



przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych

Actros Team

Wodór dla transportu

Pakiet Mobilności zadziałał

**Naładowany energią:
eActros już w Polsce**

32

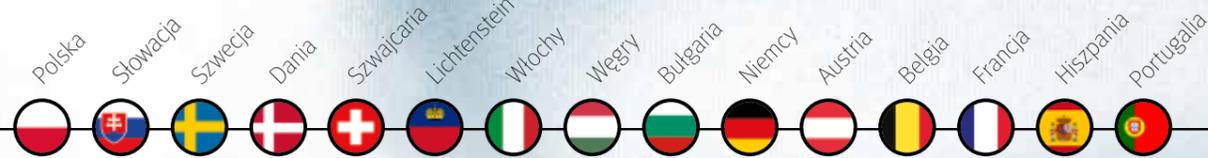
6

20

66

Dodatek specjalny
Polski transport

52



18 domen / 1 urządzenie



Najlepszy BOX
w wadze ciężkiej



Wkrótce nowe kierunki

KONTAKT
uslugi@zmpd.pl



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





Tadeusz Wilk
Radca prezesa ZMPD

Alternatywne paliwa stanowią wyzwanie

Jednym z największych wyzwań stojących przed transportem jest zmiana pojazdów na napędzane paliwami alternatywnymi. Przez wiele lat w sprawie elektromobilności niewiele się działo, dopiero teraz obserwujemy wysyp nowych technologii: napędów elektrycznych i wodorowych. Po latach badań i prób przemysł samochodowy przedstawił pierwsze generacje elektrycznych ciężarówek, których użytkowanie oznacza także

konieczność radykalnej zmiany infrastruktury paliwowej i zarządzania transportem. Jesteśmy na bardzo wczesnym, próbnym etapie przemian, wszystkie konsekwencje zmiany paliwa jeszcze nie są jasne. Na pewno nowe napędy będą wymagały od kierowców nowych umiejętności i nabrania nowych przyzwyczajęń. Najnowszy numer „Przewoźnika” jest elementem dyskusji o tych kwestiach.

Konferencja w sercu Jedwabnego Szlaku

28

W stolicy Uzbekistanu, Taszkencie, odbyła się 13 września międzynarodowa konferencja „International Road Transport. Driving Resilience and Prosperity”. Dyskusja koncentrowała się wokół braku kierowców i nowych technologii.

Szkolenia kierowców jak za króla Ćwieczka

18

Ministerstwo Infrastruktury zaproponowało wydłużenie o 2 lata okresu, w którym można szkolić przyszłych zawodowych kierowców na zestawach tandemowych, a nie na ciągnikach z naczepą, czego domagają się przewoźnicy.

IAA Mobility Monachium

72

Salon Samochodowy w Monachium. Jakie premiery tam zobaczyliśmy? Oczywiście głównie elektryczne: od limuzyn po terenowe, z Europy i Azji.



Kwartalnik ZMPD „Przewoźnik”
ISSN 1899-9719
Wydawca: Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, 00-175 Warszawa, Al. Jana Pawła II 78
Prezes ZMPD: Jan Buczek

Redaguje kolegium:
Robert Przybylski – redaktor naczelny,
Anna Brzezińska-Rybicka, Anna Wrona,
Piotr Gawelczyk, Tadeusz Wilk

Współpracują:
Alicja Chodorowska,
Miroslaw Jagielski,
Kacper Jeneralski,
Piotr Mikiel,
Joanna Popiołek,
Anna Wieczorek

Ogłoszenia, reklamy i prenumerata:
Dorota Grabczyńska-Pazik
e-mail: dorota.pazik@zmpd.pl

Grafika i skład: Adrian Podbielski
Druk: papertinta.pl

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

Potrzebujemy kierowców spoza Europy i lepszych warunków pracy

8

Dyrektor ds. rzecznictwa UE i delegat generalny Stałego Przedstawicielstwa IRU przy UE Raluca Marian zapewnia, że Europa potrzebuje zawodowych kierowców z krajów trzecich. Należy szanować wszystkich kierowców i chronić ich prawa.



Kierowca-mechanik: najlepszy kierunek na spełnienie marzeń

32

Dzięki dziesięcioletnim staraniom ZMPD, w 2015 r. udało się wreszcie przywrócić nauczanie w szkołach zawodu kierowca-mechanik. Zrzeszenie i firma Daimler Truck Polska organizują akcję promocyjną zawód pod hasłem „Actros Team. Ruszamy do szkół”.

Rządy przychyliły nieba producentom ciężarówek

48

Toczy się dyskusja dotycząca normy czystości spalin Euro 7. Przemysł domaga się porzucenia planów, rządy są gotowe na kompromis. W najbliższym czasie Radę UE czekają negocjacje z Parlamentem Europejskim i Komisją Europejską.

Szansą dla transportu dalekodystansowego jest wodór	6
Potrzebujemy kierowców spoza Europy i lepszych warunków pracy	8
Kluczowy jest dostęp do zeroemisyjnego ciężkiego transportu	12
Potrzebujemy różnych technologii – wzywają przewoźnicy	14
Szkolenia kierowców jak za króla Ćwieczka	18
Pakiet Mobilności zadziałał	20
Fotomorgana. Elektromobilność, czyli bez prądu nie ma ciągu	22
Konferencja w sercu Jedwabnego Szlaku	28
ACTROS TEAM. Ruszamy do szkół! v2.0	32
Mińsk Mazowiecki	34
Olsztyn	38
Toruń	40
Białystok	44
Infrastruktura paliw alternatywnych Czy granice potną strefę Schengen?	46
Rządy przychyliły nieba producentom ciężarówek	48
Ze społecznością giełdy Teleroute stawisz czoła nowym wyzwaniom transportowym	50
Polski międzynarodowy transport drogowy w liczbach	52
Jak cyfryzować się mądrze i w pełni wykorzystywać możliwości telematyki?	58
Starem ze Szkocji do Maczkowa	60
Naładowany energią: eActros już w Polsce	66
Odpowiedzialność na podstawie Konwencji CMR. Czy w Twojej polisie art. 23 ust. 4 jest dobrze ubezpieczony?	68
IAA Mobility Monachium	72



Szansą dla transportu dalekodystansowego jest wodór

O konieczności przejścia transportu drogowego na paliwa alternatywne mówi prezes ZMPD Jan Buczek w rozmowie z Robertem Przybylskim.

■ Komisja Europejska forsuje cel zerowej emisji dla nowych ciężarówek po 2040 roku. Czy przedsiębiorcy powinni brać pod uwagę przygotowywane regulacje?

Propozycja KE ma charakter symboliczny i jej celem jest raczej wywołanie szoku, ponieważ nie da się obecnie zastąpić paliwa mineralnego żad-

nym innym w transporcie drogowym. Tego typu projekty są bardzo interesujące, ale za nimi nie idzie praktyczna możliwość dostosowania się do zamierzeń i oczekiwań regulatora. Wiele firm produkujących tabor włącza się w prace nad technologiami pozyskiwania różnego rodzaju alternatywnych paliw.

W transporcie lokalnym już są w ofercie samochody elektryczne (baterijne), zaś dla diesla nie ma alternatywy w przewozach dalekodystansowych, o ile administracja nie zablokuje możliwości wykorzystywania tego paliwa w takich relacjach.

■ Samochody od dekad są podstawą transportu, zapewniając klientom

elastyczność i niskie koszty...

Pokazaliśmy, że można samochodami przewozić ładunki na średnie i dalekie dystanse, spedytorzy sięgali po ciężarówkę, bo to najtańszy rodzaj przewozów. W przypadku elektrycznie napędzanych modeli nie ma praktycznych rozwiązań, ładowanie akumulatorów trwa długo. Kierowca, który ma bardzo rygorystyczne przepisy o czasie pracy, nie może sobie pozwolić na elastyczność w tym zakresie, chyba że dokonane zostaną zmiany w przepisach regulujących czas pracy kierowcy. Wówczas kierowca mógłby odebrać odpoczynek podczas ładowania, a niewykorzystany czas pracy w jednym dniu zrealizować w kolejnym. Bez takich zmian legislacyjnych nastąpi wstrzymanie swobod-

przewoźnik nr 86

nych przewozów, co może spowodować perturbacje w całej gospodarce. Wyobraźmy sobie ciężarówkę stojącą w kolejce do ładowarek; taka sytuacja pogłębi deficyt kierowców, ponieważ nie będą pracować efektywnie. Proponowane obecnie rozwiązania nie przystają do rzeczywistości i podniosłyby koszty transportu, zaś przestoje zakłócają pracę kierowców.

■ To nie koniec podwyżek, bo drogie są e-samochody i ładowarki. Jak przedsiębiorcy mają sobie z tym poradzić?

Wysoka cena np. ładowarki to jedno, ale nawet gdyby można było ją ustawić w dowolnym miejscu, to trzeba zachować w całej sieci energetycznej równowagę. Okazuje się, że po instalacji ładowarki w jakimś miejscu - według dzisiejszych ocen - może nie udać się ustawić drugiej w pobliżu, ponieważ zabraknie mocy. Kolejna będzie mogła stanąć dopiero w odległości kilkudziesięciu kilometrów.

Z elektrycznego napędu skorzystają przewoźnicy w państwach, które nie przepały czasu na modernizację sieci przesyłowych i przygotowały się do korzystania ze źródeł odnawialnych. W Polsce trend budowy instalacji OZE nie tylko był wyhamowany, ale doprowadzono do likwidacji niektórych alternatywnych źródeł energii. Tę szansę zmarnowano i dogonienie czołówki europejskiej, przynajmniej w krótkim czasie, jest niemożliwe.

■ Co tej sytuacji mają zrobić przewoźnicy?

Czekamy na technologię wodorową. Wykorzystanie wodoru do wytwarzania energii do napędu ciężarówek wydaje się być sposobem optymalnym i prawie pozbawionym wad. Przyglądamy się rozwojowi tej technologii, tym bardziej, że zapowiedzi głównych producentów wodoru są obiecujące i zapewne niebawem pojawi się realna szansa stosowania napędu wodorowego. Zmiana technologii umożliwi szybkie dostosowanie infrastruktury do transportu i tankowania wodorem. ZMPD uczestniczy w wielu debatach i nieformalnych rozmowach w tym zakresie i wszystko wskazuje na to, że wodorozacja to obiecujący kierunek, który niebawem zmieni sposób wykorzystania paliw alternatywnych. Na ten moment trzeba być przygoto-



Czekamy na technologię wodorową. Wykorzystanie wodoru do wytwarzania energii do napędu ciężarówek wydaje się być sposobem optymalnym i prawie pozbawionym wad. Przyglądamy się rozwojowi tej technologii, tym bardziej, że zapowiedzi głównych producentów wodoru są obiecujące.

wanym, bo może to zdarzyć szybciej, niż nam się wydaje.

■ Przedsiębiorcy nie będą zaskoczeni prędkością zmian?

O to się nie martwię, bo polscy przewoźnicy zawsze wyróżniali się innowacyjnością i otwartością na nowe rozwiązania, co w ostatecznym rozrachunku dało im przewagę na rynku.

■ Jak przygotować się na technologie wodorowe?

Może nie warto planować długofalowej modernizacji taboru z dieslem, tylko bacznie przyglądać się perspektywom i zapowiedziom producentów? Gdy nadejdzie czas odnowić flotę na zeroemisyjną, przedsiębiorcy nie prześlą tego momentu i będą mieli wiedzę niezbędną do przygotowania nowych inwestycji.

■ Jeśli prześlą, to co?

Jeśli tak, to poniosą karę w postaci wyższego myta, czyli opłat za dostęp do infrastruktury drogowej. Niemcy

już od 1 grudnia wprowadzają nowe zasady opłat drogowych, bardzo słynnych dla diesli. Przemysł ma gotowe technologie i fabryki przygotowane do produkcji wodoru. Koncerny już myślą, w jaki sposób wodór przechowywać i jak go transportować.

■ Czy polskie firmy transportowe stać na tak duże inwestycje?

Barierą jest cena początkowa samochodów i infrastruktury. W tej chwili szokuje, ale będzie spadała. Przewoźnicy mają w strategii wpisane wymianę taboru na bardziej ekologiczny. A może wystarczy mniejsza liczba nowych samochodów, bo zapotrzebowanie na transport nie będzie rosło? Wtedy też koszt zakupu będzie niższy. Ponadto trzeba uwzględnić, że jeśli kolejne państwa pójdą śladem Niemiec i będą karać za jazdę pojazdem innym niż zeroemisyjnym, wówczas modele wodorowe i elektryki okażą się bardziej rentownymi środkami transportu niż tradycyjne.

Potrzebujemy kierowców spoza Europy i lepszych warunków pracy

Dyrektor ds. rzecznictwa UE i delegat generalny Stałego Przedstawicielstwa IRU przy UE **Raluca Marian** mówi Robertowi Przybylskiemu o problemach branży, które wymagają realistycznych rozwiązań unijnych.



- Komisja Europejska promuje elektromobilność w transporcie ciężkim. Gdzie ciężarówki będą ładować akumulatory, jeśli nie ma wystarczającej liczby miejsc parkingowych?**

Kwestia ta budzi duże zaniepokojenie branży, tym bardziej że liczba bezpiecznych i chronionych parkingów dla ciężarówek jest w dalszym ciągu odległa od potrzeb branży. Współpracujemy ze służbami Komisji Europejskiej, aby zwiększyć finansowanie UE, zarówno dla bezpiecznych parkingów, jak i infrastruktury paliw alternatywnych, a także stworzyć pomosty między dwoma strumieniami finansowania. Rok 2024 będzie papierkiem lakmusowym dla branży zarówno pod względem wdrożenia infrastruktury ładowania, jak i początkowego wprowadzenia elektrycznych ciężarówek do transportu na dłuższych dystansach.

W UE brakuje około 100 000 miejsc parkingowych, a bardzo niewiele z nich posiada certyfikaty bezpieczeństwa. Wpływa to negatywnie na czas odpoczynku kierowców, a nawet na ich samopoczucie, a co za tym idzie, na bezpieczeństwo kierowców i atrakcyjność zawodu. W unijnym sektorze transportu drogowego brakuje obecnie ponad 400 000 kierowców, a do 2026 r. liczba ta wzrośnie ponad dwu-

krotnie. Należy zrobić wszystko co w naszej mocy, aby zawód kierowcy stał się bardziej atrakcyjny.

14 lipca 2021 roku Komisja Europejska przyjęła nową propozycję rewizji unijnych przepisów dotyczących rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (AFIR) w ramach pakietu Fit for 55. We wniosku AFIR wyznaczono cele dla państw członkowskich polegające na rozmieszczeniu na każdym parkingu co najmniej jednej elektrycznej stacji ładowania przeznaczonej dla pojazdów ciężkich (HDV) o mocy wyjściowej co najmniej 100 kW do 31 grudnia 2030 roku. Rada i PE osiągnęły 28 marca 2023 roku wstępne porozumienie w sprawie AFIR. Uzgodniony tekst zwiększa liczbę stacji ładowania elektrycznego, które mają zostać rozmieszczone na każdym parkingu do dwóch - do 31 grudnia 2027 r. i czterech - do 31 grudnia 2030 r. Zgromadzenie plenarne PE zatwierdziło porozumienie 11 lipca, a Rada 25 lipca. AFIR zacznie obowiązywać sześć miesięcy po wejściu w życie.

- Zobaczymy, jak rozporządzenie będzie wdrażane...**

Pozytywne jest chociaż to, że decydenci UE uznali znaczenie bezpiecznych parkingów. Należy zauważyć, że aby wdrożyć infrastrukturę paliw

alternatywnych na parkingach, przede wszystkim powinna powstać ich wystarczająca liczba. Dlatego kluczowe znaczenie ma bieżąca rewizja unijnych przepisów dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). We wniosku dotyczącym TEN-T określono wymogi dla państw członkowskich UE dotyczące ustanowienia bezpiecznych parkingów na całej sieci TEN-T. Obecnie trwają negocjacje między Parlamentem Europejskim a Radą, a stanowisko Parlamentu Europejskiego przewiduje utworzenie parkingów zarówno w sieci bazowej, jak i kompleksowej, co jest postępowaniem w porównaniu z tym, co zaproponowała Komisja Europejska. Rada niestety nie zajęła stanowiska sprzyjającego branży, luźno zobowiązując się do ustanowienia parkingów wyłącznie w sieci bazowej. IRU ma nadzieję, że negocjacje uda się sfinalizować przed końcem roku.

- Długi czas ładowania w połączeniu z ograniczeniami w zakresie czasu pracy prawdopodobnie zrujnuje efektywność operacyjną transportu...**

IRU współpracuje z producentami i organami wykonawczymi, aby zaproponować wytyczne dla orga-

nów wykonawczych i kierowców dotyczące sposobu organizacji ładowania oraz spełniające obecne przepisy normujące czas prowadzenia pojazdu i odpoczynku, najpierw w przypadku przerw, a później w przypadku codziennego odpoczynku. Kwestia bezpieczeństwa jest również intensywnie dyskutowana w branży. Oczekujemy, że pierwsze wyniki zostaną udostępnione służbom Komisji Europejskiej przed końcem bieżącego roku.

- Niepokojąca jest także strona ekonomiczna, ponieważ e-ciężarówki są 3 razy droższe od diesli. Czy rządy są skłonne dotować flotę ciężarówek?**

Komercyjny transport drogowy towarów i pasażerów będzie wymagał szerokiej gamy paliw alternatywnych do różnych rodzajów działalności, w tym w okresie przejściowym, a także będzie miał różne wymagania dotyczące lokalizacji infrastruktury w zależności od charakteru działalności. Niezwykle istotne jest, aby komercyjny transport drogowy miał dostęp do infrastruktury paliw alternatywnych w oparciu o zasadę neutralności technologicznej. Technologie akumulatorowo-elektryczne i wodorowe nie są wystarczająco dopracowane i nie gwarantują transportu drogowego na duże odległości.



IRU uczestniczy w kilku projektach finansowanych przez UE, takich jak ZEFES, H2Accelerate i H2Haul, aby przetestować przydatność tych technologii w transporcie dalekobieżnym.

- **Czy Komisja Europejska jest skłonna inwestować w bezpieczne parkingi lub ogólnie w parkingi? Prywatny biznes nie jest zainteresowany, a problem narasta. Bardzo często słyszy się o kolizjach samochodów osobowych z ciężarówkami zaparkowanymi na poboczach, bo na parkingu zabrakło miejsca.**

Cieszymy się, że w odpowiedzi na ciągłe apele IRU o fundusze UE, Komisja Europejska dotrzymuje obietnicy i we wrześniu tego roku ogłosi trzecie zaproszenie do składania wniosków o finansowanie budowy parkingów, z terminem ich składania wpływającym pod koniec stycznia przyszłego roku. Mamy nadzieję i wciąż o tym rozmawiamy ze służbami Komisji Europejskiej, że jesienią 2024 r. ogłoszony zostanie kolejny nabór. W międzyczasie musimy kontynuować pracę nad dwiema kwestiami: poprawą warunków kwalifikowanych, w tym rozszerzeniem finansowania przez UE parkingów znajdujących się na sieci kompleksowej, ale przede wszystkim umożliwieniem wnioskodawcom poprawy jakości ich dokumentacji.

W ramach projektu „Łącząc Europę” (CEF), jednego z kluczowych instrumentów finansowania unijnego, Komisja Europejska przeznaczyła w latach 2021–2023 łącznie 750 mln euro na dostosowanie infrastruktury transportowej UE do celów kontroli granic zewnętrznych, bezpiecznego i chronionego parkowania oraz na poprawę odporności infrastruktury transportowej. Elementem wymienionego zaproszenia są bezpieczne i chronione parkingi, umożliwiające wnioskodawcom występowanie o utworzenie nowych parkingów lub modernizację już istniejących.

Kolejny nabór do finansowania na łączną kwotę 250 mln euro będzie dostępny od września, a ostateczny termin składania wniosków upływa w połowie stycznia 2024 r.

W wyniku unijnych zaproszeń na lata 2021 i 2022 kilka projektów uzyskało finansowanie unijne. IRU wielo-

krotnie wzywała UE do finansowania i z zadowoleniem przyjmuje dostępność tych ważnych zasobów. Musimy jednak zauważyć, że pomimo zachęcających postępów wykorzystanie środków na 2022 r. nie było idealne. Ponieważ sytuacja w dalszym ciągu jest krytyczna i w całej Europie utrzymuje się znaczny niedobór miejsc parkingowych, potrzebne są nowe rozwiązania, aby przyciągnąć udane projekty.

- **Zatem jakie zmiany są niezbędne?**

Aby efektywnie wykorzystać finansowanie z instrumentu „Łącząc Europę”, UE powinna rozważyć w przyszłych zaproszeniach do składania wniosków szerszy zakres kwalifikujących się projektów, np. rozszerzenie finansowania dla parkingów zlokalizowanych w kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej. Obecnie poza zakresem pozostaje wiele potencjalnych projektów zlokalizowanych w sieci kompleksowej. Ponadto należy rozważyć zmianę wymogów w zakresie współfinansowania prywatnego. W zależności od lokalizacji parkingów wysokość wymaganego dofinansowania prywatnego może sięgać nawet 80 proc. To sprawia, że aplikacja jest mniej atrakcyjna dla wielu podmiotów.

Udoskonalenie kryteriów kwalifikowalności jest tym bardziej ważne, że konieczne jest sporządzenie mapy lokalizacji bezpiecznych parkingów w całej Europie, aby zapewnić alokację funduszy UE tam, gdzie są one najbardziej potrzebne. Według badania z 2019 r., w którym uczestniczyło IRU, w UE dostępnych było 300 000 miejsc parkingowych dla ciężarówek, przy niedoborze sięgającym 100 000 miejsc. Tylko 7000 miejsc, czyli mniej niż 3 procent, znajduje się w certyfikowanych, bezpiecznych obszarach.

IRU będzie w dalszym ciągu ściśle współpracować ze wszystkimi zainteresowanymi stronami, aby wspierać unijne standardy dotyczące parkingów dla ciężarówek oraz promować tworzenie nowych i ulepszonych bezpiecznych parkingów w całej Europie.

- **Kierowcy ze swojej strony twierdzą, że nie tylko nie ma miejsc odpoczynku, ale tracą też dużo czasu przed bramami magazynów.**

Naszym celem jest rozwiązanie te-

go problemu na dwóch poziomach: po pierwsze, promujemy dobrowolne umowy ze spedytorami, aby umożliwić kierowcom odpoczynek w miejscach załadunku/rozładunku.

Ponadto niektórzy z członków IRU, na przykład w Portugalii i Hiszpanii, a ostatnio również we Francji, zdecydowali się pójść drogą legislacyjną, wprowadzając przepisami kary za nadmierny czas oczekiwania. Monitorujemy sytuację i skutki wprowadzenia nowych przepisów w tych krajach.

IRU opracowało także dwie karty kierowcy: jedną, mającą na celu poprawę traktowania kierowców w punktach załadunku i rozładunku, przy wsparciu spedytorów; drugą, zawierającą zalecenia dla krajowych stowarzyszeń transportu drogowego dotyczące szerszej kwestii załadunku i rozładunku, w tym czasu oczekiwania w tych miejscach. W tej chwili jest to jedynie zalecenie dla członków IRU, aby zajęli się tą kwestią na szczeblu krajowym. W przyszłym roku IRU przeprowadzi wewnętrzną dyskusję, aby sprawdzić, czy tę kwestię można podnieść na szczeblu europejskim. Musimy jednak powiedzieć, że w europejskim transporcie nie ma jednoznaczności w tej kwestii.

- **Związki zawodowe uaktywniły się po strajku kierowców jednej z polskich firm. Niektóre media przedstawiały branżę jako siedlisko zła. Jaki jest pogląd IRU na relacje przemysł-pracownik w tym wysoce mobilnym sektorze?**

Stanowisko IRU w tej sprawie zostało jasno określone w naszej ostatniej deklaracji. Wierzymy, że Europa potrzebuje zawodowych kierowców z krajów trzecich, aby poradzić sobie z coraz poważniejszymi niedoborami kierowców, a także podjąć wysiłki na rzecz otwarcia zawodu kierowcy na Europejczyków z bardziej zróżnicowanych środowisk, zwłaszcza młodych i kobiety. Należy jednak szanować wszystkich kierowców i chronić ich prawa wynikające z przepisów UE. Obecna rewizja dyrektywy w sprawie praw jazdy otwiera możliwość stworzenia unijnego mechanizmu uznawania i wymiany praw jazdy i świadectw kompetencji zawodowych z państw trzecich, przy jednoczesnym zachowaniu wysokiej jakości szkoleń. ■



LOTOS BIZNES ZYSK DLA FIRM

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

Kluczowy jest dostęp do zeroemisyjnego ciężkiego transportu

Prezes Polskiej Izby Rozwoju Elektromobilności Krzysztof Burda w rozmowie z Robertem Przybylskim wyjaśnia zasady finansowania budowy stacji ładowania dla elektrycznych samochodów ciężarowych.

Przyjęcie rozporządzenia o budowie infrastruktury do dystrybucji paliw alternatywnych (AFIR) to dla producentów ładowarek świetna wiadomość. A dla transportu drogowego?

Dla przewoźników przyjęcie AFIR to rewelacyjna wiadomość, bo wyrówna warunki dostępności do infrastruktury we wszystkich krajach UE. Jeśli mielibyśmy wdrażać elektromobilność bez AFIR, to byłibyśmy bez szans, natomiast rozporządzenie narzuca takie same regulacje dla wszystkich.

Kto ma finansować rozbudowę ładowarek?

Są na to przeznaczone środki krajowe, np. NFOŚiGW posiadał fundusze na rozbudowę infrastruktury do ładowania, ale już zostały wykorzystane. Mamy też program unijny „Łącząc Europę” (CEF), finansowany przez Komisję Europejską. W Polsce operatorem tych funduszy jest BGK i są to środki bezpośrednio przeznaczone na ładowarki i stacje tankowania wodorem. W tym roku one się kończą, prowadzone są ostatnie nabory. Prawdopodobnie będzie kolejna edycja instrumentu CEF, ale szczegółów jeszcze nie mamy.

Czy koncerny paliwowe też inwestują w Europie w infrastrukturę dla paliw alternatywnych?

Największe europejskie koncerny inwestują bardzo dużo. Aral (BP Pulse) ma jedną z większych w Niemczech sieci ładowarek, budują też korytarz z infrastrukturą dedykowaną e-truckom, Shell intensywnie rozbudowuje sieć Recharge, sporych nakładów dokonuje Iberdrola w Hiszpanii, Total we Francji, Enel X Way we Włoszech.

Prawie wszystkie koncerny mają plany także wobec Polski, ale do tej pory skupiały się na swoich rynkach i u nas są mało widoczne. Greenway i Orlen wyprzedziły konkurencję. Polska ma własną specyfikę, jednak gdy liczba pojazdów elektrycznych u nas wzrośnie, duzi gracze na pewno pojawią się w naszym kraju, a teraz inwestują na Zachodzie. Za tym wszystkim stoi biznes, który musi mieć zwrot z inwestycji. Nie sztuka postawić stację, która przez 5 lat będzie nierentowna. Stąd powszechne instalacje ładowarek w centrach miast, galeriach handlowych, gdzie obrót jest bardzo szybki, a nie na pustkowiu. Niezależnie jednak od przyjętej strategii na pewno potrzebujemy infrastruktury w miastach i na trasach.

