

przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

Wizy dla kierowców

10

Zezwolenia do krajów Azji Środkowej

12

Zezwolenia białoruskie

16

Actros L: wyższy poziom inteligencji

64



17 domen
1 urządzenie



Najlepszy BOX
w wadze ciężkiej

KONTAKT
✉ uslugi@zmpd.pl



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

ZMPD 1957 1957



Jan Buczek
Prezes ZMPD

Życzenia

Martwimy się z powodu dramatycznych wydarzeń na Ukrainie, których sprawcą jest rosyjski agresor. Wciąż on w konflikt Bogu ducha winnych ludzi, niosąc za sobą okrutne cierpienia mieszkańców Ukrainy. Wojna przyniosła o wiele więcej złych skutków dla gospodarki i poczucia bezpieczeństwa Polaków niż pandemia. Wszyscy płacimy za ten konflikt, również przewoźnicy. Jednak mam nadzieję, że ten wojenny koszmar szybko się skończy.

Liczę na to, że wrócimy do współpracy międzynarodowej, a polscy przewoźnicy znów pojawią się na utartych szlakach. Wierzę, że nadchodzący rok przyniesie tę tak wyczekiwaną dobrą zmianę. Mimo tych dramatycznie trudnych okoliczności, pamiętajmy o zbliżających się Świątach Bożego Narodzenia. Z tej okazji życzę wszystkim zdrowia, pomyślności oraz spokoju.



Cukierek o masie 220 ton

40

Członkowie ZMPD podejmują się najróżniejszych zadań. Przewóz tarczy do drążenia tunelu jest jednym z najsłynniejszych w ostatnich miesiącach.

W transporcie mija czas amatorów

48

Od lat widoczna jest w statystykach rosnącą specjalizacja transportu drogowego. Zwiększa się znaczenie przewoźników zarobkowych, którzy zdobywają rynek kosztem przewoźników gospodarczych.

Rolls-Royce Spectre

72

Koniec świata silników V8 i V12, czyli bez znaku rozpoznawczego królewskiej marki. Spectre to pierwszy elektryczny Rolls, ale z pewnością nie ostatni. Po nim mamy być świadkami wprowadzenia całej linii limuzyn napędzanych prądem.



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 Gawęlczyk, Sławomir Jeneralski,
Tadeusz Wilk

Współpracują:

Alicja Chodorowska,
Mirosław Jagielski,
Kacper Jeneralski,
Piotr Mikiel

Ogłoszenia, reklamy i prenumerata:

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

Grafika i skład:

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

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

Nie zmniejszamy naszego zaangażowania

6

Zgromadzenie Ogólne Delegatów wybrało nowe władze ZMPD. Powołany na kolejną kadencję prezes ZMPD Jan Buczek w rozmowie z Robertem Przybylskim przedstawia kluczowe zadania na najbliższe 4 lata.



Mercedes Actros gościł w szkołach

34

Po pierwszym onieśmieleniu z każdą minutą młodzież czuła się coraz pewniej i swobodniej. Skończyło się na fantastycznej zabawie, której punktem odniesienia był Actros, ciężarówka najnowszej generacji spod znaku gwiazdy.

Granica polsko-ukraińska. Szansa czy bariera rozwoju?

18

W dniach 12-13 grudnia 2022 r. w Lublinie odbyła się kolejna edycja międzynarodowej konferencji „Granica polsko-ukraińska – szansa czy bariera rozwoju?”. ZMPD było partnerem merytorycznym tego wydarzenia.

Nie zmniejszamy naszego zaangażowania	6
Trudna droga po wizę kierowcy-cudzoziemca	10
Czy rynek Azji Środkowej może być atrakcyjny dla polskich przewoźników	12
Białoruski koń trojański polskiego rynku transportowego	16
Granica polsko-ukraińska. Szansa czy bariera rozwoju?	18
Fotomorgana. Śmiać się czy nie?	22
Jan Buczek ponownie prezesem ZMPD	28
Mercedes Actros gościł w szkołach	34
Motoryzacja to całe moje życie	38
Cukierek o masie 220 ton	40
Norma Euro VII. Kosztowny etap pośredni	44
Pożegnamy ciężarówki spalinowe, przywitamy wodorowe	46
W transporcie mija czas amatorów	48
Telepass: bezproblemowe uiszczanie opłaty drogowej	52
Krajowy lider wśród operatorów logistycznych sięga po Webfleet Asset Tracking	54
Wielkie plany i prywatyzacja PSK	56
Actros L: wyższy poziom inteligencji	64
Ubezpieczenie CMR za pośrednictwem firmy LUTZ ASSEKURANZ – dlaczego warto	66
Rolls-Royce Spectre	72

Nie zmniejszamy naszego zaangażowania

Zgromadzenie Ogólne Delegatów wybrało nowe władze ZMPD. Powołany na kolejną kadencję prezes ZMPD Jan Buczek w rozmowie z Robertem Przybylskim przedstawia kluczowe zadania na najbliższe 4 lata.



■ Na jakich problemach do rozwiązania chce skoncentrować się ZMPD?

Będę proponował dokonanie przeglądu wszystkich naszych działań rozpoczętych, na które administracja nie zareagowała. Domagamy się od urzędów ich realizacji.

Jednak najważniejsze jest uzyskanie jednomyślności w naszym środowisku, bo wielokrotnie mieliśmy do czynienia z różnymi inicjatywami, które zamiast wspomóc, osłabiały nasze wysiłki. Będziemy musieli przeprowadzić debatę wewnętrzną i dyskusję, aby uzyskać wsparcie dla naszych działań.

W związku z bardzo specyficzną i trudną pod względem dialogu społecznego sytuacją, nasza współpraca z reprezentatywnymi organizacjami musi ulec zintensyfikowaniu, aby uzyskać poparcie dla naszych celów i zadań na poziomie ogólnokrajowym. Myślę o organizacjach takich jak np. Pracodawcy RP, Lewiatan.

■ Czy sytuacja finansowa pozwoli Zrzeszeniu na tak szeroką działalność?

Organizacja taka jak ZMPD, która wzięła na swoje barki ciężar rozwiązywania problemów całej branży

transportowej, zmagając się z deficytem środków, jakie pozwoliłyby na finansowanie wszystkich niezbędnych zadań. Ten problem z całą pewnością będzie nam towarzyszyć jeszcze długo, ponieważ nie zamierzamy rezygnować i pomniejszać naszego zaangażowania w zadania wynikające z naszej misji.

■ Prognozowany kryzys gospodarczy nie doprowadzi do zmniejszenia aktywności?

Nadchodzący okres destabilizacji gospodarczej bardzo nas niepokoi, bowiem polscy przedsiębiorcy nie dysponują kapitałem zapasowym, a

upatrywanie w nich źródeł finansowania eksperymentów ekonomicznych prowadzi wprost do wyeliminowania z działalności wielu przedsiębiorców. Dla nich może to skutkować życiową klęską, a dla państwa kolejną falą kłopotów wynikających ze wzrostu bezrobocia, spadku PKB i dodatkowym deficytem środków na realizację ważnych zadań społecznych. Dlatego te aspekty nie dotyczące bezpośrednio transportu także są dla nas bardzo istotne. Każda uratowana przed upadkiem firma transportowa warta jest tych wysiłków.

BIOGRAFIA

Jan Buczek

Przedsiębiorca, działacz gospodarczy i społeczny, prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce.

Urodził się 28 maja 1955 roku w Sochaczewie. Studiował na SGGW, skierowany do Akademii Rolniczej w Gorkach (obecnie Białoruś) w roku 1979 uzyskał tytuł magistra inżyniera zootechniki. Po studiach podjął pracę w wyuczonym zawodzie. W 1984 zajął się własną działalnością gospodarczą, po pewnym czasie w branży transportowej, z którą związał się na stałe. Ponadto w latach 1986-1989 działał w Radzie Miasta Sochaczewa, Przewozy międzynarodowe zaczął wykonywać w 1989 roku, w ramach spółki PGT Mazowsze. Wspólnie z dziećmi, Pauliną i Janem Cezarym prowadzą spółkę „Mazowsze”. Jednak najważniejszym obszarem jego aktywności jest Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce. W 1990 roku rozpoczął działalność społeczną w środowisku polskich przewoźników drogowych. Był współzałożycielem Stowarzyszenia Prywatnych Przewoźników Międzynarodowych w Warszawie, w którym do roku 2002 pełnił funkcję prezesa. W 1994 roku doprowadził do powstania Krajowej Rady Przewoźników Drogowych i został w pierwszej kadencji jej wiceprzewodniczącym. W Zrzeszeniu Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce najpierw został członkiem Rady 1995 r., potem Zarządu oraz sekretarzem generalnym (w latach 1999-2006). Od roku 2007 jest prezesem Zarządu ZMPD.

Jan Buczek unowocześnił działalność ZMPD. Ze stowarzyszenia zajmującego się głównie administrowaniem systemem TIR, Zrzeszenie przekształciło się w organizację reprezentującą swoich członków w debacie publicznej oraz świadczącą na ich rzecz szereg usług. ZMPD jest dziś źródłem rozległej informacji branżowej, pośrednikiem w zakupach produktów i usług, rozjemcą w sporach pomiędzy przedsiębiorcami czy organizatorem „misyjnych”, a więc niekomercyjnych szkoleń.

W roku 2008 był jednym z inicjatorów i założycieli Porozumienia Białowieskiego skupiającego przewoźników ze ściany wschodniej. Znaczący moment w jego działalności stanowiło powołanie do życia w roku 2009 Forum Transportu Drogowego – platformy dyskusyjnej, służącej całemu środowisku polskich przewoźników drogowych do ustalania wspólnych stanowisk w kluczowych kwestiach dotyczących warunków wykonywania transportu. Forum Transportu Drogowego stało się znaczącym miejscem prowadzenia negocjacji środowiskowych z rządem i parlamentem. Ważnym obszarem aktywności Jana Buczka jest działalność na forum międzynarodowym. Dzięki twardej obronie interesów państw z Europy Środkowo-Wschodniej w 2013 r. został wybrany przez Zgromadzenie Generalne IRU do Zarządu Międzynarodowej Unii



■ Jakie miejsce na liście spraw do załatwienia zajmie udrożnienie granicy z Ukrainą?

Niezwykle ważną sprawą jest uregulowanie rynku polsko-ukraińskiego, bowiem wytworzył się trudny do opanowania chaos zarówno na rynku transportowym, jak i rolnym oraz handlowym. Ta sytuacja jest trudna do zaakceptowania dla obydwu krajów.

■ Kolejna sprawa to granica z Białorusią, która także nie jest przejezdna...

Skutki wojny, która jest wynikiem bardzo brutalnej agresji Rosji na Ukrainę, są bardzo bolesne dla wszystkich stron. Co zrozumiałe, władze Unii Europejskiej, USA i innych państw, mając na względzie zagrożenia humanitarne, wprowadziły jedynie sankcje rodzajowe, nie blokując w pełni wymiany towarowej i transportu, ograniczając tylko wjazd samochodów rosyjskich i białoruskich na teren UE. Dziś ta wymiana towarowa jest niezwykle skomplikowana, ale – chociaż z trudem – jest realizowana. Dla nas bardzo ważne jest, aby rozmowy na ten temat pomiędzy stronami odbywały się w oparciu o racjonalną analizę wszystkich skutków i pozbawione były emocji.

■ Czy ZMPD nie straciło z pola widzenia spraw unijnych, likwidując biuro w Brukseli?

Jesteśmy w Brukseli w takim stopniu, w jakim chcą płacić za to człon-

kowie. Nie jesteśmy samodzielnym bytem, mamy członków, a oni wybierają delegatów. Mamy deficyt i musimy optymalizować działalność, rezygnując z pewnych zadań. W tej chwili kontakt z instytucjami unijnymi utrzymujemy przez nasze biuro w Warszawie.

■ Jakie jest stanowisko IRU wobec ciężarówek z alternatywnym napędem?

W debatach IRU przejawia się jednoznaczna opinia: nie zgadzamy się na karanie tych, których nie stać na nową technologię. Klientów nie stać na zakup ekologicznego transportu i dlatego nie można oczekiwać, że przewoźnik wyłoży na tabor z alternatywnym napędem ogromne pieniądze i będzie próbował odrobić je na rynku.

■ Mimo to słychać o wdrażaniu takich pojazdów do ruchu...

Zakupy aut z nowoczesnymi układami napędowymi są działaniem różnych sieci, które próbują naprawić wizerunek swoich marek. Profesjonalny transport na wynajem przez wiele lat będzie bazował na węglowodorach. Dokład nie będzie zapewnionej infrastruktury do ładowania alternatywnie napędzanych samochodów, dotąd dyskusje pozostaną teoretyczne. Warto je prowadzić, bo poznajemy nowe technologie, ale nie ma to nic wspólnego z zastosowaniem ich, bo nie mamy infrastruktury. A współczesne pojazdy z silnikami wysokoprężnymi już

spełniają wyśrubowane normy czystości spalin. Dlatego politycy raczej powinni skupić się na eliminacji starych pojazdów niż na siłę wdrażać rozwiązania, które zakłóca konkurencyjność.

■ Współczesne, podłączone do internetu ciężarówki tworzą wielkie ilości danych. Czy IRU domaga się kontroli dostępu do nich?

Sprawa dostępu do danych pojazdu wymaga poważnej dyskusji. Jestem przeciwny zaciąganiu informacji, która może komukolwiek, kiedykolwiek się przydać. Są organy uprawnione do kontroli, co także nie oznacza, że można każdego kontrolować jak podejrzanego. Nie jesteśmy dyktaturą i jestem przeciwny gromadzeniu ogromnych ilości informacji o obywatelu, które potem są przetwarzane.

Jest jeszcze sprawa działalności gospodarczej, która przecież polega na konkutowaniu. Informacja o przedsiębiorcy i sposobie robienia biznesu jest częścią konkurencyjności i nie wszyscy chcą się nią dzielić, powinna być poufną.

■ Wielkim wyzwaniem pozostaje brak kierowców. Jak powinny wyglądać przepisy ułatwiające pozyskanie rąk do pracy z krajów spoza UE?

Zatrudnianie kierowców z krajów trzecich wywołuje wiele różnych

obaw, ale ich poziom przygotowania zawodowego powinien być wysoki i równy naszemu. Za zbyt wiele naruszeń, których dopuszcza się kierowca, karany jest przewoźnik. Należyta staranność przewoźnika powinna być ograniczona do zatrudnienia kierowców z kompetencjami potwierdzonymi dokumentami wystawionymi przez państwowe organa. Przewoźnik może odpowiadać za złamanie przepisów tylko wtedy, gdy zatrudni nieprzygotowanego kierowcę. To kierowca powinien ponosić odpowiedzialność za łamanie limitów prędkości, czy za jazdę po spożyciu alkoholu. Wówczas zniknęłyby dyskusje o naruszaniu czasu pracy i odpoczynku. Kierowcy przerzucają odpowiedzialność na przedsiębiorców, wskazując na rzekome przymuszanie do pracy powodującej łamanie przepisów. Tymczasem przewoźnicy nie mają interesu, aby wystawiać się na ryzyko kar, gdy ponoszą wysokie koszty przygotowania stanowiska pracy.

■ Jaki IRU ma pogląd na sprawę zmuszania kierowców do załadunku?

Jesteśmy przeciwni zmuszaniu kierowcy do załadunku. Wiemy jednak, że wiele kontraktów zawiera takie klauzule, ale warto dyskutować na ten temat, aby przewoźnicy mogli podnieść te kwestie w negocjacjach. W przypadku gdy kierowca ma udział w załadunku, powinien otrzymać ekstra wynagrodzenie.

BIOGRAFIA

Transportu Drogowego w Genewie i pełni tę funkcję do dziś. Od lat aktywnie uczestniczy w pracach różnych grup i gremiów ONZ, OECD, KE. Regularnie organizuje i bierze udział w spotkaniach i dyskusjach z posłami do Parlamentu Europejskiego oraz urzędnikami w Brukseli.

Jan Buczek zainicjował sprzeciw polskich i europejskich przewoźników drogowych wobec protekcjonizmu Niemiec i Francji. To ZMPD mobilizowało polskie władze do aktywnego występowania przeciwko niemieckim i francuskim regulacjom transportu na forum Komisji Europejskiej.

Z osobistej inicjatywy Jana Buczka powstała koalicja narodowych organizacji przewoźników z 12 państw europejskich. Przedstawiciele tych organizacji najpierw spotkali się na zaproszenie ZMPD w Polsce w 2015 roku, a potem w latach 2015 - 2016 organizowali akcje protestacyjne w stolicach europejskich oraz w Brukseli. Efektem tych działań było wszczęcie przez Komisję Europejską postępowań przeciwko Niemcom i Francji oraz złagodzenie drakońskich regulacji dotyczących m.in. kabotażu. Jan Buczek zabiega o udostępnianie polskim przewoźnikom drogowym nowych rynków. W latach 2005 - 2009 był liderem działań na rzecz reaktywacji „Szlaku Jedwabnego”. W 2005 roku aktywnie wspierał organizację międzynarodowego konwoju ciężarówek na trasie Pekin-Bruksela pod hasłem „Wracamy na Jedwabny Szlak”, propagującego możliwość wykonywania przewozów drogowych na linii wschód – zachód.

Stałym przedmiotem troski prezesa Buczka jest rynek wschodni. Od lat apeluje do kolejnych rządów o rozbudowę terminali granicznych. Efektem jest m.in. ostatnio dokonana rozbudowa przejść z Ukrainą.

Jan Buczek przykładą wielką wagę do działań informacyjnych i edukacyjnych, które ZMPD prowadzi na rzecz polskich przewoźników drogowych. Dzięki jego staraniom doszło do reaktywacji szkolenia kierowców w szkołach publicznych. Od pierwszych dni wojny w Ukrainie bezkompromisowo poparł Ukrainę w bestialskiej wojnie z Rosją, nie tylko słowami, lecz także czynem. Zainicjował pomoc humanitarną dla Ukrainy, w imieniu ZMPD przekazując w darze m.in. samochody i kosztowny sprzęt, a także organizując liczne przewozy z pomocą humanitarną.

Niektóre odznaczenia

- Złoty Krzyż Zasługi
- Złoty Medal za długoletnią służbę
- Medal 100-lecia Odzyskania Niepodległości
- Odznaka honorowa „Zasłużony dla transportu RP”
- Diamentowa odznaka Honorowa „Zasłużony dla ZMPD”

Trudna droga po wizę kierowcy-cudzoziemca



Jedną trzecią wszystkich kierowców zatrudnionych w polskich firmach międzynarodowego transportu drogowego stanowią obywatele z krajów spoza Unii Europejskiej. Wskazujemy, jakie formalności są niezbędne do przedłużenia wiz.

Alicja Chodorowska

Korzystając z ułatwień, jakie oferuje w tym względzie nasze państwo, w polskich przedsiębiorstwach przewozowych zatrudnionych jest już ponad 130 tysięcy obcokrajowców, najczęściej z Ukrainy i Białorusi. Większość z nich pracuje w tych firmach od wielu lat.

Aby rozpocząć pracę na stanowisku kierowcy w firmie transportowej, obywatel kraju spoza UE musi uzyskać wizę, która umożliwi mu przyjazd do

Polski i podpisanie umowy o pracę. Od lat polskie konsulaty w Ukrainie i na Białorusi obsługują chętnych do pracy kierowców. Znacznie ponad połowa wszystkich składanych w tych państwach wniosków wizowych dotyczy pracy kierowcy w transporcie międzynarodowym. Z roku na rok liczba tych wniosków systematycznie rośnie. Okresowo przewoźnicy informowali o trudnościach z uzyskaniem wiz w konsulatach na Białorusi, co w dużej mierze związane było z napiętymi stosunkami politycznymi w relacjach Warszawa – Mińsk.

Problemy z czasem oczekiwania na

wydanie wiz wynikają z różnych sytuacji, w tym konfliktów czy kryzysów, i zdarzają się stosunkowo często. W roku 2020 z powodu ograniczeń wprowadzanych w poszczególnych krajach w związku z pandemią COVID-19, część konsulatów okresowo zawieszała wydawanie wiz, albo wydawała je tylko w wyjątkowych sytuacjach.

Wnioski składane w Polsce

ZMPD już w marcu 2020 roku zwróciło się do ministra spraw zagranicznych z prośbą o umożliwienie wydawania wiz dla kierowców w transporcie międzynarodowym na terytorium kraju. Kolejne wystąpienia w tej sprawie kierowano w latach 2021 i 2022.

Odpowiedzią na postulaty ZMPD była zmiana przepisów prawa. W styczniu 2021 roku weszły w życie znowelizowane przepisy ustawy o cudzoziemcach, na mocy których wizę może również wydać (albo odmówić jej wydania), minister właściwy do spraw zagranicznych.

Warunkiem skorzystania z tej możliwości było wydanie odpowiedniego rozporządzenia, które weszło w życie dopiero 15 czerwca 2021 r. i dotyczyło jedynie wniosków wizowych składanych w Republice Białorusi. Wiązało się to z napiętą sytuacją dyplomatyczną i wydalaniem dyplomatów, w tym konsulów. Przepisy rozporządzenia umożliwiły utrzymanie procesu wydawania wiz.

Wprowadzone przez MSZ nowe zasady nie rozwiązały problemów, z jakimi zmagali się zatrudnieni w Polsce cudzoziemcy. Po wybuchu wojny w Ukrainie wprowadzono możliwość umieszczania naklejek wizowych w paszportach obywateli Ukrainy od 26 marca 2022 roku, a od 18 sierpnia

2022 roku dla obywateli Białorusi będących kierowcami realizującymi międzynarodowy transport drogowy.

Warunkiem skorzystania z tej możliwości było to, aby wiza, która miała zostać przedłużona, nie została wydana na maksymalny okres ważności, tj. 1 rok. Nie rozwiązywało to problemu, gdyż większość wiz dla kierowców była wydana właśnie z maksymalnym okresem ważności.

Dopiero zmiany kolejnych przepisów dały zielone światło do wydawania wiz na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. 18 sierpnia 2022 r. Minister Spraw Zagranicznych wydał rozporządzenie w sprawie wydawania wiz krajowych cudzoziemcom przebywającym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Realna możliwość składania wniosków o wydanie wizy została uruchomiona dopiero 22 września 2022 roku. Wnioski można składać w trzech wyznaczonych do tego centrach wizowych w Warszawie, Lublinie i Poznaniu.

Od końca września 2022 roku wydawanie wiz w Polsce dla obywateli Ukrainy i Białorusi odbywa się bez zakłóceń, a średni czas oczekiwania na wizę wynosi kilka dni.

Ułatwienia wprowadzone rozporządzeniem Ministra Spraw Zagranicznych dały możliwość kontynuowania pracy zwłaszcza tym kierowcom - obywatelom Ukrainy, którzy ze względu na trwający konflikt zbrojny nie mogli wrócić do kraju w celu uzyskania polskiej wizy i ponowne z niego wyjechać, ponieważ obowiązujący dekret mobilizacyjny zakazuje opuszczania kraju mężczyznom w wieku poborowym, tj. w wieku 18-60 lat. Wyjątek stanowią jedynie kierowcy ukraińscy, którzy wykonują przewozy na rzecz ukraińskich przedsiębiorców i uzyskują stosowne przepustki wyjazdowe.

