

przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

Konieczna pomoc państwa

Elektryfikacja flot

75 lat karnetu TIR

Sztuka innowacji

6

10

58

66

Dodatek specjalny
Polski transport

44





ZMPD BOX.pl



**18 domen
1 urządzenie**

**Najlepszy BOX
w wadze ciężkiej**



**Słowenia
wkrótce dostępna
w ZMPD Box**





Tadeusz Wilk
Radca Prezesa ZMPD

Rocznica Konwencji TIR

W czerwcu 75. rocznicę stworzenia obchodził system TIR. Ta jedna z najważniejszych konwencji w transporcie międzynarodowym narodziła się jako próbne porozumienie pomiędzy władzami celnymi krajów Zachodniej Europy. Minęło jeszcze 3,5 roku zanim pierwszy transport pod ochroną karnetu TIR przekroczył granicę. Zwłoka wynikała z braku zaufania do nowego systemu. Jednak wbrew obawom pomysł sprawdził się, a usprawniając i skracając czas przewozów umożliwił

lawinowy wzrost międzynarodowej wymiany handlowej. Słowo TIR weszło do potocznego języka, co najlepiej pokazuje jak powszechny jest to system. Konwencja TIR była kilkakrotnie nowelizowana i dopasowywana do zmieniających się okoliczności. Nadal oddaje wielkie usługi w światowym handlu, może być stosowana w różnych gałęziach transportu pod warunkiem, że przynajmniej jeden fragment przewozu dokonywany jest po drogach.

Delegaci udzielili
absolutorium i przyjęli
budżet

28

W Jachrance odbyło się 28 maja Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD, na którym Ministerstwo Infrastruktury przedstawiło projekty ustaw mające pomóc branży transportowej.

ZPMD walczy
o przewoźników
w Ministerstwie
Finansów

40

W siedzibie Ministerstwa Finansów odbyło się 17 maja spotkanie przedstawicieli Pracodawców RP z szefem resortu Andrzejem Domańskim. W wydarzeniu wziął udział prezes ZMPD Jan Buczek.

Chińska Tesla

72

Na naszym rynku pojawiło się tyle chińskich marek samochodowych, że niełatwo się w nich połapać. Do testu NIO podszedłem z marszu, bez większej wiedzy o marce i dopiero po pierwszych kilometrach zorientowałem się, że to wyższa szkoła jazdy.



Jan Buczek: Nie dziwię się
przewoźnikom, że się burzą

6

Prezes ZMPD Jan Buczek w rozmowie z Robertem Przybylskim ocenia sytuację w branży transportu drogowego i domaga się jak najszybszej pomocy dla przedsiębiorców.



Uczniowie oceniają
szkoły branżowe

14

Dzięki uporowi i działaniom ZMPD powróciło do szkół branżowych kształcenie kierowców zawodowych. Sprawdzamy jak te zajęcia oceniają uczniowie.

25 lat pracy Jana Buczka
w ZMPD

25

W ostatnim ćwierćwieczu ZMPD zmieniło się z małego, marginalnego stowarzyszenia w poważną branżową organizację. Przeobrażenie zainicjował Jan Buczek, który kieruje Zrzeszeniem już 25 lat.

Nie dziwię się przewoźnikom, że się burzą	6
To już agonia	8
Elektryfikacja krok po kroku	10
Uczniowie oceniają szkoły branżowe	14
Fotomorgana. W zdrowym ciele zdrowy duch	18
25 lat minęło jak jeden dzień	25
ZOD ZMPD. Delegaci udzielili absolutorium i przyjęli budżet	28
Actros Team. Ruszamy do szkół v3.0 Czernikowo. Od kierowcy do przedsiębiorcy	34
Legnica. Pasja, prestiż i zarobki – definicja kierowcy zawodowego	36
Przegrywamy, bo przestaliśmy być konkurencyjni	40
DODATEK SPECJALNY: Polski międzynarodowy transport drogowy w liczbach	44
Kręta droga do elektrycznych ciągników siodłowych	50
Zadbaj o czystość swojej floty	53
Duże firmy próbują elektryfikacji	54
Zintegrowane systemy zarządzania pojazdami i oponami poprawiają wydajność we flotach	56
Retro. 75 lat karnetu TIR	58
Nowy ShowTruck Mercedes-Benz Actros: sztuka innowacji	66
Przewozy chłodnicze. Najważniejsze informacje o odpowiedzialności i ubezpieczeniu CMR	68
NIO ET5 Touring, czyli chińska Tesla	72



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, Anna Wrona,
Piotr Gawelczyk, Tadeusz Wilk

Współpracują:
Alicja Chodorowska,
Mirosław Jagielski,
Kacper Jeneralski,
Piotr Mikiel,
Joanna Popiółek,
Anna Wieczorek

Ogłoszenia, reklamy i prenumerata:
Renata Karwowska-Koziół
e-mail: renata.karwowska-koziol@zmpd.pl

Grafika i skład: Adrian Podbielski
Druk: papertinta.pl

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

Nie dziwię się przewoźnikom, że się burzą

Prezes ZMPD Jan Buczek w rozmowie z Robertem Przybylskim ocenia sytuację w branży transportu drogowego.

- **Przewoźnicy grożą protestami i domagają się natychmiastowej pomocy. Rząd przyznaje, że najwcześniej może ją uruchomić na początku 2025 roku. Nie za późno?**

Jest to za późno o co najmniej dwa lata. Nie dopuszczono nas wtedy do wypracowania założeń do implementacji przepisów Pakietu Mobilności do krajowych, a narzucone przez administrację rozwiązania podniosły nam koszty pracy do poziomu likwidującego naszą konkurencyjność na europejskim rynku transportowym. Udało nam się wówczas jeszcze nieco zmienić projekt ustawy wdrażającej Pakiet Mobilności, ale już nie w pełnym zakresie. Teraz powróciliśmy z tym tematem do nowego rządu i podejmujemy próby łagodzenia negatywnych skutków regulacji. Tych niedoróbek poprzedniego rządu jest sporo, wiele z nich wymaga zmiany prawa, a tymczasem prezydent zapowiada całkowitą blokadę legislacyjną, co nie wróży niczego dobrego. Być może trzeba będzie organizować akcje protestacyjne przed kancelarią prezydenta, aby pokazać, kto szkodzi polskiej gospodarce i naszej branży.

- **Czy uda się zdobyć dofinansowanie do wymiany tachografów?**

UE wprowadza absurdalne przepisy nie licząc się z faktem, że płacimy ogromne pieniądze, aby podążać za wymogami unijnymi. Dysponujemy bardzo młodym taborem i nagle musimy wyrzucić dobrze funkcjonującą część i na własny koszt kupić nowy tachograf za 2 tys. euro, który będzie służyć nie nam, ale urzędnikom. Zmusza się stojących w obliczu bankructwa przewoźników do absurdu wydatku, więc nie dziwię się, że się burzą.

Dlatego jednym z głównych postulatów marcowego Forum Transportu Drogowego była sprawa refinansowania wymiany tachografów. Przedstawicielka Komisji Europejskiej po analizie sprawy podczas konsulta-

cji z przewoźnikami w Polsce jednoznacznie wskazała prawne możliwości wsparcia branży przy wymianie tachografów ze środków KPO. Podczas prób wykorzystania tych funduszy przez polską administrację, Komisja Europejska blokuje taką możliwość. Przy obecnym stanie budżetu państwa, właśnie finansowanie z KPO rozwiązywałoby całkowicie problem.

- **Jak wypada ocena przedłużonej właśnie umowy transportowej Unii Europejskiej z Ukrainą?**
Relacje Polski z organami unijnymi

Kontrolerzy mają ograniczone pole do działania, ponieważ nie dysponują niezbędnymi instrumentami. Dlatego nasz postulat objęcia obowiązkiem stosowania nowych tachografów przewoźników spoza UE jest w pełni uzasadniony i racjonalny.

i innymi państwami członkowskimi zdecydowanie poprawiają się, jednak aby uzyskać szerokie poparcie dla naszych racji trzeba mieć doskonałe relacje robocze z przedstawicielami unijnych państw członkowskich. Spośród rozwiązań zgłoszonych przez polską administrację na wniosek polskich przewoźników na roboczych posiedzeniach tylko część uzyskała poparcie większości ministrów transportu państw członkowskich. Udało się – co jest dla nas bardzo istotne – uzyskać możliwość wypowiedzenia umowy na obszarze naszego kraju, ale tylko w sytuacji posiadania racjonalnych dowodów naruszeń popełnionych przez przewoźników ukraińskich na obszarze Polski. Taka możliwość musi być powiązana z twardymi dowodami.

- **Czy polscy inspektorzy dysponują praktycznymi możliwościami kontroli?**

Kontrolerzy mają ograniczone pole do działania, ponieważ nie dysponują niezbędnymi instrumentami. Dlatego nasz postulat objęcia obowiązkiem

stosowania nowych tachografów przewoźników spoza UE jest w pełni uzasadniony i racjonalny.

- **Dlaczego inne kraje nie chcą poprzeć polskich postulatów?**

Bardzo trudno jest uzyskać jakąkolwiek przychylność przedstawicieli państw członkowskich, a to za sprawą naszych protestów na granicy, które dziś tworzą obraz dwustronnego konfliktu między Polską i Ukrainą. W rzeczywistości problem dotyczy całego unijnego rynku i wszystkich przewoźników.

- **Może w takiej sytuacji należy zawiesić stosowanie zezwoleń EKMT?**

Przewoźnicy nie zgadzają się na redukcję ich liczby, bo korzystają z nich. Najlepiej byłoby zawiesić funkcjonowanie EKMT na obszarze Polski, co oczywiście jest niemożliwe, bo interesy przewoźników są rozbieżne.

- **Czy w takich warunkach elektryfikacja flot ma sens?**

Od wielu lat rozmawiamy o tym abstrakcyjnym projekcie, bo dzisiejsza technologia nie daje możliwości zastosowania jej w transporcie dalekodystansowym. Niezrozumiały jest pośpiech urzędników unijnych w tym zakresie i budowanie sztucznego obrazu jakoby węglowodorowe pojazdy były w mniejszości. Na dodatek Niemcy wprowadzili bardzo wygórowane bariery finansowe w postaci mocno podniesionych cen myta dla pojazdów węglowodorowych, powodując dodatkowe kłopoty dla przewoźników z państw Europy Środkowej i Wschodniej.



To już agonia

Przewodniczący Komisji Rewizyjnej ZMPD Mariusz Kassjaniuk w rozmowie z Robertem Przybylskim mówi o wyzwaniach stojących przed firmami, które dotąd obsługiwały rynek wschodni.



■ Kiedy zaczął się kryzys w przewozach na wschód?

Kryzys na wschodzie trwa już od wybuchu wojny, kiedy zaczęły się problemy na granicy z Białorusią i Rosją. Od tamtej pory sytuacja tylko się pogarsza. Zostaliśmy wyparci z tamtego rynku, bo firmy z kapitałem wschodnim założyły spółki w Polsce i same przewożą ładunki między Unią a odbiorcami na wschodzie. Dodatkowo dostępność towarów do przewożenia jest ograniczona przez embargo. Zasadniczym błędem było dopuszczenie kapitału wschodniego na nasz rynek, podczas gdy polskie firmy nie mają szans na założenie działalności w Rosji czy na Białorusi.

■ A drugi błąd?

Kolejnym problemem jest dopuszczenie ukraińskich firm do przewozów w Europie, co odbiera pracę naszym rodzimym firmom. Ciężarówki z Ukrainy wjeżdżają do Polski puste, a potem zgarniają każdy możliwy ładunek, przez co coraz trudniej jest nam znaleźć towary do przewozu. Poza tym firmy ukraińskie uprawiają nielegalnie kaboataż. Tygodniami przewożą towary po Europie nie wracając do swojego kraju.

■ Jak polscy przedsiębiorcy radzą sobie w tych warunkach?

Polskie ciężarówki od ponad roku nie wjeżdżają do Rosji i na Białoruś. W tym samym czasie serbskie czy

mołdawskie robią to legalnie, a tureckie samochody wjeżdżają tam przez kraje bałtyckie. Towary nieobjęte sankcjami mogą być dostarczane na naczepach zarejestrowanych w Unii Europejskiej z wyłączeniem Polski. W związku z tym wiele firm przenieść swoje środki transportu na inne kraje, tj. na Litwę i Czechy. Wystarczy przejechać się wzdłuż kolejki na przejściu granicznym w Koroszczynie, aby zauważyć jak wiele jest ciężarówek z Mołdawii i Serbii.

■ Turcy są bardzo aktywni?

Tak, mają co robić, ponieważ rozwija się tranzyt do Rosji przez Turcję. Jest wiele zapytań o wycenę trasy do Kazachstanu i republik zakaukaskich przez Turcję. Po wprowadzeniu sankcji widoczny jest kilkukrotny wzrost transportu do krajów Azji Środkowej.

■ Jaka jest alternatywa?

Próbujemy szukać klientów na Bałkanach, w Grecji, dojeżdżamy do Turcji. Kazachstan jest trochę za daleko, to blisko miesiąc w jedną stronę. Wiele kolegów robi trasy do krajów nadbałtyckich i do Finlandii, a stamtąd jadą z ładunkiem na Bałkany. Ci co mają nowszy tabor próbują jeździć do Europy Zachodniej, ale w sumie powoduje to tylko zwiększenie konkurencji na malejącym rynku i dalszy spadek stawek, przy bardzo wysokich kosztach, takich jak wynagrodzenia i paliwo. To wszystko wygląda niewesoło.

■ Czy narasta desperacja przewoźników?

Jest to widoczne po większej skłonności do protestów. Firmy zamykają się, odstawiają samochody. Obroty mojej firmy zmalały o ponad jedną trzecią. Często zdarzają się przestoje, ale floty jeszcze nie zmniejszałem, bo na chwilę obecną trudno sprzedać auta. Po placach u kolegów z branży widać to samo. Wszyscy czują recesję i ceny używanych ciężarówek bardzo spadły.

■ Czy KE powinna dopłacić do zakupu tachografów?

Rozumiem potrzebę zmian, ale dlaczego mamy sami pokrywać koszt unijnych pomysłów? Kupiliśmy auta dostosowane do rynku europejskiego. Wiem, że w innych krajach Unii Europejskiej takie zmiany są dotowane. Powinno być to pokryte z unijnego budżetu i mam nadzieję, że tak będzie.

■ Czy w takiej sytuacji ekologiczne wymagania wobec taboru są realne?

Okazało się, że LNG to nie jest już ekologiczne paliwo, przewoźnicy zainwestowali w ten napęd masę pieniędzy i okazało się to nierentowne. Elektryki to raczej daleka przyszłość. UE wyszła przed szereg i nieuchronnie idzie w tym kierunku. Nie powstrzymamy tego, ale czekamy na nowe technologie, dzięki którym auta będą mogły pokonywać dłuższe dystanse. Ale to jeszcze daleka droga.

POSTAW NA LIDERA – WYBIERZ SCANIA!



Scania Super 460 R wyróżnia się najwyższą wydajnością w transporcie długodystansowym, co potwierdza wygrana w prestiżowym teście porównawczym „Green Truck”, zorganizowanym przez redakcje branżowe „Trucker” i „Verkehrs-Rundschau”.
To już dziewiąte zwycięstwo Scania w tym prestiżowym konkursie!

FAKTY:

Gdy przyjrzymy się bliżej danym wykorzystywanym w przeliczeniach jurorów „Green Truck”:

- na dystansie 100 km średnia różnica między Scania, a zdobywcą drugiego miejsca wynosi 0,41 l paliwa,
- pojazd ciężarowy w transporcie długodystansowym przejeżdża około 150 tys. km rocznie, oznacza to, że roczny poziom oszczędności paliwa dzięki Scania wynosi **600 l**,
- przy masie 7 040 kg, Scania była również najlżejszym pojazdem i osiągnęła najwyższą średnią prędkość, która wynosiła 79,70 km/h.



Sprawdź naszą ofertę!
www.scania.pl

SCANIA



Elektryfikacja krok po kroku

Maciej Mazur, prezes Polskiego Stowarzyszenia Nowej Mobilności w rozmowie z Robertem Przybylskim mówi o dekarbonizacji ciężkiego transportu dalekodystansowego.

■ W jakim celu PSNM podpisało porozumienie z ZMPD?

Porozumienie podpisaliśmy po to, aby z otwartością patrzeć w przyszłość i odpowiednio na nią się przygotować. Wprowadzenie zeroemisyjnych napędów odbędzie się etapowo, w oparciu o cały szereg czynników, które powinniśmy uwzględnić, jak np. sytuacja ekonomiczna i rynkowa. Pierwszy krok to określenie, jakie wyzwania stoją przed rynkiem i opracowanie konkretnych propozycji rozwiązań.

■ Zatem jakie wyzwania pan dostrzega?

Na rynku transportowym, zwłaszcza wśród podmiotów reprezentowanych przez ZMPD, wyzwaniem jest dekarbonizacja. Proces będzie rozwijał się coraz bardziej dynamicznie, chociaż na pewno nie będzie procesem krótkotrwałym. Transformacja napędowa zajmie długie lata, ale już widzimy, że jej początek stał się faktem. Regulacje unijne, krajowe i regionalne potwierdzają, że rozwój elektromobilności

w transporcie jest pewny. Dotyczy to wszystkich segmentów: zarówno samochodów osobowych i dostawczych, jak pojazdów ciężkich. Szczególnym wyzwaniem będzie elektryfikacja tego ostatniego segmentu.

■ Czyli elektromobilność?

We współpracy z ZMPD nie namawiamy nikogo, aby dekarbonizował całą flotę nie uwzględniając strony ekonomicznej, która jest wyzwaniem trudnym lub niemożliwym do prze-

skoczenia. W wielu obszarach nie jesteśmy na takim poziomie, aby móc dekarbonizować wszystkie łańcuchy transportu, ale chcemy zaproponować podejście do tego procesu z pewną otwartością. Powinniśmy budować świadomość co do wyzwań związanych z elektryfikacją oraz instrumentów, które pozwolą te wyzwania pokonać. Pomóc w tym może przyjęcie dobrych praktyk, które są z powodzeniem stosowane na wielu innych rynkach, np. w USA, Chinach czy Holandii. Na elektromobilność w transporcie ciężkim coraz częściej stawiają również firmy w Polsce.

■ Proszę nie zapominać o kosztach...

Mamy świadomość, że są bariery, nie sposób dyskutować na tym etapie rozwoju z takimi faktami, jak cena. Chcemy jednak konstruktywnie odpowiadać na takie wyzwania i wypracować z administracją mechanizmy wsparcia. Zaczynamy od budowy świadomości, zbadania jakie są faktyczne wyzwania. Czy potrzebna jest prywatna infrastruktura ładowania, czy ogólnodostępna w hubach lo-

gistycznych, która nadaje się do ruchu wahałowego? Chcemy opracować mapę drogową obrazującą, jak w kolejnych latach podejść do elektryfikacji na większą skalę i - docelowo - do rozwiązań umożliwiających transport międzynarodowy.

■ Czy PSNM rozmawia z administracją o konieczności dopłat?

W Polsce mamy 1,3 mln ciężarówek i musimy być realistami. Nawet dopłaty do 750 tys. zł na pojazd przy budżecie 1 mld zł starczą najwyżej na dofinansowanie nabycia kilku tysięcy pojazdów, to niewielka liczba w porównaniu do setek tysięcy samochodów jeżdżących po drogach. Chcemy wspierać branżę, aby nie została w tyle wobec rynków konkurencyjnych, chcemy aby Polska budowała wizerunek kraju, który jest otwarty na transformację napędową. Musimy pamiętać, że nie jest tak, że w Niemczech lub w Holandii elektryfikacja transportu ciężkiego jest obecnie na jakimś niebotycznym poziomie. W tych krajach pod drogach jeździ kilkaset elektrycznych pojazdów

ciężkich. Więcej niż w Polsce, ale nadal jest to praktycznie nic w odniesieniu do użytkowanej floty. Ale w Europie Zachodniej elektryfikacja transportu ciężkiego jest wspierana coraz intensywniej. Dlatego, aby nie pozostać w tyle za Europą, zamierzamy wypracowywać pilotażowe projekty, angażujące podmioty zainteresowane wejściem w elektromobilność. Liczymy na pionierów rynku, aby wspólnie z nimi przejść całą drogę i wspomóc proces transformacji napędowej. A reszta sektora na tym przykładzie zyska dostęp do najlepszych praktyk.

■ Czyli jak to będzie wyglądało technicznie?

Będziemy realizować działania, które ze strony ZMPD będą widziane jako najbardziej potrzebne i efektywne. Nie chcemy robić propagandy i wmawiać, że elektryfikacja musi zostać zrealizowana w latach 2025-2027. Zamierzamy odczarować mit, że elektryfikacja ma się dziać „tu i teraz”, a jeżeli nie wydarzy się „tu i teraz”, to nie wydarzy się nigdy. Jesteśmy na początku drogi, która potrwa kilkadziesiąt lat. Musimy zdobyć wiedzę jak elektryfikować flo-

reklama

ZMPD BOX .pl

18 domen
1 urządzenie

Najlepszy BOX
w wadze ciężkiej

Aktywuj Słowację w ZMPD Box

WKRÓTCE NOWE KIERUNKI
Czechy Słowenia

ty, rozwijając infrastrukturę ładowania i robić to efektywnie, a więc jak uzyskać pozytywny efekt ekonomiczny, łącząc dotacje z poziomu Polski, Unii Europejskiej, tak aby spróbować zamknąć TCO (Total Cost of Ownership) z pozytywnym bilansem.

Podobny cel stawiamy przed inicjatywą Drive to Zero Implementation Hub Poland. Centrum, wspierane przez CALSTART i zasilane przez PSNM, zostało uruchomione w Warszawie w celu przekształcenia lokalnych flot w zeroemisyjne. Polski hub – drugi taki na świecie – łączy działania z Komitetem Logistyki i Transportu PSNM, który rozwija inicjatywy związane z dekarbonizacją drogowego transportu towarowego. W rezultacie operatorzy, producenci, klienci, instytucje finansowe,

ci o dane. Czyli infrastruktura ładowania powinna powstawać w pierwszej kolejności tam, gdzie potencjalnie może być odnotowane największe natężenie przewozów pojazdami zeroemisyjnymi.

■ **Czy administracja państwa jest świadoma jak ważna jest jej postawa?**

Podpisany porozumieniem chcemy dać sygnał administracji, że jesteśmy wysoce zainteresowani, żeby dostrzegła ona wyzwanie, przed którym stoimy i była na nie przygotowana. Bez państwa ten proces się nie uda. Musimy mieć świadomość, jaką siłą jest polski transport, ile generuje PKB i jak wiele zapewnia miejsc pracy. Dlatego wsparcie tego sektora jest obowiązkiem państwa. Konieczne jest

dowody infrastruktury przeznaczone jest 2 mld zł. Zgodnie z informacjami Ministerstwa Klimatu i Środowiska, jest zgoda KE, aby na przełomie 3. i 4. kwartału uruchomić programy wsparcia.

■ **Co się stanie, jeśli państwo nie wypełni wymogów AFIR?**

W treści AFIR nie ma określonych kar, co do ich wysokości podejmie decyzję DG Move, w zależności od informacji wpływających od państw członkowskich. W przypadku sektora TSL kary z AFIR mogą być nieistotne, gdy zaczniemy tracić konkurencyjność w stosunku do przewoźników z Francji lub Niemiec. Ważne, aby flota polskich firm miała siłę do konkurowania z podmiotami zagranicznymi, a walczyliśmy o konkurencyjność na rynku w latach 2030-2035.

■ **Co z dopłatami do taboru?**

Równolegle przygotowujemy program do zakupu pojazdów, aby cena elektryka była porównywalna do samochodu konwencjonalnego. W tym programie nastąpił poślizg, będzie on uruchomiony na przełomie roku, a jego wartość to miliard zł. Pozwoli, jak szacujemy, na dofinansowanie zakupu 1800-3600 pojazdów N3, zakładając typową dla Polski strukturę własnościową firm transportowych z rozdrobnionymi flotami. Program oferuje wyższe dopłaty dla małych podmiotów i niższe dla dużych, mogących wykorzystać własne budżety.

■ **Wodór to też przyszłość?**

Jesteśmy otwarci na każde rozwiązanie, które będzie miało cel zeroemisyjny. Wodór jest jedną z potencjalnych opcji. Dekadę temu nikt nie myślał o rozwiązaniach bateryjnych w kontekście transportu ciężkiego. Rozwój technologiczny umożliwia coraz większe zasięgi BEV przy niższej masie akumulatora.

Jeśli rzeczywiście będzie uzasadnienie techniczne i pojawi się na rynku gotowy produkt, który będzie miał w sobie skalowalność, wesprzemy go. Na razie zdecydowanie więcej rozwiązań jest związanych z motoryzacją baterijną. Wodór ma też ograniczenia strukturalne, do tankowania takich aut musi powstać oddzielna, wymagająca olbrzymich inwestycji, sieć stacji tankowania.

■ **Jak się ma wsparcie do rozporządzenia AFIR, które wymusza na państwach budowę sieci ładowarek?**

AFIR wymaga, aby pierwsze cele dla transportu ciężkiego były osiągnięte już w 2025 r. Na wsparcie bu-

producenci ładowarek EV, CPO i cały łańcuch wartości pojazdów ciężkich – w tym naukowcy i samorządy – zostaną włączeni do Polskiej Sieci Hubów Wdrożeniowych, budując własny know-how w tym zakresie.

■ **Jaka będzie kolejność elektryfikacji transportu?**

Elektryfikacja nastąpi etapowo. W pierwszej kolejności obejmie zeroemisyjne dostawy w obrębie miast. Tu najszybciej rozwinął się transport do 3,5 tony, ale obecnie wchodzimy w kategorię N2 i N3. Elektryfikacja w tych segmentach będzie rozwijana w ruchu wahałowym na trasach, gdzie zasięgi pojazdów akumulatorowych są wystarczające. Mówimy o dystansach rzędu 300 km, gdzie ciężarówka może ładować się na infrastrukturze prywatnej. Dopiero na końcu będziemy myśleć o elektryfikowaniu dłuższych odcinków, w tym korytarzy transportowych. Chcemy elektryfikację realizować w realnym wymiarze, aby infrastruktura czekała na przewoźników. Będziemy to robić w opar-

wypracowanie efektywnych metod dofinansowania budowy infrastruktury i zakupu pojazdów.