Producenci aut ostrzegają, że powstanie Europa dwóch prędkości...

Największe zagrożenie polega na tym, że nie nadążymy z budową infrastruktury i firmy nie będą miały możliwości korzystania z elektrycz-

nych samochodów, w tym ciężarowych. Przewoźnicy stracą na konkurencyjności na rynkach międzynarodowych. Regulacje ESG nakładają na korporacje i dostawców obowiązek dążenia do dekarbonizacji, również w łańcuchach dostaw. Zatem dostęp do zeroemisyjnego ciężkiego transportu będzie kluczowy.

Tam, gdzie już się infrastruktura pojawiła, zauważalne jest podnoszenie cen, wprowadzane są nawet opłaty za parkowanie przy ładowarce. To przyspieszenie obrotu?

Zwykle publiczne (miejskie) słupki ładowania AC mają limit bezpłatnego czasu postoju, aby ładujący zmieniał się w ciągu dnia. Obrót powinien sięgać co najmniej 4-5 aut na dobę, aby ładowarki były rentowne. Przy stacjach wysokiej mocy DC (prądu stałego) coraz mniej aut potrzebuje ładować się ponad 45-50 minut. Nowe modele ładują się szybciej, dzięki temu jest większy obrót na stacjach, choć energia jest dość droga. Inwestorzy poszukują innych modeli przychodowych, chcą także aby nikt nie blokował stacji, idąc na 2 godziny do kina, stąd parkowanie ponad np. 45 minut jest dodatkowo płatne.

Gdzie instalować ładowarki dla ciężkiego taboru?

Główną rolę w ładowaniu ciężkiego

transportu odegrają centra logistyczne i zajezdnie. W pierwszej fazie taka infrastruktura obsłuży przewozy z punktu A do B. Samochody będą poruszać się w wahadłach, a na ich końcach będzie infrastruktura. Dodatkowo można zainstalować ładowarki mniejszej mocy na zajezdniach do ładowania w nocy, zaś dostępność stacji ładowania na MOP (zgodnie z AFIR) umożliwi z czasem wykonywanie transportu międzynarodowego samochodami ciężarowymi o zasięgu ponad 350 km.

Jak będzie rozwiązana sprawa płatności, które przy obecnych aplikacjach są kłopotliwe?

Każdy operator musiał dać dostęp do użytkownika klientom, stąd aplikacje przygotowane są przez różnych operatorów ładowarek. Łączą się one najczęściej w roamingu, aby umożliwić swobodne podróżowanie po całej Europie. W przyszłości nie będzie problemu, karty dla flot już są i myślę, że dla ciężarówek już funkcjonują. Pojawiły się także płatności bezpośrednie, czyli płatność kartą, co jest wymogiem AFIR dla stacji o mocy powyżej 50 kW. Urządzenie musi być zgodne z praktyką fiskalną państwa, więc w Polsce powinno zapewnić wydruk faktury i paragonu. Takie urządzenia też już są, wysyłają też faktury na maila.

Jak mali przewoźnicy mogą poradzić sobie z budową infrastruktury?

Pierwsza faza zależy od projektu, gdzie i dla kogo mają wykonać transport ładunków. Może dostarczą tylko usługę transportową, a w miejscach docelowych będą mieli dostęp do ładowarki? Albo będą uzupełniać energię akumulatorów we własnej bazie, gdzie jest najtaniej, z własnych przyłączy. Może będą to wolniejsze ładowarki, ale za to będzie niższa cena za urządzenie? Przewoźnicy muszą szukać programów dofinansowań. Dotychczasowy program Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej na budowę infrastruktury już się wyczerpał, dlatego w najbliższych miesiącach warto śledzić działania NFOŚiGW, bo może pojawić się nowy program u nich lub w ramach CEF. Finansowaniem taboru i ładowa-



rek zainteresowały się również duże podmioty finansowe, oferując model wynajmu długoterminowego.

Jakie są realne możliwości zapewnienia mocy podłączeniowej dla ładowarek?

Mamy z tym problem, bo jednoczesne przyłączenie kilku ładowarek o dużej mocy jest trudne do realizacji. Na pewno te projekty trzeba wcześniej przemyśleć. Operator Sieci Dystrybucyjnej (OSD) potrzebuje czasu na zbudowanie przyłącza. Może warto wykorzystać rezerwy mocy przyłącza lub generować energię z działalności, czyli przesunąć moc z działalności wytwórczej na ładowarki? Można też postawić magazyn energii i ładować go niską mocą, a samochód będzie odbierał ją raz dziennie. Są to jednak jeszcze spore koszty i trzeba wiedzieć jak dobrać parametry magazynu. Takich dużych inwestycji nie ma zbyt wiele, pierwsze pojawiają się zwykle przy instalacjach OZE, wchodzą w rynek mocy, ale trzeba mieć o tym sporo wiedzy i interesować się sektorem energii, aby zrobić to dobrze.

Mamy przykład przedsiębiorcy z Łosic, który opracował nawet cały system optymalizacji zużycia energii przez firmę i na pewno takim osobom, które interesują się energetyką łatwiej będzie poruszać się w temacie elektryfikacji transportu.

Czy będzie dobrym rozwiązaniem publiczne udostępnienie ładowarki na bazie?

Przewoźnicy mogą stawiać ładowarki i udostępniać je publicznie. Technicznie to jest możliwe, ale konieczna jest świadomość, że właściciel bazy musi zapewnić odpowiednią logistykę miejsca i najlepiej przestrzeń dla kierowców. Sprawy rozliczeń przewoźnik załatwi poprzez dostawcę usług ładowania. Idealnie będzie, jeżeli stacja otrzyma zasilanie z farmy fotowoltaicznej. Właściciel stacji ładowania otrzyma prąd po niższej cenie niż zewnętrzny klient, który zakupi energię z marżą.

Jakie są postępy z ładowarkami dużych mocy?

Standard mega ładowarek (o mocy min. 1 MW, po angielsku oznaczanych skrótem MCS – Megawatt Charging System) będzie dostępny komercyjnie w USA w 2024 roku. Próby trwają, pojawili się producenci przewodów, konektorów. Podczas różnych wydarzeń MAN już chwali się takimi ładowarkami, podobnie sieć operatorska Milence, co pokazuje, że technicznie producenci są gotowi, ale są to jeszcze pokazowe stacje. Na pierwszy MCS w Europie poczekamy ze 2-3 lata. Zobaczymy kto będzie pierwszy, nie słyszałem jeszcze o konkretnych projektach wdrożeniowych. Najpopularniejsze są obecnie stacje ładowania o mocy 180 – 350 kW. ■

Potrzebujemy różnych technologii – wzywają przewoźnicy

Organizacje przewoźników uważają, że elektryczne ciężarówki to przedwczesny pomysł.



Robert Przybylski

W ostatnich miesiącach dwa stowarzyszenia: Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego IRU oraz American Trucking Associations zaapelowały o dostęp do funkcjonalnych technologii napędu samochodów ciężarowych ograniczających emisję CO₂. Obie organizacje wskazują, że zarówno technologia bateryjnych samochodów elektrycznych, jak i infrastruktura do ładowania baterii nie są gotowe do zastąpienia samochodów z silnikami diesla. IRU oraz Stowarzyszenie Produ-

centów Części Motoryzacyjnych CLEPA wspólnie wezwały Komisję Europejską do zachowania prawa wyboru technologii w nowej propozycji norm emisji CO₂. Obie organizacje podkreśliły, że dla dekarbonizacji transportu drogowego konieczne jest otwarcie na wszystkie technologie.

Paliwa neutralne klimatycznie

IRU i CLEPA skrytykowały wniosek KE o stopniowe ograniczanie limitów emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich (HDV) w latach 2030, 2035 i 2040. Wskazują, że unijna propozycja będzie miała wpływ na ofertę pojazdów

dostępnych dla przedsiębiorstw transportowych. Według wniosku w każdym z wymienionych lat będzie wzrastał udział pojazdów bezemisyjnych.

Obydwie organizacje wystąpiły z pięcioma postulatami, które przewodawcy UE powinni uwzględnić we wniosku, aby jego realizacja nie zagrażała istnieniu transportu i stabilności dostaw:

- 1. Otwartość technologii: należy dopuścić do stosowania paliw neutralnych pod względem emisji dwutlenku węgla jako długoterminowego rozwiązania dla zrównoważonego transportu ciężkiego, obok elektryfikacji i wodoru.
- 2. Uwzględnienie bezpieczeństwa

VARTA® PROMOTIVE AGM – WYDAJNOŚĆ 24/7.



Dzięki zwiększonej zdolności przyjmowania ładunku elektrycznego, stabilności cyklicznej oraz odporności na wstrząsy i wibracje akumulator VARTA Promotive AGM jest niezawodny 24/7. Spełnia najwyższe wymagania nowoczesnych pojazdów użytkowych.

OE

ORYGINALNE
CZĘŚCI ZAMIENNE



WYPRODUKOWANE
W NIEMCZECH

Pewny start to akumulator  VARTA®

www.varta-partner-portal.com

CLARIOS

neutralnych pod względem emisji dwutlenku węgla dostaw energii, zapewnienie infrastruktury do ładowania i tankowania oraz dostępności dopracowanych i niedrogich technologii, aby osiągnąć ambitne cele w zakresie emisji CO₂.

- 3. Wyłączenie pojazdów dużej nośności z limitów emisji CO₂; obecne technologie dostępne dla pojazdów o zerowej emisji nie nadają się do operacji wymagających dużych pojazdów o masie ponad 40 ton i/lub długości ponad 18,75 m.
- 4. Uwzględnienie nowych grup pojazdów w celach redukcji emisji CO₂ dla pojazdów ciężarowych. Mogą to być e-przyczepy, które są szansą na przyspieszenie rozwoju opłacalnych technologii dostępnych na rynku.
- 5. Wspieranie regionalnego transportu pasażerskiego poprzez zmianę celów dla autobusów i autokarów. Autobusy realizujące transport międzymiastowy powinny podlegać tym samym celom redukcji emisji co autokary, ponieważ ich profil jest bardziej do nich zbliżony niż do autobusów miejskich.

Zaburzenie transportu to katastrofa

Dyrektor przedstawicielstwa IRU w Brukseli Raluca Marian przypomniała, że ciężki transport drogowy ma kluczowe znaczenie dla przewozu ludzi i bezpieczeństwa łańcuchów dostaw. – Większość z siedmiu milionów ciężarówek i autokarów poruszających się po drogach UE ma silnik spalinowy. Masowe i nagłe przejście pojazdów 40-tonowych z zasięgu wynoszącego 1500 km na 300 km typowego dla pojazdów elektrycznych, stworzy poważne ryzyko, zwłaszcza biorąc pod uwagę brak infrastruktury ładowania i dostępności sieci – ostrzegła przedstawicielka IRU. – Aby dekarbonizować transport drogowy niezbędne jest podejście oparte na otwartym wyborze technologii, które pozwala na współistnienie różnych układów napędowych pojazdów, co ma kluczowe znaczenie dla skutecznego funkcjonowania jednolitego rynku, w tym dla reagowania na kryzys – podsumowała.

Dobitniej tę myśl wyraził wiceprezes Boyle Transportation z siedzibą w Massachusetts i pierwszy wicepre-

zes American Trucking Associations Andrew Boyle. Składając zeznania przed Podkomisją Czystego Powietrza, Klimatu i Bezpieczeństwa Jądrowego Senackiej Komisji ds. Środowiska i Robót Publicznych stwierdził, że branża transportowa jest zaangażowana w dalszą redukcję emisji, ale regulacje muszą być technicznie wykonalne, mieć zasięg krajowy i opierać się na realistycznym harmonogramie wdrożenia. – Chociaż podzielimy pasję do pojazdów elektrycznych w samochodach osobowych i pojazdach lekkich, powielanie tej koncepcji motoryzacyjnej na branżę transportu ciężarowego jest ogromnym błędem – alarmował Boyle. – Nie możemy pozwolić, aby nierealistyczne harmonogramy, mozaika stanów i technicznie niewykonalne przepisy spowodowały niepowodzenie transportu ciężarowego. Pamiętajcie, dostarczamy żywność, lekarstwa i odżywki dla niemowląt. Porażka nie jest niewygodna; to katastrofa – podkreślił Boyle.

Brak mocy przyłączeniowej

Przypomniał, że ciężarówki z silnikiem diesla mogą tankować w dowolnym miejscu w USA przez 15 minut, a następnie przejechać około 2200 mil, zanim ponownie zatankują. – Z kolei dzisiejsze elektryczne ciężarówki akumulatorowe mają zasięg około 250–330 mil, a ich ładowanie zajmuje do dziesięciu godzin – porównywał przedstawiciel ATA.

Elektryczne ciężarówki są mniej efektywne od spalinowych, ważące 3 do 5 ton baterie ograniczają ładowność samochodów, mniejsze są także dobowe przebiegi. – Do przewiezienia tej samej ilości ładunków potrzebowalibyśmy znacznie więcej ciężarówek, a każda z nich kosztowałaby 2–3 razy więcej niż porównywalna ciężarówka z silnikiem diesla. Przekształcenie amerykańskiej floty ciężarówek klasy 8 w pojazdy elektryczne wymagałoby inwestycji o wartości 1 biliona dolarów, która ostatecznie obciążałaby konsumentów – szacował Boyle.

Wysokiej mocy ładowarka to koszt 100 tys. dol. Stacja paliw obsłuży w godzinę 4–5 ciężarówek, gdy stacja ładowania 2–3 dziennie. Każde miejsce parkowania wymagać będzie ładowarki, a już teraz brakuje miejsc do parkowania.

Wyjaśnił, że przewoźnicy zainteresowani elektrycznymi ciężarówkami musieli odstąpić od pomysłu, ponieważ zakłady energetyczne nie były w stanie dostarczyć potrzebnej mocy, a ich przedstawiciele nawet nie próbowali dawać nadziei na prędką zmianę tego stanu rzeczy.

Obliczył, że elektryfikacja całej floty ciężarowej w USA zwiększy zużycie energii elektrycznej o 40 proc., a w Kalifornii, która już teraz doświadcza licznych wyłączeń prądu, jego zużycie wzrośnie nawet o 57 proc.

Zmniejszenie korków da lepszy efekt

Ponad dekadę temu Niemcy obliczali, że samochody spalają stojąc w korkach 288 mln litrów paliwa. Od tego czasu ruch na niemieckich autostradach zgęstniał, remonty nadal trwają, więc poprawy w jakimś przewidywalnym czasie raczej nie należy oczekiwać.

Komisja Europejska zaleciła państwu członkowskim wprowadzenie myta, czyli opłat za przejechany dystans, które zastąpią opodatkowanie paliw. Wylicza, że koszt infrastruktury na wozokilometr wynosi 0,033 centa, gdy podatek od paliw wynosi 0,029 do 0,053 centa. Nowe myto, ogłoszone już przez Berlin, będzie wyższe od dotychczasowych obciążeń podatkowych, co oznacza, że obciążenie zmotoryzowanych kosztami zewnętrznymi przyniesie budżetom państw dodatkowe pieniądze.

Jednak wpływy nie zasilą budżetu drogowców, lecz pójdą na budowę linii kolejowych oraz inne aktualne cele wskazane przez Brukselę. KE szacuje, że koszt budowy dróg (koszt finansowania oraz amortyzacja) sięgną do 2026 roku 98 mld euro, podatki od samochodów osobowych wyniosą 267 mld euro, zaś koszty zewnętrzne KE obliczyła na 565,5 mld euro (w tym 210 mld koszty wypadków drogowych). Według polityków ruch powinien przenieść się z dróg na szyny.

Podobne myślenie prezentuje Waszyngton. Tymczasem ATA uważa, że lepszą inwestycją od robionej na siłę elektryfikacji jest likwidacja wąskich gardeł w sieci autostrad, przez które samochody stają w korkach, co rocznie kosztuje u przewoźników 75 mld dol. strat i powoduje marnowanie 6,87 miliarda galonów paliwa. ■

ZALICZKOWY
ZWROT PODATKU

VAT %

Szybki

Zwrot
VAT

Zadbaj o płynność finansową firmy

Odzyskaj swój podatek transportowy z zagranicy



*Dodatkowo oferujemy zwrot podatku akcyzowego



Tel. 22 536 10 31
E-mail: zwrotvat@zmpd.pl
www.uslugi.zmpd.pl/zwrot-vat

ZRZESZENIE MIĘDZYNARODOWYCH
PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH
W POLSCE



Szkolenia kierowców jak za króla Ćwieczka

Ministerstwo Infrastruktury zaproponowało wydłużenie o 2 lata okresu, w którym można szkolić przyszłych zawodowych kierowców na zestawach tandemowych, a nie na ciągnikach z naczepą, czego domagają się przewoźnicy.



Alicja Chodorowska

1 stycznia 2020 roku weszły w życie przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 24 grudnia 2019 roku zmieniającego rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia. Powyższa regulacja dotyczy wymogów jakie muszą spełniać pojazdy przeznaczone do nauki jazdy i egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania w zakresie kategorii C+E.

Konieczne szkolenie na zestawach z naczepą

Na mocy ww. przepisu osoby ubiegające się o wydanie prawa jazdy wspomianej kategorii począwszy od 1 stycznia 2025 roku będą mogły być szkolone i egzaminowane wyłącznie przy wykorzystaniu ciągnika siodłowego z naczepą. Rozporządzenie dało bowiem tak długi, aż 5-letni okres przejściowy na dostosowanie się ośrodków szkoleń oraz systemu egzaminowania do nowych wymogów.

Branża transportu drogowego pozytywnie oceniła te regulacje,

uznając, że system szkoleń i egzaminowania wymaga dostosowania do realnych warunków, z jakimi zmierzą się osoby wchodzące do zawodu kierowcy. Obecnie dopuszczalne jest szkolenie przyszłych kierowców w zakresie prawa jazdy C+E na pojazdach ciężarowych z przyczepami. Takie „tandemy” nie są już wykorzystywane w transporcie międzynarodowym i coraz rzadziej w transporcie krajowym. Zatem, aby uniknąć sytuacji, w której kierowca po szkoleniu i zdanym egzaminie rozpoczyna realną naukę na zestawie ciągnik siodłowy z naczepą dopiero u przyszłego pracodawcy, wspomniana regulacja jest jak najbardziej pożądana i konieczna. Różnica w prowadzeniu obu tych zestawów jest bowiem oczywista. Do zakończenia okresu przejściowego, czyli możliwości szkolenia i egzaminowania kierowców zarówno przy wykorzystaniu pojazdów ciężarowych z przyczepami, jak i ciągników siodłowych z naczepami, pozostał ponad rok.

Tymczasem w lipcu obecnego roku resort infrastruktury przekazał do konsultacji publicznych projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury, zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, któ-



ry zakłada, że przepis dopuszczający możliwość szkolenia i egzaminowania przyszłych kierowców zawodowych wyłącznie przy użyciu ciągników siodłowych i naczep zacząłby obowiązywać dopiero od 1 stycznia 2027 r.

Skąd taki pomysł swoistego powrotu do przeszłości? W uzasadnieniu do nowego projektu rozporządzenia czytamy: „Problemem małych przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia kierowców stała się wymiana starych lub zużytych pojazdów dotychczas stosowanych przy szkoleniach w zakresie prawa jazdy kategorii C+E, w szczególności dotyczy to samochodów ciężarowych. (...) W celu prowadzenia tych szkoleń przedsiębiorca jest zmuszony do zakupu dodatkowo zestawu ciągnik siodłowy z naczepą. Zakup takiego zestawu bardzo często staje się niemożliwym do wykonania wysiłkiem dla przedsiębiorcy w obecnych czasach”.

Uderzenie w firmy transportowe

Wydłużenie okresu przejściowego w rezultacie uderzy nie tylko w profesjonalne podmioty zaangażowane w szkolenie i egzaminowanie kierowców, które dokonały wszelkiej staranności, aby w stosownym czasie dostosować się do obowiązujących regulacji, ale także, albo przede wszystkim, w firmy transportowe. W przypadku tych ostatnich nadal do pracy na stanowisku kierowcy będą się zgłaszać osoby, które będą posiadały wprawdzie uprawnienie do kierowania pojazdem kategorii C+E, ale bez faktycznych umiejętności kierowania ciągnikiem siodłowym z naczepą. W rezultacie rzeczywisty koszt wydłużenia okresu przejściowego szkolenia i egzaminowania kierowców w zakresie kategorii C+E poniosą przewoźnicy, którzy będą musieli nadal doszkalać kierowców, aby ci mogli bezpiecznie prowadzić pojazdy wykorzysty-

wane obecnie w transporcie drogowym, czyli ciągnik siodłowy z naczepą, a nie pojazd ciężarowy z przyczepą. Prawodawca, zakładając tak długi okres przejściowy, dał już przedsiębiorcom czas na przygotowanie się do nowych warunków. Okres ten jeszcze nie minął. Rzetelni przedsiębiorcy zapewne zdążą z dostosowaniem się do obowiązujących przepisów, a ci którym to się nie uda w ciągu 5 lat, zapewne nie uda się i przez kolejne dwa.

Zarówno ZMPD, jak i inne organizacje przewoźników negatywnie oceniły proponowane zmiany. Oczekują dostosowania technicznego poziomu kształcenia przyszłych kierowców zawodowych do realnych potrzeb rynkowych, a nie przedłużania okresu fikcyjnych szkoleń, które nie przygotowują kierowców do wykonywania zawodu

Czy jednak ministerstwo weźmie pod uwagę argumenty przewoźników czy też ugnie się pod naciskiem WORD-ów – to się dopiero okaże. ■

Pakiet Mobilności zadziałał

Unijne regulacje utrudniają funkcjonowanie przewoźników z nowych krajów członkowskich w centrum europejskiego rynku.



Robert Przybylski

Zagraniczne służby kontrolne szaleją z karami. W Szwecji wypisanie kary na 60 tys. koron (ponad 25 tys. zł), czyli maksymalną stawkę za pojedynczy błąd lub przewinienie, staje się standardem. Podobnie jest w Niemczech, we Francji czy Hiszpanii, skąd dochodzą wieści o słonych karach. Nie ma się co dziwić, że walka jest zażarta, wszak toczy się o każdy procent udziału w unijnym rynku wartym blisko 400 mld euro.

Kontrole kabotaży

Z danych Federalnego Urzędu ds. Logistyki i Mobilności (BALM, dawne BAG) wynika, że w sierpniu liczba ciężarówek płacących myto była o 1,6 proc. mniejsza niż w lipcu, ale spadek był znacznie głębszy wśród zagranicznych przewoźników (-2,9 proc.)

niż niemieckich (-0,4 proc.). W sierpniu ruch na niemieckich drogach był o 3,3 proc. mniejszy niż rok wcześniej.

W lipcu BALM przeprowadził kontrole przestrzegania reguł kabotażu i regularnego tygodniowego wypoczynku. Podczas kontroli 3 lipca na 251 pojazdów badanych pod kątem regularnego wypoczynku funkcjonariusze stwierdzili 37 naruszeń zakazu spędzania regularnego tygodniowego wypoczynku w pojeździe. Na 101 samochodów wykryli 6 niezgodności dotyczących reguł kabotażu.

Natomiast 12 i 13 lipca mundurowi BALM skontrolowali 633 pojazdy pod kątem przestrzegania reguł kabotażu, znajdując 22 naruszenia. Na 26 pojazdów kontrolowanych pod kątem przestrzegania regularnego tygodniowego odpoczynku poza pojazdem stwierdzili 1 naruszenie.

Pod koniec lipca służby znów kontrolowały ciężarówki, tym razem sprawdzając 454 aut znalazły 19 nieprawidłowości dotyczących kabotażu, zaś w przypadku regularnego od-

poczynku w 37 pojazdach wszystkie były w porządku. Odsetek nieprawidłowości nie jest duży, nie wiadomo także jakie błędy czy niedociągnięcia powodowały nałożenie mandatu. Łączna wartość naliczonych w lipcu kar sięgnęła 114 tys. euro.

Utrata przychodów

Dane Eurostatu za 2022 rok nie pozostawiają wątpliwości: przewoźnicy z nowych krajów unijnych borykają się z coraz większymi ograniczeniami na centralnie położonych rynkach UE. Zarejestrowane w Polsce samochody zwiększyły pracę przewozową o skromne 1,4 proc. - do 385,1 bln tkm, ale w przewozach kabotażowych nastąpił niemal 12,5-procentowy spadek. Żeby nie było wątpliwości: w przewozach dwustronnych nie nastąpiła zmiana, zaś w przerzutach zarejestrowani w Polsce przewoźnicy wykazali nawet wzrost o 4,4 proc.

Podobnie działo się z firmami zarejestrowanymi w Rumunii; pomimo

wzrostu o 4,3 proc. przewozów ogółem i niewielkiego, ponad 1-procentowego spadku w przerzutach, praca w kabotażach zmalała o 9,4 proc.

Ta prawidłowość obserwowana jest także u przewoźników z pozostałych nowych krajów członkowskich UE. Zatem wprowadzone przez Pakiet Mobilności utrudnienia przyniosły zamierzony skutek, czyli mniejszą konkurencję na lokalnych rynkach krajów „unijnego jądra”.

Utrudniły one życie także firmom zarejestrowanym w Polsce, ale z kapitałem niemieckim. Centralny Ośrodek Informacji Gospodarczej podlicza, że w połowie sierpnia takich podmiotów było w Polsce 310. Firm z kapitałem holenderskim było 129. Inwestorzy z obu krajów znaleźli się na miejscu (odpowiednio) drugim i czwartym listy największych inwestorów zagranicznych w Polsce. Niestety nie wiemy, ile z ponad 700 tys. ciężarówek zarejestrowanych w Polsce należy do firm z niemieckim lub holenderskim kapitałem.

Wysoka marża poza Polską

Unijny rynek transportu drogowego wart jest 361 mld euro, wynika z danych GUS za 2019 rok (najnowsze jakimi dysponujemy). Z danych urzędu statystycznego wynika, że rynek transportu samochodowego stanowi 25 proc. europejskiego rynku TSL, magazynowy i logistyki kontraktowej - 33,4 proc., a transportu lotniczego - 8,8 proc.

Jednak udziały w zatrudnieniu są odmienne. Przewoźnicy samochodowi zatrudniają 31,5 proc. zatrudnionych w branży, operatorzy logistyczni 23,6 proc. zaś przewoźnicy lotniczy prawie 3 proc.

Jak zatem wynika z danych, transport drogowy charakteryzuje się najmniejszą marżowością spośród trzech wymienionych segmentów rynku. Dane narodowe pokazują, że w niskim marżowym segmencie także występuje zróżnicowanie.

Udział polskich przewoźników wyniósł wartościowo 10,6 proc. unijnego rynku, gdy w pracy przewozowej

(wyrażonej w tonokilometrach) sięgnął 32,7 proc. Tak znaczna różnica udziałów oznacza, że rodzime firmy otrzymują niższe stawki od zachodnich konkurentów. Spostrzeżenie potwierdzone jest przez przeliczenie przychodów na jednego zatrudnionego. Działające w Polsce firmy transportu drogowego uzyskały w 2019 roku 79,6 tys. euro, czyli ich wpływ był o 27,5 proc. poniżej średniej unijnej. Jeszcze gorsze wyniki uzyskali przewoźnicy z Rumunii (38 proc. poniżej średniej), Bułgarii (45,7 proc.), Węgier (32,2 proc.) i Czech (32,7 proc.), co potwierdza regułę ich funkcjonowania na innych zasadach.