Kierowcy z Azji

Obywatele Ukrainy i Białorusi to największa grupa cudzoziemców pracujących w polskich firmach transportowych. Jednak kryzys kadrowy zmusza przedsiębiorców do szukania pracowników również w bardziej odległych miejscach. Indie, Filipiny, Uzbekistan i Pakistan to kraje, z których pocho-

dzi coraz więcej kierowców zatrudnianych przez polskich przewoźników.

Ściągnięcie do pracy kierowcy z tych państw nie jest jednak rzeczą prostą. Po pierwsze, w przeciwieństwie do obywateli Białorusi czy Ukrainy, ich zatrudnienie wiąże się z bezwzględną koniecznością uzyskania

ZMPD już w marcu 2020 roku zwróciło się do ministra spraw zagranicznych z prośbą o umożliwienie wydawania wiz dla kierowców na terytorium kraju. Kolejne wystąpienia w tej sprawie kierowano w latach 2021 i 2022.

zezwolenia na pracę. Już na tym etapie przewoźnik musi się upewnić, że kierowca, którego chce zatrudnić, posiada wymagane uprawnienie do kierowania pojazdem. Szczególnie istotne jest sprawdzenie, czy dany obcokrajowiec posiada krajowe czy międzynarodowe prawo jazdy. To zależy od tego, czy państwo, z którego pochodzi obcokrajowiec jest stroną wiedeńskiej czy też genewskiej Konwencji o ruchu drogowym.

Na podstawie uzyskanego przez przedsiębiorcę zezwolenia na pracę, cudzoziemiec może wnioskować o wizę krajową z prawem do pracy. I tak na przykład w Indiach działają jedynie dwa polskie konsulaty. W zakresie obsługi wizowej konsultaty działają poprzez centra wizowe obsługiwane przez globalnego dostawcę VFS Global.

Pierwszym krokiem do złożenia wniosku wizowego jest umówienie spotkania w centrum wizowym. I tu pojawia się pierwszy problem, który związany jest z elektroniczną rejestracją wizyty. Rezerwacja terminu wizyty odbywa się w określone dni miesiąca. Powoduje to, że sam proces umówienia wizyty w centrum wizowym znacznie się wydłuża, w ekstremalnych przypadkach nawet do kilku miesięcy.

Kolejnym problemem są odmowy wydania wiz. Najczęstszym powodem wskazywanym przez polskich konsulów jest brak wystarczających środków, pozwalających na utrzymanie się cudzoziemca po przyjeździe do

Polski. Wynikać to może z faktu, że przewoźnicy w zezwoleniach o pracę, stanowiących podstawę do wydania wizy krajowej, wpisują na początek niższe wynagrodzenie ze względu na to, że po przyjeździe do Polski kierowca z kraju trzeciego nie może od razu podjąć pracy. Musi on bowiem przejść

obowiązkowe szkolenia (kwalifikację wstępną, szkolenie okresowe), badania lekarskie i psychologiczne, uzyskać kolejne dokumenty (kartę kwalifikacji, świadectwo kierowcy) uprawniające do pracy na stanowisku kierowcy, a następnie wyrobić kartę do tachografu.

Cenna karta pobytu

Załatwienie tych wszystkich formalności zajmuje czas, nawet do kilku miesięcy. W tym okresie kierowca nie wykonuje przewozów, a zatem jego wynagrodzenie jest niższe. Na podobne problemy, jak te w Indiach, napotykają się przewoźnicy zainteresowani zatrudnieniem kierowców z Uzbekistanu czy Pakistanu.

Uzyskanie wizy umożliwia przyjazd obcokrajowca do Polski, należy jednak pamiętać, że wiza krajowa może być wydana na maksymalnie rok. Po tym czasie cudzoziemiec musi wrócić do kraju pochodzenia. Aby uniknąć kosztownych podróży i problemów z uzyskaniem po raz kolejny wizy, obywatele Indii, Pakistanu czy Uzbekistanu powinni złożyć wniosek o zezwolenie na pobyt czasowy i wydanie karty pobytu.

Ułatwienia, jakie dają przepisy przytoczonego wyżej rozporządzenia ministra spraw zagranicznych nie obejmują bowiem obywateli krajów innych niż Ukraina czy Białoruś i nie jest pewne, czy taka możliwość zaistnieje w przyszłości.

Czy rynek Azji Środkowej może być atrakcyjny dla polskich przewoźników

Przepisy białoruskie i rosyjskie utrudniają polskim firmom przewozy do krajów Azji Środkowej. Tymczasem tamtejsi przewoźnicy domagają się zwiększenia puli zezwoleń.

Mirosław Jagielski

Przepisy wymuszają na polskich przewoźnikach wykonywanie operacji przeładunkowych lub przełączenia naczep z towarem na terminalach na Białorusi i w Rosji pod dozorem celnym. W przypadku Białorusi praktycznie każdy ładunek musi zostać przeładowany na naczepę miejscowego przewoźnika, poza trzema wyjątkami obejmującymi żywe zwierzęta, leki i organy ludzkie. W przypadku Rosji lista tych wyjątków jest znacznie szersza i zawiera m.in. żywność, ale ta z kolei objęta jest rosyjskim embargiem.

Jest to sprawa istotna, gdyż transport towarów do krajów Azji Środkowej odbywa się w większości przypadków tranzytem przez Białoruś i Rosję. Istnieje też alternatywna trasa przez Turcję i promami przez Morze Czarne, ale jest ona dłuższa i droższa, zatem rzadziej wykorzystywana przez polskich przewoźników drogowych.

Na początku jesieni 2022 r. trzy azjatyckie kraje: Kazachstan, Uzbekistan i Azerbejdżan zwróciły się do Ministerstwa Infrastruktury o podwyższenie kontyngentu zezwoleń na

kolejny rok oraz przyznanie zezwoleń dodatkowych na rok bieżący.

Strona polska w porozumieniu z swoimi odpowiednikami w tych krajach uzgodniła, iż ustalenie kontyngentu zezwoleń powinna zostać ustalona na posiedzeniach Komisji Mieszanych ds. międzynarodowych przewozów drogowych. Tym bardziej jest to wskazane, że spotkania Komisji Mieszanych z tymi krajami odbywają się sporadycznie.

Do grudnia przeprowadzono po dwie tury posiedzeń Komisji Mieszanych z Azerbejdżanem i Kazachstanem, na których podjęto decyzje o wysokości wstępnego kontyngentu na 2023 rok. Natomiast z Uzbekistanem odbyła się pierwsza tura, decyzji o wysokości kontyngentu jeszcze nie ma.

Kazachstan potrzebuje więcej zezwoleń

W 2021 roku kontyngent zezwoleń z Kazachstanem wynosił 14 000, w tym ogólnych 10 000 i 4000 do/z krajów trzecich. Wykorzystanie przez polskich przewoźników było na poziomie odpowiednio: 52,4 proc. i 91 proc.

W 2022 roku strona polska przekazała dla Kazachstanu 19 tys. zezwo-

leń polskich, w tym 15 500 ogólnych i 3500 – do/z krajów trzecich. Natomiast Kazachstan przekazał dla Polski 19 tys. zezwoleń, w tym 13 000 ogólnych i 6 000 – do/z krajów trzecich.

Strona kazachstańska wystąpiła o zwiększenie kontyngentu zezwoleń o 5000 ogólnych i 1000 do/z krajów trzecich na 2023 rok. Uzasadniała to tym, że polskie zezwolenia są na wyczerpaniu. Według ich przedstawicieli wykorzystanie zezwoleń polskich na dzień przed obradami wynosiło 90 proc. - ogólne i 94 proc. - do/z krajów trzecich.

Potrzeby strony kazachstańskiej są zatem coraz większe. Ciekawe było to, że strona kazachstańska w dość dziwny sposób przedstawiła kolejną argumentację. Ich zdaniem przewozy do Kazachstanu są obecnie realizowane w 60 proc. przez polskich i kazachstańskich przewoźników łącznie (nie sprecyzowano, ile procent przez polskich, a ile przez kazachstańskich), a 40 proc. - przez przewoźników z krajów trzecich (w domyśle rosyjskich i białoruskich). „Czy strona polska chce oddać ten rynek przewoźnikom z Rosji i Białorusi?” – zaczętnie pytał przewodniczący strony kazachstańskiej i kontynuował: „Obecna sytuacja geopolityczna sprawia, iż strona pol-

ska nie może przewozić takiej samej ilości towarów jak przed wprowadzeniem rosyjskich i białoruskich ograniczeń, zatem konieczne jest zwiększenie liczby zezwoleń polskich przekazywanych Kazachstanowi”. Zastanawiać się można, czy chęć tak istotnego podniesienia wysokości kontyngentu na 2023 rok ma związek z uaktywnieniem się części rosyjskich przewoźników, którzy w obliczu braku możliwości wjazdu na terytorium UE, rejestrują firmy transportowe w krajach trzecich, np. w Kazachstanie.

Strona kazachstańska nie zaprzeczyła temu ani nie potwierdziła, ale poinformowała, że nowo utworzone firmy muszą przejść pewien okres karencji w uzyskiwaniu zagranicznych zezwoleń drogowych. Ostatecznie 8 listopada 2022 r. podczas drugiej tury rozmów polsko-kazachstańskiej Komisji Mieszanej ds. międzynarodowych przewozów drogowych uzgodniono kontyngent wstępnej wymiany zezwoleń na 2023 rok w łącznej wysokości 19 000 zezwoleń dla każdej ze stron.

W czasie rozmów strona polska po raz kolejny poruszyła drażliwą kwestię niedopuszczalności żądania przekazywania przez polskiego przewoźnika zezwolenia kazachstańskiego

Czy chęć tak istotnego podniesienia wysokości kontyngentu na 2023 rok ma związek z uaktywnieniem się rosyjskich przewoźników, którzy rejestrują firmy transportowe w krajach trzecich, np. w Kazachstanie?

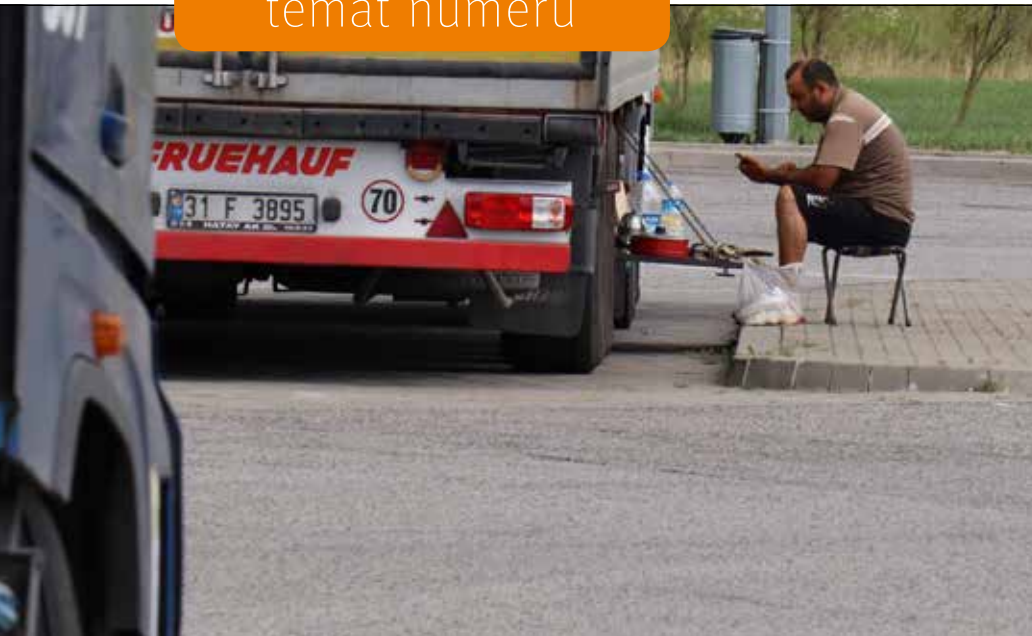
przewoźnikowi z kraju trzeciego, realizującemu przewóz ładunku do Kazachstanu po przeładunku/przełączeniu naczep na białoruskich lub rosyjskich terminalach, celem jego okazania kazachstańskim służbom kontrolnym. Natomiast strona polska wskazała podczas obrad na konieczność podniesienia norm ekologiczności pojazdów w roku 2023 i następnych latach.

Azerbejdżan też zwiększa wymianę

Kontyngent zezwoleń z Azerbejdżanem w 2021 roku wynosił: 500 zezwoleń ogólnych i 100 – do/z krajów trzecich, a wykorzystanie przez polskich przewoźników zezwoleń azerbejdżańskich odpowiednio: 31,4 proc. i 91 proc. Jak widać, pula zezwoleń do/z krajów trzecich wyczerpuje się

znacznie szybciej. Na dzień przed obradami Komisji Mieszanej wykorzystanie zezwoleń przez przewoźników polskich wynosiło: 34,6 proc. - do/z krajów trzecich i 86 proc. - ogólne. Strona azerbejdżańska wystąpiła o podniesienie kontyngentu zezwoleń na 2023 rok do wysokości: 500 – do/z krajów trzecich i 1000 – ogólnych.

W tym kontekście co najmniej dziwne brzmiała informacja przekazana przez stronę azerbejdżańską, iż polscy przewoźnicy korzystają z możliwości zakupu zezwoleń azerbejdżańskich na granicy. Przekazano, że polscy przewoźnicy kupili na granicy w 2021 roku 528 zezwoleń ogólnych i 17 – do/z krajów trzecich, a w 2022 roku (przez osiem miesięcy) 618 zezwoleń ogólnych i 17 – do/z krajów trzecich. Przy czym koszt zakupu azerbejdżańskich zezwoleń na granicy wynosi 100 dol. za zezwolenie ogólne/tranzytowe i 600 dol. za zezwo-



Aby utrzymać rynek przewozów do krajów Azji Środkowej, potrzebne jest nie tylko biznesowe podejście ze strony przewoźników, lecz również wsparcie ze strony administracji rządowej.

lenie do/z krajów trzecich.

Powstaje zatem pytanie: po co przewoźnik ma kupować zezwolenie azerskie na granicy (w większości przypadków ogólne) za 100 dol., jeśli jest ono dostępne w BTM w cenie 50 złotych? W związku z tym ZMPD zidentyfikowało wśród swoich członków te firmy, które wykonały przewozy do/z Azerbejdżanu. Okazało się, że część przewoźników korzystała z możliwości wykupienia zezwolenia na granicy.

Jako najczęstszy powód zakupu zezwolenia azerskiego na granicy, przewoźnicy podawali problem z uzyskaniem zezwolenia kontyngentowego w BTM, a konkretnie na przepisy wprowadzone przez Komisję Społeczną, ograniczające otrzymanie kolejnych zezwoleń poprzez uzależnienie od zwrotu uprzednio pobranych zezwoleń, oraz zbyt długi czas oczekiwania na rozpatrzenie wniosku o wydanie zezwolenia przez Komisję Społeczną.

Brak możliwości szybkiego uzyskania ww. zezwolenia w kraju, zwłaszcza w sytuacji, gdy najczęściej przewożonym towarem były żywe zwierzęta, był wskazywany jako podstawowa przyczyna zakupu zezwolenia na granicy. Jako kolejną podawano sezonowe zamknięcia jedynej drogowej przejścia granicznego Rosja - Gruzja: Wierchni Lars. Część przewoźników, która

wykonała przewozy do Gruzji znalazła się w pułapce, gdyż nie mogła wyjechać z Gruzji z powodów pogodowych (lawiny śnieżne i kamienne na Gruzjskiej Drodze Wojennej) i została zmuszona do powrotu do Polski określoną trasą przez Azerbejdżan.

Ostatecznie podczas odbywającej się 4 listopada 2022 r. drugiej tury rozmów Polsko-azerskiej Komisji Mieszanej ds. międzynarodowego przewozu drogowego ustalono kontyngent wstępnej wymiany zezwoleń na 2023 rok w wysokości: 500 zezwoleń ogólnych i 250 zezwoleń do/z krajów trzecich dla każdej ze stron. Uzgodniono, że od 1 stycznia 2023 roku przewozy mogą być wykonywane pojazdami o klasie ekologiczności Euro IV i powyżej.

Azja Środkowa to nadal atrakcyjny rynek

Kontyngent zezwoleń z Uzbekistanem na 2021 rok wynosił: 900 zezwoleń dwustronnych/tranzytowych oraz 1100 zezwoleń ogólnych, a jego wykorzystanie odpowiednio: 61,1 proc. oraz 64,6 proc. Kontyngent na 2022 r. to 900 dwustronnych/tranzytowych i 1600 zezwoleń ogólnych, a wykorzystanie w przeddzień pierwszej tury spotkania Komisji Mieszanej (21 września br.) odpowiednio 28 proc. i 27 proc.

Ministerstwo Infrastruktury przekazało stronie uzbeckistańskiej w sierpniu 2022 r. dodatkowo 200 zezwoleń na tranzyt i 300 zezwoleń ogólnych. Uzbekistan wnioskował również o zwiększenie kontyngentu na 2023 rok o 5000 zezwoleń. Wykazuje także chęć liberalizacji przewozów z Polską, argumentując to wzrostem wymiany handlowej oraz wzrostem operacji transportowych wykonywanych przez przewoźników z Uzbekistanu i zmniejszeniem liczby operacji wykonywanych przez polskich przewoźników.

Trzeba także dodać, że takie kraje jak Kirgistan i Tadżykistan, a przede wszystkim Turcja, również wnioskują o podwyższenie kontyngentu zezwoleń na 2023 rok, a przynajmniej przekazanie dodatkowych zezwoleń na rok bieżący.

Wzrost zainteresowania podwyższeniem kontyngentów zezwoleń wyraźnie wskazuje, że rynek przewozów do Azji Centralnej jest w dalszym ciągu atrakcyjny dla przewoźników z państw tego regionu, jak i dla polskich.

W transportach do tych krajów wyspecjalizowała się wąska grupa przewoźników, a najczęściej przewożonymi ładunkami są żywe zwierzęta, leki i w dalszej kolejności artykuły chemiczne czy elektronika. Jednakże wykonywanie tych przewozów wymaga pokonania szeregu przeszkód biurokratycznych i organizacyjnych, dodatkowych uzgodnień z partnerami oraz obarczone jest perspektywą wystąpienia problemów na zewnętrznej granicy rosyjskiej i białoruskiej, a także podczas kontroli inspekcji transportowej w Kazachstanie.

Wszystko to podnosi stopień ryzyka, generuje wyższe koszty transportu i sprawia, że w obecnej niepewnej sytuacji geopolitycznej, braku możliwości tranzytowania przez Ukrainę w kierunku Rosji, część przewoźników rezygnuje z podejmowania zleceń na tych trasach.

Aby jednak utrzymać funkcjonowanie rynku przewozów do krajów Azji Środkowej, a co więcej myśleć o rozwijaniu tego kierunku, potrzebne jest nie tylko biznesowe podejście ze strony przewoźników, lecz również, a może nawet przede wszystkim, podejmowanie aktywnych działań i wspieranie przewoźników ze strony administracji publicznej.

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

KONTAKT

E-mail szkolenia@zmpd.pl

Tel. 22 536 10 38

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

www.szkolenia.zmpd.pl



WYSOKA ZDAWALNOŚĆ

Białoruski koń trojański polskiego rynku transportowego

**Czy Polska powinna wymienić się zezwoleniami z Białorusią i Rosją?
Czy państwo polskie może pozbawić się narzędzi kontroli dostępu do rynku?**

Robert Przybylski

Srodowisko przewoźników międzynarodowych nie jest jednomyślne w ocenie przyszłościjazd do Rosji i na Białoruś. Do połowy grudnia przewoźnicy nie poznali decyzji Ministerstwa Infrastruktury w sprawie wymiany zezwoleń jednorazowych z Białorusią i Rosją. Tegoroczne zezwolenia na Białoruś będą ważne do 31 stycznia 2023 roku. Już w listopadzie 2022 r. zaczęło ich brakować, w rezultacie do połowy listopada polscy przewoźnicy wykupili 3 tys. płatnych zezwoleń, które kosztują ponad 200 euro.

Białoruskie służby nadal utrudniają przejazd samochodów, o czym przypomina Straż Graniczna. Powolne od-

prawy ciężarówek wjeżdżających na Białoruś przez tamtejsze służby na przejściu granicznym Kukuryki-Kozłowicze powodują kumulowanie pojazdów i powstawanie kolejek po stronie polskiej.

Granicę przekracza na dobę ok. 600 samochodów ciężarowych, połowa tego co w latach poprzednich. Służby białoruskie nie podejmują żadnego kontaktu ze służbami polskimi. – Białorusini ściśle współpracują z Rosją i są elementem hybrydowej wojny prowadzonej przeciw Polsce. Nie zwiększymy przepustowości przejścia po tamtej stronie. Można wręcz spodziewać się zaostrzenia tego problemu – ostrzegał na spotkaniu z przewoźnikami wojewoda lubelski Lech Sprawka. Dlatego mało realne jest otwarcie terminala w Kuźnicy.

Straż Graniczna przypomina,

że służby białoruskie nie ustają w organizowaniu nielegalnego przekraczania granicy polsko-białoruskiej cudzoziemcom, którzy trafiają z Rosji. Przywożą migrantów pod granicę, wskazują miejsca, gdzie mają ją przekroczyć, instruują. Pomagają w pokonywaniu również naturalnych przeszkód, takich jak rozlewiska rzek czy tereny bagienne. Do końca listopada służby białoruskie próbowały przerzucić do Polski 15 tysięcy migrantów z 40 państw.

Politycy polscy wskazują, że hybrydowa wojna prowadzona przeciw Polsce przez Białoruś uniemożliwia podjęcie rozmów o wymianie zezwoleń. Nie ma także woli prowadzenia rozmów z Rosją, której przywódca nie są wpuszczani przez państwa-gospodarzy na posiedzenia międzynarodowych gremiów, takich jak OECD czy G-20.

Zezwolenie narzędziem regulacji

Brak wymiany zezwoleń jednorazowych między Polską i Białorusią pozbawi Polskę kontroli nad rynkiem przewozowym. Powodem jest białoruska konkurencja, która masowo zakłada firmy transportowe w Polsce. – Przedsiębiorcy białoruscy wykupują polskie bankrutujące firmy, mają też już wcześniej zarejestrowane w Polsce przedsiębiorstwa. Większość ładunków w tamtym kierunku przejmują firmy należące do Białorusinów. W tej sytuacji traci tylko polski kapitał, który musi podporządkować się poczynaniom Białorusi i Rosji – alarmuje członek Zarządu ZMPD Euzebiusz Gawrysiuk.

Zarazem Białoruś zamknęła swój rynek przed firmami z polskim kapitałem. Nieliczne przedsiębiorstwa, założone tam przez polskich przedsiębiorców, zostały zawłaszczone przez tamtejsze służby.