O tym, jak ważny jest to obszar dla polskiej gospodarki i całej branży świadczy m.in. to, że w ramach najbliższego Kongresu Nowej Mobilności, który odbędzie się 24-26 września w Łodzi, organizujemy Forum eHDV poświęcone wyzwaniom sektora zeroemisyjnego transportu ciężkiego. Gorąco zachęcam do uczestnictwa całą branżę. Wspólnie postaramy się odpowiedzieć na pytanie, jaką rolę w rozwoju sektora eHDV powinna pełnić Polska jako kluczowy rynek i lider transportu ciężkiego w Europie, i jak przygotować legislację, subsydia i infrastrukturę, by zacząć elektryfikować sektor transportu ciężkiego.

Wart miliard złotych program dopłat pozwoli, jak szacujemy, na dofinansowanie zakupu 1800-3600 pojazdów N3, zakładając typową dla Polski strukturę własnościową firm transportowych z rozdrobnionymi flotami.

AKUMULATOR AGM DO POJAZDÓW UŻYTKOWYCH.



UNIKAJ KOSZTOWNYCH PRZESTOJÓW. ZADBAJ O MOBILNOŚĆ SWOJEJ FLOTY.

VARTA® PROMOTIVE AGM

- ▶ 4 z 5 największych producentów pojazdów użytkowych montuje akumulatory VARTA AGM na pierwsze wyposażenie.
- ▶ 6 razy większa odporność na obciążenia cykliczne w porównaniu do tradycyjnych akumulatorów.
- ▶ Idealny do obsługi zaawansowanych odbiorników energii takich jak klimatyzacja / ogrzewanie postojowe.
- ▶ Konstrukcja o najwyższej odporności na wibracje, przeznaczona do montażu na tylnej osi (EURO 5/6).

Pewny start to akumulator



Uczniowie oceniają szkoły branżowe

Dzięki uporowi i działaniom ZMPD powróciło do szkół branżowych kształcenie kierowców zawodowych. Sprawdzamy jak te zajęcia oceniają uczniowie.

Anna Skibińska

W marcu na zlecenie ZMPD przeprowadzono wśród uczniów badanie „Sytuacja uczniów w szkołach branżowych o profilu kierowca-mechanik”. Zebrane informacje pozwalają nakreślić obraz sytuacji uczniów w szkołach branżowych o profilu kierowca-mechanik.

Spośród badanych osób 63 (46 %) odpowiedziało, że członkowie ich rodziny są w jakiś sposób związani z transportem, 74 osoby (54 %) odpowiedziały przecząco. Najczęściej wymienianymi zawo-

dami powiązanymi w rodzinach z transportem są: kierowca (65,1 %), specjalista ds. logistyki transportu drogowego (17,5%), mechanik pojazdów ciężarowych (15,9 %) oraz właściciel firmy transportowej (14,3 %). Spośród ankietowanych osób 12,8 % wymieniło także inne zawody, takie jak mechanik samochodów osobowych, transport publiczny i kierowca-mechanik.

Na pytanie, czy respondent jest zainteresowany tematyką związaną z transportem duża liczba uczniów określiła się, że interesuje ich ta tematyka (88,3 %), a tylko 11,7 % wyraziła brak zainteresowania tematem.

Jako powód wyboru takiej odpowiedzi wskazywali brak zainteresowania

mechaniką, a raczej korzyść ze zrobienia za darmo prawa jazdy. Często padała odpowiedź, że bardziej pasują do innych dziedzin zawodowych lub woleliby uniknąć codziennego podróżowania lub dużych pojazdów.

Młodzi wiążą przyszłość z transportem

Większość respondentów (75,2 %) deklaruje, że wiąże swoją przyszłość z transportem. Mniejsza liczba respondentów (24,8 %) nie identyfikuje swojej przyszłości z tym sektorem zawodowym.

Wybierając profil zawodowy respondenci kierowali się najczęściej: zainteresowaniem tematyką (63,5 %),

kwestiami finansowymi (42,3 %), przykładem znajomych (25,5 %). Rodzina również stanowi istotny czynnik, choć jest rzadziej wymieniany (19 %).

Duża liczba badanych wykazała zainteresowanie transportem drogowym. Tylko 6,6 % oraz 8 % respondentów oceniło swoje zainteresowanie transportem na poziomie (odpowiednio) bardzo niskim i niskim, umiarkowany poziom zainteresowania wykazało 40 osób (29,2 %). Najwięcej osób oceniło swoje zainteresowanie na umiarkowanym (29,2 %), wysokim (32,1 %) i bardzo wysokim poziomie (24,1 %).

Wybierając ten profil nauki ankietowani kierowali się najczęściej: rozmową ze znajomymi (44,5 %), rozmową z bliskimi (40,1%), spotkaniem w szkole promującym zawód kierowca-mechanik (36,5 %). Także media społecznościowe mają istotny udział w podejmowaniu decyzji zawodowych (32,8 %). Informacje z mediów (telewizja/radio/internet) oraz od nauczycieli w szkole podstawowej są rzadziej wymieniane jako czynniki wpływające na decyzję.

Respondenci najbardziej cenią przedmioty związane bezpośrednio z ich przyszłym zawodem. Na pytanie, które przedmioty wydają się im najbardziej ciekawe wymieniali głównie te o charakterze stricte zawodowym - 89,1 % uczniów. Przedmioty humanistyczne są postrzegane jako mniej interesujące (8 %), a ściśle cieszą się najmniejszym zainteresowaniem (2,9 %).

Większość respondentów dostrzega wartość teorii przekazywanej na lekcjach w ich codziennej pracy jako kierowców-mechaników (78,1 %). Jednakże istnieje także grupa respondentów, która nie uważa teorii za przydatną w praktyce zawodowej (21,9 %).

Magnesem jest ciekawa i dobrze płatna praca

Najczęściej wymienianym pozytywnym aspektem pracy w zawodzie kierowcy jest dobre wynagrodzenie, zwłaszcza jeśli obejmuje długie trasy lub przewozy specjalistyczne, co stanowi 78,8 % odpowiedzi. Kolejnym istotnym aspektem jest niezależność, czyli możliwość pracy w różnych miejscach i w różnych godzinach, co stanowi 33,6 % odpowiedzi. Zróżnicowane środowisko pracy, umożliwiające podróżowanie, jest również wysoko oceniane, stanowiąc 41,6 % odpowiedzi. Respondenci również doceniają stały popyt na kierowców, co zapewnia stabilność zatrudnienia i pewność znalezienia pracy (40,9 % odpowiedzi). Bezpośredni kontakt z nowymi technologiami, takimi jak nowoczesne ciężarówki i pokładowa elektronika, jest wymieniany jako pozytywny aspekt pracy przez 25,5 % respondentów.

Najczęściej wymienianym negatywnym aspektem jest długi czas pobytu poza domem i rozłąka z bliskimi, co stanowi 67,9 % odpowiedzi. Nieregularne godziny pracy są również często wymieniane jako negatywny aspekt, stanowiąc 27,7 % odpowiedzi. Wysokie wymagania dotyczące bezpieczeństwa, związane z dużą odpowiedzialnością za prowadzenie pojazdu i przestrzeganie przepisów drogowych, są również często podnoszone, stanowiąc 27,7 % odpowiedzi. Wysoki poziom stresu, związany z korkami na drogach, złymi warunkami atmosferycznymi i konieczność-

ZAWÓD ZWIĄZANY Z TRANSPORTEM, JAKI RESPONDENCI CHCĄ WYKONYWAĆ W PRZYSZŁOŚCI

ZAWÓD	%
Kierowca	75,2
Mechanik pojazdów samochodowych	24,8
Specjalista ds. logistyki transportu drogowego	12,5
Właściciel firmy transportowej	0,8
Inna odpowiedź	6,25

MOTYWACJE UCZNIÓW DO WYBORU TRANSPORTOWEGO PROFILU ZAWODOWEGO

POWÓD	%
Kwestie finansowe	42,3
Zainteresowanie tematyką	63,5
Rodzina	19
Znajomi	25,5

OCENA ZAINTERESOWANIA UCZNIÓW TRANSPORTEM DROGOWYM

OCENA	%
Bardzo niska	6,6
Niska	8
Umiarkowana	29,2
Wysoka	32,1
Bardzo wysoka	24,1

CZYNNIKI, JAKIMI KIEROWAŁ SIĘ RESPONDENT PRZY WYBORZE PROFILU KIEROWCA-MECHANIK

CZNNIK	%
Spotkanie w szkole promujące zawód kierowca-mechanik	36,5
Informacje z lokalnych mediów (telewizja/radio/Internet)	24,1
Media społecznościowe	32,8
Rozmowa z bliskimi	40,1
Rozmowa ze znajomymi	44,5
Informacje od nauczycieli w szkole podstawowej	8,8

PRZEDMIOTY, KTÓRE WYDAJĄ SIĘ RESPONDENTOM NAJBARDZIEJ CIEKAWY

PRZEDMIOTY	%
Przedmioty ścisłe	2,9
Przedmioty humanistyczne	8
Przedmioty o charakterze stricte zawodowym	89,1

PRZYDATNOŚĆ TEORII PRZEKAZYWANEJ NA LEKCJACH

TEORIA	%
Tak	78,1
Nie	21,9

POZYTYWNE ASPEKTY ZWIĄZANE Z PRACĄ W ZAWODZIE KIEROWCY

POZYTYWNE ASPEKTY	%
Dobrze płatna praca (zwłaszcza, jeśli obejmuje długie trasy lub przewozy specjalistyczne)	78,8
Niezależność (możliwość pracy w różnych miejscach i w różnych godzinach)	33,6
Zróżnicowane środowisko pracy (możliwość podróżowania)	41,6
Stały popyt na kierowców (stabilność zatrudnienia i pewność znalezienia pracy)	40,9
Bezpośredni kontakt z nowymi technologiami (nowoczesne ciężarówki, pokładowa elektronika)	25,5

NEGATYWNE ASPEKTY ZWIĄZANE Z PRACĄ W ZAWODZIE KIEROWCY

NEGATYWNE ASPEKTY	%
Długi czas pobytu poza domem i rozłąka z bliskimi	67,9
Nieregularne godziny pracy	27,7
Wysokie wymagania dotyczące bezpieczeństwa (duża odpowiedzialność związana z prowadzeniem pojazdu i przestrzeganiem przepisów drogowych)	27,7
Wysoki poziom stresu (związany z korkami na drogach, złymi warunkami atmosferycznymi, koniecznością dojazdu do punktu docelowego na czas)	35
Zdrowotne (ograniczony dostęp do zdrowych posiłków i regularnej aktywności fizycznej, które mogą prowadzić do problemów z otyłością)	28,5
Narażenie na niebezpieczeństwa drogowe (ryzyko wypadku drogowego, co może skutkować poważnymi obrażeniami lub śmiercią, a także zniszczeniem ciężarówki/towaru)	35,8

NAJBARDZIEJ INTERESUJĄCA KWESTIA W ZAWODZIE KIEROWCY

INTERESUJĄCE KWESTIE	%
Kwestia finansowa	46,7
Nowoczesny sprzęt wyposażony w zaawansowaną technologię	15,3
Poszerzanie horyzontów/podróżowanie	34,3
Inna odpowiedź	3,7

OCENA TEMATYKI SZKOLENIA ZAWODOWEGO W PROGRAMIE NAUCZANIA

NEGATYWNE ASPEKTY	%
Dotyczące obsługi nowoczesnych systemów bezpieczeństwa pojazdów	50,1
Związane z obsługą i naprawą układów elektronicznych oraz elektrycznych w pojazdach	43,1
Z zakresu bezpieczeństwa pracy i przepisów dotyczących transportu drogowego	33,6
Dotyczące zarządzania flotą pojazdów i logistyki transportu	35
Z zakresu pierwszej pomocy w przypadku wypadków drogowych i sytuacji awaryjnych	33,6

cią dotarcia do celu na czas, jest wymieniany przez 35 % respondentów. Problemy zdrowotne, takie jak ograniczony dostęp do zdrowych posiłków i regularnej aktywności fizycznej, które mogą prowadzić do otyłości, są negatywnym aspektem pracy dla 28,5 % respondentów. Narażenie na niebezpieczeństwa drogowe, takie jak ryzyko wypadków drogowych i związane z nimi poważne obrażenia lub śmierć, a także zniszczenie ciężarówki lub ładunku, jest wymieniane przez 35,8 % respondentów.

Wielu respondentów ceni sobie atrakcyjne wynagrodzenie związane z pracą kierowcy, kwestia finansowa jest najczęściej wskazywanym aspektem, stanowiącym 46,7% odpowiedzi. Poszerzanie horyzontów i możliwość podróżowania również są atrakcyjnym aspektem, wymienianym przez 34,3% objętych badaniem. Nowoczesny sprzęt wyposażony w zaawansowaną technologię jest także postrzegany przez niektórych respondentów jako interesujący aspekt, stanowiąc 15,3% odpowiedzi. Inne odpowiedzi, które obejmują stały popyt na zawód, możliwość poznania nowych osób i miejsc, zostały wymienione przez 3,7% objętych badaniem.

Cenione praktyki

Większość respondentów, tj. 73,7 %, wyraziła zadowolenie z praktyk zawodowych stwierdzając, że były zgodne z ich oczekiwaniami. Jednakże 26,3 % oceniło je negatywnie twierdząc, że praktyki nie spełniły ich oczekiwań. Respondenci stwierdzili, że ze szkoły wynieśli więcej wiedzy teoretycznej niż praktycznej.

Największym zainteresowaniem uczniów cieszyły się kursy obsługi nowoczesnych systemów bezpieczeństwa pojazdów, które zostały wskazane przez 50,1 % respondentów. Nauka obsługi i naprawy układów elektronicznych oraz elektrycznych w pojazdach również zyskała duże zainteresowanie, stanowiąc 43,1 % odpowiedzi. Szkolenia z zakresu bezpieczeństwa pracy i przepisów dotyczących transportu drogowego oraz dotyczące zarządzania flotą pojazdów i logistyki transportu znalazły się na kolejnych miejscach, uzyskując odpowiednio 33,6 % i 35 % wskazań. Kursy z zakresu pierwszej pomocy w przypadku wypadków drogowych i sytuacji awaryjnych również są pożądane, co potwierdziło 33,6 % respondentów.

12,4 % uczniów oceniło wyposażenie warsztatów szkolnych do zajęć praktycznych jako niedostateczne, zaś ocenę niską przyznało 16,1 % respondentów. Na poziomie umiarkowanym ocenę wystawiło 27 % uczniów. Znaczna grupa – 32,4 % respondentów oceniła wyposażenie na poziomie wysokim. Kolejnych 21,2 % uczniów oceniło wyposażenie pozytywnie.

Najmniejszy odsetek uczniów (6,6 %) ocenił swoje kompetencje w zakresie transportu drogowego na poziom bardzo niski. Większa liczba uczniów (10,2 %) określiła ich poziom jako niski. Największy odsetek badanych (37,2 %) ocenił swoje kompetencje na poziomie wysokim, na umiarkowanym 32,1 %, a na najwyższym 13,9 %.

O ankiecie

W ankiecie wzięło udział 146 osób, w tym 127 uczniów (92,7 %) oraz 19 uczennic (7,3 %). Największa liczba respondentów urodziła się w 2006 roku (31,4 %) i w 2007 roku (29,2 %), natomiast w latach 2005 oraz 2001 urodziło się (odpowiednio) 8,8 % i 4,4 %.

Najwięcej respondentów mieszka na wsi (59,1 %), w mieście do 50 tys. mieszkańców (16,8 %) oraz w mieście mającym od 150 do 500 tys. mieszkańców (13,1 %). Najmniejsza liczba badanych (4,4 %) podała, że jest z miasta od 50 tys. do 150 tys. mieszkańców.

Większość badanych pochodzi z województwa mazowieckiego (51,1 %), lubelskiego (19,7 %) oraz warmińsko-mazurskiego (14,6 %). Najmniej ankietowanych zaznaczyło województwo lubuskie (2,9 %) oraz wielkopolskie i śląskie (po 0,7 %). Nie uzyskaliśmy odpowiedzi z takich województw jak: zachodniopomorskie, pomorskie, podlaskie, kujawsko-pomorskie, dolnośląskie, świętokrzyskie, opolskie, małopolskie oraz podkarpackie.

W ankiecie wzięło udział 38 % uczniów klasy trzeciej, 36,5 % drugiej i 25,5 % pierwszej.

Anna Skibińska jest studentką Uniwersytetu im. Kardynała Stefana Wyszyńskiego.

OCENA WYPOSAŻENIA SZKOLNYCH WARSZTATÓW ZAJĘĆ PRAKTYCZNYCH

OCENA	%
Niedostateczne	12,4
Słabe	16,1
Umiarkowane	27
Dobre	32,4
Bardzo dobre	21,2

WŁASNE KOMPETENCJE W ZAKRESIE TRANSPORTU DROGOWEGO WEDŁUG UCZNIÓW

OCENA	%
Bardzo niska	6,6
Niska	10,2
Umiarkowana	32,1
Wysoka	37,2
Bardzo wysoka	13,9



W zdrowym ciele zdrowy duch

FTD
FORUM
TRANSPORTU
DROGOWEGO

Jan Buczek

Sprzeciw!
Byłem kiedyś w kinie na filmie o duchach. Wcale zdrowo nie wyglądały. Wręcz przeciwnie. Były wyraźnie niewyraźne.

Każdy przewoźnik powinien uprawiać jakieś sporty. Bo, Drodzy Państwo, w zdrowym ciele zdrowy duch!



Mariusz Szabala



Robert Przybylski

To nie zmienia faktu, że o kondycję fizyczną należy dbać.

Piotr Mikiel

Ale po co? Przecież wtedy człowiek się męczy.



No właśnie. Najpierw sporty, a potem ortopedia. Dziękuję, nie skorzystam.

Panowie, ale na początek można przecież coś delikatnego, brydzyk lub coś.



Andrzej Bogdanowicz

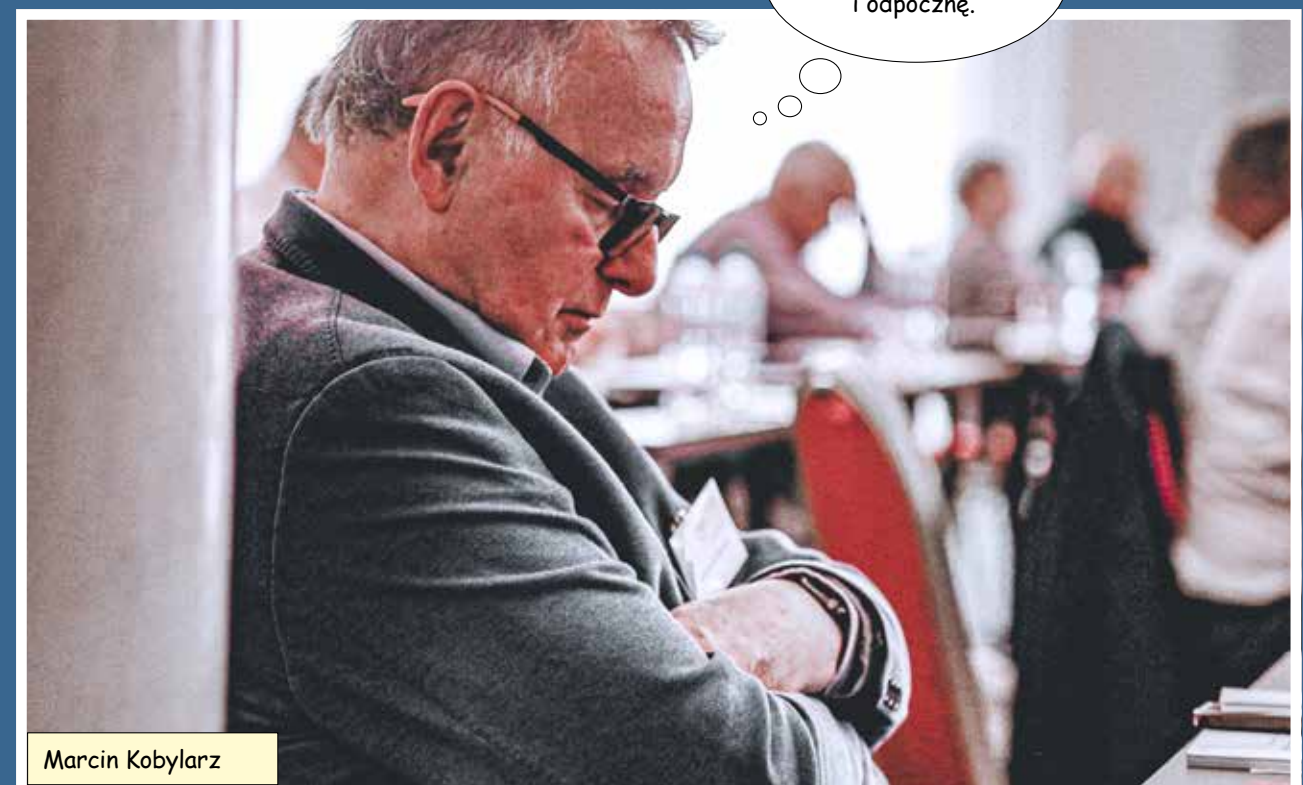


Sławomir Radzikowski

A ja kiedyś sporty to paliłem. Czy to się liczy?



Jerzy Szepietowski



Zawodowi kierowcy coraz bezpieczniejsi

W 2023 roku kierowcy samochodów ciężarowych spowodowali 2,8 proc. wypadków, gdy rok wcześniej 3,3 proc. 5,1 proc. to ofiary śmiertelne (6,3 proc. rok wcześniej) a 2,7 proc. odniosło obrażenia (3,4 proc. rok wcześniej). Liczba wypadków spowodowanych przez kierowców ciężarówek zmalała o 17,1 proc., gdy ogólna liczba wypadków zmniejszyła się o 1,8 proc. W przypadku ofiar śmiertelnych ich liczba zmalała (odpowiednio) o 19,6 proc. i 0,2 proc.

Zmarł Rajmund Nierychło

Z wielkim smutkiem informujemy, że 29 kwietnia zmarł Rajmund Nierychło. Był prezesem zarządu Stowarzyszenia Międzynarodowych Przewoźników Transportu Samochodowego, prezesem zarządu firmy NiekoTrans-Nova - członka ZMPD od 1997 r., a także delegatem na Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD przez trzy kolejne kadencje w latach 2002-2014 oraz od 2022 roku. W 2007 roku został odznaczony Srebrną Odznaką Honorową „Zasłużony dla ZMPD”.

Henryk Eron nie żyje

Z wielkim smutkiem informujemy, że 28 maja w wieku 82 lat zmarł Henryk Eron – założyciel firmy Erontrans, kierujący nią w latach 1990-2010, a następnie jej współwłaściciel. Henryk Eron był niekwestionowanym liderem w prywatnym transporcie drogowym. Dziś Erontrans jest jednym z liderów na rynku transportowym. Henryk Eron był uznanym hodowcą gołębi pocztowych oraz koni sportowych, w obu tych kategoriach odnosząc spore sukcesy.

Nie żyje Kazimiera Borkowska

Z wielkim smutkiem informujemy, że 31 maja w wieku 70 lat zmarła Kazimiera Borkowska, wspólnik firmy „BOR-TOM” Kazimiera Borkowska, Tomasz Borkowski, członek ZMPD od 2007 roku.

Fot. GDDKiA/Mateusz Grzeszczuk



Polskie drogi z unijną pomocą

GDDKiA podlicza, że zbudowała ponad 5200 km dróg z wykorzystaniem 104 mld zł pochodzących z funduszy unijnych. To blisko połowa kwoty jaką Polska przeznaczyła od 2004 roku na budowę dróg, czyli 240 mld zł.

Powstało 970 km autostrad i ponad 2930 km dróg ekspresowych. Do tego Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad przebudowała 1300 kilometrów istniejących dróg i zrealizowała liczne obwodnice miast.

Wchodząc do Unii Europejskiej 1 maja 2004 roku Polska miała blisko 720 km dróg szybkiego ruchu. Obecnie kierowcy mają do dyspozycji ponad siedmiokrotnie dłuższą sieć dróg szybkiego ruchu o długości 5117,1 km, w tym 1849,2 km autostrad (ok. 465 km to odcinki koncesyjne) i 3267,9 km dróg ekspresowych.

Wraz z powstaniem sieci dróg szybkiego ruchu wzrósł komfort podróżowania i bezpieczeństwo ruchu drogowego.

W 2004 roku na drogach krajowych odnotowano blisko 11 tys. wypadków drogowych, w których zginęło 2170 osób, a ran-

nych zostało 15 186. W 2022 roku doszło do 3642 wypadków, w których zginęło 650 osób, a 4540 zostało rannych.

Zakłada się, że sieć autostrad i dróg ekspresowych ma liczyć ok. 7980 km, w tym ok. 2100 km autostrad. W tym roku GDDKiA odda dwa fragmenty autostrady A2 pomiędzy Mińskiem Mazowieckim i Siedlcami, a w kolejnych latach pozostałe odcinki do terminala granicznego w Koroszczynie, co niemal zakończy budowę sieci autostrad w Polsce.

W ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych i Programu Budowy 100 Obwodnic GDDKiA realizuje 107 zadań, na które składa się budowa dróg o łącznej długości 1364,6 km. W przetargu jest 36 zadań na drogi o długości 422 km. W przygotowaniu są kolejne o łącznej długości blisko 3,3 tys. km (w tym poszerzenie o dodatkowy pas już funkcjonujących odcinków autostrad).

Na lata 2021-2027 Komisja Europejska przewidziała przekazanie na zadania GDDKiA 18,4 mld zł.

