymamy kierownicę, choć i tego nie trzeba, bo działa autopilot. Przez 30 sekund nie trzeba dotykać kierownicy i jeśli tylko są włączone wszystkie systemy wspomagania trzymania się w pasie ruchu – to ten ciągnik wie jak jechać, sam sobie skręca kierownicą – powiedział ArtDrive. I podał przykład. – Przed Genuą jest taki 30-kilometrowy zjazd, ograniczenie do 60 km/h. Uwiercie mi, ten ciągnik jechał tam sam. Sam dobierał prędkość, sam hamował przed inną ciężarówką. Szczerze? Nigdy wcześniej czymś takim nie jeździłem. Inna historia - miałem kiedyś awaryjne hamowanie. Osobówka wyjechała mi przed maskę i z 90 km/h zahamowała niemal do zera. Było gorąco, bo naprawdę trudno jest wyhamować 20-tonowym zestawem. A ten Actros zrobił to sam, przez co nie uderzyłem w tę osobówkę. Wszyst-







## przewoźnik nr 82

ko działo się tak szybko, że nawet nie zdążyłem zareagować. Tylko wcisnąłem klakson. I tak trzymałem go sobie przez minutę... – wspominał przygodę w trasie. Przyznał, że w porównaniu ze starszymi kolegami-kierowcami było mu już dużo łatwiej. – Zaczęłem jeździć zawodowo, kiedy dostępne były wszystkie udogodnienia – nawigacja, klimatyzacja postojowa, która bardzo się przydaje przy upale sięgającym 40 stopni, a także ogrzewanie. Kiedyś tego wszystkiego nie było. Actros L to klasa premium w ciężarówkach – wykonanie wnętrza, brak lusterek zewnętrznych, duża przestrzeń z boku – wszystko w czterech tabletach – po jednym na zegary i radio – powiedział, wskazując jednocześnie na stojący za nim 480-konny, nowiutki, tegoroczny model ciągnika siodłowego Mercedes. Pojawił się także wątek ekologiczny. – To oszczędna ciężarówka, niedawno wracając z Włoch spaliłem 23 litry na 100 km. A ciężarówki palą przeważnie do 30 litrów – powiedział Artur Szymański. Korzystając z okazji, uczulił uczniów na naukę języków obcych. – Żałuję, że nie uczyłem się ich tak, jak powinienem. Wtedy na pewno byłoby mi jeszcze łatwiej. Trzeba umieć się dogadać, np. w sytuacji, kiedy dochodzi do awarii. Kiedyś niedaleko Barcelony chcieli mnie okraść z towaru. Musiałem zadzwonić na policję i powiedzieć, co i jak. Jakoś się dogadałem. Dobrze, że istnieją tłumacze... Czasami jednak nie ma wyjścia i pozostaje coś pokazać na migi, no ale trzeba też wiedzieć, co odpowiedzą – śmiał się ArtDrive.

Nie zapomniał także o tak ważnym dla młodych ludzi (i nie tylko dla nich) elemencie, nieodłącznie związanym z tym zawodem, jak wysokie zarobki. ArtDrive nie owijał w bawełnę: Największą motywacją są pieniądze. – Ale jeśli człowiek będzie się w pracy męczył, to same pieniądze nie dadzą mu radości. Na szczęście w tym zawodzie można pracować tak, jak się chce. Można jeździć tak, by codziennie być w domu, ale także można być w trasie tydzień i na weekend wracać, czy wreszcie można spędzić dwa tygodnie w trasie i potem dwa tygodnie być w domu. W tym ostatnim systemie mamy pół roku wakacji. Każdy może wybrać to, co mu najbardziej p-

## przewoźnik nr 82



kuje. Kiedy jeździłem na cysternach, to pracowałem po 12 godzin i co prawda byłem codziennie w domu, ale byłem tak zmęczony, że od razu szedłem spać. Dom traktowałem jak hotel. To już wolę pracować przez dwa tygodnie – powiedział Artur Szymański. Wie, o czym mówi, bo jeździ już osiem lat. Zarobki nie były dla niego tematem tabu. – Ostatnia moja wypłata to 9,5 tys. zł. W zależności od tego, gdzie i co się wozi, można zarobić powyżej 10 tys. zł. Można zarobić i 15 tys. zł miesięcznie, jeśli jeździ się na ADR-ach – dodał Artur Szymański.

Opowiedział młodzieży o założonej trzy lata temu przez siebie i swoich przyjaciół fundacji. – Jeździmy do Domów Dziecka z prezentami. W 2021 r. udało się nam uzbierać blisko 70 tys. zł. Za te pieniądze dla jednego z takich miejsc kupiliśmy samochód, dwa lata temu uzbieraliśmy 20 tys. za co kupiliśmy traktor do koszenia trawy. W tym roku pojedziemy do dzieci niepełnosprawnych, postaramy się je chociaż trochę rozweselić – powiedział ArtDrive. Odpowiadał na zadawane przez młodzież pytania, zachęcając uczniów do dalszej nauki, a także przekonując jeszcze niezdeterminowanych do wyboru zawodu kierowcy.

Oczywiście także i w Śremie nie mogło zabraknąć żelaznego punk-



tu programu, czyli zwiedzania kabiny Actrosa L, który zaparkował przed budynkami, w których odbywają się szkolne praktyki. Każdy z zainteresowanych mógł z bliska obejrzeć najnowszą wersję ciągnika siodłowego Mercedes, wejść do szoferki i poczuć się jak zawodowy kierowca. Uczniowie technikum zajrzeli niemal wszędzie, przyglądając się licznym technicznym nowinkom, którymi naszpikowany jest nowy Actros. Na zakoń-

czenie całego wydarzenia szkolna działka otrzymała upominki przygotowane przez ZMPD oraz firmę Mercedes-Benz Trucks Polska.

Gospodarzami spotkania byli dyrektor Wiesław Frydryszak oraz wicedyrektor Sławomir Jędraś, ZMPD reprezentowała dyrektor Anna Brzezińska-Rybicka. Gościem specjalnym był prezes zarządu Stowarzyszenia Pracowników i Sympatyków PMPs Pekaes Warszawa Krzysztof Walewski. ■



# Nawet mali producenci próbują wejść na europejski rynek ciężarówek

**Wymuszana przez Komisję Europejską napędowa rewolucja zmusza przemysł do przygotowania elektrycznych i wodorowych napędów. Nowa technologia przyciągnęła małych graczy, na rynku podwozi będzie zamieszanie.**



## Robert Przybylski

**P**olityka Komisji Europejskiej sprawia, że diesel odejdzie do lamusa. Według prognoz firmy Bosch, w 2035 roku połowa nowych pojazdów użytkowych będzie wyposażona w napęd elektryczny zasilany akumulatorem lub wodorem.

chiński kapitał przygotował elektryczne (bateryjne i wodorowe) ciężarówki oraz autobusy. Firma sprzedała kilkadziesiąt elektrycznych ciężarówek, ale ma ambitne plany. – W przyszłym roku sprzedamy kilkadziesiąt, pół tysiąca w 2024 roku i tysiąc w 2025 roku – przewiduje dyrektor zarządzający Quantron Michael Perschke. Rynek widzi ogromny. – W Europie mamy 156 mln pojazdów i elektryfikacja ich wszystkich potrwa do 2040 roku i będzie kosztowała sporo wysiłku – uważa dyrektor.

Większość będzie czerpała prąd z akumulatorów, ale konstrukcja ciężarówek jest na tyle uniwersalna, że równie łatwo można zamontować napęd wodorowy. – Zamówiliśmy 150 ogniw paliwowych u Ballarda – zaznacza Perschke.

Ogniwa trafią też do autobusów miejskich, których sprzedaż także planuje Quantron. Chiński partner (nie wymieniony z nazwy) dostarcza kompletne nadwozia, które wyposażane będą w Niemczech. – Tam, gdzie wódór będzie zbyt drogim rozwiązaniem, czyli przede wszystkim w mniejszych miastach, proponujemy napęd bate-

Europejskie rejestracje nowych samochodów ciężarowych o dmc powyżej 6 ton przekraczają ćwierć miliona rocznie, więc swoją szansę zwiерzyły różne fundusze i inwestorzy, wspierający startupy.

## Kapitał chiński i arabski

Przykładem może być niemiecki Quantron, który wspierany przez



ryjny – wyjaśnia szef sprzedaży autobusów Alexander Stucke.

W przyszłym roku chciałby sprzedać 100-150 takich autobusów. Obiecuje dostawy w pół roku, z czego transport nadwozi z Chin zajmuje 2 miesiące. Firma przygotowuje także przegubowiec, który zaprezentuje w przyszłym roku.

Arabski kapitał stoi za producentem ciężarówek Volta. Młoda spółka wynajęła dawną fabrykę MAN w Steyr i właśnie skompletowała pierwsze prototypy drugiej generacji. Przejdą one próby fabryczne oraz u klientów, a zarząd obiecuje seryjną produkcję na początku 2023 roku.

Zakład w Steyr może rocznie produkować do 14 tys. ciężarówek, a firma ogłosiła zdobycie zamówień na 6,5 tys. elektrycznych ciężarówek, w tym 1470 ciężarówek od DB Schenker oraz 1000 od Petit Forestier. Wartość portfela zamówień sięga 1,4 mld euro.

## Rządowe granty

Inna strategię ma zatrudniająca pod Monachium 150 osób niemiecka firma Pepper, która koncentruje się na

przeróbkach na napęd akumulatorowy lub wodorowy autobusów i ciężarówek. Uważa, że do 2030 roku rynek przeróbek może liczyć 30 tys. pojazdów. Spółka już podpisała umowy na 40 przeróbek, z czego 5 stanowią autobusy.

Napęd akumulatorowy, oferowany w Mercedesie Actros MP3, zasilany jest z baterii o pojemności do 360 kWh. Standardowo ciężarówki otrzymują akumulatory o pojemności 240 kWh, zapewniające do 250 km zasięgu. Dostawcą akumulatorów jest podwarszawski Impact CPT. Cena przeróbki sięga 270-290 tys. euro, gdy fabryczny Volvo to wydatek 330-350 tys. Nabywający samochody z przeróbki mogą ubiegać się o rządowe dopłaty do pojazdów bezemisyjnych. Od przyszłego roku Actros MP5 także znajdzie się w ofercie.

Pepper udostępnia dokumentację autoryzowanym warsztatom, które dokonają przeróbek. Firma spodziewa się, że do 2030 roku przerobi 2500 ciężarówek.

Bawarskie Ministerstwo Gospodarki wsparło Pepper funduszami na rozwój wodorowych napędów pojazdów

użytkowych. Spółka Pepper przygotowała dokumentację przeróbki Mercedes Actrosa (modele MP3 i MP5) na napęd wodorowy. Zamiast zbiorników paliwa na ramie montowane są dwa ogniwa wodorowe Toyoty, po 80 kW każde (z 8-letnią gwarancją), a zbiorniki gazu mieszczą się za kabiną. Zapewniają zasięg 450 km. Dodatkowo samochód ma akumulator o pojemności 60 kWh. – Przygotowujemy także wodorowe Atego oraz autobusy Citaro – obiecuje szef sprzedaży Pepper Motion Robert Reisenauer. – Wybraliśmy Mercedes, bo jest to najpopularniejsza w Niemczech marka, a jej modele mają wspólną architekturę elektroniczną – tłumaczy Reisenauer.

Dodaje, że próby Pepper Citaro 1 odbyły się już w Poznaniu i Gdańsku, a w październiku planowany jest pokaz we Wrocławiu.

Zainteresowani przeróbką muszą czekać 6 miesięcy, sama przebudowa trwa do 2 miesięcy, ale czas potrzebny jest na skompletowanie wszystkich komponentów.