Pomimo niższych przychodów od zachodnioeuropejskiej konkurencji, działające w Polsce firmy transportu drogowego wypracowują poważną nadwyżkę w bilansie płatniczym kraju. W 2021 roku przekroczyła ona 35 mld zł i była o niemal 19,5 proc. wyższa niż rok wcześniej. Z powodzeniem pokryła 10,3 mld zł deficytu zanotowanego przez transport morski. ■

Elektromobilność, czyli bez prądu nie ma ciągu



Prąd, proszę Państwa, ma wiele zastosowań.

Jan Buczek



Na przykład do herbatki.

Kazimierz Sylwoniuk



Ludzie, dajcie już spokój z tym prądem i herbatką... Od tego tylko potem głowa boli.

Bolesław Milewski



Jan Buczek

Czy jest na sali elektryk?! O, taki duży.



Na sali nie, przecież by się nie zmieścił...

Artur Kamiński



Kiedyś to były auta... Można było ruszyć na pych. A teraz?

Jadwiga Domagała



Paweł Korytowski

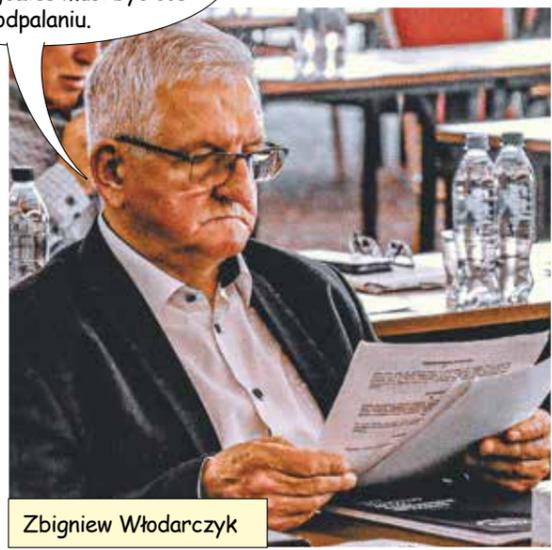
Najpierw, proszę Państwa, trzeba znaleźć gniazdko. A potem to już jakoś pójdzie.



Karol Rychlik

Nie wiedzą, jak go odpalić...

A ja stawiam na teorię. Przed wszystkim instrukcja obsługi. Tu gdzieś musi być coś o odpalaniu.



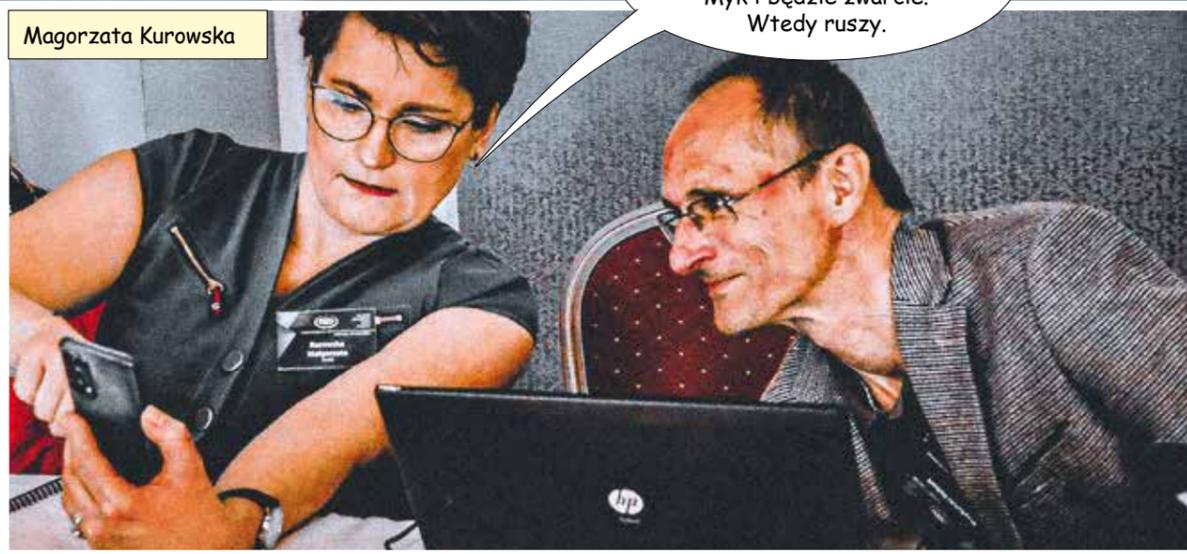
Zbigniew Włodarczyk

Panie i panowie, spokojnie. Zaraz namierzę kod QR i wszystko będzie jasne.



Jan Buczek

Zobacz, tu mamy czerwony kabelek, a tu niebieski. Myk i będzie zwarcie. Wtedy ruszy.



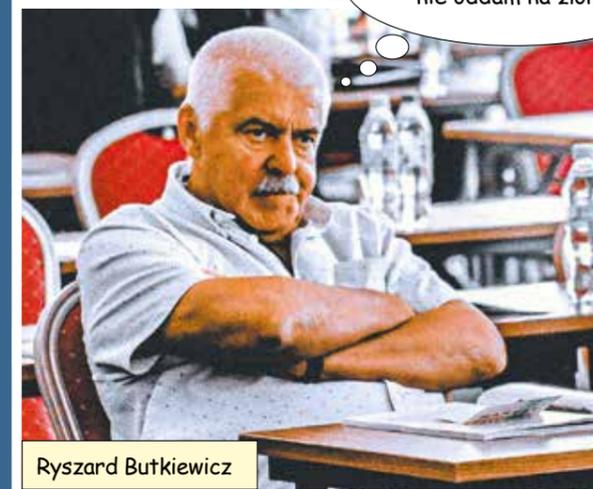
Magorzata Kurowska

Mam pomysł: panele fotowoltaiczne na dachu! Na początek dwa wystarczą.



Jan Buczek

A ja swojego diesla nie oddam na złom.



Ryszard Butkiewicz



Matko Boska, przecież dopiero co kupiłem pięć diesli i trzy na gaz...

Rajmund Nierychto

Grzegorz Wieczorek



A co Pan zrobił dla elektromobilności?

No dobra, ale co z ładowaniem? Może pójdzie z powerbanka?

Może za 20 lat...



Stanisław Mierzejewski



Srebro dla założyciela firmy Hollex

42 lata pracy w międzynarodowych przewozach drogowych i 30 lat prowadzenia firmy Hollex były doskonałą okazją do wręczenia jej właścicielowi, Sławomirowi Wójcikowi, srebrnej Odznaki Honorowej „Zasłużony dla ZMPD”. 27 września 2023 r. w siedzibie firmy Hollex odznaczenie wręczył prezes ZMPD Jan Buczek. Sławomir Wójcik pracę w transporcie rozpoczął od zawodu kierowcy w PKS Lublin w 1974 r., natomiast od 1981 r. rozpoczął pracę w ruchu międzynarodowym. W 1993 r., podjął decyzję o założeniu z synem Arturem firmy Hollex Transport. Realizował przewozy na rynkach Europy Wschodniej, jak również dalekiej Azji – Iraku, Armenii, Azerbejdżanu, Kazachstanu, Uzbekistanu, Kirgistanu aż do Mongolii. W 2006 r. założył drugą rodzinną firmę Hollex. W obu spółkach zarejestrowanych jest 20 nowych chłodniczych zestawów, zatrudnionych jest 35 osób. Firma Hollex jest Członkiem ZMPD od 1996 r.

Transport omawiany na Krynica Forum

W Krynicy Zdroju odbyła się w dniach 13-15 września kolejna edycja międzynarodowej konferencji - Krynica Forum 2023. Dyrektor Departamentu Transportu ZMPD Piotr Mikiel odniósł się do wyzwań związanych z dekarbonizacją transportu. Zwrócił uwagę, iż transformacja sektora transportu drogowego, w tym zakup niskoemisyjnych pojazdów czy budowa infrastruktury paliw alternatywnych, to wyzwania, przed którymi nie ma odwrotu i którego nie da się sprawnie przeprowadzić bez wsparcia finansowego ze środków publicznych.

Zmarła Ewa Stefaniuk



Ewa Stefaniuk była właścicielką firmy „EWPOL” Transport Międzynarodowy z siedzibą w Łosicach. Należała do ZMPD od 2002 roku, była delegatką na Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD w kadencji 2014-2018. Pogrzeb odbył się w piątek 22 września w Łosicach. Rodzinie i bliskim śp. Ewy Stefaniuk składamy wyrazy współczucia.



Ładowarki dla ciężarówek obowiązkowe

Unijne rozporządzenie o Infrastrukturze Paliw Alternatywnych (AFIR) weszło w życie i zmusza rządy do 5-krotnego podwyższenia łącznej mocy infrastruktury ładowania już za niecałe 3 lata oraz nakłada wymóg wyposażania stacji w terminale płatnicze. Państwa członkowskie będą miały obowiązek rozbudowy infrastruktury ładowania wzdłuż sieci dróg TEN-T. W sieci bazowej TEN-T do 2025 roku co 60 km na każdym kierunku podróży mają być rozmieszczone prze-

znaczone dla samochodów osobowych i dostawczych ogólnodostępne strefy ładowania o mocy co najmniej 400 kW. Do 2027 roku moc takich stref będzie musiała wzrosnąć do co najmniej 600 kW. Podobne wymogi dotyczą sieci kompleksowej TEN-T (z terminami granicznymi ustalonymi na lata 2027, 2030 oraz 2035). Inwestorzy domagają się ułatwień w instalacji ładowarek oraz w uzyskaniu dostępu do zasilania.



Actros widzi dookoła

Daimler Truck wprowadza nowe systemy bezpieczeństwa, przede wszystkim Active Brake Assist 6, nowy system Frontguard Assist i Active Sideguard Assist (ASGA) 2. Systemy wsparcia kierowcy wykorzystują platformę elektroniczną, łączącą dane z 4 radarów krótkiego zasięgu (po 2 na prawą i lewą stronę), radaru dalekiego zasięgu (montowanego na środku) i schowanej za szybą kamery. Platforma pozwala 20-krotnie zwiększyć ilość przetwarzanych danych i nadzorować obszary w

promieniu 270 stopni wokół samochodu. Mercedes podkreśla, że ABA 6 potrafi aktywnie ingerować w hamowanie i automatycznie hamować przy prędkościach do 60 km/h nie tylko przed nieruchomymi pojazdami, ale także przed użytkownikami drogi przecinającymi tor jazdy, nadjeżdżającymi z naprzeciwka lub poruszającymi się na tym samym pasie ruchu. Nowe systemy będą montowane w ciężarówkach Mercedesa (od Actrosa po Atego i Econica) od kwietnia 2024 roku.

Konferencja w sercu Jedwabnego Szlaku

W stolicy Uzbekistanu, Taszkencie, odbyła się 13 września międzynarodowa konferencja „International Road Transport. Driving Resilience and Prosperity”. Dyskusja koncentrowała się wokół braku kierowców i nowych technologii.

Joanna Popiołek

Organizatorem konferencji było uzbeckie stowarzyszenie przewoźników AIRCUZ oraz Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego IRU. Patronat nad nią objęło uzbeckie Ministerstwo Transportu.

Konferencja miała na celu zdiagnozowanie oraz omówienie najpilniejszych wyzwań i możliwości stojących przed międzynarodowym transportem drogowym w Azji Centralnej. W konferencji uczestniczyli liderzy branży transportu międzynarodowego, przedstawiciele organizacji ds. rozwoju i instytucji finansowych z 30 krajów. Na zaproszenie organizatorów w wydarzeniu wzięli udział reprezentujący ZMPD - prezes Jan Bu-

czek oraz wicedyrektor Departamentu Transportu Joanna Popiołek.

Miejsce konferencji wybrano nieprzypadkowo. Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych Uzbekistanu (AIRCUZ) świętowało bowiem swoje 30-lecie istnienia, a od trzech lat AIRCUZ należy do pierwszej piątki organizacji o największej sprzedaży karnetów TIR - w 2023 r. stowarzyszenie awansowało na pierwsze miejsce. Jest to związane z położeniem i dynamicznym rozwojem ekonomicznym tego kraju. Tylko w ostatnim czasie obroty handlowe między Uzbekistanem a UE wzrosły o 22 %.

Na skrzyżowaniu szlaków

Przez cały rok 2023 Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego IRU świętuje 75-lecie funkcjonowania, a kon-

ferencja w Taszkencie była okazją do przypomnienia o rocznicy w regionie Azji Środkowej. Otwierając konferencję prezydent IRU Radu Dinescu powiedział, że uczestnicy spotykają się w samym sercu starożytnego Jedwabnego Szlaku, a położenie geograficzne Uzbekistanu dziś jest tak samo ważne jak w czasach starożytnych, leży bowiem na kluczowych skrzyżowaniach północy z południem i wschodu z zachodem.

Dla sektora transportu międzynarodowego obecnie też jest istotne, że kraj ten ma duże zasoby pracownicze, szczególnie jeśli chodzi o pokolenie młodych ludzi zaczynających pracę zawodową. Występujące w Europie niedobory siły roboczej, w tym braki kierowców zawodowych, mogą zatem być z powodzeniem uzupełniane przez Uzbeków. I tak się już dzieje, o czym



wane projekty dotyczące tzw. twardej i miękkiej infrastruktury w regionie oraz wsparcie dla tych inicjatyw ze strony organizacji międzynarodowych i instytucji finansowych.

Brak kierowców

Trzeci panel dotyczył zarządzania problemem braku kierowców czasie transformacji branży w kierunku pojazdów autonomicznych. Brak kierowców to problem globalny, szacuje się, że brakuje na świecie 2 600 000 kierowców zawodowych. To naraża już i tak osłabione gospodarki na wyższe ryzyko inflacji, dużą mobilność pracowników i załamanie łańcuchów dostaw. Automatyzacja pojazdów nie wyeliminuje problemu, ale ma potencjał fundamentalnej zmiany profesji kierowcy zawodowego, przez co może uczynić ją bardziej atrakcyjną dla młodych ludzi.

W panelu poświęconym temu zagadnieniu wystąpił prezes ZMPD Jan Buczek. Wskazał, że dzięki determinacji i staraniom ZMPD, w 2015 r. udało się przywrócić w Polsce nauczanie zawodu kierowcy w szkołach branżowych. Od tego czasu szkolne mury opuściło i podjęło pracę w firmach transportowych wielu młodych ludzi. Mimo to nadal jest to kropla w morzu potrzeb.

Prezes Buczek mówił o zachętach stosowanych przez przedsiębiorców. Przewoźnicy wiedzą, że dokształcanie kierowcy w firmie to nie koszt, lecz inwestycja w przyszłość. Standardem są benefity typu prywatna opieka medyczna czy karnety do siłowni. Firmy wprowadzają wewnątrz programy motywacyjne dla kierowców, tak by ci czuli się integralną częścią firmy, mając realny wpływ na jej rozwój.

W kwestii automatyzacji prezes Buczek zgodził się, że może pomóc, ale nie rozwiąże definitywnie problemu. Jednak pewne jest, że automatyzacja przyjdzie szybciej niż myślimy, podobnie jak elektryfikacja aut. Ten proces już trwa i będzie to raczej rewolucja niż ewolucja. Zawód kierowcy jednak nie zniknie, ale będzie wymagał nowych umiejętności. I trzeba to będzie uwzględnić w procesie kształcenia.

Prezes ZMPD podkreślił znaczenie warunków pracy w procesie podejmowania decyzji dotyczącej zawodowej przyszłości. Długie oczekiwanie

też dyskutowano na konferencji.

Konferencja podzielona została na trzy bloki tematyczne. Pierwszy dotyczył odporności łańcuchów dostaw w czasie kryzysów. Transport międzynarodowy był zawsze kluczowy dla społecznego i gospodarczego rozwoju krajów, niósł za sobą handel, dobrobyt, włączenie do wspólnoty międzynarodowej i ostatecznie pokój. Jednak gwałtowny rozwój technologiczny, niepewność geopolityczna i kryzys klimatyczny redefiniują obecnie transport międzynarodowy we wszystkich regionach świata.

Uczestnicy tego panelu omówili główne wyzwania oraz nowe możliwości, z jakimi mierzy się branża transportu międzynarodowego: połączenia regionalne, korytarze transportowe i tranzytowe łączące Wschód z Zachodem, transport multimodalny,

odporność łańcuchów dostaw oraz digitalizacja dokumentów handlowych i urzędowych.

Drugi panel dotyczył inwestycji łączących kraje Azji Środkowej z rynkami światowymi. Państwa nieposiadające dostępu do morza, w tym też Uzbekistan, nie osiągną stabilnego rozwoju bez solidnych korytarzy multimodalnych i niezawodnej infrastruktury. Zakłócenia w połączeniach handlowych i transportowych spowodowały przesunięcia okolicznych węzłów transportowych, wywierając tym samym jeszcze większą presję na i tak już zatłoczone przejścia graniczne. Dlatego również ważne jest, aby infrastruktura drogowa była powiązana z dobrymi rozwiązaniami – procesami, zasadami i usługami wspierającymi efektywny transport. Uczestnicy tego panelu omówili bieżące i plano-



na granicy podczas mroźnej zimy czy upalnego lata nie zachęca do podjęcia pracy w tym zawodzie. Czas oczekiwania na granicy wpływa na dobowy wymiar czasu pracy kierowców, a jest wyliczany z niemal z aptekarską dokładnością. Tymczasem służby kontrolne wszystkich krajów bezwzględnie nakładają kary za uchybienia przeciwko przepisom o czasie jazdy i odpoczynku.

Nie tylko ułatwienia proceduralne

Prezes ZMPD odniósł się do kwestii finansowania ośrodków szkoleniowych, które zapewniają CPC zgodnie z międzynarodowymi standardami w kraju pochodzenia kierowców. Jeśli uda się doprowadzić do zmiany przepisów unijnych, które dopuszczają możliwość zatrudnienia kierowcy, który takie szkolenie przejdzie za granicą, w państwie poza UE, ale według standardów unijnych, to pomysł jest na pewno wart rozważenia.

Prezes Buczek poinformował, że dzięki interwencjom ZMPD już od kilku lat kierowcy przyjeżdżający do Polski do pracy mogą zdawać egzamin na kwalifikację wstępna w języku rosyjskim, od roku w języku ukraińskim, a niedługo także w języku an-

gielskim. Również na skutek starań ZMPD wprowadzono w Polsce możliwość uzyskiwania wiz z prawem do pracy dla kierowców-obywateli Ukrainy i Białorusi na terenie naszego kraju. Takie rozwiązania wprowadzono w związku z wybuchem wojny w Ukrainie i brakiem możliwości wyjazdu kierowców do ich rodzinnych krajów. Z tej możliwości skorzystało wielu kierowców zatrudnianych w polskich firmach transportowych.

Jan Buczek wskazał, że w Polsce pracuje dziś ponad 160 tysięcy kierowców -obcokrajowców, głównie z Ukrainy i Białorusi, podczas gdy w 2018 r. było ich niespełna 70 tysięcy. Rośnie także zainteresowanie zatrudnianiem w polskich firmach transportowych kierowców pochodzących z bardziej odległych rejonów, tj. z Uzbekistanu, Indii, Pakistanu czy Indonezji.

Polska boryka się jednak z licznymi problemami w zatrudnianiu cudzoziemców, z długim czasem oczekiwania na wydanie zezwoleń pobytowych, zezwoleń na pracę dla obywateli innych państw, którzy nie mogą korzystać z ułatwień w zatrudnieniu. Polska nie uznaje świadectw kwalifikacji zawodowej kierowców wydanych w innych państwach unijnych, co wydłuża procedurę uzyskania karty kwalifikacji kierowcy.

Inwestycje w pracowników

Wszystkie te problemy są przez ZMPD zgłaszane przedstawicielom władz i w miarę możliwości rozwiązywane, chociażby poprzez wprowadzanie oddzielnych „kolejek” dla wniosków składanych przez osoby, które zamierzają podjąć pracę lub pracują na stanowisku kierowcy w transporcie drogowym.

Konkluzją tego panelu była pełna świadomość uczestników, że inwestycje w infrastrukturę, pojazdy i sprzęt są ważne, ale skupienie się na ludziach i ich kwalifikacjach zawodowych ma ogromne znaczenie, aby zagwarantować bezpieczny i zrównoważony transport. Inwestowanie w ludzi jest niezbędne, aby osiągnąć cele w zakresie efektywności transportu, bezpieczeństwa drogowego i dekarbonizacji przemysłu.

Ostatnia sesja podczas konferencji dotyczyła wpływu transportu na rozwój, stabilność, dobrobyt i pokój. Była to swobodna debata osób uznanych przez IRU za nowych twórców branży- innowatorów, liderów regionu. Panel tej sesji skupiał się na zwiększeniu wydajności, bezpieczeństwa oraz zrównoważonego rozwoju transportu drogowego i tranzytu dzięki innowacjom i sztucznej inteligencji.

AKADEMIA
SZKOLENIOWA
ZMPD

ON-LINE / STACJONARNIE



Kompetencje
zawodowe
przewoźnika

WYSOKA ZDAWALNOŚĆ

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.szukolenia.zmpd.pl



ACTROS TEAM. Ruszamy do szkół! v2.0

Kierowca-mechanik: najlepszy kierunek do spełniania marzeń

Dzięki dziesięcioletnim staraniom ZMPD, w 2015 r. udało się wreszcie przywrócić nauczanie w szkołach zawodu kierowca-mechanik. Choć od tego czasu szkolne mury opuściło i podjęło pracę w firmach transportowych wiele młodych osób, to nadal jest to kropla w morzu potrzeb. Dlatego też Zrzeszenie i firma Daimler Truck Polska organizują akcję promocyjną pod hasłem „Actros Team. Ruszamy do szkół”.

Piotr Gawelczyk

Według orientacyjnych danych na polskim rynku brakuje 150 tys. kierowców zawodowych i niedobór ten stanowi jedną z największych barier w rozwoju firm transportowych. Jest to skutek m.in. likwidacji kształcenia zawodowego. Szkoły branżowe zaprzestały prowadzenia klas o profilu kierowca-mechanik i dopiero od kilku lat profil ten powrócił do oferty edukacyjnej. Stało się tak dzięki determi-

nacji Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce. Po trwających dziesięć lat staraniach organizacji, w 2015 roku udało się przywrócić nauczanie tego zawodu w „branżówkach”.

Choć od tego czasu szkolne mury opuściło i podjęło pracę w firmach transportowych wiele młodych osób, to nadal jest to kropla w morzu potrzeb. Co więcej – z każdym rokiem, m.in. ze względu na odchodzenie na emeryturę dotychczasowych pracowników, sytuacja się pogarsza.

Dlatego też ZMPD i firma Daimler Truck Polska (w jej ofercie mar-

ki Mercedes-Benz Truck i Fuso) promują w szkołach branżowych I stopnia zawód kierowcy. Niezmiennie hasło przewodnie wydarzenia brzmi: „Actros Team. Ruszamy do szkół”.

Doskonałą okazją do przeprowadzonej kolejnej edycji ogólnopolskiej akcji był początek roku szkolnego 2023/2024. W najnowszej odsłonie akcji odwiedziliśmy w sumie sześć placówek. Jesienny cykl rozpoczął się w Mińsku Mazowieckim, kolejne spotkania odbyły się w Olsztynie, Toruniu, Białymstoku, Warszawie i Międzyrzeczu Podlaskim. Relację z pierwszych czterech prezentujemy w tym nume-



2023

22 maja **Łuków**
23 maja **Siedlce**
6 czerwca **Ostrołęka**
15 września **Mińsk Mazowiecki**
18 września **Olsztyn**
20 września **Toruń**
25 września **Białystok**
3 października **Warszawa**
10 października **Międzyrzec Podlaski**



2022

9 września **Teresin**
9 września **Strzelce Opolskie**
16 września **Śrem**
16 września **Gostynin**
7 października **Włocławek**
7 października **Łopuszno**



Prezes ZMPD Jan Buczek o systemie nauczania zawodu kierowcy- mechanika w szkołach branżowych

Program kształcenia kierowców w systemie oświatowym po latach naszych starań w końcu ruszył osiem lat temu. Przewoźnicy, choć zogniskowani na innych problemach, głównie na usuwaniu barier dla funkcjonowania przedsiębiorstw, pomimo wszystko znajdują się, czas i ludzi, którzy włączyli się w akcję promocyjną wśród młodzieży. Jeździmy po szkołach z przedstawicielami Mercedesa, który wspiera nasze działania poważnymi środkami i włącza się w odczarowanie społecznej opinii o transporcie drogowym. Z roku na rok coraz więcej młodzieży kształci się w zawodzie kierowca-mechanik, ale w naszej ocenie to daleko za mało. Bulwersuje nas fakt, że w ośrodkach, w których udało się wypromować ten zawód, kuratorium ogranicza środki na kształcenie, przeznaczając je na zawody niszowe, a zawód kierowcy, który jest teraz tak poszukiwany, napotyka na wiele barier wynikających z uprzedzeń społecznych i oporu przedstawicieli resortu edukacji.

rze „Przewoźnika”. Dwa ostatnie spotkania – w kolejnym wydaniu naszego pisma.

Wspólnym mianownikiem wszystkich spotkań było to, że brali w nich udział przedstawiciele Zrzeszenia i firmy Daimler Truck Polska oraz członkowie ZMPD – właściciele firm transportowych, a także influencerzy z ACTROS TEAM – młodzi zawodowi kierowcy: Katarzyna „Kate TruckDriverka” Żółtek, Adrian „Trucker Parker” Poździej oraz Artur „ArtDrive” Szymański, którzy zachęcali uczniów do dalszej nauki w zawodzie, a także przekonywali tych jeszcze niezdecydowanych. W całej Polsce spotkałiśmy się z dużym zainteresowaniem najważniejszych osób, czyli uczniów, którzy za kilka lat mają szansę stać się prawdziwymi zawodowcami za kółkiem.

– Kampania w szkołach branżowych jest dla nas niezwykle ważna i w moim odczuciu bardzo potrzeb-

na – podkreśla Anna Brzezińska, dyrektor Departamentu Władz Statutowych i Komunikacji ZMPD. – To praca u podstaw, która zajmie wiele lat, ale wierzymy w jej efekty i ogromnie się cieszymy, że Daimler Truck Polska, oferujący najnowocześniejszy sprzęt, o jakim może dziś marzyć kierowca, nas w tym wspiera. Ma to duże znaczenie, bo młodzież jest Actrosem zachwycona – zarówno jego wyglądem, jak i technologią, a to dodatkowa motywacja do pozostania na drodze do tego zawodu. Ważny jest także udział popularnych influencerów: są dla uczniów i uczennic wiarygodni jako profesjonalni kierowcy, a także atrakcyjni ze względu na popularność w mediach społecznościowych. Potrafią też nawiązać z młodzieżą naturalny, swobodny kontakt, pokazać im, że zawód kierowcy w transporcie międzynarodowym jest nie tylko ważny i potrzebny, ale także pozwoli im spełniać marzenia.