Przepisy powinny wspomagać polskich przewoźników

ZMPD wzięło udział w Międzynarodowych Targach transportu w centrum Ptak Expo, które odbyły się 10 kwietnia. W panelu poświęconym wyzwaniom branży dyrektor Departamentu Transportu ZMPD Piotr Mikiel przypominał, że wzrasta zadłużenie firm międzynarodowego transportu drogowego, co widać po rosnącej liczbie restrukturyzacji. Od 2022 roku i wejścia w życie Pakietu Mobilności koszty przewoźników wzrosły o 100 proc., a stawki nie zmieniły się. – Firmy walczą o przetrwanie, a perspektywy nie są najlepsze. Dlatego branża szuka wsparcia ze strony państwa, potrzebne jest ono zwłaszcza w przechodzeniu na elektromobilność oraz wymianie tachografów na inteligentne nowej generacji – podkreślił Piotr Mikiel.

Przypomniał, że organizacje przewoźników porozumiały się i przedstawiły rządowi

wspólne postulaty, w tym apel o dofinansowanie wymiany tachografów. – Branża nigdy nie otrzymała wsparcia rządowego, zaś koszt wymiany tachografów w ponad 400 tys. ciężarówkach sięga blisko 2 mld zł – podliczył dyrektor departamentu. Tachografy muszą być wymienione w większości samochodów do końca tego roku. Piotr Mikiel tłumaczył, że mały popyt na usługi transportowe zmusił przedsiębiorców do zmniejszenia flot i zatrudnienia. – Proces redukcji zatrudnienia kierowców już się rozpoczął. Rok temu firmy nie mogły nawet myśleć o restrukturyzacji, ponieważ na korektę wynagrodzeń nie zgodzili się kierowcy. W przedsiębiorstwie mający ponad stu kierowców połowa rzuciłaby pracę, a dzisiaj tylko siedmiu nie zgodziło się na nowe warunki zatrudnienia – wskazał dyrektor Piotr Mikiel.



25 lat minęło jak jeden dzień

W ostatnim ćwierćwieczu ZMPD zmieniło się z małego, marginalnego stowarzyszenia w poważną branżową organizację. Przeobrażenie zainicjował Jan Buczek, który kieruje Zrzeszeniem już 25 lat.



Robert Przybylski

Zmiany, które nastąpiły w ZMPD w końcu lat 90. zostały wymuszone przez kryzys systemu TIR. Nad polskimi przewoźnikami zbierały się czarne chmury, palącym problemem stała się sprawa funkcjonowania systemu TIR. – Konieczne było wyjaśnienie ogromnej liczby roszczeń, głównie niemieckich i rosyjskich organów celnych, które szły w setki milionów dolarów. Kwoty zwały z nóg – przyznaje Jan Buczek.

Młodzi przewoźnicy

Nie było jasności, jak walczyć z nadużyciami i ochronić przewoźników przed roszczeniami. Po burzliwym zebraniu w Sali Kongresowej Pałacu Kultury i Nauki w Warszawie członkowie ZMPD wybrali 7-osobowy skład nowego Zarządu: Kazimierza Błażejczyka, Jana Buczka, Romana Buksińskiego, Tadeusza Kociuka, Janusza Łacnego, Wojciecha Sienickiego i Zbigniewa Świerdzewskiego.

Znalazło się w nim aż pięciu nowych członków, w tym reprezentanci przewoźników prywatnych. – Wówczas członkowie organizacji wybrali zarówno nowy Zarząd, jak i Radę, a młodzi członkowie tych organów nie znali się. W ZMPD dokonano się zmiana pokoleniowa – wspomina Tadeusz Wilk.

Najwięcej głosów dostał Jan Buczek i z kolegami wybranymi do



Zarządu ustalili z dotychczasowym sekretarzem generalnym ZMPD Romanem Buksińskim, że będzie prowadził biuro, ale nie będzie wtrącać się do zarządzania. – Zgodził się na propozycję i podziękował nam za nią, jednak nie dotrzymał słowa i sam zaczął tworzyć swój Zarząd. Wtedy padła propozycja odwołania go z funkcji i trzeba było wyznaczyć własnego sekretarza. Pojechałem do Marka Erona, żeby mnie skontaktował z Łacnym, którego nie znałem. Zaproponowaliśmy Łacnemu stanowisko wiceprezesa, ale wcześniej stanowisko prezesa zaoferował mu Buksiński. Po powrocie z Gdańska i po naradzie w imieniu młodych przewoźników zaproponowaliśmy Łacnemu stanowisko prezesa. Nikt nie chciał być skarbnikiem i nakłoniliśmy Sienickiego – opisuje negocjacje Buczek.

Pozostało do obsadzenia stanowisko sekretarza generalnego. Wymagało pełnego poświęcenia się Zrzeszeniu i przedsiębiorcy nie byli na nie gotowi. – Musiałem Janka trochę pogrillować, żeby się zgodził je przyjąć – wspomina Sienicki.

Uzgodnienia zapadły pod koniec maja i 1 czerwca 1999 roku Jan Buczek został sekretarzem generalnym, prezesem Janusz Łacny, wiceprezesem Tadeusz Kociuk, skarbnikiem Wojciech Sienicki, członkami Zarządu Kazimierz Błażejczyk, Roman Buksiński i Zbigniew Świerdzewski.

W Radzie zasiadli: Aleksander Reisch (przewodniczący), Piotr Kopczyński, Andrzej Majewski, Zdzisław Kor-

Polscy przewoźnicy w naturalny sposób są predystynowani do bycia pomostem między bogatymi, uprzemysłowionymi państwami Unii Europejskiej i dysponującymi znacznie słabszą infrastrukturą państwami WNP. Do tego konieczne było rozwiązywanie wszystkich spornych spraw, aby polscy przewoźnicy mogli bez obaw o konfiskatę taboru lub areszt wjeżdżać do tych państw

del, Marian Kempa, Andrzej Lenkiewicz, Franciszek Rekowski, Marek Eron (wiceprzewodniczący), Jan Książek, Andrzej Hendel i Roman Sierhej. Do Komisji Rewizyjnej wybrano Joannę Gałach, Krzysztofa Gutowskiego i Barbarę Sobczuk.

Zrzeszenie zamiast firmy

Stanowisko sekretarza generalnego oznaczało, że Buczek musiał zrezygnować nie tylko z przewozów na wschód, bo nie mógł jednocześnie nadzorować systemu TIR i korzystać z niego, ale i z codziennego zarządzania firmą, na co przy kierowaniu biurem ZMPD nie starczyło czasu, ponieważ do rozwiązania był pilny problem roszczeń.

Zdesperowani przedsiębiorcy zaczęli samodzielnie bronić się przed sądami, a Główny Urząd Cei zażądał od ZMPD 8 mln zł dodatkowej gwarancji bankowej. Jednocześnie Zrzeszenie interweniowało w sprawach przewoźników. – Zaczęliśmy przekonywać przewoźników, aby wycofali

sprawy z sądów. Nie zawsze okazywało się to możliwe, bo niektóre zaszyły zbyt daleko. Ci przedsiębiorcy przegrali sprawy, przegraliśmy także odwołanie przed Trybunałem Sprawiedliwości UE w Luksemburgu. Prawo celne jest jednoznaczne i za należności celne odpowiada podmiot, który wprowadził towar na obszar celný. Tymczasem udało się nam przekonać IRU, aby tam, gdzie to było możliwe, powtórnie objęła polskich przewoźników łańcuchem gwarancyjnym. Ubezpieczyciele nie chcieli się na to zgodzić i każdą sprawę dokładnie badali, żądając wszystkich dokumentów. Musieliśmy im dostarczyć setki kilogramów papierów i nie raz płaciłem za nadbagaż lecąc do Genewy. Te wyjaśnienia trwały dwa lata – podsumowuje Buczek.

Dodaje, że drugim celem było uregulowanie spraw spornych z Rosją. – Polscy przewoźnicy w naturalny sposób są predystynowani do bycia pomostem między bogatymi, uprzemysłowionymi państwami Unii Europejskiej i dysponującymi znacznie

słabszą infrastrukturą państwami WNP. Do tego konieczne było rozwiązanie wszystkich spornych spraw, aby polscy przewoźnicy mogli bez obaw o konfiskatę taboru lub areszt wjeżdżać do tych państw – podkreśla obecny prezes ZMPD.

Uratowane firmy i branża

Na przełomie wieków przepisy Konwencji TIR były niejasne. Doszło do tego, że Sąd Najwyższy w składzie 7 sędziów musiał rozstrzygnąć spór ZMPD z urzędami celnymi w sprawie interpretacji artykułu 8.3 Konwencji. SN orzekł wtedy, że zobowiązania celne w pierwszej kolejności powinny być wymagane od głównego zobowiązanego (przewoźnika/importera), a dopiero w drugiej od gwaranta, czyli ZMPD.

Gdy wyjaśniła się ta sprawa, w 2002 roku wybuchła z kolei afera rosyjska. – W Rosji znaleźliśmy się na celowniku służb. Zaczęły nas szykanować. Do tego doszły problemy z nieprawidłowo zamkniętymi karnetami TIR – wylicza prezes Buczek.

Kierowca oddawał komplet dokumentów przewozowych agentowi celnemu, aby ten zamknął procedurę tranzytu. Jednak zamiast legalnej czynności, na skutek zmyślności importera z celnikiem, zamiast prawidłowej pieczęci celnika pojawiała się pieczęć

nie znaliśmy zasad procedury zabezpieczającej (poprzednie władze nie przekazały nam tego), pojechaliśmy do Moskwy (Główny Tamożnyj Komitet) z propozycją przejścia zobowiązań polskich przewoźników przez ZMPD. Nie uzgodniliśmy tego z IRU, który był nadrzędnym gwarantem karnetów TIR i Genewa zmyła nam głowę (słusznie) za tę inicjatywę. Tymczasem Rosjanom pomysł bardzo spodobał się i w ten sposób z nieświadomości zmusiliśmy IRU do działania według naszej strategii. Wkrótce Rosjanie przestali konfiskować nasze ciężarówki, a po dwóch latach IRU pozamykała sporne sprawy – podkreśla prezes Buczek.

Dziś mało kto pamięta o tym zagrożeniu. – Wielu przewoźników nawet nie ma świadomości, że ZMPD zdjęła z nich odpowiedzialność i że byli o krok od bankructwa – podkreśla prezes Zrzeszenia.

Nowa struktura ZMPD

Równocześnie sekretarz generalny zmieniał Zrzeszenie. – Z jego inicjatywy i pod jego kierownictwem zaczęła się tworzyć nowoczesna struktura. Buczek uważał, że ZMPD nie powinno być tylko najlepiej prowadzonym „sklepem” z karnetami TIR, ale także tworzyć politykę transportową ze stro-

zacji Zrzeszenia i ułatwianiu dostępu do karnetów TIR – uważa Andrzej Lenkiewicz, późniejszy dyrektor Sekcji Serwisowej ZMPD.

Te zmiany dostrzegali członkowie, których liczba szybko wzrastała. – Po wyborze na sekretarza generalnego Jana Buczka sytuacja w Zrzeszeniu zmieniła się diametralnie. Pracownicy stali się mili dla przewoźników, a ZMPD pomocne. Był to wynik zatrudnienia właściwych ludzi, jak Tadeusz Wilk, którzy znają transport od podszewki, bo sami w nim pracowali – ocenia właściciel polskiej firmy Spedex Bolesław Milewski.

Nastąpiły także poważne zmiany organizacyjne w ZMPD. W kwietniu 2003 roku po raz pierwszy w historii Zrzeszenia odbyło się zgromadzenie delegatów, a nie członków, na którym wybrano władze Zrzeszenia.

Druga noga

Było do przewidzenia, że po wejściu Polski do Unii Europejskiej sprzedaż karnetów TIR zmaleje, więc potrzebne będą dodatkowe źródła dochodu. – Dlatego Jan Buczek dążył do rozwijania działalności gospodarczej, powstała wtedy Sekcja Serwisowa – tłumaczy była dyrektor finansowa ZMPD Bożena Chmielewska.

Sekcja Serwisowa zajmuje się m.in. zwrotem pobranego za granicą podatku VAT dla członków Zrzeszenia, dystrybucją ubezpieczeń dla przewoźników (OCP, wspólnie z firmą Lutz), ubezpieczeniami kierowców i innymi usługami.

Działalność komercyjna rozwija się z sukcesem. – Jest to możliwe dzięki zaufaniu, jakie ZMPD wyrobiło sobie wśród przedsiębiorców. To nie bierze się z niczego, wypracowaliśmy je latami – podkreśla Jan Buczek, który od 2006 roku jest prezesem ZMPD. – Uświadamiam sobie, że moja działalność dla polskiej branży transportowej trwa ćwierć wieku, mam spory wkład w jej sukces, przyczyniłem się do obecnego jej kształtu, co wielu przedsiębiorcom zapewniło lepszą pozycję konkurencyjną na europejskim rynku. To sprawia radość. Zrzeszenie jest zupełnie inną organizacją niż ta, do której przyszedłem 25 lat temu. Chciałbym przekazać ją w godne ręce – kończy prezes Jan Buczek. ■

Rosjanie przestali konfiskować nasze ciężarówki, a po dwóch latach IRU pozamykała sporne sprawy. Dziś mało kto pamięta o tym zagrożeniu. Wielu przewoźników nawet nie ma świadomości, że ZMPD zdjęła z nich odpowiedzialność i że byli o krok od bankructwa.

podrobiona lub należąca do celnika, który tego dnia był na urlopie.

Po kilku miesiącach organy rosyjskie wpadały na trop takich przekrętów i rozpoczynały procedurę poszukiwawczą. Przewoźnik dowiadywał się o procedurze służb, gdy władze rosyjskie konfiskowały mu przy wyjeździe samochód. – Niedokończone procedury celne stały się zagrożeniem dla naszych przedsiębiorców i na całą branżę padł błąd strach, bo skala nadużyć okazała się ogromna – przyznaje prezes ZMPD. – Ponieważ

ny społecznej – wspomina Wilk, który od lipca 1999 roku tworzył Departament Transportu Drogowego.

Nowy sekretarz generalny postanowił przybliżyć ZMPD przewoźnikom i zaktywizować organizację. We wrześniu 1999 roku ZMPD zorganizowało pierwsze walne zebranie członków z udziałem przedstawicieli administracji państwowej. Odbyło się ono na Torwarze, po raz pierwszy przy licznych udziałach sponsorów. – Byłem wtedy w Radzie i widziałem, że Buczkowi zależało na demokracji



ZMPD BOX.pl



Najlepszy BOX w wadze ciężkiej
18 domen / 1 urządzenie

eTOLL



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

ZMPD 1997

ZOD ZMPD

Delegaci udzielili absolutorium i przyjęli budżet

przewoźnik nr 89



W Jachrance odbyło się 28 maja Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD, na którym Ministerstwo Infrastruktury przedstawiło projekty ustaw mające pomóc branży transportowej.

Robert Przybylski

Zgromadzenie otworzył prezes ZMPD Jan Buczek, a przewodniczącym ZOD został Karol Rychlik. Członkowie władz statutowych przedstawili działalność ZMPD w ubiegłym roku. Obecnych było 104 delegatów, którzy udzielili absolutorium prezesowi Janowi Buczkowi i pozostałym członkom Zarządu, przyjęli także sprawozdanie Zarządu i Komisji Rewizyjnej oraz sprawozdanie finansowe, a także zatwierdzili budżet Zrzeszenia na 2024 rok.

Gośćmi specjalnymi Zgromadzenia Ogólnego Delegatów byli: dyrektor Departamentu Transportu Ministerstwa Infrastruktury Renata Rychter oraz generał w stanie spoczynku, były zastępca dowódcy NATO ds. transformacji Mieczysław Bieniek.

Prezes Jan Buczek przypomniał, że ZMPD domaga się od rządu pomocy dla branży i wskazało Ministerstwu Infrastruktury kluczowe obszary, w których taka pomoc może zostać udzielona. Dyrektor Departamentu Transportu MI Renata Rychter przedstawiła trzy nowelizacje ustaw przygotowywane przez resort. Tłumaczyła, że nowelizacje są wynikiem niepokojących sygnałów o spowolnieniu w gospodarce i złej sytuacji branży międzynarodowego transportu drogowego.

Walka z nieuczciwą konkurencją

Pierwszy projekt MI dotyczy nieuczciwej konkurencji na rynku i ma na celu ograniczenie jej ze strony podmiotów spoza UE, które zakładają firmy w Polsce. Po wybuchu wojny na Ukrainie resort zauważył, że re-

jestracja nowych firm jest nie tylko domeną polskiego kapitału. Odnotowano proces rejestracji nowych firm przez podmioty z kapitałem wschodnim. Wzrosła także aktywność tureckich przewoźników w Polsce. W rezultacie polskie firmy zmuszone są do restrukturyzacji, a nawet zamykają się.

Dlatego MI proponuje zawieszenie na okres 2 lat wydawania zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego i licencji wspólnotowych przewoźu drogowego rzeczy. MI nie podjęło decyzji o zawieszeniu wydawania wypisów z licencji, ponieważ ograniczałoby to działalność już istniejących przewoźników drogowych. W czerwcu odbyła się konferencja uzgodnieniowa między resortami, ale MI uważa, że ograniczenie wydawania wypisów jest zbyt daleko idące.





Przedstawicielka resortu transportu podniosła także kwestię warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego. Sytuacja na rynku nie zadowala ministerstwa, ponieważ kontrole GITD ujawniają przypadki zarządzających transportem, którzy „zarządzają” transportem używając certyfikatu kompetencji zawodowych, czego robić nie wolno.

Kontrole przewoźników z kapitałem wschodnim zazwyczaj ujawniają zbyt dużo firm na jednego zarządzającego. Pojawiają się zapytania o możliwość zatrudnienia na jedną sześćdziesiątą etatu, co jest zakazane, ponieważ przepisy mówią, że zarządzać należy w „sposób zorganizowany i ciągły”.

Ministerstwo Infrastruktury zapewnia, że ruszy kontrola zezwoleń w systemie SENT. Od lipca rozpocznie się kontrola zezwoleń kraje trzecie dla przewoźników spoza UE, natomiast zezwoleń kraje trzecie dla unijnych podmiotów od początku 2025 roku. Na razie ITD będzie miała dostęp do danych geolokalizacyjnych, czyli sprawdzi, jak pojazd poruszał się po drogach, o ile przewoźnik zarejestrował się w systemie. Bez geolokalizatora nie będzie możliwości kontroli.

Ochrona rynku

Dane z SENT będą służyły do analizy ryzyka wobec przewoźników z krajów trzecich. Dodatkowo 14. pakiet sankcji wobec Rosji, który może za tej kadencji PE uda się wprowadzić, umożliwi zakaz rejestracji nowych firm oraz zakaz funkcjonowania przewoźników z kapitałem rosyjskim i białoruskim na rynku unijnym. Powyżej 25 proc. tego kapitału firma będzie uznana za należącą do zagranicznego podmiotu.

MI opowiada się za rewizją umowy między UE i UA. Trwają negocjacje, zaproponowano 8 zmian do umowy, część z nich wniosła Polska. Chodzi o kontrolę celu wjazdu na pusto ukraińskich ciężarówek na teren UE. Negocjacje muszą zakończyć się do 18 czerwca. Ukraina nie chce zgodzić się na zmiany i przedstawia własne propozycje.

GITD wzmocniło kontrole i w kwietniu zagraniczne podmioty stanowiły 54 proc. wszystkich sprawdzanych. W tej liczbie 35 proc. ciężarówek należało do firm ukraińskich. W porównaniu tych samych okresów - od 15 stycznia do 14 maja - w roku 2023 i w roku 2024 widać, że liczba kontroli ukraińskich samochodów wzrosła

o 212 proc., do 9464. Liczba wydanych decyzji na przewoźnika wzrosła o 230 proc. Liczba mandatów dla kierowców wzrosła o 264 proc., a liczba zatrzymanych dowodów rejestracyjnych o 340 proc.

Straż Graniczna zauważa duży przyrost pojazdów ukraińskich w złym stanie technicznym. Z tego powodu liczba wydawanych zakazów wjazdu do Polski cały czas rośnie, a ta tendencja utrzymuje się od 2021 roku. Najwięcej naruszeń stanowi stan techniczny oraz manipulacje przy tachografach. Ponadto liczna jest grupa nieplacąca myta.

Mniejsze obciążenia

MI przygotowało także specjalnie dla branży transportu drogowego przepisy skracające do 14 dni termin płatności.

Kolejną nowelizacją jest propozycja MI odstąpienia na 18 miesięcy od obowiązku odprowadzania składek w obecnej wysokości. W zasadach obliczania wynagrodzeń nie ma zmian, jedynie tymczasowo będzie można zamiast przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia stosować minimalne wynagrodzenie.



Dyrektor Departamentu Transportu MI zaznaczyła, że przepisy będą konsultowane z Ministerstwem Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej i nie ma pewności na jaki okres uda się wynegocjować odstępstwa, może to być nie 18, a 12 miesięcy. W okresie choroby i macierzyństwa kierowcy będą mieli zagwarantowane wypłaty świadczeń na dotychczasowym poziomie.

Resort proponuje także zaostrezenie odpowiedzialności nadawców i doprecyzowanie obowiązku weryfikacji dokumentów, czyli uprawnienia do wykonania określonego przewozu drogowego.

W czerwcu przewidziana jest konferencja uzgodnieniowa obydwu resortów w tej sprawie. Nowelizacja ustawy przewiduje solidarną odpowiedzialność także innych podmiotów niż przewoźnik w łańcuchu dostaw, co ma zapewnić lepszą możliwość wyegzekwowania należności za wykonaną usługę transportową.

Pomoc dla branży

Przewidziane jest wsparcie finansowe dla przedsiębiorców obsługujących rynki wschodnie. Projekt bierze za wzór ustawę pomocową dla przedsiębiorców dotkniętych katastrofą ekologiczną na Odrze i będzie dotyczył przewoźników, którzy obsługiwali ten kierunek jeszcze przed wybuchem wojny na Ukrainie.

GITD będzie miał 30 dni na opracowanie listy tych przedsiębiorstw,

a do przedsiębiorcy będzie należało złożenie wniosku do ZUS o wypłatę odszkodowania w wysokości do 2000 zł na jeden pojazd. Maksymalna kwota pomocy sięga 30 tys. zł i MI oblicza, że łącznie wartość programu wyniesie ponad 36 mln zł. Warunkiem jego uruchomienia jest zgoda MF na uruchomienie rezerwy. Najprawdopodobniej pomoc trafi do firm w 2025 roku.

Drugi projekt to dopłaty do tachografów. Resort szacuje, że projekt może kosztować 1,7 mld zł dla ponad 300 tys. ciężarówek. Pierwotnie MI próbowało sfinansować projekt z KPO, gdzie w pierwszej transzy zwolnione było 200 mln zł, ale na to nie zgodziła się Rada Ministrów. Ministerstwo otrzymało tylko informację, że może otrzymać środki de minimis. Inny pomysł to środki z Ministerstwa Klimatu i Środowiska, ponieważ EBI dofinansuje zakupy e-ciężarówek.

Jeśli projekt dojdzie do skutku, dofinansowanie odbywać się będzie na podstawie faktury, zatem należy przygotować się na refinansowanie.

Geopolityka i elektromobilność

Generał Mieczysław Bieniek na Zgromadzeniu Ogólnym Delegatów ZMPD naświetlił globalne zagrożenia, w tym związane ze stosowaniem broni masowego rażenia ABC. Samych ładunków nuklearnych jest na świecie ponad 15 tysięcy. Zagrożeniem są także nowe technologie: cyfrowe i techniki

autonomiczne. Niemal wszystkie państwa mają dowództwa cyberprzestrzeni, aby uchronić się przed atakami cyberprzestępców, w tym organizowanych przez państwa.

Generał ocenił, że na Ukrainie Rosjanie stracili pół miliona żołnierzy, a przez wcześniejszą dekadę 22 tysiące. Rosja będzie potrzebowała 15 lat na odbudowę potencjału militarnego. Natomiast nasze zbrojenia kosztują nas 159 mld zł.

Przedstawiciel Daimler Truck Tomasz Ciesielski zaprezentował najnowsze modele z elektrycznymi napędami. Przypomniawszy, że unijne regulacje wymagają, aby producenci ciężarówek do 2040 roku ograniczyli emisję CO₂ o 90 proc. i dlatego producenci wprowadzają napędy elektryczne i wodorowe. Ten obowiązek nie będzie dotyczył pojazdów specjalistycznych, jak budowlane i do transportu ponadnormatywnego.

W czwartym kwartale z taśmy produkcyjnej fabryki Daimlera zjedzie model elektryczny o zasięgu 500-600 km na jednym ładowaniu. Trwałość baterii wynosi 1,2 mln km, podstawowa gwarancja na utrzymanie pojemności baterii powyżej 90 proc. obejmuje 600 tys. km.

Akumulator o pojemności 600 kWh będzie można ładować prądem o mocy 1 MW. Ciesielski podkreśla, że nie trzeba od razu się przestawiać na napędy zeroemisyjne, a za sukces transformacji odpowiada źródło energii i ładowarka.



Partner Strategiczny ZMPD

Mercedes-Benz
Trucks you can trust



Partner ZMPD

webfleet

teleroute
Freight Exchange Community

LUTZ

Sponsorzy ZOD ZMPD

Stena Line

VARTA
CLARIOS

krollseg
trailers

TIN

LLENTAB
MORE THAN STEEL BUILDINGS

UNIMOT

AVIA

e100

dun & bradstreet

Marco Oil®
Ekspert rynku paliw

Edenred
we simplify mobility

psnm

SULTOF
wash technology

MOL

CRIF
Together to the next level

Actros Team. Ruszamy do szkół v3.0

Czernikowo. Od kierowcy do przedsiębiorcy



Za nami kolejna odsłona letniej edycji ogólnopolskiej akcji ZMPD i firmy Daimler Truck Polska promującej zawód kierowcy „Actros Team. Ruszamy do szkół”.