Reisenauer spodziewa się, że w 2023 roku Pepper udostępni warsztatom licencje na modyfikację 300 po-





jazdów. – Będą to egzemplarze fabrycznie nowe oraz używane – potwierdza szef sprzedaży.

Pieniądze z bawarskiego ministerstwa pomogły wystartować spółce Keyou, która opracowała wodorową wersję 7-litrowego silnika Deutz i proponuje montaż jednostki w autobusach i ciężarówkach. – Mamy w homologacji autobus oraz ciężarówkę. Jeśli chodzi o autobusy, wybieramy wersje CNG, bo taka przeróbka jest najłatwiejsza. W prototypie nie musieliśmy nawet przerabiać uchwytów na butle – podkreśla kierownik projektu w Keyou Justyna Woźniak. Silnik skojarzony jest z przekładnią Voith oraz tegoż producenta systemem mild hybrid.

Spółka liczy na rządowe dofinansowanie do zakupu autobusów wodorowych. Odpowiedni projekt ustawy jeszcze nie trafił do Bundestagu.

#### Nisza w podwoziach

Na przeróbkę Mercedesa zdecydowała się także spółka Enginius, z grupy Faun. Na IAA zaprezentowała wodorowego Econica, przystosowanego

do zabudowy śmieciarki. – To seryjny model, jest to 55. sztuka ze 134 zamówionych na ten rok – wyjaśnia szef rozwoju Georg Sandkuhler.

Wodór przewożony jest w cylindrycznych zbiornikach pod ciśnieniem 700 bar, a magazynem energii jest akumulator o pojemności 85 kWh. – Spalanie wynosi średnio 10 kg wodoru na 100 km i w cyklu WLTP wyliczyliśmy zasięg 242 km – przyznaje Sandkuhler.

Uważa, że ceny ON będą rosły z powodu podatku od CO2, więc łatwo obliczyć, że napęd wodorowy stanie się opłacalny. – Dzięki niższym kosztom eksploatacji, wodorowy napęd zwraca się po ośmiu latach w porównaniu do diesla – zaznacza Sandkuhler.

Enginius korzysta z chińskich podzespołów: elektrycznego silnika, baterii oraz ogniwa. – Zaczynaliśmy w 2006 roku i był niewielki wybór. Trudno dostać, co się chce. Teraz ma być lepiej, nową generację ogniw przygotowuje Cummins, Hyundai i Ballard. Przybywa także chętnych na przeróbkę. Zakładaliśmy, że większość produkcji trafi do firm komunalnych, ale coraz więcej zapytań

mamy od przedsiębiorstw logistycznych – przyznaje Sandkuhler.

Enginius ma umowę tylko z Daimlerem. Koncern dostarcza podwozia bez układu napędowego. – Nie boimy się, że Daimler odetnie nas od dostaw. Proszą nas o przejście tej roboty, bo nie wyrabiają się z bieżącymi zadaniami. Z głównej fabryki Mercedesa w Woerth wyjeżdża 120 tys. ciężarówek rocznie i nasza konkurencja ich nie przeraża – zapewnia szef badań Enginius.

Enginius ma 90 inżynierów w Bremen i biuro we Wrocławiu, w którym pracuje dla spółki 12 ludzi. Spółka ma własną fabrykę o zdolności przeróbki 300 aut rocznie. – W przyszłym roku planujemy zacząć budowę nowej fabryki, rozglądamy się za działką, aby w 2026 roku produkować 5 tys. aut rocznie. Będą to podwozia do specjalistycznej zabudowy, natomiast koncerny samochodowe skoncentrują się na ciągnikach siodłowych, ponieważ jest to największy segment rynku – tłumaczy Sandkuhler.

Dodaje, że koncerny są na samym początku elektryfikacji i jeszcze wiele doświadczeń przed nimi. ■

NAJ  
NIE  
BIERZE SIĘ  
ZNIKAĆ

# LOTOS BIZNES – ZYSK DLA FIRM



- rabat na paliwa
- fakturowanie zbiorcze
- międzynarodowy zasięg
- elastyczny model rozliczeń: karty bezgotówkowe, gotówkowe i pre-paidowe
- pełna kontrola i zarządzanie kartami online



Infolinia z tel. stacjonarnych: 801 345 678  
z tel. komórkowych: 58 326 43 00  
e-mail: [biuro@lotosbiznes.pl](mailto:biuro@lotosbiznes.pl)  
[www.lotos.pl](http://www.lotos.pl)

 LOTOS



# Siły rynkowe puszczane w ruch

Prezes Daimler Truck **Martin Daum** przedstawił **Robertowi Przybylskiemu** podczas wystawy samochodów ciężarowych w Hanowerze pod koniec września przyszłość transportu drogowego.



■ **Skoro w 2039 roku Daimler Truck będzie zeroemisyjny, jakie napędy wybierze?**  
Przyszłość należy do napędów zeroemisyjnych. Koncentrujemy się na napędach bateryjnych i wodorowych. Za 5 lat przedstawimy wszystkie technologie na krótkie i długie dystanse, a 60 proc. naszej sprzedaży w Europie będzie zeroemisyjne w 2030 roku.

■ **To będzie kilkadziesiąt tysięcy ciężarówek rocznie. Czy firma zdąży przygotować produkcję tak dużej liczby zeroemisyjnych modeli już za 8 lat?**  
Proszę popatrzeć na wystawę w Hanowerze: ostatnia odbyła się 4 lata temu i wtedy mieliśmy jeden zeroemisyjny model. Teraz w produkcji mamy 8 takich modeli, wyposażonych w najnowsze technologie, włącznie z systemami bezpieczeństwa i wszystkimi udogodnieniami, do jakich przyzwyczaili się kierowcy, czyli np. podłączeniem do internetu, klimatyzacją postojową. Te samochody oferują najnowsze rozwiązania, a wersje bateryjne już mają zasięg do 500 km. W Europie 60 proc. jazd odbywa się na dystansie mniejszym. Wspólnie z Tratonem i Volvo pracujemy nad publiczną siecią ładowarek. W Hanowerze widać wyraźnie, że rodzi się nowy rynek, a nie ma nic potężniejszego niż siły rynkowe. One właśnie zostały puszczane w ruch.

■ **Daimler przygotowuje modele z napędem gazowym?**  
Odrzucamy gaz ziemny jako paliwo przyszłości, bo to droga technologia i kopalne paliwo.

■ **Mimo to koncern musi rozwijać równolegle 3 rodzaje napędów: diesla, wodór i baterijny. Nie jest ich zbyt wiele?**

Jeśli chodzi o diesla, to jest to tylko utrzymanie obecnej sytuacji. W ten napęd nie inwestujemy. Norma Euro VII jest ostatnia i diesle jesteśmy nawet gotowi dostarczać innym producentom. Natomiast napęd wodorowy rozwijamy wspólnie z Volvo, zawiązaliśmy spółkę do przygotowania i produkcji ogniw. Przygotowujemy też w kooperacji z dostawcą akumulatory, wypróbowaliśmy w nich chemię typu NMC, teraz mamy nowszą generację LFC, która jest tańsza i trwalsza od poprzedniej. Na tym etapie cała technologia jest bardzo płynna i nie chcę zbyt wiele mówić o porozumieniach produkcyjnych. Mamy własną oś elektryczną i komponenty nowych układów napędowych, które będą tak trwałe jak diesle. Jedno jest pewne: chcemy jak najtańszego produktu i w najlepszej cenie.

■ **Teraz Daimler produkuje jeden typ napędu, za 10-15 lat będą 2 rodzaje. Czyli ilości będą mniejsze, a produkt droższy...**  
Owszem, teraz produkujemy 250 tys. diesli rocznie, za 15 lat ta liczba zmaleje do 50 tys., a resztę będą stanowiły napędy wodorowe i baterijne. Dlatego samochody z napędami alternatywnymi zawsze będą znacząco droższe od diesli, jednak odwrotu nie ma. Globalne ocieplenie zmusza nas do działania. Napęd baterijny nie może być jedyny. Jako Europa musimy importować zieloną energię i najlepiej do tego nadaje się zielony wodór. Stacje wodorowe i elektryczne będzie taniej rozbudować niż jedną sieć w ekstremalnym rozmiarze. Główne pytanie jest o ceny ON, energii elektrycznej i wodoru.

■ **Które będą zapewne niższe w Rosji czy na Białorusi. Nie doprowadzi to europejskiej gospodarki do utraty konkurencyjności?**  
Unia wyrówna ceny w imporcie dodatkowymi cłami, zaś globalne ocieplenie dotyczy wszystkich i każdy kraj podpisał Porozumienie Paryskie, dlatego Białoruś z Rosją też muszą podпорządkować się umowie.



■ **Wokół stoiska Daimlera jest bardzo dużo małych firm, korzystających z wprowadzenia nowych napędów i przygotowujących własne ciężarówki. Nie odbiorą Daimlerowi klientów?**  
Nie ma niebezpieczeństwa, że nowi gracze zabiorą nam rynek. Gdy w 2017 roku prezentowałem eCantera zapowiedziałem, że eActros pojawi się w 2022 roku. Dlaczego zeszło nam tak długo, skoro Tesla działa błyskawicznie? Bo musimy solidnie przygotować wszystkie komponenty: osie elektryczne, ogniwa paliwowe, baterie, architekturę elektryczną. To wszystko musi spełniać rygorystyczne wymagania jakościowe. Ciężarówka pracuje kilkanaście lat, bez remontu musi przejechać 1,2 mln kilometrów i ta-

kiej jakości spodziewają się nasi klienci. W pierwszej generacji ciężarówek z alternatywnym napędem udowodniliśmy, że one działają. Druga faza, w której się znajdujemy, to zaprojektować pojazdy, które kosztowo będą zbliżone do diesli, trzecia wreszcie to poprawianie sprawności i doskonalenie produktu.

Martin Daum, ur. w 1959 roku w Karlsruhe, ekonomista i finansista. W Daimler-Benz od 1987 roku w pionie finansowym, od 1996 roku w dziale samochodów ciężarowych koncernu w USA, któremu szefował od 2009 roku. Od 2017 roku członek zarządu Daimler Trucks and Buses w Daimler AG. Prezes zarządu Daimler Truck Holding AG od 2021 roku.





# Parowe ciężarówki na wodór

**Koncerny samochodowe zapewniają, że stoimy przed erą napędów wodorowych. Jednak pomimo miliardowych inwestycji ich wprowadzenie nie jest takie oczywiste.**

Robert Przybylski

Skutkiem wprowadzenia w życie pakietu Fit For 55 będzie popularyzacja ciężarówek z napędem wodorowym. McKinsey&Company spodziewa się, że w 2025 roku ich rejestracje w Europie sięgną 10 tys. sztuk, w 2030 roku flota wzrośnie do 200 tys. i pięć lat później do 850 tysięcy.

Oznacza to rosnący popyt na ogniwa paliwowe. Według Allied Market

Research wartość rynku ogniwi paliwowych wzrośnie z 3,6 mld dolarów w 2020 roku do 32 mld dol. w 2030 roku. Markets & Markets szacuje, że wartość rynku w 2027 roku sięgnie 9,2 mld dol.

Szacunki są różne, ale jedno powtarza się: wartość wzrośnie z 3-4 mld dol. w 2020 roku do 30-40 mld dol. w 2030 roku, przy średniorocznym wzroście przekraczającym 20 proc.

## Fabryka w budowie

Najpopularniejszym typem jest i zostanie ogniwo z membraną protonową. Najwięksi gracze to Power Plug, Ballard, Nikola, Doosan Fuel Cell, Hyundai i Cummins. Do tego grona planują dołączyć Daimler Trucks i Volvo Trucks ze spółką Cellcentric.