ACTROS TEAM. Ruszamy do szkół! v2.0

MIŃSK MAZOWIECKI

Dokonujcie odpowiednich wyborów



Karol Rychlik

Sztuczna inteligencja nie zastąpi kierowcy

Na pewno będziemy szukać narzędzi, które dzięki sztucznej inteligencji ułatwią nam pracę, ale sama SI absolutnie nie zapewni bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Moim zdaniem doskonale sprawdzi się w obrębie logistyki i magazynowania towarów, ale za kierownicą? Przecież w dzisiejszych niespokojnych czasach nie mamy pewności, czy nie będzie dochodziło do ataków hakerskich na urządzenia poruszające się po drodze. Bo to już nie będzie samochód, tylko właśnie urządzenie, bez podejmującej odpowiedzialne działania mające na celu uniknięcie kolizji osoby w środku. Są plany, by na niektórych liniach SI zastąpiła człowieka, ale to jest bardzo, bardzo niebezpieczne.

Jesienna trasa promocyjna rozpoczęła się w Zespole Szkół Zawodowych nr 2 im. Powstańców Warszawy w Mińsku Mazowieckim, gdzie zespół Actros Team przyjechał 15 września 2023 r.

Piotr Gawelczyk

ZMPD było reprezentowane przez rzecznik prasową ZMPD, dyrektor Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji ZMPD Annę Brzezińską, oraz prezesa Ogólnokrajowego Stowarzyszenia Międzynarodowych Przewoźników

Drogowych i Spedytorów „Podlasie” w Siedlcach, członka Zarządu ZMPD, przedsiębiorcę Karola Rychlika.

Dziękując za organizację spotkania gospodyniom – dyrektor szkoły Agnieszce Pai oraz wicedyrektor Joannie Wójtowicz, dyr. Anna Brzezińska przedstawiła branżę międzynarodowego transportu drogowego i przeprowadziła szybkie konkursy z nagrodami, zachęcając przy tym do zadawania pytań i indywidualnych rozmów.

Podstawa światowej gospodarki

– Światowa gospodarka opiera się na transporcie drogowym, a bez profesjonalnych kierowców nie będzie się rozwijać – przypomniał Karol Rychlik. – Już w wieku 21 lat i po uzyskaniu odpowiednich kwalifikacji możecie rozpocząć dobrze płatną pracę. Jak dobrze płatną? W ruchu między-

narodowym jest to dziś miesięcznie 8-10 tysięcy złotych, i więcej. Łatwo policzyć, że kilka lat wystarczy na to, by odłożyć pieniądze na dalszą przyszłość; można kupić mieszkanie czy wybudować dom, a w przyszłości zgromadzone fundusze wykorzystać np. na otwarcie własnej firmy transportowej lub innego biznesowego przedsięwzięcia – dodał Karol Rychlik. Zauważył przy tym, że po jakimś czasie można zmniejszyć intensywność pracy, przechodząc np. na transport krajowy, co przełoży się na większą możliwość założenia rodziny lub dłuższego z nią przebywania, czy też dalszej edukacji.

Nie ukrywał, że zawód kierowcy to trudna profesja, która wiąże się chociażby z rozłąką z najbliższymi, ale zarazem jest bardzo rozwojowa, gwarantująca przy tym duże bezpieczeństwo finansowe. Przypomniał przy tym o kluczowej przewadze naszego

kraju, jaką jest strategiczne położenie. – Przez Polskę przejeżdża tranzytem masa towarów ze wschodu na zachód i w drugą stronę, dlatego transport zawsze będzie niezwykle ważnym elementem naszej gospodarki – podkreślił Karol Rychlik.

– Wiem, że kształcicie się w różnych kierunkach związanych z branżą transportową – niektórzy z was będą mechanikami, inni spedytorami, a jeszcze inni zawodowymi kierowcami. Tak naprawdę te profesje mają ze sobą bardzo wiele wspólnego, bo transport – niezależnie od tego, czy krajowy czy międzynarodowy – jest przecież pracą zespołową. Nawet jeśli towar przyplynie drogą morską z dalekich krajów, to do odbiorcy, pod wskazany adres zawsze będzie przetransportowany ciężarówkami. A za ten transport odpowiadają zarówno spedytorzy, czyli organizatorzy transportu, jak i oczywiście kierowcy. Po-

za tym idziemy w kierunku transformacji energetycznej i siłą rzecz będą wprowadzane nowe technologie, które również wymagają wysoko wykwalifikowanej kadry pracowników. Macie przed sobą wspaniałą przyszłość – powiedział Karol Rychlik. – Szkoła da wam podstawy do osiągnięcia sukcesu, a my jesteśmy po to, by ten sukces wam zapewnić. Dokonujcie odpowiednich wyborów, tak jak kierowcy w mojej firmie, którzy pracują już po 10, 20 a nawet 30 lat – zaapelował do młodzieży Karol Rychlik.

Dla siebie i dobra publicznego

Duży nacisk położył na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Uczulał przyszłych kierowców na to, by mieli oczy i uszy otwarte. – Mimo że macie tylko jedną szybę z przodu i dwie z boku, musicie mieć oczy dookoła

głowy. Wykorzystujcie najnowsze zdobycze techniki, bo pojazdami na drodze poruszają się różne osoby, również takie, które mogą spowodować zagrożenie. A wy jako kierowcy pojazdu ciężarowego musicie wykazać się pełną odpowiedzialnością, by nie zrobić takiemu delikwentowi krzywdy – uczulał Karol Rychlik.

Odpowiadał na pytania młodzieży, także te dotyczące łączenia życia rodzinnego z prowadzeniem firmy transportowej. – Czasem rzeczywistość jest naprawdę ciężko, czasem brakuje mi czasu na rodzinę (troje dzieci – przyp. autor) i na sen. Ponośm mnóstwo wyrzeczeń, przeżyłem dużo problemów i rozczarowań. Prowadzenie działalności transportowej jest bardzo kosztowne, obłożone wieloma przepisami, podatkami. To ogromne ryzyko, bo działamy w przestrzeni publicznej, gdzie – by odnosić sukcesy – trzeba wykazywać się niezwykłą

odpowiedzialnością i umieć pracować zespołowo. Jestem transportowcem w drugim pokoleniu, moi rodzice założyli firmę w 1989 roku i dziś z rodzeństwem kontynuujemy ich działalność – powiedział przedsiębiorca z Siedlec. Mimo dużej aktywności zawodowej znany jest także z zaangażowania w działalność pro publico bono.

Zapraszamy do kabiny

Popularna w sieci influencerka Kate TruckDriverka opowiedziała o blaskach i cieniach zawodu, podkreślając przy tym, że nie zamieniłaby tego zawodu na żaden inny. – Moje pokolenie było wypychane do liceów, a przecież po liceum i nawet po studiach nie ma się nic, jeśli chodzi o zawodowe doświadczenie. Wybierając szkołę branżową w miarę szybko będziecie mogli podjąć pracę i zarabiać prawdziwe pieniądze – zachęcała do dalszej wytrwałej nauki. – Nauczyciele czasem nam mówili: Nikt wam nie będzie płacił za patrzenie się przez okno! A jednak płacą – śmiała się Kate. Każdy dzień wygląda inaczej; inne trasy, inne sytuacje. – Mam przyjaciół, którzy jeżdżą „3 na 1”, czyli trzy ty-

godnie w trasie, jeden tydzień w Polsce. Są doskonałym przykładem na to, że można połączyć pracę z turystyką. Korzystają z okazji i zwiedzają, co tylko mogą. Wszystko sobie dokładnie planują: gdzie jest parking, gdzie jest najbliższa stacja metra, kolejowa czy przystanek autobusowy. Zwiedzili w ten sposób Hiszpanię, Francję, Włochy czy Niemcy – pokazywała dodatkowe korzyści z pracy kierowcy.

– Nie musiałam mozolnie wspinąć się po szczeblach kariery, co zabiera młodość i czas. Jestem dziś tu, gdzie jestem. Zawód kierowcy mimo wyrzeczeń jest wyjątkowy. Dzięki zarobionym pieniądзом zaczęłam budować dom, zmieniłam samochód, było mnie stać na wyjazdy na urlop dwa-trzy razy w ciągu roku, a jeszcze odkładałam pieniądze na sprzęt, jak laptop czy telefon. W innych zawodach to jest nierealne, wasi rodzice na pewno to potwierdzą – powiedziała Kasia Żółtek. Po części oficjalnej zaprosiła uczniów do kabiny, cierpliwie tłumacząc tajniki najnowszej Actrosa. – Zobaczcie, nie ma lusterek. Na początku ciężko było mi się przestawić, bo przecież wychowaliśmy się na lusterkach. Dziś powoli nawet osobówki rezygnują z klasycz-

nych lusterek – powiedziała Kate.

Wszyscy chętni mogli zrobić sobie pamiątkowe zdjęcia, a na koniec wydarzenia uczniowie otrzymali gadżety przygotowane przez firmę Daimler Truck Polska.

Okiem ucznia

Paweł Orzechowski, klasa 5 technikum, profil technik mechatronik

Skąd pomysł, by zrobić prawo jazdy na kat. C i C+E?

Brat ma firmę transportową i pomyślałem sobie, że warto byłoby trochę dorobić. Poza tym po prostu chciałbym też sobie pojeździć ciężarówką, zobaczyć, jak to jest. Byłem już nawet na zlocie trucków w Grajewie, było bardzo fajnie.

Słyszałem, że zawodowe prawko zrobiłeś w wakacje. Nie szkoda było wolnego czasu?

Nie. W wakacje pracowałem u wujka, a po południu miałem jazdy. Tylko na egzamin wziąłem sobie dzień wolny.

Trochę musiało cię to kosztować...

No kosztowało, kosztowało... Tak ze wszystkim to z dychę. Miałem sporo swoich oszczędności z osiemnastki i z tego, co sobie dorobiłem, w sumie siedem tysięcy złotych. Resztę dołożyli rodzice.

Skoro wydałeś tyle pieniędzy to chyba jesteś mocno zdeterminowany, żeby zostać zawodowym kierowcą?

Najpierw chciałbym trochę pojeździć i zobaczyć, jak to wygląda. A czy będę jeździł przez lata, to czas pokaże.

Brat namawia?

Jasne, że tak (śmiech). Ma cztery ciężarówki i mówi, że czekają na mnie. Na razie krajówka, a jak zdobędę więcej doświadczenia, to trasy międzynarodowe.

AIR PRODUCTS

Transport zasilany wodorem
w zasięgu Twoich możliwości



Nasza technologia + wodór + doświadczenie

Realizacja Twojej wizji
niskoemisyjnego transportu

Od 1993 roku Air Products obsługuje stacje paliw wodorowych na całym świecie, w naszym portfolio ponad 250 zaprojektowanych i zainstalowanych obiektów. Wykorzystujemy naturalne źródła energii do produkcji odnawialnego wodoru i dostarczamy go poprzez sieć dystrybucji w całej Europie. Oferujemy kompleksowe rozwiązanie całego łańcucha dostaw wodoru dopasowane do Twoich potrzeb.

Zainwestujemy w stację tankowania wodoru - umożliwiając Tobie skoncentrowanie się na prowadzeniu głównej działalności. Wyprodukujemy i dostarczymy wodór - podpisana umowa zagwarantuje Ci niezawodność dostaw. Zajmiemy się obsługą i konserwacją stacji - zapewniając bezpieczną i niezawodną pracę z gwarancją wydajności i dostępności.

Skontaktuj się z nami i dowiedz się, jak możemy pomóc w rozwoju Twojej firmy!
dzikowm@airproducts.com
tel. 694 406 750

tell me more
airproducts.com.pl/H2fM



Kate TruckDriverka

Nic nie jest w stanie zastąpić trzeźwo myślącego kierowcy

Jeśli chodzi o technologie poprawiające nam - kierowcom komfort pracy i bezpieczeństwo na drodze – to jak najbardziej tak. Kiedyś cofałam w tartaku; było bardzo ciasno. Okazało się, że jakiś pracownik biegł wzdłuż ciężarówki. Nie widziałam go, ale Actros się zatrzymał. Już dziś Actros np. hamuje do zera jak widzi, że zbliżam się do innego pojazdu, a w korku podjeżdża do poprzedzającego pojazdu. To są znakomite rozwiązania. Nic jednak nie jest w stanie zastąpić trzeźwo myślącego kierowcy.

ACTROS TEAM. Ruszamy do szkół! v2.0

OLSZTYN

Transport to życie

Stolica Warmii i Mazur była kolejnym etapem jesiennej edycji akcji ZMPD i firmy Daimler Truck Polska promującej zawód kierowcy „Actros Team - ruszamy do szkół”.

Piotr Gawelczyk

Po wizycie w Mińsku Mazowieckim wraz z firmą Daimler Truck Polska odwiedziliśmy 18 września olsztyński Zespół Szkół Samochodowych im. por. Adolfa Marii Bocheńskiego. Spotkanie z młodzieżą było doskonałą okazją do promocji kształcenia w zawodzie kierowca-mechanik. Gospodarzem spotkania był dyrektor szkoły Arkadiusz Gnoza, który przywitał gości, wszystkich uczniów oraz nauczycieli. – Zaproszenie do wzięcia udziału w tej akcji otrzymaliśmy od ZMPD i uznaliśmy, że to bardzo dobry i ciekawy sposób, żeby nasi nowi uczniowie i uczennice mieli szansę dowiedzieć się więcej o zdo-

bywanym zawodzie – powiedział dyr. Arkadiusz Gnoza. – Stale współpracujemy z lokalnymi przewoźnikami, dzięki wsparciu których od 2017 roku kształcimy kierowców-mechaników. Myślę, że możliwość osobistego porozmawiania z profesjonalnymi kierowcami z Actros Team i poznania nowoczesnego pojazdu dodatkowo pozwoli zaszczyć w młodych ludziach pasję do tego zawodu – dodał dyr. Arkadiusz Gnoza, który w krótkich słowach przedstawił historię szkoły.

Atrakcyjna praca kierowcy

Spotkanie zgromadziło na placu olsztyńskiej szkoły bardzo wielu uczniów oraz uczennic z klas o profilach związanych z transportem: przyszłych techników i elektromechaników, spedytorów i, oczywiście, kierowców.

Podobnie jak w szkole na Mazowszu, o branży międzynarodowego transportu drogowego opowiedziała rzeczniczka prasowa ZMPD, dyrektor Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji ZMPD Anna Brzezińska. – Ogromnie się cieszymy, że tak licznie przybyliście i że możemy wam przybliżyć specyfikę zawodu kierowcy, tak byście mogli bardziej świadomie i z przekonaniem go zdo-

bywać – powiedziała dyr. Anna Brzezińska. – Nie ukrywamy, że brak młodych, profesjonalnych kierowców to największa bolączka polskich firm transportowych, które jako najstarsza organizacja zrzeszająca przewoźników międzynarodowych staramy się wspierać w ich działalności. Razem z Kasią Żółtek z Actros Team, wykonującą ten zawód na co dzień, oraz z właścicielami lokalnych firm transportowych, Waldemarem Wojszem i Adamem Nafalskim, chcemy wam też pokazać, jak atrakcyjna może to być praca – dodała dyr. Anna Brzezińska. By nieco „rozruszać” młodzież, przeprowadziła szybki konkurs, nagradzając upominkami poprawne odpowiedzi na zadawane pytania.

Prezes Warmińsko-Mazurskiego Zrzeszenia Przewoźników Drogowych i jednocześnie członek Rady ZMPD Waldemar Wojsz oraz miejscowy przedsiębiorca Adam Nafalski zachęcali młodzież do dalszej nauki, a po jej zakończeniu do podjęcia pracy w firmach transportowych. – Nasza organizacja skupia 150 lokalnych przewoźników, więc z pewnością po zakończeniu nauki będziecie mieli gdzie pracować – powiedział Waldemar Wojsz, który już od 30 lat prowadzi rodzinną firmę. – Na pewno

doskonale wiecie, że transport jest krwioobiegiem gospodarki. Może nie widać tego na co dzień, ale uwierzcie mi – wystarczy, by transport stanął na dwa-trzy dni, by wszyscy bardzo boleśnie to odczuli – dodał Waldemar Wojsz i zaprosił wszystkich chętnych do indywidualnych rozmów.

Wybierajcie, co sprawi wam radość

– W tym gronie chyba nie muszę mówić, dlaczego kierowca jest nam wszystkim niezbędny. Ktoś przecież dowozi produkty do hurtowni i na sklepowe półki, ktoś przywozi nam paczki, itd. Można wyróżnić trzy kategorie kierowców – lokalnego, krajowego i międzynarodowego. Nie da się ukryć, że praca kierowcy międzynarodowego jest najbardziej wymagająca, bo wraca się do domu po tygodniu, dwóch, a nawet trzech. Ale z drugiej strony warto pamiętać, że jazda po Europie jest najbardziej opłacalna finansowo – powiedział Adam Nafalski.

– Jest niewiele branż, które muszą funkcjonować cały czas; jedną z nich jest właśnie transport. Dlatego transport to życie. Jeszcze nie tak dawno mieliśmy pandemię, jest wojna w Ukrainie, co przystopowało wie-

le branż. Transport oczywiście też, ale na bardzo krótki czas, bo musi się on odbywać bez względu na wszystko – powiedziała influencerka Kate TruckDriverka, dzieląc się historią swojego życia. Jak powiedziała, praca w zawodzie kierowcy pozwoliła jej spełnić marzenia m.in. o własnym domu i nowym samochodzie.

– Pamiętajcie, że to od was zależy nasza przyszłość, to wy będziecie pracować na nasze emerytury (śmiech). Wiem, że nieraz, zwłaszcza mając po 15-16 lat, trudno jest wybrać, co chcemy robić w życiu. Dlatego wybierajcie zawsze to, co będzie sprawiało wam radość – powiedziała Kasia Żółtek. – Pracując cztery dni w tygodniu zarabiam takie pieniądze, których nigdzie indziej na etacie bym nie miała. Bardzo lubię jeździć ciężarówką, a do tego mam świetne zarobki – czego chcieć więcej? Trzymam za was mocno kciuki, żebyście mogli za kilka lat to samo powiedzieć o sobie – dodała Kate TruckDriverka, zapraszając do obejrzenia jej miejsca pracy, czyli kabiny Actrosa.

Oczywiście nie mogło się obyć bez pamiątkowych zdjęć. „Na deser” uczniowie otrzymali pamiątkowe gadzety, przygotowane przez firmę Daimler Truck Polska.

ACTROS TEAM. Ruszamy do szkół! v2.0

TORUŃ

Kobiety rządzą!

Actros Team nie zatrzymuje się i w kolejnej szkole zachęcał do kształcenia w zawodzie kierowca mechanik. 20 września wraz z firmą Daimler Truck Polska w ramach akcji „Actros Team - ruszamy do szkół” odwiedziliśmy Zespół Szkół Samochodowych w Toruniu.

Piotr Gawelczyk

Spotkanie było wyjątkowe przede wszystkim ze względu na fakt, że przed licznymi zebranymi uczniami wystąpiły same kobiety. Gospodarzem spotkania była dyrektor Karolina Guzińska, poprowadziła je rzecznik prasowa ZMPD, dyrektor Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji ZMPD Anna Brzezińska, po stronie przedsiębiorców mieliśmy tym razem Ewę Korfanty, natomiast o codziennym życiu „za kółkiem” jak zwykle barwnie opowiedziała influencerka Kate „TruckDriverka”, czyli Kasia Żółtek.

– Dla nas to ogromny zaszczyt, że możemy być waszymi gośćmi; jesteśmy pod wrażeniem szkolnej infrastruktury – powiedziała dyr. Anna Brzezińska. – ZMPD, które reprezentuje, jest najstarszą organizacją przewoźników międzynarodowych w Polsce, pomagamy naszym członkom w ich codziennych zmaganiach, w tym, by realizowane przez nich przewozy odbywały się bez problemów, z korzyścią dla wszystkich naszych rodaków. Zapraszamy was do odwiedzenia naszej strony internetowej, gdzie znajdziecie wszystkie ważne informacje dotyczące transportu międzynaro-

dowego, a także na nasze social media – dodała dyr. Anna Brzezińska, która chwilę później, podobnie jak w innych szkołach, zorganizowała konkurs z nagrodami, związany z szeroko rozumianą tematyką spotkania.

Odpowiedzialne zadanie kierowcy

– Witam was gorąco, drodzy przyszli pracownicy i pracodawcy sektora transportu drogowego – powiedziała Ewa Korfanty, która wystąpiła w kilku rolach – jako członek Komisji Rewizyjnej ZMPD, sekretarz Kujawsko-Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych im. Dionizego Woźnego, a przede wszystkim jako właścicielka firmy transportowej Transrach.

– Cieszę się, że między wami są też kobiety, to widoczna, symboliczna zmiana, jaka zachodzi w naszym sektorze – dodała Ewa Korfanty. – W ostatnich latach mamy boom na sztuczną inteligencję, ale zanim autonomiczne pojazdy wyjadą na nasze ulice, miną jeszcze lata. Do tego czasu to właśnie na was, zawodowych kierowcach, będzie ciążyło najbardziej odpowiedzialne zadanie. Bo kierowca to nie tylko umiejętność jeżdżenia po każdej drodze w każdych warunkach, to również dbanie o obieg dokumentów, zwłaszcza podczas realizowania

przewozów do pozaunijnych krajów, gdzie kierowca uczestniczy w odprawie celnej. Praca kierowcy to także codzienne wyzwania, samodzielne planowanie czasu pracy, ale też bardzo dobre zarobki. Pod tym względem to naprawdę kusząca opcja na wybranie swojego przyszłego zawodu – powiedziała Ewa Korfanty. Przypomniała, że polski transport drogowy to bardzo mocny filar polskiej gospodarki, co więcej – jest jednym z najlepiej rozwiniętych w całej Europie.

Warto zacząć wcześniej

– Nasz tabor jest stale modernizowany. Na własne oczy możecie zobaczyć świetnego Actrosa, takimi ciężarówkami jeżdżą nasi przewoźnicy. Co prawda na naszych drogach można też spotkać stare ciężarówki, ale w zdecydowanej większości mają one zagraniczne rejestracje. Dlatego zapraszamy was do polskich przedsiębiorstw, tylko u nas, w Kujawsko-Pomorskim Stowarzyszeniu Przewoźników Drogowych, jest ponad 500 firm transportowych. Zapraszamy do naszych firm, pracy dla was nie zabraknie – zakończyła Ewa Korfanty.

– Macie wspaniałą szkołę i świetne kierunki nauczania – powiedziała Kate TruckDriverka. – Kiedy byłam w waszym wieku, też myślałam o sa-

mochodówce, ale wtedy kobiet nie było, dziś kobieta za kółkiem ciężarówki nie jest niczym nadzwyczajnym. Jak widać czasy się mocno zmieniają...

Nie ukrywała, że będąc mamą 4-letniego synka ciągnie ją do domu. – Patrząc z perspektywy czasu, jeśli miałabym coś zmienić, to zaczęłabym pracę w roli kierowcy zdecydowanie wcześniej. Kiedy jesteśmy młodzi, nie mamy zobowiązań, nie mamy rodziny, dzieci. Potem jest nieco trudniej – nie ukrywała.

– To, że zostałam zawodowym kierowcą, wynikało z przypadku. Zainspirował mnie mój chłopak – tak o swoich początkach mówiła Kasia Żółtek. Wcześniej pracowała... w szkole jako nauczycielka języka polskiego. – Szukałam środków do realizacji moich marzeń. Chłopak namówił mnie do zdobycia prawa jazdy kat. C i C+E. To, że brakuje kierowców i będzie ich brakowało coraz bardziej powoduje, że zarabiają coraz lepiej. Dziś nie trzeba pracować w korporacji, żeby zarobić 10 tys. zł. – zwracała uwagę influencerka.

Szkoła jak as w rękawie

– Po skończeniu tej szkoły macie asa w rękawie. Zawsze możecie wskoczyć do takiej kabiny, jaką tu widzicie, po roku-trzech pracy kupić sobie jakieś fajne auto. Jeśli będziecie robić to, co lubicie, praca nigdy się wam nie znudzi, tak jak mnie przez dziesięć lat nie znudziło się jeżdżenie ciężarówką – zachęcała do dalszej nauki. Na przykładach pokazywała, jak nowoczesność pomaga kierowcom.



– Nowe ciągniki siodłowe są tak zaprojektowane, by odciążać nas kierowców od niektórych obowiązków. Jadąc do was trafiłam na niewielki korek. Ustawiłam sobie aktywny tempomat, przez co nie musiałam trzymać nogi na pedale gazu. Actros podjeżdżał do stojącego przede mną pojazdu i sam się zatrzymywał. Nie musiałam nic robić, tylko kontrolowałam, by za bardzo się nie zbliżać. Poza tym

mamy opcję utrzymania pasa ruchu. Oczywiście jak tylko zdejmemy ręce z kierownicy, to będziemy przywoływani do porządku przez zamontowane w niej specjalne czujniki, dlatego nie możemy pójść się położyć (śmiech). Zresztą sam koptit wygląda zupełnie inaczej niż w innych ciężarówkach. Zresztą sami to zaraz zobaczycie – powiedziała, zachęcając do poznania kabiny.