Członek Rady ZMPD Karol Rychlik

Brak wymiany zezwoleń sprawi, że administracja państwa polskiego pozbawi się narzędzi, które stabilizowałyby przepływ zezwoleń i umożliwiły kontrolowanie rozwoju firm z kapitałem białoruskim lub rosyjskim.

wskazuje, że białoruskim firmom, nowo założonym w Polsce, łatwiej będzie wykupić zezwolenia komercyjne niż uzyskać dostęp do białoruskich zezwoleń jednorazowych wymienionych z Polską. Płatne są dostępne w nieograniczonych ilościach, natomiast uzyskiwane w ramach kontyngentu są rozdzielane pomiędzy firmami dłużej działającymi na rynku, a tylko niewielka część trafia do nowych podmiotów. – Te nowe firmy będą miały nieograniczony dostęp do unijnego i wschodniego rynku. Bez ograniczeń wykupią komercyjne zezwolenia i z automatu mają zaufanego partnera po drugiej stronie granicy. Całość operacji transportowych będzie przebiegała między oddziałami: polskim i białoruskim. Odcinek polski nie będzie wykazywał zysku, on zostanie wytworzony na Białorusi – ostrzega Rychlik.

Brak wymiany zezwoleń sprawi, że administracja państwa polskiego pozbawi się narzędzi, które stabilizowałyby przepływ zezwoleń i umożliwiły kontrolowanie w ten sposób rozwoju firm z kapitałem białoruskim lub rosyjskim. – Obcy kapitał będzie instalować się w Polsce i handlować między sobą z pominięciem tutejszych podmiotów. Więc unikanie dialogu z drugą stroną jest błędem. To są procesy ekonomiczne i odpuszczenie ich sprawi, że konkurencji się nie dogoni – ocenia prezes ZMPD Jan Buczek.

Białorusini zagarniają rynek

Polscy przedsiębiorcy uważają, że brak wymiany zezwoleń z Białoru-

sią będzie oznaczał straty dla polskiego kapitału, zmniejszenie wpływów podatkowych państwa polskiego i docelowo przypieczętuje los krajowych przewoźników specjalizujących się w obsłudze klientów na wschodzie.

Wprowadzenie przez Białoruś płatnych zezwoleń odda przewozy na wschód w ręce władz i przewoźników białoruskich. Doprowadzi także do poważnych strat finansowych polskich przedsiębiorców. – Przy rocznej puli 200 tysięcy zezwoleń wymienianych z Polską, jest to 40 mln euro wyciągniętych z kieszeni przewoźników, ponieważ żaden zleceniodawca nie chce płacić dodatkowych kosztów zezwolenia na wjazd na Białoruś – zapewnia przewoźnik z Siedlec Stanisław Lecyk.

Unia Europejska zakazała wjazdu na swój teren ciężarówek białoruskich i rosyjskich. Gawrysiuk uważa, że polski rząd powinien zadbać przynajmniej o możliwość tranzytu dla polskich samochodów w przewozach do państw Azji Środkowej, przede wszystkim do Kazachstanu, który jest dla Polski ważnym rynkiem zbytu.

Członek Zarządu ZMPD Adam Jędrych spodziewa się, że białoruskie firmy zarejestrowane w Polsce zagrożą polskim przedsiębiorcom. – Mają dostęp do tańszego paliwa, kierowców, a zleceniodawcy wybierają najtańszych. Rentowność jest kluczem, a w naszych firmach przy takiej konkurencji będzie zerowa – przewiduje Jędrych. – Dla firm ze ściany wschodniej zabraknie pracy i tamte floty pojedą na zachód, co zachwieje stawkami – obawia się Jędrych.

Granica polsko-ukraińska. Szansa czy bariera rozwoju?

W dniach 12-13 grudnia 2022 r. w Lublinie odbyła się kolejna edycja międzynarodowej konferencji „Granica polsko-ukraińska – szansa czy bariera rozwoju?”. ZMPD było partnerem merytorycznym tego wydarzenia.



Piotr Gawelczyk

Podczas konferencji, której organizatorem była Polsko-Ukraińska Izba Gospodarcza oraz Wyższa Szkoła Przedsiębiorczości i Administracji w Lublinie, przewoźnicy drogowi skoncentrowali uwagę na wyzwaniach w przekraczaniu granicy polsko-ukraińskiej. Wnioski płynące z dyskusji na ten temat niestety nie napawają optymizmem.

Dopóki przedstawiciele administracji państwowej nie zmienią postrzeżenia

nia problematyki przejść granicznych jako problemu ogólnogospodarczego, dopóty nic się nie zmieni. Urzędnicy nie zauważają, że im wyższa wymiana handlowa, tym większe generowane zyski do budżetu państwa. Tymczasem za górnolotnymi słowami kryje się decyzyjna nędba.

Fatalne warunki kierowców

Upokarzające warunki bytowania kierowców na granicy, gigantyczne korki i wielodniowe oczekiwanie na odprawę jak były, tak są. I niestety – także będą. Przynajmniej w najbliższej przyszłości.

– Słowo granica wszystkim kojarzy się źle. O problemach na przejściach rozmawiamy z kolegami z ASMAP Ukraina od dobrych kilkunastu, jeśli nie kilkudziesięciu lat – powiedział dyrektor Departamentu Transportu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce Piotr Mikiel. – Wspólnie szukamy jak najlepszych rozwiązań, przekazujemy je przedstawicielom administracji odpowiedzialnym za infrastrukturę, ale nadal nie ma rozwiązań, które satysfakcjonowałyby przewoźników drogowych. Ciągłe zastanawiamy się, jak usprawnić przekroczenie granicy. A może nadszedł czas, by jedynie przekazać nasze oczekiwania i po prostu zapytać przedstawicieli administracji, co zamierzają zrobić, by tę sytuację poprawić. To przecież nie przewoźnicy powinni monitorować sytuację na granicy – powiedział dyr. Piotr Mikiel. Przypomnił przy tym, że choć czas oczekiwania na odprawę zwiększa się od lat i tak naprawdę nikt nie wie, jak długo będzie trwał, to po stronie urzędniczej nikt z tym niczego nie robi.

– Zdajemy sobie sprawę, że tego problemu nie da się rozwiązać jedynym telefonem. To sprawa bardzo



złożona, ale jest szereg innych kwestii, które można stosunkowo szybko usprawnić, jak chociażby kontrole fitosanitarne czy weterynaryjne – dodał dyrektor Mikiel. – Co gorsza, nie widzimy jakiegokolwiek światełka w tunelu. Doszło do tego, że kierowcy odmawiają wyjazdów do Ukrainy, bo warunki, z jakimi spotykają się na granicy, urągają człowieczeństwu. Coraz częściej sami przedsiębiorcy rezygnują z realizowania przewozów w tym kierunku, bo nie mogą sobie pozwolić na to, by ich pojazdy utknęły na przejściu na nie wiadomo jak długi czas. Ukraińscy przewoźnicy są w nieco innej sytuacji, bo nie mają innego wyjścia – przypomniał przedstawiciel ZMPD.

Wojna kiedyś się wreszcie skończy i wtedy zasadne będzie pytanie: co dalej? – Warto pamiętać, że Ukraina jest kandydatem do wejścia do UE, co automatycznie wymusi zmiany na granicy. Co prawda, znając polskie doświadczenia, zapewne do akcesji szybko nie dojdzie, ale warto o tym pamiętać już dziś – przypomniał radca prezesa Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce Tadeusz Wilk, który był moderatorem całej dyskusji.

„Nie widzimy jakiegokolwiek światełka w tunelu. Doszło do tego, że kierowcy odmawiają wyjazdów do Ukrainy, bo warunki, z jakimi spotykają się na granicy, urągają człowieczeństwu. Coraz częściej sami przedsiębiorcy rezygnują z realizowania przewozów w tym kierunku.

Nieskoordynowane działania

Prezes Zarządu DTA Customs Service Jarosław Mystkowski nie grył się w język. – Na pytanie, czy granica polsko-ukraińska stanowi szansę czy barierę rozwoju, odpowiadam: wyłącznie barierę. Informacja z dziś: w Dorohusku czas oczekiwania na przekroczenie granicy to ponad tydzień. Skąd to się bierze? Problemem jest brak jakiegokolwiek koordynacji służb: celnej, granicznej czy fitosanitarnej. Jako praktyk mogę powiedzieć, że te bariery można w miarę szybko rozwiązać dzięki zwiększeniu obsady czy też godzin pracy służb. Można byłoby pomyśleć o wprowadzeniu specjalnego statusu dla niektórych, sprawdzonych i rzetelnych firm. Poza tym – wchodzą nowe technologie, a problemy np. z podpisem kwalifikowanym jak były, tak są. Co z tego, że

jedna zmiana pozwala na korzystanie z niego, skoro kolejna już nie? – dodał prezes Jarosław Mystkowski. – Władze słuchają, potakują, mówią, że będzie lepiej i... nic się nie zmienia. Kolejki jak były, tak są. Nie zmienia się także podejście urzędników. Choć niektóre przepisy są fakultatywne – urzędnik może je zastosować, ale nie musi. Tymczasem polski przedstawiciel administracji państwowej zawsze musi. Poza tym jest kwestia traktowania kierowców. To skandal, że kiedy kierowca błąka się po granicy i puka we wszelkie dostępne drzwi, jest traktowany... nie powiem jak. Odpycha się go, pod jego adresem padają niecenzuralne słowa – powiedział prezes Jarosław Mystkowski.

Punkt widzenia biznesu przedstawiła menedżer ds. transportu firmy Barlinek Laura Głowik. – Nasza firma ma zakłady nie tylko na terenie UE,



GWARANCJA NAJNIŻSZEGO SPALANIA



ale także na Ukrainie, dlatego doskonale wiemy, co się dzieje na granicy. Mimo że nie posiadamy własnego taboru, bezpośrednio odczuwamy problemy zgłaszane nam przez naszych przewoźników. Spotykamy się z problemami po obu stronach granicy jako importer i eksporter. Głównym dla nas problemem jest ogromne zaburzenie terminów dostaw. Nie

rało mu to średnio siedem dni. Dziś ten czas wydłużył się do 14 dni, i to tylko do momentu odprawy na granicy. Do tego dochodzą trzy doby samej odprawy. Te 14 dni to termin ważności certyfikatu fitosanitarnego, więc towar musi zawrócić – powiedziała Laura Głowin. Wspomniała także o tym, że kierowca jest karany mandatem za nie swoje przewinienia. –

WPT to martwy przepis

Wiceprezes firmy spedycyjnej Polish Forwarding Company Bartosz Samulak zwrócił z kolei uwagę na brak podczas tego spotkania przedstawicieli administracji państwowej, którzy mogliby odpowiedzieć na pytanie, jak Polska przygotowuje się do zwiększonego ruchu ciężarówek po wejściu Ukrainy do UE. – Niech tylko rząd zaproponuje celnikom 100 zł za każdy odprawiony pojazd. Zobaczycie państwo, że odprawa wzrośnie wielokrotnie, a przejścia zostaną udrożnione – powiedział pół żartem pół serio wiceprezes Bartosz Samulak. Jego zdaniem każdego przedsiębiorcę polskie służby traktują jak przestępcę; na Zachodzie – jak partnera. – Zapominamy, że to przedsiębiorca napędza gospodarkę – dodał Bartosz Samulak.

Jednym z tematów dyskusji była decyzja o umożliwieniu Ukrainie korzystania z procedury WPT. – WPT to ukłon w stronę Ukrainy, ale to martwy przepis – powiedział prezes Jarosław Mystkowski. – Europejcy gwarantują nie są zainteresowani rozszerzaniem operacji na ten kraj, bo wiąże się to z wyższym ryzykiem. Poza tym znają ciągle panujące po tamtej stronie standardy. Nie znam firmy, która takiej gwarancji by udzieliła. Ryzyko jest tak duże, że ja bym się go nie podjął – dodał.

„ Między naszymi zakładami położonymi po obu stronach granicy jest niecałe 1300 km. Normalnie kierowca potrzebowałby ok. trzech dni na przejazd. Przed wojną zabierało mu to średnio siedem dni. Dziś ten czas wydłużył się do 14 dni, i to tylko do momentu odprawy na granicy.

jesteśmy w stanie przewidzieć, kiedy pojazd z naszym towarem przekroczy granicę. To ogromny kłopot np. w przypadku eksportu do USA. Towar nie zdąży dojechać do portu na czas, przez co nie jest załadowany do kontenerów, co powoduje dodatkowe koszty i ogromne opóźnienia. Jak było przed wojną? Równie źle. Podam przykład. Między naszymi zakładami położonymi po obu stronach granicy jest niecałe 1300 km. Normalnie kierowca potrzebowałby ok. trzech dni na przejazd. Przed wojną zabie-

Kierowca jest od tego, by podjąć ładunek, zabezpieczyć dokumenty transportowe i nic więcej. Inne dokumenty rynkowe, certyfikaty – to nie leży po stronie przewoźnika – przypomniała Laura Głowin. Potwierdziła spostrzeżenia innych uczestników dyskusji o tym, że kontrole są rozproszone i nieskoordynowane; kierowca jest przepychany od drzwi do drzwi, od budynku do budynku. Zadała retoryczne pytanie: Komu na granicy zależy na odprawieniu jak największej liczby aut? Urzędnikom?



Śmiać się czy nie?





Robert Hnat

Gdyby w Przewoźniku pisali, kto się z czego i komu spowiada, można by potroić nakład



Jerzy Szepietowski

Afera jak cholera. Jedni się śmieją, drudzy siwieją.



Wiesław Starostka

Ja się śmieję, żeby nie było!

Pogubiłem się - śmiać się czy nie?



Wojciech Sienicki



Grzegorz Wieczorek

Słowo daję, przydałby się doktor.



Krzysztof Strzała

Idę, bo nie chce mi się ani śmiać, ani martwić.

Mandat za 100 tys. zł dla pijanych

Kierowcy prowadzący należące do pracodawcy ciężarówki, przyłapani z zawartością co najmniej 1,5 promila alkoholu we krwi zapłacą od 5 tys. do 100 tys. zł na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej. O wysokości kary zadecyduje sąd. Samochód jednak nie zostanie skonfiskowany, wynika ze znowelizowanych przepisów Kodeksu Karnego, który wejdzie w życie 3 miesiące po ogłoszeniu ustawy, zaś przepisy o konfiskacie samochodów po roku.



Pierwsza ładowarka dla ciężarówek

Scania Polska ogłosiła, że w pierwszej połowie 2023 roku zainstaluje na jednym ze swoich punktów przy drodze szybkiego ruchu ładowarkę o mocy 750 kW. Urządzenie będzie ogólnodostępne, dostarczy je zielonogórska Ekoenergetyk-Polska. Spółka uruchomiła w Polsce 437 stacji ładowania autobusów o łącznej mocy 61 MW. Firma doradcza McKinsey oblicza, że w Europie w 2030 roku powinno być zainstalowanych 279 tys. ładowarek dla ciężkich pojazdów.



Wodorową ciężarówką przez Alpy

Wodorowy Mercedes-Benz GenH2 przejechał przez przełęcz Brenner na granicy Austrii i Włoch. Czteropasmową drogę, która wspina się na wysokość 1370 m, pokonuje rocznie 2,5 mln ciężarówek. W listopadzie wodorowy Mercedes z typowym ładunkiem kilkakrotnie pokonał 120-kilometrowy odcinek między Bolzano oraz Innsbruckiem. Tankowanie odbywało się w Bolzano. Ciągnik siodłowy wjechał także na wysokość 2211 m. Podczas prób konstruktorzy sprawdzali warunki pracy ogniw oraz baterii. Wodorowy model rozwijany jest dla wymagających zastosowań, celem jest osiągnięcie 1000 km zasięgu. Zbudowany w czerwcu 2022 roku samochód otrzymał ogni-

wo paliwowe drugiej generacji, które będzie miało trwałości silnika wysokoprężnego oraz zbiornik na ciekły wodór. Pierwsza, pilotażowa, publiczna stacja zostanie otwarta przez Linde w Niemczech w 2023 roku. Daimler przygotowuje się do produkcji wodorowych modeli od połowy bieżącej dekady. W Mannheim, gdzie wytwarzane są silniki tłokowe, ruszy produkcja baterii trakcyjnych. W fabryce w Gaggenau, która specjalizuje się w skrzyniach biegów, produkowane będą przekładnie dla silników elektrycznych oraz ogniwa paliwowe, zaś w Kassel elektryczne osie. Te 3 zakłady będą współpracować z fabryką w Detroit.



Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych ma 30 lat

Organizacja (i członkowie) przetrwali dwuletnią pandemię, która mocno zachwiała potężnym stowarzyszeniem. Niczym wytrawny bokser na ringu (jednym z wielu gości wieczornej Gali był Krzysztof „Diablo” Włodarczyk), PSPA podniosło się po covidowym lockdownie i jest gotowe do dalszej walki. Podczas gali 17 listopada prezes PSPA Rafał Jańczuk zbierał zasłużone gratulacje. – 30 lat istnienia Polskiego Stowarzyszenia Przewoźników Autokarowych to doskonała okazja do tego, by raz jeszcze podkreślić państwu ciężką pracę, odwagę w podejmowaniu trudnych decyzji oraz determinację w dążeniu do celu, a przede wszystkim osiągnięty sukces i powszechne uznanie, jakim

cieszą się państwo nie tylko w transportowym środowisku. - Wszystko to może być powodem do dumy dla państwa i wzorem do naśladowania dla innych – powiedziała rzecznik prasowa ZMPD, dyrektor Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji ZMPD Anna Brzezińska-Rybicka, wręczając prezesowi PSPA prezent w postaci pamiątkowego obrazu. Prezes Rafał Jańczuk docenił ZMPD za zaangażowanie i pracę na rzecz obrony interesów przewoźników autokarowych, przekazując Annie Brzezińskiej-Rybickiej okolicznościowy grawerton z podziękowaniem za dzielenie się wiedzą i doświadczeniem.

Jan Buczek ponownie prezesem ZMPD



Wyboru do organów statutowych dokonano podczas Zwyczajnego Zgromadzenia Ogólnego Delegatów ZMPD. ZOD odbyło się w środę 7 grudnia 2022 roku, tradycyjnie w Jachrance koło Warszawy.

Piotr Gawęlczyk

Po prezentacji kandydatów delegaci wybrali prezesa ZMPD, a także członków Zarządu, Komisji Rewizyjnej i Rady. Jan Buczek został ponownie powołany na funkcję prezesa Zrzeszenia na kadencję 2023-2026. W Zarządzie nowej kadencji zasiadać będą: Tadeusz Gajownik, Karol Rychlik, Krzysztof Strzała oraz Mariusz Jakubowski.

W Komisji Rewizyjnej wolą delegatów znaleźli się: Ewa Korfanty, Mariusz Kassjaniuk oraz Ewa Śliwa, natomiast w Radzie Grzegorz Wiczorek, Stanisław Lecyk, Waldemar

Wojasz, Euzebiusz Gawrysiuk, Jerzy Szepietowski, Artur Kamiński oraz Arkadiusz Milewski. Przewodniczącym zebrania delegaci wybrali Karola Rychlika.

Prezes Zrzeszenia podsumował minioną kadencję i zaznaczył, że pomimo trudności udało się zrobić sporo rzeczy, w tym stępić zapisy Pakietu Mobilności, szybko dostarczyć przedsiębiorcom informację o warunkach brexitu. Ponadto ZMPD przygotowało ofertę tranzytowych gwarancji celnych w unijnej Wspólnej Procedurze Tranzytowej.

Akcyza, SENT, granica wschodnia są tematami mającymi historię i do nich trzeba będzie wracać po wyborach powszechnych. – Utrzy-

muje kontakty z politykami różnych opcji, dzięki temu wiem z kim rozmawiać, aby ratować naszą branżę, która przeżywa, jak cała gospodarka, poważny kryzys – podkreślił prezes Jan Buczek.

Przypomniał, że Zrzeszenie udzieliło wsparcia humanitarnego bestialsko napadniętej Ukrainie.

Prezes poinformował także o działaniach oszczędnościowych w organizacji. – Ostro tniemy koszty i prowadzimy restrukturyzację, nawet w ostatnich dniach zaszły kolejne zwolnienia – zaznaczył prezes ZMPD.

Celem jest jednak rozwój Zrzeszenia i branży. – Jeśli tylko warunki pozwolą, chcemy systematycznie rozwijać się i zapewnić, aby nasze firmy

transportowe dominowały na rynku. Z Zarządem usiądziemy i nakreślimy wspólnie zakres spraw, aby je konsekwentnie realizować – obiecał prezes w wystąpieniu do delegatów.

Zebrani delegaci przedyskutowali także najważniejsze problemy trapiące transport drogowy, w tym politykę wymiany jednorazowych zezwoleń z innymi państwami oraz omówili ogólną sytuację gospodarczą.

Tradycyjnie w hallu przed salą zebrania delegaci mogli zapoznać się z bogatą ofertą sponsorów Zgromadzenia Ogólnego, od ciężarówek (głównym sponsorem był Mercedes-Benz Trucks) poprzez instytucje finansowe po karty paliwowe i paliwa.







Partner Strategiczny ZMPD

Mercedes-Benz
Trucks you can trust



Partner ZMPD



Sponsorzy ZOD ZMPD





Mercedes Actros gościł w szkołach

Po pierwszym onieśmieleniu z każdą minutą młodzież czuła się coraz pewniej i swobodniej. Skończyło się na fantastycznej zabawie, której punktem odniesienia był Actros, ciężarówka najnowszej generacji spod znaku gwiazdy.

Piotr Gawelczyk

W październiku zakończyliśmy jesienną akcję „Actros Team. Ruszamy do szkół”, promującą w szkołach zawodów kierowca-mechanik. Ekipę ZMPD i Mercedes-Benz Trucks Polska gościli przedstawiciele Zespołu Szkół Samochodowych we Włocławku oraz Powiatowego Zespołu Szkół w Łopuszynie. We wrześniu natomiast, o czym pisaliśmy w poprzednim wydaniu „Przewoźnika”, odwiedziliśmy szko-

łę w Teresinie, Strzelcach Opolskich, Gostyninie i Śremie.

Szkoła i przedsiębiorcy

Szkoła we Włocławku może poszczycić się imponującą liczbą uczniów, wśród których dużą grupę stanowią przyszli kierowcy. Dyrektor Ryszard Suwała zwracał jednak uwagę na poważne problemy ze zdawalnością egzaminu, związane z niedostosowaniem zadań końcowego sprawdzianu wiedzy z zawodową praktyką.

To zresztą nie pierwsza szkoła, w której słyszeliśmy tego typu opinie. Z rozmów wynikało niezbicie, że ucz-

niowie, zamiast skupiać się na czysto praktycznych elementach bezpośrednio związanych z zawodem, muszą rozwiązywać m.in. skomplikowane zadania z logistyki, co w efekcie powoduje niesatysfakcjonujący poziom zdawalności.

Te mało budujące spostrzeżenia nie mogły jednak zepsuć samego wydarzenia. Po przywitaniu uczniów i wszystkich gości dyrektor Ryszard Suwała oddał mikrofon rzecznik prasowej ZMPD, dyrektor Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji ZMPD Annie Brzezińskiej-Rybickiej, która zaprezentowała branżę międzynarodowego trans-

portu drogowego. – Dlaczego wspólna akcja ZMPD i firmy Mercedes-Benz Trucks Polska nosi nazwę „ruszamy do szkół”? Nasza branża bardzo potrzebuje dobrych, wykwalifikowanych kierowców. Nie wiem, czy zdajecie sobie sprawę z tego, ile potrzeba dziś kierowców. Na „dzień dobry” firmy transportowe mogą przyjąć do pracy sto tysięcy osób. To niezwykle potrzebny i interesujący zawód, choć z pewnością, tak jak każdy inny, poza blaskami ma też i swoje cienie – powiedziała dyr. Anna Brzezińska-Rybicka.