W dziale badawczym Cellcentric zgromadziła 700 pracowników skupionych w oddziałach w Niemczech i Kanadzie. W 2 lata przygotowali już dwie generacje ogniwa. Najnowsza ma 150 kW mocy (o 40 kW więcej od pierwszej

generacji), waży 230 kg (o 20 kg mniej) i ma trwałość 25 tys. godzin (przy 3 tys. godzin wcześniejszej wersji). Konstruktorzy zaznaczają, że to nie jest jeszcze seryjny produkt, ale pierwszy, który trafił do samochodów obu marek.

Dla Volvo i Mercedesa kości zostały rzucone, produkcja ogniwi trafi z prototypowni w Nabern do fabryki w Weilheim an der Teck pod Stuttgartem. Do 2030 roku spółka planuje zagospodarować halę o powierzchni 30 tys. m kw.

Obie marki zainwestowały po 600 mln euro w przedsięwzięcie. Wezmą w nim udział również MTU (spółka Rolls-Royce) oraz Mahle, które planuje dostarczać membrany. Wsparcie dla wodorowych technologii ogłosiły też rządy Badenii-Wirtembergii oraz Bawarii, z których każdy wyłożył po 0,5 mld euro.

## Tłokowa alternatywa

O cenach ogniwi paliwowych na razie nikt nie chce mówić. Z doświadczeń

producentów autobusów wynika, że ogniwa są kilkukrotnie droższe od diesli, co jest szansą na pozostanie na rynku dla ich producentów.

Uważają oni, że są w stanie przygotować silniki tłokowe spalające wodór. Ich zaletą będzie niska cena, podobna do wersji gazowych. Wadą jest niska sprawność, wynosząca 40-45 proc., gdy ogniwo ma sprawność o ponad 10 pp. większą.

Wodorowe silniki tłokowe to przyszłość, podobnie jak ogniwa. – Wszyscy producenci ciężarówek nad tym pracują, ale do produkcji daleko, ponieważ stabilność spalania jest niedostateczna, szczególnie w zastosowaniach ciężarowych – przyznaje przedstawiciel producenta tłoków Mahle Jochen Ruoff.

Dodaje, że temperatury spalania są podobne do diesla. – Więcej jest wody, stąd ważna jest ochrona przed korozją, są to problemy jakie wcześniej mieliśmy z siarką pochodzącą z pali-

wa – przypomina Ruoff.

Podkreśla, że z powodu przedmuchiów z komory spalania, wodór może gromadzić się w skrzyni korbowej. – Musi być ona wentylowana intensywniej niż w dieslach – zaznacza.

Nad takimi silnikami pracują m.in. DAF oraz Cummins. Producenci muszą poznać trwałość rozwiązań wodorowych silników, dobrać materiały. Spodziewają się, że przebiegi będą większe niż diesli z powodu mniejszego ciśnienia spalania. W sprzedaży powinny pojawić się przed 2027 rokiem, a jako pierwsze mogą na rynku zjawić się silniki Liebherra i Dutza.

## Nie ma standardu

Producenci wodorowych ciężarówek muszą także opracować standard transportu wodoru. Volvo optuje za gazem, Mercedes proponuje formę ciekłą. Na pewno nie ma mowy

o dwóch standardach, bo są one zbyt drogie dla przyszłej sieci dystrybucji.

Niemiecki dostawca gazów technicznych Linde uważa, że era wodoru już się rozpoczęła. – Codziennie budujemy gdzieś na świecie stację wodorową. Niedawno oddaliśmy do użytku w Austrii największą w Europie, zdolną tankować 10 ciężarówek na godzinę – podkreśla handlowiec firmy Thomas Schaefer.

Przekonuje o wyższości skroplonego wodoru nad gazowym: tę samą ilość można przewieźć jedną cysterną cieczi lub siedmioma cysternami gazowymi. Linde opracował magazynowanie ciekłego wodoru w ciężarówkach Daimlera.

Zaporowa jest jednak cena wodoru, który dla ogniwi musi być czysty chemicznie i przez to ma najwyższą cenę, sięgająca 13 euro za kg. Nikt nie ma pewności, jaka faktycznie będzie za kilka lat, gdy cały projekt ruszy w skali przemysłowej.



## Wodorowy Mercedes

Mercedes zbudował już dwa prototypy wodorowych Actrosów.

Oba to ciągniki siodłowe o rozstawie osi 4150 mm i dmc 19 ton.

Pierwszy przewozi 20 kg wodoru w stanie gazowym w butlach pod ciśnieniem 350 bar, drugi otrzymał dwa zbiorniki ciekłego wodoru, które mieszczą razem 80 kg ciekłego wodoru w temperaturze minus 253 stopni C.

Drugi prototyp stanął na hali, zaś pierwszy posłużył do demonstracji na drogach (dziennikarze siadali na miejscu pasażera). Samochód był rozgrzany, ogniwo pracowało w optymalnej temperaturze 60 stopni C, zaś ciśnienie gazowego wodoru w zbiorniku wynosiło 225 bar i był on wypełniony w 68 proc.

Zestaw o dmc 40 ton rusza płynnie, bez żadnych dźwięków, w tych warunkach moc ogniwa nie przekracza 50 kW. Temperatura ogniwa oscyluje wokół 60 stopni z marginesem 1,5 stopnia w obie strony. Dopiero wyjazd na autostradę zmusił do zwiększenia mocy ogniwa do blisko 120 kW.

Testowy kierowca Mercedesa zademonstrował także start z pedalem wciśniętym w podłogę i poborem ponad 250 kW mocy. Tył ciągnika przysiadł. – Gdybyśmy jechali bez naczepy, zostawilibyśmy czarne ślady na asfalcie – zapewnia Alex, kierowca testowy i członek zespołu przygotowującego wodorowe modele.

Zużycie wodoru wynosi 7,5 do 9 kg wodoru na 100 km dla 40-tonowego zestawu. Producent obiecuje mniejsze w wersji seryjnej, gdy np. PPC (predykcynny tempomat) zostanie zoptymalizowany dla napędu wodorowego.

Testowy egzemplarz przebywa w próbach ponad rok i przejechał przez ten czas 26 tys. km. Z umieszczonego w szczycie owiewki za kabiną kominka unosi się obłoczek pary wodnej – jedyny ślad pracy ogniwa. W dni o dużej wilgotności powietrza para jest dobrze widoczna.



# Udane targi transportu drogowego w Hanowerze



## Webfleet Solutions Poland

**Po czterech latach nieobecności Webfleet ponownie pojawił się na targach IAA w Hanowerze, tym razem na wspólnym stoisku razem z Bridgestone i z wieloma nowościami.**

Targi IAA były doskonałą okazją, aby zaprezentować innowacyjne produkty i przeprowadzić biznesowe rozmowy z przedstawicielami branży transportowej. – Tegoroczna edycja IAA była dla nas wyjątkowa, gdyż pierwszy raz Webfleet i Bridgestone mogły pokazać się jako jed-

na organizacja i zaprezentować łączące synergie. Wspólnie jesteśmy zaangażowani w dostarczanie klientom innowacyjnych rozwiązań opartych na danych, aby kształtować bardziej wydajną, bezpieczną i zrównoważoną przyszłość mobilności – ocenia wiceprezes Webfleet Europe Taco van der Leij.

Wystawę w Hanowerze odwiedziło wielu gości z Polski. – Targi IAA są jednym z największych i najważniejszych wydarzeń branżowych w naszym regionie. Cieszę się, że zespół z Polski i EE wraz z klientami i partnerami biznesowymi mógł osobiście w nim uczestniczyć. Informacje na temat nowinek technicznych, innowacji i aktualnych tren-

dów rynkowych są niezwykle cenne, szczególnie dla nas, lidera branżowego, który kreuje ten rynek – podkreśla Regional Director Poland & EE, Webfleet Dariusz Terlecki. – Tematami przewodnimi IAA 2022 były elektromobilność, transport zeroemisyjny i zrównoważony rozwój. Są to także obszary strategiczne w Webfleet, nad którymi pracujemy i w których czeka nas wiele ciekawych innowacji w najbliższej przyszłości – zaznacza Terlecki.

Podczas targów Webfleet nawiązał współpracę handlową z Bosch Mobility Solutions w celu zwiększenia bezpieczeństwa w sektorze „shared mobility”. W ramach nowego partnerstwa firmy

połączą swoje doświadczenie w zakresie bezpieczeństwa pojazdów i floty z usługami „connected data”. W przyszłości punkty danych zebrane przez Webfleet i rozwiązania Bosch RideCare Insight zostaną połączone, aby ułatwić pracę menedżerom flot.

Dużym ułatwieniem dla kierowców flot i kierowców będzie nowy, kompaktowy Terminal Kierowcy – **PRO M**. Dzięki swojej wyjątkowej wytrzymałości i łatwości użycia (jest podobny do smartfona lub komputera przenośnego) wspiera zawodowych kierowców w ich pracy zarówno w pojeździe, jak i poza nim oraz pomaga płynnie zarządzać zleceniami w Webfleet. Jest łatwy do in-



stalacji na deskach rozdzielczych w autach dostawczych i mniejszych pojazdach, PRO M oferuje kompletne rozwiązanie zarządzania zleceniami. Gotowy do pracy od razu po wyjęciu z pudełka.

Uczestnicy IAA mieli okazję zobaczyć prototyp Terminala Kierowcy i sprawdzić jego funkcjonalność tuż przed premierą, której data planowana jest na koniec października.

Na stoisku Webfleet dostępne były również wersje demonstracyjne produktów Webfleet Video, Vehicle Check, TPMS i Work App oraz usługi związane z elektryfikacją floty i zarządzaniem samochodami elektrycznymi.

– **Webfleet Video**, wielokrotnie nagradzane rozwiązanie telematyczne, które łączy nagrania zdarzeń drogowych z kamery samochodowej z danymi pojazdu. Sztuczna inteligencja AI wykorzystywana przez kamerę CAM 50, automatycznie identyfikuje ryzykowne zachowania kierowcy i pozwala na poprawę bezpieczeństwa, pomagając przewoźnikom i kierowcom unikać niebezpiecznych oraz kosztownych incydentów na drogach.

– **TPMS** kontroluje ciśnienie i temperaturę w oponach w czasie rzeczywistym. Dzięki predykcynemu zarządzaniu oponami, problemy są wykrywane zanim doprowadzą do kosztownych napraw i przestojów. Pomaga to obniżyć koszty eksploatacji, poprawić bezpieczeństwo na drogach i zmniejszyć negatywny wpływ na środowisko.

– **Vehicle check** digitalizuje codzienne inspekcje pojazdu wykonywane przez kierowcę. Aplikacja mobilna ogranicza prace administracyjne i usprawnia proces zapewniania zgodności z przepisami, dzięki czemu można szybciej usuwać usterki w pojazdach i zaoferować kierowcom bezpieczniejsze warunki pracy.

– **OptiDrive** jest najlepszą w swojej klasie funkcją angażującą kierowców w doskonalenie technik jazdy, poprawiającą bezpieczeństwo i wydajność floty w systemie Webfleet. Dzięki niej można monitorować kluczowe dane mające wpływ na ekonomiczną i bezpieczną jazdę, takie jak ostre kierowanie i hamowanie, prędkość, zużycie paliwa czy praca na biegu jałowym. Dla flot pojazdów ciężarowych dostępne są również nowe dane dotyczące wykorzystania tempomatu, które pomagają operatorom określić, gdzie tempomat może być lepiej wykorzystany, wspierając kierowców w jeszcze bardziej wydajnej jeździe i oszczędzaniu paliwa. W połączeniu z PRO Driver Terminals, OptiDrive zapewnia natychmiastową informację zwrotną dla kierowców oraz coaching podczas jazdy.