ACTROS TEAM. Ruszamy do szkół! v2.0

Z dziadkiem i tatą rozmawiam jak kierowca z kierowcą

Szymon Przybylski,
trzecia klasa profilu
technik pojazdów
samochodowych

- Masz dopiero 16 lat. Naprawdę jesteś przekonany, że zostaniesz zawodowym kierowcą?**
Nie ma innej opcji.
- A nie chciałbyś siedzieć osiem godzin np. w biurze?**
Nie, to nie dla mnie. Lepiej spędzić osiem godzin za kółkiem.
- Masz przed sobą jeszcze dwa lata nauki. Będzie się dłużyło?**
Nie. Myślę, że po pierwsze czas bardzo szybko minie, a poza tym na lekcjach i na zajęciach praktycznych dużo możemy się nauczyć.
- Wiem, że zawód kierowcy to już tradycja w twojej rodzinie.**
Mój dziadek był kierowcą zawodowym, miał też firmę transportową, mój tata jest zawodowym kierowcą od 20 lat. Teraz czas na mnie, nie było innego wyjścia (śmiech). Zresztą do czterech kółek ciągnęło mnie od małego.
- To znaczy?**
Jak byłem mały, to tata brał fotelik do ciężarówki i tak sobie w nim jeździłem. Do dziś niemal całe wakacje spędzam z tatą w ciężarówce, taka zajawka od małego.
- Co tata mówi o tym zawodzie? Że jest lekko, łatwo i przyjemnie?**
No nie, wręcz przeciwnie. Że to ciężki kawałek chleba. Nie jest tak, że wystarczy wsiąść i przejechać się z punktu A do punktu B. Bardzo często pojawiają się różne problemy na drogach, czasem są też kłopoty ze sprzętem. Dużo czynników ma wpływ na to, że nie jest to prosta robota.
- Widzę jednak, że masz tego świadomość.**
Jak najbardziej. Chcę to robić, zresztą do odważnych świat należy.
- Pewnie już trochę jeździłeś ciężarówką?**
Tylko po zamkniętym, bezpiecznym terenie, bo oczywiście nie mam jeszcze zawodowego prawa jazdy.
- Nie było stresu?**
Nie
- A potrafisz cofać?**
Tak, trzeba tylko znać zasady: jak się skręca w prawo, to naczepa idzie w lewo. I odwrotnie.
- Dziadek i tata są chyba dumni z wnuka i syna?**
Myślę, że nawet bardzo. Kiedy spotykamy się na rodzinnych zjazdach, to rozmowa zawsze schodzi na transport. To jest po prostu nieuniknione. Z tatą rozmawiam tak, jak byśmy już razem pracowali. Nadajemy na tych samych falach, rozmawiamy tym samym językiem. Pytam na przykład jak
- przebiegał załadunek i rozładunek. O szkole i stopniach nie rozmawiamy.
- Jak sądzisz, co jest lub będzie dla ciebie najtrudniejsze w tym zawodzie?**
Chyba bariera językowa, ale to wszystko jest do nauczenia. Plus rozłąka z rodziną, ale wcześniej czy później do domu się wróci i spędzi z rodziną trochę czasu.
- Co jest twoim zdaniem najważniejsze w byciu profesjonalnym kierowcą?**
Rozwaga, myślenie za kółkiem. I to myślenie nie tylko za siebie, ale i za innych.
- Tata ma firmę transportową?**
Tak. Mamy cztery auta, w dwóch wozimy węgiel, zboże, wapno, dwa są pod plandeką. Zauważyłem, że nie ma co oszczędzać przy konfigurowaniu nowej ciężarówki. Kilka lat temu wzięliśmy auto wyposażone na full i od razu było widać różnicę. Mamy też starszą ciężarówkę, bez lamp ksenonowych. W nocy nie ma porównania do zwykłych halogenówek. Jeździmy głównie po Polsce, ale była też zagranica. Na pewno zacznę po kraju, a potem, jak będzie taka możliwość, rozszerzymy horyzonty (śmiech).
- A co sądzisz o Actrosie?**
Podoba mi się, warto byłoby wziąć go do firmy na testy.

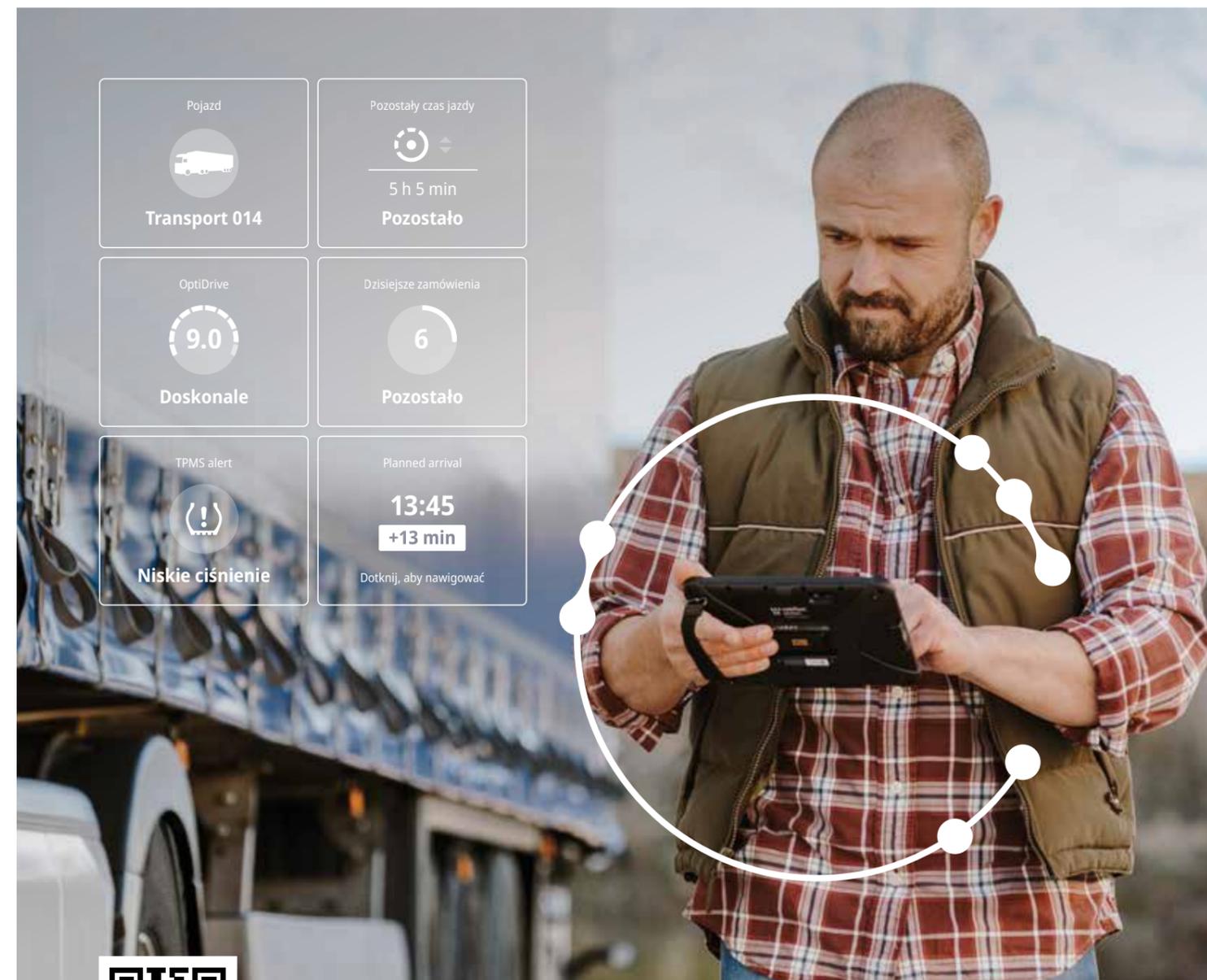
Rozmawiał Piotr Gawelczyk



Wzmocnij możliwości swoich kierowców. Zwiększ wydajność.

Z Webfleet osiągniesz swoje cele.

Kierowcy pełnią kluczową rolę w firmach transportowych. Kiedy są w trasie chcesz mieć pewność, że mają wszystko, czego potrzebują do realizacji zadań w sposób bezpieczny, wydajny i bezstresowy. Webfleet dostarczy Tobie i Twoim kierowcom najlepsze dostępne na rynku narzędzia, zaprojektowane w taki sposób, aby usprawnić pracę i uczynić ją bezpieczniejszą.



Find out more:
webfleet.com | +48 (22) 346 00 94

Let's drive business. Further.

BRIDGESTONE
Solutions for your journey

ACTROS TEAM. Ruszamy do szkół! v2.0

BIAŁYSTOK

Wiecie, ile zarabia zawodowy kierowca?

Actros Team nadal w trasie, razem z przedsiębiorcami i firmą Daimler Truck Polska promowaliśmy zawód kierowcy-mechanika w białostockim Zespole Szkół Technicznych im. gen. W. Andersa. Spotkanie z młodzieżą odbyło się 25 września.

Piotr Gawelczyk

Pod oficjalnym przywitaniem przez wicedyrektorkę szkoły Agnieszkę Raubo głos zabrała rzeczniczka prasowa ZMPD, dyrektor Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji ZMPD Anna Brzezińska, która opowiedziała uczniom o branży międzynarodowego transportu drogowego, jego znaczeniu dla polskiej gospodarki oraz o skali działalności firm transportowych. – Bardzo się cieszymy, że jest was dużo, ponieważ – jak wiecie – brakuje kierowców zawodowych – powiedziała dyr. Anna Brzezińska witając się

z uczniami. Żelaznym i oczekiwanym przez uczniów punktem spotkania był konkurs z nagrodami, a dotyczył on oczywiście wiedzy o międzynarodowym transporcie drogowym.

Wymagająca praca

O tym, jak ważne dla przedsiębiorców jest kształcenie przyszłych kierowców świadczył fakt, że na spotkaniu obecny był prezes mającej swoją siedzibę w Zaściankach nieopodal Białegostoku firmy Adampol Krzysztof Dakowicz oraz również reprezentujący tę firmę Konrad Pawluczuk. – Jak wiecie współpracujemy z waszą szkołą, a pan Konrad jest opiekunem uczniów. W naszej firmie pracuje już wasz kolega – absolwent tej placówki, mamy też następnego kandydata – powiedział prezes Adampolu.

– W Adampolu zajmujemy się transportem samochodów, dlatego zatrudniony przez nas kierowca nie zajmuje się tylko samą jazdą, lecz także jest operatorem transportera – ładuje, rozładowuje, zabezpiecza pojazdy. To na pewno bardzo wymagająca i ciężka praca, ale zarobki to rekompensują. Mamy kierowców, którzy pracują z nami od lat; pracowali już wtedy, kiedy przychodziłem do firmy, a było to blisko 30 lat temu – dodał prezes Adampolu.

Duże zainteresowanie uczniów wy-

wołało pytanie prezesa na temat zarobków w transporcie międzynarodowym. Padały różne odpowiedzi, w zdecydowanej większości niższe niż rzeczywiste wypłaty. – Przy założeniu, że kierowca jeździ dwa tygodnie i później tydzień odpoczywa, zarabia miesięcznie między 9 a 9,5 tysiąca złotych netto – powiedział Krzysztof Dakowicz.

Z kolei o swoich barwnych początkach w zawodzie i przygodach w trasie opowiedział influencer, zawodowy kierowca i właściciel firmy transportowej w jednym – Adrian „Tracker Paker” Poździej, który szybko znalazł z uczniami wspólny język. Nieustannie promuje wśród zawodowych kierowców zdrowy tryb życia. Sukcesem jest to, że za jego przykładem wielu z nich zaczęło dbać o wygląd i ogólnie, o zdrowie.

Ścieżka kariery

Na swoim przykładzie pokazał, jak może wyglądać ścieżka kariery. – Tak jak ja, pracujecie przez, powiedzmy, 15 lat. Potem inwestujecie zarobione pieniądze i otwieracie swoją firmę. Mam dwie ciężarówki, a zamierzam dokupić trzecią i czwartą. Mam trójkę dzieci, obiecałem im, że za dwadzieścia lat nie będę już jeździł, tylko skupię się na rozwoju firmy. Jesteście młodzi, otwierajcie swoje umysły, działajcie, podążajcie za swoimi marzeniami. Stawiajcie sobie kolejne

cele i starajcie się je realizować – zachęcał Adrian.

Jako praktyk zwracał uwagę na największe błędy popełniane przez kierowców, takie jak nietrzymanie odległości między ciężarówkami, co grozi stłuczkami. – Zawsze powtarzam, że transport to nie wyścigi. Naszym głównym zadaniem jest bezpieczne przewiezienie towaru z miejsca A do miejsca B – powiedział. Radził wybierać sprawdzone parkingi. – W Polsce nigdy nic złego mi się nie przydarzyło, natomiast w Niemczech czy we Francji miałem różne historie. Dlatego warto pauzować się na płatnych parkingach. W sieci jest mnóstwo aplikacji, łatwo jest je znaleźć – powiedział Adrian.

Odpowiedział też na liczne pytania młodzieży dotyczące m.in. specyfikacji Actrosa, jego osiągnięć i nowinek technicznych. Duże wrażenie wywarła informacja dotycząca spalania. – To nie te czasy, kiedy ciężarówka spalała po 35-40 i więcej litrów. Mercedes postawił na ekologię. W trasie z ładunkiem Actros spala ok. 20 litrów. Sam ciągnik – średnio 15 litrów, a przy ekonomicznej jeździe nawet 13 litrów na 100 km – powiedział Adrian.

Nie musiał zachęcać do poznania kabiny, która jak magnes przyciągała kolejne grupki uczniów (i uczennic). Młodzi przyszli kierowcy mieli wyjątkową okazję do podziwiania z bliska naszpikowanego najwyższej klasy elektroniką flagowego ciągnika siodłowego Mercedesa.

Na koniec uczestnicy spotkania otrzymali pamiątkowe gadżety, przygotowane przez firmę Daimler Truck Polska.

Adrian za kółkiem, czyli jak to dawniej bywało

– Moje początki w roli kierowcy? Uczyłem się jeździć na Starze z przyczepą, na początku jeździłem „Magnumką”. Kiedy zdałem prawo jazdy, zatrudniłem się u mojego wuja. Byłem przekonany, że na początku będę z nim jeździć jako uczeń. Okazało się, że nie ma zmiłuj – od razu musiałem usiąść za kółkiem. Pierwsza trasa: Zduńska Wola – załadunek, Praga – rozładunek. A ja wtedy nawet nie wiedziałem, jak dojechać osobówką z Łodzi do Częstochowy. Wuj był jednak nieugięty: albo masz umiejętności, albo nie. A jeśli nie, to się nie na-



dajesz do tej roboty. No dobra, ale przydałaby się jakaś nawigacja czy coś. Wuj na to: tu w schowku masz atlas. Wystarczy.

Dojechałem jakoś do granicy, ale co dalej? Języka nie znam, stoję na parkingu... Na szczęście spotkałem tam jakiegoś gościa, który jechał w tamtą stronę. Okazało się, że to doświadczony kierowca, 20 lat w tym fachu. Ja świeżak, pierwszy wyjazd. Trzeba było jechać po górach, bałem się wchodzić w zakręty, a musiałem się go non stop trzymać. Jakoś się udało. Dojechałem i rozładowałem się. Ale to nie koniec. Dzwoni wuj i mówi: w miejscowości Vrđy masz załadunek i pędzisz do Strykowa. Otworzyłem atlas i kombinuję. Pobłądziłem, wjechałem w leśną ścieżkę, przede mną jakiś drewniany mostek. Na szczęście jechałem na pusto. Tupię w niego nogą, czy przejadę. No przecież nie będę teraz cofał z dziesięć kilometrów, żeby zawrócić, tym bardziej, że wtedy nie potrafiłem jeszcze cofać. Z duszą na ramieniu przejechałem ten mostek i jadę dalej. Szczęście, że wyjechałem wprost do tej miejscowości. Taki off-road sobie zrobiłem. To były czasy... Dziś nie macie się czego obawiać – telefony, google maps, nawigacja dla ciężarówek. Starsi kierowcy pamiętają, jak się jeździło w latach 90. Starem do Kazachstanu. To dopiero była przygoda... Jak zaczynałem, to pracowałem trzy tygodnie i miałem wolny tylko weekend. Po roku takiej pracy pomyślałem, że trzeba trochę odpuścić. Dziś są różne systemy pracy, każdy znajdzie coś dla siebie.



Czy granice potną strefę Schengen?



Szmulgowani przez przemytników migranci zmuszają rządy państw Unii do wprowadzenia doraźnych kontroli na granicach strefy Schengen. Politycy starają się nie utrudniać ruchu ciężarówkom.

Robert Przybylski

Minister spraw wewnętrznych Niemiec Nancy Faeser wprowadziła 27 września wyrwykowe kontrole na granicy z Polską i Czechami. Wycofała się z wcześniejszego pomysłu kontroli stacjonarnych po uwagach związków zawodowych policji, które uważały, że znacznie lepszy efekt przyniosą kontrole wyrwykowe na drogach. Przeciwnikiem tamowania ruchu były także Związki Niemieckich Izb Przemysłowych DIHK oraz Federalne Stowarzyszenie Spedycji i Logistyki DSLV.

Istnieje niebezpieczeństwo wstrzymania ruchu

Zatrzymania ruchu obawiają się przedsiębiorcy. – Wystarczy nawet mała stłuczka, by utworzyły się wielokilometrowe korki, a co dopiero mówić o przestojach wywołanych kontrolami – zaznacza prezes ZMPD Jan Bu-

czek. Dodaje, że tego typu nieplanowane przestoje powodują, że kierowca dojeżdża z towarem do klienta nawet dzień po uzgodnionym terminie.

Z zachodniej granicy nie ma sygnałów o spowolnieniu ruchu. – Nie ma utrudnień, uwaga niemieckich służb koncentruje się raczej na busach i autokarach, nie ma sygnałów, żeby coś się blokowało. Inspekcje prowadzone są nie na przejściu granicznym, ale trochę głębiej – tłumaczy przewodniczący Regionu Zachodniopomorskiego ZMPD Dariusz Matulewicz.

Także na Dolnym Śląsku nie ma korków. – Mam relacje sześciu kierowców wracających do Polski. Żaden nie widział spowolnienia ruchu i korków na przeciwnym kierunku. Nic nie wiem, aby występowały jakiegokolwiek opóźnienia – stwierdza przewodniczący Regionu Dolnośląskiego ZMPD Wojciech Sieńko.

Odcinek granicy w województwie lubuskim również jest wolny od spowolnień. – Niemcy co jakiś czas wprowadzają takie kontrole, one nie powodują utrudnień. To jest temat po-

lityczny, nie gospodarczy – uważa przewodniczący Regionu Lubuskiego ZMPD Józef Słowikowski.

Szlak bałkański

Niemieckie władze zaniepokojone są rosnącą liczbą wykrywanych nielegalnych imigrantów. W pierwszych ośmiu miesiącach niemieckie służby zarejestrowały prawie 70,8 tys. takich osób, o 57 proc. więcej niż w tym samym okresie wcześniejszego roku. Nie podają jednak głównych kierunków ich napływu, zaznaczyły jedynie, że uaktywnił się „szlak bałkański”.

MSWiA przyznaje, że coraz więcej migrantów przechodzi przez Polskę do Niemiec ze strony Węgier i Słowacji. „Dlatego nasz rząd podjął decyzję o wprowadzeniu zintensyfikowanych działań służb, m.in. Straży Granicznej, Policji oraz Inspektoratu Transportu Drogowego, na granicach ze Słowacją i Czechami. Oznacza to doraźne sprawdzanie busów i innych pojazdów mogących przewozić nielegalnych migrantów z tego kierunku” - wyjaśnia

w komunikacie ministerstwo.

W efekcie tych działań „tylko od wczoraj [28 września] ujęto ok. 150 nielegalnych migrantów z Bliskiego Wschodu (m.in. z Syrii) i Afryki, próbujących przedostać się do Niemiec. Ujawniono również, że osoby zaangażowane w przemyt migrantów posiadały niemieckie krótko- i długoterminowe tytuły pobytowe (wizy lub prawo pobytu)”.

Minister Mariusz Kamiński dodał, że informacje o tym procederze przekazała 28 września minister spraw wewnętrznych Niemiec Nancy Faeser. „Uzgodniliśmy, że polskie i niemieckie służby podejmą ściślejszą współpracę w zakresie zwalczania nielegalnej migracji. W tym celu utworzona zostanie specjalna grupa zadaniowa (tzw. taskforce), składająca się z funkcjonariuszy z Polski, Czech i Niemiec”.

Kontrole doraźne

Niemcy prowadzą kontrole od 2015 roku na granicy z Austrią i nieustannie je przedłużają. Niemieckie stowarzyszenie ADAC ostrzega, że na auto-

stradach A3 (w Suben), na A8 (Walserberg) i na A93 (w Kiefersfelden) mogą tworzyć się okazjonalnie korki, w godzinach szczytu podróży musi liczyć się z półgodzinnym lub dłuższym czasem oczekiwania.

Austria kontroluje granice ze swoimi sąsiadami z południa i ze wschodu. W połowie września wprowadziła kontrole na granicy z Włochami. Natomiast Dania zawiesiła na koniec sierpnia rozszerzone kontrole na granicy z Niemcami. W sumie siedem państw członkowskich UE wprowadziło tymczasowe kontrole graniczne między krajami strefy Schengen.

Na nielegalnej migracji korzysta podziemie. Na początku grudnia 2022 roku niemieckie MSW poinformowało, że „W imieniu prokuratury w Görlitz policja federalna wydała cztery nakazy aresztowania śledczego i przeszukała 14 nieruchomości w związku z podejrzeniem przemytu cudzoziemców związanego z gangami”. Aresztowała czterech podejrzanych: po dwóch w Berlinie i we Forst. Zatrzymani to dwaj Syryjczycy i dwaj obywatele Iraku w wieku od 25 do 45 lat.

Berlin dodał w komunikacie, że w trakcie dochodzenia prowadzono intensywną współpracę między władzami policyjnymi Estonii, Łotwy, Litwy, Polski i Finlandii pod patronatem Europolu.

Z raportów polskiej Straży Granicznej wynika, że w pierwszym półroczu 2023 r. SG zatrzymała 2777 osób usiłujących nielegalnie przekroczyć granicę, o 5 proc. więcej niż w pierwszej połowie 2022 roku. W tym samym okresie br. Straż Graniczna ujawniła 3786 osób nielegalnie przebywających w Polsce (wzrost o 43 proc.).

Parlament Europejski przyznał, że szczytowa fala migracyjna była rekordowa w 2015 roku, gdy służby odnotowały na unijnych granicach 1,8 mln przejść nielegalnych imigrantów; w 2021 roku było ich 140 tys., w kolejnym już 330 tys.

Do strefy Schengen (ustanowionej w 1985 roku) należy 23 członków UE oraz Norwegia, Islandia, Szwajcaria i Liechtenstein. Kraje UE: Irlandia, Bułgaria, Rumunia i Cypr nie zostały uwzględnione – lub nie zostały uwzględnione w całości.

reklama

18 domen
1 urządzenie

Najlepszy BOX
w wadze ciężkiej

Słowacja już dostępna w ZMPDBox

WKRÓTCE NOWE KIERUNKI

Czechy Słowenia

Rządy przychyliły nieba producentom ciężarówek

Toczy się dyskusja dotycząca normy czystości spalin Euro 7. Przemysł domaga się porzucenia planów, rządy są gotowe na kompromis. W najbliższym czasie Radę UE czekają negocjacje z Parlamentem Europejskim i Komisją Europejską.



Robert Przybylski

Rada UE zgodziła się 25 września 2023 roku na poluzowanie nowej normy czystości spalin Euro 7. Jednak nie wiadomo, jaki kształt będą miały ostatecznie nowe wymagania, ponieważ Rada będzie dopiero negocjowała zapisy z Parlamentem Europejskim.

Ministrowie przystali na postulaty przemysłu samochodowego, w tym na pozostawienie bez zmian w stosunku do normy Euro 6 warunków prowadzenia prób, jak i samych limitów dla aut osobowych i lekkich dostawczych. W przypadku samochodów ciężarowych już nie udało się wynegocjować z ministrami tak korzystnego zapisu i przemysł może spodziewać się nieznacznego zaostrzenia przepisów.

Wielkości liczbowe zanieczyszczeń nie zostały podane do publicznej wiadomości i pozostają poufne, ponieważ wokół nich toczy się dyskusja i mogą się one jeszcze zmienić. Reprezentujący Hiszpanię (przewodniczący pracowni UE w bieżącej połowie roku) w obradach Rady minister przemysłu, handlu i turystyki Héctor Gómez Hernández podkreślił, że nowe propozycje powinny ułatwić branży motoryzacyjnej osiągnięcie celów zeroemisyjności.

Limity dla opon i okładzin ciernych

Koncernom samochodowym udało się przekonać polityków, że obciążenia wynikające z przygotowania do spełnienia nowych norm powinni ponieść także producenci opon i okładzin hamulcowych.

Jeżeli flota samochodów będzie składać się wyłącznie z modeli elektrycznych, jedynymi źródłami pyłów będą właśnie opony i (w mniejszym stopniu) hamulce. Dlatego Rada zgodziła się na wliczenie do limitów emisji cząstek stałych z opon i okładzin hamulcowych. Jednocześnie zgodziła się na limity z obu źródeł przyjęte przez normy EKG ONZ, czyli te same wymagania będą obowiązywały na wszystkich głównych rynkach.

Właśnie takie podejście proponowało Europejskie Stowarzyszenie Producentów Opon i Wyrobów Gumowych ETRMA. Podkreśla ono, że już od kilkunastu lat bada emisje pyłów z opon i wskazuje, że kluczowe są warunki badań. ETRMA przypomina, że opony nowej generacji, gdy wejdą do użytku, powinny być wymagane przepisami, podobnie jak określone wyposażenie samochodów, np. ESP, e-call lub czujniki ciśnienia w kołach. Zarazem przepisy

dopuszczające opony Euro 7 do użytku powinny zawierać opis sposobu badania (dla opon nowych i w trakcie użytkowania) takich parametrów jak przyczepność, opór toczenia i głośność. Po czterech latach prac, branża oponiarska i przedstawiciele UE oraz EKG ONZ w 2022 roku zaproponowali metody badawcze.

Wraz z popularyzacją pojazdów elektrycznych, które hamują z odzyskiem energii i nie zużywają hamulców, cały rynek odczuje malejące zapotrzebowanie na okładziny hamulcowe. Będą one rzadziej używane, co wymusi na producentach przygotowanie kompozycji odpornych na utlenianie się.

Nowością normy Euro 7 jest wymaganie, aby samochody musiały być wyposażone w urządzenia umożliwiające nadzór nad emisjami w czasie rzeczywistym. Do tej pory informacja o wielkości emisji zapisywana jest w pamięci samochodu i można pobrać ją poprzez łącze diagnostyczne OBD. Przygotowywana regulacja zakłada, że bieżące dane o emisji będą przekazywane drogą radiową do służb kontrolnych za pośrednictwem urządzeń OBM.

Ten zapis budzi wątpliwości użytkowników. Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego IRU domaga

się, aby przekazywane drogą radiową dane były zanonimizowane. – Cyberbezpieczeństwo jest szczególnie dużym wyzwaniem dla małych firm. Ich dane mogą zostać przechwycone przez dużych konkurentów i zostać użyte do wyliczenia średniego spalania na danej trasie – ostrzega przedstawicielka IRU Raluca Marian. IRU jest przy tym zadowolone, że Rada zgodziła się na wydłużenie dystansu przejechanego po wykryciu awarii lub błędu w systemie. – Zatrzymanie się ciężarówką na trasie nie zawsze jest możliwe i dobrze, że Rada wzięła to pod uwagę – zaznacza Marian.

Od kiedy nowa norma?

Euro 7 jest pierwszym dokumentem, który ma jednocześnie obowiązywać producentów samochodów osobowych, lekkich dostawczych, ciężarowych i autobusów. Wcześniej normy euro były wprowadzane oddzielnie dla pojazdów lekkich (oznaczane cyfrą arabską) i ciężkich (oznaczane cyfrą rzymską).

Politycy i producenci samochodów spodziewali się pierwotnie, że norma euro 7 będzie obowiązywać od lata 2027 roku, jednak prace przedłużają się i przemysł uważa ten termin za nierealny. Dlatego Rada zaproponowała, aby dla nowych modeli osobowych i lekkich dostawczych norma obowiązywała po 30 miesiącach od wejścia w życie przepisów, a dla samochodów ciężarowych (o dmc powyżej 3,5 tony), autobusów i przyczep do 48 miesięcy.

Wyjątkiem są autobusy miejskie, których nie będzie obowiązywała norma Euro 7. Według wcześniej przyjętych przepisów te pojazdy mają być zeroemisyjne już od 2030 roku, dlatego też będą mogły być rejestrowane z normą Euro VI do końca 2029 roku.