Przypomniała, że w międzynarodowym transporcie drogowym Polska jest potęgą. – Polskie firmy transportowe dysponują bardzo nowoczesnym sprzętem, który zapewnia kierowcom wykonywanie pracy w komfortowych warunkach – dodała dyr. Anna Brzezińska-Rybicka.

Zauważyła, że włocławska samochodówka ma bardzo dobry kontakt z okolicznymi przedsiębiorstwami transportowymi, a i w kwestii propagowania tego zawodu dzieje się tu bardzo dużo. – Często zadawane mi są pytania, jacy są polscy kierowcy. Odpowiadam: Przede wszystkim są profesjonalistami. To nie tylko moja opinia, lecz także opinia właścicieli firm. Bardzo liczymy na to, że niedługo i wy do nich dołączycie. Tymczasem bardzo was zachęcam, byście czerpali jak najwięcej z dzisiejszego spotkania – zakończyła.

Kobiety za kółkiem

– Cieszę się, że widzę też sporo kobiet. Cześć dziewczyny! – powiedziała witając się z uczniami Katarzyna „Kate TruckDriverka” Żółtek. – Super, że was tu wszystkich widzę, wy pewnie też, bo nie macie lekcji – śmiała się przedstawicielka firmy Mercedes-Benz Trucks Polska. Przypomniała swoją karierę zawodową pokazując, jak bardzo zmienił się świat. – Chciałam pójść do samochodówki, takiej jak wasza. Ale nie poszłam. 15 lat temu, kiedy wybierałam drogę życiową, mówiło się, że kobiety muszą wykonywać typowo kobiece rzeczy – wspominała. Dziś granice między „damskimi” i „męskimi” zawodami mocno się zatały, mnóstwo kobiet wybiera typowo męskie zawody. I na odwrót. – Znam mężczyznę, który w moim rodzinnym mieście, czy-



Uczniowie z Zespołu Szkół Samochodowych we Włocławku mają głos



Kierunkiem zaciekała mnie koleżanka

Paulina Nykś, uczennica klasy II

Szczerze mówiąc na początku wybrałam co innego, kierunkiem technik transportu drogowego zaciekała mnie koleżanka. A poza tym mój brat jeździł na ciężarówkach – powiedziała Paulina Nykś, uczennica klasy II o profilu technik transportu drogowego. – Byłam już w kabinie Actrosa, jest super. Wszystko widać, fotele są mega wygodne. Trochę dziwne są te lusterka w środku, ale mamy przecież XXI wiek – powiedziała Paulina. Na pytanie o ewentualne wątpliwości co do wyboru kierunku powiedziała: – Miałam chwilę zwątpienia, ale przemyślałam to, poza tym koleżanki pomogły i teraz już nie chcę zmieniać klasy. Dziś widzę, że to była dobra decyzja. Najtrudniejsze są podstawy konstrukcji maszyn i matematyka, ale z panią Renatką da się przeżyć – dodała Paulina. W klasie jest 21 chłopców i pięć dziewczyn. – Dajemy sobie z nimi radę, nie mamy wyjścia – śmiała się. Czym jej zdaniem powinien charakteryzować się zawodowy kierowca? – Przede wszystkim musi być rozważny – stwierdziła. Jak sama powiedziała, w zawodowym życiu najbardziej boi się tego, że na początku nie da sobie rady. – Ale jestem dobrej myśli, jakoś to pójdzie – powiedziała z przekonaniem.



Po szkole będę pracowała u taty

Wiktoria Ziółkowska, uczennica klasy II

Wybrałam tę szkołę, bo mój tata ma firmę transportową i po skończeniu nauki będę mogła u niego pracować jako kierowca, albo w biurze – powiedziała Wiktoria Ziółkowska z klasy II o profilu technik transportu drogowego. – Tata i mój chrzestny, którzy razem prowadzą firmę, są bardzo zadowoleni, że wybrałam ten kierunek. Myślę, że kiedyś przejmę po nich biznes – dodała uczennica. – Tata bardzo mnie wspiera i pomaga. Kiedy mam zawodowy sprawdzian to tłumaczy mi, co i jak. Bardzo się cieszę, że uważam na zajęciach i że zależy mi na tym, żeby skończyć tę szkołę. Profil jest cudowny, mam świetną klasę, każdy wspiera jak może. Nauczyciele i cała szkoła są super pomocni. Ani przez jeden dzień nie miałam wątpliwości, że to jednak nie to. Co więcej – bardzo się cieszę, że wybrałam ten kierunek. Kierowca to niby męska profesja, ale jeżeli kobieta jest silna i zaradna, tak jak ja, to sobie poradzi. No i dużo się zarabia – powiedziała drugoklasistka.



li Kaliszu, robi hybrydy i rzęsy. To tylko dowód na to, że teraz każdy i każda mogą robić to, na co mają ochotę, i w czym czują się najlepiej – podkreśliła społeczne zmiany, jakie zaszły w ostatnich latach.

Od ośmiu lat jeździ na chłodniach, cały czas w jednej firmie. – Mój pracodawca początkowo nie chciał mnie zatrudnić na stanowisku kierowcy. Tłumaczył: mamy ciężkie palety, np. 40 skrzynek po 12 kg jabłek, mamy boksy z żywnością ważące po 800 kg. Jak ty sobie z tym poradzisz? Powiedziałam mu: Szeffie, spokojnie, nie boję się tego. I poszło. Zresztą na chłodni jest dużo łatwiej niż na plandece, bo to w więk-

szości przypadków tylko rozładunek i załadunek na rampie. Co innego praca „plandekarzy”. Mam do nich duży szacunek, bo tę plandekę trzeba rozpiąć, porozsuwać, odpiąć i zapiąć pasy – mnóstwo roboty, czasem w deszczu, czasem w śniegu – opowiadała.

Przyznała, że wyskoczyła z zawodem kierowcy jak filip z konopi. – Nie mam w rodzinie nikogo, kto jeździłby ciężarówkami. Pasją do jazdy ciężarówkami zaraził mnie mój chłopak. Pojechałam z nim dwa razy w trasę i bingo! To było to. Wcześniej, kiedy byłam w waszym wieku, totalnie nie wiedziałam, co chcę robić w życiu – przyznała się zebranej młodzieży. – Wiedziałam

tylko, że chcę zarabiać przyzwoite pieniądze i chcę, żeby praca dawała mi radość. A żeby się szybko dorobić, to albo trzeba dostać poważny spadek, albo mieć dużą firmę odziedziczoną po dziadkach bądź rodzicach, albo jechać na kredytach. Takie są realia – dodała. W jej przypadku pomysł na zawodowego kierowcę był spontaniczny. Jak sama przyznała, zrobienie kursu prawa jazdy na kategorię C+E było najlepszą decyzją w jej życiu. Jak duży zrobiła zakręt niech świadczy fakt, że wcześniej studiowała polonistykę i nawet zaczęła pracować jako nauczycielka. – Nie ukrywam, czasem bywało ciężko. Nie wiedziałam np. jak się prowadzi paleciaka. Zdarzyło się kiedyś, że nie mogłam już dosunąć palet i ten towar cały czas mi się przesunął, nie wytrzymałam i rozplakałam się. Oparłam się o ścianę naczepy i pomyślałam sobie: to chyba nie jest robota dla mnie. To był ten jeden, jedyny raz, kiedy miałam tak potężny kryzys. Ale po powrocie do domu przypominałam sobie, ile wydałam pieniędzy na prawo jazdy. Wtedy stwierdziłam, że zrobię wszystko, by dalej próbować sił w tym zawodzie. Po to, by mieć wewnętrzne przekonanie, że zrobiłam wszystko, co możliwe. Zakasałam rękawy i poszło. Z każdą kolejną trasą było łatwiej – wspominała początki zawodowej kariery.

– Czasami słyszę pytania: Pani jest kierowcą? A nie boi się pani? Albo: i pani TYM cofa? Nie, rampy podjeż-

dżają mi pod naczepę – śmiała się, opowiadając przy tym pewną anegdotę. Jednego dnia tankuję zestaw. Stoję przy dystrybutorze, a obok przechodzi jakiś facet. Patrzy na mnie i pyta: Pani tym jeździ?! Mówię, że tak. No chyba panią Bóg opuścił. I poszedł. A ja czuję się super. Jestem np. w Alpach i mogę sobie w czasie pauzy pobiegać. Która praca daje takie możliwości? – pytała retorycznie.

Praca czeka na chętnych

Przypomniała o bardzo dużej liczbie ofert pracy dla kierowców zawodowych, których brak spędza przewoźnikom sen z oczu. Kierowcy sami mogą wybrać formę zatrudnienia – dłuższe wyjazdy za większe pieniądze lub krótsze trasy za co prawda mniejsze, ale dalej godziwe wynagrodzenie. – Specyfika tego zawodu powoduje, że najważniejsze jest to, by dobrze się czuć samemu ze sobą – podkreśliła Kate.

Da się połączyć jazdę ciężarówką z życiem rodzinnym. Kate ma trzyletniego synka, dlatego dostosowuje swoją pracę do jego potrzeb. Jedynę czego żałuje to tego, że nie zaczęła jeździć na tirach wcześniej. Już tylko to powinno wystarczyć za całą rekomendację zawodu...

Młodzież nie tylko decydowała się na wspólne pamiątkowe zdjęcia, lecz także namówiła przedstawicielkę Mercedesa do nagrania w kabinie Actrosa krótkiego filmiku na Tik-Toka.

Z kolei kierownik kształcenia zawodowego, nauczyciel Grzegorz Kluczewski – w przeszłości zawodowy kierowca – skorzystał z nadarzającej się okazji i zaprezentował uczniom najważniejsze techniczne elementy najnowszego ciągnika siodłowego Mercedesa.

Niektórzy uczniowie (oraz nauczyciele, także ci niezwiązani z kierunkami samochodowymi), mieli wyjątkową okazję do samodzielnej przejażdżki Actrosem L po szkolnym placu, oczywiście dostojnie, po uprzednim instruktażu i pod czujną opieką Kate TruckDriverki.

W Łopusznie rządził z kolei Adrian „Trucker Paker”. – Zaczynałam 15 lat temu, do dziś pamiętam swoją pierwszą trasę – wspominał początki zawodowej kariery influencer i zara-



zem kierowca ciężarówki. Przekonywał, że praca za kierowcą jest ciekawa i nie pozbawia możliwości rozwijania innych zainteresowań. On sam uprawia kulturystykę i sporty walki. – Zdarzało się, że fani obserwujący mnie w mediach społecznościowych przyjeżdżali na parking, na którym kręciłem pauzę, żeby poćwiczyć razem ze mną – mówił podczas spotkania Adrian „Trucker Paker”.

Uczniowie na początku głównie słuchali, unikając zadawania pytań, ale po jakimś czasie zamienili spotkanie w swobodną rozmowę. Interesowali się przede wszystkim najnowszą karierą sportową Adriana, czyli sporta-

mi walki. Chętnie oglądali też kabinę Actrosa, którym Adrian przyjechał do Łopuszna.

W spotkaniu wziął udział delegat ZMPD z regionu świętokrzyskiego Krzysztof Soboń. To jeden z przewoźników współpracujących ze szkołą i organizujących w swojej firmie praktyczną naukę zawodu. – Podjęcie pracy kierowcy to pewne zatrudnienie i wysokie zarobki – tłumaczył uczestnikom spotkania.

ZMPD i Mercedes-Benz Trucks Polska przygotowali dla młodzieży z obu szkół niespodzianki w postaci licznych upominków, które cieszyły się wyjątkowym wzięciem.



Motoryzacja to całe moje życie

Grzegorz „Czarny” Kluczewski, nauczyciel teoretycznych przedmiotów zawodowych w Zespole Szkół Samochodowych we Włocławku

Podobało się panu spotkanie z Mercedesem i ZMPD?

To była naprawdę świetna impreza, sam pan widział, jakie było zainteresowanie młodzieży.

Widzę, że ma pan znakomity kontakt z młodzieżą.

Sztuka się podchodzić do moich uczniów jak do dorosłych ludzi. Są oczywiście jasno określone wymogi i zasady, których muszą się trzymać.

Nie mógł się pan powstrzymać, żeby przy okazji akcji nie zrobić uczniom wykładu.

Wykorzystałem doskonałą okazję do pokazania w praktyce tego, czego

uczą się na zajęciach teoretycznych. Co innego jest tłumaczyć coś w sali lekcyjnej w teorii, nawet pokazując zdjęcia, a co innego jest ubrudzić sobie ręce i pokazać dzieciakowi, że to jest zamontowane w tym miejscu, jak to coś działa. Przykładowo – ostatnio na lekcji zajmowaliśmy się oznaczaniem opon samochodów ciężarowych. Niestety, nie mam opon na oś kierowaną, oś napędową czy na popularną „trajkę”, czyli naczepę. Dziś przy Actrosie mogłem im to pokazać „na żywo” i powiedzieć: zobaczcie, to jest tutaj, tego macie szukać, jak będziecie kupowali opony. Nie trzeba znać wszystkich zagadnień dotyczących tego tematu, bo zawsze można to zna-

leźć w sieci. Ale trzeba wiedzieć, czego się szuka. Najważniejsze, żeby pytali się, jeśli czegoś nie wiedzą.

Nie jest pan nauczycielem „książkowym”.

Oczywiście książka to podstawa. Mam też praktyczną wiedzę, mogę wiele rzeczy przekazać, jak były kierowca przyszłym kierowcom. Byłem nim przez wiele lat, dziś mam firmę transportową. Zacząłem jeździć w 1993 r., skończyłem w 2002 r. Jeździłem zagranicą, nie byłem raptem w kilku europejskich krajach. To było jeszcze przed naszym wejściem do Unii Europejskiej. Założyłem sobie, że pojeżdżę do trzydziestki, a potem bę-

dę żył nieco spokojniej. Chociaż tak po cichu liczę jeszcze na to, że wrócę do trakerki. Ciągnie wilka do lasu... Tego się nie da wydłubać. Najważniejsza jest jednak rodzina. Moja żona może by ze mną jeździła, jest zresztą dobrym kierowcą, aczkolwiek od razu powiedziała, że nie będzie robiła prawa jazdy C lub C+E.

Z pana to prawdziwy pasjonat.

To prawda. Motoryzacja w jakiegokolwiek formie to całe moje życie. Czy to w formie przekazywania wiedzy, czy praktyki. Mam mechaniczno-praktyczną wiedzę, sam też naprawiam samochody.

Jaką mamy młodzież?

Trudną. Dziś uczniowie chyba nie do końca wiedzą, co chcieliby robić w dorosłym życiu. Nie ma odpowiednich wzorców, dzięki którym mogliby z przekonaniem powiedzieć: chciałbym robić to i to. Zawsze im powtarzam: ucząc się w tym zawodzie, czy to w zawodzie kierowca-mechanik, czy technik transportu drogowego,

macie trzy lata krótszy staż niż wasz kolega, który takiej szkoły nie kończy. On prawo jazdy kategorii C może zrobić dopiero w wieku 21 lat. Wy zaczynacie szkolenie mając 15 lat, zdawać egzaminy możecie mając skończone 18 lat. No i to wy wybieracie pracodawcę. Wybieracie, czym chcecie jeździć, z jaką naczepą i dokąd. Nie mówiąc już o tym, że będziecie zarabiać potężne pieniądze, zdecydowanie większe niż na przysłowiowym zmywaku w Anglii. Przy okazji poznacie inne kraje, języki, kulturę. Czego chcecie więcej?

Zawód kierowcy nie ma wad?

Oczywiście że ma. Jak bardzo mądrze powiedziała Kate – nie każdy lubi przebywać sam ze sobą. Mnie to nie przeszkadzało, ale przecież nie wszyscy są tak samo skonstruowani. Niektórzy myślami są gdzie indziej, ze swoimi bliskimi, których zostawiają w domu. To jest niebezpieczne, bo wtedy nie myśli się o terminach, ładunku i drodze, tylko o tych, którzy zostali gdzieś tam daleko. I wtedy łatwo

Dziś uczniowie chyba nie do końca wiedzą, co chcieliby robić w dorosłym życiu. Nie ma odpowiednich wzorców, dzięki którym mogliby z przekonaniem powiedzieć: chciałbym robić to i to.

o nieszczęście. W takim przypadku wiemy, że taka osoba może i ma umiejętności, ale z pewnością nie ma odpowiednich predyspozycji. Dla wszystkich innych – to wymarzony zawód.

We Włocławku jest duże zainteresowanie zawodem kierowcy?

Spore. Mamy bardzo dużo klas, jesteśmy dużą szkołą, prawie 800 uczniów w pionie samochodowym.

reklama

17 domen
1 urządzenie

Rozliczymy Twoje opłaty drogowe w Bułgarii

w trybie odroczonej płatności

Najlepszy BOX w wadze ciężkiej

Cukierek o masie 220 ton



Członkowie ZMPD podejmują się najróżniejszych zadań. Przewóz tarczy do drażenia tunelu jest jednym z najśłynniejszych w ostatnich miesiącach.

Robert Przybylski

Projekt jest realizowany na zlecenie konsorcjum firm Mostostal Warszawa i Acciona Construcción, wykonawcy drogi ekspresowej S19 od węzła Rzeszów Południe do węzła Babica. Jest to jedna z trudniejszych technologicznie budów infrastrukturalnych w Polsce. Inwestorem jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, a spedytorem DB Schenker, który wybrał przewoźników.

Maszyna po rozmontowaniu jest transportowana w ponad stu przewozach, z których te najśłynniejsze,

z największymi elementami urządzenia, jadą nocą z Opola w trzech konwojach na czternastu zestawach transportowych. Całość operacji zakończy się w styczniu 2023 roku.

Pierwszy konwój wyruszył 11 listopada z portu Famet w Opolu. Opolska firma MTD Skuratowicz jest głównym przewoźnikiem maszyny wierzącej tunel. Największe elementy miały masę 220 ton (fragment tarczy wiertniczej wieziony w listopadzie) i 240 ton (napęd wieziony w grudniu).

Największy zestaw mierzył 73 metry, poruszał się na 68 osiach i miał dmc 499 ton. Przewożony element tarczy, który z powietrza wygląda jak cukierek, ważył 220 ton, reszta ma-

sy przypadała na dwa ciągniki oraz wieloosiowe przyczepy. Ładunek bezpiecznie dotarł do Babicy na południe od Rzeszowa we wczesnych godzinach porannych 29 listopada.

Cała nasza wiedza i doświadczenie

Dla firmy MTD Skuratowicz to nie pierwsze tak duże zadanie. – Wieźliśmy ładunek o podobnej masie 220 ton, ale przewoziliśmy również prawie 400 ton na krótkim odcinku 5 km, z portu do zakładu. Wtedy przyczepy ustawiliśmy w innej konfiguracji. Złączyliśmy je bokami w pojazd 14-osowy, po 14 kół w linii i był on szerszy

od zestawu wiozącego tarczę – relacjonuje założyciel firmy Kazimierz Skuratowicz.

Przejazd z tarczą liczył aż 750 km, chociaż z Opola do Rzeszowa jest 350 km. Dlaczego zatem konwój pojechał z Opola do Rzeszowa przez Warszawę, nadkładając drogi? – Musieliśmy znaleźć drogę o właściwych parametrach, z odpowiednią skrajnią pionową i poziomą, wystarczającą wytrzymałością. W tym transporcie skupiła się cała nasza wiedza. Opracowaliśmy koncepcję transportu, mój syn Robert przygotował dokumentację i zajął się zdobyciem zezwoleń, ja przy tym zadaniu jestem jego zastępcą i zajmuję się stroną techniczną oraz samym przejazdem – informuje Kazimierz Skuratowicz.

Firma musiała zdobyć zezwolenia na przejazd od zarządów dróg po-

wiatowych, wojewódzkich i oczywiście GDDKiA. Pracownicy Politechniki Śląskiej i Politechniki Rzeszowskiej sprawdzili niemal 1000 mostów. Okazało się, że na A4 niektóre mosty nie dawały pewności, że wytrzymają obciążenie. – Stąd wycieczka przez Warszawę. Ale nie jest to mój najdłuższy przejazd. Z Kłajpedy do Grodna był większy, z ładunkiem podobnej masy zrobiliśmy wtedy ponad 1000 km, gdy dla osobówki było w linii prostej także 350 km – opisuje Skuratowicz.

Tamten przejazd także odbywał się zimą. – Przy tych ciężarach śnieg nie przeszkadza. Pod górkę wystarczyły łańcuchy na kołach – stwierdza założyciel firmy.

Nie spodziewa się problemów, chociaż grudzień może być mroźny. W odwodzie jest trzeci, zapasowy ciągnik.

Transport z polisą

MTD Skuratowicz ma 6 ciężkich ciągników. Czteroosiowe samochody ważą po 35 ton i mogą ciągnąć zestaw o dmc 260 ton. Napęd zapewnia wieloosiowy, 8-cylindrowy silnik o mocy 680 KM. Zużycie paliwa zależy od pracy, jaką samochód wykonuje. – Na przykład pchający ciągnik zużywa 150 l/100 km, a ciągnący 250 l/100 km, czasem jest to więcej, czasem mniej. Zespół ma 500 ton masy całkowitej, więc w przeliczeniu na tonę ciągnik spala mniej od zwykłego 40-tonowego zestawu – wylicza Skuratowicz.

Samochody wyposażone są w sprzęgła hydrokinetyczne, które umożliwiają łagodne ruszenie z bardzo ciężkim ładunkiem. Za kabiną znajduje się chłodnica oleju sprzęgła.



Fot. Wojciech Pusz

Przyczepy także należą do firmy MTD Skuratowicz. Można składać je w zespoły o różnych konfiguracjach. Natomiast 80-tonowa ława, na której spoczywa przewożony element, jest pożyczona z belgijskiej firmy. – Wydaje mi się, że w Polsce taka ława jest wykorzystana po raz pierwszy – przypuszcza Skuratowicz.

Ładunek jest solidnie przymocowany łańcuchami. – Zestaw może się wywrócić, ale ładunek nie ma prawa się odczepić od pojazdu. Dobrze przeszkoleni w tej materii są ubezpieczyciele. Jeżeli ładunek jest źle zabezpieczony, nie wystawią polisy – wyjaśnia założyciel firmy.

Ze względu na bezpieczeństwo zestaw porusza się z niewielką prędkością 20-30 km/h, a podczas przejazdu przez mosty maleje ona do 10 km/h. – Zachowujemy niewielką prędkość, ponieważ zależy nam na bezpieczeństwie. W takim ładunku środek ciężkości jest wysoko i nie chcemy, żeby zestaw się kołysał. Po drugie istnieje zagrożenie przedmiotów martwych – niech taka opona wystrzeli, a przy większej prędkości jest wyższe prawdopodobieństwo takiego zdarzenia. Gdyby się coś stało z tym kolosem, skutki byłyby niewyobrażalne – tłumaczy Skuratowicz.