Piotr Gawelczyk

Czernikowski Zespół Szkół był 9 maja kolejnym przystankiem ogólnopolskich peregrinacji ekipy Actros Team, promującej zawód kierowcy. Działo się!

Po raz kolejny potwierdza się stara prawda, że nie trzeba wielkiego miasta, by stworzyć świetną szkołę. Dowodzony przez dyr. Dariusza Chrobaka Zespół Szkół w Czernikowie – niewielkiej miejscowości położonej w województwie kujawsko-pomor-

skim – udowadnia, że chcieć to móc. Actros Team odpowiedział na zgłoszenie wystosowane przez nauczyciela Andrzeja Zielińskiego i w czwartek 9 maja w mocnej grupie zjawił się na zaproszenie przedstawicieli czernikowskiej szkoły.

Na plac przed szkołą ściągnął uczniów nie tylko brak lekcji i piękna pogoda, lecz przede wszystkim ciągnik siodłowy Actros, którego wjazd wywołał spore poruszenie, oraz „robiący w internetach” influencer z Actros Team – zawodowy kierowca Adrian „Trucker Packer” Poździej. Nie mogło też oczywiście zabraknąć przedsta-

wiciela ZMPD, którym była rzeczniczka prasowa Zrzeszenia, dyrektor Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji ZMPD Anna Brzezińska, która przeprowadziła kilka szybkich konkursów ze znajomości rynku transportowego, a na najodważniejszych uczniów czekał zestaw atrakcyjnych upominków.

Głównym bohaterem, poza oczywiście fantazyjnie pomalowanym Actrosem, był Adrian „Trucker Packer”, który szybko znalazł z uczniami wspólny język. Ze swadą opowiadał o swoich początkach w roli zawodowego kierowcy, przygodach

w trasie, a także o sukcesach w biznesie – jest bowiem właścicielem firmy transportowej z rosnącą flotą pojazdów. Najsilniejszym zaproponował zmierzenie się z różnej wagi ketlami, czyli odważnikami do ćwiczeń. W czasie spotkania uczniowie mogli też samodzielnie podnieść kabinę i przyjrzeć się silnikowi, atrakcją była też możliwość wejścia do kabiny i zrobienia sobie pamiątkowych zdjęć, rozdawania autografów oraz wspólnego nagrywania filmików na portale społecznościowe.





Dolnośląska Legnica była kolejną areną ogólnopolskich spotkań Actros Teamu z przyszłymi zawodowymi kierowcami.



Actros Team. Ruszamy do szkół v3.0

Legnica. Pasja, prestiż i zarobki – definicja kierowcy zawodowego

Piotr Gawelczyk

Actros Team nie zatrzymuje się - za nami kolejne spotkanie z młodzieżą w ramach ogólnopolskiej akcji ZMPD i Daimler Truck Polska promującej zawód kierowcy „Actros Team - ruszamy do szkół”.

Wydarzenie, które odbyło się 25 kwietnia w miejscowym Zespole Szkół Samochodowych w ramach

Dnia Otwartego swoją obecnością uświetnili – przewodniczący Regionu Dolnośląskiego ZMPD, członek Zarządu Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych „Dolny Śląsk” oraz transportowiec z krwi i kości Wojciech Sieńko, a także influencer i zawodowy kierowca w jednym, czyli Artur „ArtDrive” Szymański. Całe wydarzenie poprowadziła zaś rzecznik prasowa ZMPD, dyrektor Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji ZMPD Anna Brzezińska.

Zawód, który daje korzyści

„Na kołach po Polsce” to hasło przewodnie kilkugodzinnego Dnia Otwartego w Zespole Szkół Samochodowych, podczas którego obecni i przyszli uczniowie mogli podziwiać m.in. pokaz ratownictwa medycznego i Ochotniczej Straży Pożarnej, a także wziąć udział w licznych konkursach. Podczas tego wydarzenia ZMPD otrzymało pamiątkowy dyplom z podziękowaniami „za włą-

czenie się w organizację „Na kołach po Polsce” w Zespole Szkół Samochodowych w Legnicy, dzięki czemu wydarzenie to nabrało wyjątkowego koloru i charakteru”.

Dowodzona przez dyrektora Grzegorza Gargasia legnicka placówka może się pochwalić grupą kilkudziesięciu uczniów pobierających naukę w zawodzie kierowcy, dlatego nic dziwnego, że szkolny plac szybko zapełnił się młodymi ludźmi, którzy nie tylko mogli posłuchać o zaletach wynikających z zawodu kierowcy, lecz także zajrzeć w każdy zakamarek Actrosa – najnowocześniejszego ciągnika siodłowego firmy Daimler Truck Polska, i choć przez chwilę zasiąść za jego kierownicą.

Dyr. Anna Brzezińska w kilku słowach przedstawiła Zrzeszenie i rolę, jaką ZMPD pełni w międzynarodowym transporcie drogowym. By odpowiednio rozrządzić uczniów, zorganizowała szybkie konkursy z nagrodami. Młodzież na wrywki odpowiadała na pytania dotyczące m.in. liczby pojazdów ciężarowych zarejestrowanych w międzynarodowym transporcie drogowym, liczby za-

trudnionych kierowców, a także liczby zarejestrowanych firm w transporcie międzynarodowym.

Każdy dzień jest inny

– Trzy słowa definiują prawdziwego zawodowego kierowcę: po pierwsze pasja, po drugie prestiż, po trzecie – godne zarobki. Te wszystkie elementy powinny wynagrodzić wam wysiłek, który każdego dnia wkładacie w swój osobisty rozwój i naukę – powiedział Wojciech Sieńko. – ZMPD od wielu lat promuje zawód kierowcy-mechanika w branżowych szkołach I stopnia, dlatego tym bardziej się cieszymy, że tak wielu z was podjęło naukę na tym kierunku. Dlaczego to wyjątkowa profesja? Bo będąc w pracy, można zwiedzać za darmo całą Europę. Poza tym osoby zaczynające swoją zawodową przygodę z reguły otrzymują najniższą krajową pensję, tymczasem profesjonalny kierowca rozpoczyna od bez porównania wyższych zarobków. Co bardzo ważne, zarówno w zawodzie kierowcy jak i mechanika praca jest dostępna od ręki; z re-

guły firmy transportowe szkołą przyszłych kierowców, by kończąc szkołę i robiąc prawo jazdy mieli już zapewnione zatrudnienie – powiedział przewodniczący Regionu Dolnośląskiego ZMPD.

– Dlaczego warto zostać zawodowym kierowcą? Bo każdy dzień jest inny, bo możemy zwiedzać cały świat nie tylko nie wydając na to ani złotówki, lecz zarabiając naprawdę dobre pieniądze – zachęcał Artur „ArtDrive” Szymański, który od ponad 10 lat jest zawodowym kierowcą i jednocześnie aktywnym uczestnikiem portali społecznościowych, gdzie zamieszcza wszystko to, co wiąże się z jego pracą i pasją.

Mecz Realu na żywo

– Jeżdżąc ciężarówką przez dziesięć lat udało mi się zwiedzić niemal całą Europę, byłem chociażby na Wyspach Kanaryjskich. Kilka lat temu będąc w pracy mogłem zobaczyć na żywo mecz legend Realu Madryt, w którym grał np. Zbigniew Boniek. Widziałem większość hiszpańskich miast, w których nagrywałem blogi.



Gdybym pracował stacjonarnie, na pewno nie byłoby mnie na to stać i po prostu nie byłoby fizycznej możliwości, żeby tyle czasu spędzać poza granicami Polski – powiedział Artur „ArtDrive” Szymański. Zachęcał do zadbania o znajomość języka obcego, bo to bardzo ułatwia pracę na międzynarodowych trasach.

– Trochę wam zazdroszczę, że macie możliwość takiego pięknego startu w zawodowe życie. Kiedy wchodziłem w ten świat, żeby opłacić kurs na zawodowe prawo jazdy musiałem wziąć kredyt. Dziś szkoła umożliwia wam to za darmo. Pracę w zawodzie kierowcy warto rozpocząć jak najwcześniej, dopóki jesteście młodzi. Potem, kiedy pojawia się rodzina i dzieci, naturalnym jest, że chciałoby się spędzać w domu nieco więcej czasu. Teraz jest dla was doskonały czas, żeby ciężarówką nie tylko zwiedzać Europę, lecz także zarobić naprawdę przyzwoite pieniądze – powiedział Artur „ArtDrive” Szymański, który zaprosił najodważniejszych uczniów do próby własnoręcznego podniesienia kabiny. Okazało się, że to wcale nie jest taka prosta rzecz, jak by się mogło wydawać.



<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.

Przegrywamy, bo przestaliśmy być konkurencyjni



17 maja w siedzibie Ministerstwa Finansów odbyło się spotkanie przedstawicieli Pracodawców RP z szefem resortu Andrzejem Domańskim. W wydarzeniu wziął udział prezes ZMPD Jan Buczek, który pełni również funkcję członka Rady Pracodawców RP.

Piotr Gawelczyk

Celem spotkania było z jednej strony poinformowanie zebranych przez ministra finansów Andrzeja Domańskiego o stanie finansów publicznych oraz o wyzwaniach w kontekście strategii gospodarczej rządu, z drugiej zaś przekazanie przez przedstawicieli biznesu największych bolączek reprezentowanych przez nich branż.

Jan Buczek, przekazując ministrowi pismo z wnioskiem Zrzeszenia o wsparcie transportu w postaci ulg podatkowych, dofinansowania obowiązkowej wymiany tachografów oraz udroźnienia granicy, zwrócił przede wszystkim uwagę na katastrofalną sytuację branży wynikającą z kumulacji kilku poważnych problemów, w tym m.in. wdrożenia Polskiego Ładu, który nazwał „eksperymentem prawnym”.

Wspomniana kumulacja spowodowała gwałtowne i skokowe podniesienie kosztów dla międzynarodowych

przewoźników drogowych. Efekt był łatwy do przewidzenia. – Przegrywamy na europejskim rynku, bo przestaliśmy być konkurencyjni. Ponadto wojna w Ukrainie spowodowała, że utraciliśmy ogromne wschodnie rynki, które były do tej pory naszą specjalnością. Obsługujący ten kierunek przewoźnicy niemal z dnia na dzień stali się bezrobotni, a dodatkowo poprzednie szefostwo ministerstwa spraw wewnętrznych i administracji bez żadnej refleksji i bez zapowiedzi pozamykało przejścia graniczne

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
PRZEWÓŹNIKÓW DROGOWYCH
W POLSCE





Na większości przejść ruch odbywa się płynnie. Największy problem z przepustowością jest po stronie ukraińskiej.

Od stycznia prowadzimy rozmowy o przepuszczaniu większej liczby pojazdów w naszą stronę. Jest już lepiej, ale ciągle widzimy możliwość poprawy.

z Białorusią przez co przewóz całego potoku towarów został skumulowany w jednym miejscu. To z kolei doprowadziło do różnego rodzaju patologii w kolejce do odprawy – powiedział rozgoryczony prezes ZMPD, wyrażając jednocześnie gotowość do kolejnego spotkania z ministrem finansów i przekazania szczegółowych informacji dotyczących zarówno bardzo trudnej sytuacji przewoźników drogowych, jak i możliwości jej poprawienia.

W odpowiedzi minister Andrzej Domański poinformował o spotkaniu

z ministrem infrastruktury Dariuszem Klimczakiem, podczas którego poruszone zostały wspomniane przez prezesa Jana Buczka kwestie. – Zdajemy sobie sprawę, że przepustowość granic jest wyzwaniem dla branży, ale ta sprawa nie leży w gestii ministerstwa finansów. Natomiast jeśli chodzi o tachografy, to jesteśmy otwarci na to, co jest możliwe do zrealizowania – powiedział minister Domański. Wypowiedź tę uzupełnił sekretarz stanu w ministerstwie finansów i jednocześnie szef Krajowej Administracji Skarbowej Marcin Łoboda.

– Rzeczywiście przepustowość granic jest problemem, na początku roku sytuacja jeszcze bardziej się pogorszyła m.in. z powodu protestów. Dziś czas oczekiwania na przekroczenie granicy po stronie polskiej na najbardziej zatłoczonych przejściach to 6-7 godzin, na większości przejść ruch odbywa się płynnie. Największy problem z przepustowością jest po stronie ukraińskiej. Od stycznia prowadzimy rozmowy o przepuszczaniu większej liczby pojazdów w naszą stronę. Jest już lepiej, ale ciągle widzimy możliwość poprawy – powiedział szef KAS. Poinformował także, że w połowie roku zostanie otwarte kolejne przejście z Ukrainą, co powinno spowodować zmniejszenie obecnych zatorów.

W odpowiedzi Jan Buczek nie zgodził się z informacjami dotyczącymi czasu oczekiwania na odprawę, ponownie zgłaszając gotowość do spotkania i wyjaśnienia niektórych kwestii.



ZAKOŃCZ ROK Z KARTĄ LOTOS BIZNES



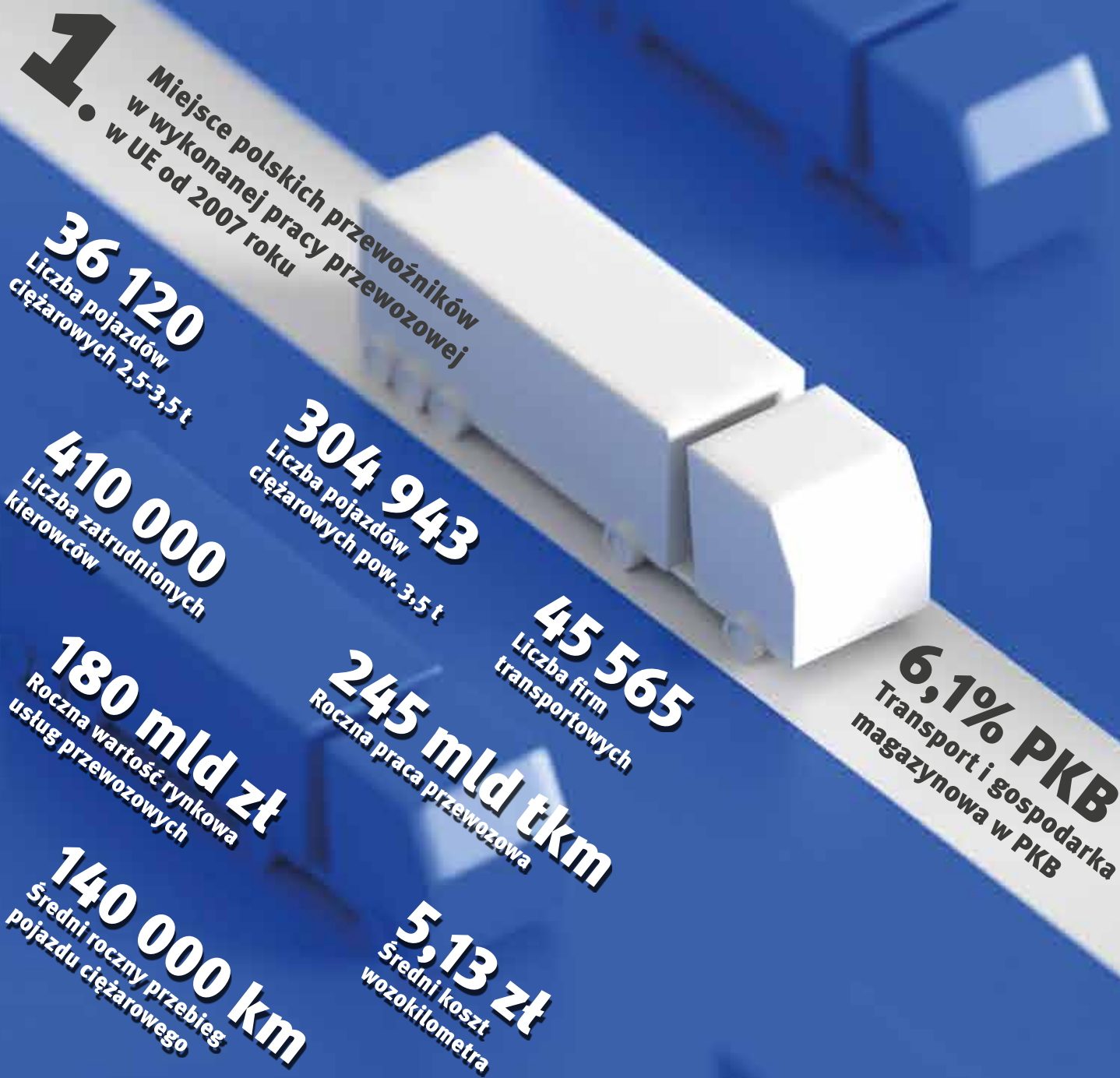
MASZ FIRME?

Zarejestruj się w programie

Tankuj Najtaniej z LOTOS Biznes i skorzystaj z promocyjnych rabatów do końca roku!

POLSKI MIĘDZYNARODOWY TRANSPORT DROGOWY

W LICZBACH



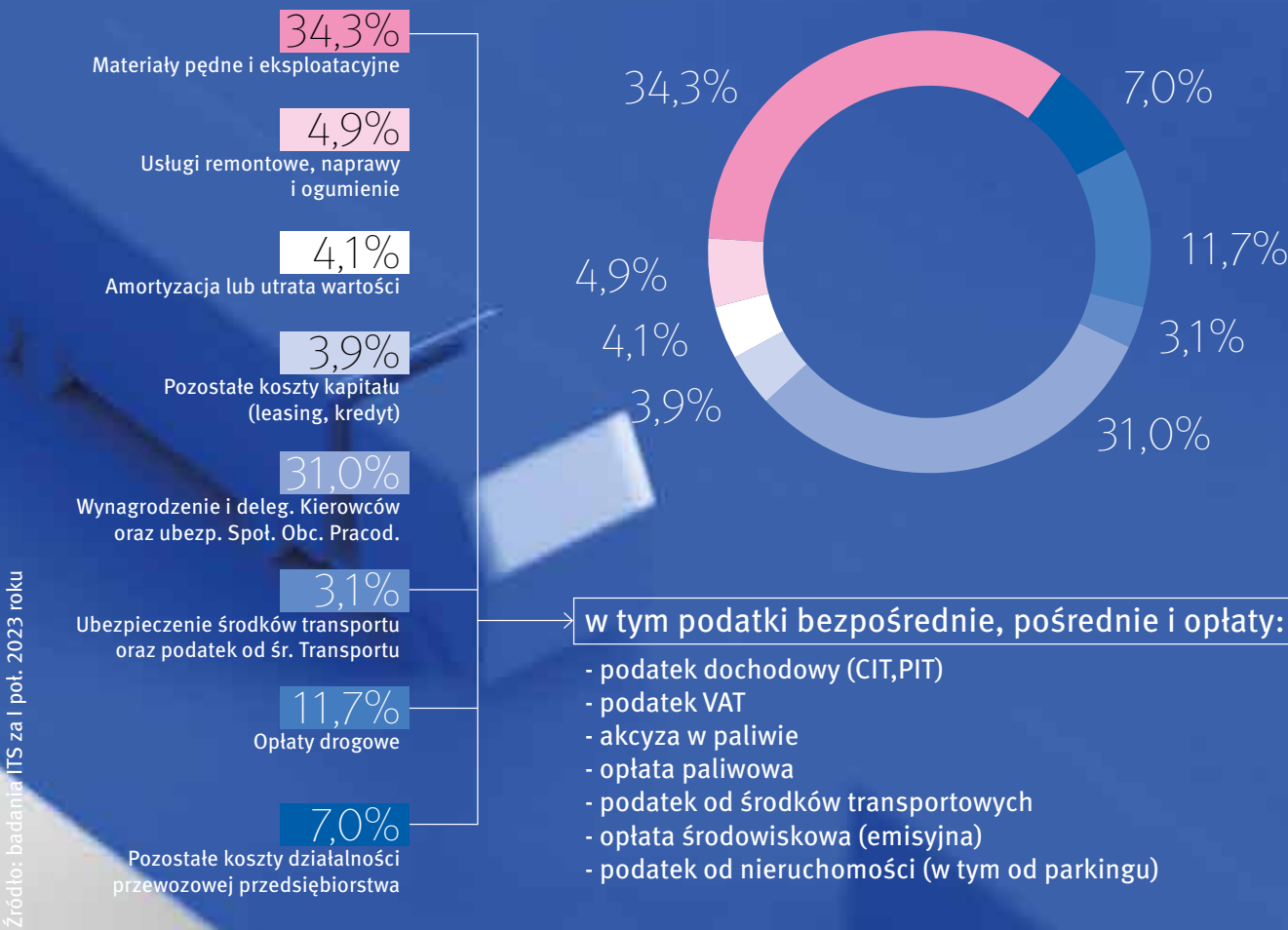
STRUKTURA KOSZTÓW W TRANSPORCIE

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

2023 (I poł.)	5,29 stawka	5,13 koszt	0,16 zł/km marża zysku netto [3,1%]
2022 (I poł.)	5,32 stawka	4,98 koszt	0,34 zł/km marża zysku netto [6,39%]
2021	5,13 stawka	4,93 koszt	0,2 zł/km marża zysku netto [4,00%]
2020	4,53 stawka	4,39 koszt	0,14 zł/km marża zysku netto [3,09%]
2019	4,39 stawka	4,21 koszt	0,18 zł/km marża zysku netto [4,10%]
2018	4,25 stawka	4,11 koszt	0,14 zł/km marża zysku netto [3,29%]
2017	4,17 stawka	4,00 koszt	0,17 zł/km marża zysku netto [4,08%]

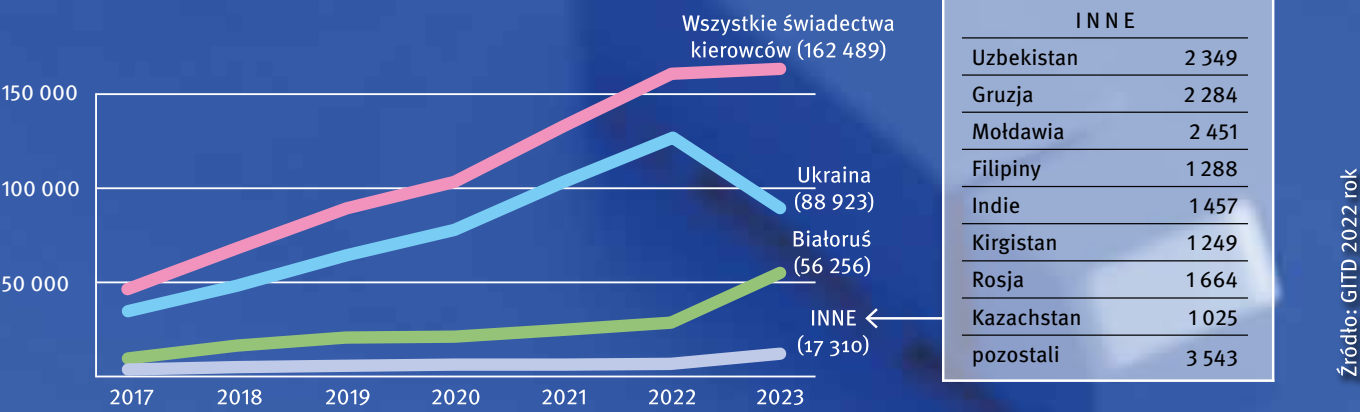
Źródło: ITS 2023 rok

2. Struktura kosztu 1 wozokilometra



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

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



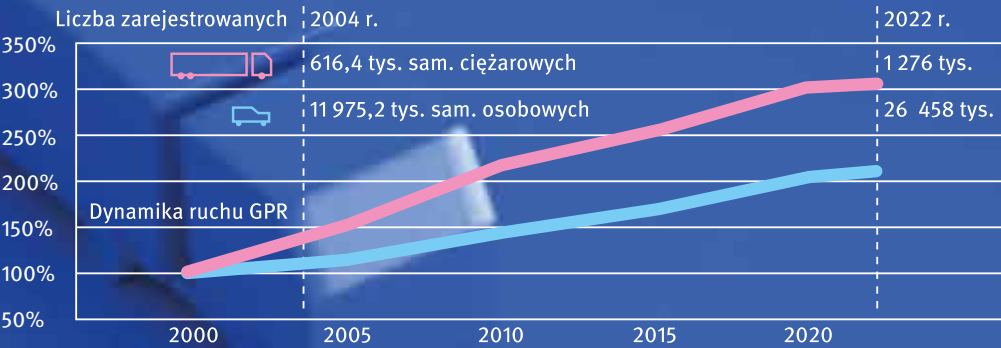
Źródło: GITD 2022 rok

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 2023 19,06 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 2023 sprawcami byli kierowcy samochodów ciężarowych odpowiednio w 944 i 537 przypadkach. Maleje ich udział w odniesieniu do liczby wszystkich wypadków (2004 rok – 10,5 %, 2023 – 7,8). 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 2024 rok.

107 %
Wzrost liczby zarejestrowanych samochodów ciężarowych pow. 3,5 t dmc od 2004 do 2022 r.