Komunikat prasowy Rady EU mówi, że szczegóły normy Euro 7 zostaną ogłoszone po negocjacjach Rady EU z Parlamentem Europejskim. ACEA (Europejskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów) ostrożnie ocenia, że wypracowany przez Radę kompromis to krok w dobrą stronę, choć przypomina, że przemysł postulował

całkowite wycofanie się polityków z normy Euro 7, wskazując, że wydatki na przygotowanie modeli spełniających nową normę czystości spalin są nieproporcjonalne do efektów i trwonią fundusze w sytuacji, gdy potrzebne są one na elektryfikację i wodoryzację transportu.

ACEA przypomina, że Unia ma jedno z najbardziej wyśrubowanych na świecie norm czystości spalin, a zanieczyszczenia wylatujące z rury wydechowej są tak małe, że trudno je mierzyć. Z nowych propozycji zadowolona jest także IRU, która w oświadczeniu wskazała, że propozycje Rady wychodzą naprzeciw apele przewoźników, domagających się od prawodawców bardziej pragmatycznego podejścia.

Komisja Europejska zaproponowała normę Euro 7 w 2022 roku, choć dyskusje toczyły się już kilka lat wcześniej. Europejski przemysł samochodowy odpowiada za ponad 7 proc. unijnego PKB. Jego bilans handlowy od lat jest dodatni, w 2021 roku sięgnął prawie 102 mld euro.

reklama

Land und See Speditionsgesellschaft mbH

Jacobsrade 1, D-22962 SIEK (koło Hamburga)

www.dls-logistics.de



30-dniowy termin płatności

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.de

DLS zaprasza:

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

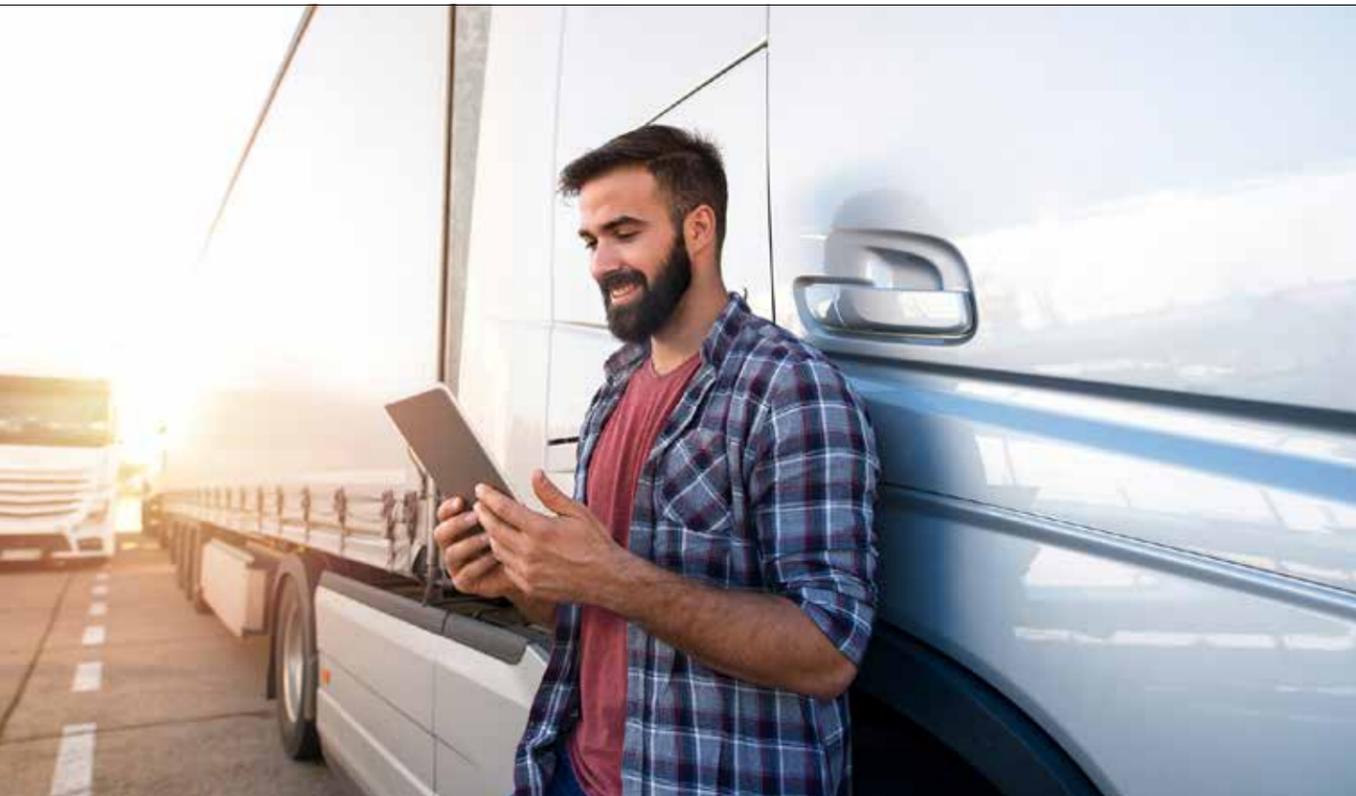
PL-EU-PL / Zachodnia Europa / PL-PL / PL-CZ

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

Ze społecznością giełdy Teleroute stawisz czoła nowym wyzwaniom transportowym



Teleroute

Teleroute, część grupy Alpega, to przestrzeń współpracy oferująca optymalnie dobrane i zorganizowane usługi dla profesjonalistów z branży transportu drogowego rzeczy. Naszą misją jest zapewnienie najlepszej i najbardziej bezpiecznej platformy do nawiązywania współpracy biznesowej nie tylko na rynkach międzynarodowych, ale również krajowym.

Dzięki temu, że Teleroute jest częścią ekosystemu giełd transportowych wspomnianej Grupy Alpega, w skład którego wchodzi Wtransnet-lider rynku na Półwyspie Iberyjskim oraz 123Cargo w Rumunii, oferuje dostęp do ponad 350 000

ofert dziennie w społeczności ponad 85 000 profesjonalnych firm transportowych.

Stąd też wszyscy użytkownicy zyskują na optymalizacji tras, ograniczeniu pustych przebiegów i zwiększeniu zysków z zawieranych przez siebie umów. System w czasie rzeczywistym oblicza i dopasowuje ładunki do dostępnych ciężarówek, upraszczając operacje i poprawiając ich efektywność.

Stale zmieniająca się sytuacja rynku uwydatniła potrzebę większej elastyczności, szybkiego reagowania na zmieniające się potrzeby i zapewnienia bezpieczeństwa zawierania transakcji.

Giełdy transportowe stały się najlepszym sprzymierzeńcem w zarządzaniu zdolnościami transportowymi i poprawie efektywności firm transpor-

towych i operatorów logistycznych. Dlatego Grupa Alpega przeznaczyła znaczne zasoby na stworzenie bezpiecznego środowiska w całej Europie poprzez wdrożenie systemu jakości QAP (Quality Assurance Policy). Celem tej polityki, która została wcześniej z sukcesem wdrożona na giełdzie Wtransnet, jest weryfikacja nowych członków i monitorowanie ich codziennej aktywności na platformie.

Bezpieczeństwo to dziś modne hasło w kampaniach marketingowych wielu giełd transportowych. Liczba ofert nie jest już wystarczająca, aby przyciągnąć nowych użytkowników, którzy mają dość kopiowanych ofert i co za tym idzie niższych cen frachtu. Jednakże Teleroute przez wiele lat dokładał wszelkich starań, aby bezpieczeństwo

i ochrona firm były jednym z ich najważniejszych priorytetów.

Teleroute nie zmienił swojej filozofii ze względu na panującą modę. Odkąd na rynku pojawiło się hasło „bezpieczeństwo transakcji”, pojawiło się ono wszędzie tam, gdzie pojawił się Teleroute.

Wyplacalność i wiarygodność kandydatów jest szczegółowo analizowana. Aby ubiegać się o przyjęcie, firma musi m.in. działać w branży co najmniej 6 miesięcy i przedstawić odpowiednie dokumenty wymagane przepisami prawa oraz uzyskać pozytywny rating pod względem płynności finansowej.

Kolejnym środkiem oferowanym przez Teleroute w zakresie bezpieczeństwa transakcji jest Gwarancja Płatności. Ta ekskluzywna usługa pozwala przewoźnikowi ubezpieczyć fakturę za wykonany transport przed załadunkiem. Innym rozwiązaniem serwisowym, które pomaga klientom odzyskać płatności za faktury, jest usługa Mediacji Płatności (DMS), ze wskaźnikiem

skuteczności wynoszącym 95 %.

Za bezpieczeństwo na giełdzie odpowiadają wszyscy jej członkowie. Dlatego Teleroute ułatwia przewoźnikom uzyskanie niezbędnych informacji o kliencie przed przyjęciem od niego zlecenia za pośrednictwem nowego Katalogu Teleroute, gdzie można znaleźć informacje na temat aktywności danej firmy na giełdzie, jak i jej zachowań płatniczych. Jeśli ta informacja jest niewystarczająca, można uzyskać dodatkowe informacje kontaktując się z zespołem obsługi klienta.

Wreszcie, jeśli jest coś, co wyróżnia Teleroute na tle pozostałych giełd transportowych, poza dbałością o bezpieczeństwo, to jest to jakość obsługi klienta. Każdemu nowemu klientowi platformy przydzielany jest Asystent Biznesowy, który nie tylko prowadzi szkolenia z zakresu obsługi giełdy, jej funkcjonalności, ale przede wszystkim towarzyszy w poszukiwaniu nowych możliwości biznesowych.

Obecna sytuacja we wschodniej części Europy zmusza wiele firm do porzucenia pracy na tym kierunku. Nie musi to jednak prowadzić do zamknięcia firmy. Oznacza to po prostu, że można szukać zleceń i nowych kontaktów w innych regionach Europy. Zawsze istnieje rozwiązanie i to właśnie oferuje Teleroute.

Na własną rękę trudno jest znaleźć i nawiązać współpracę z nowym, wiarygodnym partnerem biznesowym, szczególnie jeśli nie posiada się wyspecjalizowanego działu sprzedaży.

Jednak każda firma, nawet ta najmniejsza, stale myśli o tym, jak się rozwijać.

Dlatego to Teleroute pomoże odkryć nowe możliwości:

- Nowe trasy: przerzuty i kabotaże
- Bogata baza danych zagranicznych klientów
- Lepsze stawki.

Kontakt handlowy:
info@teleroute.pl, +48 223979127
www.teleroute.pl

reklama



Freight Exchange Community

✓ Wiarygodne oferty
Intuicyjna w obsłudze giełda transportowa z ofertami z pierwszej ręki od sprawdzonych i wiarygodnych firm.

✓ Międzynarodowa społeczność
Giełda transportowa pełna zweryfikowanych firm, takich jak Twoja, chcących nawiązać relacje biznesowe. Za każdym razem.

✓ Gwarancja płatności
Giełda transportowa powinna zapewnić Ci płatność, która Ci się należy. Za każdym razem.

3 KORZYŚCI

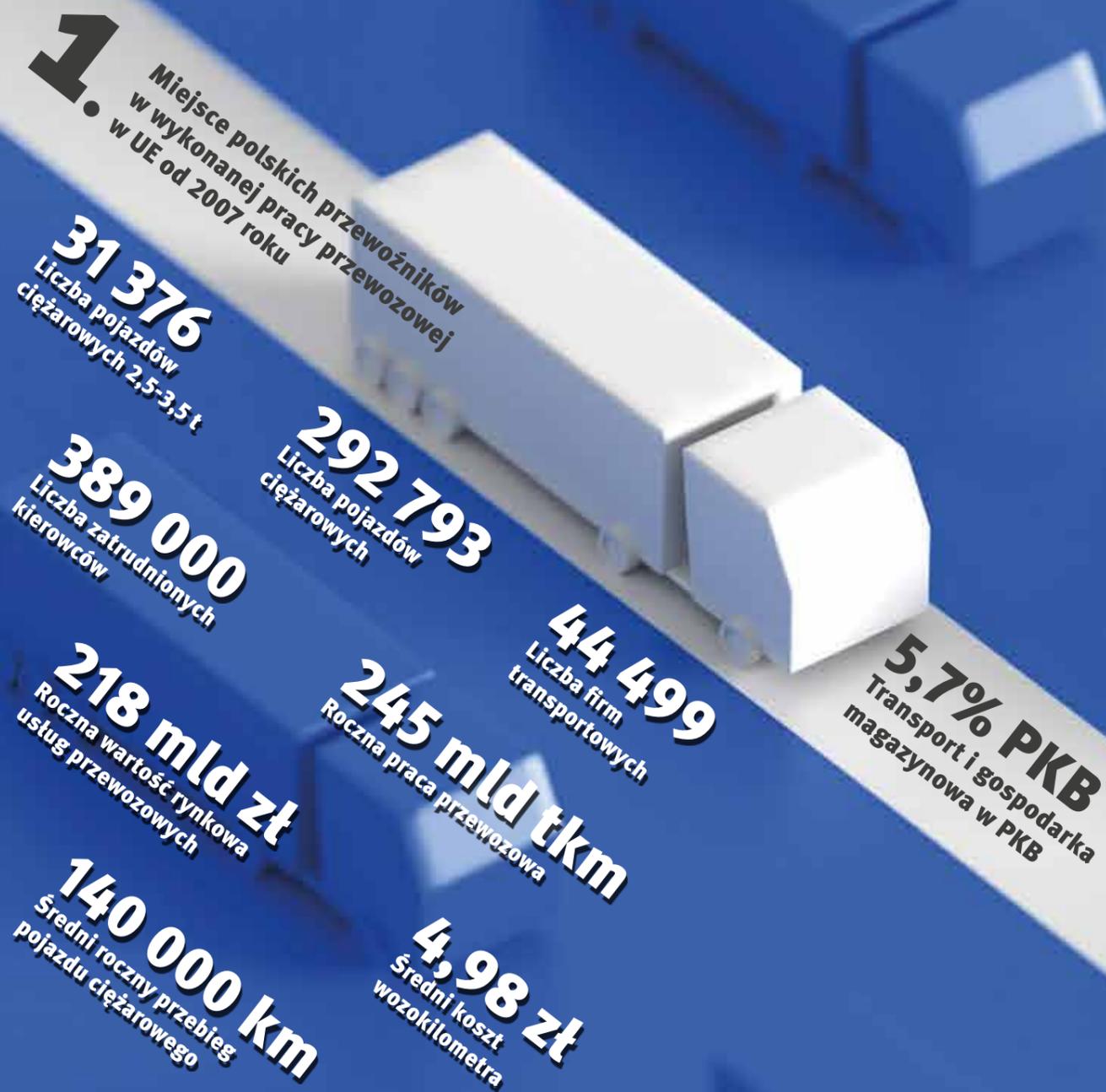
KTÓRE POWINNA ZAPEWNIĆ GIEŁDA TRANSPORTOWA

To właśnie zyskujesz na Teleroute od 1985 roku



POLSKI MIĘDZYNARODOWY TRANSPORT DROGOWY

W LICZBACH



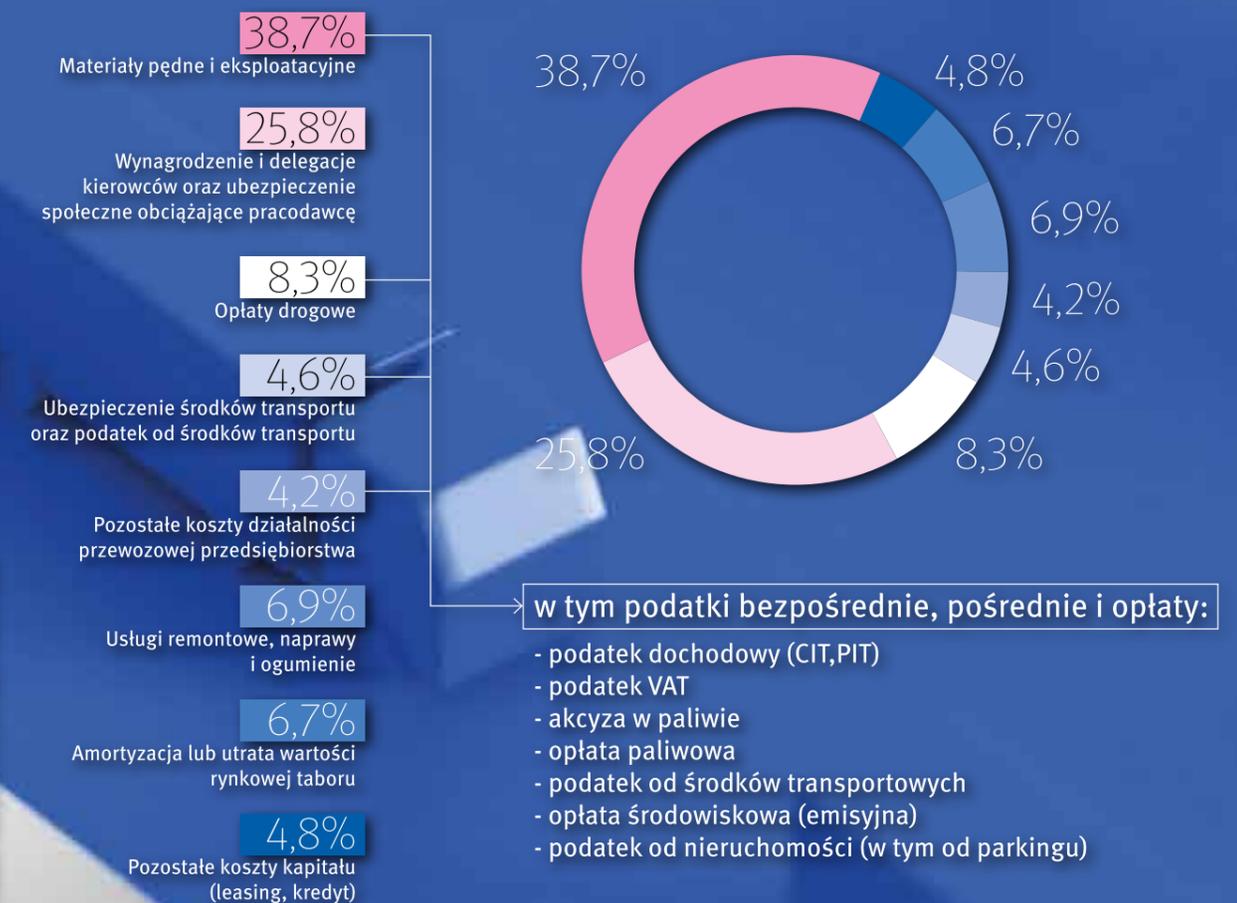
STRUKTURA KOSZTÓW W TRANSPORCIE

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

Rok	Średnia stawka (zł/km)	Średni koszt (zł/km)	Średnia marża zysku netto (%)
2022 (I poł.)	5,32	4,98	0,34 zł/km marża zysku netto [6,39%]
2021	5,13	4,93	0,2 zł/km marża zysku netto [4,00%]
2020	4,53	4,39	0,14 zł/km marża zysku netto [3,09%]
2019	4,39	4,21	0,18 zł/km marża zysku netto [4,10%]
2018	4,25	4,11	0,14 zł/km marża zysku netto [3,29%]
2017	4,17	4,00	0,17 zł/km marża zysku netto [4,08%]
2016	4,04	3,85	0,19 zł/km marża zysku netto [4,70%]

Źródło: ITS 2022 rok

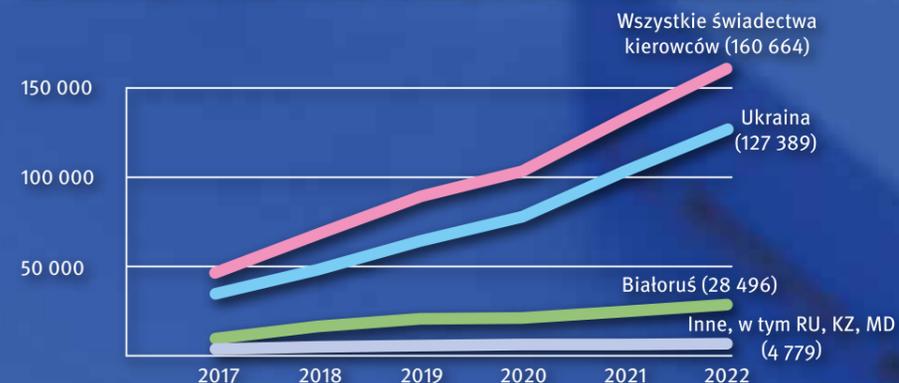
2. Struktura kosztu 1 wozokilometra



Źródło: badania ITS za I poł. 2022 roku

3. Liczba ważnych świadectw kierowców na przestrzeni lat 2017-2022

Od kilku lat systematycznie wzrasta liczba obcokrajowców zatrudnionych na stanowisku kierowcy w ruchu międzynarodowym.



Źródło: GITD 2022 rok

BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO W POLSCE

4. Struktura wypadków drogowych według pojazdu sprawcy

Systematycznie spada liczba wypadków drogowych w Polsce. W 2004 roku było to 41,4 tys., a w 2022 21,3 tys. Również spada liczba wypadków drogowych spowodowanych przez kierowców samochodów ciężarowych, w 2004 było to 3083 dla poj. o dmc poniżej 3,5 t i 1266 dla dmc pow. 3,5 t. W 2022 sprawcami byli kierowcy samochodów ciężarowych odpowiednio w 1046 i 649 przypadkach. Maleje ich udział w odniesieniu do liczby wszystkich wypadków (2004 rok – 10,5 %, 2022 – 7,96). Spadki te nastąpiły mimo wzrostu liczby zarejestrowanych pojazdów oraz wzrostu ruchu na drogach i mimo znacznie większej dynamiki przyrostu ruchu samochodów ciężarowych.

Dynamika wzrostu ruchu samochodów ciężarowych z przyczepami na tle wzrostu ruchu samochodów osobowych (na podstawie danych z Generalnego Pomiaru Ruchu).



Źródło: GUS, GDDKiA, KGP 2022 rok.

100,2%

Wzrost liczby zarejestrowanych samochodów ciężarowych od 2004 do 2021 r.

22,0%

Spadek ilości wypadków drogowych spowodowanych przez kierowców samochodów ciężarowych w latach 2004-2021 r.

Źródło: KGP 2022 rok

INFORMACJA O BRANŻY TRANSPORTOWEJ

5. Samochody ciężarowe w przedsiębiorstwach MTD według norm emisji zanieczyszczeń

Polscy przewoźnicy posiadają jedną z najnowocześniejszych flot w Europie. Pojazdy EURO VI stanowią w 2022 roku 73,5 % całej floty. Koszt zakupu nowego pojazdu członowego (ciągnik siodłowy plus naczepa chłodnia) wynosi około 1 mln zł.

Harmonogram wprowadzania poszczególnych norm czystości spalin w samochodach ciężarowych:

- EURO 1 – 1992 r.
- EURO 2 – 1995 r.
- EURO 3 – 2000 r.
- EURO 4 – 2005 r.
- EURO 5 – 2007 r.
- EURO 6 – 2014 r.



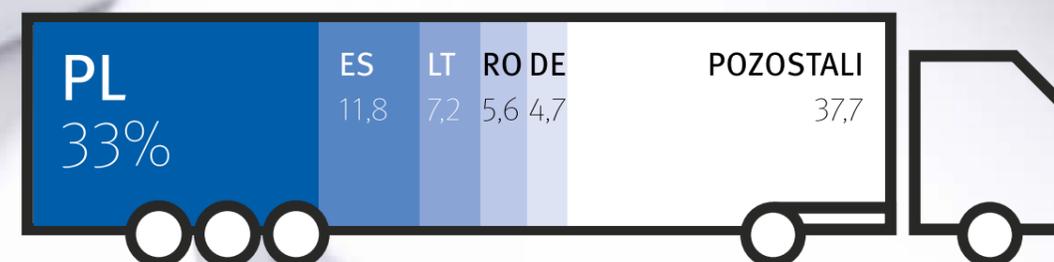
Źródło: GITD, Dz.U.2022 p.18,9 rozp. Min. Infr. z 31.08.2022 r. w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach.

6. Polscy przewoźnicy MTD na rynku UE

Wielkość pracy przewozowej wykonanej przez polskich przewoźników w MTD od momentu wejścia Polski do UE wzrosła ponad pięciokrotnie.



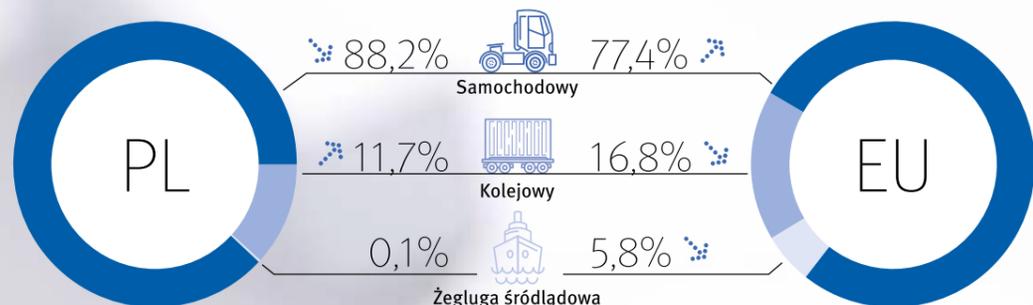
Udział polskich przedsiębiorców w rynku MTD w UE w 2021 roku. [%]



Źródło: Eurostat

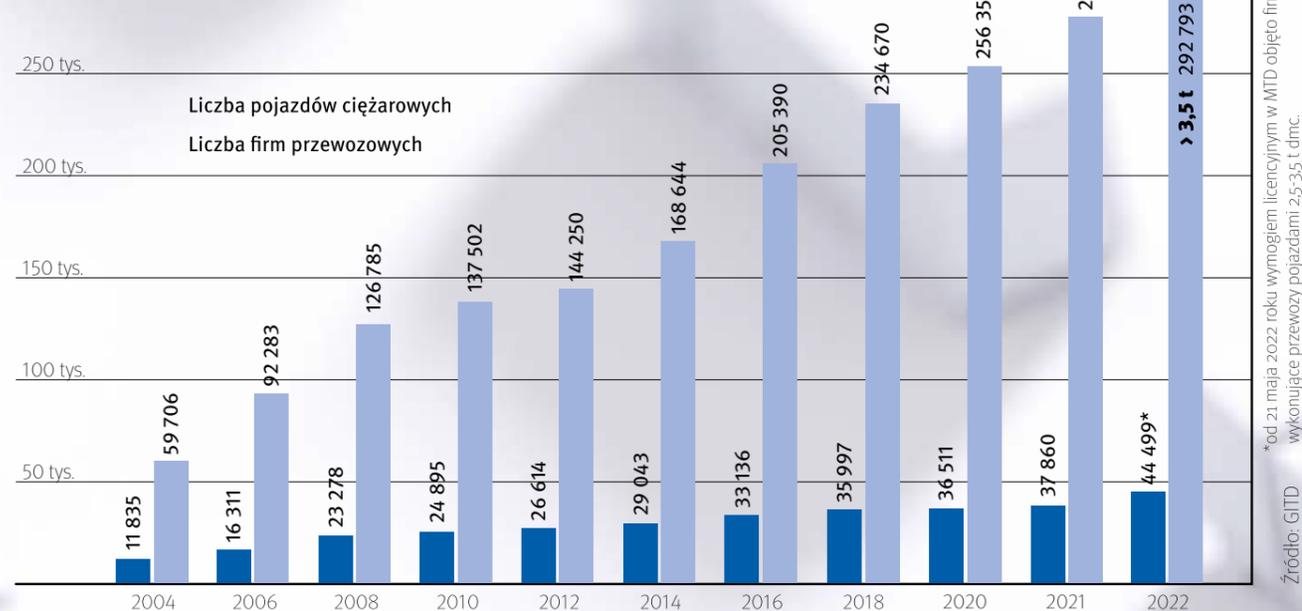
7. Udział poszczególnych gałęzi transportu w przewozach rzeczy według pracy przewozowej w Polsce i Unii Europejskiej

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

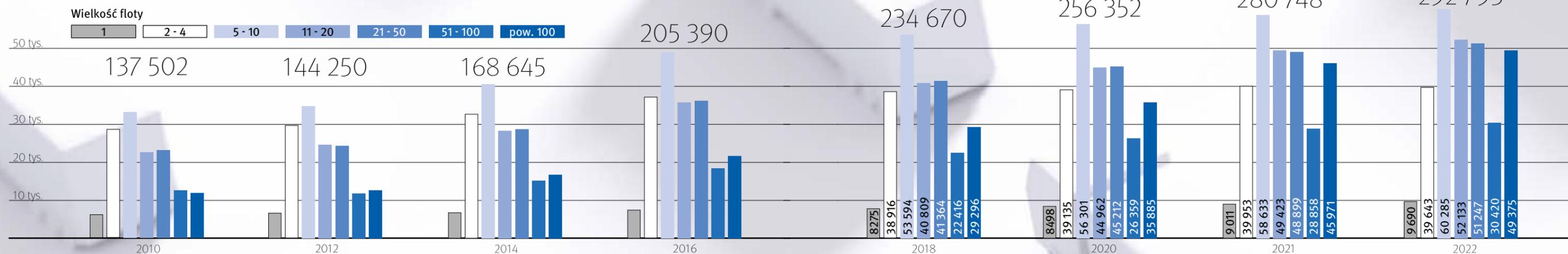


8. Liczba firm przewozowych i pojazdów ciężarowych w Polsce

Od wejścia Polski do Unii Europejskiej w 2004 roku liczba firm międzynarodowego transportu drogowego wzrosła czterokrotnie, a liczba pojazdów ciężarowych prawie pięciokrotnie. Działalność ta prowadzona jest w przeważającej części przez małe firmy rodzinne.