– **Cold chain**, którego premiera jest zaplanowana na wiosnę 2023 roku, to dedykowane rozwiązanie do monitorowania krytycznych zdarzeń i parametrów temperaturowych, które będzie wspierać przewoźników w ochronie produktów wrażliwych na temperaturę i spełnieniu oczekiwań klientów końcowych w zakresie dowodu dostawy i norm prawnych. Ładunki o wysokiej wartości są dodatkowo chronione dzięki ostrzeżeniom w czasie rzeczywistym o przekroczeniu maksymalnych i minimalnych progów dopuszczalnych temperatur. Operatorzy zyskują natychmiastową informację o powadze i przyczynie problemów, dzięki czemu mogą podjąć działania w celu uniknięcia odmowy przyjęcia ładunku.

Podczas targów firma zaprezentowała również nowe rozwiązanie Fleetcare, które łączy najlepszą w swojej klasie gamę opon i rozwiązań Bridgestone z systemami do zarządzania flotą oferowanymi przez Webfleet. Fleetcare dostarcza kompleksowy pakiet usług, oferując właścicielom flot możliwość znacznego obniżenia kosztów.



# Gierkowski rozkwit Przedsiębiorstwa Spedycji Krajowej

Lata 70. przyniosły niesamowity rozkwit przewozów. Specjalizujące się w obsłudze transportu drobnicowego Przedsiębiorstwo Spedycji Krajowej ledwo dawało sobie radę z potokami ładunków.

Robert Przybylski

Gierkowskie tłuste lata od czuło także Przedsiębiorstwo Spedycji Krajowej, które już na początku tego okresu szybko rozrastało się: z 12 oddziałów terenowych w 1970 roku do 15 w 1974 roku. Liczba ekspedycji rejonowych wzrosła w tym czasie z 66 do 74, ekspedycji terenowych z 230 do 233, zaś liczba agencji ogólnodostępnych, przyzakładowych i pocztowych urosła z 23 do 233. Za-

trudnienie powiększyło się o ponad tysiąc osób, do przeszło 13 tys.

Wraz z rozbudową organizacyjną rosła masa obsługiwanych przesyłek drobniczych: z niecałych 4 tys. ton do 5,8 tys. ton, z których tylko 20 proc. przewiozła kolej, a reszta przypadła na samochody. Jeździły one na niemal tysiącu regularnych linii.

Równie imponującą dynamikę miały przychody przedsiębiorstwa, które w omawianym okresie powiększyły się z niecałych 1,9 mld zł do przeszło 3 mld zł w 1974 roku, przy ponad 200 punktach agencyjnych.

**Inwestycje nie nadążają za potrzebami**

Za wzrostem przeładunków nie nadążały inwestycje. Przeładunki wykonywane były ręcznie. W całym PSK w 1972 roku było 307 wózków spalinywych, 118 elektrycznych wózków widłowych, 54 ładowarki, 28 dźwigów samochodowych, 32 wózki platformowe, 23 suwnice, 11 przenośników, 20 ciągników magazynowych, 17 łopat mechanicznych. Gdy PSK zgłosiło zapotrzebowanie na 44 wózki Rak, otrzymało 6, jeszcze gorzej poszło

z wózkami GPW – przedsiębiorstwo potrzebowało 34, z Komisji Planowania dostało przydział na 1.

W związku z tym np. w 1972 roku nastąpiło przekroczenie o blisko 20 proc. (w stosunku do planu na 1972 rok, a o niemal 70 proc. w stosunku do wykonania 1971) bezosobowego funduszu płac w pozycji prace doraźne, czyli rozładunek środków transportowych. – Do 1972 roku nic nie mogliśmy zrobić z funduszem płac. Stawki dla pracowników były sztywne, wyliczone z „Jednolitego systemu wynagradzania przy robotach ręcznych i akordowych” – tłumaczy kierownik siedleckiej ekspedycji PSK Zdzisław Wakuła.

Norma, obowiązująca do 1972 roku, uwzględniała wielkość przeładowanego tonażu oraz czas pracy. – Np. na przeładunek tony wapna robotnik miał 45 minut i otrzymywał za tę pracę 45 groszy. Piwo kosztowało 2,45 zł, a za rozładunek tony węgla robotnik dostawał 90 groszy. Do rozładunku 30-tonowego wagonu węgla wyznaczałem trzech robotników. W osiem godzin zarabiali 27 zł, po 9 złotych na osobę. Ponieważ nie mogli cały czas pracować z braku samochodów, więc otrzymywali stawkę godzinową, od 1,60 do 2,20 za godzinę (w latach 1968-1971). Ludzie i tak zarabiali za robotę grosze i trudno było znaleźć chętnych do pracy. Dopiero zastępca dyrektora PSK Marian Markow upoważnił mnie do podniesienia w wyjątkowych wypadkach stawek

o 60 proc. powyżej katalogowych – podaje Wakuła.

Dyrekcja zmuszona była przystać na podwyżki, ponieważ opóźnienia w zdawaniu wagonów groziły chaosem na kolei. Z tego też powodu na tę praktykę przymknęło oko Zjednoczenie PKS oraz nadzorujące je Ministerstwo Komunikacji i Ministerstwo Finansów.

Także magazyny były niedostosowane do potrzeb. W 1973 roku powierzchnia magazynów krytych PSK wynosiła w całej Polsce 186,5 tys. m kw., a łącznie z rampami 281,4 tys. m kw. Ciasnota magazynów i brak dobrej organizacji pracy spowodowały, że przy rosnących przeładunkach zwiększyły się opóźnienia. Odszkodowania wypłacone za nieterminowość w 1971 roku sięgnęły 18,1 mln zł, zaś odszkodowania za kradzieże przesyłek 17,5 mln zł.

Pomimo rosnących przeładunków przewoźnik publiczny, czyli Zjednoczenie Państwowej Komunikacji Samochodowej, inwestowało w Przedsiębiorstwo Spedycji Krajowej skromne fundusze. W pięcioleciu 1971-75 w 72 ekspedycjach przebudowano rampy, stropy, odwodnienie i utwardzenie placów, dostosowując je do mechanizacji prac ładunkowych. – Nie było większych planów budowy nowych magazynów. Właścicielem magazynów były PKP, nie było funduszy na nowe obiekty – przyznaje dyrektor Oddziału PSK Opole Józef Stelmachowski.

Nawet tych pieniądze, które były, PSK nie było w stanie wydać, bowiem budownictwu zabrakło mocy przerobowych. W 1975 roku plan inwestycji przewidywał nakłady 83,8 mln zł, gdy wykonanie sięgnęło 40,8 mln zł.

W rezultacie w 1975 roku 41,5 proc. ładunków pracownicy PSK przeładowali za pomocą urządzeń mechanicznych. W tym samym roku przedsiębiorstwo dysponowało: 39 suwnicami, 40 ładowarkami Cyklop, 32 przenośnikami taśmowymi, 13 łopatami mechanicznymi, 24 ciągnikami DOG, 20 wózkami platformowymi, 3 ładowarkami HON, 212 ciężarówkami, 51 ciągnikami i 85 przyczepami. Do tego miało 42 dźwigi, 540 wózki widłowe i 47 przenośników KV.

**Zadyszka gospodarki**

Stelmachowski wspomina lata 70. jako okres nieustannych wzrostów przewozów. – Przedsiębiorstwo zobowiązane było rozporządzeniem ministra komunikacji do świadczenia usługi nazwanej Obsługą Torów Ogólnego Użytku. Na wytypowanych stacjach PSK miało obowiązek przejąć na siebie za- i rozładunek wagonów. PSK było w stosunku do kolei jedynym klientem. Na zlecenie odbiorców i nadawców miało obowiązek rozładować wagon i odwieźć towar do klienta lub przywieźć od niego. Z tego tytułu rosła masa przeładunkowa oraz liczba wykorzystanych wagonów i samochodów. Wiązało się to ze wzrostem



gospodarczym – tłumaczy Stelmachowski.

Zaznacza, że niektórzy użytkownicy nie podlegali rozporządzeniu. Np. na stacji w Brzegu Armia Radziecka sama rozładowywała wagony. – Pamiętam, że żołnierze rozładowywali ręcznie (dosłownie, nawet bez użycia szufli węgiel, przerzucając jego bryły). Także Wojsko Polskie samo dokonywało przeładunków – dodaje Stelmachowski.

W całym PSK przewozy masowe wzrosły z 3,7 mln ton w 1971 roku do 7,4 mln ton w 1975 roku. PSK prowadziło centralizowaną obsługę torów na 16 stacjach, gdy w 1971 roku zaledwie na pięciu.

GUS podlicza, że w latach 1970-75 wzrost pracy przewozowej w całym kraju wyniósł 66 proc., do 382,6 mld tkm, w kolejnej 5-lacie dynamika wzrostu przekroczyła 19 proc., do 456,2 mld tkm. Jednocześnie coraz więcej ładunków trafiało na drogi, w pierwszej pięciolatce transport samochodowy dwukrotnie powiększył pracę przewozową - do 32,6 mld tkm, w drugiej poprawił o jedną trzecią. – Pamiętam w kaliskim PKS-ie całą armadę Ziłów, które pracowały głównie dla PSK – wspomina Tadeusz Nogaj, który wówczas prowadził gospodarstwo ogrodnicze.

PSK wykorzystywało nawet żeglugę przybrzeżną i śródlądową. – PSK miało chyba 2 barki motorowe, jedna z nich nazywała się „Warta”. Kursowały między Gdańskiem i Szczecinem lub Kołobrzegiem i pływały nawet do Bydgoszczy. Gdy w 1974 roku rozpocząłem pracę w ekspedycji PSK Gdańsk Południe, te statki zabierały ładunki nawozów fosforowych. Byłem dyspozytorem i czasem pomagałem dyspozytorowi, panu Królowi, który zajmował się obsługą tych barek w porcie gdańskim – wspomina Tadeusz Wilk. – Ten typ przewozów przeżywał złote dni, gdy po rozbudowie pełną mocą ruszyły w połowie lat 70. Gdańskie Zakłady Nawozów Fosforowych „Fosfory” – dodaje Wilk.

Rozkwit widoczny był także w innych miastach. Gdy na początku lat 70. Siedlce gwałtownie rozbudowywały się, codziennie na stację przyjeżdżało 100-120 wagonów. – Nie miał kto tego rozładować, brakowało samochodów, więc wagony przetrzymywalimy, stacja była zamknięta, bo już

nie było gdzie odstawić wagonów. Były one towarem deficytowym, więc resort zaniepokojony opóźnieniami nakazał dyrektorowi Zjednoczenia PKS Zdzisławowi Krajewskiemu uporządkować sprawę. Przyjechał do Siedlec pomarańczowym Volvo. Nie był zbyt uprzejmy. Pościągał prawie sto ciężarówek z całego województwa, z Żyrardowa, ze Skierniewic. Ciężarówki stały, bo brakowało ładowaczy, kierowcy nie znali miast i okolic, więc bałagan zrobił się na potęgę, a przecież łączności żadnej nie było – przypomina Wakuła.

PSK było wąskim gardłem w łańcuchu dostaw. Brakowało ciężarówek, a te, co były, miały ładowność 4 ton (wywrotka 3,5 tony), gdy w wagon wchodziło od 20 do 60 ton towaru. Na początku lat 70. zaczęły nadchodzić do PKS-ów Jelcze. PKS Siedlce dostało dwie wywrotki o ładowności 7,5 ton.

### Obsługa torów ogólnego użytku

Wilk dodaje, że obsługa torów ogólnego użytku przez PSK była poważnym problemem. – Ekspedycje musiały być przygotowane na dużą sezonowość tej działalności. Jednego dnia można było się spodziewać na stacji znacznej liczby wagonów do rozładunku, zaś innego dnia bardzo małej. Niestety najczęściej mieliśmy do czynienia z tą pierwszą sytuacją – wspomina Wilk.