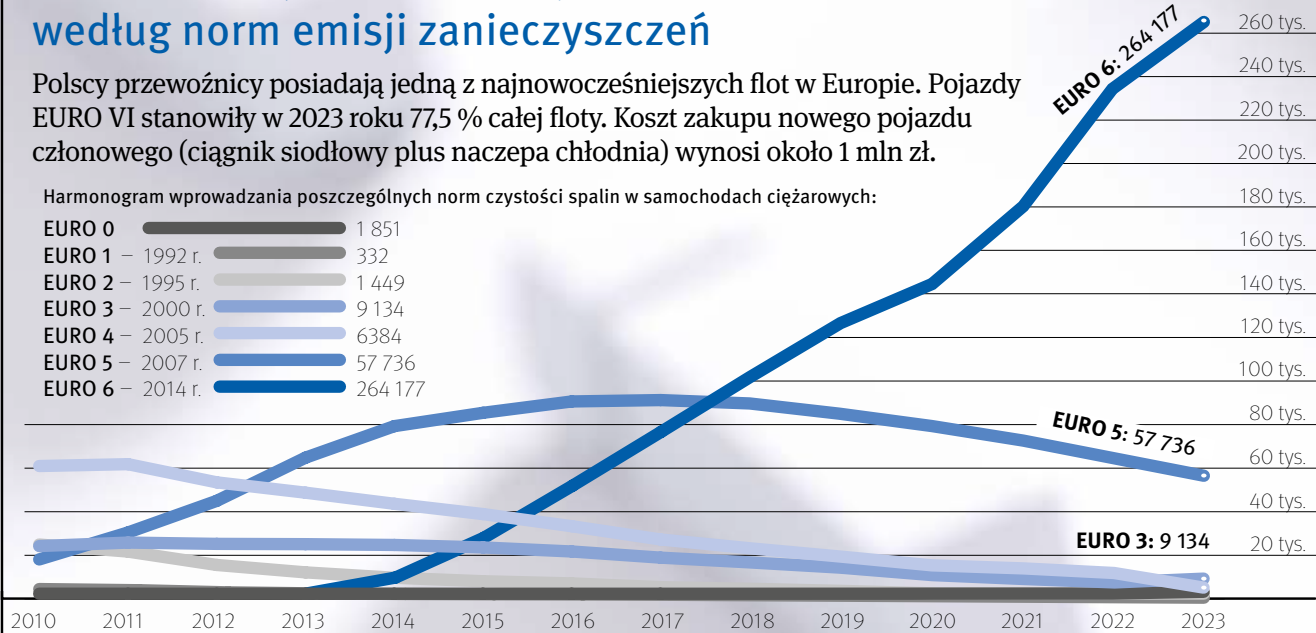
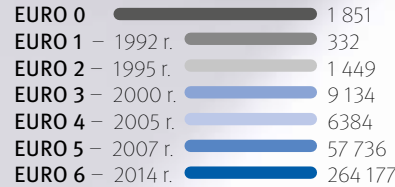
66 %
Spadek ilości wypadków drogowych spowodowanych przez kierowców samochodów ciężarowych w latach 2004-2023 r.

Źródło: KGP 2024 rok

5. Samochody ciężarowe w przedsiębiorstwach MTD według norm emisji zanieczyszczeń

Polscy przewoźnicy posiadają jedną z najnowocześniejszych flot w Europie. Pojazdy EURO VI stanowiły w 2023 roku 77,5 % 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:

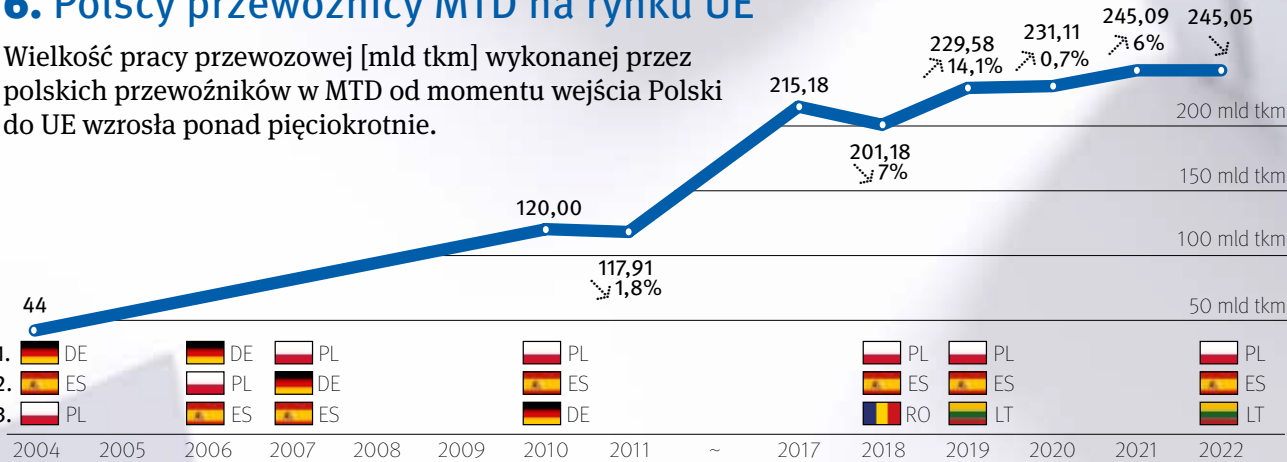


Liczby samochodów ciężarowych zarejestrowanych w Polsce wg. rodzaju stosowanego paliwa	Samochody ciężarowe o ładowności 1,5 t i więcej		Ciągniki siodłowe	
	2021 r.	2022 r.	2021 r.	2022 r.
Olej napędowy	530 534	539 927	453 749	485 356
LPG	8 168	8 152	1 889	1 865
Gaz ziemny	1 710	1 625	5 307	3 622
Energia elektryczna	646	654	60	62

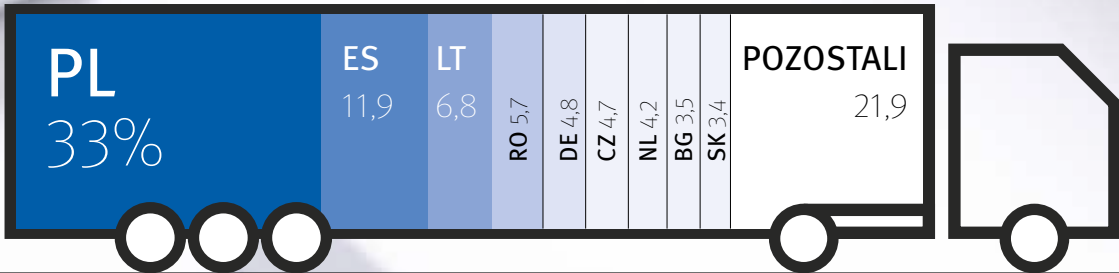
Źródło: GITD "GUS", Dz.U.2022.p.1849 rozp. Min. Infr. z 31.08.2022 r. w sprawie szczegółowych czynności organów

6. Polscy przewoźnicy MTD na rynku UE

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



Udział polskich przedsiębiorców w rynku MTD w UE w 2022 roku. [%]

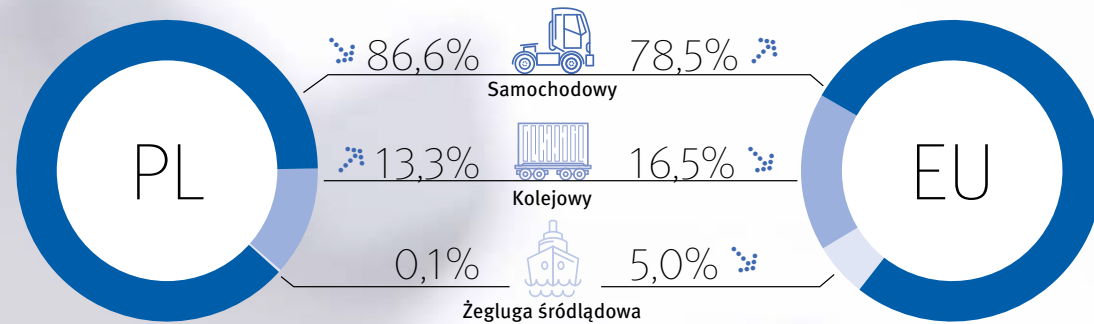


Źródło: Eurostat

INFORMACJA O BRANŻY TRANSPORTOWEJ

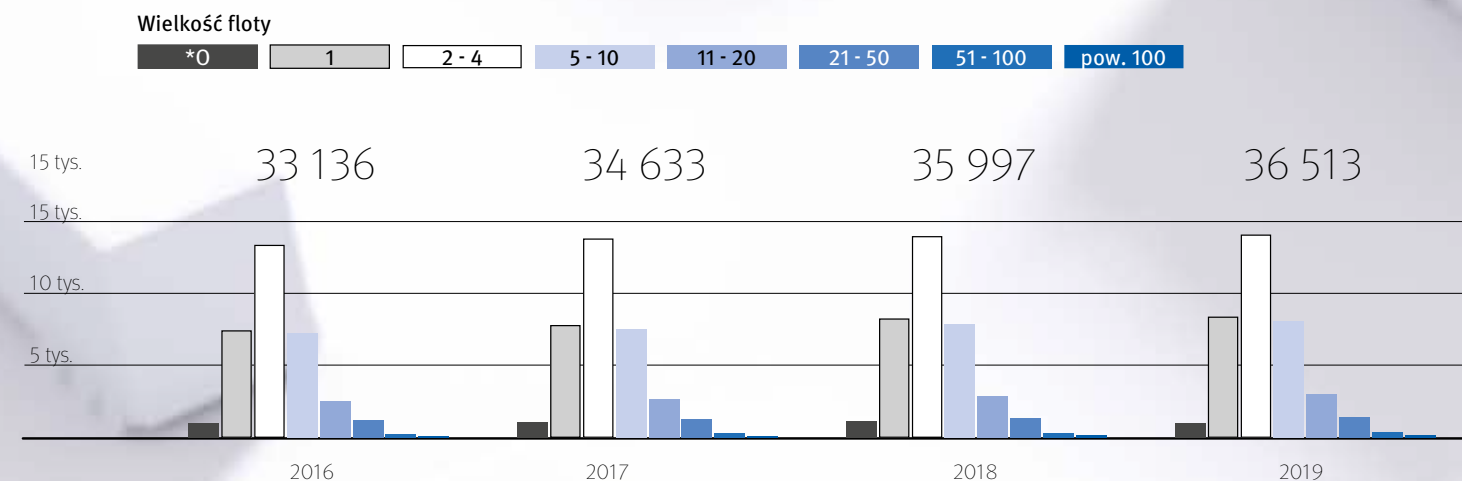
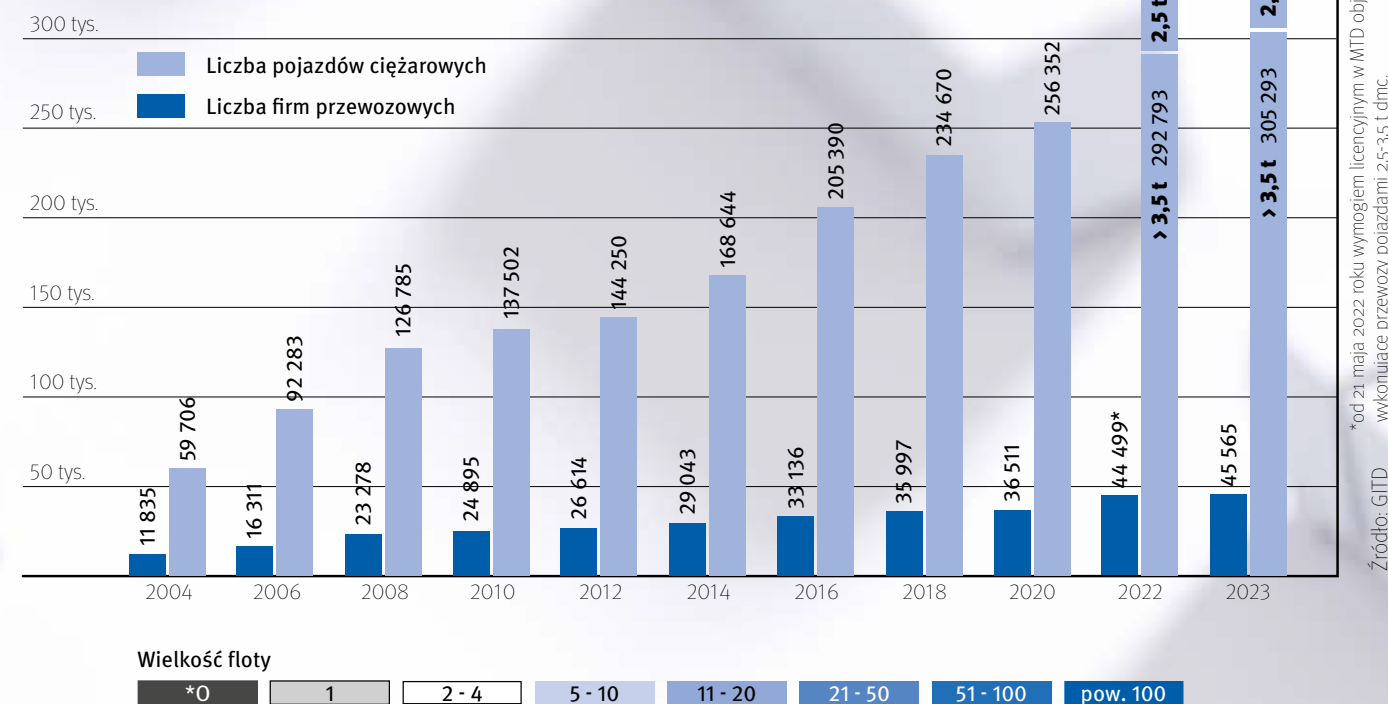
7. Udział poszczególnych gałęzi transportu w przewozach rzeczy według pracy przewozowej w Polsce i Unii Europejskiej

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



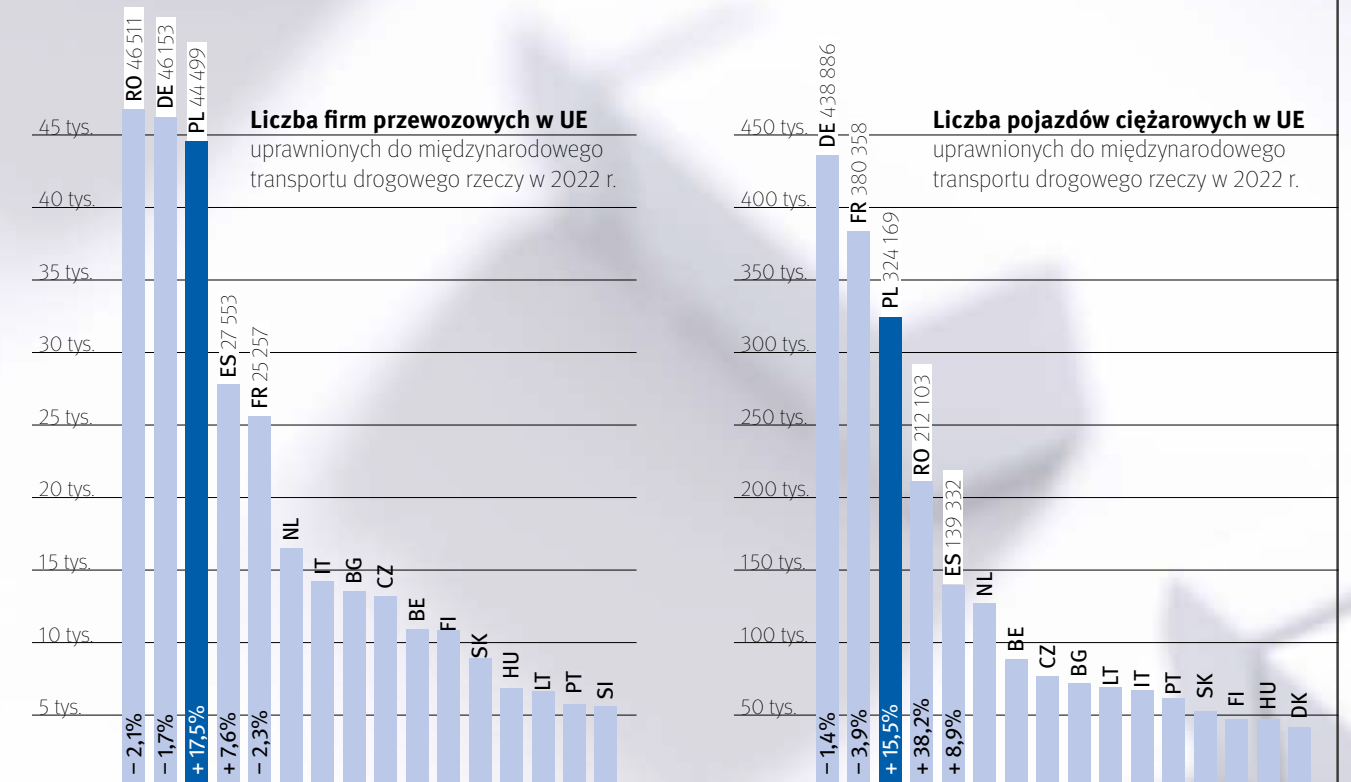
8. Liczba firm przewozowych i pojazdów ciężarowych w Polsce

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



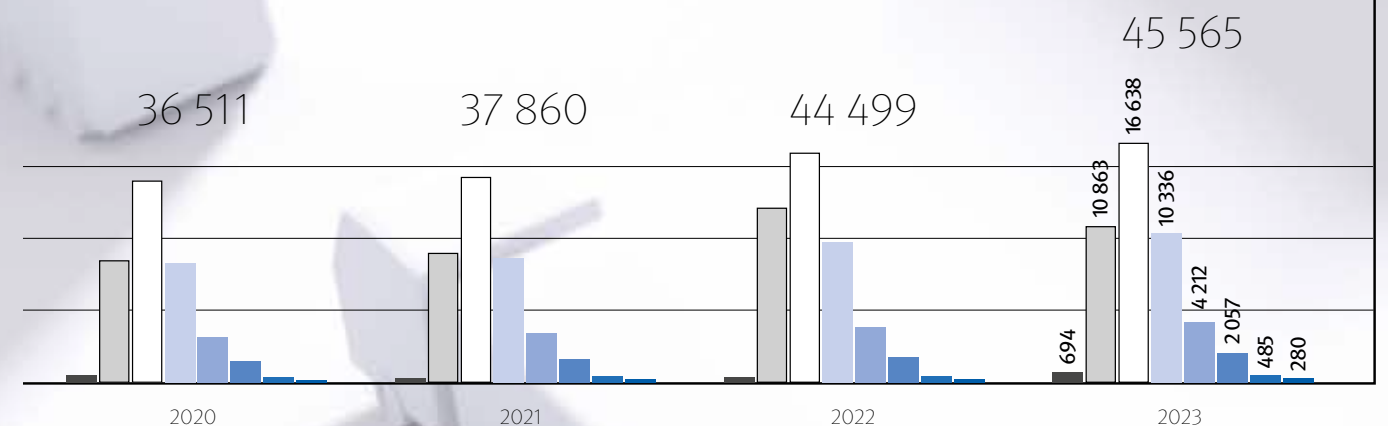
9. Liczba firm przewozowych i pojazdów ciężarowych w UE w MTD

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 2022 roku było zarejestrowanych 331 664 firm MTD, co stanowiło wzrost o 3,3% w odniesieniu do 2021 roku. UE także dysponowała flotą 2 418 726 uprawnionych pojazdów, czyli więcej o 5,7% w odniesieniu do 2021 roku. W Polsce te wzrosty 2021-2022 wynosiły odpowiednio 17,5 % oraz 15,5 %. Wzrosty wynikały również z objęcia pojazdów 2,8-3,5 t dmc obowiązkiem licencyjnym.



10. Liczba firm w zależności od ilości posiadanego taboru w międzynarodowym transporcie drogowym w Polsce

Najwięcej firm, bo aż 16 638, na polskim rynku MTD posiada tabor w przedziale między 2 i 4 pojazdy. Najmniej jest firm dysponujących flotą pow. 100 pojazdów. Firmy z taboru w ilości od 1 do 10 pojazdów stanowią ok. 80% wszystkich firm. Na rynku dominują małe firmy rodzinne.



Kręta droga do elektrycznych ciągników siodłowych

Producenci ciężarówek cały czas eksperymentują z baterijnymi napędami. Nie ma ustalonej konstrukcji części elektrycznej i mechanicznej. Najbliższe lata wskażą kierunek rozwoju.

Robert Przybylski

Zmiana napędu z diesla na elektryczność jest prawdziwą rewolucją nie tylko dla przewoźników, ale i producentów. Muszą stworzyć łańcuch dostaw nowych komponentów i opracować optymalną konstrukcję samochodu. Z tym jest największy problem, bowiem większość rozwiązań trzeba sprawdzić w praktyce, co potrwa. Tymczasem koncerny zakładają, że w 2030 roku połowa sprzedanych modeli będzie elektryczna.

Żeby uzyskać tak dużą sprzedaż, elektryczne napędy muszą zostać zaakceptowane w segmencie ciągników siodłowych, które stanowią 70 proc. europejskich rejestracji oraz – z racji przebiegu – emitują 80 proc. CO2 przypisanego transportowi drogowemu.

Szybkie ładowanie

Jednym z warunków akceptacji elektrycznych napędów jest zasięg na jednym ładowaniu wynoszący co najmniej 400-500 km. Po trwającym godzinę doładowaniu (z 20 do 80 proc. pojemności akumulatora), samochód powinien przejechać drugie tyle.

Dla zapewnienia przebiegu 400-500 km samochód musi być wyposażony w pakiety akumulatorów o pojemności dobrze ponad 500 kWh. Volvo FH Electric ma pakiety o łącznej pojemności 540 kWh, Mercedes-Benz Actros A600 oferuje 621 kWh, Scania 45R ma akumulatory 624 kWh. Im większa pojemność, tym łatwiej szybko naładować baterie, ale ograniczeniem jest ich masa, przekraczająca 4 tony.

Spora jest także objętość bateryjnych pakietów, co wymaga wydłużenia rozstawu osi ciągnika powyżej 4 m, a w przypadku pierwszej gene-

racji ciągnika Iveco S-eWay z bateriami o pojemności 738 kWh, zmusiło do podniesienia siodła do wysokości 1,25 m.

Dostępne ładowarki na prąd stały mają moc ładowania do 400 kW i w szczycie, przez kwadrans, są w stanie przekazać prąd o natężeniu do 500 amperów. Docelowo moc wzrośnie do 1000 kW, czyli 1 MW.

Do tak dużych mocy przygotowywany jest nowy standard przekazywania prądu i komunikacji między baterią i ładowarką. Przez wtyczkę megaladowarki przepływa prąd o napięciu do 1000 V i natężeniu do 1500 A i dlatego wtyczka oraz kabel są chłodzone glikolem.

Zmiany będą konieczne także po stronie samochodu. Układy wysokonapięciowe ciężarówek pracują na napięciu ok. 700 volt, jednak wzrost mocy ładowania wymusi z czasem podniesienie napięcia pracy do 1250 volt, a docelowo zapewne do 1500 volt,

nad czym już toczą się prace w koncernach samochodowych oraz u ich dostawców.

Jaka chemia?

Nie każdy akumulator nadaje się do ładowania dużymi prądami, nie każdy ma odpowiednią trwałość. Producenci zapewniają, że ich nowe konstrukcje będą funkcjonowały przez 1,3 mln km. Dopiero po takim przebiegu stracą na tyle pojemności, że ich użytkowanie w samochodach przestanie mieć sens. Wtedy będą mogły pracować jako stacjonarne magazyny energii, np. w przy farmach fotowoltaicznych.

Wiceprezes podwarszawskiej firmy Impact Clean Power Technology Bartek Kras uważa, że przyszłość mają ogniwa NMC, wykorzystujące nikiel, mangan i kobalt. – Biją one przy tym na głowę ogniwa typu LFP, które mają sporo mniejszą gęstość energii – porównuje wiceprezes Impact.

Podobną opinię ma dyrektor polskiego oddziału BMZ Tomasz Wołk-Jankowski. Jednak chińscy producenci wybrali znacznie tańsze ogniwa LFP, czyli litowo-żelazowo-fosforanowe. Wskazują, że baterie LFP nie przegrzewają się, nie wydziela się w nich tlen, więc odpada obawa o łatwopalność. Przyznają zarazem, że baterie NMC lepiej nadają się do zastosowań wymagających dużej mocy wyjściowej, takich jak pojazdy elektryczne.

Jednak żywotność małych baterii LFP to ok. 3500-5000 cykli, a NMC ok. 800-2000 cykli. Właśnie bezpieczeństwo użytkowania oraz tanie surowce były powodem wyboru chemii LFP przez amerykańską spółkę założoną przez Cummins, Daimler Truck i Pacara (po 30 proc.) oraz producenta akumulatorów LFP - chiński podmiot EVE Energy. Będzie ona dostarczać akumulatory LFP dla napędów elektrycznych trzech współników. Ci sami partnerzy powołali spółkę Amplify Cell Techno-

logies, która w USA rozpocznie w 2027 roku produkcję ogniwa LFP do baterii, w ilości do 21 GWh rocznie.

Łamigłówka z akumulatorami

Także w Europie Daimler Truck wybrał technologię LFP. Dostawcą będzie chińska firma Contemporary Amperex Technology CATL. Należący do grupy Paccar DAF również stosuje baterie LFP.

Wyzwaniem jest nawet sam zakup akumulatorów. Iveco zamówiło baterie w amerykańskiej firmie Proterra, która zbankrutowała. Wykupiło ją Volvo, które obiecało honorować 2-letni kontrakt, ale długofalowo sprawa dostaw jest otwarta.

Samsung SDI dostarcza ogniwa dla Volvo Trucks z chemią NCA, czyli katodą z niklem, kobaltem i aluminium. Jednak odpowiedzialny w grupie Volvo za elektromobilność Peter Granqvist przyznaje, że nie może wy-

kluczyć w przyszłości zmiany chemii na np. LFP. Zastrzega, że wybór chemii zależy od zastosowań i priorytetów konstruktorów.

Ogniwa NCA mają dużą gęstość energii oraz pozwalają na szybkie ładowanie. Akumulatory w bieżącej produkcji pozwalają na ładowanie z mocą 300 kWh, a w przyszłości nawet większą.

Volvo rozpoczęło budowę fabryki ogniw akumulatorowych w Mariestad. Produkcja ruszy w 2028 roku, a pełną moc (300 tys. ton ogniw) osiągnie rok później. Trafiają one do wszystkich rodzajów produktów marki.

Volvo produkuje pakiety baterii w Gandawie, a w przyszłym roku znacznie wytwarzać tam sformowane z ogniw moduły, z których składa się kompletne pakiety baterii.