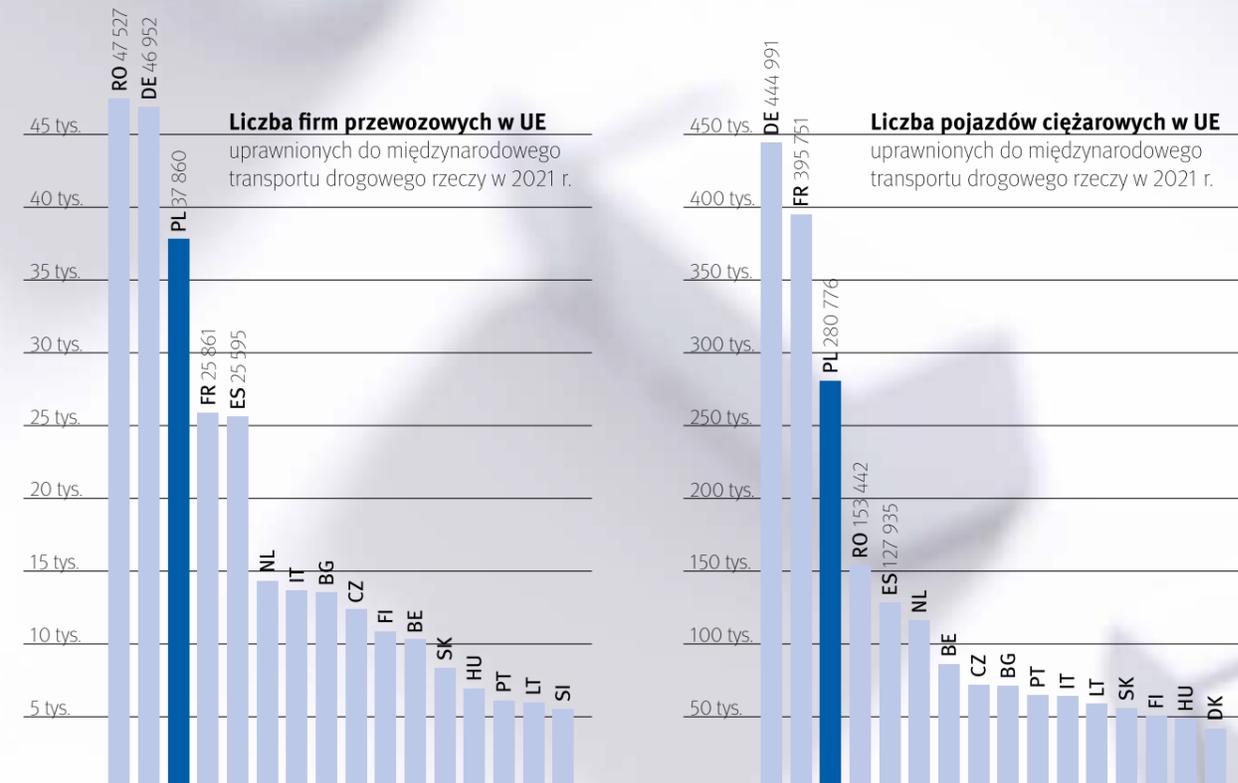
*od 21 maja 2022 roku wymogiem licencyjnym w MTD objęto firmy wykonujące przewozy pojazdami 2,5-3,5 t dmc.
Źródło: GITD



Źródło: GITD

9. Liczba firm przewozowych i pojazdów ciężarowych w UE w MTD

Polska zajmuje trzecią pozycję w UE pod względem liczby firm MTD w poszczególnych krajach i również trzecią pod względem liczby pojazdów ciężarowych MTD. W UE w 2021 roku było zarejestrowanych 321 166 firm MTD, co stanowiło wzrost o 1,5% w odniesieniu do 2020 roku. UE także dysponowała flotą 2 288 826 uprawnionych pojazdów, czyli więcej o 4,4 % w odniesieniu do 2020 roku. W Polsce te wzrosty 2020-2021 r. wynosiły odpowiednio 3,7% i 9,5 %.



Źródło: Komisja Europejska 2021 rok

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

Firmy posiadające od 5 do 10 pojazdów operują największą flotą (60285 sztuk) w porównaniu z pozostałymi grupami firm. Najmniej pojazdów wykorzystują firmy dysponujące 1 pojazdem. Udziały licznosci pojazdów wykorzystywanych przez wyszczególnione kategorie firm nie ulegały znaczącym zmianom na przestrzeni ostatnich lat.

Źródło: GITD



Jak cyfryzować się mądrze i w pełni wykorzystywać możliwości telematyki?



Webfleet Poland

Proces cyfryzacji w firmach transportowych postępuje od lat. Jest ona kluczowym czynnikiem zwiększającym wydajność i bezpieczeństwo floty. Według Raportu Polskiego Instytutu Transportu Drogowego we współpracy z Webfleet „Mobility 2023: Czy jesteś gotowy?” wśród przedstawicieli branży flotowej, ponad 2/3 badanych wykorzystuje lub chciałaby korzystać z technologii dedykowanych do zarządzania transportem, w tym dokumentów elektronicznych i systemów do zarządzania flotą.

Korzyści wynikające z digitalizacji procesów

Nowoczesne firmy wykorzystują oprogramowanie i rozwiązania cyfrowe w celu usprawnienia sposobu zarządzania pracą osób w terenie. Dzięki cyfrowym narzędziom, wiadomości i zlece-

żyło więcej rozwiązań cyfrowych po wybuchu pandemii COVID-19. Korzystają one z programów, które pomagają zautomatyzować pracę i dzięki temu uwolnić czas, który mogą przeznaczyć na swoich klientów, oferując im lepszą jakość usług. Prawie wszyscy zarządzający flotą – 97% – przyznali, że to pomogło im firmom poradzić sobie z pandemią i kontynuować działalność. To pokazuje, że coraz więcej zarządzających dostrzega wymierne korzyści z digitalizacji procesów i większej automatyzacji w transporcie.

Dlaczego warto się integrować przy wykorzystaniu telematyki?

Przyszłość działalności firm flotowych będzie szła w kierunku wykorzystywania zintegrowanych danych dostępnych w chmurze, by w każdej chwili szybko i łatwo podejmować racjonalne decyzje biznesowe w oparciu o dane. Integracja z telematyką zapewnia przejrzystość i monitorowanie pojazdów, ładunku i wyników floty w czasie rzeczywistym, za pomocą jednego interfejsu. Pozwala to na zmniejszenie kosztów ponoszonych na sprzęt i obsługę innych systemów oraz zwiększenie szybkości i jakości podejmowanych decyzji biznesowych. Szczególnie jest to ważne przy obecnych zmianach regulacji, między innymi związanych z Pakietem Mobilności. Zintegrowane rozwiązania telematyczne zapewniają szybkie i sprawnie dostosowywanie się do zmian oraz są zgodne z przepisami. Integracja przy wykorzystaniu rozwiązań telematycznych dodatkowo zapewnia elastyczność i transparentność, która pozwala na budowanie przewagi konkurencyjnej.

Telematyka jako źródło danych umożliwiających analizę związaną z Pakietem Mobilności

Od lutego 2022 roku właściciele firm transportowych musieli dostosować się do kolejnych obowiązków związanych z Pakietem Mobilności. Unijne regulacje ujednolicają warunki pracy kierowców oraz zmniejszają ryzyko nieuczciwej konkurencji w sektorze transportu drogowego. Ma to zasadnicze znaczenie dla zapewnienia dobrego wdrożenia i egzekwowania przepisów dotyczących transportu drogowego, zapewniając równowagę między ochroną kierowców a swobodą przedsiębiorców w zakresie świadczenia transgranicznych usług transportowych. Niniejszy pakiet zmian stanowi wyzwanie dla firm transportowych choćby w zakresie bardziej efektywnego planowania harmonogramu pracy kierowców, zrównania wynagrodzeń, wpisów do tachografów i ich wymianę, zgłaszanie kierowców do systemu IMI czy też zmiany w zakresie tygodniowych odpoczynków.

By ułatwić pracę menadżerów firm transportowych, stworzono narzędzia, które analizują dane związane z Pakietem Mobilności oraz umożliwiają łatwiejszą kontrolę przy zarządzaniu flotą. Firma Webfleet oferuje rozwiązania pozwalające w sposób efektywny wspomagać realizację działań zgodnie z przepisami i efektywnie organizować pracę kierowców. Dzięki systemowi Webfleet można łatwo lokalizować załadunki oraz rozładunki, dzięki zastosowaniu wysyłanych wiadomości w powiadomieniach lub raportach. System raportuje również momenty przekroczenia granic pojazdy niezależnie od tego co kierowca zapisze na tachografie, a użytkownicy mają możliwość weryfikacji danych bezpośrednio z mapy jak i dedykowanego raportu.

Zdalny odczyt plików DDD z telematyką

Do funkcjonowania systemu, samochód ciężarowy musi być wyposażony w urządzenie telematyczne np. Webfleet – LINK 740. To urządzenie może być podłączone do cyfrowego tachografu w celu odczytywania aktualnego czasu pracy kierowcy oraz czytania danych z karty kierowcy lub z pamięci masowej. Dopięciem całego systemu jest odpowiednia usługa aktywna na danym urządzeniu

wraz z usługami dodatkowymi, które będą odpowiadały za sam proces ściągania danych, jak również prezentacji tych danych w systemie. Rodzajem usług, do których firmy podpinają się do tachografu jest usługa zdalnego odczytu plików DDD, określana w Webfleet jako Remote Download (RDL). System Webfleet oferuje dwie usługi – TachoManager i TachoShare, które są odpowiedzialne za proces zdalnego odczytu danych. Usługa TachoManager zapewnia dokładny i aktualny pozostały czas jazdy kierowcy w systemie, czyli Remaining Driving Times (RDT) oraz przedstawia wgląd w ewentualne wykroczenia socjalne. Dzięki tej usłudze menadżerowie mogą regularnie odczytywać pliki DDD oraz szybko synchronizować dane z dyskiem komputera lub integrować z systemami zewnętrznymi przez API. Natomiast TachoShare to moduł zdalnego pobierania, który pobiera dane tachografów z pojazdów na trasie i zapewnia łączność z oprogramowaniem analitycznym innych firm, tym samym pozwalając zachować pełną kontrolę nad sposobem wykorzystywania i przesyłania danych.

Narzędzia usprawniające procedowanie postępowań odszkodowawczych

Narzędzia telematyczne są szczególnie istotne podczas ewentualnych postępowań odszkodowawczych. Webfleet jako lider w zakresie rozwiązań do zarządzania flotą przygląda się wyzwaniom z jakimi muszą zmierzyć się firmy transportowe i oferuje jak najbardziej przyjazne cyfrowe systemy, które usprawniają działania w postępowaniach roszczeniowych. W strategiach digitalizacji inwestycji menadżerowie mogą inwestować w rozwiązania telematyczne Webfleet w kilku obszarach.

Pierwszy z nich to zarządzanie transportem w temperaturze kontrolowanej – narzędzia, dzięki którym menadżerowie oraz kierowcy mają kontrolę nad aktualnym poziomem temperatury w pojazdach. Nowy produkt firmy Webfleet Cold Chain dostarcza natychmiastowe powiadomienia o przekroczeniach zdefiniowanych progów w systemie, aplikacji mobilnej, mailu.

Drugi to analiza zdarzeń nieprzewidzianych (crash sensor) – dokładne raportowanie o przekroczeniach prędkości i stylu jazdy kierowcy, w tym informacji o gwałtownych manewrach, dzięki czujni-

kom detekcji wypadków (crash sensor). Weryfikacja jest możliwa poprzez interfejs użytkownika oraz w dedykowanych raportach dzięki Webfleet OptiDrive.

Kolejny obszar to kontrola ciśnienia w oponach w celu zapewnienia poprawy bezpieczeństwa, oszczędności na paliwie, mniejszej ilości przestojów i awarii oraz dłuższy czas eksploatacji opon – system TPMS, czyli narzędzie do kontroli ciśnienia i temperatury opon w czasie rzeczywistym. Dzięki rozwiązaniu Webfleet TPMS, ciągnik siodłowy oraz naczepa są wyposażone w bezprzewodowe czujniki zainstalowane w poszczególnych kołach, które przesyłają do systemu informacje o gwałtownych spadkach ciśnienia w oponie, wystąpieniu wycieków, bądź wzrostu temperatury danego koła. System działa prewencyjnie, zanim nastąpią poważne konsekwencje, dzięki czemu firmy są w stanie zapobiec zdarzeniom i odpowiednio szybko zareagować z poziomu systemu Webfleet.

Czwartym obszarem jest bezpieczeństwo kierowców i floty za pomocą telematyki wideo, która zapobiega niebezpiecznym zdarzeniom drogowym – Webfleet Video to zaawansowane technologiczne rozwiązanie, które integruje nagrania z kamery samochodowej z danymi telematycznymi dotyczącymi jazdy, zapewniając pełen wgląd w okoliczności zdarzeń drogowych. Kamera z wbudowaną technologią sztucznej inteligencji identyfikuje ryzykowne zachowania takie jak rozproszenie uwagi kierowcy czy korzystanie z telefonu komórkowego, ostrzega kierowcę, proaktywnie zapobiegając niebezpiecznym sytuacjom na drodze. Dzięki temu rozwiązaniu menadżerowie ponoszą niższe koszty ubezpieczenia i mają możliwość uzyskać materiał dowodowy w postępowaniach roszczeniowych.

I wreszcie aplikacje mobilne dla kierowców i spedytorów, dzięki którym wzrasta wydajność firmy – narzędzia, które ułatwiają zarządzanie i planowanie prac serwisowych. Przy wykorzystaniu automatyzowanych procesów można łatwo przekazywać predefiniowane listy usterek, alerty i powiadomienia. Rozwiązanie Webfleet Vehicle Check digitalizuje codzienne inspekcje pojazdu wykonywane przez kierowcę, ogranicza prace administracyjne i usprawnia proces zapewniania zgodności z przepisami, dzięki czemu można szybciej usuwać usterki w pojazdach i zapewnić kierowcom bezpieczniejsze warunki pracy.



Starem ze Szkocji do Maczkowa

Rzadko spotykany w Polsce Star 1466 pojedzie w 2024 roku szlakiem generała Maczka, ze Szkocji do Niemiec.

Robert Przybylski

ndie nie wpuścili w tym roku polskich obywateli, którzy dwoma Starami 266 planowali przejechać Azję i przez Turcję oraz Bałkany dotrzeć do Starachowic. Wszystko miało być bezproblemowe: Stary po załadowaniu w Baltimore trafiły do Madrasu, gdzie miały zostać odprawione. Niestety agencja celna nie przygo-

towała karnetu ATA i sprawy skomplikowały się. Karnet powinien być wypełniony w USA i tam podstępnowany. Nie pomogła wizyta w konsulacie USA, celnicy uważali, że samochody przyjechały na handel i koniec. Auta stoją od ponad miesiąca na parkingu celnym w Madrasie i wygląda na to, że będą musiały wrócić do USA.

Nie wypalił jeden pomysł, ale jest już kolejny: podróżnicy, czyli Jerzy Stetz i Tomasz Wątor wymyślili, że

latem 2024 roku pojedą do Szkocji, skąd śladami żołnierzy generała Stanisława Maczka dojadą do Wilhelmshaven, gdzie przez trzy lata po wojnie funkcjonował Maczków. W 1948 roku miejscowość wróciła do nazwy Haren.

Nowe Stary

Stetz i Wątor planowali, że po przejechaniu Azji i dotarciu do Starachowic na Złot Starą, zostawią obydwu

266 w Polsce (jeden, z OSP, w starachowickim Ekomuzeum), a kolejny samochód wyprawowy będzie następcą 266.

Wybrali Star 1466, który powstał w starachowickim biurze konstrukcyjnym w ostatnich latach poprzedniego wieku, według wymagań Wojska Polskiego. Był to samochód o 1 tonę cięższy od Stara 266, ważył 8 ton, ładowność miał także o tonę większą, zabierał 6 ton. Jego dopuszczalna masa całkowita wynosiła 14 ton, o 2 tony więcej od Stara 266.

To co rzuca się w oczy przy porównaniu obydwu modeli to wielkie koła Stara 1466. Toczy się on na oponach o rozmiarze 14-R20. Mają one o 2 cale większą średnicę osadzenia od opon Stara 266. Choć prototyp Stara 1466 powstał tuż przed przejęciem Zakładów Starachowickich przez MAN, starachowiczscy konstruktorzy sięgnęli po mosty napędowe MAN, ponieważ osie poprzednika miały zbyt małą nośność. Środkowy most jest przelotowy, więc skrzynia rozdzielcza Steyr ma dwa wyjścia, na przód i na tył. Dzięki temu nowy Star ma o jeden wał napędowy mniej, a więc o jedną rzecz mniej do zepsucia.

Mocniejszy jest także silnik, ma podobną pojemność do silnika 359 używanego w 266, czyli blisko 7 litrów, ale osiąga 220 KM, o 70 KM więcej. Moment obrotowy jest blisko dwukrotnie większy, wynosi 825 Nm, co jest zasługą turbodoładowania z chłodzeniem powietrza doładowującego.

Zakłady Starachowickie produkowały model 1466 do roku 2006 i z hali montażowej wyjechało niecałe 300 takich ciężarówek. Mała seria rozjechała się po świecie, najwięcej, aż 150, fabryka wysłała do Jemenu, dokąd pojechały zamiast modelu 266, którego produkcja już wtedy wygasła. Ponad 70 kupiło Wojsko Polskie, zaś reszta otrzymała nadwozia specjalne, głównie strażackie.

Ten rzadki model trafił do podróżników dzięki uprzejmości starachowickiej firmy Star San Duo. Specjalizuje się ona w remontach Starów, początkowo pierwszymi klientami były zakłady energetyczne, które do tej pory reanimują model 266, doce-



Zakłady Starachowickie produkowały model 1466 do roku 2006 i z hali montażowej wyjechało niecałe 300 takich ciężarówek. Mała seria rozjechała się po świecie, najwięcej, aż 150, fabryka wysłała do Jemenu, dokąd pojechały zamiast modelu 266, którego produkcja już wtedy wygasła.

niając jego solidną budowę. Star San Duo remontuje także wojskowe samochody, czyli znów model 266.

Sarna na grzbiecie

Przeznaczony dla Stetza i Wątora samochód pracował w zakładzie energetycznym w Toruniu. Stary 1466 nie pojawiają się na rynku cywilnym i Star San Duo kupił ten egzemplarz swoimi kanałami. Wyprodukowany był w 2003 roku i ma na liczniku niecałe 60 tys. km.

Starachowicka firma wzięła się za remont późną jesienią 2022 roku i odnowiła silnik oraz pojazd. Dokołała przy okazji przeglądu całe-

go podwozia, rozkręcając je do ostatniego elementu.

Po zmontowaniu auto otrzymało nowo wylakierowaną załogową kabinę oraz dwa zbiorniki paliwa o pojemności 100 i 220 litrów.

Na podwozie trafiło skonstruowane w latach 70. w łódzkim oddziale PIMot nadwozie typu Sarna. To wojskowa zabudowa, następcą nadwozia 117, która posłużyła podróżnikom jako zaplecze kempingowe. Warsztat Star San Duo usunął okna boczne i świetliki dachowe, poszerzył nadkole, ponieważ duże koła wymagają większego rozstawu tylnego wózka i nie mieściły się w wykrojach przygotowanych dla kół Stara 266.



Do wnętrza zabudowy trafiły akumulatory, a na tył dwa koła zapasowe, co oznacza, że w nadwoziu są zaspawane tylne drzwi i zostały tylko jedne drzwi z boku.

Auto już wzięło udział w zlocie Starów i w sierpniu pokonało drogę z Bydgoszczy do Starachowic. Pod koniec tego miesiąca pokazało możliwości na torze terenowym w Wąchocku. – Samochód jest bardzo komfortowy, cichy (silnik ma 1800 obr/min przy autostradowej prędkości), podczas jazdy ma mniejsze wibracje od Stara 266 i można nim lecieć 100 km/h. W 1466 mamy ABS, pełną pneumatykę hamulców, co jest typową instalacją w segmencie samochodów ciężarowych – ocenia Jurek Stetz. Przypomina, że Star 266 ma hamulce hydrauliczne wspomagane pneumatycznie.

Ręczna skrzynia biegów ma 6 przełożeń, co także obniża głośność, a 220 KM pracuje z mniejszym wysił-

kiem niż 150-konny diesel w Starze 266. Jurek wskazuje, że mocniejsze niż w starym modelu jest hydrauliczne wspomaganie przekładni kierowniczej. Przewiduje, że samochód otrzyma także bezdętkowe koła.

Zapowiada, że oklei nadwozie folią z grafiką upamiętniającą dokonania żołnierzy generała Maczka.

Światowe rajdy

Stetz i Wątor to dwaj zawodowi kierowcy, pracujący w USA na dalekodystansowych ciężarówkach. Wymyślili w 2018 roku jazdę motocyklami na Alaskę i przecięcie koła podbiegunowego. Po zastanowieniu się odrzucili pomysł jazdy motocyklami jako zbyt wymagający fizycznie i zmienili plan na jazdę Unimogiem.

Takiego samochodu nie udało się jednak kupić (choć byli bardzo blisko), więc naturalnym wyborem był Star 266. Kupili dwa takie auta: je-

den w OSP Karpniki, drugi znaleźli w PSP Bolesławiec. Dojechali nimi na Alaskę, osiągając dziennie duże przebiegi, rekordowy wyniósł 1070 km. Stamtąd, według pierwotnych planów, mieli przepłynąć na Syberię. Rosyjska napaść na Ukrainę pokrzyżowała te plany.

Auta pojechały na południe USA, dojechały do Kalifornii, gdzie w jednym z nich urwał się wał napędowy. – Zgrana ekipa nabiła na poboczu zapasowy krzyżak i pokonała na nim 5300 km do Chicago. Tak przejechaliśmy Route 66 – zaznacza Tomek Wątor.

Obaj uważają, że samochody są w sumie bezawaryjne i łatwe do naprawy, ale nowy model będzie jednak znacznie wygodniejszym środkiem transportu śladami gąsienic czołgów generała Maczka. ■

Wyprawę można śledzić na FB i YouTube pod nazwą Starem266DookolaŚwiata.



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



Urządzenia dedykowane branży transportu drogowego



Dostępne on-line w sklepie ZMPD

- /Urządzenia do poboru opłat
- /Tachografy i akcesoria
- /Plakietki ekologiczne
- /Druki przewozowe
- /Książki transportowe
- /Urządzenia elektroniczne, w tym specjalnie wzmocnione terminale dla kierowców WEBFLEET współpracujące z aplikacją Webfleet Work App.

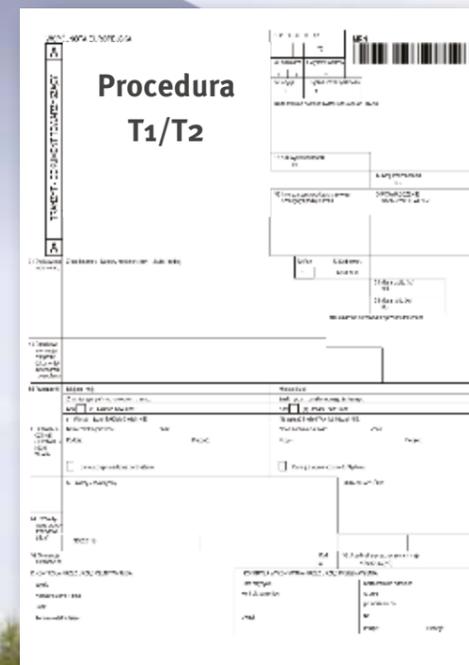
* Aplikacja Webfleet Work App umożliwia wysyłanie listy zamówień do wykonania i prowadzi kierowcę do wyznaczonego celu dzięki Google Maps lub TomTom Truck. Archiwizuje wykonane zlecenia w WEBFLEET. Zapewnia dwustronną komunikację.

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



Mercedes-Benz eActros, zapewniający w zależności od wersji zasięg ok. 300 km lub ok. 400 km, przeznaczony jest przede wszystkim dla transportu dystrybucyjnego



Naładowany energią: eActros już w Polsce

W lipcu wystartowała w Polsce sprzedaż pierwszej elektrycznej ciężarówki Mercedes-Benz Trucks: eActros oficjalnie zadebiutował na naszym rynku. Wraz z pojazdem Daimler Truck Polska zapewnia pakiet usług wspierających klientów na drodze do transformacji

Elektromobilność nieuchronnie nadchodzi także w transporcie ciężarowym. Daimler Truck Polska długo i starannie przygotowywała się do debiutu swojego flagowego pojazdu. – eActros jako produkt był gotów do debiutu w Polsce już na przełomie 2021/2022 roku. Jednak jako rynek potrzebowaliśmy czasu, aby do tej zmiany przygotować naszych klientów – wyjaśnia Igor Kaczorkiewicz, Head of Product & Marketing, PR Daimler Truck Polska. – Transformacja jest nieuchronna, ale przewoźnicy będą potrzebowali dużego wsparcia na tej drodze. Dziś z pełną odpowiedzialnością mogą zapewnić, że mamy im do zaoferowania nie tylko doskonały, sprawdzony już produkt, ale także cały ekosystem rozwiązań, które sprawiają, że nie będą musieli sami zmagać się z wyzwaniami elektromobilności.