Podczas listopadowego transportu pękło koło przyczepy. – Wbrew pozorom w takich transportach koła często nie pękają, bo naciski na pojedynczą oponę nie są duże. Na oś, która przenosi 12 ton nacisku, jest 8 opon, to 1,5 tony na koło. Ale to właśnie nas oskarżają, że psujemy drogi. Jedziemy 10 km/h, gdy tir pędzi 80 km/h i ma 4 tony na koło. Nasza niewielka szybkość też decyduje o mniejszym zniszczeniu drogi – podkreśla założyciel firmy.

Dwa konie

Kierowca z przodu ma przed sobą panoramę i z tego względu chyba łatwiejsze zadanie od kierowcy w samochodzie pchającym, który nieustannie patrzy na przyczepę i kontroluje czy jest wypionowana. Jeśli zbyt odchyła się, kierowcy pionują ją na postoju. Zawieszenie przyczepy jest hydrauliczne i niezależnie można podnosić jedną stronę lub dwie, w zależności od potrzeb. Jeżeli droga ma spadek na prawo, pompuje się prawą stronę.

Zestaw jest bardzo zwrotny, co łatwo można było zaobserwować w ciasnych okolicach portu lub na

wąskich uliczkach Niska. – Kierowca z tyłu może niezależnie sterować kołami przyczepy, ręcznie kierować nią jak zdalnie sterowanym samochodem i na krótkim dystansie można ładunek przesunąć w prawo lub w lewo – opisuje Skuratowicz.

Uważa, że takim zestawem nie jedzie się tak trudno. – Trochę inaczej niż plandeką, ale tylko troszeczkę. Kierowca z auta osobowego miałby większe trudności z przejściem na plandekę niż z plandeki na mój zestaw – porównuje.

Podczas przejazdu konwoju pozostały ruch jest zamknięty, ale mimo utrudnień reakcja innych użytkowników dróg jest bardzo przyjazna. Mnóstwo ludzi czeka na wiaduktach, na parkingu dopytują o szczegóły techniczne.

W przejeździe uczestniczy łącznie około 25 osób, samych pilotów jest 14. Firma zatrudnia 80 osób i ma 40 pojazdów, w większości przygotowanych do tworzenia ciężkich zestawów o dmc od 70 do 260 ton.

Firma została założona w 1979 roku, ale dopiero po 1989 roku zaczęła specjalizować się w przewozach ładunków ciężkich. Klientów ma głównie w Niemczech, Anglii, Francji i Włoszech. ■

KORZYSTNY KIERUNEK – KARTA LOTOS BIZNES



Korzystaj z całego spektrum profitów!

- ▶ rabat na paliwa
- ▶ zbiorcze fakturowanie
- ▶ międzynarodowy zasięg (12000 stacji w Europie)
- ▶ 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
www.lotosbiznes.pl

Norma Euro VII. Kosztowny etap pośredni

Każdy chce mieć czyste powietrze, ale pytanie jest - za jaką cenę. W przekonaniu przemysłu nie czas na zajmowanie się silnikami spalinowymi. Bruksela powinna skoncentrować się na wprowadzeniu napędów zeroemisyjnych.

Robert Przybylski

Komisja Europejska zaproponowała 10 listopada 2022 r. wprowadzenie normy czystości spalin Euro VII. Miałaby obowiązywać dla ciężkich pojazdów użytkowych od lipca 2027 roku. Lekkie furgony o dmc do 3,5 tony zostałyby objęte nią od lipca 2025 roku.

Propozycja zakłada, że emisje tlenków azotu zmniejszą się o 56 proc., zaś część stałych o 39 proc. w stosunku do ciężarówek i autobusów spełniających normę Euro VI. Nowa norma koncentruje się na zmniejszeniu emisji podczas zimnego rozruchu i pracy w stacjach nieustalonych, czyli podczas krótkich podróży. Bruksela proponuje także podwojenie do 10 lat okresu (i przebiegu ze 100 tys. do 200 tys. km), w którym pojazd musi spełniać normę. KE planuje włączyć do ogólnych emisji także pyły pochodzące z hamulców i opon.

Propozycja trafi pod głosowanie w Parlamencie Europejskim, całość prac legislacyjnych zakończą trilogi KE i PE z Radą Europy.

Przemysł przeciwny nowej normie

W przypadku pojazdów spełniających obecnie obowiązującą normę Euro VIId, większość emisji cząstek

stałych pochodzi ze ścierających się hamulców i opon, a nie z silnika. Ponadto nowa norma czystości spalin jest na granicy skuteczności urządzeń pomiarowych.

Europejskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów ACEA ostrzega, że propozycja Komisji Europejskiej wprowadzenia normy Euro VII zmusi przemysł do koncentracji na silnikach spalinowych i utrudni opracowanie zeroemisyjnych pojazdów. Jest niepotrzebnym i kosztownym etapem pośrednim. – Nie jest dobra dla klimatu, nie jest dobra dla zdrowia ludzi i nie jest dobra dla przemysłu – ocenia propozycję KE przewodniczący Rady ds. Pojazdów Użytkowych ACEA i dyrektor generalny Volvo Group Martin Lundstedt.

ACEA od lat apeluje o większe fundusze na rozbudowę sieci dystrybucji energii elektrycznej i ładowarek.

Przemysł uprzedza, że norma Euro VII wyraźnie podniesie ceny pojazdów z silnikami wysokoprężnymi. I chociaż przez to elektryczne modele nie będą tak rażąco drogie na tle spalinowej konkurencji, jednak – jak wskazują krytycy – wyższe ceny taboru zniechęcą do jego wymiany.

– Propozycja nie zapewnia właściwej równowagi pomiędzy kosztami i efektami środowiskowymi. Może zniechęcić operatorów do zakupu nowego taboru i w rezultacie

nie zmniejszy szkodliwych emisji – ostrzega przedstawicielka IRU przy UE Raluca Marian. Dodaje, że nie jest jasne, w jaki sposób obliczane będą emisje, na które wpływ mają dodatkowe czynniki, na przykład opony. – Czy wymiana opon po roku użytkowania sprawi, że pojazd nie będzie spełniał normy Euro VII? – zastanawia się przedstawicielka IRU.

Nordic Logistics Association uważa, że KE przede wszystkim powinna przeliczyć emisję na wykonaną pracę (np. gramy substancji na tonokilometr) i dopuścić do międzynarodowego ruchu długie zestawy mierzące 25,25 m.

Międzynarodowa Unia Transportu Publicznego UITP uważa, że norma Euro VII nie wniesie nic nowego. Przypomina, że autobusy certyfikowane są w teście drogowym, maksymalnie zbliżonym do rzeczywistości i emisje z silników Euro VI już są znikome. Autobusy z silnikami Euro VI są rozwiązaniem najbardziej efektywnym kosztowo i w pierwszej kolejności floty powinny być zmodernizowane do tego standardu.

UITP zaznacza, że w dalszej perspektywie UE i rządy państw powinny skupić się na przygotowaniu infrastruktury dla pojazdów zeroemisyjnych. Dlatego UITP jest przeciwna objęciu normą Euro VII autobusów. Perspektywę przejścia do nowych na-



pędów wyznaczyła dyrektywa o czystych pojazdach w 2019 roku i nie należy trwonić sił i środków na cele poboczne.

Nowa norma nic nie da

Reprezentujące europejski przemysł rafineryjny stowarzyszenie FuelsEurope uważa, że wprowadzenie nowych norm najprawdopodobniej nie będzie miało znaczenia dla czystości powietrza. Wskazuje przy tym na pomiary czystości powietrza podczas pandemii. Nie wykazały one znaczącego spadku pomimo zamarcia ruchu drogowego na kilka tygodni. FuelsEurope podkreśla, że udział tlenków azotu, pyłów i innych emisji z rur wydechowych stanowi mniejszą część ogólnego zanieczyszczenia powietrza.

Wprowadzenie surowszych limitów Euro 7/VII będzie nieskuteczne dla osiągnięcia dalszej poprawy jakości powietrza. Jego jakość pogarszają stare samochody. FuelsEurope wskazuje, że technologia Euro 6/VI jest już mocno zaawansowana i zbliżona do granic technologicznych osiągalnych dla silników spalinowych.

Nieproporcjonalnie wysokie ceny aut Euro 7/VII spowolnią tempo odnawiania floty pojazdów. Rozporządzenie Euro 7/VII nie stanowi odpo-

Wprowadzenie nowych norm najprawdopodobniej nie będzie miało znaczenia dla czystości powietrza.

Pomiary czystości powietrza podczas pandemii nie wykazały znaczącego spadku zanieczyszczeń pomimo zamarcia ruchu drogowego na kilka tygodni.

wiedniego narzędzia do skutecznego osiągnięcia celów UE, czyli poprawienia jakości powietrza. Przemysł rafineryjny uważa, że najpierw należy ocenić skutki całkowitego wdrożenie regulacji Euro 6/VI.

Ponadto, jak zaznacza stowarzyszenie FuelsEurope, muszą być dostępne wiarygodne metodologie analityczne do pomiaru zanieczyszczeń, a prognozy emisji powinny być określone zgodnie z celami, jakie należy osiągnąć w przypadku kontroli zanieczyszczeń.

Wreszcie konieczne jest zapewnienie przystępności kosztów dla przemysłu i użytkowników indywidualnych, aby nie wykluczyły dostępu do mobilności dla konsumentów europejskich.

Regulacje bez neutralności

Pomimo zapewnień Brukseli o neutralności technicznej nowych przepisów, faworyzują one silniki spalające olej napędowy. Organizacja

zrzeszająca producentów instalacji gazu ziemnego NGV Italy wskazuje, że dokonany przez KE wybór sposobu pomiaru ilości amoniaku w spaliniach faworyzuje diesla kosztem silników gazowych.

W normie Euro VI KE ograniczyła emisję amoniaku do cząstek nie większych od 10 ppm, co nie oddaje opisu rzeczywistości w ujęciu ilościowym. Silniki gazowe emitują dwa razy mniej amoniaku od diesli.

Komisja Europejska tłumaczy wprowadzenie nowej normy fatalną jakością powietrza. Wskazuje na dane statystyczne, z których wynika, że z powodu zapylenia powietrza w krajach członkowskich umiera przedwcześnie ponad 300 tys. osób.

Zarazem Eurostat podaje, że spodziewana długość życia mężczyzn w EU wynosiła w 2020 roku (już po wybuchu pandemii) 77,5 roku, gdy w 2002 r. 74,2 roku, a w przypadku kobiet 83,2 roku, gdy w 2002 r. było to 80,9 roku.

Pożegnamy ciężarówki spalinowe, przywitamy wodorowe

Komisja Europejska w najbliższym czasie opublikuje wytyczne dla producentów ciężarówek dotyczące zmniejszenia emisji dwutlenku węgla. Niektóre podmioty zainteresowane są jak najszybszym odejściem od diesla.

Robert Przybylski

lobbystyczna organizacja The International Council on Clean Transportation (ICCT) domaga się od Komisji Europejskiej zaostrożenia limitów emisji dwutlenku węgla przez autobusy i ciężarówki. W 2030 roku miałyby emitować o 60 proc. mniej CO₂ niż w 2018 roku, w 2035 roku o 90 proc. mniej i najpóźniej w 2040 roku ciężkie pojazdy powinny stać się bezemisyjne.

Niezależnie od inicjatywy ICCT, ponad 40 koncernów handlowych, produkcyjnych i transportowych (w tym Unilever, Maersk, Siemens, PepsiCo) wezwało Komisję Europejską do wprowadzenia zakazu rejestracji spalinywych ciężarówek w UE po 2035 roku.

Wymiana nośników energii i w ślad za nią taboru samochodowego na tzw. zeroemisyjny to szansa na wielkie pieniądze. Zmotoryzowani w UE zużywają dziennie paliw o wartości 16 mld euro. KE przewiduje, że za 20-30 lat wodór stanie się jednym z głównych nośników energii w UE.

Unijna strategia wodorowa

W lipcu 2020 roku Komisja Europejska przyjęła unijną strategię wodorową.

Zakłada ona zwiększenie udziału wodoru w koszyku energetycznym Europy z obecnych 2 proc. do 13–14 proc. w 2050 roku.

Łączne inwestycje w wodór odnawialny w Europie mogą sięgnąć do 2050 roku 180–470 mld euro. W pierwszej fazie (lata 2020–2024) celem UE jest zainstalowanie zasilanych energią odnawialną elektrolizerów o mocy co najmniej 6 GW.

W kolejnej fazie (2025–2030) wodór musi stać się nieodłączną częścią zintegrowanego systemu energetycznego Unii Europejskiej. Celem jest zainstalowanie do 2030 roku zasilanych energią ze źródeł odnawialnych elektrolizerów o mocy co najmniej 40 GW, które mogą wyprodukować nawet 10 milionów ton wodoru.

KE szacuje, że branża wodorowa (produkcja + wyposażenie) wytwarzać będzie 820 mld euro przychodów rocznie, z tego tylko Niemcy producenci elektrolizerów szacują, że w 2030 roku ich przychody ze sprzedaży przekroczą 30 mld euro.

Unijni politycy przewidują, że wodór będzie wykorzystywany w transporcie. Aby ułatwić to zadanie Komisja Europejska zwiększyła dmc zestawów z alternatywnym napędem z 40 do 42 ton.

Problemem jest jednak mała gęstość energetyczna wodoru. Do otrzy-

mania tej samej ilości energii ze sprężonego wodoru w porównaniu z gazem CNG potrzeba około trzy razy większego zbiornika.

W 1 metrze sześciennym oleju napędowego zawarte jest 10 710 kWh energii. W tej samej objętości ciekły wodór zawiera 2350 kWh, zaś sprężony do 350 bar 806 kWh. Przy zastosowaniu ciśnienia sprężania 700 bar zawartość energii zwiększa się do 1411 kWh.

Drogi wodór

Dla 4,2 kg sprężonego wodoru pod ciśnieniem 700 barów wymagany jest zbiornik o masie około 135 kg. Stosowane obecnie zbiorniki wykonane są ze wzmocnionego włókna węglowego. W porównaniu z bakiem na benzynę zbiornik wodoru ma cztery, pięć razy większą objętość i 10 razy większą masę.

Wodór można doprowadzić również do fazy ciekłej. Wymaga to jednak schłodzenia gazu do temperatury około minus 252 stopni C, a następnie utrzymania jej przez cały czas przechowywania.

W 2020 roku energia zawarta w ON zużyta w transporcie wyniosła 219 TWh, w benzynie 60 TWh, w LPG 34 TWh. Dodatkowo w 2020 roku transport zużył 13 TWh energii elektrycznej



pochodzącej z OZE. Zastąpienie 100 TWh energii z ON wymagać będzie 3 mln ton wodoru.

Do wyprodukowania jednego kilograma wodoru zawierającego 33,6 kWh energii, potrzeba około 54 kWh energii elektrycznej. Zasadne jest zatem pytanie, czy zużycie takiej ilości energii jest opłacalne.

Według Międzynarodowej Agencji Energetycznej cena produkcji wodoru na przełomie 2021–2022 r. kształtowała się następująco:

- parowy reforming gazu ziemnego: 1–3,5 dol./kg,
- zgazowanie węgla: 1,2–2,2 dol./kg,
- elektroliza wody: 3–7,5 dol./kg (w zależności od źródła i kosztów energii).

Kilogram zielonego wodoru na stacjach benzynowych w Niemczech kosztował w sierpniu 2022 roku 12,85 euro, tj. około 60,4 zł (według kursu euro do złotego z sierpnia). Wodorowy Kenworth zużywa 9–9,2 kg wodoru na 100 km, czyli pokonanie tego dystansu kosztuje 556,7 zł, ponad dwa razy więcej niż jazda dieslem.

Dopłaty niezbędne

Ze względu na wyższą cenę samego wodorowego pojazdu, pełne koszty eksploatacji i amortyzacja takich aut są wciąż dużo wyższe niż aut spalino-

wych. Koncerny samochodowe przypominają, że wodorowe pojazdy są na etapie badawczym i wraz z uruchomieniem seryjnej produkcji ich ceny spadną.

Zajmująca się lobbieniem organizacja Mission Possible Partnership (MPP) przewiduje, że koszt kilometra ciężarówek wodorowych zrówna się z ciężarówkami napędzanymi silnikami wysokoprężnymi w Unii Europejskiej w segmencie dostaw miejskich w 2044 roku. W tym czasie ciężarówki z ogniwami paliwowymi stanowić mają 96 proc. unijnej floty.

Dla przewozów międzymiastowych i dalekodystansowych zrównanie kosztów może nastąpić w 2040 roku, według tego samego źródła. W tym samym roku udział ciężarówek wodorowych może wynieść 24 proc. całości floty dalekodystansowej, gdy wersje bateryjne zdobędą 76 proc.

MPP przewiduje, że ceny ogniw paliwowych zmaleją o 85 proc., a dzięki temu ceny wodorowych ciężarówek będą o 60–75 proc. mniejsze od obecnych. Mimo to MPP zakłada, że niezbędne będzie znaczące podniesienie opłat za emisję CO₂.

ICCT szacuje, że wyrównanie kosztów użytkowania wodorowej ciężarówki w Polsce z klasyczną nastąpi, gdy cena wodoru wyniesie 2,48 euro/

kg, natomiast spodziewana w 2030 roku sięgnie 6 euro. ICCT przekonuje, że różnicę powinny pokryć dopłaty. Choć wysokie, byłyby one i tak mniejsze niż w Niemczech i Włoszech, gdzie obliczane są na blisko 4 euro.

Podatki w górę i nowe stacje

Na początku czerwca 2022 roku Komisja Europejska zaakceptowała polski Krajowy Plan Odbudowy. Jego wdrożenie wymusi głębokie zmiany w polskim transporcie, zauważają autorzy raportu Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego.

Wskazują, że do końca 2024 roku Polska będzie musiała wprowadzić nowy podatek rejestracyjny dla samochodów z silnikami spalinowymi. Do czwartego kwartału 2026 roku Polska powinna wdrożyć kolejny kamień milowy – podatek dla właścicieli samochodów spalinowych.

Polska zobowiązała się w Krajowym Planie Odbudowy otworzyć do II kwartału 2026 roku 25 ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów wodorem. Do tego czasu powinniśmy też zbudować zasilane wyłącznie energią ze źródeł odnawialnych instalacje do produkcji zielonego wodoru wraz z infrastrukturą do produkcji tego gazu, o mocy 250 megawatów.

W transporcie mija czas amatorów

Od lat widoczna jest w statystykach rosnąca specjalizacja transportu drogowego. Zwiększa się znaczenie przewoźników zarobkowych, którzy zdobywają rynek kosztem przewozów gospodarczych.

Robert Przybylski

Nie dysponujemy najnowszymi danymi, ale porównanie statystyk z okresu 2015-2020 pokazuje wyraźny trend rosnącej specjalizacji. Z danych Biura Transportu Międzynarodowego wynika, że we wzmiankowanym okresie liczba firm świadczących usługi samochodowych przewozów międzynarodowych wzrosła o 16,6 proc., do 36,5 tys. W tym czasie przedsiębiorcy poważnie rozbudowali floty, ponieważ liczba wypisów wzrosła o 38,3 proc., do 256,4 tys. Średnia wielkość floty wzrosła o 18,6 proc., do 7 aut.

Jednocześnie obserwowany jest wyraźny spadek międzynarodowego transportu na potrzeby własne. Liczba firm zmalała o dwie trzecie - do 2,4 tys. zaś liczba wypisów (czyli wielkość floty) o ponad połowę (50,9 proc.) - do 8,1 tys. Średnia wielkość floty zwiększyła się o 41,7 proc., do 3,4 samochodu.

Nieefektywny transport gospodarczy

Wycofywanie się przedsiębiorstw z transportu własnego ma podłoże finansowe. Okazuje się, że transport samochodowy stał się na tyle skomplikowanym przedsięwzięciem, że podejście „amatorskie” tworzy tylko straty.

Widać to po statystykach GUS pustych przebiegów. Przewoźnicy zarobkowi wykazali puste przebiegi na poziomie 14,9 proc. wozokilometrów w 2015 roku oraz 14,5 proc. w 2020 roku, gdy przewoźnicy wykorzystujący transport na potrzeby gospodarcze osiągnęli 49,8 proc. pustych przebiegów w 2015 roku, po czym poprawili ten wynik do 35,2 proc. wozokilometrów w 2020 roku, ale i tak jest on dwa razy gorszy od przewoźników zarobkowych.

O efektywności transportu zarobkowego świadczą także możliwości inwestycyjne, które odzwierciedlone są przez strukturę przewozu we-

dług wieku pojazdów. W 2015 roku samochody mające do 5 lat wykonały 42,4 proc. pracy przewozowej (w transporcie krajowym i międzynarodowym łącznie), natomiast mające ponad 20 lat - 0,4 proc.

W przypadku transportu gospodarczego w 2015 roku na najnowsze pojazdy przypadło 29,6 proc. wykonanej pracy, na najstarsze 2,4 proc.

W 2020 roku najmłodsze pojazdy wykonały 55,5 proc. pracy w transporcie zarobkowym, zaś w gospodarczym 41,2 proc. Na najstarsze przypadło 0,6 proc. w zarobkowym i 1,9 w gospodarczym.

Jednocześnie przewozy zarobkowe szalenie rozwinęły się w omawianym okresie, dynamika wzrostu pracy przewozowej w transporcie krajowym i międzynarodowym łącznie wyniosła 78,5 proc. i sięgnęła 414,8 mld tkm.

W tym samym czasie samochody wykonujące przewozy gospodarcze zwiększyły pracę przewozową o 15 proc., do 46,8 mld tkm.

reklama

Najlepszy BOX w wadze ciężkiej

17 domen

1 urządzenie

Skandynawia

Poszerzamy horyzonty

Twojego biznesu

PRZEWOZY ZAGRANICZNE [w tys.]

Źródło: BTM

**PRZEWOZY KRAJOWE [w tys.]**

Źródło: Ministerstwo Infrastruktury

**PRACA PRZWOZOWA [w mld tkm]**

Źródło: GUS



Liczba firm w przewozach rzeczy

31,3

36,5

+ 16,6 %

Liczba pojazdów w przewozach rzeczy

185,4

256,4

+ 38,3 %

Liczba firm w przewozach na potrzeby własne

7,0

2,4

- 65,7 %

Liczba pojazdów w przewozach na potrzeby własne

16,5

8,1

- 50,9 %

Liczba firm w przewozach rzeczy

61,9

58,3

- 5,8 %

Liczba pojazdów w przewozach rzeczy

214,2

219,1

+ 2,3 %

Liczba pojazdów w przewozach na potrzeby własne

47,9

55,8

+ 16,5 %

Liczba pojazdów w przewozach na potrzeby własne

133,7

159,6

+ 19,4 %

Przewóz zarobkowy

232,4

414,8

+ 78,5 %

Przewóz gospodarczy

40,7

46,8

+ 15 %

2015 r.

2020 r.

ZMIANA %

reklama

W zarobkowym transporcie krajowym odsetek pustych przebiegów wyniósł w 2020 roku 49,5 proc. wozokilometrów (o 2,4 punktu proc. więcej niż w 2015 roku). W transporcie gospodarczym 62,9 proc. wozokilometrów ciężarówki pokonały na pusto, o 5,7 punktu proc. więcej niż w 2015 roku.