Tylne mosty

Nie ma jeszcze uniwersalnej odpowiedzi, gdzie umieszczać silniki elektryczne, choć wydaje się, że silniki centralne (napędzające tylne mosty poprzez wał napędowy) znikną. Zwarte i małe w stosunku do diesla silniki elektryczne można montować bezpośrednio na tylnych mostach. Zaletą tego rozwiązania jest eliminacja wału napędowego i możliwość zago-

spodarowania uwolnionej przestrzeni pakietami baterii.

Po elektryczną oś sięgnęło Iveco, Volvo oraz Mercedes, przygotowują także Scania. Jednak poza nazwą i stosowaniem dwóch silników elektrycznych, wybrane rozwiązania są bardzo różne.

Można ustawić osie silników elektrycznych równolegle do osi napędowej. Tak wybrali np. konstruktorzy Iveco, którzy zamontowali silniki po dwóch stronach odlewanej obudowy. W Mercedesie natomiast silniki są z tej samej strony obudowy.

Elektryczna oś jest ciężka, w pierwszych wersjach Iveco ważyła 1500 kg, w drugiej 1300. To nadal dużo i niezależnie od marki konstruktorzy mają obawy, czy przy takiej masie nie ucierpi komfort jazdy i trwałość podwozia.

Inżynierowie Mercedesa przygotowali poza sztywną ośią także oś napędzaną systemem De Dion, która łączy zalety niezależnego zawieszenia z trwałością sztywnej osi. Jest jednak znacznie droższa od sztywnego mostu napędowego i Mercedes nie podjął decyzji jakie rozwiązanie wybierze ostatecznie.

Stosowane w DAF osie Meritor mają silniki elektryczne montowane pod kątem prostym do osi geometrycznej mostu napędowego. Konieczna jest zatem przekładnia kątowa,

ale zaletą jest zwarta konstrukcja. Pierwsze mosty napędowe miały dwa biegi, następna generacja 4, a docelowo producenci będą stosować 6-stopniowe przekładnie, które zapewnią silnikom elektrycznym najlepsze warunki pracy.

Silniki elektryczne

Jest dużo rodzajów silników elektrycznych i nie ma jasności, jaki typ okaże się najbardziej dostosowany do potrzeb samochodów ciężarowych, więc mnożą się patenty.

Konstruktorzy koncernów motoryzacyjnych muszą szybko dokształcać się z napędów elektrycznych, a przyspieszyć zdobywanie doświadczenia mają przejęcia i porozumienia o współpracy. Mercedes-Benz połączył siły z Gehring Technologies, co ma przyspieszyć opracowanie i produkcję w zakładzie Mercedes w Gaggenau własnych silników elektrycznych.

Dla konkurencji silniki dostarcza niemiecki Schabmueller, który zainwestował w ub.r. 180 mln euro przychodu, a poziom 100 mln euro przekroczył po raz pierwszy w 2018 roku. Gdy zamówienia wzrosną z setek i pojedynczych tysięcy do dziesiątek tysięcy, motoryzacyjni giganci przejmą produkcję silników pod własne dachy.

Zadbaj o czystość swojej floty

Od kilku lat można zaobserwować rosnący popyt na myjnie ciężarowe ze strony przedsiębiorców planujących komercyjne mycie pojazdów, firm transportowych, właścicieli warsztatów naprawczych i stacji okręgowych.



SULTOF sp. z o.o.

Rosnąca flota transportowa polskich przewoźników i koszty ponoszone na mycie aut powodują, że coraz częściej decydują się oni na inwestycję we własną myjnię.

Jednym z urządzeń służących do mycia pojazdów ciężarowych wszystkich typów jest myjnia TYTAN NEXT produkowana przez firmę SULTOF, jednego z liderów rynku. TYTAN jest jedyną myjnią pojazdów gabarytowych produkowaną w Polsce, a jednocześnie unikalną pod względem konstrukcji, ponieważ w 100 % została wykonana ze stali nierdzewnej, co zapewnia jej ogromną trwałość. Produkowane od ponad 20 lat urządzenie jest wciąż modernizowane, a o jego niezawodności przekonało się już kilkuset klientów w kraju i za granicą.

Oprócz trwałości konstrukcji kolejnym atutem myjni TYTAN jest jej sterowanie oparte na najnowszych systemach mikroprocesorowych oraz au-

torskie oprogramowanie stworzone w oparciu o doświadczenia własne oraz uwagi i spostrzeżenia użytkowników.

Powyższe argumenty plus zastosowane rozwiązania mechaniczne stawiają myjnię TYTAN wśród najlepszych urządzeń na rynku i decydują o tym, że stanowi ona poważną propozycję dla inwestorów szukających sprawdzonych, solidnych i relatywnie niedrogich rozwiązań.

Długa jest lista opcji dodatkowych dostępnych jako wzbogacenie podstawowej konfiguracji urządzenia. Można wśród nich wymienić: mycie chemiczne, woskowane, mycie ciśnieniowe podwozia, ruchome dysze ciśnieniowe do mycia nadwozia i wiele innych.

Wspomnieliśmy wyżej o kosztach mycia jako istotnym argumentie za inwestycją we własną myjnię. Aktualna średnia cena rynkowa za umycie zestawu z naczepą to ok. 200 zł netto, natomiast koszty zmienne mycia, tj. media i chemia, to koszt ok. 20 zł na mycie. Zakup wyposażenia to średnio koszt rzędu 350 tys. zł netto, a nie-

zbędnej infrastruktury, czyli budynku, ok. 800 tys. Wydajność mycia to 3 pojazdy na godzinę w zależności od zabrudzenia i zakresu mycia. Stopa zwrotu jest oczywiście uzależniona od wielkości floty, ale należy również pamiętać o możliwości komercyjnego świadczenia usług mycia.

SULTOF dużą wagę przywiązuje również do ekologii. Opracowaliśmy i wdrożyliśmy pakiet rozwiązań pod wspólną nazwą EKO-TECH, służących oszczędności wody i energii, a także ograniczeniu zużycia środków chemicznych. Wszystkie typy myjni specjalistycznych SULTOF współpracują z urządzeniem do recyklingu wody BIOCLEAN, pozwalającym na powtórne wykorzystanie do 90 % wody zużywanej na myjni.

Uzupełnieniem oferty produktowej naszej firmy jest fachowa porada w zakresie doboru optymalnego rozwiązania oraz przygotowanie projektu technologicznego.

Posiadamy własną sieć punktów serwisowych na terenie całej Polski. Dowiedz się więcej na: www.sultof.pl



Duże firmy próbują elektryfikacji

Wymogi ESG zmuszają zlecniodawców transportu do ograniczenia emisji CO2 także z tego źródła. Pojawiają się już pierwsze projekty elektryfikacji transportu drogowego.

Robert Przybylski

Podwarszawska firma No Limit (według rankingu „Rzeczpospolitej” ponad pół mld zł przychodu) wykonuje w Warszawie wszystkie dostawy dla Ikei samochodami elektrycznymi. Są to jednak lekkie samochody dostawcze o dmc do 4,2 tony. Firma przyznaje, że ponad 16-tonowe zestawy są zbyt drogie. Do ciężkich elektryków przymierza się także logistyczny gigant InPost (blisko 8,9 mld zł przychodu), który ma 8600 linii, z których 20 jest gotowych do elektryfikacji, jednak problemem jest zapewnienie mocy dla ładowarek.

Własne ładowarki

Problemy z zapewnieniem mocy udało się pokonać firmie DHL Freight (ponad pół mld zł przychodów), która wykorzysta zakupione przez podwykonawcę dwie elektryczne ciężarówki Mercedes-Benz eActros 400 do obsługi magazynów. – eActrosy 400 powinny bez problemu zrealizować zadania, które dla nich przeznaczyliśmy. Podczas codziennych nocnych transportów będą pokonywały ok. 300-350 km pomiędzy terminalami DHL Freight w Warszawie. Jeśli chodzi o infrastrukturę do ładowania, mamy ją zapewnioną w bazie, w której będziemy zaczynać i kończyć każdą zmianę, tak więc nie musimy korzystać z rozwią-

zań zewnętrznych – opisuje właściciel Voltruck Rafał Dołęgowski.

Prób dokonuje także Grupa Raben (4,2 mld zł przychodów), która wspólnie z IKEA Industry i Volvo Trucks od ponad roku wykorzystuje ciągniki elektryczne electric FH i electric FM. Trzy ciągniki siodłowe przewożą ładunki pomiędzy należącymi do Ikea fabrykami w Zbąszynku i Babi- moście z wykorzystaniem standardowych naczep. Oba zakłady dzieli niecałe 12 km i ciężarówki wykonują 12 do 16 kursów na dobę przez 6 dni w tygodniu. W obu lokalizacjach elektryki korzystają z jednej rampy wyposażonej w ładowarkę o mocy 150 kW. Trwający 15-20 min rozładunek i załadunek pozwala doładować baterię

o 10 proc. Główne ładowanie prowadzone jest w nocy, z pomocą 43-kilowatowej ładowarki.

Na przełomie stycznia i lutego Raben Transport wspólnie z CPP Pacific-Toruń przeprowadzili testy udostępnionego przez Kujawski Truck Center MB eActrosa300. Pojazd był używany do przewozu produktów Nestlé między magazynami na dystansie 10 km. Przygotowywane są następne projekty z kolejnymi klientami, ponieważ firma otrzymuje więcej zapytań o elektryczny transport. Wdrożeń nie ma jednak dużo. – Koszt ciężarówki elektrycznej jest 3-krotnie wyższy od zakupu nowego auta ON – porównuje dyrektor transportu Raben Transport Andrzej Wardzyński.

Średnie dystanse

Wardzyński dodaje, że czeka na auta, których zasięg wyniesie min. 500 km. – To umożliwi codzienną pracę w warunkach krajowych, gdzie dzienny przebieg wynosi średnio 400 km – podlicza dyrektor transportu. W przyszłym roku taki model zaprezentuje Mercedes-Benz, będzie to Actros A600. W tym roku można odebrać Scanię 45R o zasięgu ponad 400 km, przy 40 tonach dmc.

Polski oddział holenderskiej firmy logistycznej Schavemaker (grupa ma 85 mln euro przychodów) nabył w 6-letnim leasingu operacyjnym elektryczny ciągnik siodłowy Scania 45R. Od połowy czerwca zestaw jeździ z Kątów Wrocławskich do Leszna i pod Kalisz, skąd pobiera ładunki. W jedną stronę jest 135 km, ale samochód zdoła bezpiecznie wrócić do bazy, gdzie przewidziane jest ładowanie. – Po każdym „kółku” pojazd będzie ładowany przez ok. 50 minut przy użyciu szybkiej ładowarki. Co drugi przejazd nastąpi wymiana kierowców – opisuje kierownik oddziału Schavemaker Intermodal Michał Kubalok.

Samochód można ładować prądem

o mocy do 375 kW, więc firma zakupiła w Ekoenergetyce ładowarkę o mocy 400 kW. Godzina ładowania może zwiększyć zasięg o 270-300 km. Urządzenie zostanie podłączone w najbliższych miesiącach, tymczasowa ładowarka ma 60 kW mocy.

Elektryfikacja ostatniej mili to wydatek 2 mln zł, wliczając w to nabycie ciężarówki. Firma planuje zakup elektrycznego wózka kontenerowego wraz z ładowarką o mocy 200 kW, wybudowanie farmy fotowoltaicznej o mocy 200 kWp wraz z magazynem energii o pojemności 140 kWh. Inwestycje mają zakończyć się w pierwszym kwartale 2025 roku.

Dyrektor terminala Przemysław Zemla zapewnia, że pracy dla obiektu i ciężarówki nie zabraknie, choć na razie elektrycznej floty nie powiększy.

Producenci taboru obiecują, że elektryki będą miały niższe zużycie energii od diesli. Mercedes wstępnie podał, że elektryczny Actros w 40-tonowym zestawie potrzebuje 120 kWh energii na pokonanie 100 km, gdy dieslowski 250 kWh (odpowiada to 25,5 litrom oleju napędowego). Jakie będą faktyczne wyniki, przewoźnicy przekonają się po pełnym roku prób.





Zintegrowane systemy zarządzania pojazdami i oponami poprawiają wydajność we flotach



Webfleet Poland

Dynamiczny rozwój mobilności znacząco zmienia zasady gry na rynku transportowym. Najcenniejszym zasobem stały się dane i ich analiza. Na ich podstawie firmy podejmują decyzje strategiczne, optymalizując swoją działalność i koszty, ulepszając obsługę klienta i tym samym zwiększając przewagę konkurencyjną.

W dobie cyfryzacji najlepszym sposobem na generowanie i analizę danych jest wykorzystywanie narzędzi technologicznych, w tym rozwiązań telematycznych. Według raportu „Nowoczesne technologie ograniczające koszty utrzymania flot” przygotowanego przez Instytut Keralla Research na zlecenie magazynu „Fleet” oraz firmy Webfleet – wiodącego dostawcy rozwiązań do zarządzania flotą pojazdów, 46,9 % klientów flotowych wyraża przekonanie,

że technologia równa się oszczędności. „Cieszymy się, że polskie firmy dostrzegają tę potrzebę i wykorzystują szansę, jaką zapewniają profesjonalne systemy telematyczne wspierające zarządzanie flotami, między innymi takie jak Fleetcare” – mówi Dariusz Terlecki, Regional Director Poland & EE z firmy Webfleet.

Fleetcare to rozwiązanie premium w zakresie opon i obsługi serwisowej pojazdów. Polega na integracji kluczowych elementów jak zastosowa-

nie najwyższej jakości opon Bridgestone, serwisu pojazdów oraz inteligentnego interfejsu zasilanego telematyką Webfleet. Łączność Webfleet daje również administratorom flot łatwy dostęp do opcjonalnych funkcji telematycznych klasy premium. Korzystając z opon Bridgestone, użytkownicy Fleetcare Go otrzymują także profesjonalny serwis opon świadczony przez sieć Partnerów Bridgestone, którzy zapewniają optymalną wydajność opon i dbają o bezpieczeństwo kierowców. Rozwiązanie pomaga również kontrolować koszty dzięki usłudze subskrypcyjnej z opłatami opartymi na eksploatacji oraz przewidywalnymi płatnościami miesięcznymi. Dzięki łatwemu procesowi dołączenia do usługi, scentralizowanemu rozliczaniu oraz cyfryzacji całego procesu rozwiązanie pozwala zaoszczędzić czas.

Sprawne zarządzanie procesami we flocie z Fleetcare

Firma transportowa Elmex, jako jedna z pierwszych w Europie, zdecydowała się na wdrożenie innowacyjnego rozwiązania, jakim jest Fleetcare. Elmex ma 30-letnie doświadczenie na rynku europejskim. Oferuje kompleksowe rozwiązania logistyczne dla klientów w sektorach automotive czy e-commerce na terenie całej Europy. W swojej flocie posiada ok. 300

pojazdów, które miesięcznie pokonują ponad 3 mln kilometrów. Przewagę konkurencyjną buduje poprzez wdrażanie innowacji, które usprawniają zarządzanie procesami, wspierają kierowców oraz zapewniają bezpieczeństwo całej floty. „W czasach, w których cyfryzacja odgrywa bardzo dużą rolę, szukaliśmy rozwiązania, które jest nie tylko funkcjonalne, ale i przejrzyste” – mówi Sławomir Kubacki, Project Manager w firmie Elmex. Celem firmy jest stałe podnoszenie jakości usług oraz standardów bezpieczeństwa przy jednoczesnym kontrolowaniu kosztów operacyjnych floty. Ważny był także aspekt wyróżnienia się na tle konkurencji. Firma szukała również kompleksowego rozwiązania, które zapewni najlepszą obsługę klienta, usprawni pracę kierowców, zwiększy bezpieczeństwo całej floty, a także umożliwi kontrolę kosztów i automatyzację codziennych działań.

Usługa Fleetcare obejmuje dostęp do wysokiej klasy opon i danych z systemu Webfleet do zarządzania procesami we flocie, które mają wpływ na blisko 80 % kosztów operacyjnych takich jak zużycie paliwa, praca kierowców, czy efektywne wykorzystanie taboru. „Analiza danych z systemu Webfleet zdecydowanie usprawnia funkcjonowanie naszej floty. Mamy jasny obraz działań, które powinniśmy podjąć, aby poprawić jej wydajność. Monitorujemy pra-

cę pojazdów, lokalizację naczep i ładunków, mamy przejrzysty wgląd w czas pracy naszych kierowców, a sama obsługa systemu jest niezwykle prosta i intuicyjna” – dodaje Sławomir Kubacki. „Dzięki wdrożeniu rozwiązania Fleetcare możemy skuteczniej analizować dane, wykrywać usterki i usprawniać procesy. W ten sposób udaje nam się zaoszczędzić około 5 % paliwa i zwiększyć około 10 % żywotność ogumienia” – podsumowuje Sławomir Kubacki.

„Usługa Fleetcare oferuje zarówno rozwiązania w zakresie zarządzania flotą i oponami, jak i zintegrowane dane oraz raporty, dostępne w ramach jednej umowy i dostarczane przez jednego partnera. Wkraczając w nową erę mobilności, floty wymagają maksymalnej wydajności, udogodnień i działań w kierunku zrównoważonego rozwoju. Wspierana przez sprawdzone technologie usługa Fleetcare jest dostosowywana do unikalnych potrzeb każdej floty” – podsumowuje Dariusz Terlecki, Regional Director Poland & EE z firmy Webfleet.

Fleetcare Go Plan dla flot samochodów ciężarowych i autobusów jest dostępny min. w Hiszpanii, Niemczech i Polsce. W przyszłości rozwiązanie będzie stopniowo wprowadzane w kolejnych krajach i regionach.

Dowiedz się więcej na: www.webfleet.com

75 lat

karnetu TIR



75 lat temu podpisano pierwsze europejskie porozumienie transportowe. Z czasem przekształciło się w Konwencję TIR, która pomogła odbudować powojenną Europę, a teraz ułatwia międzynarodowe przewozy w Azji.

Robert Przybylski

Po wojnie politycy i działacze gospodarczy odeszli od autarkii i poparli ideę międzynarodowej współpracy: stopniowo obniżali cła i wprowadzali ułatwienia w przepływie dóbr i kapitału.

W Europie kooperację miała ułatwić Europejska Komisja Gospodarcza Organizacji Narodów Zjednoczonych, powołana 28 marca 1947 roku

na czwartej sesji Rady Gospodarczej i Społecznej ONZ. W lipcu 1947 roku EKG ONZ powołała Komisję Transportu Lądowego EKG ONZ.

Celem działania Komisji Transportu Lądowego było rozwiązywanie problemów transportowych, których nie brakowało. Jako pierwsi natrafili na bariery w przewozach międzynarodowych właściciele szwedzkich przedsiębiorstw autobusowych. Zaraz po wojnie wozili wycieczki na południe Europy i długie postoje podczas kontroli granicznych były trudne do

akceptacji dla podróżnych. Szwedzcy operatorzy poszukiwali kontaktu z towarowymi przewoźnikami holenderskimi, którzy mieli doświadczenie w przekraczaniu granic państw kontynentalnej Europy.

W takich okolicznościach narodził się w Kopenhadze w 1947 roku Board for Coach and Truck Transport (BITAC), którego prezesem został dr F. Ernst Spat (Holender). Biuro BITAC powstało w Genewie, a sekretarzem generalnym został Szwed, płk Carl Petersen.

W tym samym czasie inne organizacje zrzeszające przedsiębiorstwa transportu drogowego z Francji, Belgii i Holandii postanowiły powołać międzynarodową organizację podobną do Międzynarodowego Związku Kolei UIC. Obie grupy dyskutowały między sobą kształt takiej organizacji i 25 lutego 1948 roku doszły w Brukseli do porozumienia, aby wspólnie stworzyć International Road Transport Union, czyli Międzynarodową Unię Transportu Drogowego IRU.

Organizacja konsultacyjna

Celem IRU była reprezentacja branży na forum międzynarodowym, a w szczególności przed Europejską Komisją Gospodarczą ONZ i jej Komitetem

Transportu Lądowego. Umowę powołującą IRU podpisali 23 marca 1948 roku w Genewie przedstawiciele narodowych zrzeszeń z: Belgii, Danii, Francji, Holandii, Norwegii, Szwajcarii i Szwecji. 16 lutego 1949 roku IRU uzyskała status pozarządowej organizacji konsultacyjnej nadany przez EKG ONZ.

Prawnicy z Komitetu Transportu Lądowego ONZ już wcześniej pracowali nad prawem regulującym międzynarodowy transport drogowy. Przygotowali Porozumienia o wolnym przewozie drogowym, które składały się z trzech części: Umowy tranzytowej, Umowy o wolnym przepływnie niebędącym tranzytem i Umowy o ułatwieniu przewozów pasażerów.

Zostały one podpisane w grudniu

1947 roku w oddzielnych turach. Do Umowy tranzytowej przystąpiły: Austria, Belgia, Czechosłowacja, Dania, Francja, Szwajcaria, Szwecja, Turcja, Węgry i Włochy.

W tym gronie nie było Polski, która znalazła się pod sowiecką okupacją, odgradzona ściśle od świata pilnowanymi dzień i noc granicami. Nowe, namaszczone przez Rosję Sowiecką władze nie miały czasu zajmować się przewozami międzynarodowymi, zajęte pacyfikacją ludności.

Transport pasażerski

Organizacje przewoźników i politycy zajęli się uporządkowaniem międzynarodowego autobusowego transportu pasażerskiego. Panowała po-



Pierwszy przejazd samochodu z wykorzystaniem karnetu TIR. Granica szwajcarsko-francuska w Ferney-Voltaire, 9 stycznia 1952 roku.

wszechna zgoda, że konieczne są ułatwienia w organizacji tych przewozów. Rozumiano je jako transport tych samych osób tym samym pojazdem, a podróż zaczynała się i kończyła w tym samym miejscu.

W 1948 roku 14 krajów zgodziło się na swobodne wykonywanie międzynarodowych przewozów pasażerskich. Oznaczało to, że do ich wykonywania nie było konieczne pozwolenie administracyjne lub było wydawane automatycznie. Warunkiem było spełnienie przez kraj wzajemności oraz podporządkowanie się prawu i regułom technicznym oraz administracyjnym danego kraju.

Umowę o ułatwieniu przewozów pasażerów podpisały: Austria, Belgia, Czechosłowacja, Dania, Francja, Holandia, Luksemburg, Niemcy Zachodnie, Norwegia, Portugalia, Szwajcaria, Szwecja, Turcja, Węgry, Wielka Brytania i Włochy.

Przygotowaną jednocześnie Umowę o wolnym przepływnie niebędącym tranzytem podpisały: Austria, Belgia, Czechosłowacja, Dania, Francja, Holandia, Luksemburg, Niemcy Zachodnie, Norwegia, Portugalia, Szwajcaria, Szwecja, Turcja, Węgry, Wielka Brytania i Włochy. Porozumienia były postrzegane jako tymczasowe, ważne do 1949 roku.

Ułatwienia sprawiły, że już w 1950 roku z turystyki międzynarodowej skorzystało 25 mln osób. Najpoważniejszym ograniczeniem były restryk-

cje walutowe dla turystów, którym władze zakazywały wywozu dewiz, aby nie zburzyć delikatnej równowagi bilansu płatniczego zabiedzonych wojną krajów. W przypadku turystów brytyjskich limit w 1952 roku wynosił zaledwie 25 funtów.

Powojenne ułatwienia

Do pełni rozkwitu powojennego transportu brakowało ramowej umowy dotyczącej przewozu rzeczy. Skomplikowane regulacje prawne, celne i techniczne wymagały współdziałania przemysłu. Powstanie IRU znakomicie ułatwiało sprawne prowadzenie konsultacji. Sprawa stawiała się pilna, bowiem przed przejściami granicznymi ustawiły się coraz dłuższe kolejki ciężarówek.

Po kilku miesiącach wytężonej pracy, 16 czerwca 1949 roku były gotowe dwie konwencje: o pojazdach użytkowych oraz o przewozie rzeczy drogami. Nowe przepisy uprościły przewozy międzynarodowe. Ciężarówki z towarem (i autobusy z pasażerami) mogły wjeżdżać do obcego kraju bez płacenia cła za pojazd.

Kierowca wypełniał tryptyk i karnet CPD (czyli Carnet de passage en douane) – taki sam od 1913 roku wypełniał kierowca podróżujący przez europejskie granice samochodami osobowymi. Z kolei tranzyt towaru ułatwił wydawany przez IRU karnet TIR, który był odpowiednikiem karnetu CPD.

Nazwa karnetu wywodzi się z Transport International Routier (Międzynarodowy Transport Drogowy).

Konwencje zakładały kontrolę celną podczas załadunku towaru i u celu, natomiast na granicy służby sprowadzałyby jedynie plomby przestrzeni ładunkowej. Należności celne i podatkowe za przewożone tranzytem towary gwarantowało IRU, które zorganizowało w tym celu fundusz ubezpieczeniowy. Gwarantami krajowymi były stowarzyszenia przewoźników i to im IRU powierzyło dystrybucję karnetów.

System kontroli nie przekonywał wszystkich, budził wiele obiekcji wśród policji, służb celnych oraz urzędników resortów finansów, ale determinacja francuskich celników doprowadziła do zgody na próbne przejazdy pod ochroną karnetu TIR. Po długich wahaniach służby pozostałych krajów wyraziły zgodę na testy i w słoneczne południe 9 stycznia 1952 roku sekretarz generalny EKG ONZ Gunnar Myrdal odprawił na granicy w Ferney-Voltaire dwie pierwsze ciężarówki z karnetem TIR. Jedna jechała z Francji do Szwajcarii, druga w przeciwnym kierunku.

Do końca 1952 roku IRU wydało 3243 karnetów TIR, a cztery lata później już 25 385.

Z czasem okazało się, że wymiany handlowej nie zalała fala kontrabandy, a celnicy są w stanie skutecznie kontrolować należności dla skarbu państwa.