Debiutujący eActros 400 posiada cztery pakiety baterii o łącznej pojemności 448 kWh zapewniającymi zasięg do 400 km. Dostępny jest także eActros 300 z trzema akumulatorami o łącznej pojemności 336 kWh oferującymi zasięg ok. 300 km. Na tle pojazdów konkurencyjnych eActrosa wyróżnia dostępna jedynie w Mercedesie elektryczna tylna oś napędowa: są tu zintegrowane

ze skrzynią biegów dwa silniki, które przenoszą napęd bezpośrednio na koła. Planetaryna dwubiegowa skrzynia i brak wału napędowego zapewniają wyjątkowo płynną i komfortową jazdę od startu do pełnej prędkości. Ogromną zaletą jest to, że kierowca dysponuje pełną mocą niemal od razu: ułatwia to włączanie się do ruchu oraz takie manewry, jak np. zmiany pasa ruchu, co przedkłada się na mniejsze zmęczenie i większą koncentrację kierowcy.

Producent zapewnił typowy dla marki wysoki poziom bezpieczeństwa: niskie położenie akumulatorów i rozłożenie ich na całej szerokości podwozia zwiększa stabilność pojazdu za sprawą niższego środka ciężkości. Baterie w eActrosie chroni solidna płyta denna oraz specjalne osłony, skojarzone z pirotechnicznymi elementami w poduszkach powietrznych, które w momencie obciążenia się uaktywniają i odłączają akumulatory. Z kolei czujniki przeciwpożarowe monitorują poziom dymu i temperatury. W kabinie znajduje się też łatwo dostępna pętla, której przecięcie w razie kolizji pozwala służbom ratunkowym odciąć napięcie. Kierowca w razie problemu może odciąć je łatwo za

przewoźnik nr 86



Na polskim rynku dostępna jest już
gama pojazdów ciężarowych z napędem elektrycznym Daimler
Truck: eActros 300 i eActros 400, eEconic oraz FUSO eCanter

pomocą specjalnego przycisku po prawej stronie od kierowcy.

– Uważamy, że zmiana, która nas wszystkich czeka, wymaga przede wszystkim jak najszerszej edukacji, także poprzez możliwość osobistego doświadczenia tej technologii – wyjaśnia Igor Kaczorkiewicz. – Dlatego bardzo nas cieszy, że wszyscy nasi dealerzy zamówili już elektryczne pojazdy demonstracyjne: im więcej klientów przekona się osobiście, jak eActros, eEconic czy FUSO eCanter może działać w praktyce, tym łatwiej i szybciej będzie można wdrażać te rozwiązania. Nie uciekamy od trudnych tematów – zdajemy sobie sprawę z tego, że eActros, z zasięgiem ok. 300 lub 400 km w zależności od zastosowanego akumulatora, na razie sprawdzi się przede wszystkim w dystrybucji lokalnej oraz usługach komunalnych. Jednak już niebawem zadebiutuje też nasz eActros 600 Long Haul z zasięgiem ok. 500 km i możliwością ładowania od 20 do 80% w czasie poniżej 30 min. W połączeniu z faktem, że kierowcy zawodowi są zobowiązani robić pauzę po 4,5 godziny jazdy, oznacza to otwarcie także na transport dalekobieżny. Niezbędna jest do tego odpowiednia infrastruktura do ładowania, dlatego m.in. stworzyliśmy joint venture Milence z Volvo Trucks i TRATON Group, w ramach którego w ciągu pięciu lat w Europie ma powstać co najmniej 1700 ładowarek o dużej mocy.

Debiut eActrosa to oferta obejmująca nie tylko pojazd, ale cały ekosystem usług wspierających klientów na drodze do elektromobilności. W ramach eConsultingu Daimler Truck Polska zapewnia kompleksowe doradztwo dla użytkowników, dostosowane do indywidualnych potrzeb klienta w zakresie ładowania pojazdów. Usługi te mogą obejmować zintegrowane rozwiązania uwzględniające technologię budynku, instalację fotowoltaiczną, magazynowanie buforowe i systemy informatyczne. Klienci mają też oczywiście do dyspozycji serwis, wsparcie techniczne i konserwację. Każdy z 37 autoryzowanych punktów serwisowych sieci Daimler Truck Polska już wkrótce będzie dysponował przynajmniej dwiema osobami przeszkolonymi do obsługi pojazdów elektrycznych, posiadającymi odpowiednie certyfikaty do pracy przy wysokich napięciach.

– Chcemy, żeby na każdym etapie drogi do elektromobilności klient czuł, że jesteśmy w tym razem i wiemy, jak pomóc rozwiązać ewentualne problemy – podkreśla Igor Kaczorkiewicz. – Rozumiemy naturalne opory przewoźników przed zmianą, jednak jest ona nieunikniona. Dążąc do pozycji lidera elektromobilności, chcemy zrobić wszystko, by ją ułatwić i mocno wierzymy, że dzięki połączeniu naszych elektrycznych pojazdów oraz dopasowanych do nich usług jest to możliwe.



Odpowiedzialność na podstawie Konwencji CMR

Czy w Twojej polisie art. 23 ust. 4 jest dobrze ubezpieczony?

LUTZ-ASSEKURANZ.eu

Uwaga przewoźnicy, którzy transportujecie towary objęte akcyzą! W aktualnym orzeczeniu, wydanym w czerwcu 2023 r., brytyjski Sąd Najwyższy stwierdził, że tego rodzaju podatki, które zostały pobrane w przypadku zaginięcia towarów w trakcie przewozu transgranicznego, podlegają zwrotowi przez przewoźnika zgodnie z art. 23 ust. 4 CMR.

Sąd Najwyższy Zjednoczonego Królestwa opowiada się zatem za innym stanowiskiem niż to, które dominuje w Europie kontynentalnej! Skutki tej decyzji można określić jako „ogromne” – wielu przewoźników transportujących towary do Wielkiej Brytanii powinno teraz pilnie sprawdzić, czy ich polisa ubezpieczeniowa CMR zapewnia wystarczającą ochronę ubezpieczeniową!

Ale po kolei: co takiego się stało?

Pewien wieloletni klient firmy Lutz Assekuranz transportował z Polski do Anglii ładunek papierosów (1429 kartonów). Podczas gdy kierowca przewoźnika odbywał przerwę na parkingu przy autostradzie M25 w Anglii, skradziono mu 289 kartonów o wartości 72 512 GBP. Kwota ta, a także proporcjonalne

koszty przewoźnego i koszty rzeczoznawcy, zostały zwrócone z polisy CMR przewoźnika, zakupionej za pośrednictwem firmy Lutz.

Kwestią sporną pozostawał podatek akcyzowy, tzw. „excise duties”, w wysokości 449 557 GBP, który Wielka Brytania nalożyła na podstawie „Customs and Excise Management Act 1979” (ustawy z 1979 r. o zarządzaniu cłem i akcyzą). Właściciel towaru, u którego powstała wspomniana wyżej szkoda majątkowa, obciążył nią kolejne podmioty występujące w łańcuchu transportowym, w związku z czym szkoda ta trafiła ostatecznie do przewoźnika z żądaniem odszkodowania. Czy słusznie?

Dwie możliwe interpretacje art. 23 ust. 4 CMR

Podmiot, który w tej sprawie wystąpił z roszczeniem, oparł je na art. 23 ust. 4 CMR, który, jak powszechnie wiadomo, brzmi następująco:

„Oprócz tego zwraca się przewoźnik, cło i inne wydatki poniesione w związku z przewozem towaru, w całości w razie całkowitego zaginięcia i proporcjonalnie w razie częściowego zaginięcia; inne odszkodowania nie należą się.”

Istnieją różne poglądy na temat interpretacji sformułowania „inne wydatki”:

- Ścisła interpretacja

W ramach wyżej wymienionego artykułu interpretacja ta uznaje za podlegające zwrotowi tylko te koszty, które zostałyby poniesione w takiej samej

mierze w przypadku przewozu zgodnego z umową i które przyczyniłyby się do wartości towarów w miejscu przeznaczenia; tj. których nie można przypisać przebiegowi zdarzeń, niezgodnemu z umową.

(Krótka mówiąc: tylko „koszty związane z transportem” podlegają zwrotowi.)

- Szeroka interpretacja

W przeciwieństwie do powyższego, szeroka interpretacja przewiduje, że pokrywane są wszystkie koszty, które są ściśle związane z konkretnym przewozem oraz koszty, które nadawca/odbiorca poniósł w związku z umownym wykonaniem przewozu, a także takie koszty, które powstały dopiero na skutek niezgodnego z umową przebiegu transportu.

(Krótka mówiąc: również „koszty związane z powstałą szkodą” podlegają zwrotowi.)

Przyczyny tych dwóch interpretacji są wielorakie; jednym z najważniejszych czynników jest różnorodność języków, w których napisano Konwencję CMR. Istnieją również różne rozważania teleologiczne w obu kierunkach.

W Europie kontynentalnej (zwłaszcza w Holandii, Niemczech, Austrii, Włoszech, na Łotwie, w Polsce, Rumunii i Bułgarii) sądy zazwyczaj orzekają na podstawie wąskiej interpretacji. W Wielkiej Brytanii w czasie opisanego wyżej incydentu istniało już orzeczenie wydane przez sąd wyższej instancji, w którym ogłoszono szeroką interpretację; wyrok ten był jednak od dawna przed-



miotem masowej krytyki. Okoliczność ta dawała możliwość uzyskania od brytyjskiego Sądu Najwyższego odmiennej (korygującej) decyzji – co skutkowało by większym ujednoczeniem prawa w Europie i odczuwalnym odciążeniem przewoźników działających na arenie międzynarodowej.

Niestety brytyjski Sąd Najwyższy ostatecznie przychylił się do dotychczasowego stanowiska – co oznacza, że przewoźnicy muszą nadal ponosić odpowiedzialność za podatek akcyzowy, jeżeli takie sprawy będą wnoszone do sądów w Wielkiej Brytanii.

Dobra ochrona ubezpieczeniowa to podstawa!

W tym konkretnym przypadku właściciel towaru otrzymał ostatecznie odszkodowanie na podstawie wydanego wyroku. Koniec końców z polisy przewoźnika, zakupionej w firmie Lutz, wypłacono – w sumie – odszkodowanie w łącznej wysokości prawie 1 200 000 EUR (co obejmowało: szkodę na towarze, podatek akcyzowy jako szkodę majątkową, proporcjonalne koszty przewoźnego, koszty rzeczoznawcy, odsetki, koszty sądowe i zastępstwa procesowego – własne i strony przeciwnej).

Ale nawet gdyby nie doszło do postępowania sądowego – należy zauważyć, jak wysokie są obecnie podatki akcyzowe w stosunku do rzeczywistej wartości towarów. (620 procent!)

Wszystko to sprawia, że należy być świadomym następujących kwestii:

- 1) Obecnie nie można już zrezygnować z objęcia art. 23 ust. 4 CMR ochroną ubezpieczeniową. Niestety Lutz Assekuranz musi zauważyć, że niektórzy lokalni ubezpieczyciele CMR nadal nie włączyli tego elementu odpowiedzialności do standardowego zakresu ubezpieczenia – co stanowi poważny problem dla niedoświadczonych interesantów.

- 2) Wysokie sumy ubezpieczenia są ważniejsze niż kiedykolwiek wcześniej. W szczególności, przeglądając własną polisę CMR przewoźnicy powinni zwracać szczególną uwagę na to, czy nie uzgodniono w niej jakichkolwiek wrażliwych sublimitów. Ograniczenie kosztów związanych z art. 23 ust. 4 CMR do kwoty 25 000 EUR (lub mniejszej) za każde zdarzenie lub ogólna suma ubezpieczenia w wysokości zaledwie 200 000 EUR za każde zdarzenie oznaczałyby z całą pewnością w tym przypadku zamknięcie działalności przez przewoźnika, ze wszystkimi nieprzyjemnymi konsekwencjami dla pracowników i właściciela firmy.

- 3) Przewoźnicy, którzy przewożą towary podlegające akcyzie (tytoń, spirytalia, olej mineralny, kawa itp.), powinni zdecydowanie oddać się w ręce wyspecjalizowanych maklerów – takich jak firma Lutz Assekuranz – którzy są obeznani z tą tematyką. Gotowe produkty mogą być tań-

sze, ale nie zapewniają niezbędnej ochrony ubezpieczeniowej.

Ubezpieczenie CMR firmy Lutz Assekuranz

Lutz Assekuranz jest jednym z niewielu wyspecjalizowanych maklerów, którzy mogą zaoferować standardowo sumę ubezpieczenia w wysokości 1 000 000 mln EUR za każde zdarzenie, plus 200 000 EUR na koszty dodatkowe, które nigdy nie powinny obciążać głównej sumy ubezpieczenia CMR. Zwłaszcza w przypadkach takich jak ten wspomniany powyżej lub w razie spowodowania przez pracowników firmy szkód na skutek rażącego niedbalstwa/winy umyślnej (art. 29 ust. 2 CMR), takie ubezpieczenie jest absolutnie konieczne. Każdy klient w ramach ogólnych warunków ubezpieczenia ma standardowo ubezpieczony art. 23 ust. 4 CMR – bez żadnych niebezpiecznych sublimitów.

Wszystko to za składki w rozsądnej wysokości. W przeciwieństwie do wielu firm ubezpieczeniowych, składki oferowane przez Lutz Assekuranz nie wzrosły automatycznie wraz z inflacją, ale pozostały na takim samym poziomie. Ponadto nie ma tu powiązania z jakimkolwiek indeksem cenowym.

Przekonaj się sam i umów się na niezobowiązującą konsultację ze specjalistami z firmy Lutz Assekuranz. Nasi pracownicy zawsze z przyjemnością udzielą Ci porady i pomocy.

Krótsze terminy

Nie da się powiedzieć, że sytuacja wróciła do stanu sprzed pandemii, ale jest lepiej. Mowa o czasie oczekiwania na nowe samochody. Dziś średni czas oczekiwania na odbiór auta z salonu wynosi 6 miesięcy. Tuż przed pandemią było to 3 do 5 miesięcy. Jednak nie wszędzie jest kolorowo, bo w segmencie aut dostawczych nadal na nowy samochód czeka się rok. Liczba nowych aut, jakie opuściły polskie salony, wzrosła o 10 proc., ale i tak jest niższa o 16 proc w porównaniu do okresu przed Covidem.

10 proc. wzrost sprzedaży aut

Prawo jazdy B

Do listy niedorzecznych pomysłów unijnych urzędników możemy dopisać kolejną pozycję. Pojawił się pomysł, aby prawo jazdy kategorii B uprawniało do prowadzenia samochodów o DMC do 1800 kg, a nie 3500 kg jak dziś. Miałoby to dotyczyć kierowców zawodowych i prywatnych. Oznaczałoby, że większość SUV-ów i aut pięcioosobowych wymagałoby wyrobienia wyższej kategorii prawa jazdy. Pomysł już został zbombardowany krytyką przez wiele środowisk. Jest o tyle szkodliwy, że dziś prawie żaden samochód elektryczny nie spełniałby warunków przewidywanych przez nowy pomysł urzędników.

Wrak za fortunę

Podczas motoryzacyjnego wydarzenia Monterey Car Week miała miejsca nietypowa licytacja. Na sprzedaż trafił przypominający pogniecioną kartkę papieru wrak Ferrari, który sprzedał się za astronomiczną kwotę. Ferrari 500 Mondial z 1954 roku poszło za prawie 2 miliony dolarów. Pozostałości po aucie, które uległo wielu wypadkom, a później zostało zniszczone przez tornado, mogą być odrestaurowane. Jednak szczegółów na razie nie sprecyzowano. Nowy właściciel wraku może pozostawić go w takim stanie. To jeden z zaledwie 13 egzemplarzy tego modelu.

**Koniec Y AWD**

Tesla zapowiada likwidację jednego ze swoich samochodów. Mowa o podstawowym modelu Y z napędem na 4 koła. Okazuje się, że z tej samej architektury ma korzystać zapowiadany od dawna pickup Tesla Cybertruck. Tak przynajmniej twierdzą niezależne źródła. A że nowe dziecko Elona Muska jest najwyraźniej priorytetem, to żeby wyrobić się z produkcją postanowiono uśmiercić model Y w wersji, która ograniczałaby możliwości produkcji elektrycznego pickupa. Pickupa, dodajmy, którego nikt nie widział w ostatecznej produkcyjnej wersji.

**Honda Motocompacto**

Japończycy zaprezentowali nowy osobisty środek transportu - składany elektryczny jednoślad. To rodzaj jeżdżącej walizki, z której wysuwa się siodełko, kierownica i koła. Pojazd waży 18 kilogramów i może przejechać na jednym ładowaniu 20 kilometrów z prędkością do 25 km/h. Czas ładowania to około 3,5 godziny, więc można ją naładować w pracy i wrócić do domu. Niestety to mieszczące się w małym bagażniku jeżdździło będzie oferowane w USA - sprzedaż w Europie nie jest przewidziana. Szkoda, bo cena na amerykańskim rynku ma wynosić w przeliczeniu nie więcej niż 4500 zł.

BYD w Polsce

Chińczycy wkraczą na nasz rynek. Marka BYD to jeden z poważniejszych graczy na chińskim rynku. Założone w 1995 roku BYD chce sprzedawać w naszym kraju elektryczne samochody ciężarowe. Mało tego, Chińczycy przewidują, że Polska będzie ich czwartym co do wielkości rynkiem w Europie. Od momentu powstania BYD sprzedało na całym świecie już 4 miliony pojazdów.

Śledztwo

Unia Europejska ma zbadać zagrożenie dla naszego rynku ze strony tańszych chińskich elektrycznych samochodów. Ursula von der Leyen stwierdziła, że chiński rząd dopłaca rodzimym producentom do produkcji aut, a to może powodować nieuczciwą konkurencję, która zaszkodzi europejskim producentom. W odpowiedzi na to zbulwersowani Chińczycy oznajmili, z taki ruch zaszkodzi stosunkom gospodarczym i handlowym między Chinami a Europą. Zapowiedziane śledztwo ma potrwać 13 miesięcy i niewykluczone, że zakończy się nałożeniem dodatkowych ceł na auta z Chin.

BYD ATTO 3
C-segment SUV

€38,000

**NIK o szkoleniu kierowców**

„Jest gorzej niż źle” – tak, nie przebiegając w słowach, kontrolerzy Najwyższej Izby Kontroli opisali polski system szkolenia i egzaminowania kierowców. Zwrócono uwagę na 17 punktów. Między innymi skrytykowano niewystarczającą liczbę godzin szkolenia. Drogi, na których szkolili się kandydatów na kierowców, często nie odpowiadają rzeczywistemu ruchowi drogowemu. Zwrócono też uwagę na turystykę egzaminacyjną w poszukiwaniu ośrodka, w którym najłatwiej zdać egzamin. Szkolenia uczą, jak zdać egzamin, a nie jak bezpiecznie jeździć. Między innymi dlatego grupa najmłodszych kierowców jest jednocześnie grupą, która powoduje najwięcej groźnych wypadków.



IAA Mobility Monachium



Salon Samochodowy w Monachium. Jakie premiery tam zobaczyliśmy? Oczywiście głównie elektryczne.

Kacper Jenaralski

Złota era salonów samochodowych minęła, przynajmniej w Europie. Stało się tak głównie dlatego, że podczas Covidu producenci samochodów zrozumieli, że mogą organizować premiery samochodów w internecie. W dodatku z podobnym skutkiem, jaki przynosiły bardzo drogie prestiżowe wystawy samochodowe. Mimo to autosalony w okrojonej formie wróciły do kalendarza, a słynny wielki frankfurcki salon już parę lat temu powędrował do Monachium. Ma inną formę, mniej skupioną na samych premierach, ale trzeba przyznać, że kilka zaprezentowanych tam samochodów zasługuje na uwagę.

Groźne spojrzenie CLA

Mercedes przygotował efektowny, choć bliski wersji produkcyjnej prototyp nowego CLA. Pierwsza najbardziej charakterystyczna cecha to groźne spojrzenie auta w postaci przymrużonych ledowych okręgów z trójramiennymi gwiazdami w roli źrenic. Mercedes zapowiada, że będzie to auto elektryczne, ale najwyraźniej nie tylko. Nowa platforma, którą wykorzystuje CLA, ma być bardzo wszechstronna. Po pierwsze powstanie na niej cała gama Mercedesów, a po drugie określono, że to platforma „głównie elektryczna”. Można więc się spodziewać, że spalinowe silniki nie zostaną zupełnie usunięte z produkcji. Mercedes stawia na normalność. To już nie są czasy, w których wszystkim zależy, żeby elektryki wyglądały jak dziwadła. Dlatego stylistyka ma być atrakcyjna, ale nie kosmiczna. Nawet oznaczenie EQ – sygnalizujące, że to elektryk – zniknie z nowych Mercedesów. Nowy wóz ma być długodystansowcem, jego bateria ma pozwolić na pokonanie nawet 750 kilometrów na jednym ładowaniu. To też zasługa niskiego śred-

przewoźnik nr 86

niego zużycia energii na poziomie 12 kWh. Podładowanie baterii na kolejne 400 kilometrów ma trwać 15 minut. Zamiast skóry w kabinie ma znaleźć się na przykład papier i bambus w ekskluzywnym wydaniu.

Wszędotaz

Mercedes w Monachium zaprezentował też spalinową E Klasę all-Terrain. Będzie występowała w dieslu, benzynie i jako hybryda typu plug-in. To kombi z zawieszeniem podwyższonym o solidne 46 milimetrów. Nadwozie osłonięte jest plastikowymi nakładkami. Auto ma napęd na 4 koła i świetny współczynnik oporu powietrza, wynoszący 0,28. To odtrutka na zalew crossoverów.

Neue Klasse

BMW kombinuje ze stylistyką. Wielkie grille wprawdzie znikną, ale będzie nie mniej kontrowersyjnie. „Neue Klasse”, czyli „Nowa Klasa”, to prototyp zapowiadający całą gamę elektryków o ciekawej stylistyce. Jest dziwna, ale nawiązuje do starych BMW z lat 60. i 70. Sama nazwa prototypu też pochodzi sprzed 50 lat. Elektryczne BMW będą więc przypominały klasyczne „rekiny” i będą to właśnie sedany, a nie modne dziś crossovery. Przy okazji nowej klasy BMW wprowadzi napęd elektryczny 6. generacji. Zapowiedzi są obiecujące, bo baterie mają być o połowę tańsze i o 30 proc. pojemniejsze niż obecne. Ich ładowanie, przedłużające zasięg o 300 kilometrów, można będzie skrócić nawet do 10 minut.

Elektryczne GTI

Rodzina napędzanych elektronami Volkswagenów ID. ma powiększyć się o „hot hacha”. To samochód bezpośrednio nawiązujący do kultowego Golfa GTI pierwszej generacji. Ma mieć wewnątrz system multimedialny stylizowany na dawne magnetofony kasetki, wirtualne zegary przypominające te analogowe ze starego Golfa i kultową kratkę „Clark” na sie-





dzeniach. Na razie udostępniono tylko szkice wnętrza, a na salonie w Monachium pojawiła się studyjna makieta prezentująca kształt nadwozia. Wnętrze przez zupełnie czarne szyby nie było widoczne – bo takie makiety wewnątrz nie mają. Volkswagen zapowiada, że elektryczne GTI będzie bardziej narowiste i dynamiczne niż jakikolwiek spalinowy poprzednik ze znacznym GTI. Pewnie tak Niemcy chcą nam i sobie osłodzić żal z wykreślenia spalinowców z europejskiej oferty. O aucie na razie nie wiadomo zbyt wiele – poza tym, że wygląda znacznie lepiej niż nieco nudne standardowe auta z serii ID.

Jean-Michelle Jarre

Według wielu najjaśniejszą gwiazdą Monachium był samochód firmowany nazwiskiem wielkiej gwiazdy muzyki elektronicznej. Elektryczne Renault Scenic E-Tech było w pewnym sensie współtworzone przez francuską gwiazdę muzyki. Jean-Michelle Jarre skomponował dźwięk jaki wydaje Scenic. Elektryczne samochody nie mogą być zupełnie bezgłośnie ze względów bezpieczeństwa. Dlatego syntetyczny dźwięk jaki emituje Scenic E-Tech przy niższych prędkościach stworzył właśnie mistrz syntezatorów. 75-letni artysta pojawił się osobiście na premierze auta. Scenic w topowej specyfikacji może przejechać na jednym ładowaniu do 620 kilometrów. Do produkcji auta wykorzystano materiały z recyklingu. Podsu-

fitka na przykład wykonana jest w 97 proc. z plastiku pochodzącego z butelek. Bateria auta ma być skonstruowana tak, żeby nie trzeba było jej wymieniać w całości w razie awarii. Poszczególne moduły są proste w demontażu i w razie problemów koszty serwisu mają być niższe.

Dwie wizje przyszłości

W Monachium pojawiły się też dwa prototypy, które nie trafią z pewnością do sprzedaży, ale wyznaczają kierunek w jakim ma iść stylistyka dwóch marek. Pierwszy z nich to Cupra DarkRebel. To concept stworzony w konfiguratorze, który był dostępny dla wszystkich fanów marki w internecie. Drugi to Opel Experimental – studyjne auto pokazuje, że kierunek w jakim poszły ostatnio Ople będzie utrzymywany. Ilustruje ewolucję stylistyki marki, która ostatnio zaczęła produkować dużo piękniejsze auta. Samochód ma kierownicę chowaną w desce rozdzielczej, ale ten gadżet raczej nie spodoba się kierowcom i nie trafi w najbliższym czasie do produkcji. Jest to jednak sygnał, że Opel myśli o autonomicznej jeździe. Wewnątrz są fotele z siatki, które pozwalają zaoszczędzić dużo przestrzeni. To rozwiązanie designerzy nazwali „Space Detox”. Auto ma napęd na 4 koła i oczywiście jest elektryczne. Jak pokazuje Monachium, producenci na poważnie wzięli sobie do serca wizję roku 2035. ■

3 KORZYŚCI

które powinna zapewnić giełda transportowa

- ✓ **Wiarygodne oferty**
Intuicyjna w obsłudze giełda transportowa z ofertami z pierwszej ręki od sprawdzonych i wiarygodnych firm.
- ✓ **Międzynarodowa społeczność**
Giełda transportowa pełna zweryfikowanych firm, takich jak Twoja, chcących nawiązać relacje biznesowe. Za każdym razem.
- ✓ **Gwarancja płatności**
Giełda transportowa powinna zapewnić Ci płatność, która Ci się należy. Za każdym razem.



To właśnie zyskujesz na Teleroute od 1985 roku



CHARGED & READY.

Zrównoważony rozwój w elektrycznym wydaniu.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