Z danych GUS wynika również, że przewozy gospodarcze coraz częściej używane są na bliskie odległości. W 2015 roku średnia odległość przewozów gospodarczych wyniosła 66 km, a w 2020 roku 49 km. Tymczasem dla przewozów zarobkowych ten dystans powiększył się z 262 do 301 km.

Krajowe kłopoty

Odmienne sytuacja panuje na rynku przewoźników krajowych, na którym przewoźnicy zarobkowi nie rozwijają się, w przeciwieństwie do go-

spodarczych. W 2020 roku 58,3 tys. firm wykonywało krajowe przewozy na wynajem, wynika z danych Ministerstwa Infrastruktury. Było to o 5,8 proc. mniej niż w 2015 roku. Liczba pojazdów powiększyła się o 2,3 proc., do 219,1 tys., co pociągnęło za sobą wzrost średniej wielkości floty o 8,6 proc., do 3,8 samochodu.

W tym samym okresie liczba firm wykonujących przewozy krajowe na potrzeby własne wzrosła o 16,5 proc., do 55,8 tys. a wielkość floty zanotowała 19,4-procentowy przyrost, do 159,6 tys. samochodów. Średnia wielkość floty wzrosła je-

dynie o 3,6 proc., do 2,9 ciężarówki.

Dane GUS wskazują, że odsetek pustych przebiegów w zarobkowym transporcie krajowym wyniósł w 2020 roku 49,5 proc. wozokilometrów (o 2,4 punktu proc. więcej niż w 2015 roku). Przy tak niskiej efektywności trudno mówić o zarobku.

W przypadku transportu gospodarczego wyniki są jeszcze gorsze (w 2020 roku 62,9 proc. wozokilometrów ciężarówki pokonały na pusto, o 5,7 punktu proc. więcej niż w 2015 roku), jednak własny transport umożliwił przedsiębiorstwom funkcjonowanie i dla właścicieli liczyła się przede wszystkim jego dostępność.

Prof. SGH Paweł Lesiak tłumaczy zakupy własnego taboru zbyt małą ofertą ze strony przewoźników na zlecenie, którzy dawaliby ręką w wykonaniu przewozu. Prognozuje, że Pakiet Mobilności pogłębi specjalizację, bowiem część firm wycofuje się z międzynarodowego ruchu przestraszona drakońskimi karami lub zniechęcona kosztowną biurokracją. ■

dls Land und See Speditionsgesellschaft mbH



*Ciepłych i rodzinnych
Świąt Bożego Narodzenia
oraz samych sukcesów w nadchodzącym
Nowym 2023 Roku*

**dls zaprasza:**

do całorocznej współpracy przewoźników posiadających ciągniki siodłowe lub zestawy celem realizacji transportów planekowych lub chłodniczych w relacjach:

PL – EU – PL / Zachodnia Europa / PL-PL/ PL-CZ

**Oferujemy bezpłatnie naczepy planekowe i chłodnicze
Gwarantujemy stałe stawki za przejechany kilometr
oraz stałe zatrudnienie w tzn. ruchu okrężnym.**

dls zapewnia:

- całoroczne zatrudnienie
- punktualną wypłatę należności frachtowych
- natychmiastowa płatność z potrąceniem 3% skonto
- komunikację w języku polskim, rosyjskim, niemieckim lub angielskim
- przejmujemy również myto na terenie UE

**30-dniowy
termin płatności**

Prosimy
o telefoniczne
lub pisemne
skontaktowanie się:

transport międzynarodowy:
Andrzej Hische Tel.: 0049/4107/8770 2140; A.Hische@dls-logistics.de
transport krajowy:
Jacek Cymański Tel.: 795 492 782; J.Cymanski@dls-logistics.pl

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

www.dls-logistics.de

Telepass: bezproblemowe uiszczanie opłaty drogowej

Pobór opłat drogowych jest nieodłącznym elementem transportu drogowego krajowego i międzynarodowego. Ze względu na mnogość przepisów zróżnicowanych odpowiednio do poszczególnych krajów, może być to uciążliwy obowiązek dla firmy transportowej.

Telepass

Z zasady jeden kraj równa się jednemu systemowi poboru opłat drogowych, a w związku z tym również jednemu urządzeniu przeznaczonemu do uiszczania opłat w tym systemie. W zależności, czy i jakie kierunki transportu międzynarodowego obiera przewoźnik, szyba samocho-

stratorów floty” – mówi Cezary Ogonowski, dyrektor firmy VIALTIS Polska.

Zasięg działania Telepass SAT jest stale poszerzany, a samo urządzenie udoskonalane regularnymi aktualizacjami oprogramowania, które nie mają negatywnego wpływu na jego użytkowanie. Jest także wzbogacane o dodatkowe funkcje wspomagające proces zarządzania flotą.

Telepass został pierwszym akredytowanym operatorem EETS w Polsce, co umożliwiło uruchomienie płatności odroczonej (post-paid) zamiast dotychczas istniejącej przedpłaty (pre-paid) w systemie e-TOLL. W związku z tym opłaty drogowe w Polsce są uiszczane w trybie postpay, podobnie jak w pozostałych krajach europejskich objętych usługą elektronicznego poboru opłat dla pojazdów o DMC powyżej 3,5 tony.

Obecnie Telepass pracuje nad rozszerzeniem działania urządzenia o kolejne sieci krajowe w 2023 roku. Przygotowuje się do uruchomienia rozwiązania EETS do uiszczania opłat drogowych w Czechach, Słowacji i Słowenii, a wkrótce także przyłączenia do tego grona Węgier (aktualnie dostępne w systemie pre-paid).

Telepass SAT to urządzenie wszechstronne, które wspomaga firmy prowadzące działalność transportową w całej Europie. Mimo wysokiego zaawansowania technologicznego jest doceniany przez użytkowników za swoją intuicyjność i łatwość w obsłudze.

Urządzenie Telepass SAT jest odpowiedzią na potrzeby firm transportowych i samych kierowców. Jego zastosowanie zdobywa uznanie wśród naszych klientów również poprzez wsparcie działu księgowości i administratorów floty.

du ciężarowego zapełnia się kolejnymi czytnikami, które oprócz tego, że utrudniają widoczność i tym samym zagrażają bezpieczeństwu, mogą również powodować wzajemne zakłócenia w działaniu. To natomiast skutkuje karami pieniężnymi za brak uiszczenia opłaty drogowej, których wysokość jest zależna od przepisów obowiązujących w danym kraju.

Rozwiązanie tego problemu niewątpliwie stanowi urządzenie Telepass SAT. Pozwala ono na elektroniczny pobór opłat przy przejeździe przez bramki ustawione przy wyznaczonych pasach ruchu (system free-flow) lub za pomocą systemu lokalizacji satelitarnej bez konieczności opuszczania kabiny kierowcy lub zbędnego zatrzymywania pojazdu. Działanie czytnika wykorzystuje technologię GNSS, umożliwiającą dokładne określenie położenia użytkownika.

„Urządzenie Telepass SAT jest odpowiedzią na potrzeby firm transportowych i samych kierowców. Jego zastosowanie zdobywa uznanie wśród naszych klientów również poprzez wsparcie działu księgowości i admini-

Aktualnie za pomocą urządzenia Telepass SAT można uiszczać opłaty za autostrady, tunele i mosty w 14 krajach: Francja, Hiszpania, Portugalia, Włochy, Austria, Belgia, Niemcy, Dania, Szwecja, Norwegia, Węgry, Bułgaria, Szwajcaria i Polska.

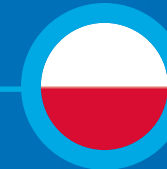
Korzyści

Oprócz interoperacyjności urządzenie przynosi wiele innych korzyści dla swoich użytkowników

- poprawa płynności finansowej;
- maksymalne zniżki i rabaty we Francji, Hiszpanii, Portugalii i Włoszech;
- jeden punkt kontaktowy dla wszystkich spraw związanych z opłatami drogowymi;
- przejrzysty i łatwy przegląd online wszystkich opłat drogowych w Europie;
- zmiany danych (np. numeru rejestracyjnego) bez konieczności wymiany urządzenia;
- możliwość zdalnego rozszerzenia działania urządzenia o kolejne sieci krajowe;
- infolinia czynna 24/7 również w języku polskim.



**OPŁATY
DROGOWE**



e-TOLL + A4

e-TOLL w trybie odroczonej płatności przez Telepass

14 krajów = 1 urządzenie

OFERTA

Oferujemy korzystną umowę w trybie Post Pay:

- gwarancja bezpieczeństwa;
- szybka i bezbłędna rejestracja;
- brak konieczności ciągłego monitorowania salda;
- przejrzysty system fakturowania;
- konkurencyjne warunki prowizyjne;
- rabaty za korzystanie z płatnych dróg;
- możliwość obniżenia kosztów poprzez usługę zwrotu podatku VAT zawartego w opłatach drogowych;



- POLSKA
- FRANCJA
- AUSTRIA
- BELGIA
- BUŁGARIA
- NIEMCY
- WĘGRY
- HISZPANIA
- PORTUGALIA
- SZWAJCARIA
- WŁOCHY
- DANIA
- SZWECJA
- NORWEGIA



OFERTA Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

E-mail uslugi@zmpd.pl Tel. +48 22 536 18 50

Biuro ZMPD (pok. nr 1) Warszawa 00-175, Al. Jana Pawła II 78

<https://uslugi.zmpd.pl>

Krajowy lider wśród operatorów logistycznych sięga po Webfleet Asset Tracking

Webfleet Solutions Poland

Systemy śledzenia aktywów zapewniają zmniejszenie obciążenia administracyjnego działu zarządzania flotą o 20 proc.

30-letnie doświadczenie w branży TSL oraz pozycja jednego z największych polskich operatorów logistycznych pozwoliły Grupie Omega Pilzno na stworzenie usługi Omega Rental. Oferuje ona rozwiązania krótko i długoterminowego wynajmu pojazdów ciężarowych oraz pakiet usług dodatkowych.

Zróżnicowana flota ciągników siodłowych, naczep i przyczep, jaką dysponuje firma, daje możliwość elastycznego skomponowania zestawu wynajmowanych pojazdów.

Kluczowym aspektem dla firmy Omega Pilzno Rental, jako właściciela dużego parku maszynowego naczep i ciągników wypożyczanych różnym klientom na różne okresy czasowe, jest możliwość nadzorowania swoich zasobów.

Rozwiązanie wiecznego problemu

Wgląd w lokalizację naczep umożliwia sprawniejsze rozliczanie najemców i lepsze wykorzystanie wynajmowanych zasobów. Liczne pytania ze strony klientów firmy o umożliwienie monitoringu wypożyczanych przez nich naczep również wzmocniły zapotrzebowanie na tego typu rozwiązanie.

Odpowiedzią na potrzeby firmy Omega Pilzno Rental jest rozwiązanie do monitorowania zasobów Webfleet Asset Tracking, które umożliwia pełen wgląd w lokalizację i kluczowe parametry wypożyczanych naczep w ramach jednego przejrzystego interfejsu. Dokładne określenie pozycji GPS, raportowanie użycia, przypomnienia o zadaniach serwisowych oraz inne funkcje umożliwiają zwiększenie bezpieczeństwa oraz wydajności.

Dzięki dokładnym informacjom o stanie zasobów, firma ma możliwość zaplanowania prac konserwacyjnych i zarządzania nimi, co pozwala utrzymać naczepy w dobrym stanie technicznym.

Skonfigurowane powiadomienia

w oparciu o drogomierz, czas pracy silnika lub datę ostatniego przeglądu serwisowego usprawniają pracę zarówno samej firmy, jak i jej klientów. – W przypadku zbliżającego się terminu serwisowania naczepy, mamy możliwość odnalezienia na mapie położonego najbliższego naszego klienta serwisu autoryzowanego, co pozwala ograniczyć przestoje klientów oraz usprawnić prace techniczne – mówi menadżer ds. najmu floty w Omega Pilzno Rental Krystian Tyksiński.

Ochrona przed kradzieżą

Niezwykle istotną funkcją monitorowania zasobów jest ochrona przeciwkradzieżowa i możliwość szybkiego podejmowania odpowiednich działań w przypadku nadużyć. System powiadomień bazujący na zdefiniowanych obszarach wysyła natychmiastową informację o niedozwolonym przemieszczeniu.

Gdy tylko naczepa znajdzie się na określonym obszarze lub poza nim lub jeśli zostanie wykryte jej nieautoryzowane przemieszczenie, kierownik floty



Webfleet Asset Tracking daje nam stałą możliwość weryfikacji, czy nasze naczepy nie zostały wywiezione przez osoby trzecie poza obszar Unii Europejskiej, na jakim działamy.

natychmiast zostanie o tym zaalarmowany. – Funkcja monitorowania zasobów Webfleet Asset Tracking daje nam stałą możliwość weryfikacji, czy nasze naczepy nie zostały wywiezione przez osoby trzecie poza obszar Unii Europejskiej, na jakim działamy. To także dodatkowe zabezpieczenie i mniej stresu dla naszych klientów, którzy mogą się skoncentrować na swojej podstawowej działalności – dodaje Krystian Tyksiński.

Wiedza o tym, gdzie znajdują się zasoby oraz jak są wykorzystywane ma kluczowe znaczenie dla wydajności i rentowności firmy. Ich monitorowanie zapewnia bezpieczeństwo oraz w znacznym stopniu upraszcza procesy administracyjne, eliminując czasochłonną dokumentację. – Webfleet Asset Tracking w Omega Pilzno Rental w tym roku będzie monitorował już blisko 300 naczep i wraz z rozwojem floty będziemy zwiększać jego wykorzystanie. Szacujemy, że dzięki temu rozwiązaniu udało się nam już zredukować zadania administracyjne o 20 % – podkreśla Krystian Tyksiński.



Budowa Bazy Kontenerowej PLO
w Gdyni w 1979 roku.

Wielkie plany i prywatyzacja PSK

Na wartości i znaczeniu krajowej sieci drobnicowej nie poznało się Ministerstwo Transportu, które pozwoliło na rozpad i prywatyzację Przedsiębiorstwa Spedycji Krajowej.

Robert Przybylski

Od 1973 roku Przedsiębiorstwo Spedycji Krajowej przeładowywało wielkie kontenery. W ramach Kontenerowego Systemu Transportowego (KST) przewiozło 360 tys. ton. Na początku lat 70. PSK wydało 180 mln zł na remonty magazynów, wprowadziło do eksploatacji

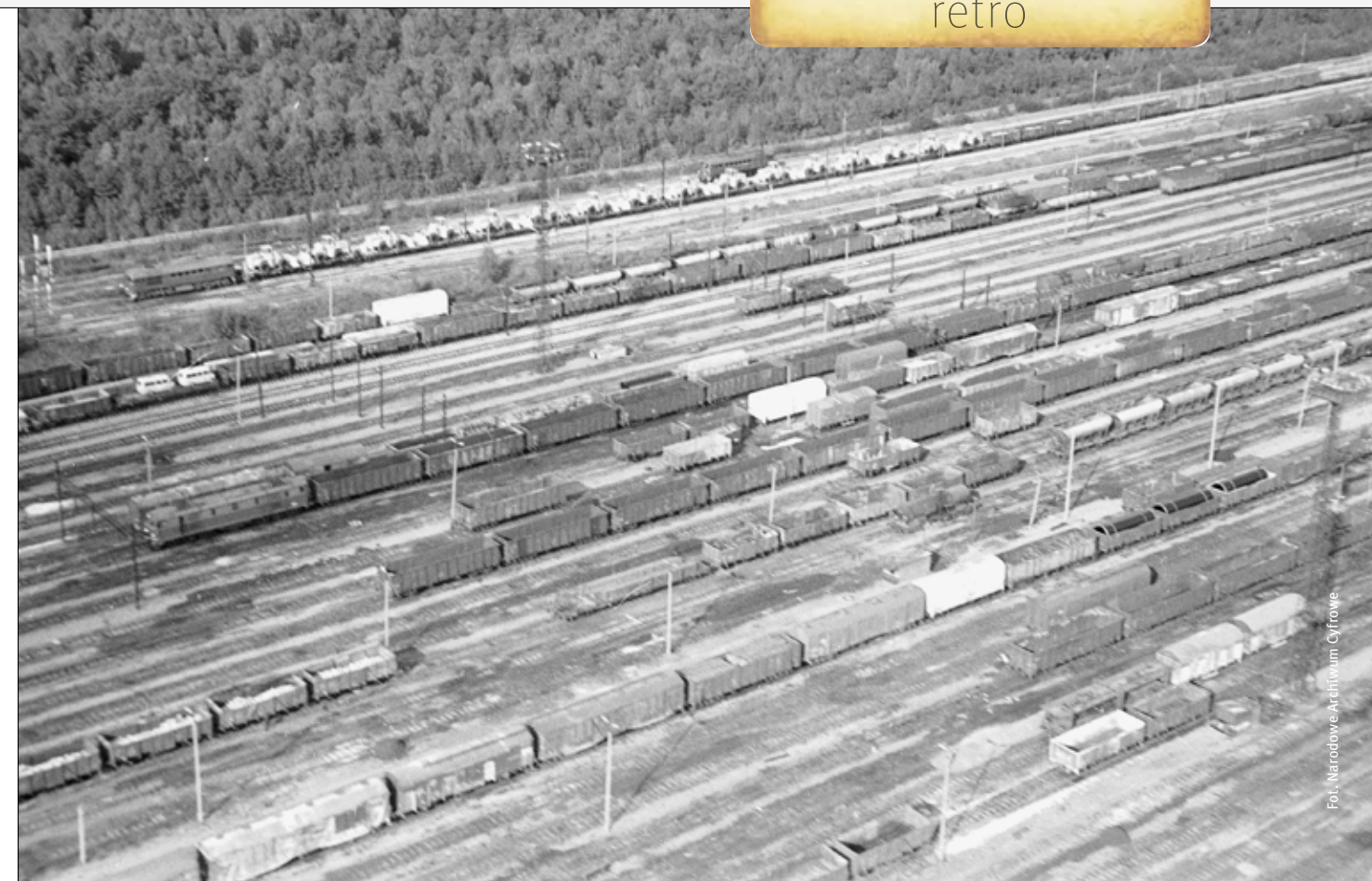
260 mechanicznych urządzeń ładunkowych. Problemem było efektywne wykorzystanie czasu i duża liczba godzin nadliczbowych oraz niechlujne ładowanie samochodów.

Decyzją PKP 1 kwietnia 1974 roku PSK stało się członkiem organizacji Intercontainer. To Międzynarodowe Towarzystwo Transportów w Wielkich Kontenerach Intercontainer utworzyły 5 grudnia 1967 roku zarządy europejskich kolei narodowych.

Kontenery wielkie

Spedycję międzynarodową koordynowało Przedsiębiorstwo Spedycji Międzynarodowej C. Hartwig Katowice, które wdrażało ustanowiony decyzją rządową Kontenerowy System Transportowy.

W ramach KST ważną rolę otrzymały również Polskie Linie Oceaniczne. We flocie tego armatora pływały 5 semikontenerowców, a wszystkie



Stacja PKP Katowice pod koniec lat 80.

30 statków jednorazowo zabierało 2437 kontenerów.

PLO miało 4600 kontenerów (w przeliczeniu na 20-stopowe było ich 7170) oraz własny tabor: 50 Volvo, 80 naczep i 600 naczep w USA oraz 200 naczep ro-ro (roll-trailer). PLO w 1981 roku wybudowało na Nabrzeżu Helskim nową bazę na 170 tys. kontenerów rocznie. Plan przewozów zakładał na 1990 rok 4 mln ton drobnicy kontenerowej.

Największe natężenie przewozów kolejami notowano w latach 1975-1979, gdy co dwa tygodnie pociąg wiozł 30 kontenerów 20-stopowych z Bielska-Białej do zakładów Fiata w Monte Cassino, a potem na Sycylię. Palety, na których jechały zespoły napędowe, były własnością FSM i wracały do Polski. Bielska fabryka zakończyła dostawy z chwilą spłaty kredytu licencyjnego na Fiata 126p w kwietniu 1979 roku.

W 1980 roku KST obsłużył 1650 tys. ton ładunków, znacznie poniżej potrzeb, co wynikało z chronicznego braku taboru samochodowego w PKS i w PLO, które także obsługiwały drogowe przewozy kontenerowe. W 1979 roku PKS wykonał tylko 58 proc. zleceń przewozów skonteneryzowanych

W 1980 roku KST obsłużył 1650 tys. ton ładunków, znacznie poniżej potrzeb, co wynikało z chronicznego braku taboru samochodowego w PKS i w PLO, które także obsługiwały drogowe przewozy kontenerowe.

z portów morskich, a PLO na 2000 zleceń z C. Hartwig zrealizowały 56 proc. Brakowało samochodów, kolejowe bazy nie miały dźwigów kontenerowych i zdarzało się, że kontenery czekały po 17 dni na transport. Stan wojenny doprowadził do upadku handlu zagranicznego, a wraz z nim przewozów. Z danych GUS wynika, że w stosunku do 1980 roku przewozy kolei skurczyły się w 1982 roku o 16,5 proc. - do 395 mln ton, przewozy publicznego transportu samochodowego o 45,9 proc. - do 128 mln ton, w tym przewozy PKS zmalały o 47,2 proc. - do 119,4 mln ton.

Mimo to rząd planował rozbudowę terminali przeładunkowych dla kontenerów i zakup 1-2 suwnic fińskiej firmy Kone. Jak zauważył minister komunikacji Janusz Kamiński, program wymagał dewiz oraz inwestycji także innych resortów. Jeden obiekt kosztował nawet kilkanaście miliardów zło-

tych i tych planów nie udało się zrealizować. - Na suwnicę firmy Famak czekało się 25 lat. Mieliśmy nadzieję na montaż suwnicy typu szczecińskiego. Powstały 2 prototypy, przystąpiliśmy do robót ziemnych przy torowisku, ale musieliśmy się wycofać z inwestycji, ponieważ kolejowy dozór techniczny nie dopuścił konstrukcji do użytkowania. Okazało się, że nie ma możliwości ewakuacji operatora suwnicy. Miał on jedynie do dyspozycji drabinę sznurową, z której musiałby korzystać schodząc z wysokości 30 m - opisuje sytuację w latach 80. emerytowany kierownik Stacji Kontenerowej w Sosnowcu Krzysztof Ptak.

Terminale miały słabe wyposażenie techniczne, a często nieodpowiednią lokalizację. Tylko oddziały w Warszawie, Łodzi, Krakowie i Wrocławiu miały suwnice kontenerowe. Poznański terminal mieścił się prawie na osiedlu, na Grabarach, bez możli-

wości rozbudowy. W Sosnowcu teren miał tylko 3,5 tys. m kw. i dwa tory po 280 m. – Musieliśmy rozczepiać pociągi, a przeładunków dokonywaliśmy przy pomocy samochodowych 40-tonowych żurawi Stalowa Wola i 35-tonowych Bumar Łabędy. Mieszkańcy okolicznych bloków protestowali przeciwko wieczornym lub nocnym prze-

Jelcz 317 i jeden Jelcz 620 oraz naczepy szkieletowe – wymienia emerytowany kierownik Stacji Kontenerowej w Sosnowcu.

Nowe firmy na nowe czasy

Krajowa sieć drobnicowa PSK wykonywana była przez przedsiębior-

Zasadniczą działalnością PSK była drobnica krajowa.