Niezmechanizowane przeładunki były nieefektywne i często dochodziło do spiętrzeń liczby wagonów. Żeby je rozładować rząd zorganizował tzw. Wojewódzkie Sztaby Transportowe, których zadaniem było m.in. koordynowanie i rozwiązywanie problemów napotkanych przy obsłudze torów ogólnego użytku. – Regularnie odbywały się posiedzenia tych sztabów, gdzie z jednej strony rozliczano PSK z niewywiązywania się z terminowego rozładunku wagonów, a z drugiej strony na wnioski PSK włączano do obsługi transportowej oprócz PKS również inne firmy dysponujące taborem samochodowym, np. Spółdzielnie Transportu Wiejskiego czy też Transbud. Oczywiście te firmy się przed tym broniły, bowiem musiały realizować swoje zadania, ale Wojewódzki Sztab podejmował decyzję. Ja miałem do czynienia z dwoma takimi sztabami – jednym w Urzędzie Woje-

wódzkim w Gdańsku, a drugim w Elblągu - ze względu na obszar, który obejmował Oddział PSK w Gdańsku – wyjaśnia Wilk.

Na transport samochodowy spadły także przewozy interwencyjne towarów masowych. – Chyba w drugiej połowie lat 70. na składowiskach kopalnianych urosły hałdy węgla, który groził samozapłonem i którego nie zdołała rozwieźć kolej. Mowa była o 5 mln ton. Jan Szydłak, który w KC PZPR miał w pieczy rozwieszenie węgla, nakazał stworzenie wojewódzkich sztabów transportowych. Przewodniczył im zawsze wicewojewoda i nakazywały one przedsiębiorstwom z danego województwa, aby przekażały część wywrotek do tego celu. W Opolu nakaz dotyczył m.in. Transbudu oraz Przedsiębiorstwa Transportu Przemysłu Rolnego. Sztab zbierał się co tydzień i rozliczał wykonanie zadań z poprzedniego tygodnia. Gdy zaproponowałem, aby samochody zawiozły w jedną stronę piach na wyrobiska, zostałem tak zrugany, że odechciało mi się zgłaszanie jakichkolwiek pomysłów. Spotkania były bardzo nerwowe. Nie patrząc na ekonomię, warunki i logikę funkcjonowania, samochody jechały na pusto na Śląsk. Wszystkie na włączonych światłach drogowych, żeby sygnalizować udział w rządowej akcji. Trwała kilka miesięcy, ale wydarzyła się tylko raz – wspomina Stelmachowski.

Rząd starał się walczyć z marnotrawstwem w transporcie, zakazując państwowym ciężarówkom jazdy na pusto. W myśl rozporządzenia Rady Ministrów przedsiębiorstwa powinny na 24 godziny przed wyjazdem ciężarówki zgłosić do PSK kurs na pusto.

Jeżeli PSK nie miało ładunku, stawiło pieczętkę, dając zgodę na jazdę bez ładunku. Kierowcy dopuszczali się przekupstw, aby zdobyć taką pieczętkę na karcie wyjazdu i pozbyć się ograniczenia. Tłumaczyli np., że nie chcą czekać całej nocy na otwarcie biura PSK. Marną koordynację dyspozytorzy tłumaczyli brakiem łączności. Dodzwonienie się na numer zamiejscowy wymagało z reguły wielogodzinnego czekania na połączenia, i to pomimo zamówienia „rozmowy błyskawicznej”.

PSK była jedyną instytucją, która mogła zgodzić się na przejazd pustego samochodu. Procedura nie była wy-



godna dla firm, więc dyscyplinując kontrolę na drogach prowadziła Milicja Obywatelska wraz z Inspekcją Gospodarki Samochodowej.

W 1971 roku PSK zładowała ponad 186 tys., ciężarówek, czyli 66 proc. zgłoszonych, w 1975 roku zładowała ponad 341 tys., czyli blisko 93 proc. zgłoszonych.

Wycena takich przewozów nie była jednak prosta. – Jeżeli zamiast wagonu transport wykonywał samochód, stosowana była taryfa kolejowa, do której doliczaliśmy 20 proc. marży. Decyzję podejmowali spedytorzy i musieli znać wszelkie możliwe taryfy, poczynając od taryfy kolejowej poprzez Taryfę Transportu Samochodowego i Spedycji, dlatego mieliśmy dużo szkoleń wewnętrznych – tłumaczy Wilk.

### Niebieskie ptaki w PSK

Komplikowały się także inne sprawy operacyjne. Po 1976 roku przyspieszyła inflacja i stawki godzinowe nie wystarczały do utrzymania pracowników przeładunkowych. – Za zgodą Markowa stosowałem umowną stawkę, 3-4 razy wyższą od katalogowej. Mimo to roczna rotacja kadr dochodziła do 60-70 procent załogi. Musiałem zatrudniać kryminalistów, pijaków i niebieskie ptaki. Nawet podpisałem umowę z więzieniem w Siedlcach (700 skazanych) i przysyłał mi

po kilkudziesięciu więźniów, którym dawałem papierosy, bo nie mogłem im płacić. Więzieniu fundowałem w zamian meble (stoły, krzesła). Jednak więźniowie byli nieefektywni, a gdy rodziny i koleldy dowiedzieli się gdzie są, to wspólnie upijali się i nie było sensu zawracać sobie nimi głowy – oceniał Wakuła.

Te metody były stosowane również w innych ekspedycjach. – W gdańskim oddziale PSK ekspedycją obsługującą tory ogólnego użytku było Wejherowo. Z takich samych powodów – braku pracowników przeładunkowych – również szukaliśmy różnych metod zapewnienia obsady, korzystając także z więźniów lokalnego Zakładu Karnego. Ponieważ ekspedycja mieściła się obok stacji kolejowej obsługującej ruch pasażerski, dochodziło do różnego rodzaju sytuacji prowokowanych przez pracujących więźniów, które wywoływały skargi ze strony pasażerów SKM – przyznaje Wilk.

PSK cieszyła się niezbyt dobrą sławą zarówno wśród pracowników, jak i klientów. W firmie często ginęły przesyłki, a niezdyscyplinowany personel nie przykładął większej wagi do strat. Według jednego z raportów opisujących niepokojącą dyrekcyjną sytuację w PSK, prokurator z Jędrzejowa w lutym 1975 roku wszczął śledztwo przeciwko magazynierowi Ekspedycja Terenowa PSK w Jędrzejowie, który od

stycznia 1973 do lutego 1975, działając w zorganizowanej grupie przywłaszczał skóry, wyroby dziewiarskie, części do samochodów o łącznej wartości nie mniejszej od 1 mln zł. Pracownik został tymczasowo aresztowany.

Inny przypadek także był charakterystyczny dla PSK. 14 lutego 1975 roku pracownicy ET Olsztyn przyjęli ze Spółdzielni Pracy Przemysłu Ludowego i Artystycznego w Olsztynie kontener z kapami wartości ponad 100 tys. zł, które miały trafić do Biura Sprzedaży „Cepelia” w Katowicach. Przesyłka została przyjęta w księgach magazynowych spedycji, ale gdy przystąpiono do załadunku, kontenera już nie było. W raporcie opisano także inne zdarzenie. PSK Olsztyn przyjął 18 września 1973 roku kontener ze wzmacniaczami i głośnikami wartości 65 tys. zł. – „Brak jakiegokolwiek dokumentacji świadczącej o podjętych krokach w celu dostarczenia przesyłki dla odbiorcy” – niepokoił się kontroler. Samochód dostarczający kontener miał wypadek, ale protokół w sprawie uszkodzenia przesyłki powstał dopiero po roku, zaś okres rozliczenia straty trwał 16 miesięcy.

Szczyty przewozowe lat 70. okazały się być wyjątkowymi. – Teraz na stację w Siedlcach przychodzą dwa wagony na tydzień, a mój rekord to 131 wagonów od 6 rano do 22.00 – razem 3400 ton. Thuste były tylko lata 70 – uważa Wakuła.



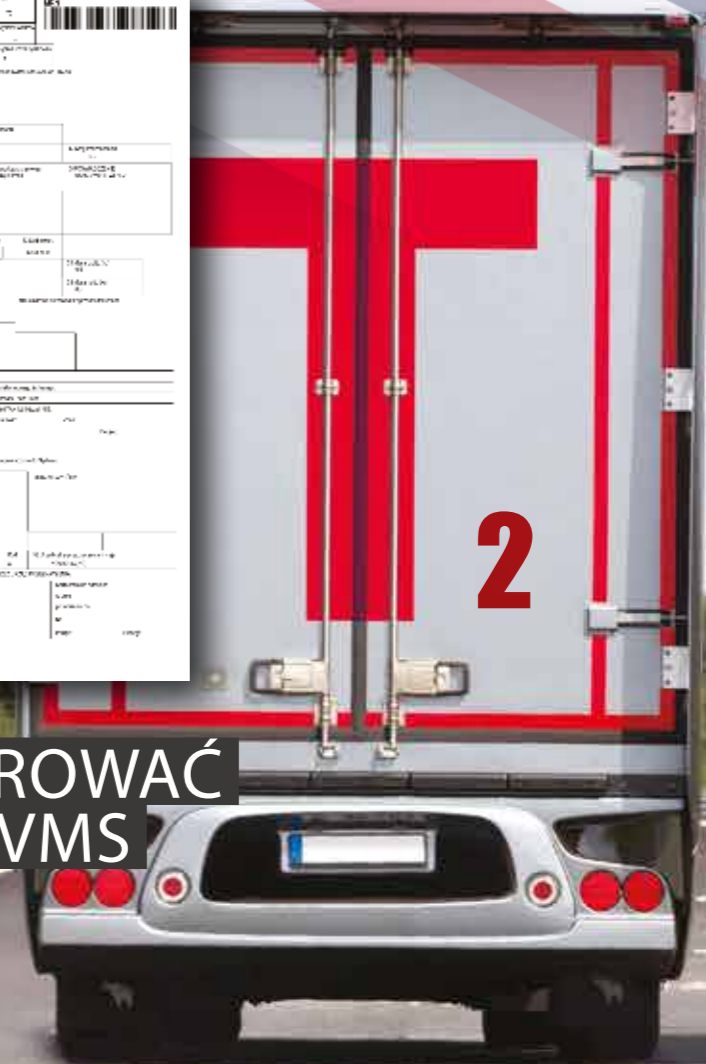
# GWARANCJE CELNE

Kompleksowa usługa tranzytu  
również na kierunku brytyjskim



OGRANICZ RYZYKO  
I KOSZTY

ZASTOSUJ T2  
ABY ZAREJESTROWAĆ  
PRZEWÓZ W GVMS



Procedura TIR  
tel. 22 536 10 38, 32  
e-mail: tir@zmpd.pl



Procedura T1/T2  
tel. 22 536 10 40, 29, 36, 44  
e-mail: transit@zmpd.pl

w ZMPD możesz mieć obie

[www.zmpd.pl](http://www.zmpd.pl)







## Actros L: wyższy poziom inteligencji

Actros L stał się bazą dla nowego ShowTrucka Mercedes-Benz Trucks Polska: teraz każdy kierowca może go sam przetestować, bo 70 takich pojazdów trafiło do wszystkich doradców handlowych w całej Polsce

Oryginalny ShowTruck, dla którego bazą stał się Actros L, powstał wiosną tego roku. Stylistycznie nawiązywał do poprzedniej edycji, ale wyłoniony w tegorocznym konkursie artysta, Mateusz Nowakowski, sięgnął głębiej: grafika przedstawia już nie sam mózg, lecz dzięki obłym liniom nawiązuje do synaps, symbolu przesyłu informacji. Ta wizja świetnie oddaje istotę pojazdu stanowiącego bazę nowego ShowTrucka. Actros L oferuje bowiem wyższy poziom inteligencji – w sensie dosłownym, bo udoskonalono w nim m.in. kluczowe systemy wspierające kierowcę: MirrorCam, Active Brake Assist 5, Predictive Powertrain Control i Active Drive Assist. Stworzony przez Mateusza Nowakowskiego ShowTruck został zaprezentowany podczas corocznego międzynarodowego zlotu Master Truck Show w Polskiej Nowej Wsi niedaleko Opola. Jednocześnie Mercedes-Benz Trucks Polska zdecydował się zmultiplikować oryginał i tak powstało 70 Actrosów L w wyjątkowej szacie graficznej, które od sierpnia czekają w całej Polsce na kierowców chętnych do testowania jego innowacji. Akcja jest kontynuacją kampanii opartej na poprzedniej edycji ShowTrucka. Kiedy w 2018 roku na rynku zadebiutował najnowszy model Actrosa, wyposażony w innowacje, jakich żadna inna marka wcześniej nie zaoferowała, przekaz był jasny: jak największe wsparcie bezpieczeństwa i komfortu kierowcy. Jednocześnie

zastosowane rozwiązania – takie jak rezygnacja z tradycyjnych lusterek na rzecz systemu kamer MirrorCam, najnowsza wersja Active Brake Assist 5 i Predictive Powertrain Control czy system Active Drive Assist, umożliwiające jazdę półautonomiczną – oznaczały wiele zmian, z którymi kierowcy musieli mieć szansę się zapoznać. Stąd w 2019 roku oprócz tradycyjnego ShowTrucka, powstało 70 egzemplarzy będących jego wiernymi kopiami, tak aby każdy chętny kierowca mógł się zapoznać z najnowszym modelem w jego najbardziej atrakcyjnym wydaniu, testując go u dowolnego dealera w całej Polsce. Każdy doradca handlowy otrzymał do dyspozycji jeden egzemplarz.