Konwencja TIR

Ułatwienia w transporcie międzynarodowym przyniosły spodziewany wzrost obrotów handlu zagranicznego i rozwój gospodarki kontynentu. Już w 1952 roku Europa przekroczyła poziom gospodarczego rozwoju zanotowany w 1938 roku. W dekadzie lat pięćdziesiątych średni wzrost gospodarczy krajów Europy Zachodniej sięgnął 3,9 proc., gdy w okresie przemysłowego boomu 1870-1913 wynosił 2,7 proc.

W tej sytuacji Komisja Transportu Lądowego EKG ONZ przygotowała w 1958 roku Konwencję celną o międzynarodowym przewozie towarów z zastosowaniem karnetów TIR, któ-

ra weszła w życie w 1959 roku. W Polsce Rada Państwa ratyfikowała 15 stycznia 1959 roku projekt konwencji TIR, po długich dyskusjach pomiędzy Centralnym Zarządem Cei, Państwowym Zakładem Ubezpieczeń i Zrzeszeniem Międzynarodowych Przewoźników Drogowych. Karnety wydawało w imieniu IRU Zrzeszenie, powołane przez Ministerstwo Komunikacji w 1957 roku.

W 1960 roku IRU wydało 80 250 karnetów TIR, a sześć lat później 436 725. Głównymi państwami korzystającymi z systemu TIR były Francja (98 250 karnetów), RFN (84 300) i Włochy (71 000). Kraje socjalistyczne zużyły 13 100 karnetów, to jest 3 procent wszystkich, jednak ambicje tych państw były znacznie większe.

Rozwój był jednak powolny. W 1969 roku ZMPD wydało 6500 karnetów, gdy odpowiednik na Węgrzech blisko dwa razy więcej (11 850), w Rumunii 9550, Czechosłowacji 7 270. Polska wyprzedziła m.in. Bułgarię (4800 karnetów) i Danię (4200). Jednak potencjał przewozów drogowych był doskonale widoczny w przewozach firm francuskich (194 450 wydanych karnetów), niemieckich (140 270) i holenderskich (119 675).

Po kryzysie paliwowym w 1973 roku kraje Bliskiego Wschodu zalane petrodolarami rozpoczęły wielkie zakupy. Ładunki z Europy trafiły do zamawiających głównie na pokładach ciężarówek. Skokowy wzrost przewozów tranzytowych z Europy spowodował liczne nadużycia celne.

Problem trzeba było pilnie rozwiązać, więc EKG ONZ, razem z władzami celnymi Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej, IRU oraz organizacjami krajowym pracowały nad nowelizacją konwencji celnej o przewozie ładunków pod zamknięciem celnym (Konwencja TIR z 1959 roku). Brali w nich udział także delegaci ZMPD.

Pierwsza nowelizacja Konwencji TIR

Prace prowadziła Europejska Komisja Gospodarcza Komitetu Transportu Wewnętrzznego EKG ONZ. W styczniu 1976 r. znowelizowana konwencja została przedstawiona do podpisu i weszła w życie w 1978 roku. Zawie-



Od 1 stycznia 1976 roku system TIR nie miał zastosowania w przewozach pomiędzy krajami EWG, ale pomimo to w 1976 roku liczba wydanych karnetów TIR wzrosła do 603 293 i do 718 612 cztery lata później.

rała kilka istotnych dla firm przewozowych zmian: ograniczono odpowiedzialność przewoźnika w przypadkach powstałych z działania siły wyższej oraz błędów w dokumentacji z winy władz celnych, zniesiono także kary celne i zmniejszono górną granicę odszkodowania na rzecz władz celnych.

Konwencja TIR pomyślana dla Europy, została przyjęta również przez kraje Azji, Afryki i Ameryki Południowej. W zmodyfikowanej formie ma zastosowanie dla transportu intermodalnego i wszystkich gałęzi transportu, pod warunkiem, że część przewozu odbywa się drogą.

W 1975 roku wydano 533 060 karnetów TIR, z czego przewoźnikom z krajów Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej 31 procent, krajom stowarzyszonym z EWG 12 procent, a socjalistycznym 27 procent.

Od 1 stycznia 1976 roku system TIR nie miał zastosowania w przewozach pomiędzy krajami EWG, ale pomimo

to w 1976 roku liczba wydanych karnetów TIR wzrosła do 603 293 i do 718 612 cztery lata później.

Okres zmian

Upadek systemu socjalistycznego i powstanie nowych państw zwiększyło zapotrzebowanie na międzynarodowe przewozy, ale wykorzystane zostało także przez podziemie gospodarcze, szczególnie rozrośnięte w państwach dawnego ZSRR. W pierwszej połowie lat dziewięćdziesiątych do genewskiej centrali IRU spływało codziennie 600-700 notyfikacji urzędów celnych o niezamkniętych karnetach TIR. Oznaczało to, że towar nie trafił do odbiorcy i nie zapłacono za niego cła i podatków. Informacje o niezamknięciu karnetu docierały do IRU późno, czasami po niemal dwóch latach od momentu zdarzenia, gdy już nie było sposobu na schwytanie złodziei.

Przestępców nie brakowało także w innych krajach, a podziemie gospo-



Konwencja TIR umożliwiła międzynarodowe przewozy ładunków na dalekie odległości.

Fot. IRU

darce objęło działaniami także Polskę. Najpoważniejszym problemem była tzw. afera cukrowa. Hiszpańscy i portugalscy przemytnicy kupowali cukier, masło i mleko w proszku w Polsce i za dobre stawki wynajmowali polskich przewoźników, którzy w swojej naiwności brali atrakcyjne oferty za dobrą monetę. Na miejscu towar odbierał przebrany za celnika przestępca i wkrótce hiszpańskie i portugalskie urzędy celne oprotowały karnety TIR, żądając zapłaty za ległych cel za wwieziony na ich obszar celny cukier.

Konieczne były poważne zmiany organizacyjne w samym systemie TIR. Ponieważ administracje celne niektórych nowych państw były niechętne do współpracy z IRU, Unia postanowiła zatrudnić do dodatkowej kontroli obiegu karnetów TIR szwajcarską firmę SGS, zajmującą się certyfikacją. Jednak mała ilość placówek szczególnie na Wschodzie powodowała, że np. transporty do Rosji musiałyby przejeżdżać przez jedyne biuro w Moskwie, czyniąc przewóz do innych miejscowości nieopłacalnym. Takie rozwiązanie było bardzo niewygodne szczególnie dla tych państw, których przewoźnicy specjalizowali się w obsłudze kierunku wschodniego. Postawa przedstawicieli ZMPD przyczyniła się do zarzucenia przez IRU kooperacji z SGS.

W 1995 roku IRU podjęło decyzję o elektronicznym obiegu informacji

nazwanym SafeTIR. ZMPD udostępniło ten system Głównemu Urzędowi Cel już w 1997 roku. W ramach zorganizowanego przez IRU i EKG ONZ elektronicznego systemu kontroli odpraw celnych Zrzeszenie wyposażyło 60 urzędów celnych w komputery i łączność internetową. ZMPD otrzymywało codziennie od urzędów celnych dane o karnetach TIR zwolnionych w Polsce i przekazywało informacje do banku danych w Genewie. Dzięki temu systemowi wykryto wiele nieprawidłowości, w tym fałszywe karnety. Już w 1997 roku przemyt zahamowano, chociaż pojawiały się jeszcze pojedyncze przypadki kontrabandy.

Niemiecki adwokat dr Paweł Gałuszka, prowadzący sprawy polskich przewoźników i współpracujący z ZMPD, uzyskał przed niemieckim sądem precedensowy wyrok, dzięki czemu udowodniono, że dotychczas stosowana wobec polskich przewoźników procedura była wadliwa. Ogółem polscy przewoźnicy mieli 799 spraw spornych, a suma należności z tego tytułu wynosiła 35 mln dolarów.

Dalsze problemy w Rosji

Władze IRU oraz krajowych organizacji członkowskich niepokoił stały wzrost kontrabandy w Europie Wschodniej, a przede wszystkim w Rosji. Dokonywane w latach dziewięćdziesiątych nadużycia celne w Rosji wyszły na światło dzienne

nie po roku, jak przewidują przepisy konwencji TIR, ale po sześciu latach, a taki limit czasowy na wyjaśnienie spraw spornych dawały przepisy rosyjskie. Nagle rosyjskie władze celne zaczęły zajmować ciężarówki, co zagroziło istnieniu przewoźników, w tym polskich, którzy specjalizowali się w obsłudze tego rynku.

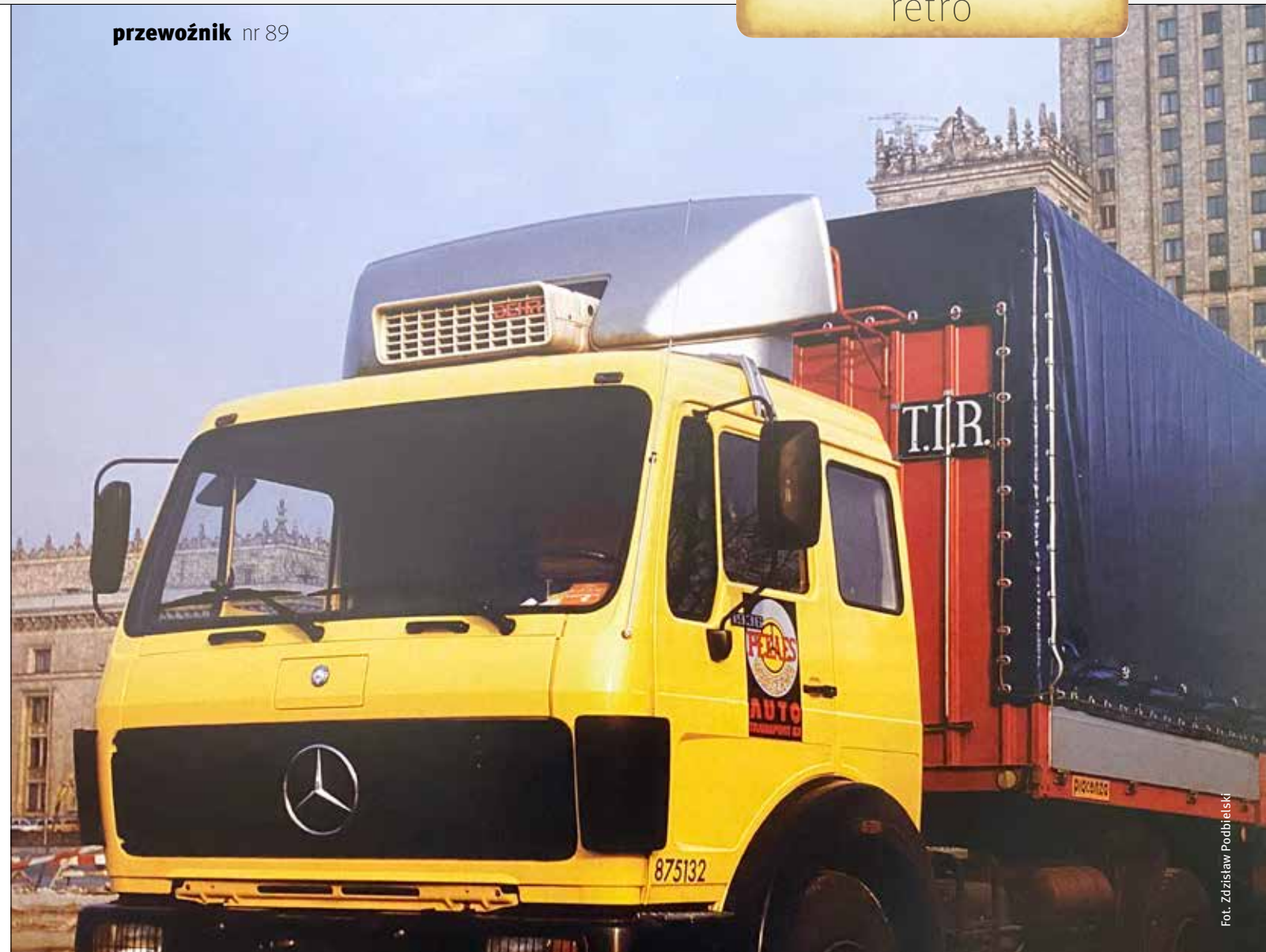
Delegacje IRU oraz ZMPD wielokrotnie prowadziły rozmowy z Głównym Komitetem Celnym w Rosji w sprawie skandalicznych odpraw celnych w tym kraju, zajmowania pojazdów, fałszywych pieczęci i żądań zapłaty. W przypadku polskich firm, w wyniku rozmów ZMPD wyjaśniono ok. 30 procent spraw spornych. Wspólnie z Ambasadą RP w Rosji Zrzeszenie wypracowało strategię obrony polskich przewoźników.

ZMPD zgłosiło wszelkie roszczenia do zespołu ubezpieczycieli współpracujących z IRU w Genewie, co spowodowało, że zobowiązania Zrzeszenia stały się przedmiotem sporów toczonych przed Międzynarodowym Trybunałem Arbitrażowym w Paryżu. Zrzeszenie mogło uczynić ten krok z czystym sumieniem, bowiem w 1998 roku audytorzy KPMG wysoko ocenili kompetencje pracowników, procedury i poziom zabezpieczeń stosowane przez ZMPD. Kontrolę wszystkich zrzeczeń wydających karnety TIR przeprowadziła firma audytorsko-doradczą KPMG International na zlecenie IRU, aby zwalczyć nadużycia celne w całym systemie TIR.

Kolejna rewizja Konwencji

EKG ONZ rozpoczęła w 1996 roku prace nad uszczelnieniem systemu TIR oraz lepszą kontrolą dostępu do systemu TIR dla stowarzyszeń krajowych i przewoźników. W 1999 roku powołała Zarząd TIR (TIRExB), który nadzoruje scentralizowane drukowanie i dystrybucję karnetów TIR oraz działania gwarancji międzynarodowych i systemu ubezpieczeń, a także koordynuje i wspiera wymianę informacji pomiędzy organami celnymi i innymi organami rządowymi.

Jednocześnie EKG ONZ przygotowała szereg poprawek do Konwencji TIR, które wyraźnie określają obowiązki prawne i administracyjne orga-



Fot. Zdzisław Podbielski

nów celnych, przewoźników, a także wszystkich innych podmiotów objętych systemem TIR.

Zmiany zaczęły obowiązywać od 17 lutego 1999 roku, zaostrzono dostęp do karnetów poprzez wprowadzenie certyfikatów dopuszczających do korzystania z systemu TIR. W Polsce uprawnienia dopuszczania do systemu otrzymał dyrektor Izby Celnej w Warszawie. Dodatkowo IRU otworzyło w 1999 roku w Moskwie Biuro IRU, które na miejscu zajęło się rozwiązywaniem konfliktów.

Zmiany okazały się potrzebne, do roku 2002 roczna liczba wydanych karnetów TIR przekroczyła 3 miliony. Aby umożliwić wprowadzenie nowoczesnych technologii zarządzania i kontroli informacji, umawiające się strony uruchomiły w 2003 roku „Projekt eTIR”. Jest to platforma wymiany dla wszystkich podmiotów uczestniczących w systemie TIR, czyli orga-

nów celnych, posiadaczy karnetów i gwarantów należności podatkowych.

Polityka ma zasadniczy wpływ na handel, a ten na transport. Wraz z agresją Rosji na Ukrainę w 2014 roku zaczęły maleć przewozy między Unią Europejską a krajami z Europy Wschodniej. Już w 2015 roku liczba wydanych karnetów TIR zmalała do 1 500 450 i wraz z rozwojem konfliktu dalej się kurczyła.

Zwiększyć użyteczność systemu ma cyfryzacja, zaproponowana przez IRU w maju 2021 roku administracjom celnym, nazwana „międzynarodowym systemem eTIR”. Zapewnia on bezpieczeństwo i wymianę informacji w czasie rzeczywistym pomiędzy krajowymi systemami celnymi związanymi z międzynarodowym tranzytem towarów, pojazdów lub kontenerów.

Ta rewolucyjna zmiana nie jest obowiązkowa, administracje krajów członkowskich UE już zapowiedziały,

że priorytetem jest przygotowanie systemów informatycznych do wdrożenia Unijnego Kodeksu Celnego.

W tej sytuacji pałeczkę pierwszeństwa w cyfryzacji przejęły kraje Azji. Pierwszy transport intermodalny z cyfrowym karnetem TIR odbył się pomiędzy Indiami i Iranem w 2022 roku. Kontener dotarł do irańskiego odbiorcy już po dniu od przybycia, gdy uprzednio odprawa celna zajmowała 5 dni.

Zainteresowane systemem TIR są przede wszystkim kraje Azji Środkowej, gdzie wykorzystanie karnetów TIR jest największe. Najpoważniejszym użytkownikiem w 2023 roku był Uzbekistan. W ubiegłym roku IRU wydało 456 tys. karnetów i organizacja liczy, że ta ilość wzrośnie dzięki coraz większemu ruchowi na trasach Azji Środkowej oraz krajów Zatoeki Perskiej. Do systemu TIR należy obecnie 78 państw.

GWARANCJE CELNE

Kompleksowa usługa tranzytu
również na kierunku brytyjskim



OGRANICZ RYZYKO
I KOSZTY

Procedura
T1/T2

1. Numeracja dokumentu		2. Data wystawienia	
3. Numeracja dokumentu		4. Data wystawienia	
5. Numeracja dokumentu		6. Data wystawienia	
7. Numeracja dokumentu		8. Data wystawienia	
9. Numeracja dokumentu		10. Data wystawienia	
11. Numeracja dokumentu		12. Data wystawienia	
13. Numeracja dokumentu		14. Data wystawienia	
15. Numeracja dokumentu		16. Data wystawienia	
17. Numeracja dokumentu		18. Data wystawienia	
19. Numeracja dokumentu		20. Data wystawienia	
21. Numeracja dokumentu		22. Data wystawienia	
23. Numeracja dokumentu		24. Data wystawienia	
25. Numeracja dokumentu		26. Data wystawienia	
27. Numeracja dokumentu		28. Data wystawienia	
29. Numeracja dokumentu		30. Data wystawienia	
31. Numeracja dokumentu		32. Data wystawienia	
33. Numeracja dokumentu		34. Data wystawienia	
35. Numeracja dokumentu		36. Data wystawienia	
37. Numeracja dokumentu		38. Data wystawienia	
39. Numeracja dokumentu		40. Data wystawienia	
41. Numeracja dokumentu		42. Data wystawienia	
43. Numeracja dokumentu		44. Data wystawienia	
45. Numeracja dokumentu		46. Data wystawienia	
47. Numeracja dokumentu		48. Data wystawienia	
49. Numeracja dokumentu		50. Data wystawienia	
51. Numeracja dokumentu		52. Data wystawienia	
53. Numeracja dokumentu		54. Data wystawienia	
55. Numeracja dokumentu		56. Data wystawienia	
57. Numeracja dokumentu		58. Data wystawienia	
59. Numeracja dokumentu		60. Data wystawienia	
61. Numeracja dokumentu		62. Data wystawienia	
63. Numeracja dokumentu		64. Data wystawienia	
65. Numeracja dokumentu		66. Data wystawienia	
67. Numeracja dokumentu		68. Data wystawienia	
69. Numeracja dokumentu		70. Data wystawienia	
71. Numeracja dokumentu		72. Data wystawienia	
73. Numeracja dokumentu		74. Data wystawienia	
75. Numeracja dokumentu		76. Data wystawienia	
77. Numeracja dokumentu		78. Data wystawienia	
79. Numeracja dokumentu		80. Data wystawienia	
81. Numeracja dokumentu		82. Data wystawienia	
83. Numeracja dokumentu		84. Data wystawienia	
85. Numeracja dokumentu		86. Data wystawienia	
87. Numeracja dokumentu		88. Data wystawienia	
89. Numeracja dokumentu		90. Data wystawienia	
91. Numeracja dokumentu		92. Data wystawienia	
93. Numeracja dokumentu		94. Data wystawienia	
95. Numeracja dokumentu		96. Data wystawienia	
97. Numeracja dokumentu		98. Data wystawienia	
99. Numeracja dokumentu		100. Data wystawienia	

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





Nowy ShowTruck Actros L
Pojazd przyciąga wzrok futurystyczną kolorystyką, którą dodatkowo podkreśla folia holograficzna



Więcej światła
Reflektory LED w połączeniu z nowoczesną grafiką nadają ciężarówce wyrazistego stylu

Wszystkie kolory innowacji
ShowTruck jako pojazd demonstracyjny jest wyposażony we wszystkie dostępne systemy i technologie wspierające kierowcę



Nowy ShowTruck Mercedes-Benz Actros: sztuka innowacji

W marcu spółka Daimler Truck Polska zaprezentowała nowego ShowTrucka – czyli najnowszego Actrosa L ozdobionego wyjątkową grafiką. W 2024 roku będzie on wizytówką flagowego modelu Mercedes-Benz Trucks i głównym elementem corocznej kampanii Daimler Truck Polska promującej pojazd

ShowTruck, demonstracyjny pojazd na bazie najnowszego modelu Actrosa w wyjątkowym wyposażeniu, od kilku lat stał się nieodłącznym elementem ważnych wydarzeń promocyjnych Daimler Truck Polska. Dotychczas miały miejsce trzy edycje kampanii opartej na ShowTrucku, a w każdej z nich oryginalny, ręcznie malowany przez wybranego artystę wzór na Actrosie był następnie powielany za pomocą profesjonalnego oklejania na kolejnych 75 egzemplarzach pojazdu. Trafiły one do wszystkich dealerów w Polsce tak, żeby każdy doradca handlowy mógł swoim klientom użyczyć takiego właśnie pojazdu demonstracyjnego do testów. Jednocześnie oryginalny egzemplarz był atrakcją na ważnych wydarzeniach – targach branżowych oraz imprezach dla kierowców, takich jak np. Master Truck Show. Pierwszy ShowTruck nawiązywał do inteligentnych rozwiązań zastosowanych w pojeździe za pomocą grafik przedstawiających m.in. mózg. Kolejny projekt był rozwinięciem pierwszego – jeszcze bardziej zaawansowane innowacje symbolizowała grafika

przypominająca synapsy. Obydwa pojazdy cieszyły się dużym uznaniem kierowców i zwracały uwagę niezwykle wyglądem. – W 2024 roku przyszedł jednak czas na nową szatę dla Actrosa – mówi Igor Kaczorkiewicz, Head of Product & Marketing, PR Daimler Truck Polska. – Chcieliśmy, żeby tym razem projekt z jednej strony nadal odzwierciedlał innowacyjność i nowoczesność tego pojazdu, a z drugiej nawiązywał do przyszłości i transformacji, która nas czeka – czyli alternatywnych napędów dla samochodów ciężarowych, między innymi elektrycznych, które już oferujemy. Autorem nowej wersji ShowTrucka jest Krzysztof Zdanowski – jego grafika wykorzystuje po raz pierwszy także folię holograficzną na masce i w górnej części kabiny. Tłem dla projektu o mniej dosłownym niż poprzednie charakterze jest bazowy lakier Actrosa L w kolorze Antique red metallic. Użyte w malowaniu odcienie oraz folia holograficzna nadają pojazdowi nowoczesny, futurystyczny charakter, dodatkowo podkreślony światłem

głównych reflektorów LED. Wyposażony w komfortowy pneumatyczny fotel z wielopunktową regulacją, bezlusterkowy system kamer MirrorCam oraz Multimedia Cockpit, a także znane już kierowcom systemy Active Brake Assist 5 oraz Active Drive Assist. Nowy ShowTruck będzie gościem wielu eventów w całej Polsce, także podczas kolejnego cyklu edukacyjnego, przeprowadzanego przez Daimler Truck Polska i ZMPD w szkołach branżowych kształcących zawodowych kierowców-mechaników. Prezentować go będzie podobnie jak w ubiegłych latach Actros Team, czyli trójka popularnych influencerów: Kate TruckDriverka, Adrian Trucker Parker oraz ArtDrive. Kopie oryginalnego ShowTrucka, podobnie jak w poprzednich edycjach, trafią do wszystkich doradców handlowych w całej Polsce tak, aby każdy klient mógł osobiście przetestować walory pojazdu w zwykłej eksploatacji. – Dotychczasowe kampanie zaowocowały 4500 testami zrealizowanymi przez kierowców naszych klientów, co pokazuje, jak dużym zainteresowaniem cieszy się ten projekt – podkreśla Igor Kaczorkiewicz. – Dzięki niemu firmy transportowe mogą bezpośrednio zetknąć się z naszym produktem i samodzielnie doświadczyć wszystkich innowacji, jakie oferuje – a my, jako producent, zyskujemy rzetelną informację zwrotną płynącą wprost od użytkowników. Mamy nadzieję, że nasze nowe pojazdy demonstracyjne będą dla klientów i kierowców jeszcze bardziej atrakcyjne, a nowoczesna grafika zainspiruje ich do odkrywania kolejnych innowacyjnych rozwiązań oferowanych przez Mercedes-Benz Trucks – także tych związanych z elektromobilnością.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust



Przewozy chłodnicze

Najważniejsze informacje o odpowiedzialności i ubezpieczeniu CMR

LUTZ-ASSEKURANZ

Liczne normy i obowiązki

Liczba norm prawnych w dziedzinie transportu chłodniczego znacznie wzrosła w ostatnich latach – zarówno na szczeblu krajowym, jak i międzynarodowym. Dzieje się tak głównie z inicjatywy Unii Europejskiej, która koncentruje się przede wszystkim na ochronie konsumentów.

Poniżej na przykładzie przewoźnika artykułów farmaceutycznych przedstawiamy w dużym uproszczeniu, jak różnorodne są obecne obowiązki (w sektorze spożywczym jest niewiele mniej rygorystycznie!): oznakowanie towarów jako farmaceutyki musi być przez cały czas zapewnione; konieczne są informacje uzupełniające na liście przewożym; towary takie nie mogą być zanieczyszczone przez inne przewożone wraz z nimi ładunki udokumentowane czyszczenie środków transportu / powierzchni przeładunkowych; należy podjąć środki zapobiegające wyciekom, uszkodzeniom, kra-

dieży/dostępowi osób trzecich itp., a ponadto regularne szkolenia pracowników, zajmujących się tego rodzaju przewozami, w tym przestrzeganie długiego okresu przechowywania dokumentów potwierdzających takie szkolenia.