W 1983 roku sieć PSK składała się z 62 ekspedycji rejonowych (o 15 mniej niż w 1975 roku). Plombowane wagony wysyłane pomiędzy ekspedycjami zastępowane były przez ciężarówki, które okazywały się szybsze.

ładunkom, które były głośnie, uciążliwe były także spaliny silników żurawi. Na dodatek zimą paliwo zamarzało w przewodach i mieliśmy poważne problemy z funkcjonowaniem – opisuje Ptak.

Na początku lat 80. Zrzeszenie Krajowej Państwowej Komunikacji Samochodowej planowało zakup Jelczy 317 z naczepami NK20 do przewozu kontenerów 20-stopowych (typ 1C). Planowało także zwiększenie taboru o naczepy do transportu 40-stopowych kontenerów. Na dostawców przewidywało producentów niemieckich: z NRD firmę Takraf, z RFN firmę Klaus. Obaj producenci wyposażali naczepy w żurawiki samowyładowcze. Plany zakładały przewozy ładunków skonteneryzowanych w 1985 roku na poziomie 5 mln ton.

W 1986 roku przewieziono kontenerami wielkimi 4,6 mln ton, tj. 0,35 proc. tonażu ogólnych przewozów transportem społecznym. Resort komunikacji porównywał, że we Francji było to 3,84 proc., w Belgii 4,63 proc., zakładał więc w perspektywie do 2005 roku przewozy 17-18 mln ton (faktycznie w 2005 roku przekroczyły 2,2 mln ton, a 17 mln ton osiągnęły w 2018 roku).

Decyzją Ministra Komunikacji z 18 lipca 1986 roku PKP przejęło od PSK tereny i nieruchomości terminali kontenerowych, które PSK otrzymała 6 lipca 1979 roku. – Chodziło o zmniejszenie nakładów PSK na rozbudowę terminali, aby mogła przeznaczyć więcej pieniędzy na własny tabor. Kupiliśmy wtedy 2 ciągniki

stwa spedycji zagranicznej C. Hartwig. Na ich zlecenie drobnicę do Polski przywoziło przede wszystkim Przedsiębiorstwo Międzynarodowych Przewozów Samochodowych Pekaes. – PMPS podpisywało umowy z PSK na odbiór przesyłek i ich dalszą dystrybucję po Polsce. Np. z magazynu z Wiednia raz w tygodniu drobnica przyjeżdżała do Opola i zgodnie ze zleceniami PSK rozwoziła ją po całej Polsce – wyjaśnia dyrektor Oddziału PSK Opole Józef Stelmachowski.

Przedsiębiorstwo Spedycji Krajowej podlegało Zjednoczeniu PKS. – Mieliśmy taki sam system płacowy i regulaminy, a PSK traktowane było podobnie jak 17 wojewódzkich zarządów PKS, choć PSK działało na terenie całego kraju – opisuje zastępcę dyrektora gdańskiego oddziału PSK Tadeusz Wilk.

Po 1981 roku i rozpadzie zjednoczeń, w tym Zjednoczenia Państwowej Komunikacji Samochodowej, PSK trafiło bezpośrednio pod nadzór Ministerstwa Komunikacji. – O to walczyliśmy, dyrektor Zygmunt Grzedka polecił opracować nową strukturę funkcjonowania przedsiębiorstwa i w rezultacie PSK stało się po stanie wojennym samodzielną instytucją – podkreśla Wilk.

Pomimo rozpadu Zjednoczenia PKS oraz przekształcenia PMPS Pekaes w spółkę akcyjną Pekaes Auto-Transport, PSK nadal obsługiwało C. Hartwig. – Współpracowaliśmy z C. Hartwig Katowice, mieliśmy magazyn celny Hartwiga, na naszą bocznice kolejki podstawiała wagony z zagranicznymi

przesyłkami Hartwiga, które tego samego dnia trafiały wynajętymi przez nas samochodami PKS do odbiorców w kraju – zapewnia kierownik ekspedycji rejonowej PSK w Katowicach Sławomir Szmaj.

Jednym z zadań PSK była obsługa Torów Ogólnego Użytku, co oznaczało, że dowolny nadawca i odbiorca mógł dostać przesyłkę całowagony i PSK zajmowała się za- i rozładunkiem takich przesyłek. Usługa znajdowała się w ofercie przez całą dekadę lat 80., ale jej zyskowność obniżały odszkodowania, jakie PSK musiała wypłacać za zniszczenie przesyłek. Dużo z nich ulegało uszkodzeniom na górkach rozrządowych, podczas uderzenia wagonu w wagon.

Zasadniczą działalnością PSK była drobnica krajowa. W 1983 roku sieć PSK składała się z 62 ekspedycji rejonowych (o 15 mniej niż w 1975 roku). Plombowane wagony wysyłane pomiędzy ekspedycjami zastępowane były przez ciężarówki, które okazywały się szybsze. – W latach 70. doczepialiśmy wagony z drobnicą do pociągów osobowych jadących na trasie z Katowic do Warszawy. Próby trwały z pół roku, ale ten rodzaj przewozów nie przyjął się, ponieważ wagony towarowe nie wytrzymały prędkości pociągów pospiesznych. Na dodatek w Warszawie pojawiły się problemy z rozładunkiem, który trwał zbyt długo. Stosowaliśmy też prowizoryczne załadunki naczep: w Katowicach stawialiśmy je na kolejowe platformy, ale i to nie zdało egzaminu. Kłopotliwy okazał się załadunek, podczas którego dochodziło do uszkodzeń opon. Wagony nie były przystosowane do przewozu naczep samochodowych – tłumaczy kierownik ekspedycji rejonowej PSK w Katowicach.

Poszukując operacyjnej efektywności PSK Katowice organizowało w latach 80. wymianę naczep na trasie Warszawa – Katowice. – W Piotrkowie na parkingu było miejsce na przepięcie naczep między ciągnikami, ale pojawił się problem z wtyczkami do świateł naczep, które nie pasowały do wszystkich ciągników i po kwartale zaniechaliśmy tych przewozów – wspomina Szmaj.

Wspomina także, że PSK Katowice miał umowę m.in. z PKS Katowice i PKS Będzin na podstawianie samo-



Załadunek kontenerów na promowo-kontenerowy statek PLO Kazimierz Pułaski na gdyńskim terminalu promowym w połowie lat 80.

chodów. – Nie mieliśmy większych problemów z dostępnością ciężarówek, choć wiem, że koledzy w Polsce skarżyli się problemy z obsługą. Organizowaliśmy nawet współzawodnictwo między PKS-ami na dostawy aut i otrzymywaliśmy każdą zamówioną ilość – podkreśla Szmaj.

Katowicki oddział PSK próbował także dostaw ekspresowych za pomocą połączeń lotniczych. – Z Premy-Milmet w Sosnowcu woziliśmy małe skrzynki pełne łożysk na lotnisko w Pyrzowicach. Niewielkie przesyłki gubiły się na lotnisku i trafiały do odbiorców dopiero po dwóch tygodniach. Niestety, ten krótkotrwały eksperyment nie zdał egzaminu – przyznaje Szmaj.

Połączenia ekspresowe

W drugiej połowie lat 80. prokuratura dopatrzyła się nieprawidłowości w funkcjonowaniu PSK, do więzienia trafiło kilka osób z dyrekcji i Ministerstwo Komunikacji mianowało na dyrektora naczelnego PSK Marka Głogowskiego.

Trafił on na burzliwe czasy, ustawa o działalności gospodarczej z 23 grudnia 1988 roku, zwana „ustawą Rakowskiego”, zmieniła całkowicie warunki działania przedsiębiorców. – Przedsiębiorstwo podpisywało umowy z prywatnymi przewoźnikami, regulujące prawa i obowiązki obu stron oraz stawki usług, które zbudowane zostały na podstawie tonażu

i odległości oraz rodzaju towaru i były 5 razy wyższe od PKS-owskich. PKS miał 4-tonowe Stary, a przewoźnicy przerabiali swoje Stary 28 i 200: długie skrzynie wyposażali w hydrauliczny mechanizm wywrotu, montowali resory od 20-tonowych kolejowych wagonów i wstawiali silniki Leylanda z większych pojazdów lub autobusów, ponieważ oryginalne silniki Stara nie były tak mocne. Przerobione Stary woziły nawet po 12 ton towarów. Jelcze miały burty o wysokości 1,5 m i przez to bardzo pojemne skrzynie ładunkowe. Kierowcy zarabiali doskonale pieniądze. Jeden z naszych sąsiadów, wcześniej kierowca w Iraku, zarabiał 10 razy więcej ode mnie, chociaż ja byłem prezesem. Wszystko sa-

mi robili przy autach, wstawali o 4-5 rano i czekali na przyjazd wagonów do rozładunku. Z tygodnia na tydzień wszystko się zmieniło – zamiast kolejki wagonów czekających na rozładunek, przy rampie stała kolejka ciężarówek gotowych do wzięcia ładunku – wspomina kierownik siedleckiej eks-

Bunt dyrektorów

Następcą został Grzegorz Kaczanowski. Dla nowego dyrektora naczelnego konieczność modernizacji PSK była oczywista i w tym celu odnowił skład zarządu, powołując od 1 października 1989 roku naukowca z SGPiS (dzi-

sieciowych rozwiązań, komputery nie miały dużej mocy obliczeniowej – zaznacza Kaczmarek.

Jednak kluczową dla przyszłości PSK była zgoda Ministerstwa na wydzielenie z sieci kilku oddziałów. – Argumentowałem, że łatwo jest zerwać siecią organizację, znacznie trudniej ją stworzyć. Po co likwidować? Trzeba ją tylko unowocześnić i usprawnić – tłumaczy Kaczmarek.

Resort jednak ugiął się pod naciskiem dyrektorów i w czerwcu 1990 roku zgodził się na wydzielenie oddziałów. – Gdy to nastąpiło, napisałem w imieniu PSK list do Intercontainera z wypowiedzeniem umowy. Zrobiła się afera, ale wytłumaczyłem ministerstwu, że PSK nie może zagwarantować usługi we wszystkich miejscach. PSK jako całość miało monopol infrastrukturalny organizacji przewozów kontenerów wielkich i wydzielenie oddziałów, w których były terminale, uniemożliwiało realizację zadań w ramach Intercontainera i SPK (system obsługi kontenerów w RWPG, skrót od Sowmiestnoje Polzowanie Kontejnierow). Dlatego wysłałem wypowiedzenie, bo nie podlegały mi już niektóre terminale. W tym czasie wrócił do pracy dyrektor naczelny, a ja zwolniłem się 31 sierpnia 1990 roku – wspomina Kaczmarek.

Po decyzji Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej o podziale PSK, 30 czerwca 1990 roku przedsiębiorstwo utraciło pokrycie jednej czwartej terytorium Polski. W ogólnopolskiej strukturze pozostały oddziały: Warszawa, Gdańsk, Łódź, Bydgoszcz, Poznań, Zielona Góra, Kraków, Katowice i Lublin. – Pojawiły się białe plamy, przez pierwsze tygodnie było trudno, ale z czasem uzupełniliśmy naszą strukturę. Tylko zintegrowana struktura dawała rację bytu – podkreśla Dąbek.

On także wprowadził używaną do tej pory w sieci Schenker numerację oddziałów, których było 30. – Polskę podzieliliśmy na układzie współrzędnych X-Y i np. Białystok otrzymał numer 99, Szczecin 90, zaś Katowice 54, Rzeszów 58, Warszawa 86. – Pierwotnie oznaczenia miały biec od 1, ale główna księgowa PSK Lidia Kochanowicz-Mańk potrzebowała pierwszych cyfr dla księgowości, więc numerację oddziałów zaczęliśmy od 5 – tłumaczy Dąbek.



Montaż suwnicy kontenerowej na terminalu PSK w Sosnowcu w 1990 roku.

Przedsiębiorstwo zdołało nawet odbudować ogólnokrajowy potencjał obsługi przesyłek drobnicowych. – Na tych terenach szukałem lokalizacji nowych magazynów, aby zapewnić funkcjonalność PSK. Klienci zostali z nami. Nowe lokalizację znaleźliśmy: np. przy dworcu Świebodzkim we Wrocławiu, w Kielcach wynajęliśmy bocznicę od firmy produkującej artykuły spożywcze, w Rzeszowie zorganizowaliśmy terminal na terenie Zelmera – wymienia Ptak.

PSK w szwedzkie ręce

Powszechne przyzwolenie na tzw. prywatyzację, czyli sprzedaż państwowych aktywów głównie podmiotom zagranicznym, dotyczyło także branży transportowej. – Zainteresowana powołaniem spółki z PSK była stworzona w Niemczech w 1989 roku firma German Parcel (później przekształcona w GLS). Ze strony naszej dyrekcji nie było chęci wiązania się z nieznanym podmiotem – wspomina Dąbek.

Natomiast w lutym 1990 roku powstała spółka Scanspol, utworzona przez szwedzki Scansped i PSK. Jej celem była obsługa drobnicy międzynarodowej. Dyrektorem spółki został Jacek Machocki. Inicjatorem szwedzkiej ekspansji w Polsce był doradca Scansped, prof. Jerzy Tarkowski, który w 1968 roku wyjechał do Szwecji.

Kolejnym krokiem była polsko-szwedzka spółka obsługująca drobnicę krajową. Bilspedition AB (spółka matka Scanspedu) założyła 15 marca 1991 roku ze Skarbem Państwa, właścicielem PSK, spółkę Spedycja Polska Spedpol, zajmującą się spedycją krajową. Tym jednym posunięciem przeszło w obce ręce 70 proc. czynności spedycyjnych w Polsce.

Skarb Państwa wniósł do nowej spółki majątek PSK (całą sieć magazynową i dystrybucji składającą się z 53 ekspedycji rejonowych), a także udziały w Scanspolu. Prezesem został Grzegorz Kaczanowski. – Zastanawialiśmy się, jak nazwać nową spółkę: Spedpol czy Polsped. Ze Szwecji przyjechał Lars Longe, który pomagał

zmieniać Spedpol. Gdyby nie było tej transakcji, firma nie upadłaby, może rozwijałaby się wolniej, ale przetrwałaby okres transformacji. Cierpiała na przerosty kadrowe, których likwidacja była bolesna i konieczna. Jednak PSK miała potencjał, strukturę, umiejętności i częściowo własne terminale – wymienia mocne strony Dąbek.

Bilspedition nie zajmował się transportem kontenerów i pozbył się terminali kontenerowych. Przejął je Pekas i nazwę KST zmienił na Spedcont. Oddziały PSK, które usamodzielnili się w 1989 roku, szybko przestały istnieć, niezdolne do funkcjonowania bez ogólnokrajowej sieci.

Sprzedaż całego PSK dała podwaliny do ekspansji na rynku polskim najpierw szwedzkim firmom, a ostatecznie Schenkerowi, który je wykupił. – Według mnie tak przeprowadzona prywatyzacja PSK była błędem i doprowadziła do przejęcia polskiego rynku drobnicy krajowej przez zagraniczne podmioty – uważa przewodniczący Polskiej Izby Spedycji i Logistyki Marek Tarczyński.

W oddziałach w Szczecinie, Białymstoku, Kielcach, Wrocławiu i Rzeszowie wybuchły strajki. Na ich czele stali dyrektorzy, którzy złożyli wnioski do Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej o usamodzielnienie oddziałów, na co pozwalało nowo uchwalone prawo.

pedycji PSK Zdzisław Wakuła.

Tymczasem resort postawił przed nową dyrekcją PSK zadanie poprawy jakości usług, przede wszystkim przyspieszenia dostaw oraz ich terminowości. – Głogowski zatrudnił mnie w lutym 1989 roku jako specjalistę w dziale usług spedycyjnych i polecił opracować nową siatkę połączeń, która zapewniłaby poprawę terminowości dostaw – wspomina Andrzej Dąbek, który w 1986 roku ukończył Wydział Transportu Politechniki Warszawskiej.

Dodaje, że w dyrekcji naczelnej nikt nie miał całościowej wiedzy o działaniu drobnicy krajowej. – Sam zdobywałem wiedzę od fachowców w oddziałach. Moim mentorem był dyrektor bydgoskiego oddziału PSK Ryszard Budzianowski – wskazuje Dąbek.

– Wymyśliliśmy linie ekspresowe, które kursowały pomiędzy terminalami w nocy. W maju 1989 roku, na podstawie zarządzenia nr 5/1989 dyrektora naczelnego PSK, ruszyło co najmniej kilkadziesiąt takich linii pomiędzy 17 ekspedycjami sieciowymi, jak twórcy projektu nazwali wytypowane magazyny. Już na samym początku działania zmienionej organizacji większość przesyłek trafiało do odbiorcy następnego dnia po nadaniu, jednak mankamentem był brak masy do przewozu. PSK nie posiadała oddziałów handlowych, nie mieliśmy jak zdobyć ładunków, a linie kosztowały dużo. W rezultacie wynik przedsiębiorstwa był słaby, co przyczyniło się do odejścia Głogowskiego – przypomina Dąbek.

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





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 wyróżniony 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 grafik. 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 Parker:

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 CMR za pośrednictwem firmy LUTZ ASSEKURANZ – dlaczego warto

LUTZ ASSEKURANZ

Jeżeli jesteś przewoźnikiem posiadającym własną flotę lub pośrednikiem frachtowym, to poniższy artykuł dedykowany jest właśnie dla Ciebie.

Ubezpieczenie CMR jest przez wielu postrzegane jako złoto konieczne, choć tak naprawdę ma być rodzajem zabezpieczenia ich egzystencji. Konieczna jest tu jednak znajomość podstawowych warunków własnego ubezpieczenia.

Z naszego doświadczenia wynika, że na polskim rynku istnieją pewne luki w ochronie ubezpieczeniowej, proponowanej przez lokalnych oferentów, oraz istotne różnice w porównaniu z ofertą firmy LUTZ ASSEKURANZ.

Rażące niedbalstwo/zły zamiar (art. 29 CMR)

W rozmowach z klientami stale słyszymy, że myślą oni, iż nie transportują elektroniki ani towarów o wysokiej wartości - wykonują tylko przewozy dla kilku znanych dyskontów spożywczych. Czasem nawet nie znają zawartości ładunku (zwłaszcza gdy przejmują kontenery z portów morskich), ale zakładają, że nie ma tam nic cennego.

Firma Lutz Assekuranz zwraca im wtedy uwagę na następujące kwestie. Droga elektronikę można dziś znaleźć wszędzie. Obecnie większość handlowców i lokalnych dostawców posiada w swoim

asortymencie urządzenia elektroniczne. Znane dyskonty spożywcze sprzedają laptopy, drukarki i telefony komórkowe, w drogeriach można znaleźć maszynki do golenia, producenci materiałów opatrunkowych oferują elektroniczne masażery i ciśnieniomierze itp., sprzedawcy zegarków sprzedają smartwatche, sprzedawcy sprzętu sportowego dystrybuują bieżnie, monitory tętna i rowery zasilane bateriami, a księgarnie oferują czytniki e-booków. Listę tę można kontynuować jeszcze długo.

Co łączy te wszystkie urządzenia? (1) Są one dostarczane przez branżę transportową oraz (2) mają niską wagę, ale wysoką wartość sprzedaży. Różnica między odszkodowaniem opartym na stawce 8,33 SDR zgodnie z art. 23 ust. 3 CMR (ok. 10 EUR/kg wagi brutto) a rzeczywistą wartością towaru jest w tym wypadku ogromna i może zagrozić egzystencji przewoźników w razie powstania szkody całkowitej.

Weźmy na przykład rower elektryczny o wadze 17 kg, którego wartość handlowa wynosi 2 500 EUR (segment tanich rowerów). W przypadku szkody całkowitej (np. pożar, kradzież z samochodu ciężarowego, poważny wypadek itp.) daje to odszkodowanie, liczone w oparciu o wagę roweru, w wysokości 170 EUR (ok. 10 EUR za kg). Różnica w stosunku do realnej wartości towaru wynosi więc 2 483 EUR za każdy rower! W przypadku ładunku 30 rowerów (co zdecydowanie nie jest ładunkiem całopojazdowym!) różnica wynosi już 69 900 EUR. Jeżeli zwiększysz liczbę

sztuk lub weźmiesz droższy sprzęt (np. laptopy, smartwatche, telefony komórkowe, radia samochodowe itp.) wynik będzie jeszcze bardziej ekstremalny!

Wielu wie już, że limit kilogramów, o którym mowa w art. 23 ust. 3 CMR, jest zawieszany z mocy prawa, jeżeli przewoźnik działał w złym zamiarze lub z niedbalstwem, równoznacznym ze złym zamiarem - co w większości przypadków oznacza „rażące niedbalstwo” (art. 29 CMR). W takich przypadkach (przykładowo: pijany kierowca, nieprzestrzeganie instrukcji zleciennodawcy, takich jak np. zatrzymywanie się tylko na parkingach strzeżonych lub nieparkowanie w ogóle w określonych miejscach, nadmierne przekraczanie prędkości lub niewłaściwy sposób jazdy, który prowadzi do wypadku, przemoczenie spowodowane nieprzestrzeganiem przepisów o odpoczynku kierowcy, niezamknięcie pojazdu podczas przejeżdżania przez niebezpieczne rejony - wtargnięcie osób trzecich itp.), przewoźnik odpowiada więc - mówiąc wprost - za rzeczywistą wartość towaru.

Każdy, kto w takim wypadku nie posiada polisy CMR, która pokrywa roszczenia zgodnie z art. 29 CMR, całą różnicę do wartości towaru (a w przypadku polis śmieciowych co gorsza - pełną wartość towaru, bo ochrona obejmująca art. 23 ust. 3 jest wtedy całkowicie nieważna) musi pokryć sam! Czy stać Cię na to?

Jak widać na powyższym przykładzie, potrzebna jest szczególnie wysoka suma ubezpieczenia, zwłaszcza



w przypadku art. 29 CMR! Wciąż obserwujemy, jak konkurenci próbują zważyć zainteresowanych osobnym ubezpieczeniem art. 29 CMR, ale w zapisie drobnym drukowana jest tylko suma ubezpieczenia w wysokości kilku tysięcy euro (np. 50 000 EUR lub jeszcze mniej), co - jak widać - jest zdecydowanie za małą kwotą!

O tego rodzaju wątpliwych praktykach, w wyniku których klienci są oszukiwani, firma Lutz Assekuranz ma bardzo niskie mniemanie. Klienci firmy Lutz Assekuranz mogą liczyć na solidną ochronę ubezpieczeniową, bez oszukiwania. Zwykła ochrona ubezpieczeniowa, oferowana przez firmę Lutz Assekuranz, obejmuje z jednej strony roszczenia oparte na art. 29 CMR (rażące niedbalstwo/działanie umyślne pracowników), a z drugiej strony nie przewiduje w polisie sublimitu kwotowego, tj. dla roszczeń tego typu zapewniona jest pełna standardowa suma ubezpieczenia (z reguły ponad 1 mln EUR).

Element ochrony prawnej

Co najmniej równie ważna jak zaspokojenie uzasadnionych roszczeń odszkodowawczych jest obrona przed nieuzasadnionymi roszczeniami odszkodowawczymi, kierowanymi wobec ubezpieczającego lub ubezpieczonego (przewoźnika).