– Kampania okazała się ogromnym sukcesem: łącznie w ciągu 2020 i 2021 roku odbyły się 2003 testy nowego Actrosa, a nasze pojazdy demonstracyjne w sumie pokonały w nich 13 082 377 km – mówi Igor Kaczorkiewicz, Head of Product & Marketing, PR w Mercedes-Benz Trucks Polska. – Dlatego zdecydowaliśmy się powtórzyć tę akcję, kiedy na rynku pojawił się odświeżony model piątej generacji, czyli Actros L. W tej wersji systemy, które stanowią o innowacyjności naszej ciężarówki, czyli MirrorCam, Active Brake Assist 5, Predictive Powertrain Control i Active Drive Assist zostały udoskonalone, by jeszcze lepiej wspierać kierowcę w jego ciężkiej i bardzo stresującej pracy. Przykładowo

system ADA, jeśli kierowca nie reaguje na wizualne i dźwiękowe sygnały ostrzegawcze lub wibracje na kierownicy, jest w stanie zatrzymać całkowicie pojazd z prędkości 85 km/h, uznając, że prowadzący nie ma nad nim kontroli. To może zapobiec wielu tragicznym wypadkom, bo pamiętajmy, że samochód ciężarowy porusza się po drodze z obciążeniem nawet do 40 ton.

To nie wszystkie zmiany, które przeszedł Actros, aby stać się dla kierowcy jeszcze lepszym, bezpieczniejszym i bardziej komfortowym miejscem pracy. – Kierowcy są dla nas grupą zawodową, której pracę bardzo doceniamy, dlatego cały czas dążymy do tego, by stała się ona bezpieczniejsza, lżejsza i przyjemniejsza – mówi Igor Kaczorkiewicz. – Stąd w nowym Actrosie L obniżony fotel z wielopunktową regulacją, jeszcze lepiej wyciszona kabina, a także nowe reflektory LED, które zapewniają wyjątkową widoczność na drodze, i wiele innych elementów.

Trzy kopie nowego ShowTrucka trafiły w ręce Actros Team, trójki kierowców zawodowych i influencerów: Kate TruckDriverki, czyli Kasi Żółtek, Adriana Trucker Pakera, czyli Adriana Poździeja oraz ArtDrive, czyli Artura Szymańskiego. Dzięki nim kierowcy napotkani w trasie mogą obejrzeć Actrosa L w tym wyjątkowym wydaniu, a śledząc ich relacje w mediach społecznościowych, zapoznać się z wrażeniami z jazdy.

– Zależało nam jednak bardzo także na osobistym doświadczeniu jak największej liczby kierowców, wiemy, że lubią wszystko sami sprawdzić – mówi Igor Kaczorkiewicz. – 70 kopii ShowTrucka, które przekazaliśmy naszym doradcom handlowym w całym kraju różni się od swojej matrycy tylko technologią wykonania grafiki. Egzemplarz oryginalny jest ręcznie malowany – pojazdy odwzorowujące ten projekt zostały profesjonalnie oklejone.

Żeby zapisać się na test, wystarczy zgłosić się do dowolnego dealera. Samochody są użyczane na minimum kilka dni do nawet dwóch tygodni, w zależności od potrzeb. – Chodzi nam o to, by firma i kierowca mogli je przetestować w warunkach normalnej codziennej eksploatacji – podkreśla Igor Kaczorkiewicz. – Uważamy, że to najlepsza forma, by przekonać się osobiście o zaletach tej najbardziej innowacyjnej ciężarówki na rynku.



**Actros Team – ArtDrive, Kate TruckDriverka i Adrian Trucker Paker:**

opowiadają kierowcom o innowacjach Actrosa L w mediach społecznościowych i podczas spotkań w trasie

**70 wiernych kopii ShowTrucka**  
na bazie Actrosa L czeka na kierowców w całej Polsce







## Ubezpieczenie CASCO – nowoczesne rozwiązanie dla zawodowców

**Z okazji wprowadzenia na rynki Europy Wschodniej nowego produktu Lutz Assekuranz - ubezpieczenia CASCO (AC) dyrektor Sekcji Serwisowej Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce (ZMPD) oraz kierownik działu umów ubezpieczeniowych Lutz Assekuranz (LUTZ) spotkali się, aby porozmawiać o nowym produkcie i jego specyfice.**

### LUTZ ASSEKURANZ

- W informatorze dotyczącym nowego produktu możemy przeczytać: „Ubezpieczenie CASCO to produkt opracowany specjalnie dla przewoźników międzynarodowych, który obejmuje wiele klasycznych, ale i specjalnych ryzyk”. Co to dokładnie oznacza?

W przypadku szkód w towarach Lutz Assekuranz towarzyszy swoim klientom w zakresie ubezpieczeń OCP i CARGO przez cały czas - od wystąpienia zdarzenia aż do jego końcowego rozliczenia. W ten sposób zdobyliśmy również duże doświadczenie w obszarze szkód w pojazdach, które przewożą te towary, jak i problemów, które mogą pojawić się w trakcie likwidacji szkody w produktach CASCO (AC). Stąd też narodził się pomysł, aby stworzyć kompleksowy

produkt, który pomaga przewoźnikowi tam, gdzie kończy się typowa ochrona z tytułu ubezpieczenia CASCO lokalnych ubezpieczycieli. Przykład: Wiele dostępnych lokalnie polis ubezpieczeniowych CASCO posiada ograniczenia dotyczące naprawy pojazdu zagranicą. Ponieważ stawki za roboczogodzinę są tam wyższe niż w Polsce, klienci - jeśli to możliwe - są zmuszeni do przeprowadzania napraw w kraju, ponieważ na pełną naprawę zagranicą zwykle nie ma zgody ubezpieczyciela. Nasza polisa pozwala na przeprowadzenie pełnej naprawy w miejscu wypadku, w najbliższym kompetentnym warsztacie, który jest w stanie naprawić szkodę. Takie podejście do problemu oznacza oszczędność czasu dla przewoźnika, który zwykle musi dotrzymać terminu dostawy lub jest w drodze na kolejny załadunek, a także zmniejsza problemy organizacyjne.

- Powszechnie znanym problemem w skali międzynarodowej są wypadki zagranicą, zwłaszcza w Europie Zachodniej, w takich krajach jak Niemcy, Francja czy Wielka Brytania, które mogą skutkować kosztownymi operacjami ratowniczymi. Jak do tego podchodzi Lutz?

Pojazdy, które po wypadku nie są w takim stanie technicznym, który uprawniałby je do dalszej jazdy, muszą - zazwyczaj na polecenie policji - w krótkim czasie zostać usunięte z miejsca zdarzenia. W wielu przypadkach jedynym wyjściem są prywatne firmy holownicze, które za swoje usługi pobierają wysokie opłaty, zwłaszcza za operacje nocne. Do tego dochodzi ewentualny późniejszy wynajem miejsca parkingowego. Bez wniesienia odpowiednich opłat, pojazd z towarem jest zatrzymywany jako depozyt. W konsekwencji niepracujący pojazd



może spowodować trudności finansowe dla przewoźnika z uwagi na takie koszty, jak ubezpieczenie, coroczny przegląd, wynagrodzenie dla kierowcy, szkody z powodu niedotrzymania terminu dostawy, uszkodzenie towaru wymagającego kontrolowanej temperatury, itd. Znamy problem wysokich kosztów holowania oraz napraw zagranicą, dlatego nasz produkt nie przewiduje podlimitów. Koszty holowania oraz napraw są traktowane jako część kosztów odzyskania pojazdu do wartości odtworzeniowej, pomniejszonej o wartość wraku. Przykład: koszt holowania 15 tys. euro; koszt naprawy 10 tys. euro; wartość odtworzeniowa pojazdu 50 tys. euro; wartość wraku 15 tys. euro; koszty holowania i naprawy (łącznie 25 tys. euro) są pokrywane w całości, ponieważ nie została przekroczona łączna kwota 35 tys. euro (wartość odtworzeniowa minus wartość wraku). W ten sposób klienci Lutz mogą bardzo szybko odzyskać swój pojazd i uniknąć finansowych szkód następczych.

- Co w przypadku, gdy szkoda jest całkowita, bo np. pojazd spłonął, lub jeśli jego naprawa jest nieopłacalna ze względu na wartość odtworzeniową?

Znamy problem wysokich kosztów holowania oraz napraw zagranicą. Są one traktowane jako część kosztów odzyskania pojazdu do wartości odtworzeniowej, pomniejszonej o wartość wraku.

To bardzo dobre pytanie. Nasza ochrona sięga tam, gdzie kończą się usługi innych firm ubezpieczeniowych. Polisa Lutz pokrywa koszty usunięcia wraku i koszty utylizacji (zniszczenia) wraku do ustalonego limitu - jest to zazwyczaj procent od NOWEJ ceny pojazdu, lub - po uzgodnieniu - do ustalonej kwoty ryczałtowej. Zdarza się, że klienci Lutz sprowadzają swój pojazd po szkodzie całkowitej do domu i tam go naprawiają, wykorzystując pieniądze z ubezpieczenia przewidziane na naprawę oraz inne osobiste fundusze. Oznacza to, że również starsze pojazdy o niskiej wartości odtworzeniowej, w przypadku których ekonomiczna szkoda całkowita osiągnięta jest stosunkowo szybko, mogą być ponownie użyte do pracy. Polisa Lutz oferuje więc znacznie więcej niż klasyczna polisa CASCO, która jako ubezpieczenie majątkowe nastawiona jest przede wszystkim

na przywrócenie/zastąpienie ubezpieczonego przedmiotu.

- Na początku wspomniał Pan, że polisa Lutz może pokryć ryzyka specjalne. Proszę o rozszerzenie tego tematu.