Mało komu (zwłaszcza małym i średnim firmom) udaje się w praktyce wypełnić wszystkie te obowiązki. Firmy te narażone są zatem na duże ryzyko ponoszenia odpowiedzialności z tego powodu. W przypadku roszczeń odszkodowawczych łatwo jest osobom je zgłaszającym oprzeć się na „rażącym niedbalstwie” ze strony przewoźnika – w końcu nie wypełnił on wszystkich ustawowych obowiązków.

W szczególności w sektorze farmaceutycznym osoby zgłaszające roszczenia wykazują zawsze bardzo dużą chęć udowodnienia rażącego niedbalstwa po stronie przewoźnika, ponieważ przewożone towary mają zazwyczaj wysoką wartość i niską wagę.

Przewoźnicy powinni zatem zawsze sprawdzać, czy ich obecna polisa ubezpieczeniowa CMR obejmuje również odpowiedzialność z tytułu rażącego niedbalstwa.

Podejrzenie powstania szkody wystarczy

Każdy, kto z powyższych powodów uważał, że przewoźnik znajduje się w niewygodnej sytuacji, powinien teraz zachować spokój, bo sytuacja się pogorszy.

Cel ochrony konsumenta, o którym mowa powyżej, wymaga we wspomnianych normach prawnych, aby „niepewne towary” – zwłaszcza żywność i farmaceutyki – nie mogły być wprowadzane do obrotu. Cel ten jest osiągany m.in. poprzez zakazanie odbiorcom przyjmowania – pod groźbą kary – takich „niepewnych towarów”. Co jednak sprawia, że towar staje się „towarem niepewnym” lub innymi słowy „towarem, co do którego istnieje uzasadnione podejrzenie, że jest wewnątrz uszkodzony”, nawet jeśli nie ma zewnętrznych oznak uszkodzenia?

Wystarczy, że ciężarówka przyjeżdża z temperaturą, która nie jest zgodna ze zleceniem przewozu lub odbiega od zalecanej temperatury transportu (do odczytania na rejestratorze temperatury). Krótkotrwałe odchy-

nia – zazwyczaj konieczne z uwagi na czynności załadunku i rozładunku – są dozwolone przez prawo. Jednak to, co jest jeszcze „krótkotrwałe”, a co już wykracza poza to pojęcie, jest kwestią, która regularnie wywołuje spory przed sądami. Przede wszystkim – nie ma jednej uniwersalnej odpowiedzi na to pytanie; należy wziąć pod uwagę okoliczności każdego indywidualnego przypadku. Sądy w tym zakresie orzekają często „od przypadku do przypadku” odmiennie.

W praktyce oznacza to, że na przykład towary mrożone (co do zasady transportowane w temperaturze -18°C; prawo dopuszcza tolerancję do 3°C), które – zgodnie z rejestratorem temperatury – były wystawione w przestrzeni ładunkowej przez pół godziny na działanie temperatury wynoszącej jedynie -14°C, mogą zostać zakwestionowane, a w najgorszym przypadku odrzucone przez odbiorcę. Szkoda całkowita wisi w powietrzu ...

Zwolnienie przewoźnika na mocy art. 18 ust. 4 CMR.

W przypadku przewozu w pojeździe wyposażonym w specjalne urządzenia chroniące towar przed skutkami upału, zimna, wahań temperatury lub wilgotności powietrza, przewoźnik może powołać się na art. 17 ust. 4 lit. d) tylko wtedy, gdy udowodni, że przedsięwziął wszelkie obowiązujące go w danych okolicznościach środki co do wyboru, utrzymania i użycia tych urządzeń oraz że zastosował się do specjalnych instrukcji, które zostały mu udzielone.

Artykuł ten, który powołuje się na okoliczność odciążającą w postaci „naturalnych właściwości niektórych towarów” (uwaga: nie chodzi tu o szkody spowodowane wadami pojazdu!), już samą swoją długością pokazuje, że nie jest to łatwe do udowodnienia.

Powołując się na wyżej wymieniony artykuł Konwencji CMR, przewoźnicy powinni przynajmniej być w stanie przedstawić następujące informacje oraz dokumenty, które je potwierdzają: nazwisko kierowcy i udzielone mu (i przestrzegane!) instrukcje, wydruki temperatury w naczepie, najlepiej z dowodem wstępnego schłodzenia, protokoły konserwacji, faktury za naprawy, zapisy oprogramowania, takie jak plik log naczepy (koniecznie war-

sztat specjalistyczny) oraz dane GPS, przechowywane dokumenty potwierdzające przebyte szkolenia, utrwalone na piśmie środki organizacyjne, mające na celu spełnienie wymogów prawnych.

W szczególności zapisy oprogramowania mogą być szczególnie pouczające i pomocne, jeżeli chodzi o wyjaśnienie wahań temperatury. Na przykład: plik log naczepy pokazuje, kiedy nastąpiła zmiana temperatury w wyniku naturalnego/koniecznego procesu rozmrażania agregatu (jest to okoliczność, która zasadniczo nie może obciążyć przewoźnika) albo dane GPS ujawniają, że ciężarówka w czasie wahań temperatury, o których mowa, znajdowała się w granicznym urzędzie celnym, który kontrolował przestrzeń ładunkową (oczywiste jest, że wtedy ciepło przenika do naczepy).

Wady pojazdu

Na wstępie zła wiadomość: art. 17 ust. 3 CMR niestety nie pozwala na zwolnienie przewoźnika z odpowiedzialności za wady pojazdu. Drzwi naczepy, które nie wykazują należytej szczelności z powodu starzenia się / zużycia materiału, wewnętrzne ściany naczepy; które posiadają wgniecenia i rozszczelnienia, spowodowane przez wózki widłowe w trakcie załadunku; niedziałające wskaźniki temperatury; przerwane kanały wentylacyjne wzdłuż sufitu – to wszystko przykłady, z którymi firma Lutz Assekuranz spotyka się w codziennej praktyce.



Przejmujemy Twoje Troski
Broker ubezpieczeń transportowych,
spedycyjnych i logistycznych
www.lutz-assekuranz.eu/pl



Lutz Assekuranz

in cooperation with
www.zmpd.pl



Załadunek/rozładunek

Jednym z najważniejszych czynników jest cyrkulacja powietrza w naczepie – w skrócie: zimne powietrze jest wdmuchiwane w przedniej części u góry, opada z tyłu naczepy i jest ponownie kierowane do przodu – przez mechanizm ssący agregatu – mniej więcej na poziomie podłogi naczepy i ponownie chłodzone i wprowadzane do obiegu.

W związku z tym bardzo ważny jest prawidłowy załadunek naczepy. Kardynalne błędy, które można tu popełnić, to w szczególności: przerywanie kanałów wentylacyjnych na suficie poprzez sztaplowanie towarów (w przedniej części naczepy robi się wtedy bardzo zimno, a w tylnej bardzo ciepło); załadunek tylnej części naczepy towarem aż po sufit (powietrze nie może prawidłowo lub w ogóle opaść), a także owiniecie palety folią stretch i przebicie jej tylko widłami wózka widłowego (zaburzona recyrkulacja powietrza na podłodze).

Jak widać, transport chłodniczy zależy od wielu czynników. Tym ważniejsze jest posiadanie u boku maklera ubezpieczeniowego, który rozumie ryzyko związane z tą działalnością i wie, jak się przed nim zabezpieczyć. Firma Lutz Assekuranz od dziesięcioleci opiekuje się wieloma międzynarodowymi przewoźnikami w branży chłodniczej. Pracownicy firmy Lutz Assekuranz chętnie dzielą się swoją specjalistyczną wiedzą z naszymi czytelnikami.

www.lutz-assekuranz.eu

Koniec z pobłażliwością fotoradarów

Fotoradary w Polsce należą do wyjątkowo wyrozumiałych. Chodzi o tolerancję, do której nie robią zdjęć samochodom przekraczającym prędkość. Jeszcze niedawno margines 20 km/h był powszechny, a zdarzały się miejsca, gdzie fotki pstrykano dopiero w okolicach przekroczenia o 40 km/h. Działo się tak, bo urzędnicy nie byli w stanie obrobić ogromnej liczby zdjęć z mniejszymi wykroczeniami. Teraz nadchodzą zmiany, już w coraz większej liczbie urzędów ustawiony jest margines 10 km/h. Powyżej zdjęcia będą robione obligatoryjnie.

Samochody znowu podróżują

Od kilku lat ceny aut idą mocno w górę, ale to nie koniec. Przez nowe przepisy auta mogą zdrożeć średnio o 2 tys. zł. Dotyczy to nowych samochodów, bo będą musiały sprostać nowym przepisom. Chodzi o mocno zastrzone unijne normy emisji spalin oraz o przepisy dotyczące obowiązkowego wyposażenia. Przepisy mają wejść w życie w najbliższych miesiącach. Spowodują, że małe tanie samochody mogą w ogóle przestać istnieć. Ofiarą nowego prawa padnie między innymi spaliny Fiat 500.

Czy Izera powstanie?

Nie ma pewności czy pomysł na polski samochód elektryczny stanie się rzeczywistością, ale są pewne dobre informacje. Władze Jaworzna wydały pozwolenie na budowę fabryki, mowa o pierwszym etapie inwestycji. Zakłady mają produkować nawet 300 tys. samochodów rocznie. Spółka ElectroMobility Poland przeszła niedawno audyt, z którego wynika, że nie ma żadnych nieprawidłowości, poza poważnymi opóźnieniami, o których mowa od dawna.



LPG i nowy obowiązek

Od 17 maja serwisy montujące instalacje LPG w samochodach mają nowy obowiązek. Muszą w widocznym miejscu umieszczać naklejki z informacjami o zamontowanym gazie. Na naklejkach umieszczanych pod maską lub we wnętrzu drzwi znajdują się między innymi dane dotyczące homologacji i warsztatu montującego LPG. Na razie nie ma przepisów mówiących, czy diagnosty podczas corocznych badań technicznych będą sprawdzali obecność naklejek. Jednak może tak być w najbliższej przyszłości.

Zarekwirowane Fiaty

Włoska policja gospodarcza zarekwirowała 134 Fiaty Topolino, dlatego, że miały na sobie barwy włoskiej flagi, a nie są produkowane we Włoszech. Zdaniem władz Italii takie oznaczenia wprowadzają w błąd i nie można sprzedawać Fiata Topolino w takich barwach, bo w rzeczywistości jest to francuski Citroen Ami. To nie pierwsza taka walka o włoskie korzenie. Nie tak dawno zmieniono nazwę nowej Alfy Romeo z Milano na Junior, ponieważ samochód jest produkowany w Polsce.



Testy latającego pojazdu

Coraz więcej firm testuje małe latające pojazdy do przewozu osób. Tym razem amerykańska firma Lift Aircraft przeprowadziła pokaz swojego pojazdu w Tokio. Hexa ma postać drona z podwieszoną kabiną dla jednej osoby. Startuje i ląduje automatycznie. Dzięki pływakom może lądować również na wodzie, a w razie sytuacji awaryjnej Hexa wyposażona jest w spadochron. Twórcy maszyny zapewniają, że może nią latać w zasadzie każdy po kilkuminutowym szkoleniu. Latające pojazdy można już wypożyczać, na razie w Tokio, na Florydzie i w Teksasie.

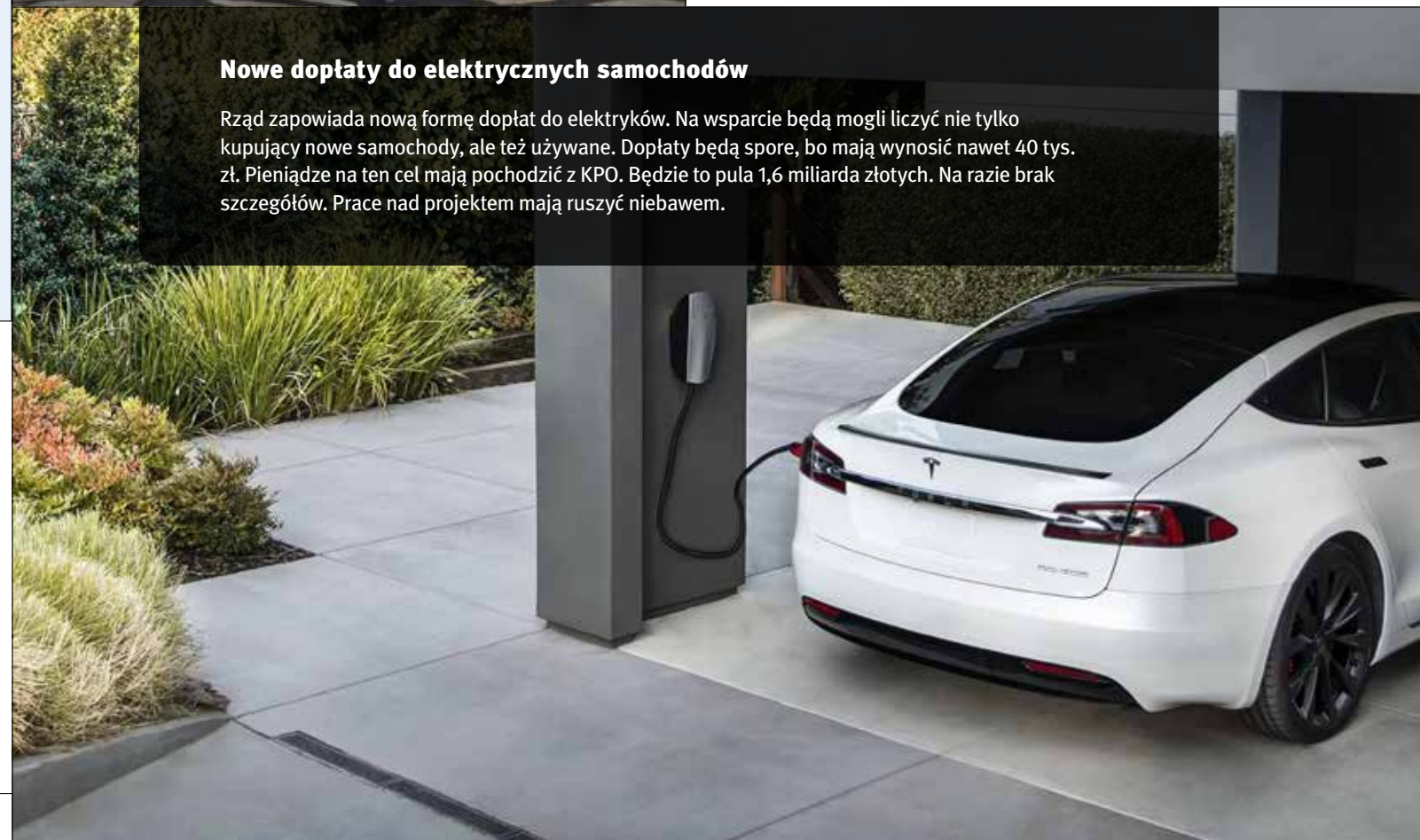
Nowe dopłaty do elektrycznych samochodów

Rząd zapowiada nową formę dopłat do elektryków. Na wsparcie będą mogli liczyć nie tylko kupujący nowe samochody, ale też używane. Dopłaty będą spore, bo mają wynosić nawet 40 tys. zł. Pieniądze na ten cel mają pochodzić z KPO. Będzie to pula 1,6 miliarda złotych. Na razie brak szczegółów. Prace nad projektem mają ruszyć niebawem.

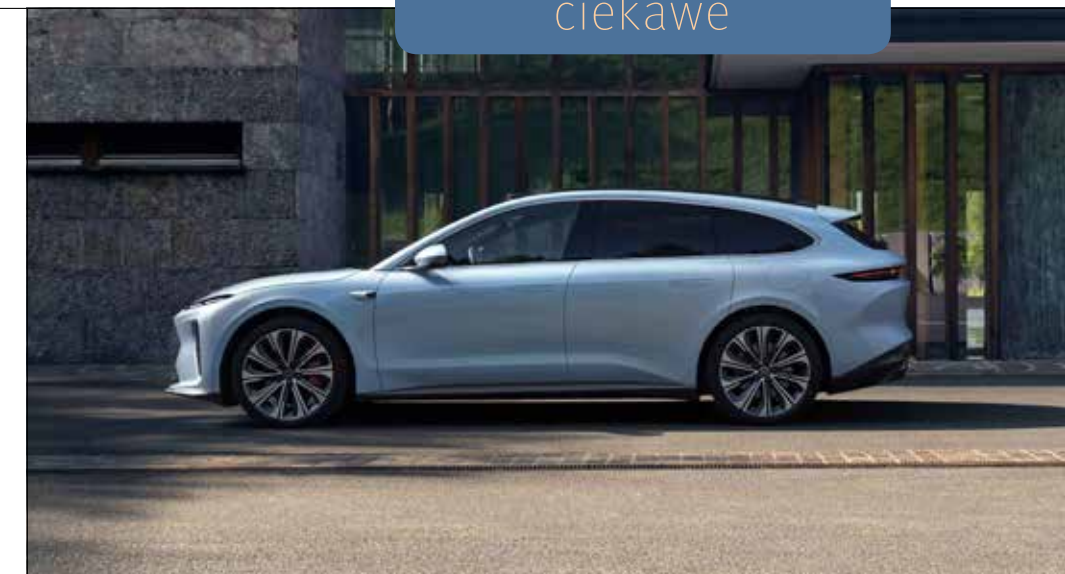


Fisker bankrutuje

Amerykańska firma, która chciała być konkurentem Tesli, złożyła wniosek o ochronę przed wierzycielami. Fisker już ma na swoim koncie bankructwo - w 2013 roku zbankrutował z powodu słabej sprzedaży modelu Karma. W 2016 marka wróciła do gry, chciała nawiązać współpracę z Nissanem, ale to się nie udało. Istnieje prawdopodobieństwo, że tym razem mamy do czynienia z definitywnym końcem Fiskera.



NIO ET5 Touring, czyli chińska Tesla



W ostatnim czasie na naszym rynku pojawiło się tyle chińskich marek samochodowych, że niełatwo się w nich połapać. Do testu NIO podszedłem z marszu, bez większej wiedzy o marce i dopiero po pierwszych kilometrach zorientowałem się, że to wyższa szkoła jazdy.

Kacper Jeneralski

P o pierwsze NIO ET5 Touring nie jest „chińszczyzną” w potocznym tego słowa znaczeniu. To azjatyckie premium, które wyróżnia się niezłym wykonaniem, układem napędowym, który budzi respekt także stylistyką przygotowaną pod zachodniego klienta.

Tesla ze stylistyką Porsche

72 Upieram się, że to jest samochód, który celuje w pierwszej kolejności

w klientów Tesli. Zdradza to minimalistyczny, nowoczesny przód auta., podobnie jak trzy wypukłości na dachu auta. Pod kopułkami, które mi przypominają oczy żaby, kryją się kamery i czujniki odpowiedzialne za działanie autopilota. Nadwozie NIO pod względem bryły, a szczególnie stylistyki tylnej części przypomina Porsche. Kopowanie światowej czołówki nie jest niczym nowym dla Chińczyków, ale tu sytuacja wygląda trochę inaczej. To nie jest bezwstydnie zżyznianie z najlepszych, a raczej wpisywanie się w powszechnie znane trendy stylistyczne. Zwłaszcza, że NIO ET5 Touring jest zaskakująco dobrze wyko-

nane. Pod względem spasowania nadwozie nie ustępuje samochodom japońskim czy niemieckim – przynajmniej na pierwszy rzut oka. ET5 Touring, które testowałem, to rodzaj kombi zmiksowanego z Coupe. Bagażnik jest przyzwoity, ma pojemność 450 litrów. Jednak tył nadwozia nad nim jest mocno ścięty i nie ma tu możliwości ładowania bagaży pod dach.

Osiągi aż za dobre

NIO występuje wyłącznie jako samochód z napędem na obie osie i tylko dzięki temu jest w stanie skutecznie przekazać na koła całą moc.

Koni mechanicznych jest nadmiar, silniki elektryczne generują 490 koni. To daje piorunujące przyspieszenie, pierwsza setka pojawia się na prędkościomierzu po 4 sekundach. Nikt przy zdrowych zmysłach nie będzie na co dzień wykorzystywał stale takiej mocy. Pewnie dlatego maksymalne osiągi dostępne są w trybie sportowym. W normalnym trybie jazdy, czy takim bardziej ekonomicznym, samochód jest nieco wolniejszy, ale nadal całkiem szybki. Zresztą jazda na maksa przez cały czas byłaby jazdą od ładowarki do ładowarki. Przy ciężkiej nodze zużycie prądu w elektryku rośnie wielokrotnie.

Zasięg i prowadzenie

ET5 występuje z baterią 75 lub 100 kWh. W moje ręce dostała się wersja z większą baterią. Zasięg podawany przez producenta to 590 kilometrów. Mniejsza bateria ma gwarantować zasięg w cyklu WLTP do 459 kilometrów.

Trudno mi jednoznacznie stwierdzić, jaki jest realny zasięg przy spokojnej jeździe, ponieważ pokusa wykorzystania prawie 500 koni była zbyt duża. Tak czy inaczej zasięg pomiędzy 400 a 500 km moim zdaniem jest realny.

Całe szczęście, że z ponadprzeciętnymi osiągnięciami w parze idzie dobre

prowadzenia. NIO nie jest crossoverem, siedzi nisko na drodze. To daje korzyści precyzyjnego prowadzenia oraz niskiego środka ciężkości. W kabinie jest cicho, cicho nawet jak na elektryka – to też w pewnym sensie również zasługa niskiego nadwozia. Nie stawia ono zbędnych oporów powietrza.



Autopilot

Czujniki i kamery, które otaczają całe auto, pozwalają na jazdę w pewnym sensie autonomiczną. Przepisy nie pozwalają u nas na jazdę bez trzymania kierownicy, co nie zmienia faktu, że NIO potrafi zbadać swoje otoczenie przy pomocy wiązki laserowej i wykryć otaczające nas pojazdy, pieszych i rowerzystów. Wirtualny obraz naszego otoczenia wyświetlany jest na desce rozdzielczej. Możemy zadać komputerowi jazdę z „autopilotem”, wtedy będzie utrzymywał tor jazdy, a kiedy zajdzie potrzeba hamował. Jeśli otrzyma impuls w postaci kierunkowskazu, wyprzedzi inne samochody na autostradzie. Cały czas jednak musimy trzymać ręce na kierownicy. Jeśli ją puścimy, komputer przypomni nam, żeby ją chwycić. Ignorowany zaciągnie hamulec, zatrzyma samochód i nada sygnał SOS – tak jakby kierowca zasnął i potrzebował pomocy.

Czujniki w kabinie śledzą też gałki oczne kierowcy. Kiedy za długo patrzymy na duży tablet na desce rozdzielczej NOMI, wirtualna asystentka zwróci nam uwagę „stay focused”, czyli jedź uważnie.

NOMI

Na szczycie deski rozdzielczej znajduje się centrala wirtualnej asystentki. To coraz popularniejsze rozwiązanie stosowane w samochodach wielu marek. Chodzi o to, żeby przy pomocy komend głosowych ułatwić sobie sterowanie niektórymi funkcjami samochodu. NOMI w wyższych wersjach wyposażenia może mieć postać główki robota, który robi animowane miny.

Posługuje się czymś co można spokojnie nazwać sztuczną inteligencją. Nie musimy więc wykuwać na pamięć komend głosowych „podnieś temperaturę” – wystarczy powiedzieć „jest mi zimno”, a komputer będzie wiedział co zrobić. W zależności od sytuacji zwiększy temperaturę powietrza lub podgrzewanych foteli. Tę decyzję podejmie samodzielnie. Z tym, że na razie NOMI nie zna języka polskiego. Trzeba rozmawiać z nią po angielsku.

Wnętrze

Kabina NIO ET5 Touring jest minimalistyczna. Bardzo łatwo znaleźć tu analogie do Tesli. Chociażby w postaci wielkiego tabletu pośrodku deski rozdzielczej. Dla osób, które nie lubią dotykowych ekranów i cenią sobie fizyczne przyciski, to może być odstraszaający widok. Nie ma tu prawie żadnych fizycznych przycisków. „Skrzynia biegów”, czyli przełącznik trybu jazdy jest prosty i poręczny. Nie ma tu przycisku „Start”. Po otwarciu drzwi i zajęciu miejsca za kierownicą samochód jest automatycznie gotowy do jazdy. W ciekawy sposób rozwiązano nawiewy. Nie widać ich – ukryte są w przerwie pomiędzy dwoma częściami deski rozdzielczej. Miejsca dla pasażerów jest pod dostatkiem, zarówno z przodu, jak i z tyłu.

Ceny

Wersja z mniejszym akumulatorem kosztuje w granicach 300 tys. zł, w zależności od kursu złotych. Za topową wersję z akumulatorem 100 kWh i wszystkimi dodatkami trzeba zapłacić o około 40 tys. zł więcej.

ZNAJDŹ FRACHT, ZARABIAJ WIĘCEJ

Przejmij kontrolę i znajdź fracht w 60 sekund.
Kiedykolwiek chcesz, gdziekolwiek jesteś.

Zarabiaj więcej, na Twoich warunkach:

1 Znajdź

Łatwo znajdź ładunki na naszej platformie internetowej, dostępnej w dowolnym momencie z poziomu przeglądarki.

2 Decyduj

Nawiąż kontakt z potencjalnymi klientami, ustal swoją cenę i przejmij kontrolę nad tym z kim chcesz współpracować dzięki systemowi ocen.

3 Zarabiaj

Korzystaj z gwarantowanej płatności za swoje usługi.

Przejmij kontrolę i zwiększ oszczędności tego lata!
Wykup roczny abonament do 31 sierpnia i zyskaj dwa dodatkowe miesiące dostępu do Teleroute gratis.



Zeskanuj





ACTROS L

Postęp widoczny w trasie.



Mercedes-Benz
Trucks you can trust