W codziennej praktyce wciąż obserwujemy, jak bardzo wielu (zwłaszcza lokalnych) ubezpieczycieli jest w tej kwestii nieporadnych.

reklama



Świąt Bożego
Narodzenia
pełnych miłości
i spędzonych
w gronie
najbliższych
życzy

LUTZ Assekuranz

Lutz Assekuranz
Versicherungsvermittlung
Ges.m.b.H. w Wiedniu
Oddział w Warszawie
Al. Jana Pawła II 79/7, 00-175 Warszawa
teln.: 22 336 18 84
lutz@zmpd.pl
office-pl@lutz-assekuranz.eu

Biurowo w Wiedniu
Lutz Assekuranz
Versicherungsvermittlung
Ges.m.b.H.
A-1120 Wien, Meldinger
Hauptstraße 51-53
teln.: +43 1 8175573 31
office-pl@lutz-assekuranz.eu
Dział likwidacji szkód:
teln.: +43 1 8175573 16

Regionalne punkty kontaktowe:
Warszawa: 609 019 376
609 019 817
Zielona Góra: 723 688 238
Poznań: 723 688 208
Stryków: 723 688 221
Rzeszów: 17 860 32 48
lutzocp@zmpd.pl



www.lutz-assekuranz.pl

Niektórzy ubezpieczyciele po prostu nie wypłacają nic - nawet kosztów obrony, to tak jakby ubezpieczenie OC było ubezpieczeniem szkód rzeczowych - gdy przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności, ale jest pociągany do niej na drodze sądowej. To jest oczywiście najgorszy przypadek.

Inni ustalili w swoich warunkach śmieszne sublimity (np. 2 500 EUR za każde zdarzenie), które nie pokrywa-

ny. Dzięki temu ponad 90 % wszystkich spraw, kierowanych na drogę sądową, może zakończyć się wygraną przewoźnika.

Własny dział likwidacji szkód

Kolejną ważną kwestią jest sam proces likwidacji szkody. Zauważyliśmy w Polsce, że wiele firm transportowych jest przeciążonych likwidowaniem szkód

zyskiwanie wszelkich dokumentów/ oświadczeń, mających istotny wpływ na podejmowane decyzje.

- Jeżeli będziemy potrzebować od Ciebie dokumentów, a nie dotrą one do nas na czas, to przypomnimy Ci o tym!
- Będziemy informować Cię na bieżąco o aktualnym stanie spraw i koordynować z Tobą istotne kroki.
- Większość naszych pracowników, zajmujących się likwidacją szkód, ma doświadczenie zawodowe w zakresie spedycji i prawa, dzięki czemu są idealnie przygotowani do szybkiej i prawidłowej oceny skomplikowanych przypadków.
- Klienci firmy Lutz Assekuranz zaoszczędzą na kosztach pracownicz, ponieważ nie będą musieli zatrudniać dodatkowych pracowników do obsługi szkód.
- Ponadto nie będzie Ci potrzebne własne know-how w zakresie szkód podlegających Konwencji CMR - wiedzę dotyczącą problematyki CMR będziesz pozyskiwał automatycznie w ramach prowadzonych przez nas spraw, jeżeli tylko zechcesz uczestniczyć w korespondencji z zainteresowanymi stronami.

Firma Lutz Assekuranz to Twój zewnętrzny dział likwidacji szkód! Oferujemy Ci, że odciążymy Cię w tym zakresie i będziemy Cię wspierać w taki sposób, abyś miał znów wolne ręce i mógł zająć się swoją podstawową działalnością, czyli organizacją/realizacją przewozów.

Oprócz naszego rozwiązania w zakresie ubezpieczeń CMR oferujemy również ubezpieczenie AC środków transportu, ubezpieczenie towaru na czas transportu oraz różne produkty pomocnicze, dzięki czemu nasi klienci otrzymują kompletny pakiet ubezpieczeń i mogą czuć się bezpiecznie.

Ubezpieczenia transportowe to delikatny temat, który ma wiele wspólnego z zaufaniem i partnerstwem. Udowodniliśmy to już z powodzeniem w różnych krajach i widzimy obecnie, że również i Bułgaria jest otwarta na to, by wejść na naszą drogę.

Skontaktuj się z nami i przekonaj się o kompleksowym wsparciu z naszej strony i oferowanym przez nas unikalnym zakresie ubezpieczenia.

www.lutz-assekuranz.eu

W przypadku postępowań, które trafiają do drugiej lub trzeciej instancji, generalnie w przypadku długo trwających postępowań (np. sądy we Włoszech) lub w krajach, w których usługi prawników są bardzo drogie (np. Niemcy czy Wielka Brytania), łatwo może dojść do powstania kosztów adwokackich i sądowych w przedziale pięciocyfrowym w euro.

ją nawet pełnych kosztów adwokackich i sądowych w pierwszej instancji w przypadku postępowania sądowego przeciwko zleceniodawcy - w efekcie przewoźnik musi sam ponosić dalsze koszty. Szczególnie w przypadku postępowań, które trafiają do drugiej lub trzeciej instancji, generalnie w przypadku długo trwających postępowań (np. sądy we Włoszech) lub w krajach, w których usługi prawników są bardzo drogie (np. Niemcy czy Wielka Brytania), łatwo może dojść do powstania kosztów adwokackich i sądowych w przedziale pięciocyfrowym w euro, nie wspominając już o tym, że w przypadku przegranej (sędzia nie zawsze wyda pożądaną/przewidywaną wyrok) strona przegrana często musi pokryć koszty reprezentacji prawnej strony wygrywającej.

Jak widać, jeżeli ochrona ubezpieczeniowa jest kiepska, to same koszty reprezentacji przed sądem mogą „zabić” przewoźnika.

Ochrona ubezpieczeniowa, oferowana przez firmę Lutz Assekuranz, pokrywa koszty obrony bez sublimity. Klienci firmy Lutz Assekuranz mają do dyspozycji najbardziej doświadczonych i najlepszych prawników specjalizujących się w dziedzinie prawa transportowego. Jeżeli konieczne jest podjęcie działań przed sądem, każdy krok jest szczegółowo omawiany i koordynowa-

(zarówno pod względem czasowym, jak i w zakresie know-how) i wręcz poświadczanych na lodzie przez pośrednika ubezpieczeniowego lub ubezpieczyciela, którzy niejednokrotnie przerywają wiele czynności związanych z wyszukiwaniem informacji i sporządzeniem dokumentacji oraz odpowiedzialność na ubezpieczonego, czyli na przewoźnika. Błędne decyzje mogą kosztować dużo pieniędzy, nie każdy bowiem zna się na skomplikowanej materii prawa transportowego - od tego są specjaliści tacy jak firma Lutz Assekuranz.

Firma Lutz Assekuranz proaktywnie zajmuje się obsługą wszelkich szkód objętych Twoją polisą „od A do Z”, czyli od złożenia dokumentów do ostatecznej wypłaty świadczenia ubezpieczeniowego. Jest to znacząca różnica w stosunku do zwykłych maklerów, nieposiadających specjalizacji w dziedzinie transportu, którzy z reguły pełnią rolę niewykraczającą poza „funkcję listonosza”!

Obiecujemy Ci, że:

- Skontaktujemy się ze wszystkimi zainteresowanymi stronami - czyli osobami zgłaszającymi roszczenia, właścicielami towarów, rzeczoznawcami, świadkami, urzędami, ubezpieczycielami itp. i zadamy o szybkie po-

VARTA PROMOTIVE AGM TO RÓWNIEŻ OSZCZĘDNOŚĆ PALIWA.



REDUKCJA PRACY SILNIKA NA BIEGU JAŁOWYM POZWALA NA ZMNIEJSZENIE ZUŻYCIA PALIWA I KOSZTÓW Z NIM ZWIĄZANYCH.

Dane dostarczane przez floty transportowe pokazują, że czas pracy silnika na biegu jałowym w celu naładowania akumulatorów na postoju jest krótszy nawet o 75%, dzięki zastosowaniu VARTA w technologii AGM (w porównaniu z akumulatorami konwencjonalnymi*).

W przeliczeniu na tygodniowy okres pracy kierowcy:



3 l.

zużycia paliwa na biegu jałowym na godzinę



6 godz.

krótszy czas pracy na biegu jałowym, dzięki technologii AGM (w porównaniu z akumulatorami konwencjonalnymi)



18 l.

oszczędność paliwa na tydzień
Koszt paliwa: ok. 2,00 EUR/l



Az do **36 €** oszczędności

w ciągu tygodniowego okresu pracy kierowcy:

* Źródło: Clarios – na podstawie danych flot transportowych

VARTA ProMotive AGM to zwiększona odporność w zakresie głębokiego rozładowania oraz doskonała moc rozruchowa zapewniająca wystarczającą energię do uruchomienia pojazdu – nawet po dłuższym postoju.

- Krótszy czas pracy na biegu jałowym pozwala na zmniejszenie zużycia paliwa
- Odbiorniki energii elektrycznej mogą stale zapewniać odpowiedni komfort kierowcy
- Redukcja emisji NOx/CO₂ i poziomu hałasu wpisuje się w strategię zrównoważonego rozwoju



NAJWYŻSZA ODPORNOŚĆ NA DRGANIA

ORYGINALNA CZĘŚĆ ZAMIENNA

WYPRODUKOWANO W NIEMCZACH



OSZCZĘDZAJ PALIWO I PIENIĄDZE.

Dołącz do VARTA Fleet Program i zyskaj dostęp do eksperckiej wiedzy na temat akumulatorów oraz szkoleń.

www.varta-partner-portal.com

Pewny start to akumulator **VARTA**

Szutrowe Lamborghini

Włosi pokazali nową wersję Lamborghini Huracana o nazwie Sterrato, co można przetłumaczyć jako „szuter”. Samochód zaprezentowano na sycylijskim wulkanie Etna. Lamborghini posiadające 640 KM mocy pokonało szutrowe drogi na jego zboczu. To wyraźnie uterenowiona odmiana Huracana. Jak podano, jest to ostatnie Lamborghini z silnikiem V10 niewspomagany przez żaden elektryczny silnik. W przyszłości możemy więc spodziewać się hybrydy.

Mercedes SMNR

Powstał w komputerze jak większość dzisiejszych samochodów, ale z tego komputera nie wydostanie się do realnego świata. Mercedes SMNR to przezroczysty wirtualny prototyp samochodu, który zaprezentowali Niemcy. W trakcie tworzenia SMNR twórcy nie musieli przestrzegać żadnych ograniczeń ani przepisów, które często wiążą im ręce podczas projektowania normalnych aut. Prototyp zaprezentowano podczas finału mistrzostw świata w grze League of Legends.

Rimac

Chorwaci są twórcami oficjalnie najszybszego seryjnego elektrycznego samochodu na świecie. Rimac Nevera rozpędził się na samym przędzie do 412 km/h. Do ustanowienia rekordu doszło na niemieckim torze Papenburg. Za kierownicą Nevery siedział kierowca testowy Rimaca Miro Zrnčević. Najszybszym ze wszystkich samochodów seryjnych pozostaje Bugatti Chiron, który osiągnął ponad 490 km/h. Z tego powodu oba rekordy pozostają w rękach jednej firmy, bo nie tak dawno marki Bugatti i Rimac połączyły się.



640 KM mocy generowanej przez silnik V10



Prius 5

Toyota pokazała kolejną generację Priusa. To pierwsza generacja, w której wyraźnie postawiono na atrakcyjną stylistykę. Prius nadal jest hybrydą, ale w przypadku „piątki” silnik elektryczny nie pełni tylko wspomagającej roli. Elektryczny motor jest silniejszy od spalinowego. W opcji auto będzie miało panel fotowoltaiczny na dachu. Pierwsze egzemplarze nowego Priusa mają pojawić się w salonach pod koniec roku.



Zbigniew Cieślak nie żyje

W wieku 51 lat zmarł Zbigniew Cieślak, wielokrotny mistrz Polski w rajdach samochodowych, a wcześniej skoczek narciarski. Cieślak jako jeden z nielicznych zdobywał mistrzowskie tytuły zarówno jako kierowca, jak i pilot. Po zdobyciu ostatniego tytułu wykryto u niego zaawansowaną chorobę nowotworową, z którą przegrał 11 listopada.



Porsche na wulkanie

Dwa Porsche 911 przerobione tak, żeby lepiej pokonywać bezdroża, wspięły się na wysokość 6 tysięcy metrów.auta wjechały na szczyt najwyższego wulkanu na świecie Ojos del Salado, położonego na granicy Argentyny i Chile. Na wierzchołek nie prowadzi żadna droga, powietrze jest mocno rozrzedzone, a temperatura spada do -30 stopni.

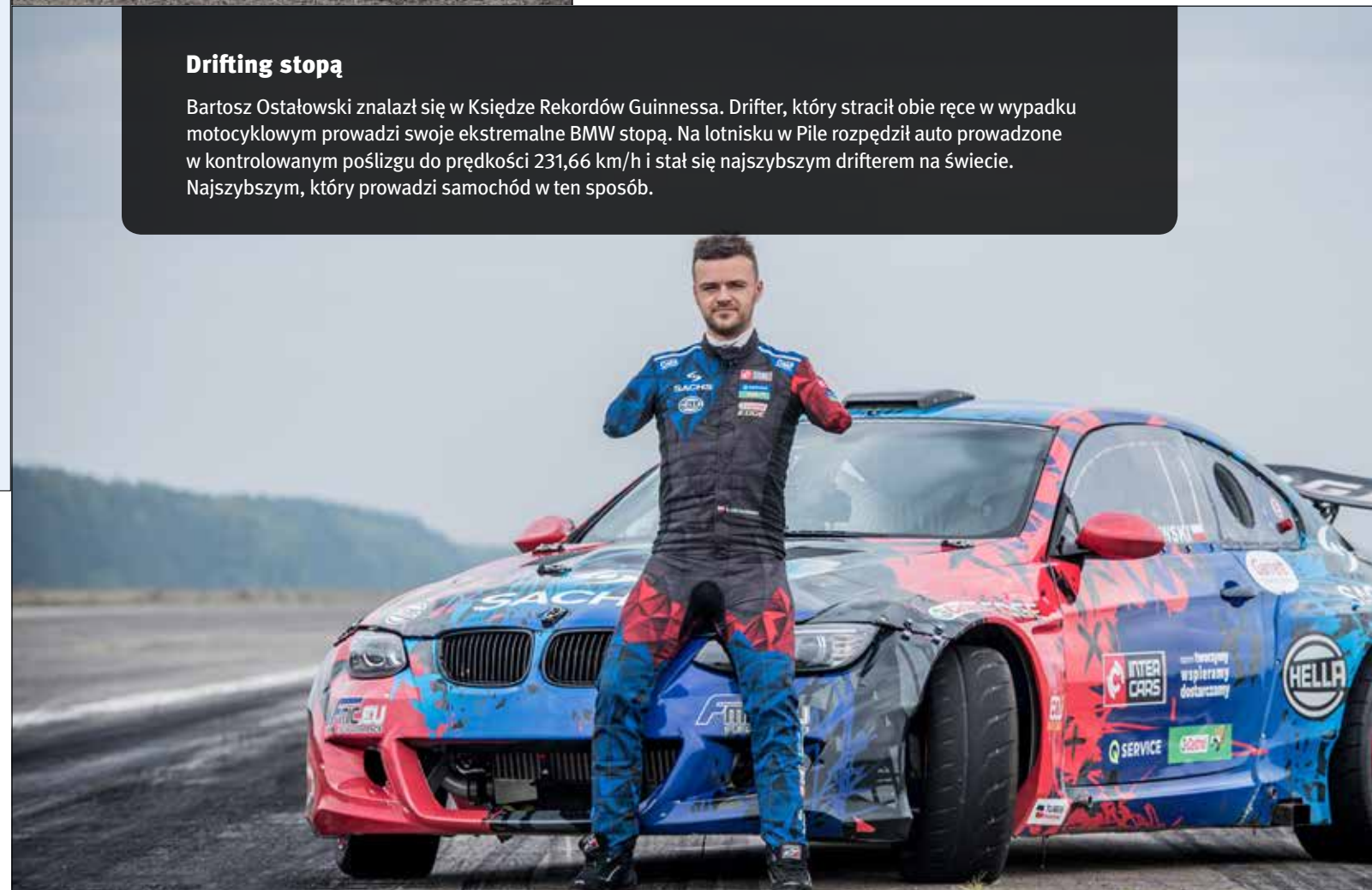
Drifting stopą

Bartosz Ostalowski znalazł się w Księdze Rekordów Guinnessa. Drifter, który stracił obie ręce w wypadku motocyklowym prowadzi swoje ekstremalne BMW stopą. Na lotnisku w Pile rozpędził auto prowadzone w kontrolowanym poślizgu do prędkości 231,66 km/h i stał się najszybszym drifterem na świecie. Najszybszym, który prowadzi samochód w ten sposób.



Zakaz dla hulajnóg

Francuzi zastanawiają się nad usunięciem elektrycznych hulajnóg z ulic Paryża. Władze miasta doszły do wniosku, że ten środek transportu jest niebezpieczny i wprowadza duży bałagan na ulicach stolicy Francji. Hulajnogi poruszające się tam należą do trzech dużych korporacji. Pojawił się pomysł, żeby w przyszłym roku nie przedłużać im koncesji. Głównym powodem są częste wypadki, również śmiertelne.



Rolls-Royce Spectre

Koniec świata silników V8 i V12, czyli bez znaku rozpoznawczego królewskiej marki. Spectre to pierwszy elektryczny Rolls, ale z pewnością nie ostatni. Po nim mamy być świadkami wprowadzenia całej linii limuzyn napędzanych prądem.

Kacper Jeneralski

W 1900 roku Charles Royce, współzałożyciel Rolls-Royce'a, miał już samochód elektryczny. Kupił produkowany wtedy automobil Columbia Electric. Samochód był cichy i niezbyt szybki, bo rozpędzał się do 30 km/h. Jego zasięg wynosił około 60 km. Pierwsze samochody były elektryczne, mimo że nie znano wtedy jeszcze ekologicznych aktywistów, handlu CO2 i sieci ładowarek. Po ponad 120 latach Rolls-Royce pokazał swój pierwszy elektryczny samochód. Pod pewnymi względami więc trochę nieuczciwie byłoby mówienie, że Spectre to profanacja. Zwłaszcza że historia „elektryków” zahacza o czasy, kiedy jedna z najsłynniejszych marek samochodowych dopiero miała powstać.

Przejechane miliony kilometrów

Mimo ciekawej historii Ryce'a, elektryk to jednak nowe wyzwanie. Ponieważ

klient marki jest - delikatnie mówiąc - wymagający, nowy model przeszedł najbardziej zaawansowany program testów, jaki kiedykolwiek przeprowadzał Rolls-Royce. Prototypy przejechały 2,5 miliona kilometrów dróg testowych. Zasympulowano łącznie 400 lat eksploatacji samochodu. Wszystko po to, żeby elektryczny napęd pasował do standardów królewskiej marki, która do 2030 roku planuje przejść w całości na elektrykę.

Spectre nie był zaskoczeniem. Wiadomo było, że prace nad nim trwają. Model został oficjalnie potwierdzony w 2021 roku. Żeby zapewnić odpowiednią aerodynamikę, trzeba było sporo pracy. W końcu to ważna rzecz w elektryku, która istotnie wpływa na zasięg samochodu. Ponoć 830 godzin trwało przeprojektowywanie i testowanie samej figurki „Spirit of Ecstasy”, która zdobi przód auta. Nawet ona nie mogła w sposób znaczący pogarszać współczynnika oporu powietrza. Z drugiej strony widać, że producentowi łatwiej było zrezygnować z silnika o pojemności 6,75 niż z figurki. Koniec końców współczynnik oporu powietrza Spectre wynosi 0,25, najmniej w historii marki.

Jest jeszcze jeden rekord. To średnica kół. Nigdy wcześniej Rolls nie miał tak wielkich obręczy, które mierzą 23 cale. Trzeba przyznać, że świetnie pasują do postury masywnego Coupe. Grill, który sprawia wrażenie trójwymiarowego, jest szerszy niż w dotychczasowych Rollsach. Podświetlają go 23 diody LED, które nadają mu trójwymiarowy wygląd. Dach auta łagodne opada ku tyłowi, nie ma tu żadnych dodatkowych przetłoczeń. Cała bryła nadwozia inspirowana jest luksusowymi jachtami. Zresztą nie pierwszy raz stylisty marki zerkają w stronę wody.

Akumulator wyciszył auto

Spectre nie jest zupełnie nową konstrukcją. Bazuje częściowo na płycie podłogowej obecnie oferowanych aut marki. Wielu producentów tworzy specjalne platformy przeznaczone tylko dla elektryków, ale tu tak nie jest. Główne zmiany w konstrukcji nadwozia to usztywnienie – jest sztywniej o 30 %. To dlatego, że auto musi unieść sporą baterię, która waży aż 700 kilogramów. Jest ona zintegrowana ze strukturą podłogi i sama w sobie usztywnia





konstrukcję samochodu. Dodatkowo staje się materiałem wygłuszeniowym. Dzięki temu od strony podwozia dociera do kabiny znacznie mniej hałasów, a to w Rolls-Royce był zawsze priorytet.

Zawieszenie to nowa era. System Planar w sposób inteligentny steruje rozłączaniem stabilizatorów poprzecznych. W razie potrzeby zawieszenie każdego z kół może pracować zupełnie niezależnie, aby uniknąć poprzecznego kołysania nadwozia. Jeśli natomiast samochód otrzyma sygnał do skrętu, stabilizatory załączają się momentalnie, a zakręt zostanie pokonany w sposób stabilny i precyzyjny. Nad pokonywaniem zakrętu czuwa 18 czujników.

Wnętrze modelu Spectre jest gwiaździste. Gwiazdy pokrywają sufit, drzwi. W drzwi wpasowano w sumie 5867 gwiazdek, które delikatnie świecą. Na desce rozdzielczej przed pasażerem umieszczona jest tabliczka z nazwą modelu. Nazwa też otoczona jest gwiazdami, jest ich 5500. Zaprojektowanie deski rozdzielczej zajęło zespołowi w sumie 10 000 godzin pracy.

Mówienie o osiągnięciach Rolls-Royce'a, to jak mówienie o wieku kobiety. Nie wypada. W przypadku elektryka warto jednak zrobić wyjątek. Zasięg na w pełni naładowanej baterii producent określa na 520 kilometrów. Elektryczny napęd generuje 430 kW, czyli w przeliczeniu na konie mechaniczne około 585 koni. Moment obrotowy to 900 Nm, a przyspieszenie do setki zajmuje 4,5 sekundy.

Premiera rynkowa Spectre planowana jest na 2023 rok. Pierwsi klienci odbiorą swoje samochody pod koniec przyszłego roku. Cena? Klasycznie: Jeśli pytasz, to znaczy, że cię nie stać. ■

ZALICZKOWY ZWROT PODATKU VAT %



Nie czekaj
na zakończenie kwartału
odzyskaj
podatek VAT błyskawicznie

Więcej na www.uslugi.zmpd.pl



OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

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



Gotowy do działania.

Actros F. Nieodczowny partner z funkcjonalnym wyposażeniem, który otwiera Państwu drogę do świata pojazdów ciężarowych Mercedes-Benz. Więcej informacji znajdą Państwo na www.mercedes-benz-trucks.com

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