Klasyczne ubezpieczenie CASCO opiera się na koncepcji wypadków. Literatura i orzecznictwo definiują wypadek jako „Bezpośrednie i nagłe zdarzenie zewnętrzne, oddziałujące z siłą mechaniczną”. Odróżnia się od tego - z reguły nieubezpieczonej w CASCO - czystą szkodę gospodarczą, czyli (szkodę) spowodowaną przez zagrożenie, które jest związane z sposobem użytkowania pojazdu. Typowe przykłady w branży transportowej to:

- przesunięcie ładunku, który uszkadza/przebija się przez wewnętrzną ścianę przyczepy w wyniku manewru hamowania. Zdarzenie uszkadzające



W zakres ubezpieczenia standardowo włączone jest np. przywłaszczenie, kiedy pracownik firmy zniknie z pojazdem (ukradnie go). W czasach globalnego niedoboru kierowców, takie rozwiązanie bardzo się przydaje.

nie pochodzi z „zewnątrz”, lecz z „wewnątrz” samochodu ciężarowego, zbyt mocne skręcenie. Ciężarówka chce zawrócić i cofa się, ale kierowca tworzy zbyt mocny kąt. Pojazd z naczą skręcając na tyle mocno, że powodują wzajemne uszkodzenie.

W obydwu sytuacjach definicja wypadku nie jest spełniona (uszkodzenie z zewnątrz) i w zasadzie nie można byłoby uzyskać odszkodowania z ubezpieczenia CASCO. Lutz Assekuranz oferuje klientom możliwość włączenia szkód wynikających z przesunięcia ładunku i skręcenia pojazdu z naczą do polisy CASCO, w niektórych przypadkach nawet bez dopłaty.

**Wielu członków ZMPD przewozi towary do Wielkiej Brytanii lub południowej Europy i w tym celu rezerwuje przeprawy promowe typu RORO. Coraz częściej słyszymy o wypadkach statków. Wasz produkt obejmuje tzw. składki/gwarancje dla „Awarii Wspólnej”. Czy może Pan to wyjaśnić szczegółowo?**

Rzeczywiście, w ostatnich latach liczba statków uczestniczących w wypadkach znacznie wzrosła. Przykłady z niedawnej przeszłości to Costa Concordia (2012), Ever given (2021), Euroferry Olympia (2022) czy Felicity Ace (2022). Jak pokazuje praktyka, przyczyny wypadków na morzu mogą być bardzo różne - pożar, błędy podczas manewrowania, wzburzone morze, powódź, itp. Po wypadku, jeśli postanowi tak kapitan statku, działania ratownicze są prowadzone w ramach tzw. Awarii Wspólnej. Określa się ją wtedy, gdy ze względu na nadzwyczajne okoliczności świadomie akceptuje się szkody lub koszty, aby uratować statek i ładunek przed wspólnym niebezpieczeństwem. Bardzo często są to straty z tytułu poświęcenia towarów/pojazdów oraz koszty holowania statku. Następnie koszty te obciążają wszystkie strony uczestniczące w transporcie morskim, proporcjonalnie do ratowanego majątku (pojazdów, towarów, itp.), a więc także przewoź-

ników, którzy znajdują się na statku. Zazwyczaj po akcji ratunkowej armatorzy dochodzą swoich praw do uratowanych aktywów, co oznacza, że zatrzymują je do czasu, gdy dany uczestnik zapłaci swoją część kosztów „Awarii Wspólnej” lub przedstawi gwarancję - na przykład w formie polisy ubezpieczeniowej - na późniejszą zapłatę. Dokładnie te gwarancje (koszty „Awarii Wspólnej”) zostaną pokryte przez naszą polisę CASCO do wysokości wartości odtworzeniowej pojazdu. Oznacza to, że przewoźnicy ubezpieczeni w Lutz otrzymują swój pojazd zwolniony natychmiast po przybyciu do portu i mogą dalej wykonywać swoją pracę.

Ważna uwaga: Jeśli w tym czasie przewoźnik przewozi również towar, należy zadbać o to, by także on został zwolniony. W przypadku polisy OCP lub CARGO firmy Lutz nie stanowi to problemu, ponieważ jest w nich zapewniona ochrona ubezpieczeniowa w zakresie „Awarii Wspólnej”. W przypadku braku ubezpieczenia przewoźnik powinien poprosić nadawcę o instrukcje i nalegać, aby ten lub osoba zainteresowana towarem jak najszybciej przekazała przedsiębiorstwu żeglownemu niezbędne składki w zakresie „Awarii Wspólnej”, aby można było kontynuować transport.

**Jestem przekonany, że wielu członków ZMPD będzie zadowolonych z takiego rozwiązania. Czy istnieją jeszcze inne korzyści z tego produktu i ile on kosztuje?**

W zakres ubezpieczenia standardowo włączone jest np. przywłaszczenie, kiedy pracownik firmy zniknie z pojazdem (ukradnie go). W czasach globalnego niedoboru kierowców i związanej z tym konieczności zatrudniania kolejnych nowych osób, w tym także z zagranicy, takie rozwiązanie bardzo się przydaje. Kolejną zaletą dla naszych klientów jest to, że po szkodzie suma ubezpieczenia nie musi być uzupełniana. Pozostaje niezmienna, bez konieczności doliczania składki, a więc bez ko-

nieczności płacenia za ubezpieczenie po raz drugi. Dodatkowo polisa Lutz nie przewiduje likwidacji szkody w stylu „nowe za stare”. W przypadku szkody częściowej koszty niezbędnych części zamiennych są wypłacane w całości, a nie pomniejszane o wartość zużycia starych części. W ten sposób chcemy zrobić coś korzystnego dla klientów którzy zgłaszali, że często nie są w stanie w pełni naprawić swojego pojazdu z odszkodowań lokalnych ubezpieczycieli. Produkt oferuje również inne ciekawe elementy ochrony ubezpieczeniowej, ale pełna lista zapewne wykraczałaby poza ramy tego miejsca. Co do kosztów: składka produktu CASCO zależy od kilku czynników ryzyka, o które pytamy w trakcie procesu konsultacji. Ale ogólnie można powiedzieć, że jest ona relatywnie niska w stosunku do oferowanego zakresu ochrony.

**To prowadzi nas bezpośrednio do kolejnego pytania. Jakie dokumenty musi przesłać potencjalny klient, aby Lutz Assekuranz mógł przedstawić ofertę?**

Potrzebujemy aktualną listę pojazdów z następującymi danymi: typ pojazdu, model, data pierwszej rejestracji, numer podwozia, numer tablicy rejestracyjnej, ewentualne wyposażenie specjalne i żądana suma ubezpieczenia. Pojazdy nie powinny być dużo starsze niż 10 lat, choć w zależności od indywidualnego przypadku możliwe są wyjątki. Zdjęcia pojazdów zwiększają szansę na lepszą wycenę. Statystyki szkodowości z lat poprzednich są wymagane tylko w przypadku większych flot.

**Z kim mogą się skontaktować zainteresowani, jeśli chcą uzyskać więcej informacji o produkcie?**

Na naszej stronie internetowej <https://www.lutz-assekuranz.eu/pl/aktualnosci/faq> w różnych językach znajdują się „Najczęściej zadawane pytania (FAQ)” dotyczące naszych produktów. Dodatkowo nasze zespoły obsługi klienta, jak również zespół sprzedaży - w znanych lokalizacjach, a zwłaszcza w centrum obsługi klienta w biurze ZMPD - są zawsze do dyspozycji, służąc radą i pomocą. Chętnie prześlą na życzenie kartę informacyjną produktu i ogólne warunki ubezpieczenia.

[www.lutz-assekuranz.eu](http://www.lutz-assekuranz.eu)

AKADEMIA  
SZKOLENIOWA  
ZMPD

ON-LINE / STACJONARNIE



Kompetencje  
zawodowe  
przewoźnika

Potwierdź kompetencje zawodowe  
przewoźnika certyfikatem  
wymaganym od 21 maja 2022  
do otrzymania licencji również  
na transport lekki od 2,5 t do 3,5 t DMC



DOWIEDZ SIĘ WIĘCEJ  
zeskanuj kod

ZAPISZ SIĘ NA NAJBLIŻSZE SZKOLENIE CPC  
[www.zmpd.pl/szkolenieCPC](http://www.zmpd.pl/szkolenieCPC)

KONTAKT

E-mail [szkolenia@zmpd.pl](mailto:szkolenia@zmpd.pl)

Tel. 22 536 10 38

Biuro ZMPD Warszawa 00-175, Al. Jana Pawła II 78 (pok. 5)

[www.szukolenia.zmpd.pl](http://www.szukolenia.zmpd.pl)

WYSOKA ZDAWALNOŚĆ





**Najgorzej od 2004 roku**

Miniony sierpień pod względem importu samochodów okazał się najgorszy od niemal dwóch dekad. Kupujemy coraz mniej samochodów i są one coraz starsze. Sprowadzono o 20 proc. mniej aut niż przed rokiem – to wina mniejszej podaży, inflacji i zmiany priorytetów konsumentów. Samochody są też starsze – ich wiek zbliżył się średnio do 13 lat. Problemy na rynku używanych aut rozpoczęły się wraz z pandemią i kryzysem na rynku półprzewodników. Niespokojna sytuacja geopolityczna i inflacja tylko pogarszają sprawę.

# 20

procent mniej sprowadzonych aut

**Dinozaur**

Minęły prawie dwie dekady od debiutu limuzyny Chryslera o oznaczeniu 300C. Samochód, który był oferowany również w Polsce, nie zniknął i doczekał się kolejnej wersji. W 2023 roku zadebiutowała limitowana i ostatnia seria 300C. Auto będzie miało pod maską silnik V8 o pojemności 6,4 litra o mocy 485 koni mechanicznych. Zaplanowano produkcję 2200 egzemplarzy, wszystkie trafią na rynek w Stanach Zjednoczonych i Kanadzie. Ponoć tam zainteresowanie autem jest największe.

**Anglia bez ograniczeń**

W Niemczech jest sporo odcinków autostrad bez ograniczeń prędkości. Nie podoba się to ekologom i niektórym organizacjom zajmującym się bezpieczeństwem – pojawiały się więc głosy, żeby wprowadzić ograniczenia. Odwrotnie jest w Anglii. Świeżo zaprzysiężona premier Liz Truss uważa, że na niektórych odcinkach autostrad przecinających wyspy należy zlikwidować ograniczenia prędkości. Ułatwiłoby to jej zdaniem szybki transport towarów i ludzi. Dziś po autostradach na Wyspach można jechać maksymalnie 70 mil na godzinę, czyli 112 km/h.

**Drogowa wersja**

KTM to austriacki producent motocykli, ale firma ma też w ofercie pojazd X-Bow. Czterokołowa ekstremalna maszyna doczekała się ciekawej wersji drogowej X-Bow GT-XR. To ugrzeczniejszy i obudowany karoserią X-Bow GT2, który oryginalnie służy do wyścigów po torze. Pojazd napędzany jest 2,5-litrowym silnikiem Audi. Ma 500 koni mechanicznych, a setkę osiąga w mniej niż 3,5 sekundy. Waga to 1250 kilogramów, a cena to prawie 300 tys. zł. Producent planuje sprzedawać 100 sztuk rocznie.

**Fotoradary nie pstrykają**

Skuteczność polskich fotoradarów to jakieś 10 procent. Tak twierdzą informatorzy „Auto Świata”. Jak informuje tygodnik, wiele fotoradarów umyślnie pomija niektóre wykroczenia. Dzieje się tak między innymi dlatego, że urzędnicy często kalibrowane są powyżej limitu 10 km/h. W Polsce w 2019 roku fotoradary wykonały 1,5 miliona zdjęć. Zapytań z innych krajów od dane kierowców było o 400 tys. więcej. Z samych Niemiec przyszło ich milion, choć jak podkreśla NIK, niektóre dotyczyły nieprawidłowego parkowania.

**Mustang - ten spalinowy**

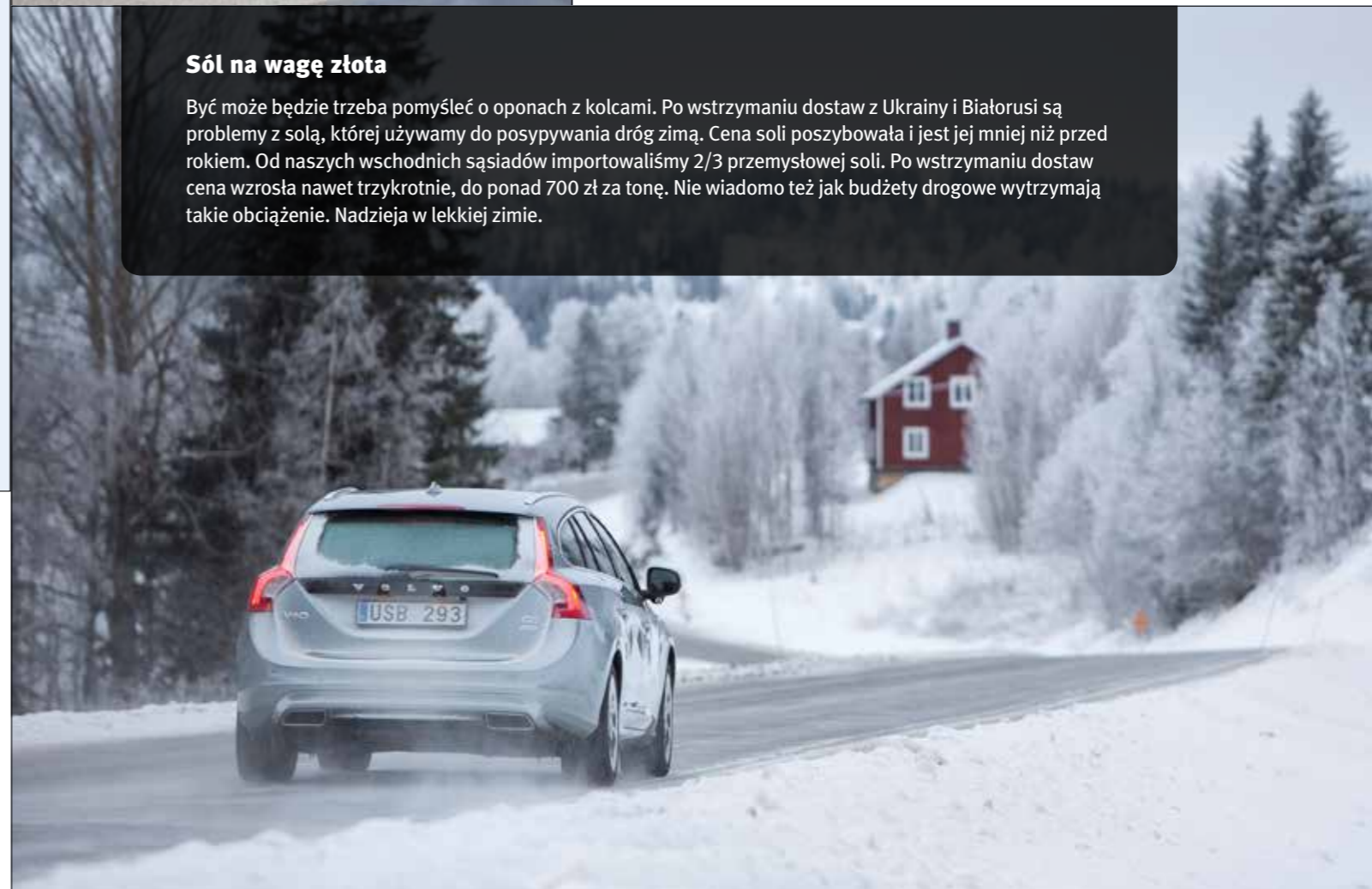
Podczas targów w Detroit Ford pokazał nowego Mustanga w klasycznej odmianie. Mowa o prawdziwym spalinowym musclecarze, którego nazwę nie tak dawno przywłaszczył sobie też elektryczny SUV. Mustang z krwi i kości pojawił się od razu w trzech wersjach: Coupe, GT, cabrio i „Dark Horse”. Najmocniejsza wersja „Dark Horse” ma 500 koni i manualną skrzynię biegów – jak na twardziela przystało. Silniki V8 nie zniknęły spod maski. Ford zapowiada też kilka wersji wyczynowych. Jedna z nich ma wziąć udział w 24-godzinnych wyścigach Le Mans.

**Sól na wagę złota**

Być może będzie trzeba pomyśleć o oponach z kolcami. Po wstrzymaniu dostaw z Ukrainy i Białorusi są problemy z solą, której używamy do posypywania dróg zimą. Cena soli poszybowała i jest jej mniej niż przed rokiem. Od naszych wschodnich sąsiadów importowaliśmy 2/3 przemysłowej soli. Po wstrzymaniu dostaw cena wzrosła nawet trzykrotnie, do ponad 700 zł za tonę. Nie wiadomo też jak budżety drogowe wytrzymają takie obciążenie. Nadzieja w lekkiej zimie.

**Utopia**

Włoska firma Pagani stworzyła Utopię. To nowy hiper samochód, który nie przystaje do dzisiejszych elektrycznych czasów. Nowy wóz ma silnik V12 pod maską i 846 koni mechanicznych. Silnik to jednostka dostarczona przez Mercedesa. Stylistyka nie pozwala pomylić Pagani z żadnym innym autem. Cena jednego egzemplarza wynosi około 10 milionów złotych. Zaplanowano produkcję 99 egzemplarzy.





# Zamach na Sergio Marchionne



Stało się! Ferrari poszło drogą, której wystrzegало się przez lata. Świat ujrzał pierwszego SUV-a z rumakiem na masce. Niezależnie od tego, jak bardzo będą krzywić się puryści, model Purosangue jest skazany na sukces. Od teraz będzie można jeździć Ferrari bez konieczności schylania się przy wsiadaniu.



## Kacper Jeneralski

Ferrari nie jest pierwsze, już dwie dekady temu Porsche wprowadziło model Cayenne, który stał się finansowym sukcesem. Na ruchy tego typu zdecydowało się już wiele marek, takich jak Aston Martin z modelem DBX czy Bentley z Bentaygą. Nawet królewska marka, czyli Rolls Royce, ma wielkiego i zgrabnego jak katafalk Cullinana. Z powodzeniem swoje Urusy sprzedaje też Lamborghini, a więc główny konkurent Ferrari z włoskie-

go podwórka. Jednak przedstawiciele Ferrari jeszcze parę lat temu zdecydowanie zaprzeczali, a w zasadzie mówili wprost: „Nie będzie SUV-a Ferrari”. Nieżyjący już Sergio Marchionne na pytania o takim nadwoziu w gamie Ferrari powiedział: „Musielibycie najpierw mnie zastrzelić”. Mniej zorientowanych należy tu poinformować, że nie było zamachu na życie Marchionne, zmarł na skutek komplikacji po operacji ręki.

Zamachu dokonał rynek, który wchłania wszystko co luksusowe i podwyższone. Najwyraźniej to właśnie rynek zweryfikował plany Wło-

chów i tak powstało Purosangue. Nazwa oznacza „czystą krew”. Widać od razu, że twórcy zabezpieczają się w ten sposób przed zarzutami, że podwyższone Ferrari to nie Ferrari.

## Drzwi otwierane pod wiatr

Auto nie ma typowej sylwetki SUV-a. Od razu widać długą maskę i kabinę cofniętą jak w autach typu roadster lub coupe. To dlatego, że pod maską kryje się dwanaście cylindrów. Nadwozie jest zdecydowanie wyższe od każdego innego Ferrari, ale nie tak wysokie jak w przypadku typowych SUV-ów.





na uzyskanie wyjątkowo wygodnego dostępu do tylnego rzędu siedzeń. W wielu prototypach różnych marek taki układ drzwi pozwala na rezygnację ze środkowego słupka „B”. W trosce o sztywność nadwozia w Ferrari nie usunięto tej części. Bagażnik nie jest wielki, ma 473 litry pojemności.

#### Na 4 koła

Sercem Purosangue jest 12-cylindrowy silnik w układzie „V”. W momencie debiutu samochód stał się najmocniejszym SUV-em na świecie. Moc, jaką generuje, to 725 koni mechanicznych, ale nie to jest najistotniejsze. Moc udało się wykrzesać z 6,5-litrowego silnika bez doładowania, bez elektrycznych wspomagaczy. To wolnossące pełnokrwiste konie i potężny moment obrotowy sięgający 761 Nm. Efekt jest taki, że SUV przyspiesza do setki w 3,3 sekundy. Po 10,6 sekundy trzymania pedału gazu w podłodze Purosangue jedzie już 200 km/h, a maksymalnie może rozpędzić się do 310 km/h.

Napęd trafia na cztery koła. W normalnych, codziennych warunkach moc przekazywana jest głównie na tylną oś. Kiedy okaże się to konieczne, uaktywnia się przedni napęd. Swoimi osiągnięciami auto prześcignęło Astona Martina DBX 707, który jeszcze na początku roku był uznawany za najmocniejszego SUV-a świata. Ten wyścig pewnie się nie skończy, bo choć trudno będzie wykorzystywać te osiągnięcia w aucie do jazdy na co dzień, to świadomość jazdy „najszybszym” jest świetnym chwytym marketingowym. Podobnie swoją karierę rozpoczął Bentley Bentayga, który był „tym najszybszym” siedem lat temu.

Największym konkurentem dla Purosangue będzie być może Lamborghini Urus, w końcu od lat to dwie blisko kojarzone marki. W porównaniu do Urusa, Ferrari jest mniejsze i lżejsze. Ma 497 cm długości i waży 2033 kilogramy. Dla porównania „Lambo” ma 511 cm i 2200 kilogramów masy własnej.

Auto jeszcze w tym roku trafi do produkcji. Za podstawowy model będzie trzeba zapłacić w granicach 2 milionów złotych. Pierwsze egzemplarze Ferrari Purosangue zobaczymy na drogach prawdopodobnie na początku przyszłego roku.

Włosi sprytnie połączyli rysy modernych podwyższonych aut ze sportową sylwetką potrzebną choćby ze względu na walory jezdne auta. Nie trzeba wsiadać do Purosangue, żeby być prawie pewnym, że będzie świetnie się prowadziło mimo swojej wysokości. Ma zasilane 48-woltowym napięciem aktywne zawieszenie i to ono ma zadbać o odpowiednie prowadzenie.

Patrząc na auto z przodu można ulec pewnej iluzji. Miejsce, w którym mogłoby się nam wydawać, że znajdują się tam reflektory, tak naprawdę jest wlotem powietrza. Lampy znajdują się nieco niżej. Wnętrze wygląda jakby Ferrari Purosangue było przygoto-

wane do szybkiej konwersji na ruch lewostronny. A to dlatego, że pasażer ma po swojej stronie ekran, który przypomina zestaw wskaźników kierowcy. Auto jest czteroosobowe, a każdy ma swój indywidualny fotel. Również z tyłu mamy fotele kubelkowe, zamiast tradycyjnej kanapy.

Pierwszy raz w historii Ferrari zdecydowano się na drzwi otwierane pod wiatr, tak jak w autach marki Rolls Royce. Purosangue jest czterodrzwiowe i to tylne drzwi otwierają się w przeciwnym kierunku. Nie mają klamki, po wciśnięciu przycisku otwierają się automatycznie pod kątem 79 stopni. Taki zabieg pozwala

# ZALICZKOWY ZWROT PODATKU VAT %



**Nie czekaj**  
na zakończenie kwartału  
**odzyskaj**  
podatek VAT błyskawicznie



Więcej na [www.uslugi.zmpd.pl](http://www.uslugi.zmpd.pl)



OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

tel. 022 536 10 61,  
fax 022 536 10 66,  
e-mail: [zwrotvat@zmpd.pl](mailto:zwrotvat@zmpd.pl)  
[www.uslugi.zmpd.pl](http://www.uslugi.zmpd.pl)







# Actros L. Piękno inteligencji.

Odkryj technologię w nowoczesnym wydaniu.



Mercedes-Benz  
Trucks you can trust

